



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de
l'environnement

Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

29/11/2022

Dossier complet le :

29/11/2022

N° d'enregistrement :

F-011-22-C-0178

1. Intitulé du projet

Réalisation d'une voirie provisoire entre les rues Auguste Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri à Champigny-sur-Marne.

2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

2.1 Personne physique

Nom

Prénom

2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

SOCIETE DU GRAND PARIS (SGP)

Nom, prénom et qualité de la personne
habilitée à représenter la personne morale

Etienne PIHOUEE

Responsable unité Lignes Environnement

RCS / SIRET

5 2 5 0 4 6 0 1 7 0 0 0 4 8

Forme juridique

EPIC DE L'ETAT

Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
6° Infrastructures routières d) Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres. La version de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement à prendre en compte est celle en vigueur du 1er janvier 2016 au 15 août 2016.	Le projet consiste en la création d'une voirie provisoire entre les rues Auguste Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri à Champigny-sur-Marne. Les dimensions (chaussée, trottoir, aménagements paysagers et gestion des eaux pluviales) sont : - Barreau Ouest, entre les rues A. Taravella et J. Ferry : 50 m de long et 16 m de large, - Barreau Est, entre la rue J. Ferry et le bd Gabriel Péri : 145 m de long et 18 m de large.

4. Caractéristiques générales du projet

Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire

4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

Dans le cadre de la réalisation de la Ligne 15 Est, le projet porte sur la création d'une voirie provisoire entre les rues Auguste Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri à Champigny-sur-Marne, destinée aux piétons, cycles et circulation VL, PL et services. Il s'agira d'une voirie en sens unique divergent au niveau de la rue Jules Ferry avec une voie unique de circulation. Elle comportera des places de stationnement.

4.2 Objectifs du projet

Dans le cadre de la réalisation à venir de l'ouvrage d'entonnement "7405 - JB. Clément" de la Ligne 15 Est à Champigny-sur-Marne (94), dont la Société du Grand Paris assure la maîtrise d'ouvrage, une large emprise au niveau du rond-point Jean Baptiste Clément devra être laissée à la disposition du chantier du Grand Paris Express. Sur cette emprise, des voiries seront donc condamnées pendant toute la durée du chantier, qui s'étendra sur plusieurs années.

Afin de maintenir dans les meilleures conditions la circulation dans le quartier et d'assurer les liaisons avec les différents axes routiers, il est prévu la création d'une voirie provisoire entre les rues Auguste Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri, au Nord de l'emprise chantier de l'ouvrage d'entonnement.

Le projet vise également à restituer 39 places de stationnement sur les 63 places supprimées pour permettre les travaux de réalisation de l'ouvrage d'entonnement.

A noter qu'une fois les travaux de l'ouvrage d'entonnement terminés, la voirie provisoire sera démolie et les voies existantes (Taravella, Ferry et Péri) seront rétablies à l'identique de leur état initial.

4.3 Décrivez sommairement le projet

4.3.1 dans sa phase travaux

1/ Travaux sous MOA SGP préalables au dévoiement de réseaux (~1,5 mois)

- Création de la tranchée sur la partie Est du site avec évacuation des déblais vers les exutoires appropriés

2/ Travaux de dévoiements de réseaux sous MOA concessionnaires (~6 mois) : assainissement, eau potable et télécommunications

3/ Travaux de création de la voirie provisoire (~6 mois)

- Terrassements : ouverture de tranchées pour les réseaux eaux pluviales et éclairage de la voirie, déblais jusqu'au fond de forme des chaussées et trottoirs, évacuation des déblais excédentaires vers exutoires appropriés, mise en œuvre des remblais, réglage et compactage des fonds de forme.

- Création de réseaux : eaux pluviales (réalisation d'une grille avaloir raccordée sur le réseau EP en zone Ouest, réalisation d'une noue étanchée récupérant les eaux de ruissellement de la voirie provisoire et des stationnements en zone Est) et éclairage public sur l'emprise de la voie provisoire.

- Création de voies de circulation en enrobé, stationnement en enrobé, trottoir en enrobé, voie cyclable en béton. Bordures, signalisation horizontale et verticale; mobilier urbain; espaces verts / plantations.

La voirie créée étant provisoire le temps du chantier de l'ouvrage d'entonnement de la Ligne 15 Est, sa démolition est prévue à l'achèvement de l'ouvrage, à l'horizon 2030.

4.3.2 dans sa phase d'exploitation

La circulation sur la voirie provisoire créée est organisée en sens unique divergent :

Côté "Ouest" (voirie 50 ml) :

- La circulation générale se fera sur une voie de 3,50 m de large dans le sens Jules Ferry -> Auguste Taravella ;
- Une piste cyclable de largeur 1,50 m permettra la circulation sécurisée des cycles dans le sens Auguste Taravella -> Jules Ferry ;
- Au Nord de la voie, 9 places de stationnement dont une PMR, en épi ;
- La circulation piétonne se fera de chaque côté de la rue sur un trottoir de largeur 1,40 m ;
- De part et d'autre, une zone "tampon" enherbée permettra d'éloigner la circulation d'une part de l'emprise chantier de l'ouvrage d'entonnement au Sud, d'autre part du bâti au Nord.

Le trafic attendu en heure de pointe sur ce tronçon est de 190 veh/h.

Côté "Est" (voirie 145 ml) :

- La circulation générale se fera sur une voie de 3,50 m de large dans le sens Jules Ferry -> Gabriel Péri ;
- Une piste cyclable de largeur 1,50 m - permettra la circulation sécurisée des cycles dans le sens Gabriel Péri -> Jules Ferry ;
- Au Nord de la voie, 30 places de stationnement dont une PMR, en épi ;
- La circulation piétonne se fera côté Sud de la rue sur un trottoir de largeur 1,40 m et côté Nord sur un trottoir de largeur 2 m ;
- Une zone "tampon" enherbée au Nord permettra d'éloigner la circulation du bâti ;
- Une noue étanchée côté Sud récupérera les eaux de ruissellement et assurera la gestion des eaux pluviales. Elle sera plantée d'essences aux propriétés phytoremédiantes.

Le trafic attendu en heure de pointe sur ce tronçon est de 250 veh/h.

4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

Le projet de voirie provisoire constitue une modification du projet de Ligne 15 Est. La Ligne 15 Est a fait l'objet de :

- Un arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique : arrêté n°2017-0325 du 13/02/17 ;
- Un arrêté interpréfectoral autorisant la création et l'exploitation de la Ligne 15 Est : arrêté n°2019-2057 du 30/07/2019 ;
- Un arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique modifiant l'arrêté du 13/02/17 : arrêté n°2018-1438 du 20/06/18
- Un arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique modifiant l'arrêté du 13/02/17, modifié par l'arrêté du 20/06/18 : arrêté n°2021-3381 du 02/12/21 ;
- la déclaration d'utilité publique a été prorogée par arrêté interpréfectoral n°2022-0093 du 13/01/22.

La voirie provisoire s'inscrit dans les emprises déclarées d'utilité publique, un porter à connaissance relatif à l'autorisation environnemental sera déposé .

4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Superficie de l'emprise chantier	4 000 m ²
Longueur et largeur de voirie créée	Ouest : 50 ml et 16 m de large entre rues A. Taravella et J. Ferry Est : 145 ml et 18 m de large entre rue J. Ferry et Bd G. Péri.
Places de stationnements	39

4.6 Localisation du projet

Adresse et commune(s)
d'implantation

Rond-Point Jean Baptiste Clément
94500 Champigny-sur-Marne

Coordonnées géographiques¹

Long. 4 8° 4 9' 0 6 " N Lat. 0 2° 2 9' 4 9" E

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Point d'arrivée :

Long. ___ ° ___ ' ___ " Lat. ___ ° ___ ' ___ "

Communes traversées :

Champigny-sur-Marne

Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ? Oui Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ? Oui Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

La voirie provisoire constitue une modification du projet d'ouvrage 7405 de la Ligne 15 Est faisant l'objet de l'autorisation environnementale n° 2019-2057. L'emprise travaux de cet ouvrage, dans laquelle se situe cette voirie, est couverte par la DUP modificative n°2 (arrêté n°2021-3381).

Le projet d'ouvrage 7405P nécessite la fermeture à la circulation de voiries autour du rond-point Jean-Baptiste Clément. Le projet de voirie provisoire visant à dévier une partie de la circulation fera l'objet d'un porter à connaissance auprès des services de l'Etat pour actualiser l'autorisation environnementale.

¹ Pour l'outre-mer, voir notice explicative

5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Les Îles de la Marne dans la boucle de Saint-Maur-des-Fossés", ZNIEFF de type 1 est située à environ 1 km au sud-est du projet. "La Friche de la Bonne Eau à Villiers-sur-Marne", ZNIEFF de type 1 est située à environ 2 km au nord-est du projet. Le projet est sans incidence sur les deux ZNIEFF citées ci-dessus (cf. Annexe 7, § 3.1.2).
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	"Îles de la Marne de la boucle de Saint-Maur" est la zone la plus proche couverte par un APB. Elle est située à environ 1,2 km du projet.
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune est couverte par (cf. Annexe 7, § 6.3) : l'arrêté préfectoral n°2003/2657 relatif à la lutte contre le bruit de voisinage, le PPBE des infrastructures routières de l'Etat et des infrastructures ferroviaires de la RATP dans le département du Val-de-Marne approuvé par arrêté préfectoral n°2013/2362, le PPBE de la Métropole du Grand Paris adopté le 04/12/19 par le Conseil Métropolitain et le PPBE du Val-de-Marne adopté par le conseil départemental le 16/12/19
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Champigny-sur-Marne est couvert par un Plan de Prévention du Risque : Inondation de la Seine et de la Marne dans le département du Val-de-Marne; Mouvements de terrains différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols; Risque Naturel Prévisible : Inondation et coulées de boues par ruissellement en secteur urbain; Mouvements de terrain par affaissements et effondrements de terrains. Le projet de voirie provisoire est concerné uniquement par le dernier risque. PPRI approuvé (arrêté préfectoral n°2007/4410). PPR mouvements de terrains approuvé (arrêté préfectoral n°2018/3846) PPRN prescrits (arrêtés n°2001/2440, n°2001/2822)
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet ne recoupe aucun site BASOL, BASIAS, ni secteur d'information sur les sols (SIS). Une étude historique et documentaire a mis en évidence un risque de pollution des sols par l'amiante. Des analyses ont confirmé la présence d'amiante dans les terres sur certaines parcelles (cf. annexe 7, § 4.2.1.5, 6 et 7).
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La nappe du Calcaire de Champigny est classée en Zone de Répartition des Eaux.
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :	Oui	Non	Lequel et à quelle distance ?
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le site Natura 2000 le plus proche se situe à 5 km du projet de voirie provisoire
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il susceptible d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
Ressources	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le nivellement de la voirie a été étudié en fonction des niveaux existants connus, pour ne pas générer de mouvements de terre importants. Les déblais seront stockés temporairement sur site, afin d'être réutilisés en remblais. Les terres du site ne pouvant être réutilisées (nature, qualité mécanique, surplus) seront évacuées vers les centres de traitement adaptés. A ce stade des études, le volume de déblais est estimé à 3 600 m ³ pour un volume de remblais de 2 120 m ³ , soit un excédent de 1 480 m ³
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le nivellement de la voirie a été étudié en fonction des niveaux existants de sorte à limiter les remblais. Les zones à remblayer le seront avec les terres du site, sous réserve de leur nature et de leur qualité mécanique. Dans le cas où les terres déjà présentes sur le site ne pourraient être réemployées, le volume de terres d'apport nécessaire est évalué au maximum à 2 120 m ³ .
Milieu naturel	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet se situe dans une zone urbanisée. L'étendue des emprises travaux occasionnera la destruction de 244 m ² d'habitat "friche et terrain vague", déjà autorisée par l'arrêté n°2019-2057.
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet se situe à 5 km au sud des sites Natura 2000 de Seine-Saint-Denis. Le projet n'a pas d'incidence sur un habitat ou une espèce inscrite au Formulaire Standard de Données de Site.

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'a pas d'incidence sur des espaces naturels, agricoles ou forestiers et n'est pas localisé en zone maritime.
Risques	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé : - sur une zone d'anciennes carrières à ciel ouvert remblayées ; - sur une zone à risque (faible) mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols ; Le projet présente une sensibilité faible vis à vis de ces risques. Les sondages géotechniques n'ont pas détecté de vide ou décompaction sous l'emprise.
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Le projet implique des terrassements dans une zone présentant une pollution des terres par l'amiante. Les dispositions de maîtrise du risque amiante seront prises en accord avec la réglementation. Les mesures sont présentées dans la notice environnementale annexée (cf. § 4.2.3)
Nuisances	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les voies existantes impactées par les travaux de l'ouvrage d'entonnement seront condamnées et la voirie provisoire, objet de la présente demande de cas par cas, permettra le maintien de la circulation dans le secteur concerné. Les travaux de création de la voirie provisoire seront réalisés sans modification du plan de circulation, hormis quelques jours de travaux avant fermeture de l'emprise chantier de l'ouvrage d'entonnement (cf. Notice environnementale).
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	L'ambiance sonore de la zone du projet de voirie provisoire est modérée. Des dossiers "bruit de chantier" seront déposés en mairie et en Préfecture, qui pourront émettre des prescriptions particulières pour la phase travaux. Le projet de voirie provisoire n'engendre aucun dépassement des seuils réglementaires s'imposant à une voie nouvelle. Un suivi acoustique sera mis en place en phase travaux et à la mise en service. Cf. Notice environnementale.

	<p>Engendre-t-il des odeurs ? Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Des odeurs peuvent être générés par les travaux durant la mise en place des enrobés, mais de manière limitée dans le temps (travaux durant quelques jours) et à proximité directe des zones de travaux.</p>
	<p>Engendre-t-il des vibrations ? Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Les travaux de terrassements, et en particulier de compactage pour la réalisation de la structure de voirie, engendreront de légères vibrations. La durée totale de ces travaux est estimée à 1 mois.</p> <p>La voirie est conçue pour ne pas générer de vibrations en phase exploitation</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ? Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<p>Certaines phases de travaux nécessiteront un éclairage. Ces périodes seront limitées et l'éclairage sera ponctuel et orienté directement vers la zone de travaux.</p> <p>De plus, le projet est situé à proximité d'un secteur urbanisé où la pollution lumineuse est élevée. L'impact sera donc négligeable.</p> <p>Lors de la mise en service de la voirie provisoire, les émissions lumineuses seront proches de celles de l'état initial.</p>
Emissions	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>La phase travaux engendrera une augmentation de trafic avec la circulation des engins de chantier et des poids-lourds, générant ainsi une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. De plus, certaines phases de travaux peuvent causer des envols de poussières. Des mesures seront prises pour limiter cet envol (aspersion)</p> <p>Lors de la phase exploitation, les rejets dans l'air seront liés à la circulation des véhicules déviés du carrefour Jean-Baptiste Clément.</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ? Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le projet se situe dans une zone non propice à l'infiltration. En conséquence, aucune infiltration "forcée" ne sera mise en place.</p> <p>Les eaux de la piste cyclable seront renvoyées vers les espaces enherbés. Le reste des eaux pluviales sera récupéré, stocké et rejeté vers les réseaux d'assainissement, après accord des gestionnaires.</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les eaux usées du chantier (eaux de process et eaux de la base-vie) seront récupérées, stockées, traitées et rejetées vers les réseaux d'assainissement avec l'accord des gestionnaires.</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Les travaux pourront engendrer la production de déchets non dangereux, inertes et dangereux (amiante). Les déchets seront évacués vers les filières adaptées à leurs caractéristiques. Un suivi environnemental sera réalisé par le maître d'oeuvre.</p>

Patrimoine / Cadre de vie / Population	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet a fait l'objet d'une demande de sensibilité archéologique auprès de la DRAC. Le site ne présente pas d'enjeu d'archéologique et n'a donc pas donné lieu à prescription de diagnostic.
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquelles :

La consultation des bases de données a permis d'identifier plusieurs projets existants ou approuvés sur la commune de Champigny-sur-Marne sur les cinq dernières années :

- Ligne 15 Sud (l'ouvrage d'entonnement 7405 situé à Champigny-sur-Marne, et dont les travaux de construction rendent nécessaires la réalisation d'une voirie provisoire, permet l'interopérabilité des lignes 15 Est et Sud.)
- Réorganisation des équipements structurants d'assainissement sur le bassin versant du ru de la Lande.
- Projet de doublet Géothermique (Avis datant de septembre 2020)
- Projet d'aménagement de l'îlot Jaurès (Avis datant de mars 2017)

Les incidences cumulées ont d'ores et déjà été étudiées dans le cadre des évaluations environnementales des projets portés par la SGP. Les incidences avec les autres projets existants sont développées dans la notice environnementale annexée au présent formulaire.

6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?

Oui Non Si oui, décrivez lesquels :

6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :

Le projet de voirie provisoire,

- engendre des impacts sur le milieu naturel en lien avec la destruction de 244 m² d'habitat. Cependant, l'impact sur cet habitat est déjà autorisé au titre du projet initial de réalisation de la ligne 15 Est du GPE et des mesures de réduction et de compensation sont déjà prescrites dans l'arrêté d'autorisation environnementale n°2019-2057 ;
- engendre des nuisances sonores en phase travaux et des augmentations de niveaux sonores du fait des reports de trafics mais sans dépassement de seuil réglementaire (pas de création de point noir du bruit). Des mesures de réduction seront mises en œuvre (méthodologie adaptée, pas de travaux hors des horaires prévus à l'arrêté départemental, dossier "bruit de chantier", mobilisation d'un agent de proximité, etc.). Un suivi acoustique sera mis en place en phase travaux et à la mise en service ;
- intègre dans sa conception les mesures nécessaires à la gestion des eaux de ruissellement des voiries routières en phase travaux et en phase exploitation.

L'analyse des enjeux, des impacts environnementaux, ainsi que des mesures ERC du projet de voirie provisoire sont intégrés à la notice environnementale jointe en annexe.

7. Auto-évaluation (facultatif)

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Le projet de voirie provisoire a fait l'objet d'études approfondies afin d'évaluer ses effets sur l'environnement. La création de cette voirie n'engendre pas d'impacts importants comme détaillé dans la notice environnementale jointe.

De plus, les emprises concernées par la réalisation de la voirie ont déjà fait l'objet d'une étude d'impact dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale, puis de la déclaration d'utilité publique modificative de 2021 pour la Ligne 15 Est. Des mesures de réduction et de compensation ont été définies dans ces dossiers précédemment instruits et soumis au public. Les effets modérés identifiés au niveau du projet de voirie provisoire font donc déjà l'objet de mesures de réduction et ne nécessitent pas de mesures de compensation supplémentaires.

Au vu de ces éléments, il apparaît donc qu'une évaluation environnementale du projet n'est pas nécessaire.

8. Annexes

8.1 Annexes obligatoires

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - non publié ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input checked="" type="checkbox"/>

8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet

Annexe 7 : La notice environnementale, évoquée à la partie 6.4. du présent CERFA, présente les enjeux et l'analyse des impacts environnementaux du projet de création d'une voirie provisoire à Champigny-sur-Marne.

9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus



Fait à

Saint-Denis

le,

29/11/2022

Signature



La Direction de la Stratégie, de l'Environnement et de l'Innovation

Affaire suivie par :
Dao MELACCA-NGUYEN
Responsable Environnement Ligne 15 Ouest
dao.melacca-nuyen@societedugrandparis.fr
01 82 46 22 77

Monsieur le Président de l'Autorité environnementale
IGEDD
Tour Séquoia
92 055 La Défense cedex

À l'attention de Monsieur le Président de l'Autorité
environnementale

Saint-Denis, le 28 novembre 2022

N/Réf : 2022-0054_DME

Objet : Saisine d'une demande d'examen au cas par cas pour le projet de déviation temporaire de la Ligne 15 Est du Grand Paris Express

La ligne 15 Est du Grand Paris Express, a été déclarée d'utilité publique par l'arrêté inter-préfectoral n°2017-0325 du 13 février 2017. Pour engager sa réalisation, le projet a également été autorisé le 30 juillet 2019 par l'arrêté inter-préfectoral n°2019-2057 valant autorisation environnementale.

Dans le cadre de la poursuite des études techniques, la conception du projet a évolué dans le secteur de Champigny-sur-Marne, au niveau du rond-point Jean-Baptiste Clément au droit duquel sera implanté le futur ouvrage d'entonnement 7405. La réalisation de l'ouvrage nécessite la fermeture des rues Gabriel Péri et Jules Ferry, ce qui rend nécessaire la réalisation d'une voirie provisoire de contournement de l'emprise chantier.

Cette voirie provisoire va relier au nord de l'emprise chantier les rues Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri pour assurer une continuité du trafic dans le secteur pendant la durée des travaux de l'ouvrage.

Les emprises nécessaires à ce projet de voirie sont incluses dans la Demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative de la Ligne 15 Est, pour laquelle un arrêté inter-préfectoral de Déclaration d'Utilité Publique modificative a été obtenu le 2 décembre 2021 (prorogé par arrêté inter-préfectoral du 13 janvier 2022), et dont l'enquête publique s'est déroulée du 3 mai au 11 juin 2021.

En application des dispositions de l'article R122-2 du code de l'environnement et de son annexe, la réalisation de cette déviation temporaire nécessite une procédure d'examen au cas par cas.

Nous vous prions de bien vouloir trouver en pièce jointe de ce courrier, le dossier de demande d'examen au cas par cas, comprenant le formulaire Cerfa, accompagné d'une notice environnementale et d'annexes.

Mon service se tient à votre disposition pour tout élément complémentaire dans le cadre de cette demande.

Etienne Pihouée
Responsable de l'unité Ligne Environnement

Pièces jointes :

- Cerfa
- Annexes

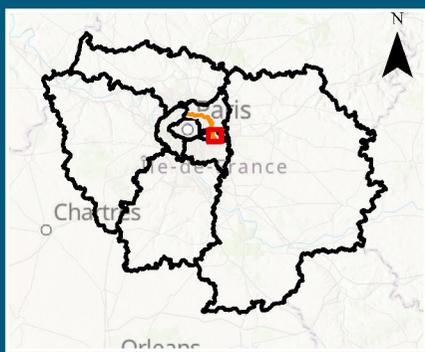




Élément caractéristiques de la ligne 15 Est

-  Gare
-  Ouvrage annexe
-  Ligne 15 Est
-  Zone d'étude
- Limites administratives**
-  Limite départementale
-  Limite communale
-  Emprise chantier
- Projet**
-  Voie Provisoire
-  Emprise travaux VRD

ORTHO HR® 20cm de l'IGN sur la France en version S2 2021
 1:25 000
SYSTRA
 Assistance Technique et à Maîtrise d'Ouvrage
 Ligne 15 ouest et 15 est
ATMO 15 
 Société du Grand Paris 

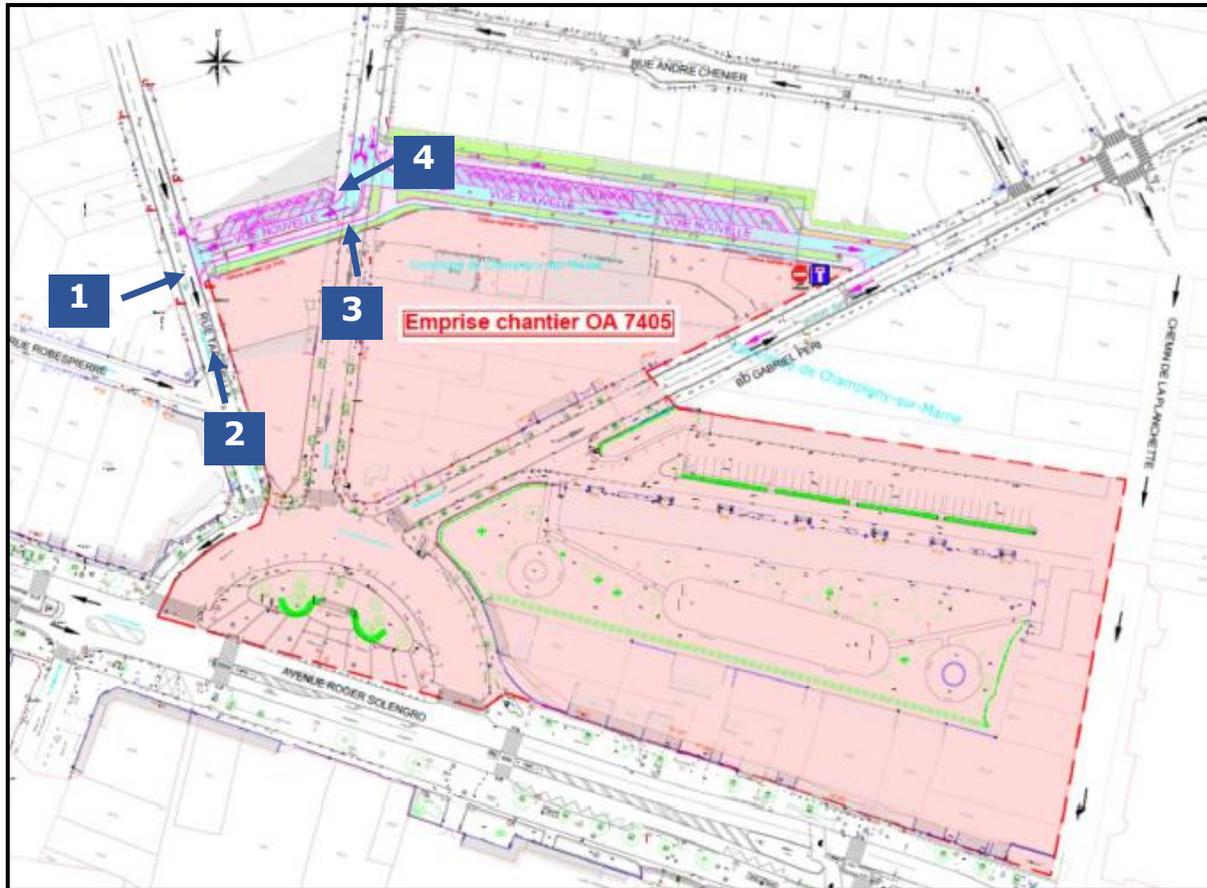


0 500 1 000 m
 Esri, France - IGN, Esri, HERE, Garmin, FAO, NOAA, USGS, Esri, USGS

Photographies du site

Zone « Ouest » : entre rue Taravella et eu Jules Ferry - Parcelle AF 216

Localisation des prises de vue



Photographie n°1 : vue depuis la rue Taravella
Octobre 2022



Photographie n°2 : vue depuis la rue Taravella
Octobre 2022



Photographie n°3 : vue depuis la rue Jules Ferry
Octobre 2022

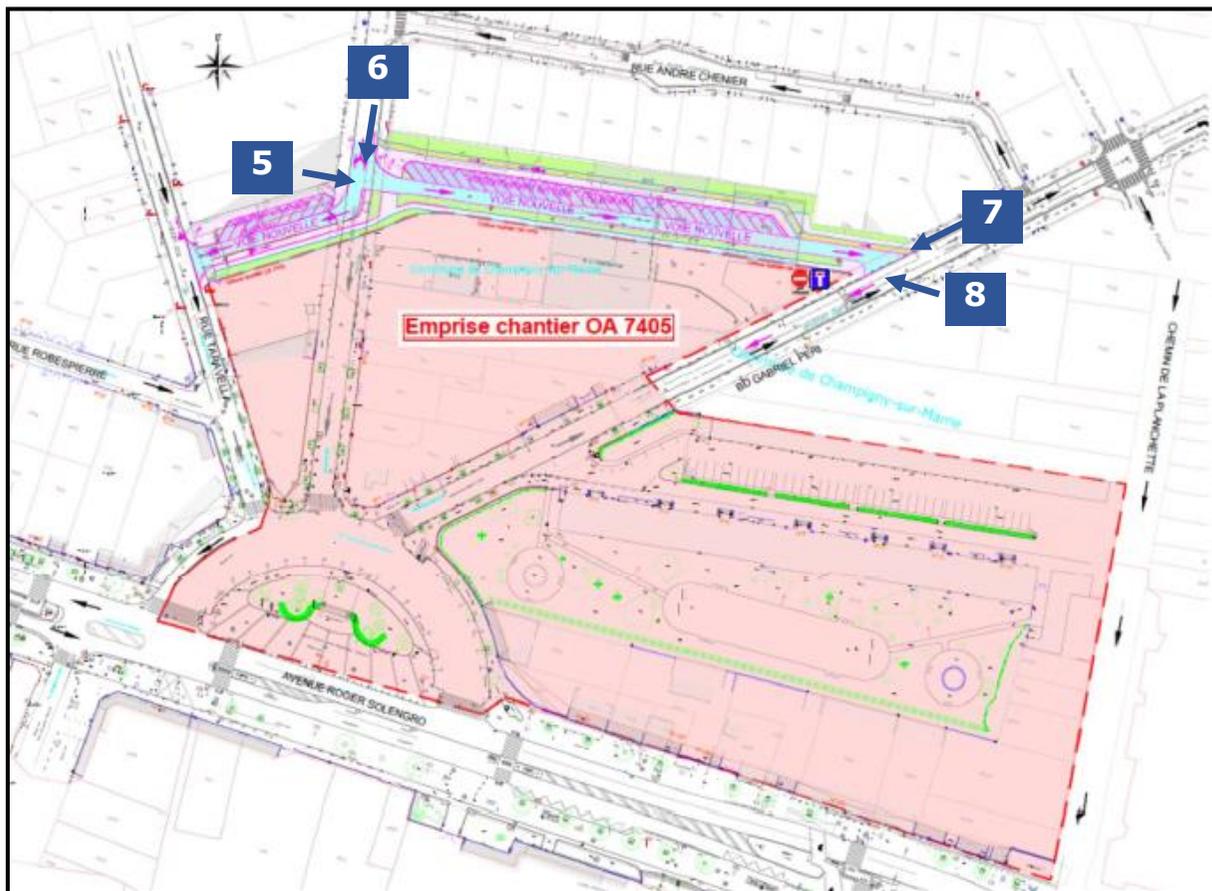


Photographie n°4 : vue depuis la rue Jules Ferry
Octobre 2022



Zone « Est » : entre rue Jules Ferry et boulevard Gabriel Péri- Parcelles AD 219-222

Localisation des prises de vue



Photographie n°5 : vue depuis la rue Jules Ferry
Octobre 2022



Photographie n°6 : vue depuis la rue Jules Ferry
Octobre 2022



Photographie n°7 : vue depuis le boulevard Gabriel Péri
Octobre 2022



Photographie n°8 : vue depuis le boulevard Gabriel Péri
Octobre 2022





Élément caractéristiques de la ligne 15 Est

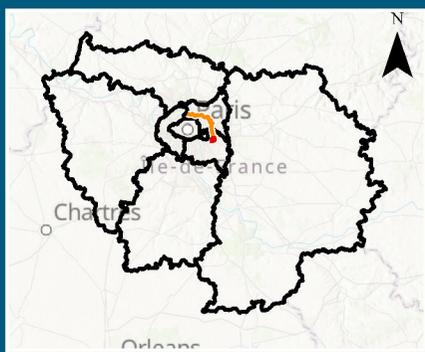
- Gare
- Ouvrage annexe
- Ligne 15 Est
- Emprise chantier
- Zone d'étude
- Limites administratives**
 - Limite départementale
 - Limite communale
- Projet**
 - Voie Provisoire
 - Emprise travaux VRD



ORTHO HR® 20cm de l'IGN sur la France en version S2 2021
1:3 000



Octobre 2022





Élément caractéristiques de la ligne 15 Est

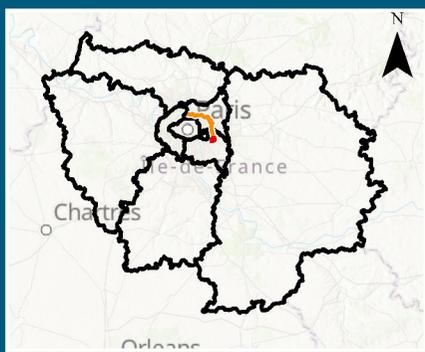
-  Gare
-  Ouvrage annexe
-  Ligne 15 Est
-  Emprise chantier
-  Zone d'étude
- Limites administratives**
-  Limite départementale
-  Limite communale
- Projet**
-  Voie Provisoire
-  Emprise travaux VRD

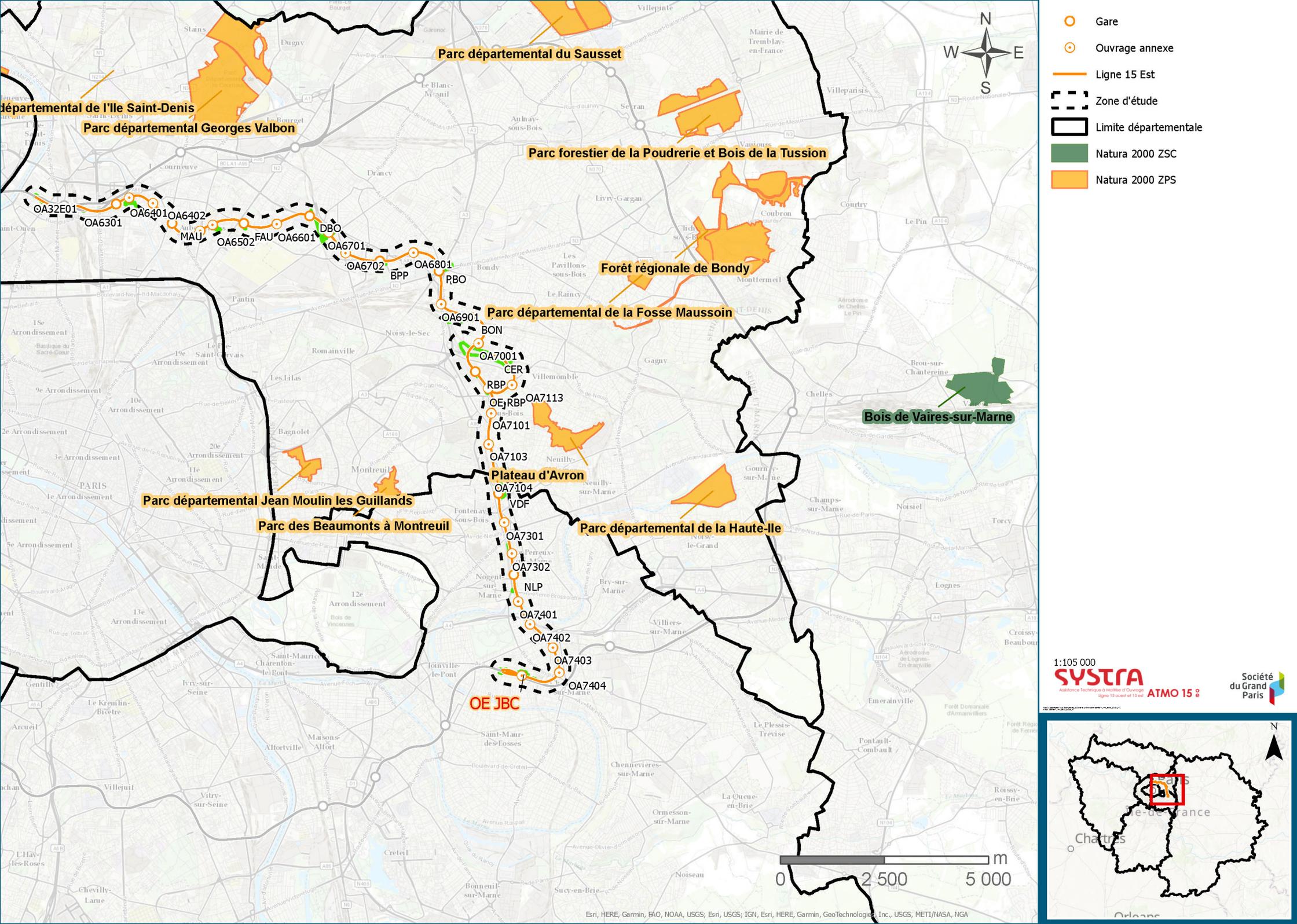


ORTHO HR® 20cm de l'IGN sur la France en version S2 2021
1:3 000



Octobre 2022





NOVEMBRE 2022

**LIGNE 15 EST : SAINT-DENIS PLEYEL < > CHAMPIGNY CENTRE
(LIGNE ORANGE)**

**ANNEXE 7 : NOTICE ENVIRONNEMENTALE JOINTE A LA DEMANDE
D'EXAMEN AU CAS PAR CAS POUR LE PROJET DE RÉALISATION
D'UNE VOIRIE PROVISOIRE A CHAMPIGNY-SUR-MARNE (94)**

Sommaire

1. Introduction	5
1.1. Préambule	6
1.1.1. Objet du présent document	6
1.1.2. Rappel des procédures de la Ligne 15 Est déjà effectuées	7
1.1.3. Consistance du projet de la ligne 15 Est	7
1.1.4. Rappel des objectifs du projet de Ligne 15 Est	7
1.1.5. Principales caractéristiques du projet de Ligne 15 Est	8
1.1.6. Cartographie du projet de la Ligne 15 Est	8
1.1.7. Calendrier prévisionnel des travaux nécessaires à la réalisation de la voirie provisoire	13
1.2. Demandeur et auteur du document	14
1.2.1. Nom et adresse du demandeur	14
1.2.2. Auteurs du document	14
1.3. Organisation générale du présent document	14
2. Présentation du projet de création de voirie provisoire à Champigny-sur-Marne 15	16
2.1. Présentation générale	16
2.1.1. Localisation	16
2.1.2. Situation cadastrale	17
2.1.3. Photographies du site avant travaux	17
2.2. Le projet de réalisation de la voirie provisoire à Champigny-sur-Marne ...	18
2.2.1. Trame viaire actuelle	18
2.2.2. Principales caractéristiques du projet de réalisation de la voirie provisoire	18
2.3. Description des travaux	20
2.3.1. Travaux préalables à la création de la voirie provisoire	20
2.3.2. Phasage des travaux de création de la voirie provisoire	20
2.3.3. Travaux nécessaires à la réalisation de la voirie provisoire	21
3. Milieu naturel	24
3.1. Faune et flore	25

3.1.1. Méthodologie	25
3.1.2. Zonages	25
3.1.3. Etat initial faune et flore	29
3.1.4. Impacts du projet sur la faune et la flore	32
3.1.5. Mesures prises en faveur des milieux naturels, de la faune et de la flore	34
3.2. Continuités écologiques	34
3.2.1. Concepts et réglementation	34
3.2.2. Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Ile-de-France	34
3.2.3. Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France	34
3.2.4. Réseau écologique du département du Val-de-Marne	35
3.2.5. Continuités écologiques à l'échelle locale	35
3.3. Boisements	36
3.4. Zones humides	36
3.5. Synthèse des enjeux écologiques pour le milieu naturel	39
4. Milieu physique	40
4.1. Géologie	41
4.1.1. Etat initial	41
4.1.2. Impact du projet	41
4.2. Risques liés au sous-sol	42
4.2.1. État initial	42
4.2.2. Impact du projet	44
4.2.3. Mesures	44
4.3. Eaux souterraines	45
4.3.1. État initial	45
4.3.2. Impact du projet	46
4.3.3. Mesures	46
4.4. Eaux superficielles	47
4.4.1. Réseau hydrographique et hydrologie	47
4.4.2. Le fonctionnement de l'assainissement	47
4.4.3. Qualité des eaux	47
4.4.4. Gestion des eaux pluviales	47
4.4.5. Aléa inondation	47
4.4.6. Usages des eaux superficielles	48
4.4.7. Documents cadres liés à la gestion des eaux	48

4.5. Position du projet vis-à-vis de la nomenclature IOTA (Infrastructures, Ouvrages, Travaux, Aménagements) liée à la loi sur l'eau et aux milieux aquatiques	49
5. Paysage	50
5.1. Etat initial	51
5.1.1. Paysage	51
5.1.2. Patrimoine.....	52
5.1.3. Archéologie	52
5.2. Enjeux	52
5.3. Impacts et mesures associées	52
6. Infrastructures de transport	53
6.1. Trafic	54
6.1.1. Etat initial.....	54
6.1.2. Trafic et fonctionnement après aménagement de la voirie provisoire.....	57
6.2. Stationnement	59
6.3. Acoustique	60
6.3.1. Etat initial.....	60
6.3.2. Impacts en phase travaux	60
6.3.3. Mesures en phase travaux	61
6.3.4. Impacts en phase exploitation selon modélisation acoustique.....	61
6.3.5. Impacts en phase exploitation (hors modélisation acoustique)	65
6.3.6. Mesures en phase exploitation	65
6.4. Vibrations	66
6.4.1. Etat initial et enjeux	66
6.4.2. Impacts	66
6.4.3. Mesures	66
6.5. Qualité de l'air	67
6.5.1. Etat initial.....	67
6.6. Emissions de gaz à effet de serre	70
6.6.1. Etat initial.....	70
6.6.2. Impacts et mesures	70
6.7. Emissions lumineuses	71
6.7.1. Etat initial.....	71
6.7.2. Impacts et mesures	71

6.8. Synthèse des enjeux infrastructures de transport	72
7. Incidences cumulées avec les autres projets existants ou approuvés ..	73
7.1. Identification des projets existants ou connus	74
7.2. Evaluation des incidences cumulées	74
8. Conclusion	75

1. Introduction

1.1. Préambule

1.1.1. Objet du présent document

Le présent dossier constitue la notice environnementale qui accompagne le formulaire CERFA n° 14734*03 de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact, prévue par l'article R. 122-3 du Code de l'environnement, dans le cadre du projet de la construction de la Ligne 15 Est.

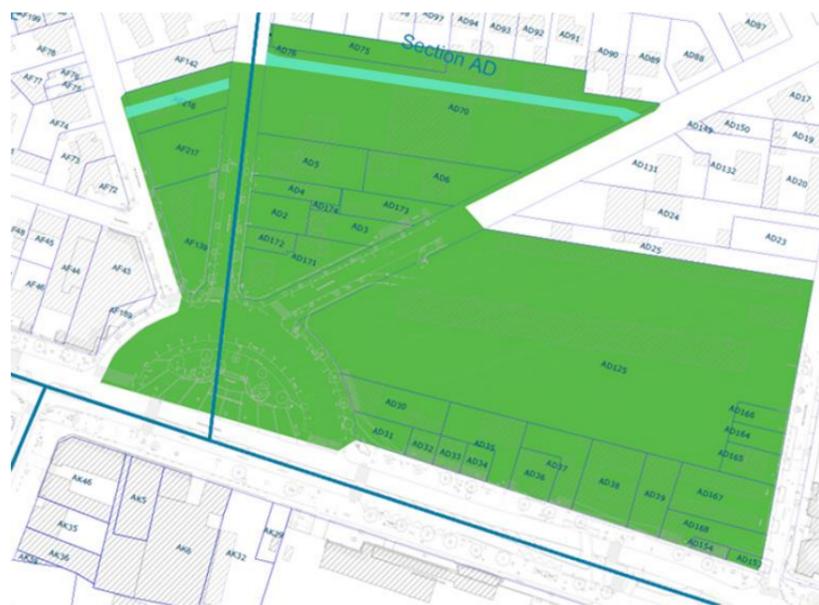
Il porte sur le projet de réalisation d'une voirie provisoire entre les rues Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri sur la commune de Champigny-sur-Marne, située dans le département du Val-de-Marne (94500).

La réalisation de cette voirie provisoire est nécessaire afin de permettre la déviation de la circulation qui sera impactée, en phase chantier, par la réalisation ultérieure de l'ouvrage d'entonnement 7405, situé au niveau du rond-point Jean-Baptiste Clément et nécessaire au projet de construction de la Ligne 15 Est.

Les emprises nécessaires à ce projet de voirie sont incluses dans la Demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative de la Ligne 15 Est, pour laquelle un arrêté interpréfectoral de Déclaration d'Utilité Publique modificative a été obtenu le 2 décembre 2021 (prorogé par arrêté interpréfectoral du 13 janvier 2022), et dont l'enquête publique s'est déroulée du 3 mai au 11 juin 2021.

Pour rappel, lors de la demande de Déclaration d'Utilité Publique initiale en 2017, puis de la demande d'Autorisation Environnementale en 2019, la surface de l'emprise chantier de l'ouvrage d'entonnement 7405 était de 15 760 m². Le dossier de DUP modificative de 2020 comprend une augmentation de cette emprise, portée à 27 946 m² afin d'assurer le bon déroulement de la phase chantier.

Le plan de l'emprise présenté dans le dossier de DUP modificative sur lequel a été repéré schématiquement le projet de voirie (en bleu turquoise), est présenté ci-dessous.



Plan des emprises de l'OE 7405 présenté dans le dossier de DUP modificatives et superposition du projet de voirie provisoire (Source : ATMO SYSTRA, d'après pièce G2 du dossier de DUP modificative, 2020)

Les emprises nécessaires au projet de voirie sont partiellement comprises dans le périmètre présenté dans le dossier de demande d'autorisation sur lequel est basé l'arrêté d'autorisation environnementale de 2019 : le barreau Ouest, entre les rues Taravella et Jules Ferry est localisé dans l'emprise projet du DAE tel que figuré ci-dessous.



Emprise travaux de l'OE 7405 présenté dans le dossier de demande d'autorisation environnementale et superposition du projet de voirie provisoire (Source : ATMO SYSTRA, d'après pièce B2 du DAE, Koruseo, 2017)

En application de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du Code de l'environnement dans sa version en vigueur du 1^{er} janvier 2016 au 15 août 2016, le projet de réalisation de cette voirie provisoire relève de la catégorie « **6. Infrastructures routières** » et est soumis à examen au cas par cas au titre de :

- d) « Toutes routes d'une longueur inférieure à 3 kilomètres ».

La présente notice environnementale a pour objectif de compléter la présentation faite dans le formulaire CERFA sur :

- Les raisons pour lesquelles la réalisation de cette voirie provisoire est nécessaire pour permettre la réalisation des travaux de la L15 Est ;
- Le projet de réalisation de cette voirie provisoire ;
- L'analyse des enjeux et des impacts environnementaux de ce projet ;
- La conclusion et l'autoévaluation du demandeur sur la nécessité ou non de réaliser une évaluation environnementale spécifique au projet de réalisation de cette voirie provisoire.

1.1.2. Rappel des procédures de la Ligne 15 Est déjà effectuées

Le projet a fait l'objet des procédures suivantes :

- Un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de création de la portion Est de la ligne 15 du Grand Paris Express, correspondant à la portion de « ligne orange » comprise entre Saint-Denis Pleyel et Champigny Centre, a été soumis à enquête publique du 23 mai au 27 juin 2016.
Un arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique a été adopté le 13 février 2017 (arrêté n°2017-0325).
- Un dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant ce même projet a été soumis à enquête publique du 19 octobre au 23 novembre 2017.
Un arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique modifiant celui de février 2017 a été adopté le 20 juin 2018 (arrêté n°2018-1438).
- Un dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et les milieux aquatiques et au titre des espèces et habitats protégés a été soumis à enquête publique du 15 mars au 15 avril 2019.
Un arrêté interpréfectoral autorisant la création et l'exploitation de la Ligne 15 Est a été adopté le 30 juillet 2019 (arrêté n°2019-2057).
- Un second dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique modificative concernant ce projet a été soumis à enquête publique du 3 mai au 11 juin 2021.
Un arrêté interpréfectoral de déclaration d'utilité publique modifiant l'arrêté du 13 février 2017, modifié par l'arrêté du 20 juin 2018, a été adopté le 2 décembre 2021 (arrêté n°2021-3381).
- **A la suite de ce dernier arrêté, la déclaration d'utilité publique a été prorogée par un arrêté interpréfectoral du 13 janvier 2022** (arrêté n°2022-0093).
- **Un premier porter à connaissance, relatif aux projets d'interconnexion RATP à la gare Fort d'Aubervilliers et SNCF à la gare de Bondy, ainsi qu'à la modification de l'arrêté interpréfectoral n° 2019-2057 a été déposé en avril 2022.**

1.1.3. Consistance du projet de la ligne 15 Est

Le projet concerne la réalisation et l'exploitation de la Ligne 15 Est du réseau de transport du Grand Paris Express.

Ce projet de métro entièrement souterrain comprend un tunnel d'environ 26 kilomètres dont 23 kilomètres en rocade autour de Paris qui reliera la gare de Saint-Denis Pleyel à la gare Champigny centre. Le linéaire complémentaire correspond à des voies de service.

La Ligne 15 Est constitue l'une des trois composantes de la Ligne 15 du Grand Paris Express (GPE), avec les tronçons Sud [Pont de Sèvres – Noisy-Champs] et Ouest [Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel].

Le projet de la Ligne 15 Est concerne deux départements et quatorze communes au nord-est de Paris :

- **département de Seine-Saint-Denis** (93), avec les communes suivantes :
 - Saint-Ouen ;
 - Saint-Denis ;
 - Aubervilliers ;
 - Drancy ;
 - Bobigny ;
 - Pantin ;
 - Noisy-le-Sec ;
 - Bondy ;
 - Rosny-sous-Bois ;
 - Villemomble ;
- **département du Val-de-Marne** (94), avec les communes suivantes :
 - Fontenay-sous-Bois ;
 - Le Perreux-sur-Marne ;
 - Nogent-sur-Marne ;
 - Champigny-sur-Marne.

1.1.4. Rappel des objectifs du projet de Ligne 15 Est

Les trois objectifs principaux du projet de Ligne 15 Est sont :

1/ Désenclaver l'Est francilien et apporter de nouvelles dessertes

La Ligne 15 Est améliore l'accessibilité aux emplois et aux lieux d'étude pour les habitats du territoire qu'elle dessert. Les bénéfices sont particulièrement importants pour les communes du nord du tracé, entre Aubervilliers et Bondy, ainsi que pour le secteur de Nogent-sur-Marne, le Perreux-sur-Marne et Champigny-sur-Marne.

La Ligne 15 Est va en particulier bénéficier à des quartiers classés en Zone Urbaine Sensible, identifiés par l'Etat comme cibles prioritaires de la politique de la ville.

L'amélioration significative de l'accessibilité de ces secteurs grâce à la Ligne 15 Est entraîne ainsi :

- L'émergence de centralités fortes favorisant la densification urbaine ;
- La dynamisation des activités commerciales ;
- Une meilleure attractivité des zones desservies pour les entreprises, stimulant ainsi l'emploi et le taux d'activité local.

2/ Améliorer le maillage du réseau francilien

- La Ligne 15 Est soulage le réseau existant et améliore les temps de parcours de banlieue à banlieue ;
- La Ligne 15 Est favorise le report modal ;
- La Ligne 15 Est est accompagnée d'un renforcement de l'offre bus aux gares.

3/ Accompagner le développement du territoire

La Ligne 15 Est doit accompagner et favoriser le développement tant économique que démographique du territoire qu'elle dessert. Elle renforcera l'attractivité des projets engagés ou envisagés en garantissant leur accessibilité à l'échelle régionale.

Elle contribuera ainsi au succès de grandes opérations d'aménagement engagées ou à venir telles que le Campus Condorcet, le Fort d'Aubervilliers, les berges du Canal de l'Ourcq.

1.1.5. Principales caractéristiques du projet de Ligne 15 Est

La Ligne 15 Est est un projet de métro automatique souterrain en mode ferré, constitué d'un tunnel bi-voies ainsi que d'ouvrages souterrains et en émergence (gares, entonnements, ouvrages annexes) et d'un centre d'exploitation et de maintenance en surface.

Le projet comprend douze gares, avec une partie souterraine et une émergence :

- A l'extrémité Nord de la Ligne 15 Est, la gare Saint-Denis Pleyel sera une des gares de la ligne de rocade 15 et également le terminus des Lignes 14, 16, et 17. Cette gare est réalisée dans le cadre du projet de Lignes 16 et 17 Sud, qui font l'objet d'une autorisation environnementale ;
- Stade de France ;
- Mairie d'Aubervilliers ;
- Fort d'Aubervilliers ;
- Drancy-Bobigny ;
- Bobigny Pablo Picasso ;
- Pont de Bondy ;
- Bondy ;
- Rosny-Bois-Perrier ;
- Val de Fontenay ;
- Nogent-le-Perreux ;
- A l'extrémité Sud, la gare Champigny Centre assure l'interopérabilité avec la Ligne 15 Sud. La gare Champigny centre est réalisée en grande partie dans le cadre du projet de la Ligne 15 Sud qui font l'objet d'une autorisation environnementale.

Le projet comprend un centre d'exploitation (site de maintenance des infrastructures (SMI) et site de maintenance et de remisage des trains (SMR)), nécessaire au fonctionnement de la ligne, situé à Rosny-sous-Bois.

Le tracé de la Ligne 15 Est comprend 29 ouvrages de services :

- Ouvrages d'entonnement ;
- Ouvrages annexes.

Ces ouvrages regroupent plusieurs fonctions : puits d'accès pompiers, puits de ventilation/désenfumage, puits d'épuisement des eaux.

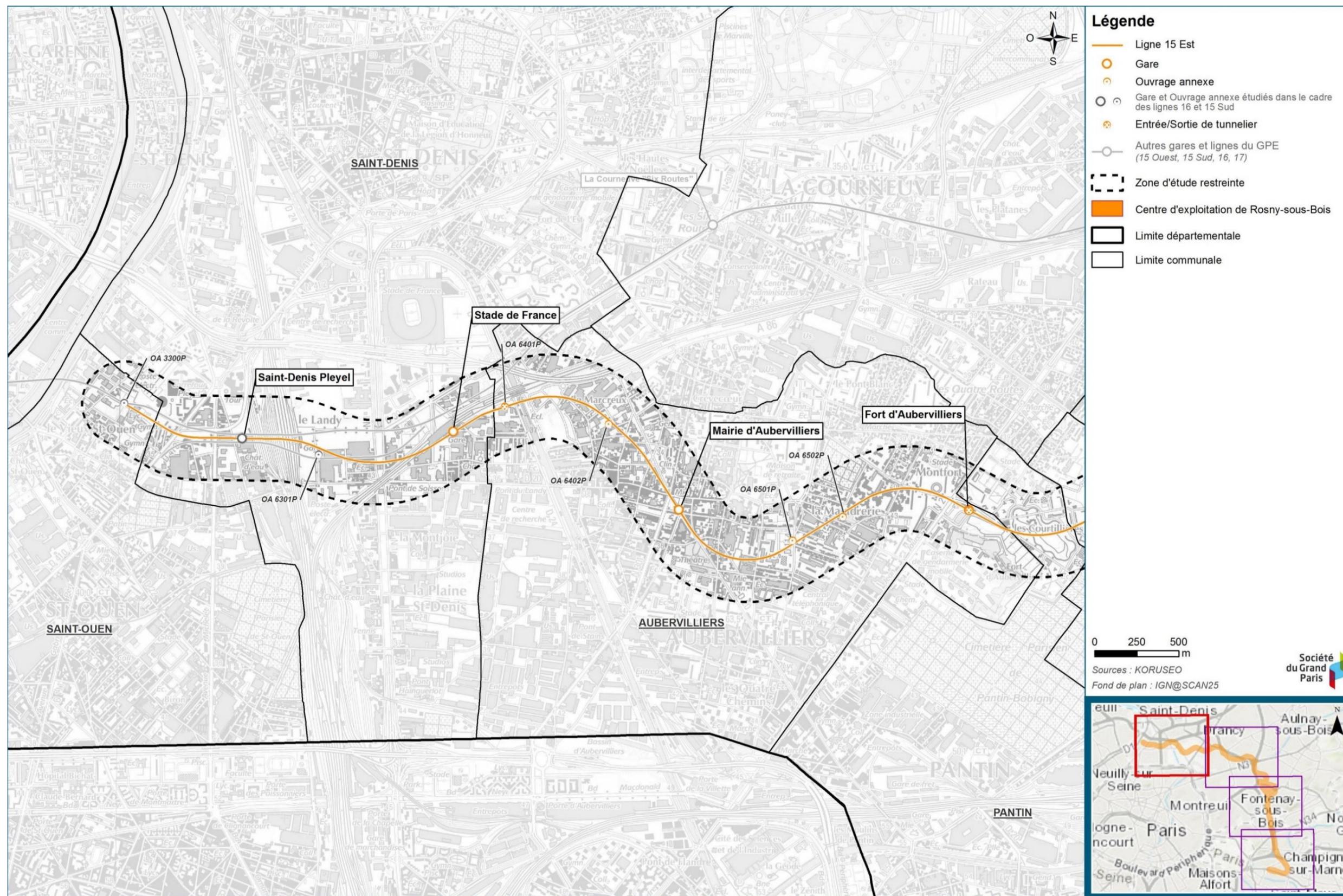
Le projet intègre également les éléments de programme nécessaires à l'intermodalité de surface, les ouvrages de correspondance reliant les gares du Grand Paris Express créées au réseau lourd de transports existant (métro, RER, Transilien) ainsi que les impacts et mesures conservatoires sur les ouvrages et équipements existants.

1.1.6. Cartographie du projet de la Ligne 15 Est

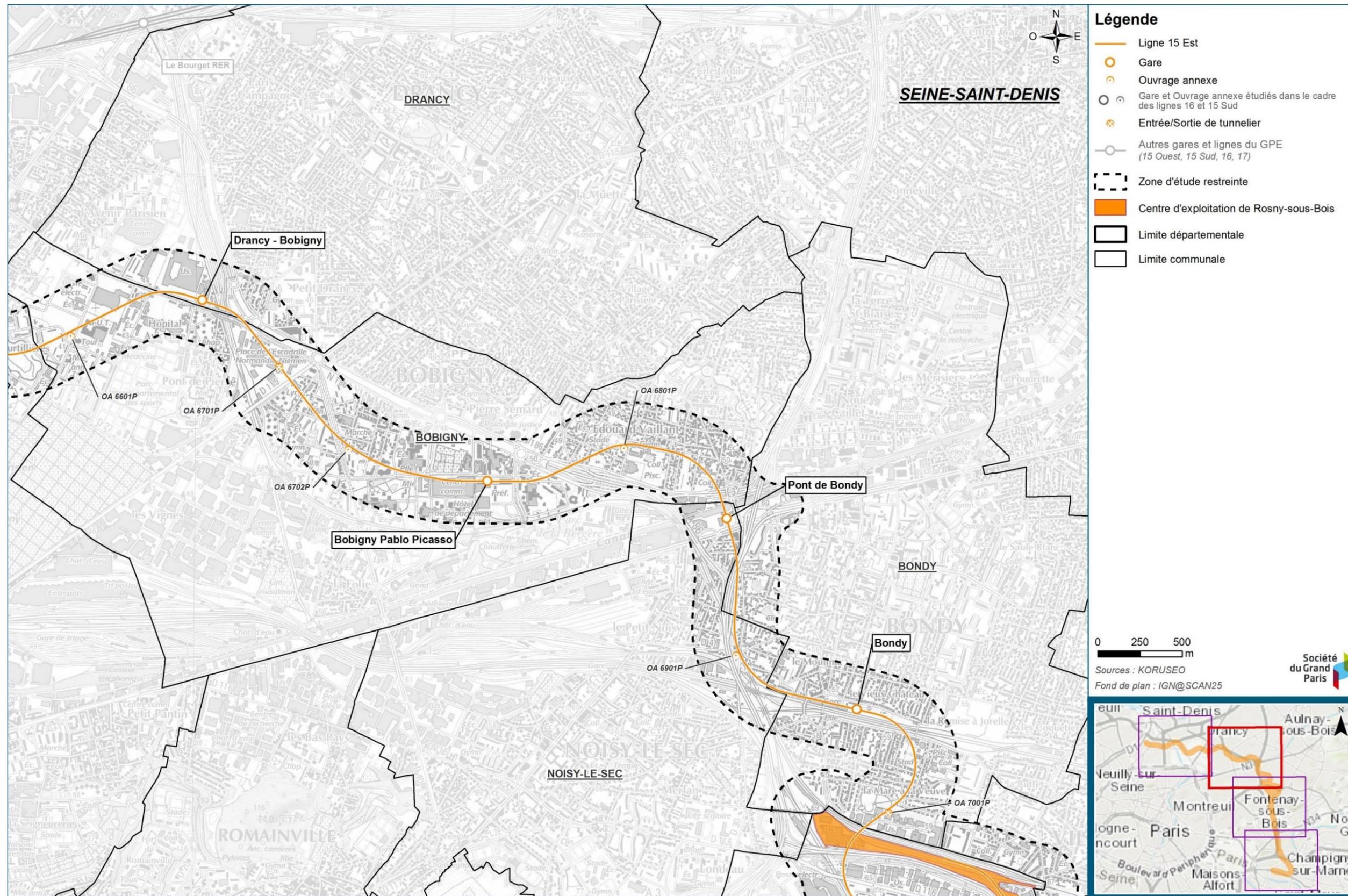
Les cartes en pages suivantes présentent **le tracé, les gares et les ouvrages** de la Ligne présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale sur lequel a été établi l'arrêté n°2019-2057.

Le projet objet du présent dossier est localisé sur la planche correspondante, en page 12.

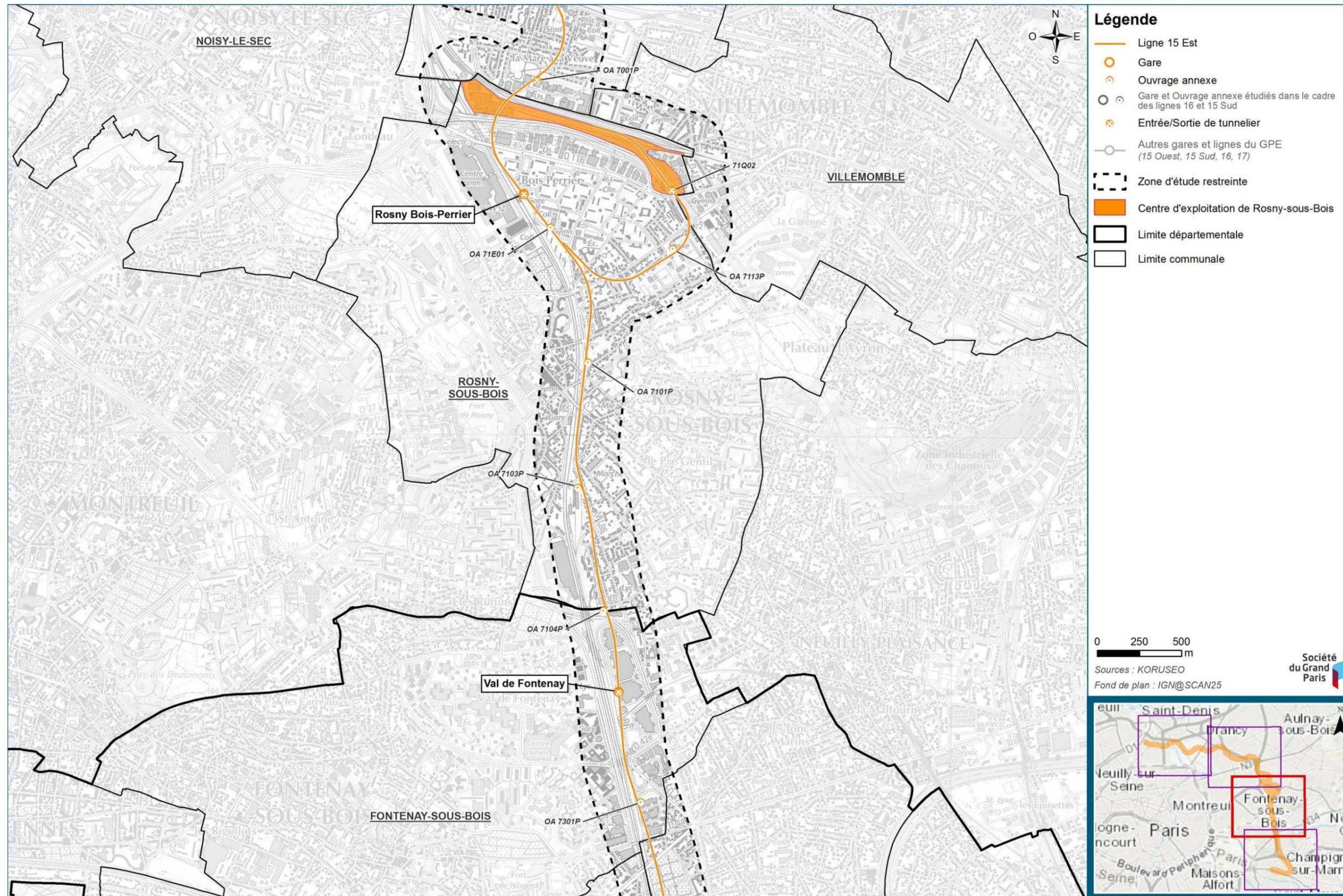
De Saint-Ouen à Pantin



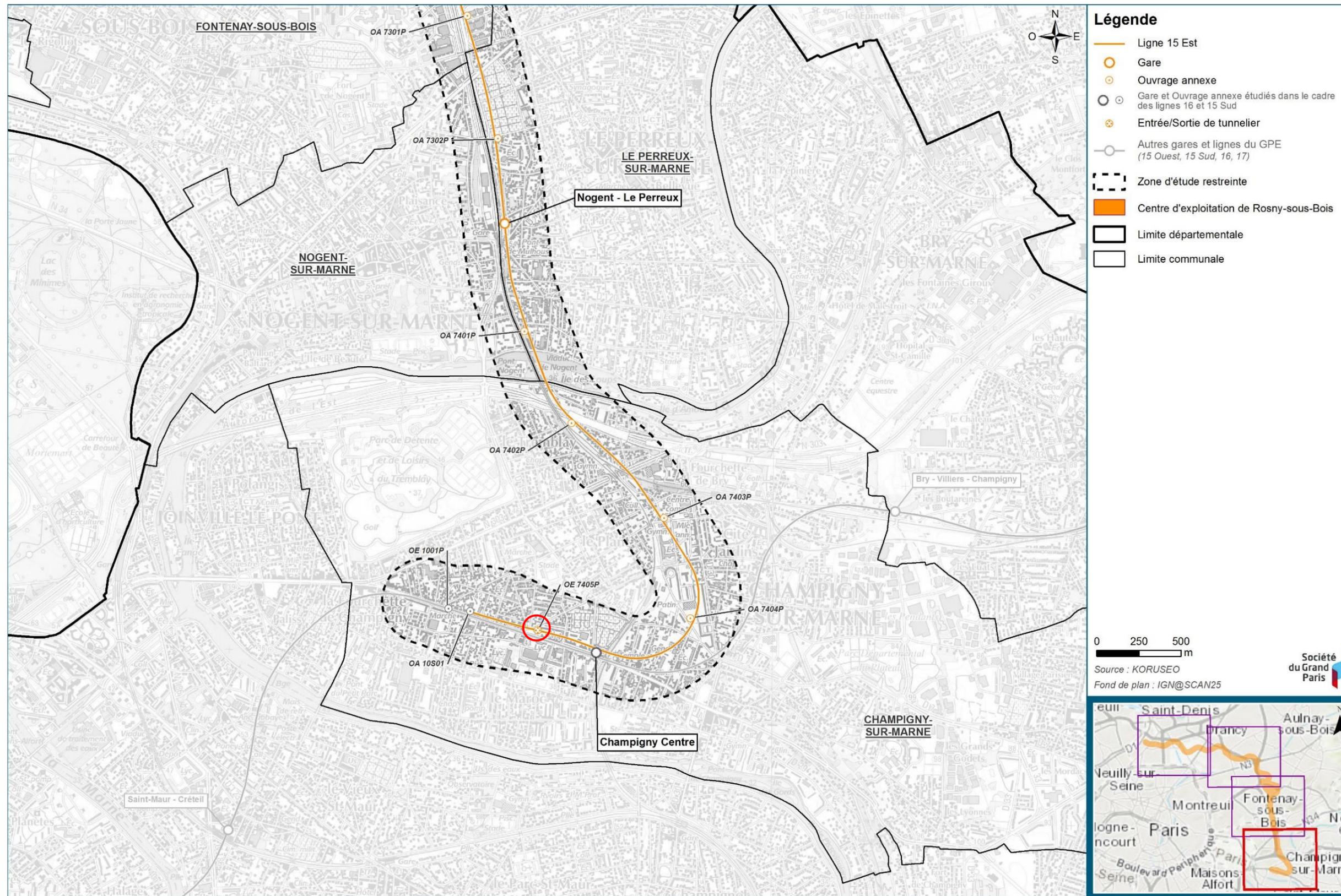
De Bobigny à Bondy



De Rosny-sous-Bois à Fontenay-sous-Bois

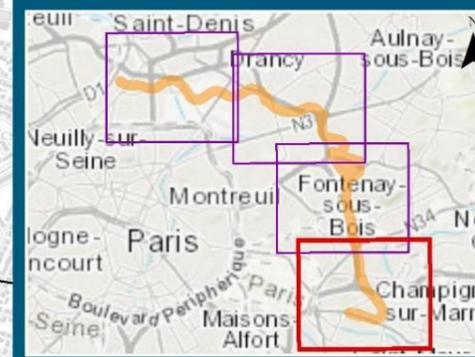


Du Perreux-sur-Marne à Champigny-sur-Marne



- Légende**
- Ligne 15 Est
 - Gare
 - Ouvrage annexe
 - Gare et Ouvrage annexe étudiés dans le cadre des lignes 16 et 15 Sud
 - ⊗ Entrée/Sortie de tunnelier
 - Autres gares et lignes du GPE (15 Ouest, 15 Sud, 16, 17)
 - - - Zone d'étude restreinte
 - Centre d'exploitation de Rosny-sous-Bois
 - ▭ Limite départementale
 - ▭ Limite communale

0 250 500 m
 Source : KORUSEO
 Fond de plan : IGN@SCAN25



1.1.7. Calendrier prévisionnel des travaux nécessaires à la réalisation de la voirie provisoire

Les travaux nécessaires à la réalisation de la voirie provisoire sont réalisés avant le début des travaux de la ligne 15 Est sur l'ouvrage d'entonnement 7405.

Le planning prévisionnel de l'ensemble des travaux de réalisation de la voirie est le suivant :

Travaux phase 1 :

- Zone Est
 - Terrassement : création de la tranchée destinée aux dévoiement réseaux et évacuation des terres amiantées (sous MOA SGP) : Février-mars 2023 ;
 - Travaux de dévoiement des réseaux concessionnaires (hors MOA SGP) : Avril 2023-septembre 2023 ;
- Zones Ouest et Est : travaux de réalisation de la voirie provisoire avec maintien des voiries existantes (sous MOA SGP) : Octobre 2023-mars 2024

Travaux phase 2 :

Travaux de réalisation de la voirie provisoire avec condamnation des voiries impactées par les travaux de l'OE 7405 (zones Est et Ouest) : avant démarrage des travaux de l'ouvrage 7405 courant 2024.

1.2. Demandeur et auteur du document

1.2.1. Nom et adresse du demandeur

Le présent dossier est présenté par le demandeur initial de l'autorisation environnementale :



SOCIETE DU GRAND PARIS
IMMEUBLE LE MOODS
2, MAIL DE LA PETITE ESPAGNE
CS10011
93212 LA PLAINE SAINT-DENIS
(SIRET : 525 046 017 000 48)

La Société du Grand Paris est un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, ayant pour mission principale de concevoir et d'élaborer le schéma d'ensemble et les projets d'infrastructures composant le réseau de transport public du Grand Paris et d'en assurer la réalisation (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris – article 7).

1.2.2. Auteurs du document

Pour la réalisation de ce dossier, la Société du Grand Paris s'est appuyée sur son Assistance Technique à Maîtrise d'Ouvrage, opérée par SYSTRA France.

Les principaux auteurs et contributeurs à la notice environnementale sont :

- Véronique SOAVE (Responsable des procédures environnementales - SYSTRA)
- Grégoire LHUILLIER (Responsable d'études environnementales - SYSTRA)
- Valentine LENSI (Chargée d'études environnementales - SYSTRA)
- Samantha CONSENTINO (Juriste environnement - SYSTRA)
- Matthieu JACQUART (Ingénieur études trafic - SYSTRA)
- Long JIAO (Ingénieur éco-conception / bilan carbone - SYSTRA)
- Yulia GLAVATSKAYA (Chargée d'études qualité de l'air - SYSTRA)
- Théo BETBEDER (Ecologue - SYSTRA)
- Renaud JOGUET (SIG - SYSTRA)

Les comptages préalables à l'étude de trafic ont été réalisés par la société CPEV.

L'étude acoustique a été réalisée par la société Sixense Engineering sous le pilotage d'Amandine MOULIN.

1.3. Organisation générale du présent document

La présente notice environnementale constitue l'annexe volontairement transmise par le Maître d'ouvrage indiquée en **partie 8.2 du formulaire CERFA**.

Elle comporte une présentation du projet détaillée et une analyse des principaux enjeux et impacts environnementaux présentés comme suit :

- **L'état initial et les enjeux environnementaux ;**
- **Les impacts environnementaux et les mesures associées le cas échéant.**

Le tableau ci-après précise la localisation des annexes obligatoires prévues à l'article 8.1 du formulaire CERFA.

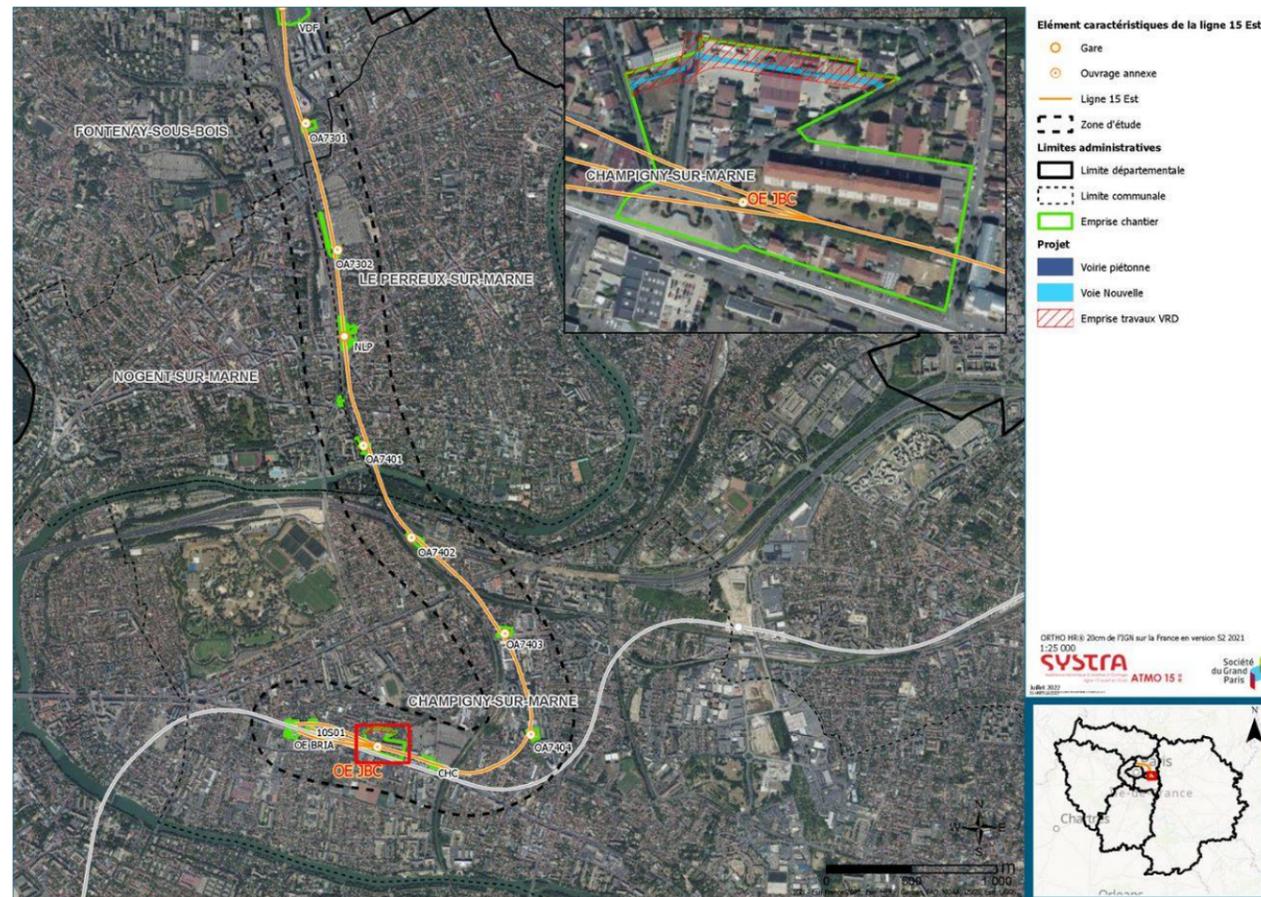
N° Annexe obligatoire	Localisation dans la présente notice
2 – Plan de situation au 1/25 000	Annexe 2
3 – Au moins deux photographies datées et localisées	Annexe 3
4 – Plan du projet	Annexe 4
5 – Plan des abords du projet	Annexe 5
6 - Natura 2000	Annexe 6

2. Présentation du projet de création de voirie provisoire à Champigny-sur-Marne

2.1. Présentation générale

2.1.1. Localisation

La voirie provisoire faisant l’objet du présent projet est située entre les rues Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri, à proximité du rond-point Jean Baptiste Clément à Champigny-sur-Marne dans le département du Val-de-Marne (94500).



Localisation de la voirie provisoire par rapport au projet de Ligne 15 Est (Source : SYSTRA 2022)

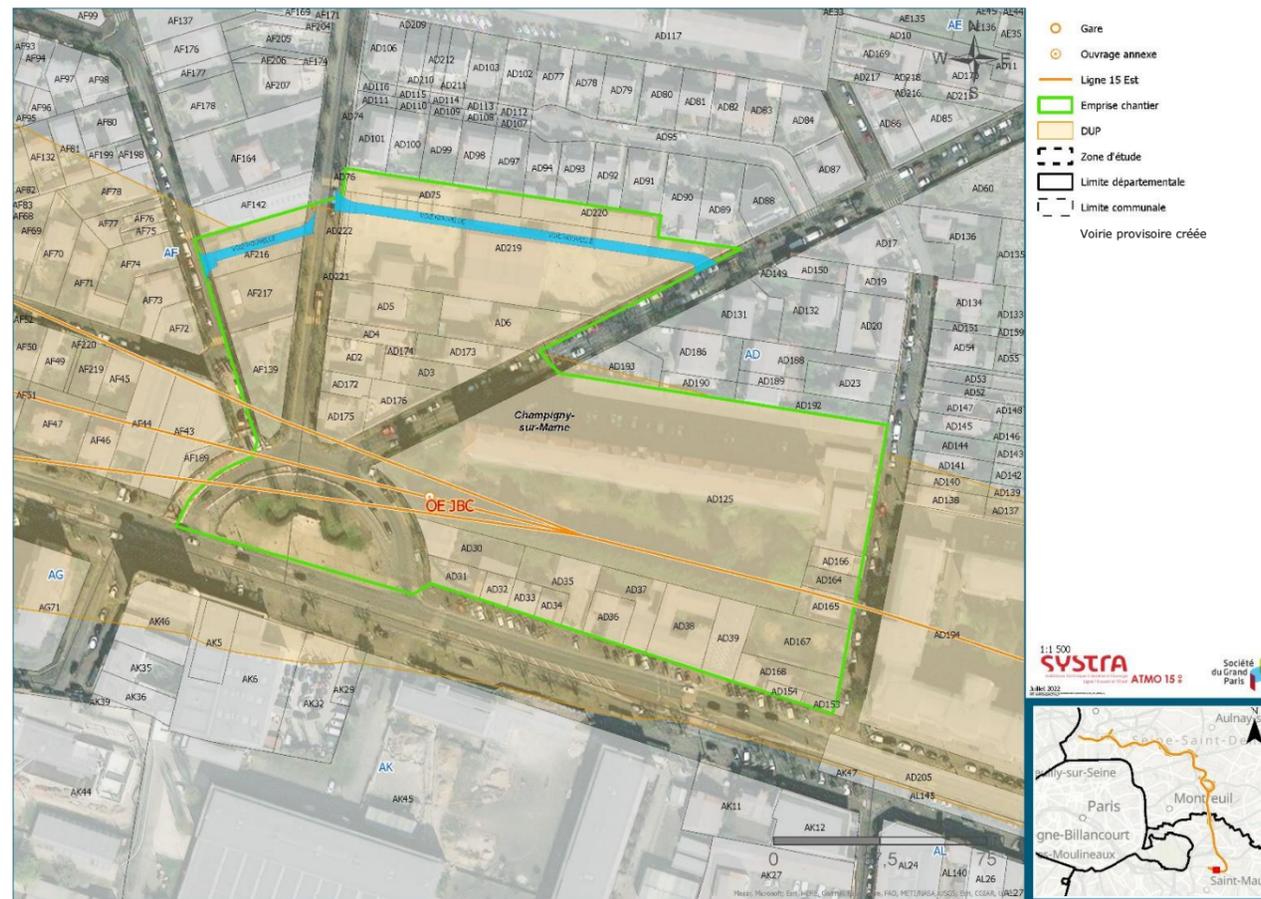
La voirie provisoire est représentée ci-dessous (chaussée représentée en bleu). Le plan représente également l’emprise chantier prévue pour les travaux de réalisation de l’ouvrage d’entonnement 7405 (en rose).



Localisation de la voirie provisoire par rapport aux emprises chantier de l’ouvrage d’entonnement 7405 (Source : Y Ingénierie, 2022)

2.1.2. Situation cadastrale

Le projet de création de voirie traverse plusieurs parcelles cadastrales.



Représentation des parcelles cadastrales concernées (Source : SYSTRA, 2022)

Le tableau ci-après liste les parcelles cadastrales concernées par le projet de réalisation de la voirie provisoire pour la construction ultérieure de l’ouvrage d’entonnement 7405

Commune	Section	Numéro	Adresse cadastrale	Surface cadastrée (m ²)
Champigny-sur-Marne	AF	216	4 rue Auguste Taravella/ 5 rue Jules Ferry	546
Champigny-sur-Marne	AD	222	10 Rue Jules Ferry	21
Champigny-sur-Marne	AD	219	10 Rue Jules Ferry	3 491
Superficie totale du terrain (en m ²) : 4 058				

2.1.3. Photographies du site avant travaux

Section AD, rue Jules Ferry, ancien site « Copitet et Fils »



Vue depuis la rue Jules Ferry



Vue depuis le boulevard Gabriel Péri

Section AF, rue Taravella/rue Jules Ferry



Vue depuis la rue Taravella



Vue depuis la rue Jules Ferry

2.2. Le projet de réalisation de la voirie provisoire à Champigny-sur-Marne

2.2.1. Trame viaire actuelle

Actuellement, le rond-point Jean-Baptiste Clément est desservi par les rues Taravella, Jules Ferry et par le boulevard Gabriel Péri. Des trottoirs et des cheminements piétons sont présents de part et d'autre des voiries.



Voiries actuelles au droit et à proximité immédiate des emprises chantier de l'ouvrage (Source : SYSTRA, d'après Géoportail 2021)

2.2.2. Principales caractéristiques du projet de réalisation de la voirie provisoire

Pour la construction de l'ouvrage annexe 7405 de Champigny-sur-Marne (94), une large emprise au niveau du rond-point Jean Baptiste Clément devra être mise à la disposition du chantier du Grand Paris Express. Sur cette emprise, les voiries seront condamnées et des bâtiments majoritairement démolis.

La voirie provisoire reliera d'une part la rue Auguste Taravella à la rue Jules Ferry, et d'autre part la rue Jules Ferry au boulevard Gabriel Péri, parallèlement à la rue André Chénier.

Le linéaire de voirie correspondant est :

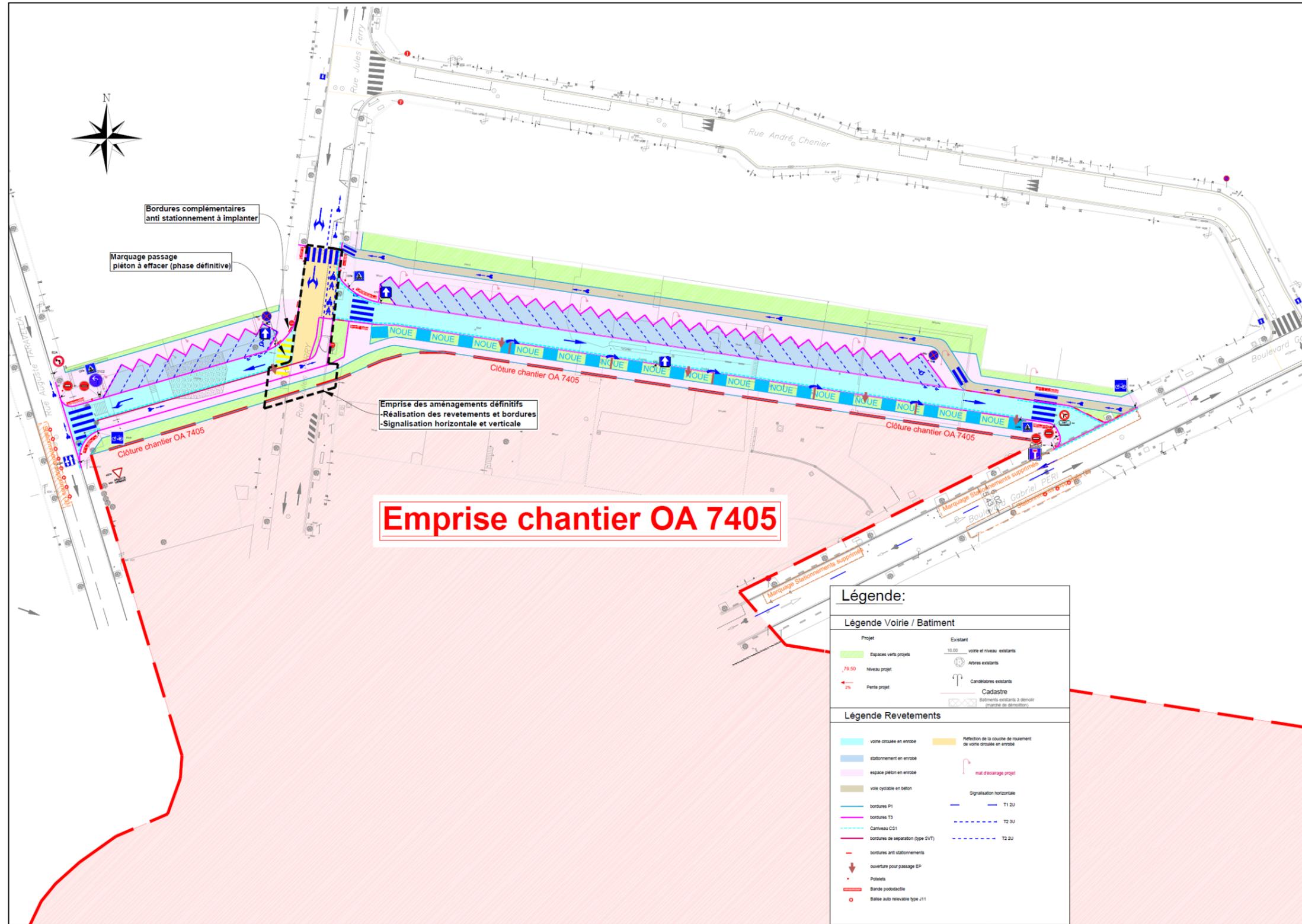
- Barreau Ouest, entre les rues Auguste Taravella et Jules Ferry : 50 ml ;
- Barreau Est, entre la rue Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri : 145 ml.

Cette nouvelle voirie permettra de maintenir la circulation dans le quartier et d'assurer les liaisons avec les différents axes routiers.

Les principales opérations prévues pour la création de la voirie provisoire sont donc :

- Terrassements ;
- Création de chaussée, trottoirs, piste cyclable ;
- Création de réseaux ;
- Mise en place d'espaces verts d'accompagnement et plantation d'arbres.

A la fin des travaux de la Ligne 15 Est, à l'horizon 2030, la voirie provisoire sera démolie mais les arbres plantés seront conservés. Les portions des rues Taravella, Jules Ferry et boulevard Gabriel Péri impactés par la réalisation de la voirie provisoire (carrefours créés provisoirement) seront remises à l'identique de leur état initial.



Plan d'aménagement de la voirie provisoire (Source : Y Ingénierie)

2.3. Description des travaux

2.3.1. Travaux préalables à la création de la voirie provisoire

En amont de réalisation de la voie provisoire, plusieurs concessionnaires dévieront des réseaux, impactés par la future emprise travaux de l'ouvrage d'entonnement, et notamment sous la future voirie provisoire.

2.3.1.1 Travaux préalables au dévoiement des réseaux

Préalablement à ces travaux menés par les concessionnaires, la SGP procédera aux opérations de débroussaillage nécessaires. Elle procédera ensuite aux terrassements avec évacuation des déblais vers les exutoires appropriés pour la création de la tranchée dans laquelle les concessionnaires concernés viendront poser leur réseau dévoyé sur la zone « Est ».

La tranchée atteindra une profondeur de 2,90 m pour les besoins de la pose du réseau d'assainissement de l'établissement public territorial « Paris Est Marne & Bois » (PEMB). Un blindage sera mis en place pour soutenir les terres compte tenu de la profondeur à atteindre.

2.3.1.2 Dévoiement des réseaux (hors MOA SGP)

Un chantier de dévoiement des réseaux sera mené en amont des travaux de la voirie provisoire, afin de permettre la réalisation ultérieure de l'ouvrage annexe 7405 de Champigny-sur-Marne au niveau du rond-point Jean-Baptiste Clément.

Il est prévu le dévoiement des réseaux suivants sous la voie future voirie provisoire :

- Pour la partie entre rue J. Ferry et boulevard G.Péri (zone « Est ») :
 - o assainissement EU et EP, sous MOA EPT PEMB ;
 - o télécommunications sous MOA Orange.
- Pour la partie entre rue Taravella et rue J. Ferry (zone « Ouest ») :
 - o distribution eau potable, sous MOA Veolia ;
 - o télécommunications, sous MOA Orange.

Ces travaux seront réalisés par chacun des concessionnaires concernés, dans les emprises mises à disposition par la SGP et dans le domaine public de voirie.

2.3.2. Phasage des travaux de création de la voirie provisoire

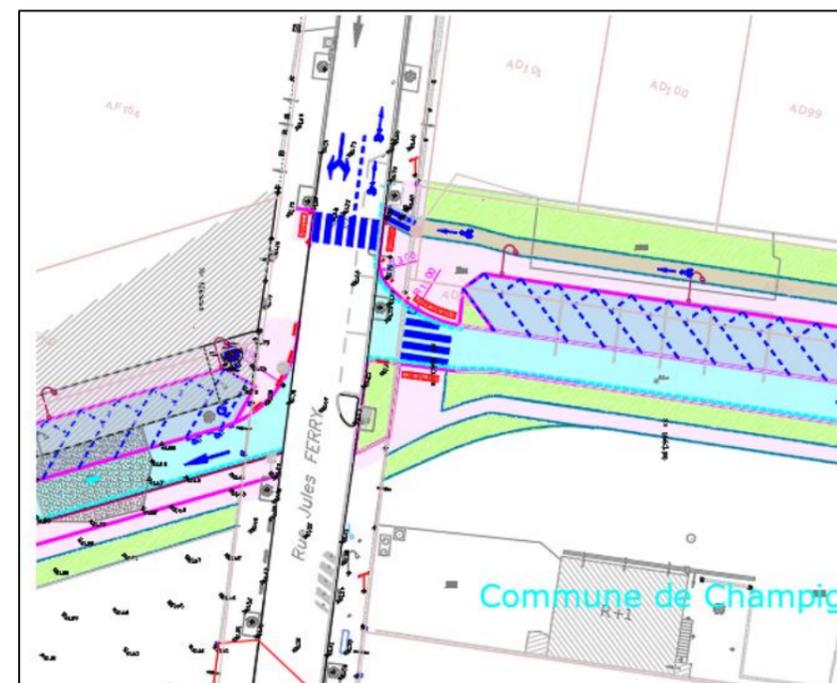
2.3.2.1 Phase 1

Lors de cette phase, les voies existantes ne sont pas condamnées.

Les travaux de la voirie provisoire sont donc réalisés hors emprise chaussée de la rue Jules Ferry afin de maintenir la circulation sur cette voie (véhicules et piétons). Les travaux de la voirie provisoire se raccorderont sur l'existant, la voirie provisoire sera en service, tandis que les circulations existantes seront maintenues. Une signalisation provisoire sera mise en place.

Ces aménagements seront réalisés en 2 étapes :

- Étape 1 : aménagements de la zone Ouest entre les rues Taravella et Jules Ferry ;
- Étape 2 : aménagements de la zone Est entre les rues Jules Ferry et Gabriel Péri.



Extrait du plan des aménagements phase 1 (Source : Y Ingénierie)

2.3.2.2 Phase 2

Pour cette phase, les voies existantes impactées par le chantier de l'OA 7405 sont condamnées.

Les travaux consisteront donc en la réalisation des nouveaux aménagements sur la voie Jules Ferry, ainsi que des travaux de marquage boulevard Gabriel Péri, mis en partie à double sens. Il sera également procédé à la mise en place de la signalisation verticale et horizontale (cf. plan d'aménagement en page précédente).

Les travaux correspondants sont très limités dans le temps, de l'ordre d'une semaine.

2.3.3. Travaux nécessaires à la réalisation de la voirie provisoire

2.3.3.1 Terrassements

Les travaux comprennent, par phases successives et à l'avancement des travaux, les prestations suivantes :

- L'ouverture des tranchées ;
- Les déblais jusqu'au fond de forme des aménagements projetés ;
- L'évacuation en décharge appropriée des déblais excédentaires ;
- La mise en œuvre des remblais : 2 120 m³ de terre seront utilisés pour la création de la voirie ;
- Le réglage et le compactage des fonds de forme.

L'exécution des terrassements sera conduite de façon à éviter toute détérioration des revêtements des trottoirs, des chaussées, des arbres, du mobilier divers, canalisations, candélabres et tous accessoires superficiels ou souterrains qui doivent être conservés.

2.3.3.2 Aménagements

a) Voiries

Les voies de circulation seront réalisées en enrobés gris, la ville de Champigny-sur-Marne ayant prescrit une voirie de type lourde avec trafic moyen, voire soutenu, nécessitant une structure en fonction du sous-sol de type semi-rigide.

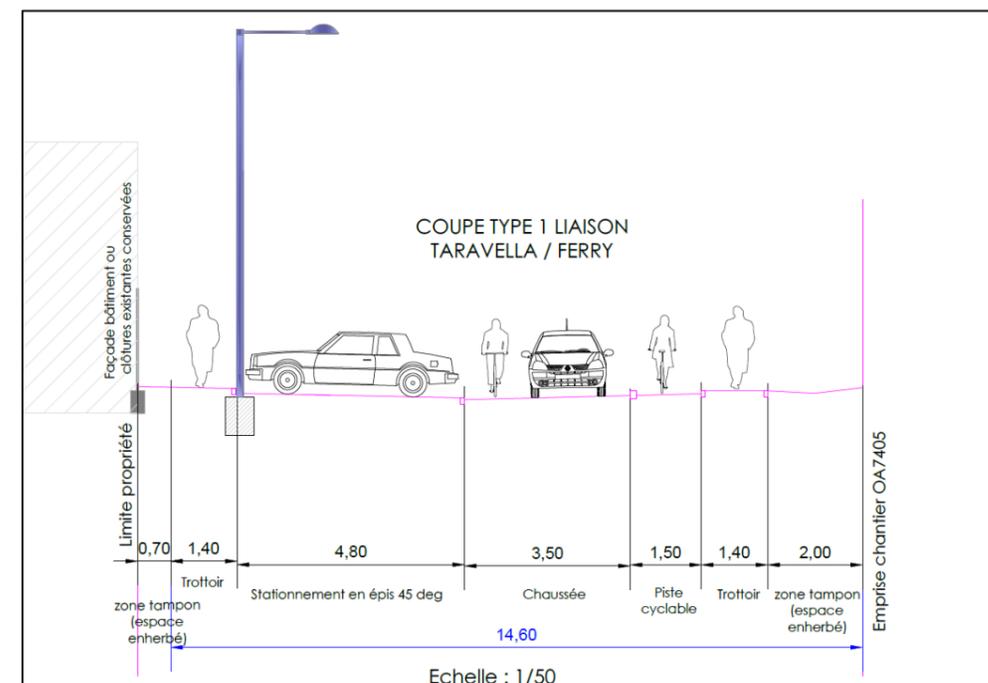
La structure de voirie provisoire correspond à :

- Résistance à un hiver courant ;
- Durée de vie : 10 ans ;
- Voie de distribution avec passage de 165 PL/jour.

Les places de stationnement et les trottoirs seront réalisés en enrobés, la piste cyclable en enrobé végétal « Miel ».

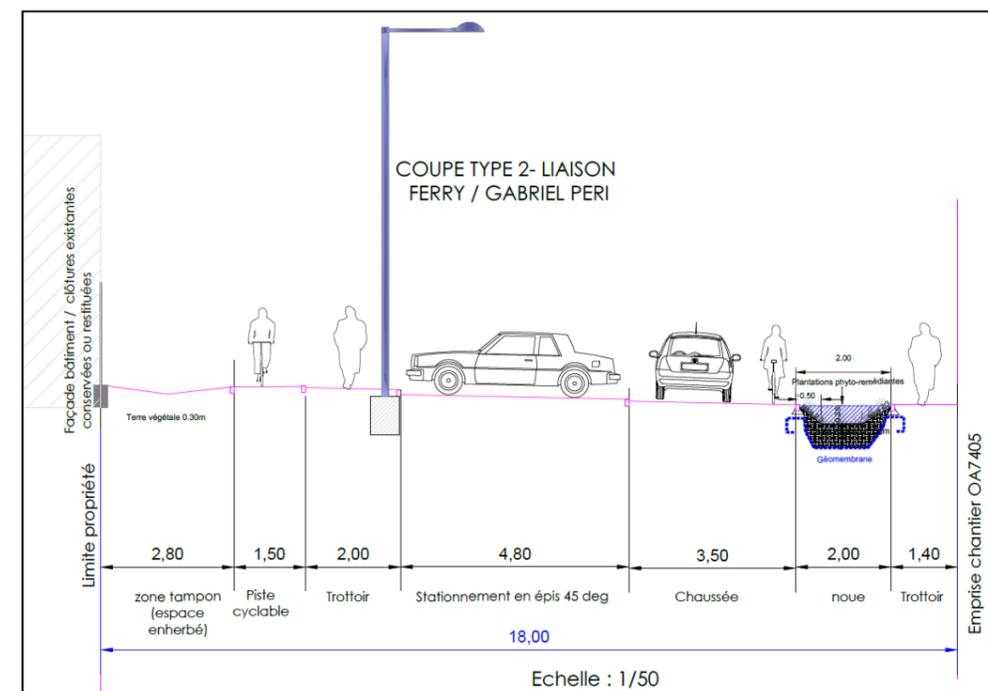
Le projet de création de voirie permet de recréer 39 places de stationnement positionnées le long des voies nouvelles.

Les dimensions de la voirie entre les rues Auguste Taravella et Jules Ferry sont de 50 ml, pour 16 m de largeur (chaussée, stationnement et trottoirs compris).



Coupe type de la section entre la rue Taravella et la rue Jules Ferry (Source : Y Ingénierie)

Les dimensions de la voirie entre la rue Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri sont de 145 ml, pour 18 m de largeur (chaussée, stationnement et trottoirs compris).



Coupe type de la section entre la rue Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri (Source : Y Ingénierie)

b) Signalisation horizontale et verticale

Une signalisation horizontale sera mise en place au niveau des places de stationnement, des pistes cyclables et des séparations de voies, en conformité à la réglementation en vigueur.

La réalisation de la signalisation verticale consiste en la mise en place des panneaux de signalisation routière, conformément à la réglementation en vigueur.

c) Espaces verts et plantations

Les travaux d’espaces verts comprennent :

- La mise en œuvre de terre végétale d’apport, sur une épaisseur de 30 cm au niveau des espaces verts, y compris le modelé topographique pour la récupération et l’infiltration des EP ;
- L’engazonnement des surfaces ;
- La mise en œuvre de terre végétale d’apport, sur une épaisseur de 50 cm au niveau des noues, y compris le modelé topographique ;
- La plantation des végétaux phyto épuratoires au niveau de la noue :
 - o Roseau commun (*Phragmites australis*) ;
 - o Iris des marais (*Iris pseudacorus*) ;
 - o Jonc aggloméré (*Juncus conglomeratus*).

Une zone tampon en espace vert enherbé (largeur 0,70 m à l’Est et 2,80 m à l’Ouest) permettra d’isoler la voie et les travaux des constructions existantes.

12 arbres seront plantés sur l’espace enherbé de 2,80 m entre la rue Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri. Les essences prévues seront issues de l’espèce *Liquidambar*. Ces plantations seront pérennes (au-delà de la durée de vie de la voirie provisoire) et intégrées à l’aménagement futur du secteur.

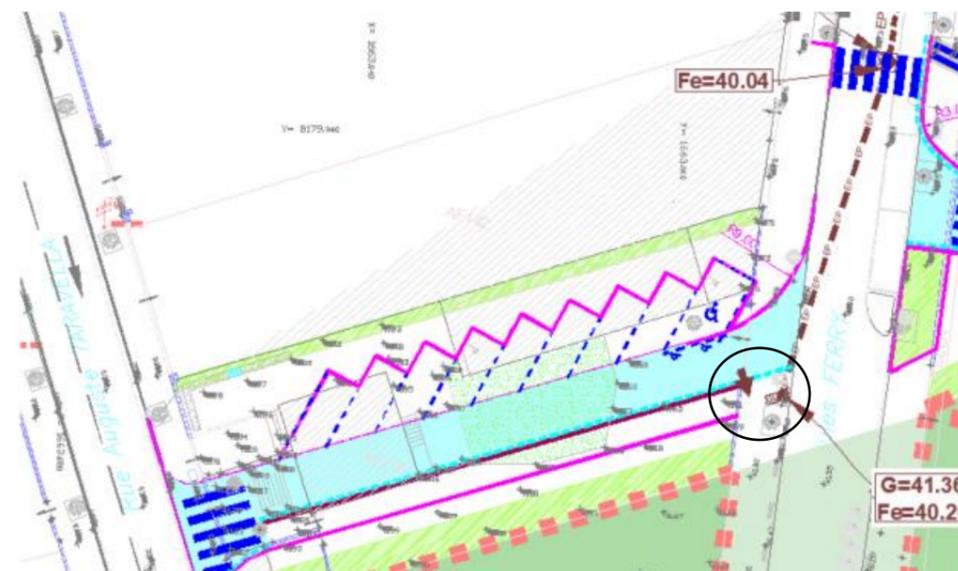
2.3.3.3 Réseaux

a) Réseau eaux pluviales

Pour la gestion des eaux pluviales de la voie provisoire, en accord avec les gestionnaires de voirie, les travaux consisteront en :

Zone « Ouest » entre les rues Taravella et Jules Ferry :

Réalisation d’une grille avaloir raccordée sur le réseau eaux pluviales côté rue Jules Ferry.



Localisation du point de rejet créé (Source : Y Ingénierie)

Zone « Est » entre la rue Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri :

Réalisation d’une noue étanchée récupérant les eaux de ruissellement de la voirie provisoire et des stationnements. Cette noue étanchée sera plantée d’essences aux propriétés phyto-épuratoires, pour permettre le traitement des pollutions aux hydrocarbures liées aux stationnements des véhicules. Cette noue permettra la régulation des EP.

Elle sera dimensionnée selon les prescriptions du plan de zonage pluvial départemental (Q10 ans = 5 L/s/ha). Soit, pour le projet, un volume de 46 m³ et un débit décennal limité à 0,9 L/s. Des batardeaux en béton avec ajutage 0,9 L/s seront implantés sur le profil de la noue pour permettre d’obtenir ce volume. Le rejet de la noue vers le réseau sera réalisé par un ouvrage avec une plaque d’ajutage et grille de surverse.

La justification du dimensionnement de la noue est présentée ci-après, tel que défini, en accord avec la ville.

- Calcul eaux pluviales - dimensionnement de la noue :

Nature des surfaces aménagées	Coefficient de ruissellement	BV EST vers noue	
		Surface S	Surface Active Sa
Revêtements imperméables	0,95	1 434	1 362,3
Noue	1	234	234
TOTAL		1 668	1 596,3
C moyen d'apport=	0,96		

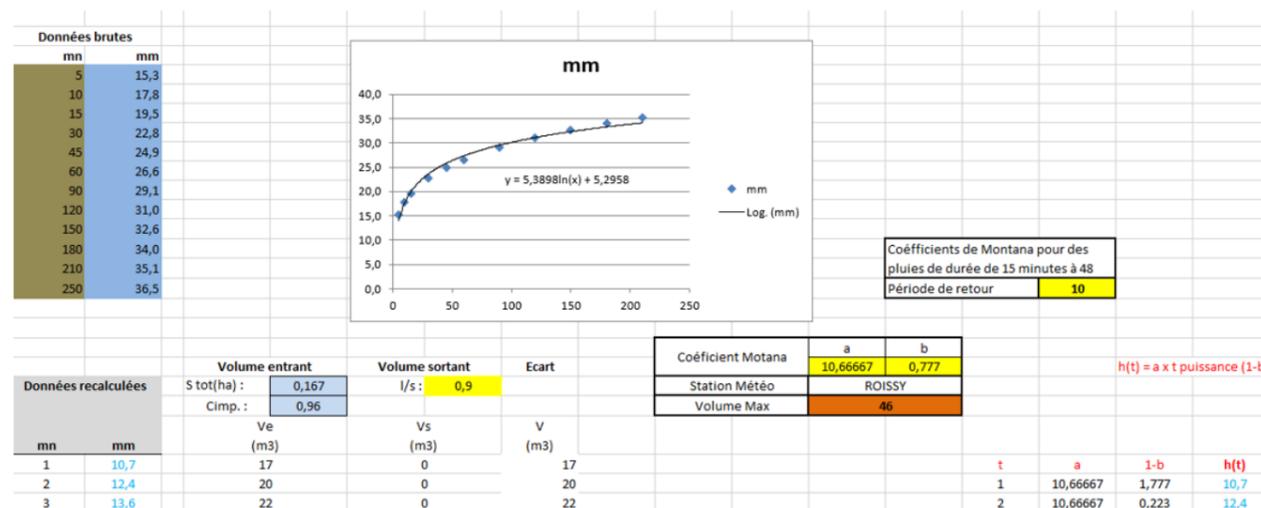
- Débit de fuite

Débit de fuite autorisé pour le projet $0,1668 \times 5 = 0,9$ L/s

- Calcul du volume

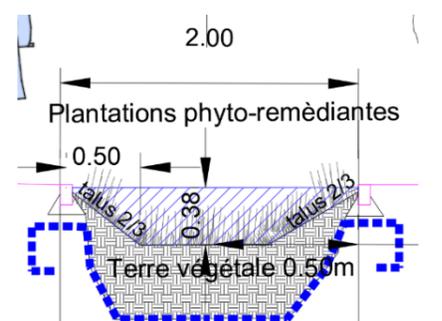
La méthode de calcul retenue pour le dimensionnement des ouvrages de régulation est la Méthode des pluies.

Les pluies de références retenues pour le calcul sont celles observées par la station météorologique de ROISSY. Ont été pris en compte les coefficients de Montana communiqués par Météo France pour **une pluie décennale** de durée 15 à 48 minutes.



La noue doit avoir un volume de 46 m³. La vidange de la noue s’effectue en 14,2 heures.

Le profil de la noue est représenté dans le schéma ci-dessous :



Profil de la noue (Source : Y Ingénierie)

Le linéaire de la noue est de 115 ml.

Section moyenne : $46/115 = 0,4$ m² – soit, selon le profil type de la noue, celle-ci devra avoir une hauteur d’eau comprise entre 22 et 38 cm.

Au vu la pente en long de la voirie de 0,745%, un batardeau sera implanté tous les 18 ml, afin de garantir une hauteur minimale de la noue pleine supérieure ou égale à 22 cm.

Les travaux comprennent :

- La réalisation des tranchées et l’épuisement des eaux si nécessaire;
- La pose des collecteurs PVC, y compris antiracines ;
- La pose des regards et grille avaloirs ;
- Le maintien des effluents lors des déviements de réseaux ;
- La réalisation d’une noue étanchée par une géomembrane ;
- La réalisation de batardeaux béton sur le profil de la noue, avec orifice calibrés à 0,9 L/s ;
- La réalisation d’un ouvrage de raccordement de la noue, avec ajutage et surverse ;
- Les raccordements sur réseaux existants ;
- Les essais d’étanchéité sur la totalité du réseau ;
- Les essais de compactage des remblais de fouilles ;
- Les inspections télévisuelles attestant de l’absence de désordres sur le réseau.

b) Réseau éclairage extérieur

L’éclairage public sur l’emprise de la voirie provisoire sera assuré par la pose de mâts d’éclairage, assurant un éclairement moyen de 20 lux.

Les travaux comprennent :

- La réalisation de tranchées ;
- Le lit de pose, l’enrobage en sablon, le remblai matériau d’apport et grillage avertisseur rouge ;
- La pose de fourreaux + câble de terre aiguillés agréés et la pose des chambres de tirages ;
- La réalisation des massifs en béton destinés à recevoir les mâts ;
- La pose des appareils d’éclairage sur mat avec LED et abaissement de puissance pré programmé.

3. Milieu naturel

3.1. Faune et flore

3.1.1. Méthodologie

3.1.1.1 Définition des aires d'étude

Plusieurs périmètres d'étude ont été définis afin d'appréhender l'ensemble des enjeux écologiques du secteur et de bien comprendre le fonctionnement écologique local :

- L'aire d'étude immédiate, qui correspond à l'emprise du projet ;
- L'aire d'étude rapprochée, qui correspond à l'aire d'étude des impacts potentiels du projet et qui couvre une surface plus conséquente ;
- L'aire d'étude élargie, qui permet de prendre en considération les habitats ou sites (Natura 2000, ZNIEFF, ...) qui pourraient présenter un intérêt pour les espèces recensées au sein de l'aire rapprochée. Elle est constituée par un tampon de 4 kilomètres autour de l'aire d'étude rapprochée.

3.1.1.2 Diagnostic écologique

Les inventaires réalisés pour le projet de la ligne 15 Est ont été conduits initialement sur plusieurs années, de 2012 à 2017 selon les sites. Le dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées ou d'habitats d'espèces protégées (dit dossier « CNPN ») initial a été déposé en tant que pièce constitutive du dossier de demande d'autorisation environnementale (DAE), pour instruction le 29 juin 2018.

Ce dossier initial, réalisé début 2018, est antérieur à la publication de la liste rouge régionale des oiseaux nicheurs d'Île-de-France, validée fin 2018, traduisant en particulier le déclin important (perte d'un tiers des populations en 15 ans) et accentué ces dernières années des oiseaux spécialistes des milieux agricoles, amenant à devoir réévaluer les enjeux pour plusieurs espèces.

Le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) a demandé dans son avis du 9 décembre 2018 à ce que les inventaires soient poursuivis, pour mieux caractériser l'état initial, et que l'évaluation des impacts et des mesures soit mise à jour. L'arrêté inter-préfectoral n°2019-2057 du 30 juillet 2019 précise « le bénéficiaire [...] met à jour l'évaluation des enjeux des espèces considérées (incluant les espèces nouvellement inventoriées), l'évaluation des impacts sur ces espèces et le dimensionnement de la compensation (calcul des pertes et des gains) au regard des remarques de l'avis du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN) du 9 décembre 2018 ».

Pour répondre à ces demandes, une première série d'inventaires sur 25 sites d'ouvrages émergents de la future Ligne 15 Est a été réalisée par OGE en 2019, et les 6 autres ouvrages, dont l'ouvrage d'entonnement Jean-Baptiste Clément, ont été inventoriés en 2020 par Systra. Les résultats des inventaires ont été communiqués à la DRIEAT.

Ces inventaires ont permis :

- De dresser un bilan de la bibliographie et des données publiques disponibles sur le site envisagé pour le projet ;
- De cartographier les zonages du patrimoine naturel présent autour du site du projet ;
- D'identifier les potentialités d'accueil pour les principaux groupes faunistiques et floristique ;
- D'évaluer les enjeux écologiques potentiels pressentis sur le site du projet ;
- De proposer des recommandations pour la mise en place de mesures d'évitement et de réduction face aux impacts potentiels pressentis sur l'aire d'étude.

3.1.2. Zonages

La carte en page 27 présente la localisation du projet ainsi que les différents zonages.

3.1.2.1 Zonages d'inventaire du patrimoine naturel

Les zonages d'inventaires du patrimoine naturel ont pour objectif d'identifier et de décrire les secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation.

Il s'agit notamment des Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) et des Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type 2 qui sont de grands ensembles écologiquement cohérents et ZNIEFF de type 1 qui sont des secteurs de plus faible surface au patrimoine naturel remarquable).

Deux zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1 sont situées à proximité de la zone d'étude :

- "Les Îles de la Marne dans la boucle de Saint-Maur-des-Fossés" est une ZNIEFF de type 1 située à environ 1 km au sud-est du projet ;
- "La Friche de la Bonne Eau à Villiers-sur-Marne" est une ZNIEFF de type 1 située à environ 2 km au nord-est du projet.

Le projet est situé à environ 1 km d'une zone d'inventaire de type 1.

3.1.2.2 Zonages réglementaires

Les zonages réglementaires correspondent à des sites dans lesquels les interventions dans le milieu naturel peuvent être contraintes au titre de la législation ou de la réglementation en vigueur.

Il s'agit notamment des sites du réseau européen Natura 2000, des réserves naturelles nationales et régionales et des sites faisant l'objet d'un arrêté préfectoral de protection de biotope.

Le projet se situe à 5,15 km au sud des sites Natura 2000 dénommés « Sites de Seine-Saint-Denis », d'une superficie d'environ 1 157 ha (cf. annexe 6 du formulaire CERFA), sites Natura 2000 le plus proche du projet.

Les aires d'études rapprochée et élargie ne comprennent aucun site Natura 2000 ou aucune réserve naturelle.

Le projet se situe à environ 1,2 km au nord-ouest du site biotope dénommé « Îles de la Marne de la boucle de Saint-Maur », d'une superficie d'environ 5,3 ha, et à environ 5 km à l'Ouest du site biotope du « Bois Saint-Martin », d'une superficie d'environ 248 ha.

Le projet est situé à environ 1 km d'un site biotope.

3.1.2.3 Zonages fonciers

Certains espaces bénéficient d'une politique foncière particulière. Il peut s'agir de Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière (PRIF) ou encore des Espaces Naturels Sensibles (ENS) des départements.

PRIF

Un PRIF est l'expression d'une décision politique concertée permettant à la Région d'Île-de-France, agissant par l'Agence des espaces verts (AEV), de mettre en œuvre une démarche et des actions de préservation et de mise en valeur des espaces ouverts et des paysages.

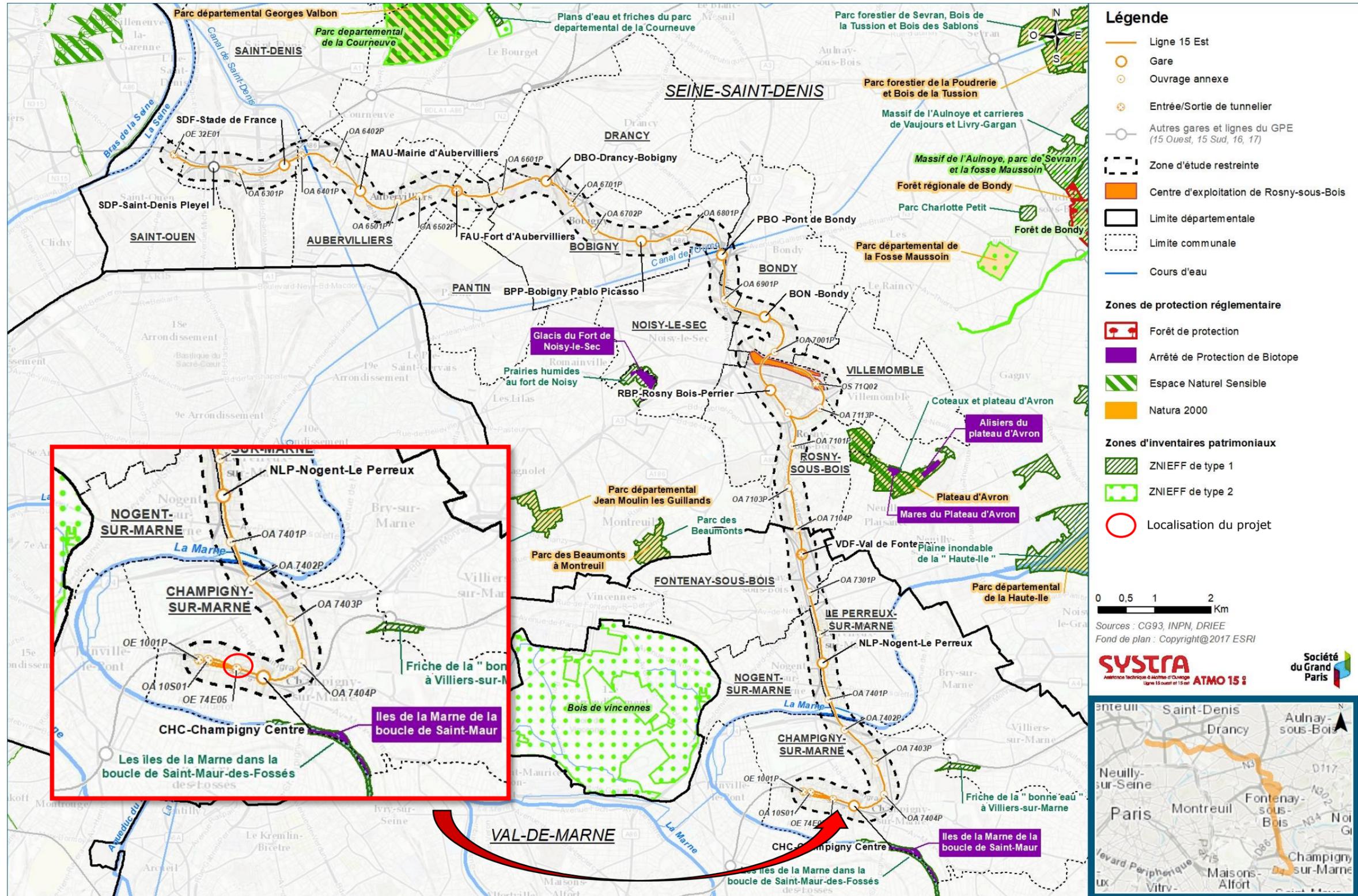
Notice environnementale – Projet de réalisation d’une voirie provisoire à Champigny-sur-Marne

Un projet de PRIF est issu d’un diagnostic de territoire, mené par l’AEV et concerté avec les collectivités de situation. Il est un engagement partenarial explicite entre une Commune, l’Agence des espaces verts, le Conseil régional d’Île-de-France et, le cas échéant, le Conseil départemental et la Communauté.

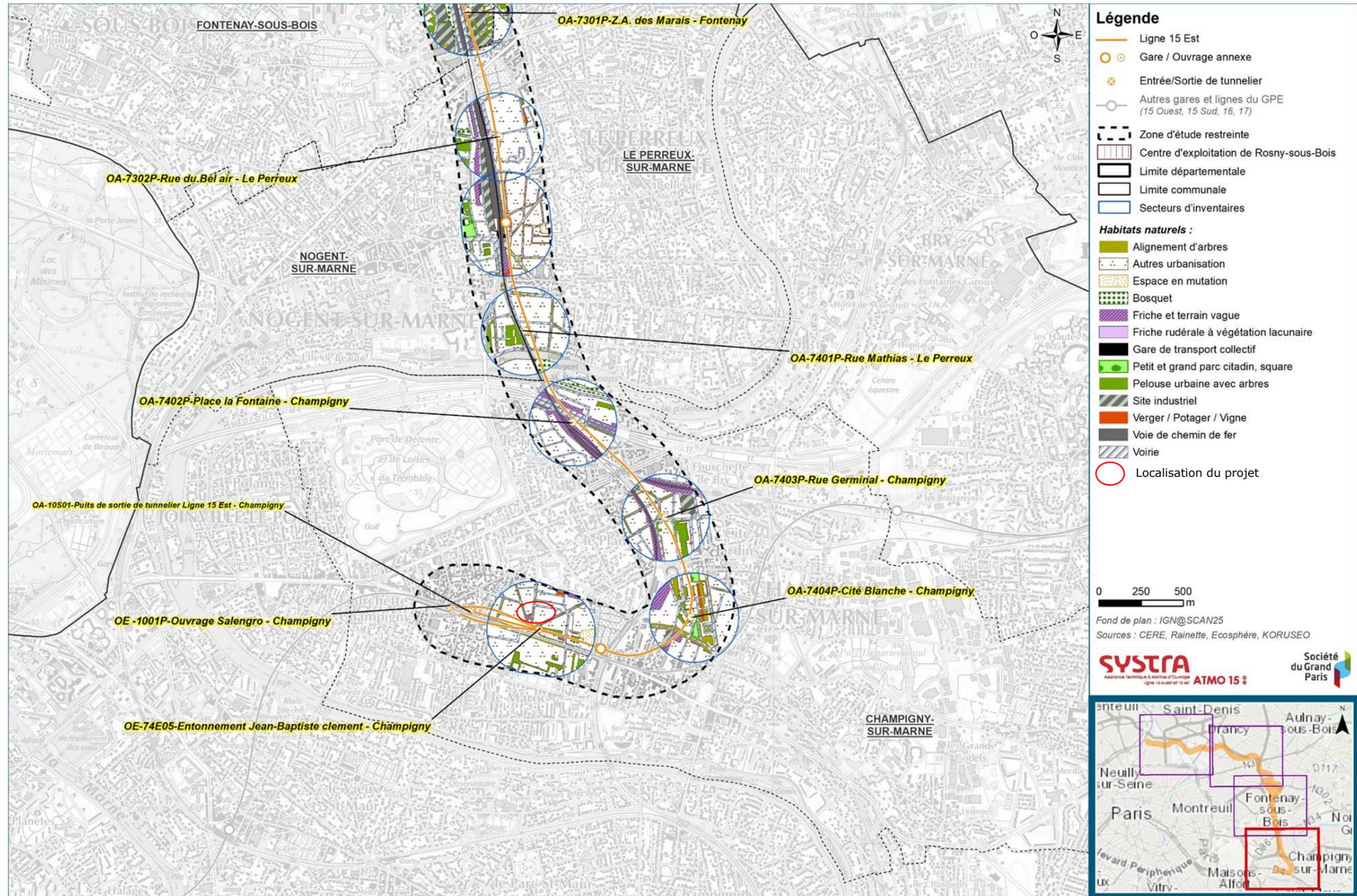
Espace Naturel Sensible (ENS)

Les espaces naturels sensibles (ENS) sont des sites remarquables par leur diversité biologique et paysagère valorisés et/ou gérés par les Conseils départementaux. L’engagement des Conseils Départementaux pour les Espaces Naturels Sensibles consiste en leur acquisition, leur gestion, leur valorisation et leur ouverture au public.

Aucun PRIF, ni aucun ENS n’est présent au sein du périmètre d’étude.



Zonages d'inventaires recensés sur la Ligne 15 et zoom sur la zone d'étude (Source : SYSTRA, 2022)



Typologie des habitats recensés dans les secteurs inventoriés (Source : SYSTRA, 2021)

3.1.3. Etat initial faune et flore

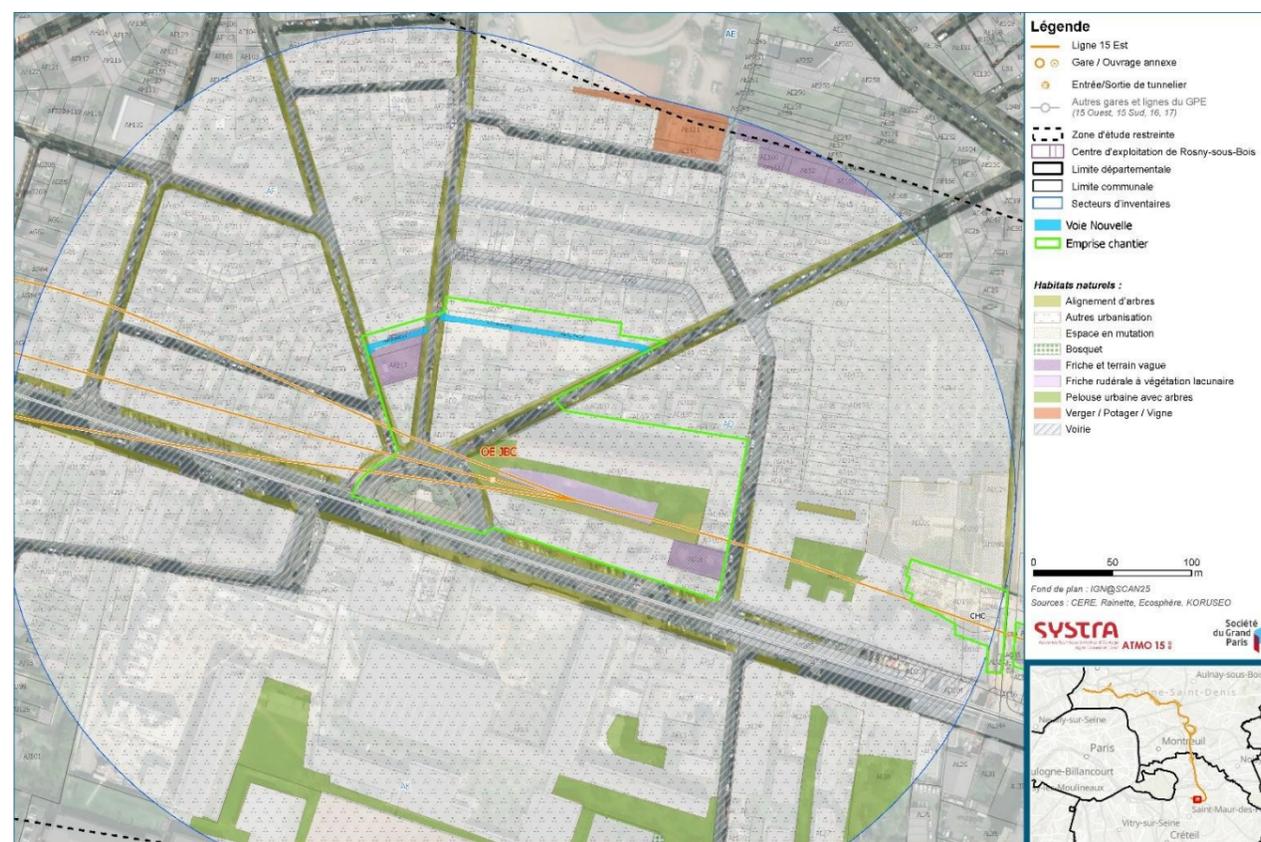
3.1.3.1 Habitats naturels et semi-naturels

L’aire d’étude se trouve sur la commune de Champigny-sur-Marne, entre les rues Auguste Taravella, Jules Ferry, le boulevard Gabriel péri et le rond-point Jean-Baptiste Clément.

Elle est composée de :

- Alignements d’arbres ;
- Bosquets ;
- Espaces en mutation ;
- Friche et terrain vague ;
- Friche rudérale à végétation lacunaire ;
- Pelouse urbaine avec arbres ;
- Autre urbanisation ;
- Voirie.

La cartographie de ces habitats composant l’aire d’étude est présentée ci-dessous.



Typologie des habitats recensés au sein des emprises de l’ouvrage 7405 (Source : SYSTRA 2022)

Les habitats présents dans les emprises projets de l’OE 7405 sont des « Friches et terrains vagues », des « Friches rudérales à végétation lacunaire », ainsi que des « Pelouses urbaines avec arbres ».

Les emprises travaux et exploitation de la voirie provisoire projetée interceptent, sur le barreau Ouest, un habitat de type « Friche et terrain vague » d’une superficie de 821 m², localisé sur les parcelles AF 216 et AF 217. Cet habitat est localisé dans les emprises initiales du projet d’ouvrage 7405 tel que présenté dans la demande d’autorisation environnementale.

L’emprise travaux et exploitation de la voirie provisoire sur son barreau Est, sur les parcelles AD 219-222 n’intercepte aucun habitat naturel ou semi-naturel.

Les enjeux sont faibles.

3.1.3.2 Flore

Flore patrimoniale

La flore recensée sur les secteurs d’inventaires est typique des secteurs urbains, où la proportion de plantes pionnières et exotiques envahissantes est importante. L’expertise de terrain a permis de recenser de nombreuses espèces végétales, dont plus de 90 % sont extrêmement communes à assez communes en région Île-de-France.

Cette diversité est intéressante au vu du contexte très urbanisé dans lequel s’insère le projet et s’explique par la bonne représentativité des milieux rudéraux et des zones de friche qui sont plus riches, particulièrement en espèces floristiques.

Dans l’aire d’étude, on note quelques espèces remarquables sur une pelouse urbaine : le Torilis nouveau (*Torilis nodosa*) et la Luzerne naine (*Medicago minima*), assez rares en Île-de-France, mais non menacés et sans enjeu patrimonial.

Aucune espèce à enjeu n’est présente dans la zone d’étude.

Flore invasive

De nombreuses plantes exotiques à caractère envahissant, ou espèces invasives, ont été répertoriées dans la zone d’étude restreinte. Parmi celles-ci, de nombreux acteurs pointent les plantes particulièrement capables de coloniser certains milieux comme les friches, les berges de cours d’eau, les bords de route et les talus ferroviaires. Cette flore envahissante est capable de porter atteinte à la biodiversité locale dite indigène.

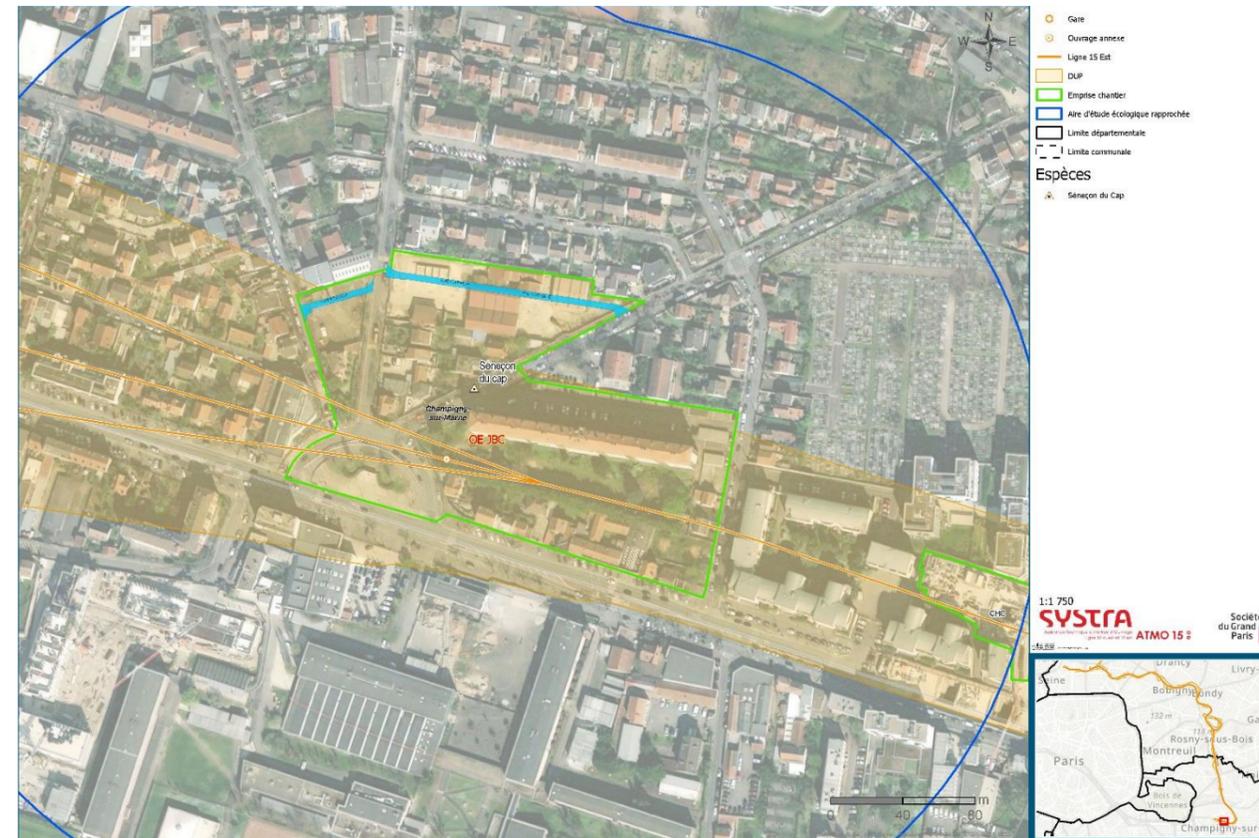
Deux espèces exotiques envahissantes ont été mises en évidence lors des inventaires écologiques (localisation page suivante) :

- Lors des inventaires conduits entre 2012 et 2017 : présence de Sénéçon du cap. Cette espèce est identifiée sur l’emprise chantier de l’ouvrage 7405P mais pas spécifiquement au niveau de l’emprise de la voirie provisoire ;
- **Lors des inventaires conduits en 2020 : présence de raisin d’Amérique (*Phytolacca americana*).**
Cette espèce est identifiée au niveau de l’habitat « Friche et terrain vague » localisé sur les parcelles AF 216 et AF 217, impacté par la voirie provisoire.

Le Sénéçon du cap n’a pas été observé lors des passages réalisés en 2020. Cependant, les graines de cette dernière peuvent rester dans le sol environ deux ans avant de germer. Par ailleurs, les pieds adultes fauchés peuvent repartir pendant plusieurs années. Il existe donc un risque de re-découverte de cette espèce lors des travaux sur l’emprise de l’OE 7405.



Localisation du raisin d'Amérique au sein des emprises de l'ouvrage 7405 (Inventaires complémentaires SYSTRA 2020)



Localisation du Séneçon du cap au sein des emprises de l'ouvrage 7405 (Inventaires 2012-2017)

3.1.3.3 Faune

Entomofaune

Aucune espèce représentant un enjeu réglementaire ou patrimonial n'a été recensée dans l'aire d'étude.

Amphibiens et reptiles

Aucune espèce représentant un enjeu réglementaire ou patrimonial n'a été recensée dans l'aire d'étude.

Avifaune

Dans le cadre des inventaires réalisés sur la période 2012-2020, on note dans la zone d'étude la présence de huit espèces protégées présentant une valeur patrimoniale en Ile-de-France :

- Le **Verdier d'Europe** (*Chloris chloris*) – nouvelle espèce contactée au sein de l'aire d'étude dans le cadre des inventaires de 2019-2020. Il s'agit d'une espèce protégée vulnérable à la fois au niveau de la région Ile-de-France et au niveau national. Cette espèce, présentant la valeur patrimoniale la plus forte du peuplement recensé, a été identifiée comme nicheuse possible dans les emprises globales, notamment dans le jardin de la Résidence Gabriel Péri. Son niveau d'enjeu identifié au sein de la zone d'étude est donc fort. Cependant, elle ne présente pas d'enjeu de reproduction dans le cadre des emprises relatives à la voirie provisoire qu'elle utilise à des fins d'alimentation et de passage.

NB. Une réflexion sera menée sur les emprises travaux globales de l'ouvrage d'entonnement avec la présence d'habitats de reproduction favorables à l'espèce, notamment au sein des jardins de la résidence Gabriel Péri. Elle sera développée dans le cadre de la procédure de porter à connaissance relative aux modifications de projet d'ouvrage 7405.

- L'**Accenteur mouchet** (*Prunella modularis*) - nouvelle espèce contactée dans le cadre des inventaires de 2019-2020.

Il s'agit d'une espèce d'oiseau protégée et quasi-menacée à l'échelle régionale également nouvellement contactée dans le cadre des inventaires complémentaires. Elle ne présente pas d'enjeu de reproduction dans le cadre des emprises relatives à la voie provisoire, utilisant ces emprises à des fins d'alimentation et de passage

NB. Comme pour le Verdier d'Europe, une réflexion sera menée à l'échelle de l'ouvrage, avec la présence d'habitats de reproduction favorables à l'espèce, en particulier au sein des jardins de la Résidence Gabriel Péri. Ce sujet sera traité dans le cadre de la procédure de porter à connaissance relative aux modifications de projet d'ouvrage 7405 ;

- Le **Moineau domestique** (*Passer domesticus*) - espèce contactée dans le cadre des inventaires préalables à la demande d'autorisation environnementale et recontactée durant les inventaires de 2019-2020.

Il s'agit d'une espèce protégée statuée Vulnérable régionalement mais elle n'a pas été identifiée comme nicheuse dans la zone d'étude. Par conséquent, son niveau d'enjeu au sein de celle-ci est identifié comme faible;

- Le **Pinson des arbres** (*Fringilla coelebs*) - nouvelle espèce contactée dans le cadre des inventaires de 2019-2020.

Protégé mais ne présentant pas de valeur patrimoniale, il ne représente qu'un enjeu faible au sein des emprises de la voie provisoire.

- La **Bergeronnette grise** (*Motacilla alba*) - espèce contactée dans le cadre des inventaires préalables à la demande d'autorisation environnementale et non recontactée durant les inventaires de 2019-2020.

C'est une espèce protégée quasi-menacée à l'échelle régionale, qui présente cependant un enjeu faible dans la zone d'étude au regard de son statut non nicheur ;

- Le **Pouillot véloce** (*Phylloscopus colibita*) - espèce contactée dans le cadre des inventaires préalables à la demande d'autorisation environnementale et non recontactée durant les inventaires de 2019-2020.

Protégé mais ne présentant pas de valeur patrimoniale, il ne représente comme dans le cas du pinson des arbres qu'un enjeu faible au sein des emprises de la voie nouvelle.

- La **Mésange Charbonnière** (*Parus major*) - espèce déjà contactée dans le cadre des inventaires préalables à la demande d'autorisation environnementale et recontactée durant les inventaires de 2019-2020.

Protégée mais ne présentant pas de valeur patrimoniale, elle ne représente également qu'un enjeu faible au sein des emprises de la voie nouvelle.

- La **Mouette rieuse** (*Chroicocephalus ridibundus*) - espèce contactée dans le cadre des inventaires préalables à la demande d'autorisation environnementale et non recontactée durant les inventaires de 2019-2020.

Elle ne présente qu'un enjeu faible, n'ayant été observée qu'en transit au sein de l'aire d'étude.

Ainsi, l'enjeu global reste faible à l'échelle des emprises relatives à la voirie provisoire.

NB. Une évolution du niveau d'enjeu global est observable avec un niveau d'enjeu fort identifié à l'échelle de l'ouvrage d'entonnement. Elle est due à au contact du Verdier d'Europe, qui présente un habitat de reproduction favorable au sein des emprises travaux de l'ouvrage Cette évolution des enjeux sera traitée dans le cadre de la procédure de porter à connaissance relative aux modifications de projet d'ouvrage d'entonnement 7405.

La carte suivante localise les espèces d'oiseaux à enjeu brut modéré à fort, recensées dans la zone d'étude lors des inventaires réalisés sur la période 2019-2020.



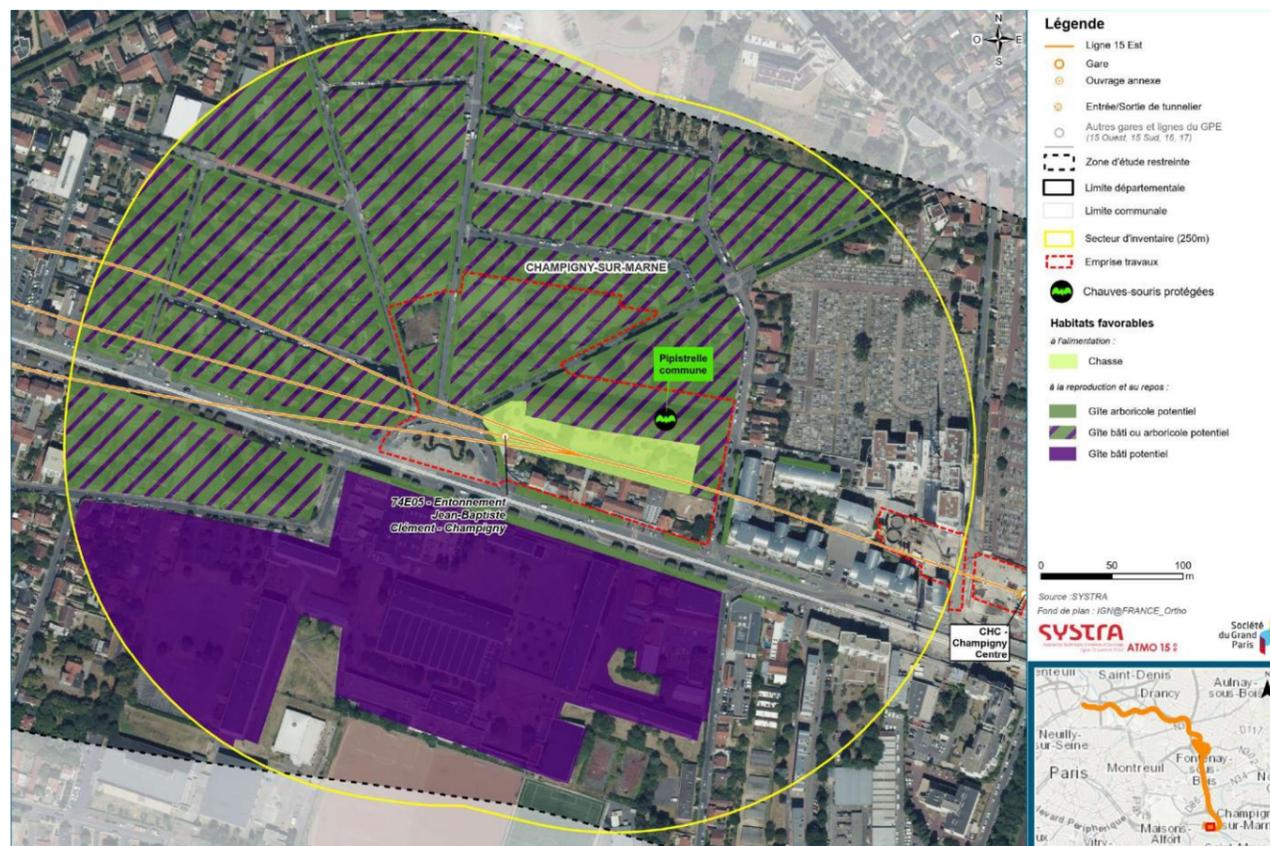
Enjeux avifaunistiques (SYSTRA Inventaires écologiques complémentaires 2020)

Chiroptères

Deux espèces de chiroptères protégées ont été recensées au sein de la zone d'étude.

On note principalement la présence de la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*), espèce protégée quasi-menacée en Ile-de-France ainsi qu'à l'échelle nationale. Cette espèce a principalement été contactée de passage.

La Pipistrelle de Kuhl (*Pipistrellus kuhlii*), seconde espèce de chiroptères protégées contactée ne présente pas de valeur patrimoniale à l'échelle régionale et nationale.



Enjeux chiroptères (SYSTRA Inventaires écologiques complémentaires 2020)

Aucun enjeu concernant les gîtes et les arbres à cavités n’a été identifié au sein des emprises relatives aux travaux de la voirie provisoire, les enjeux relatifs à ces emprises sont donc faibles pour ce groupe. Des gîtes potentiels ont cependant été identifiés à proximité.

Mammifères (hors chiroptères)

Aucune espèce représentant un enjeu réglementaire ou patrimonial n’a été recensée dans l’aire d’étude.

Ichtyofaune

Aucune espèce représentant un enjeu réglementaire ou patrimonial n’a été recensée dans l’aire d’étude.

Autres taxons

Aucune espèce représentant un enjeu réglementaire ou patrimonial n’a été recensée dans l’aire d’étude.

3.1.3.4 Synthèse des enjeux pour la faune et la flore

En termes réglementaire, le projet de voirie n’a pas d’incidence sur des sites Natura 2000, ni sur des réserves naturelles, ni sur des sites faisant l’objet d’un arrêté préfectoral de protection de biotope.

En termes d’habitat et de flore, le projet de voirie ne présente pas d’enjeu particulier. Quelques espèces remarquables sont présentes sur une pelouse urbaine dans la zone d’étude : le Torilis noueux (*Torilis nodosa*) et la Luzerne naine (*Medicago minima*), assez rares en Île-de-France,

mais non menacé et sans enjeu patrimonial. Elles ne sont cependant pas localisées dans la zone de travaux de la voirie provisoire.

Les derniers inventaires ont aussi contacté du Raisin d’Amérique (*Phytolacca americana*), espèce exotique envahissante, identifié dans la zone de travaux de la voirie provisoire.

L’**avifaune** ne possède qu’un enjeu **faible** à l’échelle des emprises relatives à la voirie provisoire. Aucun habitat de reproduction pour les espèces protégées à valeur patrimoniale contactées n’y a été recensé.

NB. Une évolution du niveau d’enjeu est identifiée à l’échelle des emprises travaux globales de l’ouvrage d’entonnement. Cette évolution se trouve notamment due au Verdier d’Europe, nouvelle espèce à enjeu fort et nicheur possible des emprises, notamment dans le jardin résidentiel Gabriel Péri.

Aucun enjeu concernant les gîtes et les arbres à cavités n’a été identifié au sein des emprises relatives à la voirie provisoire, les enjeux relatifs à ces emprises sont donc **faibles** pour les **chiroptères**.

NB. Un enjeu moyen existe à l’échelle des emprises travaux de l’ouvrage d’entonnement avec la présence de gîtes potentiels.

Le tableau suivant synthétise les enjeux des espèces protégées à l’échelle des emprises relatives au projet de voirie provisoire, au regard de la fonctionnalité de l’habitat.

Groupe	Espèces		Fonctionnalité de l’habitat à l’échelle des emprises de la voie provisoire	Enjeu
	Nom scientifique	Nom vernaculaire		
Oiseaux	<i>Chloris chloris</i>	Verdier d’Europe	Passage, Alimentation	Faible
	<i>Passer domesticus</i>	Moineau domestique	Alimentation	Faible
	<i>Prunella modularis</i>	Accenteur mouchet	Passage, Alimentation	Faible
	<i>Motacilla alba</i>	Bergeronnette grise	Alimentation	Faible
	<i>Phylloscopus collybita</i>	Pouillot véloce	Passage, Alimentation	Faible
	<i>Fringilla coelebs</i>	Pinson des arbres	Passage, Alimentation	Faible
	<i>Parus major</i>	Mésange charbonnière	Passage, Alimentation	Faible
	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	Mouette rieuse	Transit	Faible
Mammifères (Chiroptères)	<i>Pipistrellus pipistrellus</i>	Pipistrelle commune	Passage, Alimentation	Faible
	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	Pipistrelle de Kuhl	Passage, Alimentation	Faible

3.1.4. Impacts du projet sur la faune et la flore

Zonages

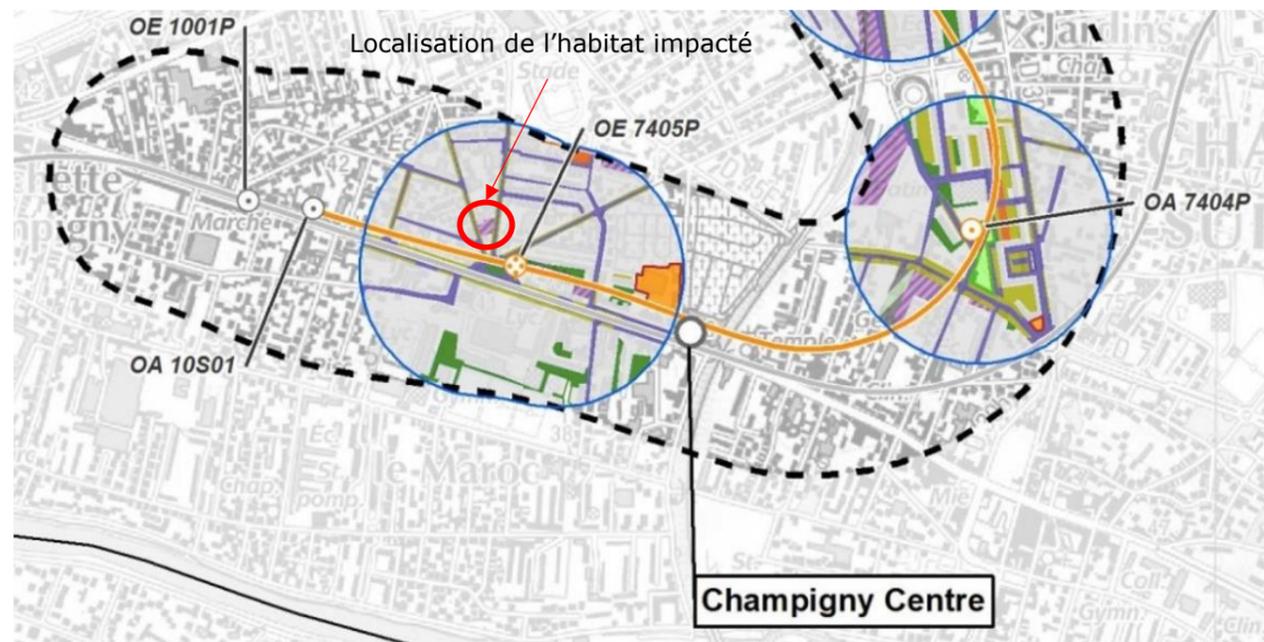
Le projet de création de la voirie provisoire JB Clément n’apporte pas d’impact aux zonages recensés.

Habitats et flore

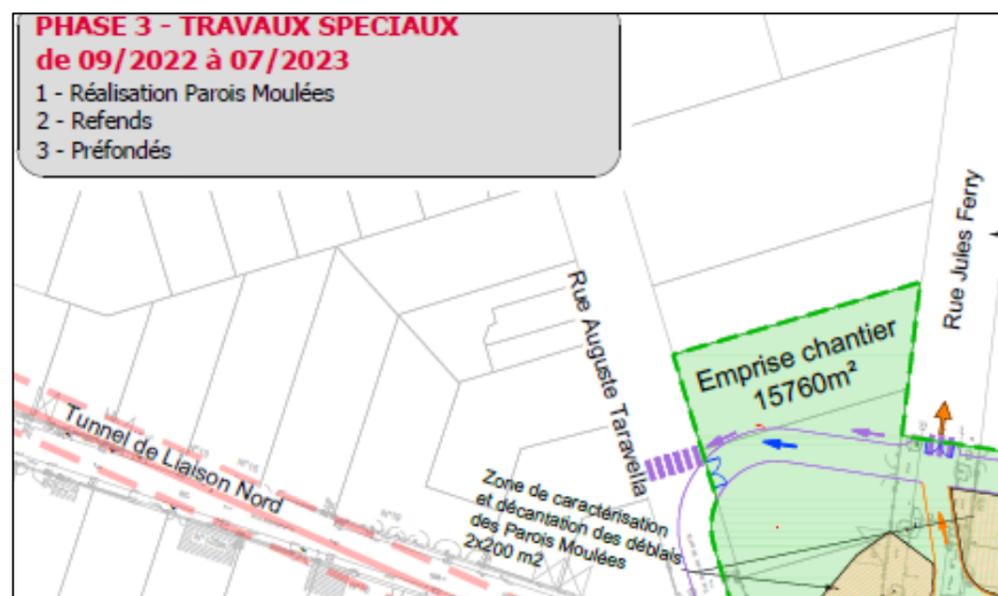
En phase chantier, l’étendue des emprises travaux implique la destruction de la totalité de l’habitat de type « Friche et terrain vague » présent sur la parcelle AF 216 pour la réalisation du barreau Ouest de la voirie provisoire, ce qui représente une surface de 244 m², mais déjà prévue dans le cadre du projet initial autorisé.

En effet, cet habitat était identifié dans le dossier de demande d’autorisation environnementale de la Ligne 15 Est et déjà impacté par le projet d’ouvrage d’entonnement JB Clément pour les besoins du chantier comme rappelé sur les figures suivantes.

La modification de projet consistant à réaliser une voirie provisoire n’induit donc pas de modification de l’impact du projet de Ligne 15 Est sur cet habitat.



Extrait du plan de synthèse des résultats des prospections relatives aux habitats présenté dans le dossier de demande d’autorisation environnementale (Source : pièce B1 du DAE, 2018)



Extrait du plan de phasage travaux présenté dans le dossier de demande d’autorisation environnementale (Source : pièce B2 du DAE, 2018)

Par ailleurs, le débroussaillage et le décapage des premières couches du sol au sein des emprises présentent des risques de dissémination des espèces exotiques envahissantes (Séneçon du Cap et Raisin d’Amérique). Cependant, compte-tenu de la diffusion généralisée des espèces exotiques envahissantes sur le secteur d’étude, l’impact est considéré comme faible.

Les insectes

Aucun impact significatif en l’absence d’enjeu.

Les amphibiens et reptiles

Aucun impact significatif en l’absence d’enjeu.

Les oiseaux

La majorité des espèces observées dans la zone d’étude ne présente que peu d’enjeux, du fait notamment du contexte urbain du projet qui draine des espèces communes capables de s’adapter aux contraintes défavorables de ces milieux.

Les inventaires ont néanmoins permis de confirmer la présence de plusieurs espèces avifaunistiques protégées, dont une considérée à enjeu fort compte-tenu d’un statut régional défavorable : le Verdier d’Europe. Il appartient au cortège des milieux boisés, parcs et jardins, comme l’Accenteur mouchet, espèce protégée également contactée sur le site.

Le projet de création de voirie provisoire nécessite la destruction d’environ 244 m² d’espace d’alimentation et de repos pour les espèces du cortège des milieux boisés, parc et jardins. Cet espace n’est pas utilisé par les espèces à enjeu pour la reproduction.

La destruction de cet habitat était déjà prévue dans le projet ayant fait l’objet de l’autorisation environnementale de la Ligne 15 Est. Le projet de voirie provisoire n’implique aucun nouvel abattage d’arbre par rapport au projet d’ouvrage d’entonnement déjà autorisé.

La modification du projet consistant à réaliser une voirie provisoire n’induit donc pas de modification de l’impact du projet de la Ligne 15 Est sur l’avifaune.

A l’échelle de la Ligne, l’incidence sur le cortège des milieux boisés, parcs et jardins a été jugée significative dans le dossier de demande d’autorisation environnementale et fait déjà l’objet d’une compensation dans le cadre du projet de la ligne 15 Est (cf. § 3.1.5).

Les chiroptères

Lors des inventaires complémentaires de 2019-2020, les enjeux ont été revus à la hausse pour la Pipistrelle commune. Les impacts du projet de Ligne 15 Est sur cette espèce sont considérés comme modérés. La Pipistrelle commune est présente sur le secteur de l’ouvrage 7405, mais en faible effectif (espèce surtout présente au passage).

Les travaux de création de la voirie provisoire n’impacteront pas de gîtes potentiels (bâties et arbres), mais sont localisés à proximité de gîtes potentiels. **Les incidences du projet de création de voirie provisoire sur les chiroptères sont considérées comme négligeables.**

Les mammifères et autres taxons

Aucun impact significatif en l’absence d’enjeu.

3.1.5. Mesures prises en faveur des milieux naturels, de la faune et de la flore

Des mesures spécifiques à la Ligne 15 Est ont été analysées et autorisées par l’arrêté d’autorisation environnementale. Elles permettront ainsi de répondre aux impacts associés au projet de création de la voirie provisoire.

Flore invasive

Les espèces invasives présentes directement sur les emprises chantier sont éliminées spécifiquement, préalablement au démarrage des opérations de débroussaillage et de décapage, avec export vers une filière adaptée.

Les oiseaux

Aucune mesure compensatoire strictement liée au projet de création de voirie provisoire n’est à prescrire. Le dégagement préalable de l’emprise des travaux de voirie provisoire implique la destruction d’un espace d’environ 244 m² utilisé uniquement comme zone d’alimentation et de repos pour les espèces du cortège des milieux boisés, parc et jardins.

Au stade de la demande d’autorisation environnementale, cette surface avait déjà prise en compte et avait déjà été comptabilisée dans les besoins de compensation. Cette zone est en effet localisée dans les emprises des travaux déjà autorisés pour la réalisation de la Ligne 15 Est par l’arrêté interdépartemental n°2019-2057.

La principale mesure de réduction qui sera mise en œuvre consiste en l’adaptation du calendrier des travaux pour limiter les impacts sur l’avifaune, à savoir le démarrage des travaux en période de moindre sensibilité, tant pour le terrassement préalable au dévoiement des réseaux concessionnaires que pour les terrassements de la voirie provisoire.

Par ailleurs, les replantations sur le site en exploitation pourraient diminuer l’impact pour l’avifaune.

Aucune mesure compensatoire supplémentaire n’est nécessaire pour le projet de réalisation de la voirie provisoire.

NB. Une réflexion sera néanmoins menée concernant le secteur 7405 dans son intégralité avec notamment le contact du Verdier d’Europe, espèce à enjeu fort si nicheur, et l’identification d’un habitat favorable à sa reproduction au sein des emprises du projet d’ouvrage (jardin de la Résidence Gabriel Péri). Ce nouvel enjeu à l’échelle de l’ouvrage sera pris en compte dans le cadre du porter à connaissance que la Société du Grand Paris prévoit de déposer à l’issue de l’instruction de la présente demande d’examen au cas par cas.

3.2. Continuités écologiques

3.2.1. Concepts et réglementation

La Trame Verte et Bleue (TVB) codifiée dans le Code général des collectivités territoriales (art. L4433-7-1, R4251-6 et R4251-13), le Code de l’urbanisme (art. L113-29 et L300-6-1) et dans le Code de l’environnement (art. L371-29 et suivants), est un outil d’aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent à l’échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s’alimenter, de se reproduire, de se reposer...

D’un point de vue fonctionnel, la TVB est constituée des éléments suivants :

- réservoirs de biodiversité : zones de grande valeur naturelle, contenant des populations viables des espèces et intégrant les processus environnementaux (biotiques et abiotiques) assurant leur viabilité : zones protégées, ZNIEFF de type II, etc. ;
- zones complémentaires : habitats favorables aux espèces des réservoirs de biodiversité ;
- continuums ou continuités écologiques : aires potentielles de déplacement dans des milieux non-hostiles des espèces à partir des réservoirs ;
- corridors ou liaisons écologiques : axes potentiels de déplacement des espèces entre deux zones nodales (entre et/ou au sein des continuums) ;
- points noirs : zones où la fonctionnalité d’un corridor est altérée et donc où le déplacement des espèces est perturbé.

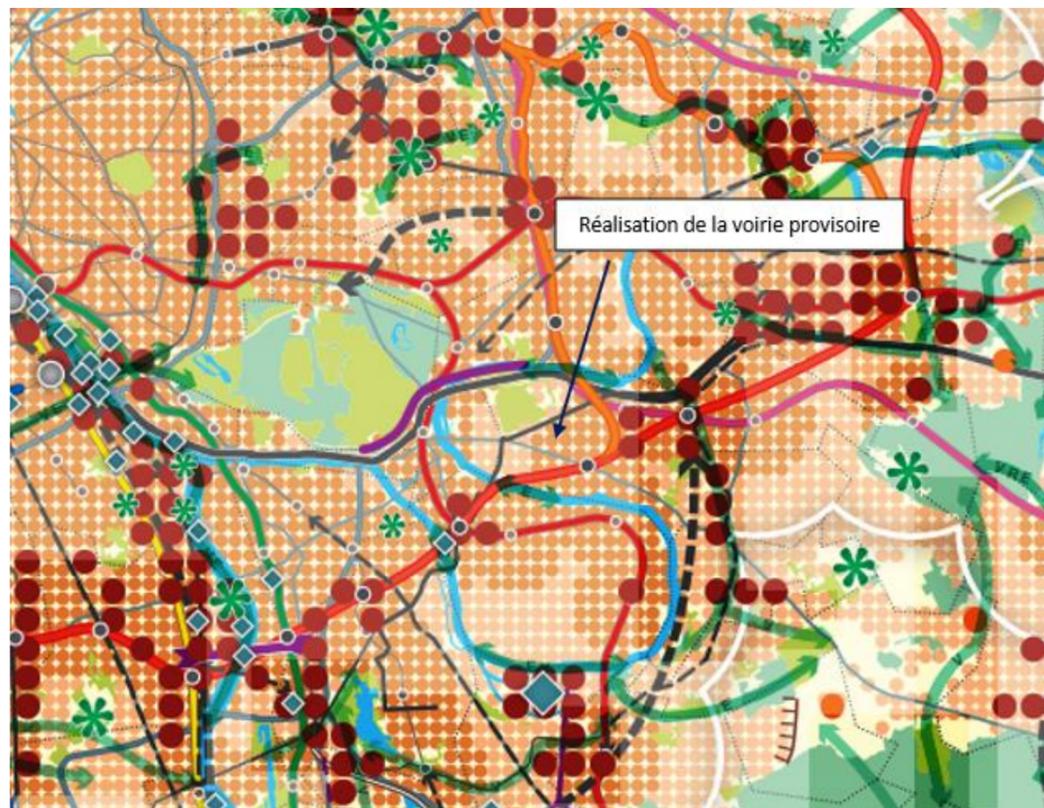
3.2.2. Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d’Ile-de-France

Le Schéma de Cohérence Écologique (SRCE) constitue le volet régional de la TVB, élaboré dans chaque région conjointement par l’État et la Région. En Ile-de-France, le SRCE a été approuvé le 21 octobre 2013 (arrêt préfectoral n° 2013294-0001). Il définit les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques à l’échelle régionale.

3.2.3. Schéma Directeur Régional d’Ile-de-France

Le SDRIF, tout en respectant les premières maquettes du SRCE (non déposé lors de la réactualisation du SDRIF), propose une cartographie des continuités écologiques à l’échelle de la région en intégrant les futurs projets d’aménagement. Le SDRIF, à travers plusieurs orientations, vise à :

- Maintenir ou créer les continuités sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l’intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement ;
- Préserver, voire améliorer, le caractère multifonctionnel des continuités en milieu urbain ;
- Favoriser le rétablissement des continuités lors des opérations d’aménagement et de renouvellement urbain ;
- Préciser le tracé et l’ampleur des continuités localement ;
- Être particulièrement vigilant à éviter, et le cas échéant, réduire l’impact des infrastructures sur les réservoirs de biodiversité et les corridors.



Extrait de la carte de destination des sols relative au SDRIF (Source : Région Ile-de-France)

Légende

	Les fronts urbains d'intérêt régional		Les espaces agricoles
	Les espaces boisés et les espaces naturels		Les espaces urbanisés
	Les espaces verts et les espaces de loisirs		Quartier à densifier à proximité d'une gare
	Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer		Secteur à fort potentiel de densification
	Les continuités Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)		Les nouveaux espaces d'urbanisation
	Le fleuve et les espaces en eau		Secteur d'urbanisation conditionnelle

L'aire d'étude ne recoupe aucune continuité écologique identifiée au SDRIF.

3.2.4. Réseau écologique du département du Val-de-Marne

Le Plan vert 2018-2028 adopté par le Conseil départemental du Val-de-Marne en juin 2018 décline, à l'échelle départementale, la trame verte et naturelle établie dans les documents du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et du Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), qui identifient les principaux corridors écologiques et les fronts urbains. Il vise à assurer la lisibilité du rôle du Département dans la préservation et l'amélioration de cette même trame.

Ses orientations 2018-2028 sont les suivantes :

- Orientation 1 : Fournir un cadre de vie de qualité en matière paysagère et environnementale, qui accompagne la transition écologique du territoire ;
- Orientation 2 : Développer des solidarités autour du patrimoine vert et naturel par son animation et sa mise en valeur ;
- Orientation 3 : Renforcer la dimension fédératrice de l'action départementale pour favoriser la trame verte et naturelle.

Bien qu'elle ne se situe pas à proximité d'un parc ou d'un jardin départemental, l'aire d'étude est concernée par l'Orientation n°1, car elle contribue à la mise en place d'un « maillage vert », via ses aménagements paysagers (espaces enherbés, plantations d'arbres).

3.2.5. Continuités écologiques à l'échelle locale

La zone d'étude est localisée dans un contexte urbain dense. De nombreuses infrastructures de transport de type autoroute, route nationale, voies de RER etc. desservent et fragmentent le territoire. Dans l'ensemble, les milieux naturels ont une faible surface et sont peu connectés entre eux.

A environ 1 km de la zone d'étude, plusieurs types de corridors écologiques ont été observés :

- La Marne, corridor aquatique ;
- Le parc du Tremblay, corridor écologique prairial / boisé ;
- Des liaisons vertes urbaines sur l'ensemble du territoire de Champigny-sur-Marne, notamment composées d'alignements d'arbres.

Ces différents éléments du paysage permettent aux espèces de se déplacer au niveau de la zone d'étude restreinte, mais également à une échelle plus large. Il est important de noter que, bien que les continuités écologiques détaillées ci-dessus soient généralement de mauvaise qualité écologique (corridors interrompus par des zones urbaines, milieux peu favorables à la faune...), elles restent des éléments importants à conserver pour le maintien des populations animales et végétales, surtout dans le contexte très urbanisé au sein duquel se situe la zone d'étude.

3.3. Boisements

Le projet n'est pas concerné par des parcelles boisées.

Des inventaires ont été réalisés autour de l'ouvrage 7405, afin de recenser et caractériser les arbres présents préalablement aux opérations d'abattage et de déterminer les éventuelles protections dont ils bénéficient, ainsi que les procédures à mettre en œuvre le cas échéant.

Ces inventaires font état de la présence des formations suivantes :

- Arbres isolés et bosquets dans un espace vert (environ 4 500 m²), hauteur de 8 à 10 m, 30% de couvert arboré. Espèces majoritaires : Robinier faux acacia, Peuplier, Platane, Tamarix, Sequoia ;
- Arbres isolés sur une place urbaine (environ 400 m²), hauteur de 6 à 8 m, 50 % de couvert arboré. Espèces majoritaires : Peuplier, Platane ;
- Deux alignements d'arbres sur voirie : Platanes (environ 500 m et 300 m), hauteur de 6 à 8 m, 80% de couvert arboré.

Ces formations ne comportent pas d'essences forestières et ne présentent pas d'enjeu de conservation particulier.

3.4. Zones humides

Le SAGE Marne Confluence et les investigations de terrain menées en 2017 n'identifient aucune zone humide au niveau des secteurs d'émergences de la Ligne 15 Est (emprises travaux envisagées au stade de la conception avant-projet et leurs abords).

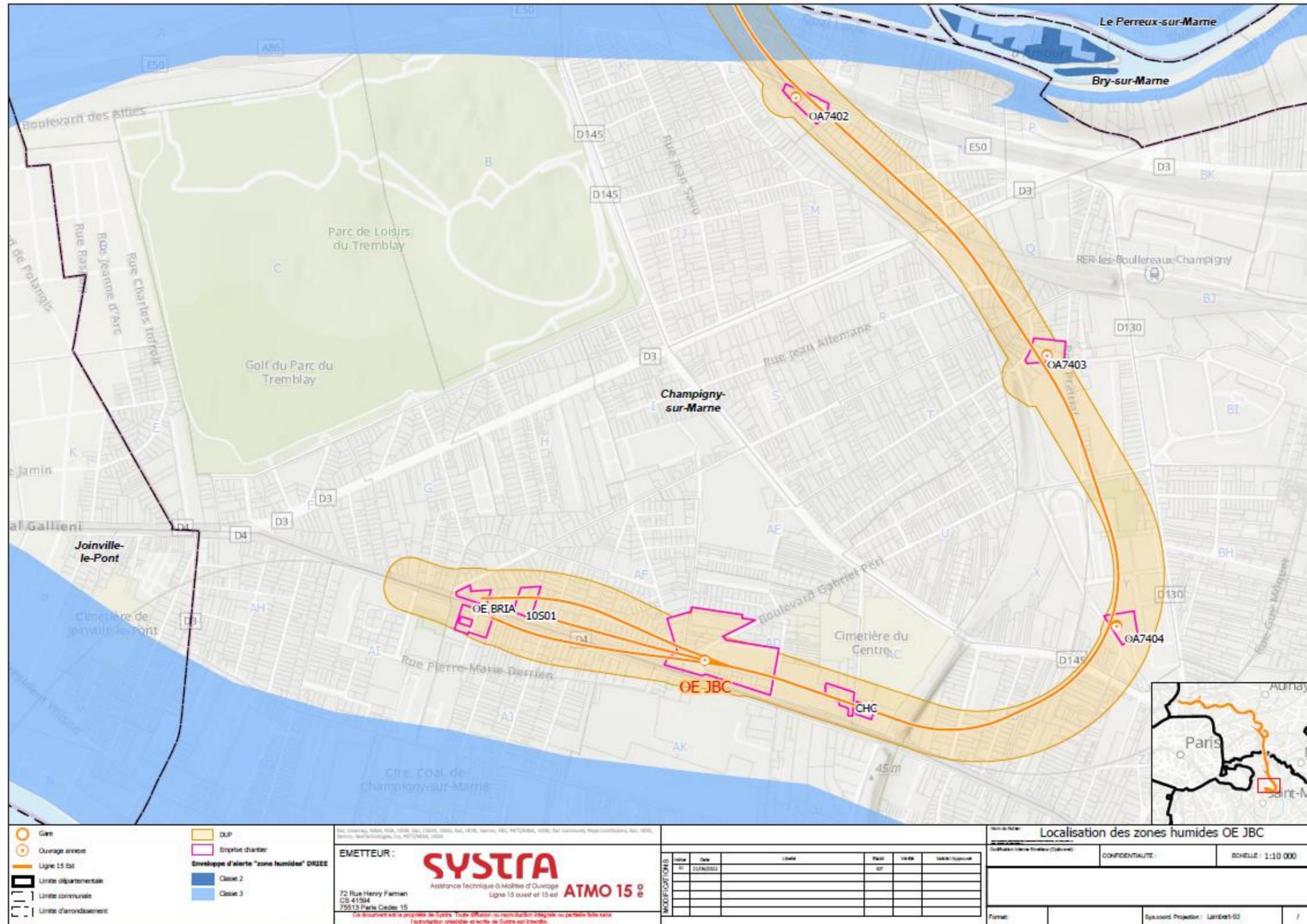
Des zones humides probables sont présentes de part et d'autre de la Marne à Champigny-sur-Marne. Néanmoins, aucune zone humide probable ou avérée n'est présente sur la zone d'étude.



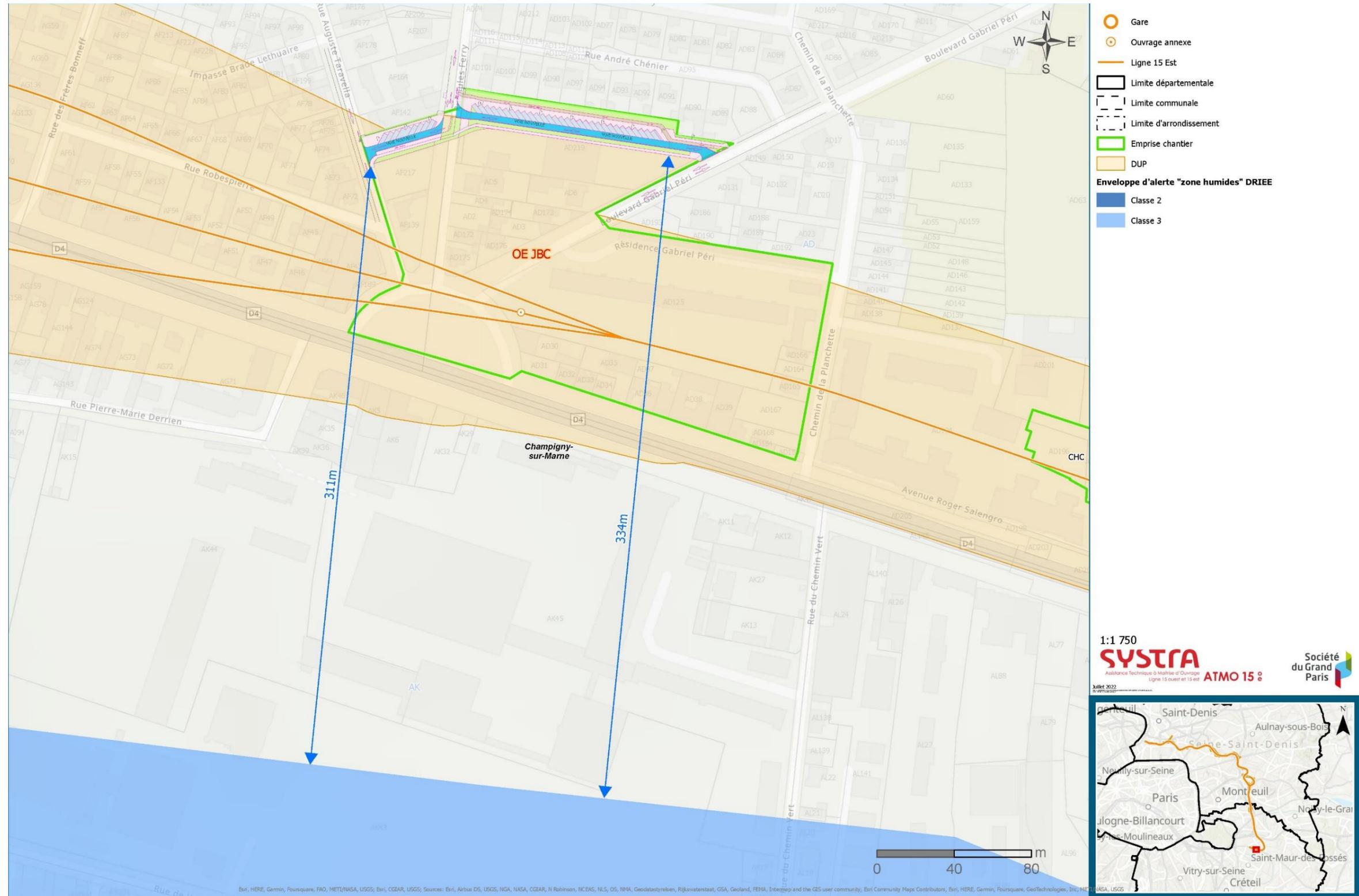
Zones humides à proximité de la zone d'étude (Source : DRIEAT Ile-de-France)

Le projet est situé à environ 320 m de la zone humide de classe B de la Marne.

Aucune incidence sur les zones humides n'est à envisager dans le cadre de la création de la voirie provisoire.



Localisation des zones humides à grande échelle (Source : SYSTRA 2022)



Distance de la zone d'étude par rapport à la zone humide la plus proche (Source : SYSTRA 2022)

3.5. Synthèse des enjeux écologiques pour le milieu naturel

Thématique	Projet L15 Est initial	Réalisation de la voirie provisoire
Zonages réglementaires	Enjeu nul.	Enjeu inchangé.
Habitats naturels	Présence d’habitats de type « Friches et terrains vagues », des « Friches rudérales à végétation lacunaire », ainsi que des « Pelouses urbaines avec arbres ». Enjeu faible.	Enjeu inchangé.
Flore	Absence d’espèce patrimoniale à enjeu. Une espèce exotique envahissante à traiter.	Aucune espèce patrimoniale à enjeu. 2 espèces envahissantes prises en compte dans le cadre des mesures de gestion des espèces exotiques envahissantes de la ligne 15 Est (suite à actualisation inventaires). Enjeu inchangé.
Faune	Cinq espèces avifaunistiques protégées, dont quatre sans enjeu au regard de la fonctionnalité de l’habitat et une espèce à enjeu faible : le Pouillot véloce. Deux espèces de chiroptères protégées à enjeu modéré : la Pipistrelle commune et la Pipistrelle de Kuhl.	<i>Suite à actualisation des inventaires en 2019-2020 :</i> 2 nouvelles espèces d’oiseaux protégées à valeur patrimoniale notamment le Verdier d’Europe, nicheuses au sein des emprises globales du projet de la Ligne 15 Est pour l’ouvrage 7405 mais espèces à enjeu faible sur les emprises de la voirie provisoire au regard de la fonctionnalité de l’habitat. Deux espèces de chiroptères à enjeu. Enjeu faible sur les emprises strictes de la voirie provisoire au regard de la fonctionnalité de l’habitat Niveau d’enjeu globalement inchangé <i>NB. Une réflexion sera menée sur les emprises travaux globales de l’ouvrage d’entonnement avec la présence d’habitats de reproduction favorables à l’espèce, notamment au sein des jardins de la résidence Gabriel Péri. Ce sujet sera traité dans le cadre de la procédure de porter à connaissance relative aux modifications de projet d’ouvrage 7405.</i>
Continuités écologiques	Enjeu nul.	Enjeu inchangé
Boisements	Pas de présence d’un boisement à proximité immédiate du projet. Enjeu nul	Enjeu inchangé
Zone humide	Pas de présence de zone humide avérée à proximité immédiate du projet. Enjeu nul	Enjeu inchangé

4. Milieu physique

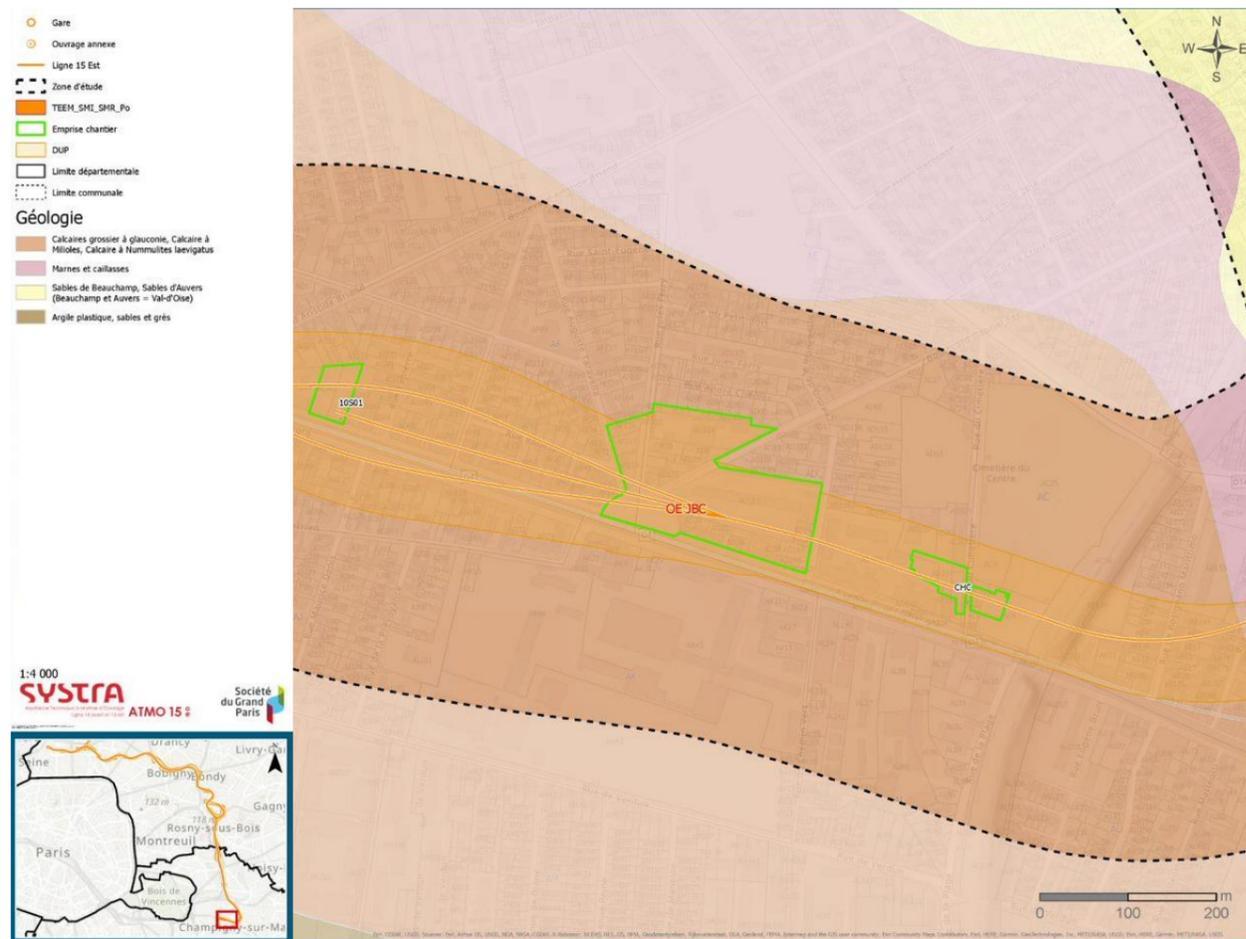
4.1. Géologie

4.1.1. Etat initial

D’après les informations recueillies au cours de la visite des abords des emprises chantier et ouvrage réalisé par Ginger Burgeap en 2021, le contexte géologique est le suivant :

- Remblais hétérogènes d’une épaisseur variant entre 1 m et 2 m ;
- Alluvions anciennes (marnes et caillasses) à partir de 1 m et jusqu’à 8 m de profondeur ;
- Calcaires grossiers à partir de 7,5 m et jusqu’à 19 m de profondeur ;
- Sables du Soissonnais à partir de 18,5 m de profondeur.

Des niveaux humides ont été observés entre 12 et 13 m de profondeur, puis entre 19 et 26 m de profondeur au droit du sondage 7405P-SC11373 (correspondant aux aquifères de l’Eocène moyen et inférieur).



Géologie au droit du secteur de l’ouvrage 7405P (Source : SYSTRA 2022)

Les sols dans l’aire d’étude présentent une vulnérabilité faible à moyenne, du fait d’un recouvrement majoritairement imperméable, à l’exception de jardins privés et d’une partie du demi-rond-point. L’environnement urbain occasionne une vulnérabilité moyenne.

4.1.2. Impact du projet

Le projet de création de voirie provisoire nécessite des terrassements superficiels qui ne sont pas de nature à engendrer des incidences notables sur la géologie.

4.2. Risques liés au sous-sol

4.2.1. État initial

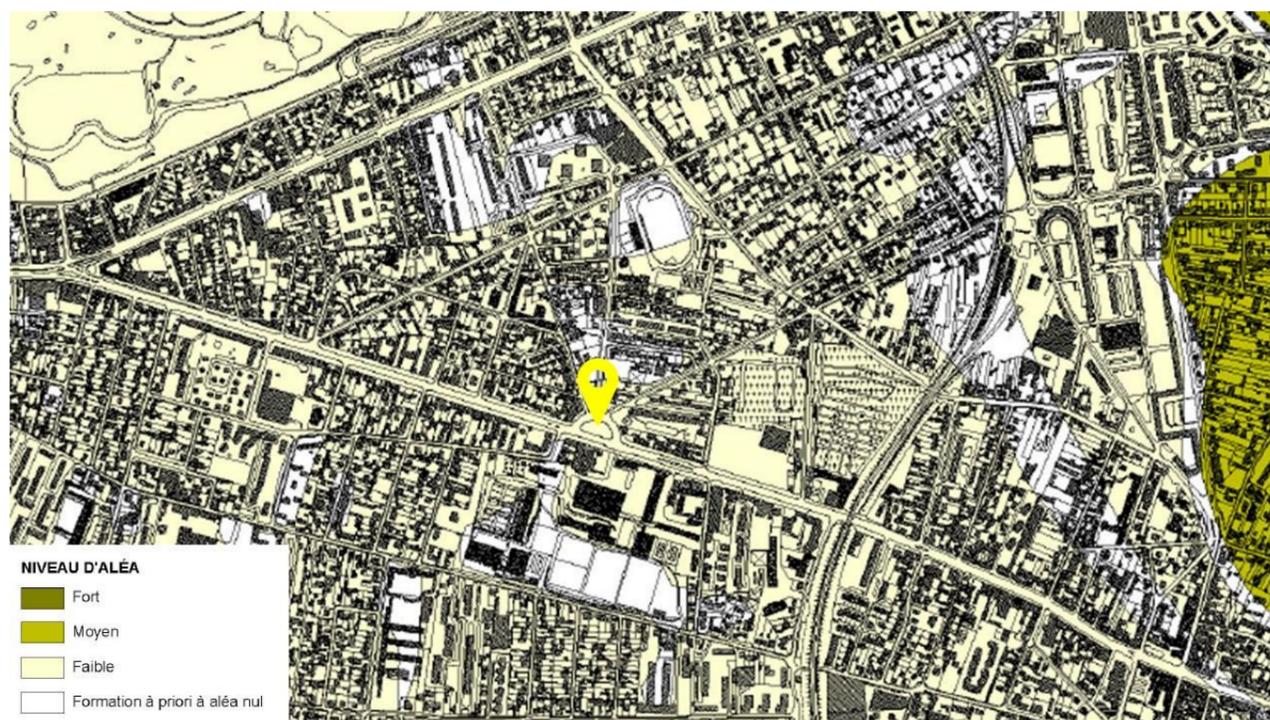
4.2.1.1 Risque sismique

L’ensemble de la région Ile-de-France est situé en zone de sismicité de niveau 1. Cette zone correspond à une zone de probabilité d’occurrence de séisme très faible. Les constructions ne nécessitent pas la mise en œuvre de mesures particulières pour la résistance sismique (dispositions du décret n° 91-461 du 14 mai 1991 et article R.563-1 et suivants du code de l’environnement).

4.2.1.2 Aléas liés au retrait-gonflement des argiles

Le site d’étude est localisé sur une zone d’exposition faible au retrait-gonflement des argiles.

Le secteur d’étude est par ailleurs couvert par un plan de prévention des risques de mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols (retrait-gonflement des sols argileux), approuvé le 21 novembre 2018 sur 33 communes du département du Val-de-Marne, dont la commune de Champigny-sur-Marne. L’aléa est faible au niveau de la zone d’étude.



Risque Mouvements de terrain différentiels consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols à Champigny-sur-Marne Ouest (Source : val-de-marne.gouv.fr)

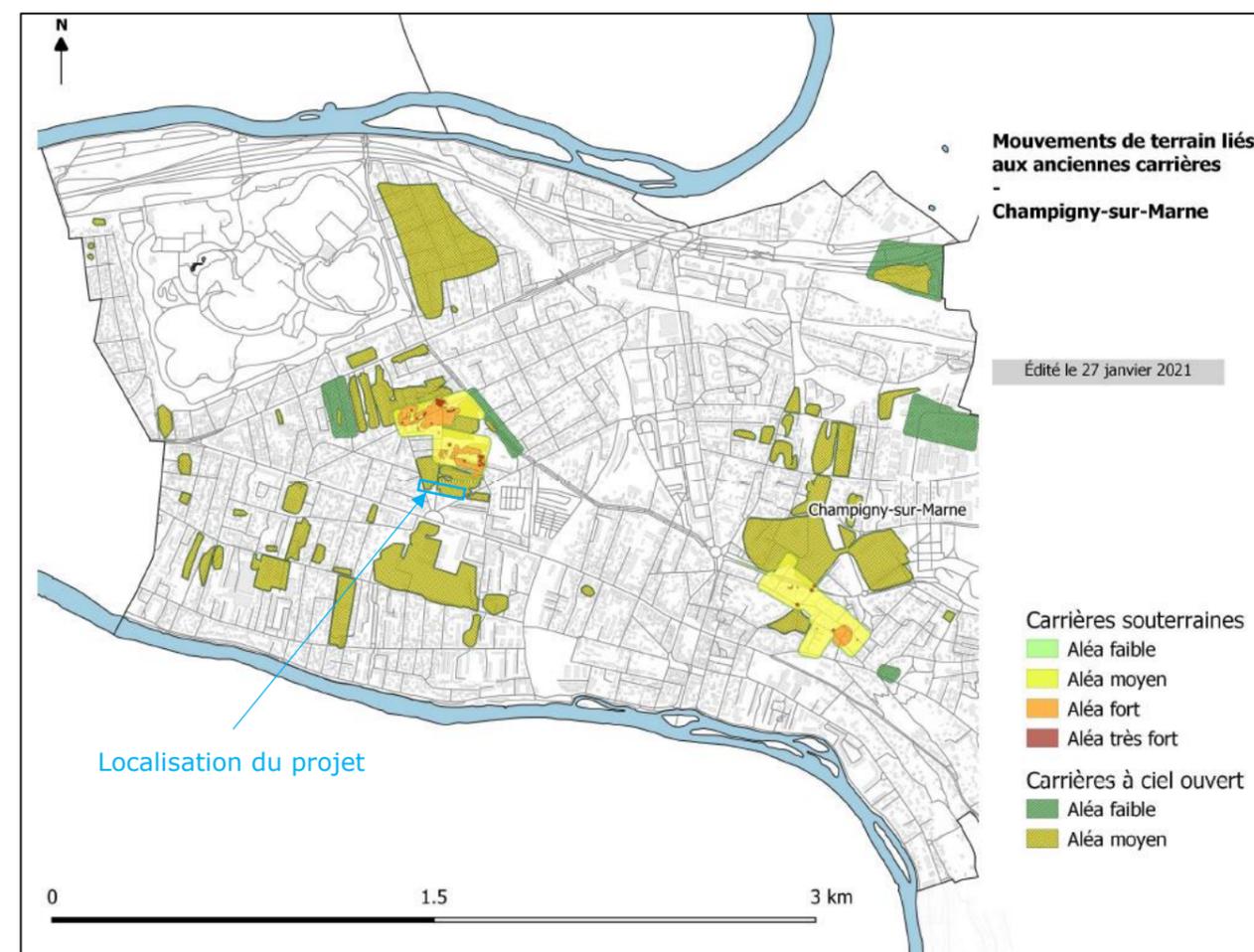
4.2.1.3 Risque lié à la présence de gypse dans le sous-sol

La ville de Champigny-sur-Marne est couverte par un Plan de Prévention du Risque Naturel Prévisible Affaissements et effondrements de terrains (prescrit par l’arrêté n° 2001/2822).

Cependant l’aire d’étude n’est pas concernée par la présence de gypse.

4.2.1.4 Risque de mouvement de terrain

Le projet de voirie provisoire s’inscrit dans une zone d’anciennes carrières à ciel ouvert avec un aléa identifié comme moyen.



Carte du risque Mouvements de terrain liés aux anciennes carrières à Champigny-sur-Marne (Source : val-de-marne.gouv.fr, 2021)

a) Surveillance par la ville de Champigny-sur-Marne

La ville de Champigny-sur-Marne assure une surveillance des anomalies engendrées par la présence d’anciennes carrières souterraines.

Ainsi, une campagne géophysique, puis géotechnique, sur différentes rues de la ville à proximité du projet a été réalisée au 2nd semestre 2021, afin d’identifier les remontées de fontis et les anomalies potentielles évolutives en fontis et ainsi, évaluer leur extension latérale.



Localisation des mesures de reconnaissance géophysique (Source : SEMOFI, 2021)

Les mesures réalisées ont mis en évidence plusieurs typologies et zones d’anomalies. Au regard des résultats obtenus, il a alors été possible d’établir les constatations suivantes :

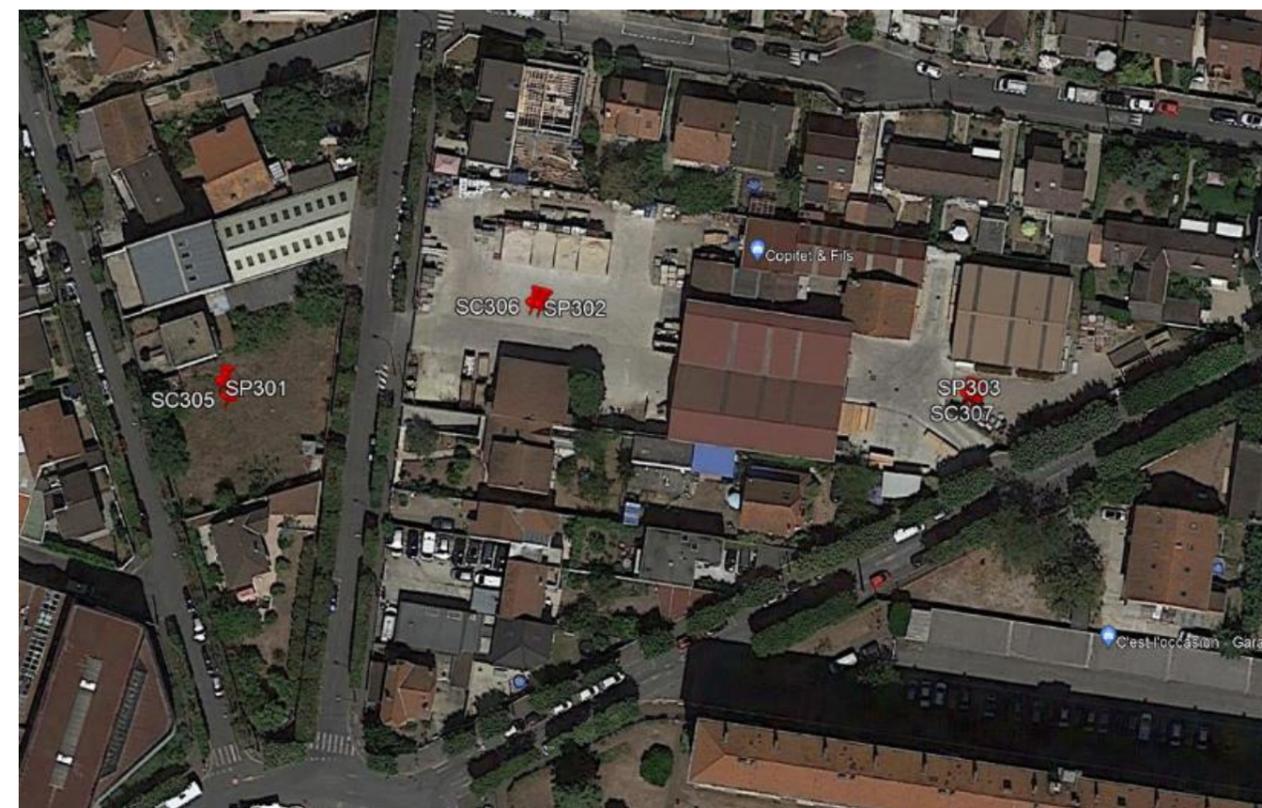
- Plusieurs zones de décollements et décompactions potentielles, d’importance variable, ont été identifiées sur les 6 rues de la zone d’étude (cf. carte ci-dessus) ;
- Le boulevard Aristide Briand, la rue du Petit Bois et la rue André Chénier semblent présenter plusieurs vides ou décompactions importantes, situées sur l’emprise des carrières existantes.

Suite à cette étude, des traitements des terrains ont été réalisés sous la maîtrise d’ouvrage de la ville de Champigny-sur-Marne.

b) Sondages réalisés par la Société du Grand Paris

A ce stade des études, la SGP a commandé la réalisation des sondages suivants en février 2022, sur les emprises du projet de création de voirie :

- 3 sondages carottés, profondeur 20 m ;
- 3 sondages pressiométriques, profondeur 20 m.



Plan d’implantation des sondages (Source : Géotec, 2022)

Ces sondages n’ont pas mis en évidence de vides ou de décompactions.

Une mission de conception géotechnique G2 PRO a été réalisée par ANTEA Group dans le cadre des études du projet de voirie provisoire. Elle a conclu qu’il n’apparaissait pas nécessaire de réaliser des travaux d’injection ou de confortement pour cette voirie.

4.2.1.5 Sites industriels

La Société du Grand Paris a missionné la société ANTEA Group en 2017 pour la réalisation des études et investigations relatives à la caractérisation de l’état de pollution du milieu souterrain (sous-sol et eaux souterraines). Des diagnostics complémentaires de la qualité des milieux (sous-sol et eaux souterraines) ont été réalisés en 2021 par la société Ginger Burgeap. Ces investigations ont été réalisées sur l’ensemble de l’emprise travaux de l’ouvrage d’entonnement 7405, qui comprend l’emprise du projet de réalisation de voirie provisoire.

Aucun site BASOL, BASIAS, ni SIS, n’est référencé au droit de l’emprise projet de réalisation de la voirie.

Un garage et son atelier ont été observés environ 150 m au sud-est de l’emprise de réalisation de la voirie provisoire. Selon la base de données de la préfecture du Val-de-Marne, celui-ci est référencé dans la liste des installations classées pour la protection de l’environnement du département du Val-de-Marne.

La figure ci-après présente la synthèse des sources de pollution potentielles identifiées par ANTEA dans le cadre de son étude à l’échelle de l’emprise travaux de l’ouvrage 7405 en 2021, ainsi que le tracé de la future voirie provisoire.



Plan de synthèse des sources potentielles de pollution identifiées au droit et à proximité du site et superposition du projet de voirie provisoire (Source : ATMO SYSTRA, d'après rapport ANTEA GROUP et Géorisques, 2021)

La cuve enterrée sur le site COPITET, indiquée sur la figure ci-dessus a été dégazée, nettoyée et évacuée dans le cadre de la libération du site en vue des travaux de la voirie provisoire.

4.2.1.6 Pollution des sols liés à la présente d'amiante

L'étude historique et documentaire réalisée par Antea Group en 2017 sur l'emprise du projet d'ouvrage d'entonnement et ses abords a révélé la présence d'anciens bâtiments construits avant les années 1936, ainsi que d'anciens sites industriels. Ces derniers sont susceptibles d'avoir eu un impact en amiante dans les sols.

Des pré-rapports de repérage des matériaux et produits susceptibles de présenter des traces d'amiante, basés sur des prélèvements/sondages, ont été réalisés sur les enrobés et les sols présents sur l'ensemble de l'emprise de l'ouvrage 7405.

Des sondages complémentaires à différentes profondeurs ont été réalisés par la société QUALITAT, du 21 au 24 février 2022, sur l'ensemble de l'emprise travaux du futur ouvrage 7405, incluant l'emprise du projet de voirie provisoire, afin de repérer d'éventuels éléments en fibres ciment contenus dans le sol.

Ces investigations se sont révélées :

- négatives sur la parcelle AF 216, concernée par le barreau Ouest du projet de voirie provisoire ;
- positives pour des profondeurs de sols allant de 0 à 2 m , sur les parcelles AD 219 et AD22 concernées par le barreau Est du projet de voirie provisoire. Les résultats ont mis en évidence la présence d'amiante sur 1 165 m² au niveau des parcelles AD 219 et AD 222.

4.2.1.7 Autres pollutions des sols

Concernant la présence de polluants dans les sols (hors amiante), les sondages effectués sur les remblais de la parcelle AF 216, par ANTEA Group en 2017 (1 sondage) et 2020 (2 sondages), mettent en évidence le caractère inerte de ceux-ci au sens de l'arrêté du 12/12/2014 relatif aux conditions d'admission des déchets inertes dans les installations relevant des rubriques 2515, 2516, 2517, et dans les installations de stockage de déchets inertes relevant de la rubrique 2760 de la nomenclature des installations classées.

La classification des terres en statut « inerte » intervient lorsque les valeurs seuils pour les polluants entraînant une admission des terres en centre ISDI dans les sols, ne sont pas atteintes. Dans ce cas, l'impact peut être qualifié de négligeable.

4.2.2. Impact du projet

L'OE 7405 - Entonnement Jean-Baptiste Clément se situe en zone d'aléa faible pour le gonflement des argiles de surfaces. Toutefois, aucune incidence prévisible n'est identifiée dans le cadre du projet de création de voirie sur le risque retrait et gonflement des argiles.

Des sondages géotechniques complémentaires seront réalisés dans le cadre de la future voirie provisoire à une profondeur de 20 m, afin de confirmer l'absence de cavités au droit des emprises. L'impact est considéré comme faible.

En ce qui concerne l'amiante dans les sols, celle-ci a été détectée dans les terres sur la zone « Est » du projet de voirie provisoire. L'impact est considéré comme fort, étant donné que les travaux de la voirie provisoire vont impliquer des travaux de démolition, de revêtements et des terrassements avec évacuation de déblais, qui vont se concentrer sur les deux premiers mètres d'épaisseur.

Ainsi, le projet de réalisation d'une voirie provisoire à Champigny-sur-Marne engendre un impact en termes de risques sanitaires liés à l'amiante.

4.2.3. Mesures

La présence d'amiante dans les sols sera prise en compte dans les études de conception ultérieures et pour la définition des modalités de travaux (études de niveau EXE), conformément aux obligations réglementaires (code du Travail, code de l'Environnement) et préciser le volume de terres amiantées à évacuer du site.

Les entreprises concernées établiront un plan de retrait des matériaux amiantés identifiés au droit de l'emprise de réalisation de la voirie qui sera soumis au moins un mois avant le démarrage des travaux aux organismes compétents (DIRECCTE, OPPBTP). Le coordinateur Sécurité et Protection de la Santé missionné par la SGP sera mobilisé en amont.

Les travaux préalables au dévoiement des réseaux sur la zone « Est » présentant des terres amiantées seront réalisés sous MOA SGP. Ils incluent la pose d'un blindage étanche et un bâchage

en fond de fouille préalablement aux travaux de réseaux sous MOA des concessionnaires. Durant cette phase de travaux préalables, l’ensemble des terres amiantées sera évacué vers un centre adapté. Après la pose des réseaux, la tranchée sera remblayée par des matériaux d’apports sains. Les études de niveau PRO ont conduit à estimer le volume correspondant à 1 000 m³.

Les travaux de pose de réseaux sur l’emprise présentant des terres amiantées ne seront engagés qu’après les travaux de retrait et isolement des terres amiantées.

À la suite des travaux de dévoiement des réseaux, les travaux de création de la voirie provisoire nécessiteront également l’excavation puis l’évacuation de terres amiantées. Les études de niveau PRO conduisent à estimer le volume de terres amiantées à évacuer à 415 m³.

Aucune terre amiantée des parcelles AD219-222 ne sera exportée sur la parcelle AF 216, ou mélangée aux terres de la parcelle AF216, qui seront évacuées et qui relèvent de la filière ISDI (évaluées à ce stade des études à 65m³).

Durant la phase travaux, a minima, les mesures suivantes seront mises en place :

- Balisage de la zone d’intervention ;
- Installation de la base vie en zone non polluée ;
- Analyse du taux de fibres dans l’air avant, pendant et après l’intervention ;
- Protection de l’environnement du chantier pour limiter les émissions éventuelles de poussières à la zone de travaux ;
- Régulation des accès à la zone de travail par l’intermédiaire d’un sas de décontamination et port des EPI adaptés ;
- Chargement des terres amiantées dans des bennes de type liner benne ;
- Traçabilité administrative des déchets d’amiante depuis leur production sur le chantier jusqu’à l’installation de traitement ou d’élimination doit être assurée avec le bordereau de suivi de déchets d’amiante (BSDA) ;
- Acheminement respectant les règles relatives au transport de matières dangereuses ;
- Décontamination du matériel et engin avant sortie de la zone de travail.



Exemples de benne et camion benne adaptés à l’évacuation de matériaux contenant de l’amiante
(Source : SECTRA Amiante)

Les terres de la parcelles AF 216, qui ne pourront être réutilisées directement sur site, seront exportées vers des centres de stockage ISDI.

4.3. Eaux souterraines

4.3.1. État initial

4.3.1.1 Nappes du secteur d’étude

Une nappe d’eaux souterraines est présente dans l’aire d’étude : la nappe d’accompagnement de la Marne contenue dans les Calcaires grossiers et les sables du Soissonnais (Eocène moyen et inférieur).

Le toit de la nappe est situé à environ 8,5 mètres de profondeur.

Les échanges d’eaux souterraines se font globalement depuis la nappe vers la Marne. L’alimentation s’effectue par drainage verticale depuis les coteaux.

En période de crue, les écoulements peuvent s’inverser, les rivières peuvent alimenter la nappe, entraînant une remontée du niveau statique.

4.3.1.2 Usages des eaux souterraines

Un captage des eaux souterraines privé a été recensé à proximité du secteur d’étude.

4.3.1.3 Aspects réglementaires

La masse d’eau FRHG103 est en mauvais état quantitatif et qualitatif et est très vulnérable car peu protégée géologiquement. Elle fait l’objet d’une protection réglementaire. Cette nappe est surexploitée et est très exposée aux pollutions provenant de la surface, notamment celles liées à l’agriculture intensive de la région. La nappe du Calcaire de Champigny est classée en Zone de Répartition des Eaux (ZRE).

Ce zonage réglementaire restreint fortement l’usage des eaux souterraines dans ce secteur.

Le projet de création de voirie ne nécessite pas l’usage, ni le pompage, des eaux souterraines. L’enjeu est faible.

4.3.1.4 Aléa remontée de nappe

Des zones d’aléa submersion sont présentes de part et d’autre de la Marne, mais le site du projet est situé en dehors de toute zone d’aléa submersion.

La sensibilité est nulle au regard de l’aléa submersion.

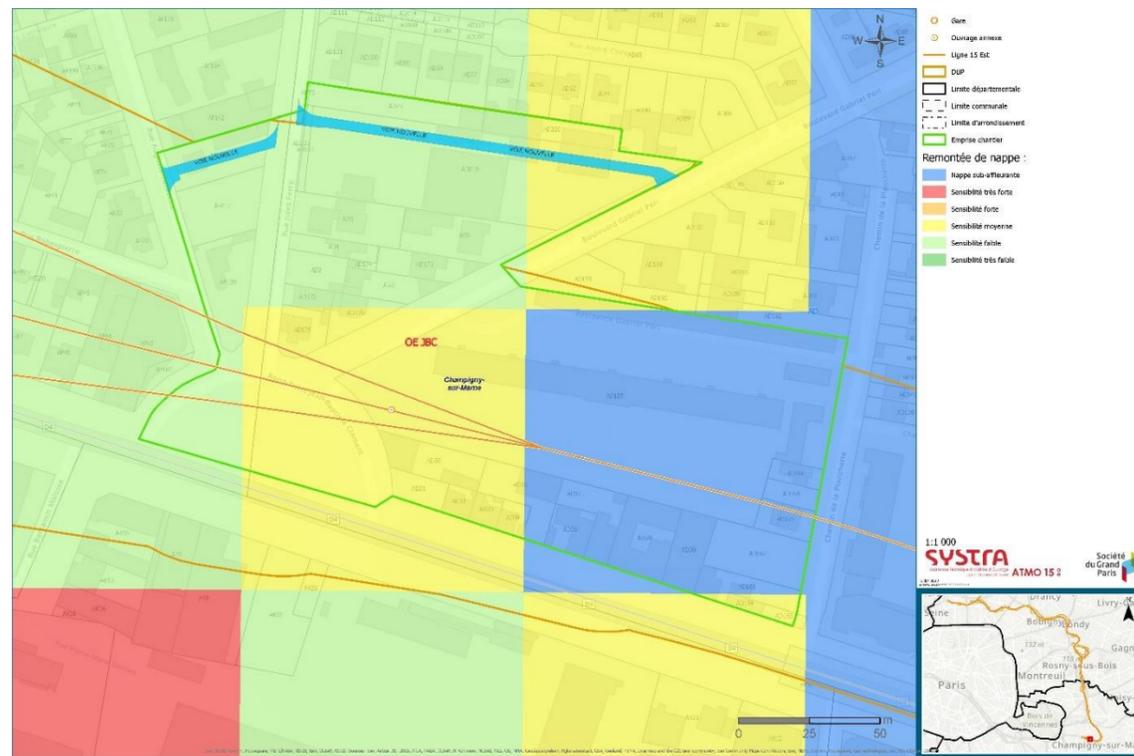


Aléas

- Submersion comprise entre 0 et 1 m
- Submersion comprise entre 1 et 2 m
- Submersion supérieure à 2 m

Risque Inondation au sud du projet (Source : val-de-marne.gouv.fr)

En revanche, le secteur présente une sensibilité moyenne vis-à-vis de l’aléa remontée de nappe.



Alea remontée de nappe (Source : SYSTRA, 2022)

4.3.1.5 Pollution des eaux souterraines

Si les masses d’eaux souterraines concernées par le projet sont globalement en bon état qualitatif, les niveaux supérieurs sont généralement pollués, héritage de l’urbanisation et de l’industrialisation de la zone d’étude (cf. chapitre 4.2.1.5 Pollution des sols).

Ainsi, les prélèvements réalisés à proximité du projet font état d’une nappe contaminée (sulfates, HAPs, COHVs). On note une sensibilité moyenne au risque de remontée de nappe.

4.3.2. Impact du projet

Il n’existe pas d’usage des eaux souterraines au droit du projet.

Les eaux souterraines ne seront pas directement impactées par les travaux dont la profondeur maximale est de l’ordre de 2,90 m, plusieurs mètres au-dessus du niveau de la nappe.

Les eaux souterraines présentent une vulnérabilité forte en raison de la faible profondeur de la nappe et terrains sous-jacents non imperméables.

Il existe un risque de pollution accidentelle des eaux souterraines durant la phase chantier, par fuite ou déversement accidentel des engins de chantier (huile, hydrocarbures, fluides mécaniques...) dans les sols mis à nu et dans les tranchées ouvertes.

4.3.3. Mesures

Afin de limiter tout risque de pollution des milieux récepteurs, le nettoyage, l’entretien, la réparation et le ravitaillement des engins de chantier se feront exclusivement sur des zones réservées à cet effet et disposant de systèmes de récupération des eaux souillées pour être évacuées et traitées.

En cas de pollution accidentelle au moment des travaux sur le chantier lui-même, les mesures devront être immédiatement prises pour la confiner :

- Prélèvement et isolement des terres souillées ;
- Récupération des eaux de ruissellement dirigées vers des bacs de rétention spécifiques, ou dans l’ouvrage de traitement de la pollution chronique si celui-ci est atteint, sollicitation d’un bureau d’étude spécialisé dans la dépollution des eaux et des sols.

En effet, il n’est pas envisageable, au vu des faibles superficies d’emprise chantier disponibles, de garantir la disponibilité permanente d’une benne ou d’un bac de rétention vide et dédié en cas de déversement important sur le chantier.

Les pollutions courantes sont généralement de faibles volumes, pris en charge par la mise en place de kits anti-pollution et matériaux absorbants évacués avec les déchets classés dangereux. Les cas de pollution engageant des volumes plus importants sont rares. En cas de telle pollution, il s’agit de confiner les eaux sur le chantier en attendant leur évacuation par camion vers une filière spécialisée : ce confinement peut être assuré soit via une benne ou bac disponible au moment de la pollution sur le chantier, soit, à défaut, par l’envoi vers des systèmes de régulation des eaux pluviales qui est alors condamné côté sortie, jusqu’à l’intervention d’un engin aspirant les eaux et les évacuant en citerne en filière spécifique.

4.4. Eaux superficielles

4.4.1. Réseau hydrographique et hydrologie

L'aire d'étude est située dans une boucle de la Marne. Cependant, elle n'est pas interceptée par le fleuve.

4.4.2. Le fonctionnement de l'assainissement

Le territoire traversé par le projet est couvert par plusieurs structures ayant en charge le service public d'assainissement, chacune dans son périmètre géographique et juridique de compétences :

- le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP), qui assure le transport vers les sites de traitement des effluents urbains collectés par les réseaux d'assainissement des eaux ;
- le Conseil départemental du Val-de-Marne possède son propre réseau d'assainissement, qui constitue l'ossature de la structure d'assainissement du département, avec deux fonctions principales : d'une part le transport « supra-communal » jusqu'à un ouvrage interdépartemental (réseau de transport ou usine d'épuration du SIAAP), ou jusqu'au milieu naturel, avec ou sans traitement ; d'autre part, la collecte du fait du raccordement de propriétés directement adjacentes aux ouvrages départementaux ;
- l'établissement public territorial (EPT) Paris Est Marne et Bois exerce la compétence « assainissement » à l'échelle de son territoire. Sa mission est de collecter et de transporter les eaux usées et pluviales jusqu'à un ouvrage départemental, ou interdépartemental, ou encore jusqu'au milieu naturel, avec ou sans traitement, en évitant les inondations et en limitant les rejets polluants au milieu naturel.

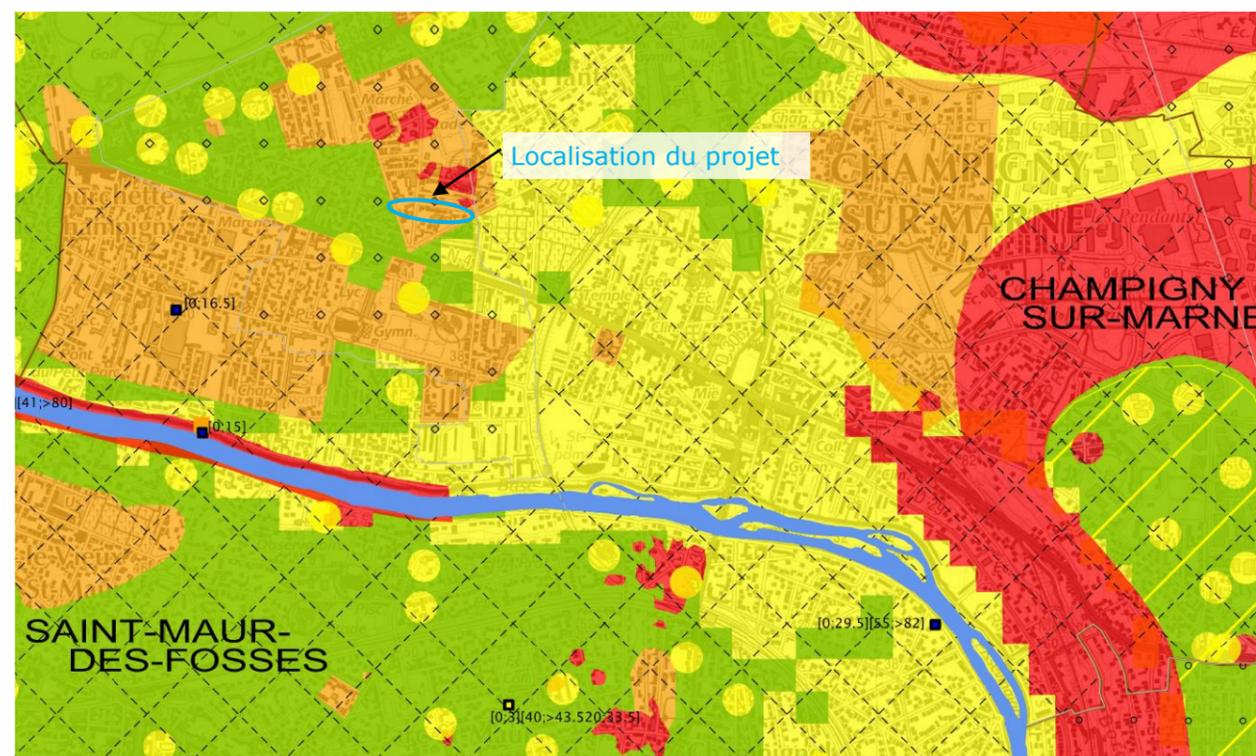
4.4.3. Qualité des eaux

La qualité des eaux récupérées sur le site présente une vulnérabilité faible du fait de l'environnement urbain pourvu d'un réseau d'eau pluviale, et une sensibilité faible de par l'absence d'usage récréatif (Marne à environ 700 m au sud du site).

4.4.4. Gestion des eaux pluviales

Un plan de zonage pluvial (Plan Bleu) a été adopté par le Conseil départemental du Val-de-Marne en mai 2014. Il propose l'infiltration comme règle de base pour la gestion des eaux pluviales. Dans le cas où cette solution ne peut pas s'appliquer du fait de contraintes de terrain, des règles de limitation de débits ont été définies par bassin versant.

Elles sont présentées sur la carte suivante.



Extrait du zonage pluvial départemental (Source : CD Val de Marne)

La zone d'étude est située dans des zones où l'infiltration n'est a priori ni souhaitable, ni recommandée en raison du risque de tassement, avec un débit de restitution maximal admissible de 5 L/s/ha.

En conséquence, les ouvrages d'infiltration ne sont pas envisageables sur la zone du projet (impossibilité de concentrer l'infiltration des eaux pluviales dans des ouvrages d'infiltration « forcée »).

4.4.5. Aléa inondation

La zone d'étude est située non loin de la zone inondable de la Marne et de la zone réglementée du PPRI (plan de prévention du risque inondation) Marne et Seine du Val-de-Marne, approuvé par arrêté préfectoral n°2007/4410 du 12/11/2007.

De plus, la commune de Champigny-sur-Marne fait l'objet d'un PPRI Inondation par ruissellement et coulée de boue, prescrit en date du 9 juillet 2001.



Aléa inondation (Source : SYSTRA 2022)

Cependant, l’aire d’étude n’intercepte aucun de ces zonages.

4.4.6. Usages des eaux superficielles

Le secteur d’étude n’est pas concerné par un captage d’eau potable dans les eaux superficielles.

4.4.7. Documents cadres liés à la gestion des eaux

4.4.7.1 Assainissement routier

Les dispositifs d’assainissement de la voirie ont été présentés dans le chapitre relatif au descriptif du projet.

4.4.7.2 SDAGE et SAGE

Le SDAGE est un document de planification qui fixe, pour une période de 6 ans, les orientations fondamentales d’une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux à atteindre.

Le SAGE constitue une déclinaison locale du SDAGE et structure la gestion de l’eau à l’échelle d’un bassin versant ou sous-bassin versant.

Le secteur d’étude est concerné par :

- Le SAGE Marne Confluence, approuvé par arrêté inter-préfectoral du 2 janvier 2018 ;
- Le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027, approuvé par arrêté du 23 mars 2022.

Le SDAGE comporte cinq défis généraux traduits en orientation fondamentale, et un programme d’objectifs et mesures défini au niveau de chaque masse d’eau :

- Orientation fondamentale 1 : Pour un territoire vivant et résilient, des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l’eau restaurée ;

- Orientation fondamentale 2 : Réduire les pollutions diffuses, en particulier sur les aires d’alimentation de captages d’eau potable ;
- Orientation fondamentale 3 : Pour un territoire sain, réduire les pressions ponctuelles ;
- Orientation fondamentale 4 : Pour un territoire préparé, assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique ;
- Orientation fondamentale 5 : Agir du bassin à la côte pour protéger et restaurer la mer et le littoral.

Les huit défis généraux sont les suivants :

- Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants « classiques » ;
- Défi 2 : Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques ;
- Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses ;
- Défi 4 : Réduire les pollutions microbiologiques des milieux ;
- Défi 5 : Protéger les captages d’eau pour l’alimentation en eau potable actuelle et future ;
- Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides ;
- Défi 7 : Gérer la rareté de la ressource en eau ;
- Défi 8 : Limiter et prévenir le risque inondation.

Dans le contexte du projet, en l’absence de milieu aquatique proche, de zones humides, et d’usage de la ressource, celui-ci est essentiellement concerné par l’orientation fondamentale 2. Les mesures de réduction mises en place, et notamment la création d’une noue de phytoremédiation et d’espaces verts d’accompagnement, permettent d’assurer le respect de cette orientation.

Le SAGE Marne-Confluence comporte 13 enjeux relatifs à la ressource en eau, aux milieux aquatiques et aux usages :

- Enjeu 1 : Le partage de la voie d’eau sur la Marne ;
- Enjeu 2 : Les berges et les bords de Marne comme espaces de ressourcement, de sports et loisirs diversifiés et de lien social ;
- Enjeu 3 : La redécouverte, au sens d’un autre regard, des affluents de la Marne et de leurs berges ;
- Enjeu 4 : La compatibilité des usages avec la qualité des milieux aquatiques et humides qui les supportent ;
- Enjeu 5 : La reconquête écologique des cours d’eau et des zones humides ;
- Enjeu 6 : La protection et la restauration des continuités écologiques et des zones humides dans le territoire et son aménagement ;
- Enjeu 7 : Les identités paysagères, leurs mises en valeur et la notion d’appartenance au territoire ;
- Enjeu 8 : La diminution des pollutions et l’atteinte des objectifs DCE : la qualité des eaux ;
- Enjeu 9 : La diminution des pollutions et l’atteinte des objectifs DCE : l’assainissement et les rejets dans les milieux ;
- Enjeu 10 : Le retour de la baignade sur la Marne et la qualité des rivières par temps de pluie ;
- Enjeu 11 : La durabilité de l’offre quantitative et qualitative d’eau potable ;
- Enjeu 12 : L’acceptation et l’adaptation du territoire au risque d’inondation ;
- Enjeu 13 : La diminution du ruissellement et de ses impacts.

Le projet est concerné par les enjeux 9 et 13 : la mise en place de la noue de phytoremédiation et d’espaces verts participent à l’amélioration de la qualité des eaux rejetées dans les milieux, tout en permettant de lutter contre les impacts du ruissellement.

Le projet est donc compatible avec le SDAGE Seine Normandie et le SAGE Marne Confluence.

4.5. Position du projet vis-à-vis de la nomenclature IOTA (Infrastructures, Ouvrages, Travaux, Aménagements) liée à la loi sur l'eau et aux milieux aquatiques

La ligne 15 Est a bénéficié de l'arrêté d'autorisation environnementale n° 2019-2057 du 30 juillet 2019 au titre de la nomenclature IOTA.

Le projet de réalisation d'une voirie provisoire à Champigny-sur-Marne est concerné par la rubrique 2.1.5.0. de l'article R. 214-1 du Code de l'environnement : *Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol, la surface totale du projet, augmentée de la surface correspondant à la partie du bassin naturel dont les écoulements sont interceptés par le projet.*

Dans le cadre du projet de création de voirie, le projet prévoit ainsi l'imperméabilisation d'environ :

- 450 m² sur la partie Ouest, faisant l'objet d'un rejet vers le réseau d'assainissement, du fait de la faible surface d'apport ;
- 1 668 m² sur la partie Est, faisant l'objet d'une gestion via une noue étanche permettant la régulation (débit de rejet au réseau de 5 L/s/ha pour une pluie décennale) et le traitement des pollutions liées au stationnement par phyto épuration. Afin de limiter le rejet au réseau, la bande plantée au nord (largeur de 2,80 m) sera gérée de manière autonome par absorption et infiltration des eaux de pluie tombant sur sa surface, ainsi que celles provenant de la bande cyclable (largeur de 1,50 m) longeant la bande plantée.

Au total et au regard de la configuration du secteur (absence d'interception des écoulements du bassin naturel), la surface totale faisant l'objet d'un rejet est évaluée à 2 118 m².

La réalisation d'une voirie provisoire à Champigny-sur-Marne est une conséquence des travaux du projet de métro de la ligne 15 Est. Elle est ainsi, à ce titre, l'une des composantes du projet de la ligne 15 Est.

Les modifications de projet liées à la création de la voirie provisoire feront l'objet d'un « Porter-à-connaissance », dont le dépôt est prévu auprès des services de l'État après l'instruction de la présente demande d'examen au cas par cas.

5. Paysage

5.1. Etat initial

5.1.1. Paysage

Le secteur se situe dans l’unité paysagère « Confluences Seine-Marne ». La confluence avec la Seine est marquée par la boucle très appuyée de Saint-Maur-des-Fossés, soulignée par des coteaux marqués et coiffés du Bois de Vincennes, qui est un site classé.

Le Val de Seine est marqué par les anciennes gravières reconverties en bases de loisirs et par un important nœud routier (A86, RN6, RN186, RN406). La boucle de la Marne est quant à elle marquée par le Port Autonome de Paris Port de Bonneuil.

Le tissu urbain est mixte, alternant zones industrielles en lien avec la Seine (navigabilité) et zones pavillonnaires.

Les abords du site se présentent comme suit :

- Au Nord : des logements collectifs sont présents, ainsi que des espaces verts collectifs et des habitations individuelles avec jardin ;
- Au Sud : des activités commerciales et des services sont présents, ainsi que des logements collectifs avec espaces verts collectifs, des habitations individuelles avec jardin. Le lycée Langevin Wallon est situé à environ 50 m au sud du site ;
- A l’Est : des logements collectifs avec des espaces verts collectifs sont présents, ainsi que des habitations individuelles avec jardin, des activités commerciales et de services et le cimetière de Champigny-sur-Marne ;
- A l’Ouest : des logements collectifs avec espaces verts collectifs sont présents, ainsi que des habitations individuelles avec jardin. L’école élémentaire Maurice Denis est située à environ 180 m au nord-ouest du site, et le lycée Louise Michel se situe à environ 130 m au sud-ouest du site.

Il s’agit d’un paysage urbain mixte d’habitat pavillonnaire, d’immeubles collectifs, d’équipements publics et d’activités, structuré autour de l’avenue Roger Salengro.

La place Jean-Baptiste Clément occupe une position centrale dans l’organisation de l’espace : point focal d’où rayonnent les voiries au nord de l’avenue Roger Salengro, mais aussi point d’appel visuel avec le monument aux morts au centre de la demi-lune de la place.

L’espace vert privatif de l’immeuble d’habitats collectifs à l’est de la place est d’une étendue et d’une qualité notables, par les tailles et les essences des arbres présents.



Localisation du site et usages alentours dans un rayon de 300 mètres autour de l’emprise chantier (Source : GINGER Burgeap, 2022, d’après IGN, mars 2018)



Photos du site et du paysage urbain qu’il présente (Source : Google Street View, 2022)

5.1.2. Patrimoine

Aucun monument protégé, site patrimonial remarquable, site inscrit ou classé n’est présent dans l’aire d’étude.

Un monument aux Morts, localisé au centre du rond-point Jean-Baptiste Clément, rend hommage aux habitants de Champigny-sur-Marne morts pour la France lors des deux guerres mondiales, ainsi qu’en Algérie, Maroc et Tunisie entre 1952 et 1962. Il fait partie du petit patrimoine bâti recensé au PLU, sans autre protection réglementaire.



Monument aux Morts du rond-point JB Clément (Source : Koruseo)

5.1.3. Archéologie

Le site ne présente pas de sensibilité archéologique connue.

Les emprises du projet (ouvrage d’entonnement et projet de voirie provisoire) ont fait l’objet d’une demande d’avis auprès du Service Régional d’Archéologie d’Île-de-France en 2020, au titre de l’article R. 523-12 du code du patrimoine auprès de la DRAC, afin qu’elle examine la nécessité de prescriptions archéologiques.

Par courrier en date du 8 février 2021, le SRA a indiqué que le projet sur le secteur de l’entonnement 7405 ne donnerait pas lieu à prescription de diagnostic archéologique.

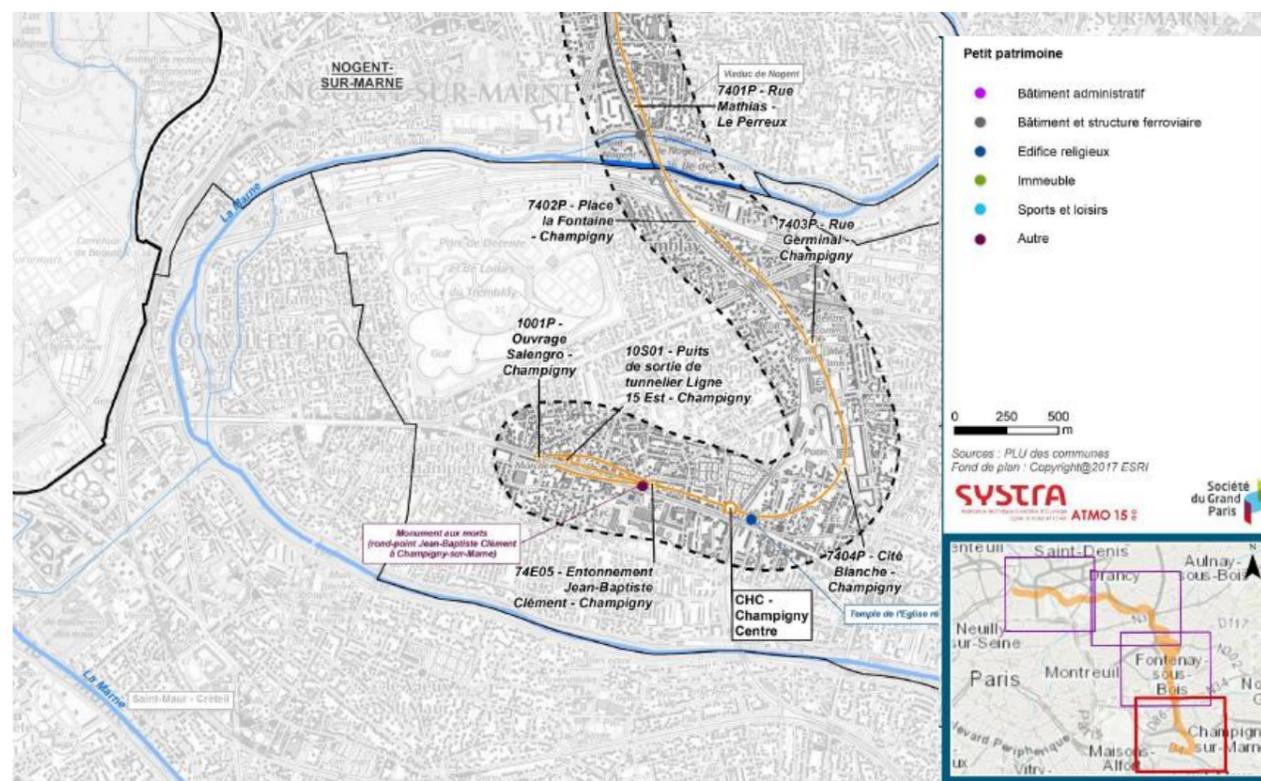
5.2. Enjeux

Le paysage aux alentours du secteur de projet se compose d’une zone d’habitats et d’activités au carrefour d’axes routiers importants. Il est marqué par un Monument aux morts au centre du rond-point, élément ponctuel remarquable.

Les enjeux sont modérés.

5.3. Impacts et mesures associées

Le projet de voirie provisoire n’entraîne pas d’impact supplémentaire.



Carte de synthèse du petit Patrimoine (Source : SYSTRA, étude d’impact)

6. Infrastructures de transport

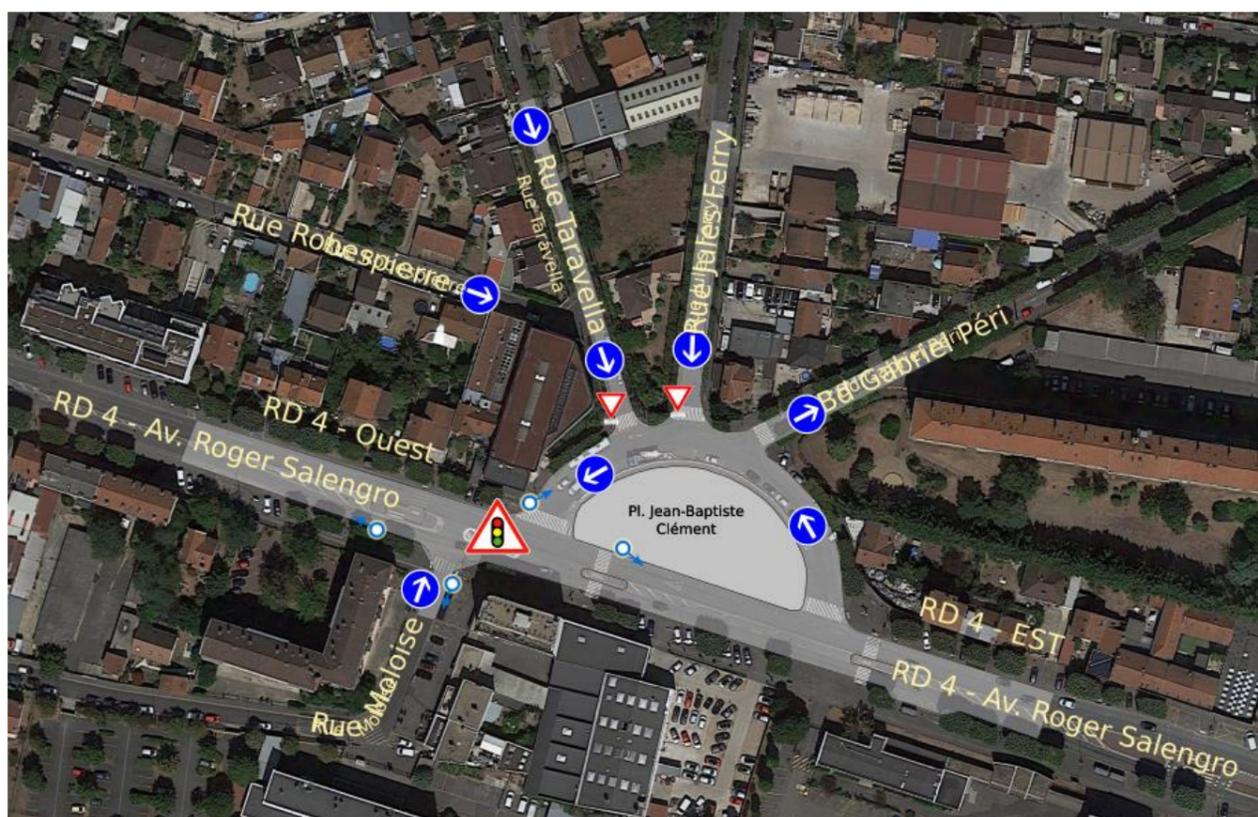
6.1. Trafic

6.1.1. Etat initial

Actuellement, le rond-point Jean-Baptiste Clément se présente sous la forme d’une « demi-lune » distribuant les trafics en échange entre la RD4 et les rues adjacentes (Taravella, Ferry et Péri). Le trafic direct, dans les deux sens, de la RD4 s’écoule de manière rectiligne, la distribution des trafics avec les rues adjacentes se fait par la voie bordant le rond-point, en arc de cercle et en sens unique.

L’intersection entre la RD4 et le flux quittant le rond-point JB. Clément est gérée par un feu tricolore. Le mouvement de tourne-à-gauche provenant de la RD4 est géré avec une voie de stockage d’une quarantaine de mètres. Les carrefours secondaires sont gérés par des cédez-le-passage au droit des débouchés des rues Taravella et Jules Ferry sur le rond-point JB. Clément.

Concernant les cycles, on relève la présence d’un contresens cyclable sur le boulevard Péri, pour le reste la circulation s’effectue par « intégration » sur la voirie courante.



Plan de circulation en situation actuelle (Source : SYSTRA, 2022)

Dans l’ensemble du réseau de voirie de Champigny-sur-Marne, les rues Taravella, Ferry et Péri sont des voies de desserte locale et de liaison interquartiers, entre deux axes de transit et de distribution que sont la RD145-boulevard de Stalingrad au Nord et la RD4-avenue Roger Salengro au Sud.



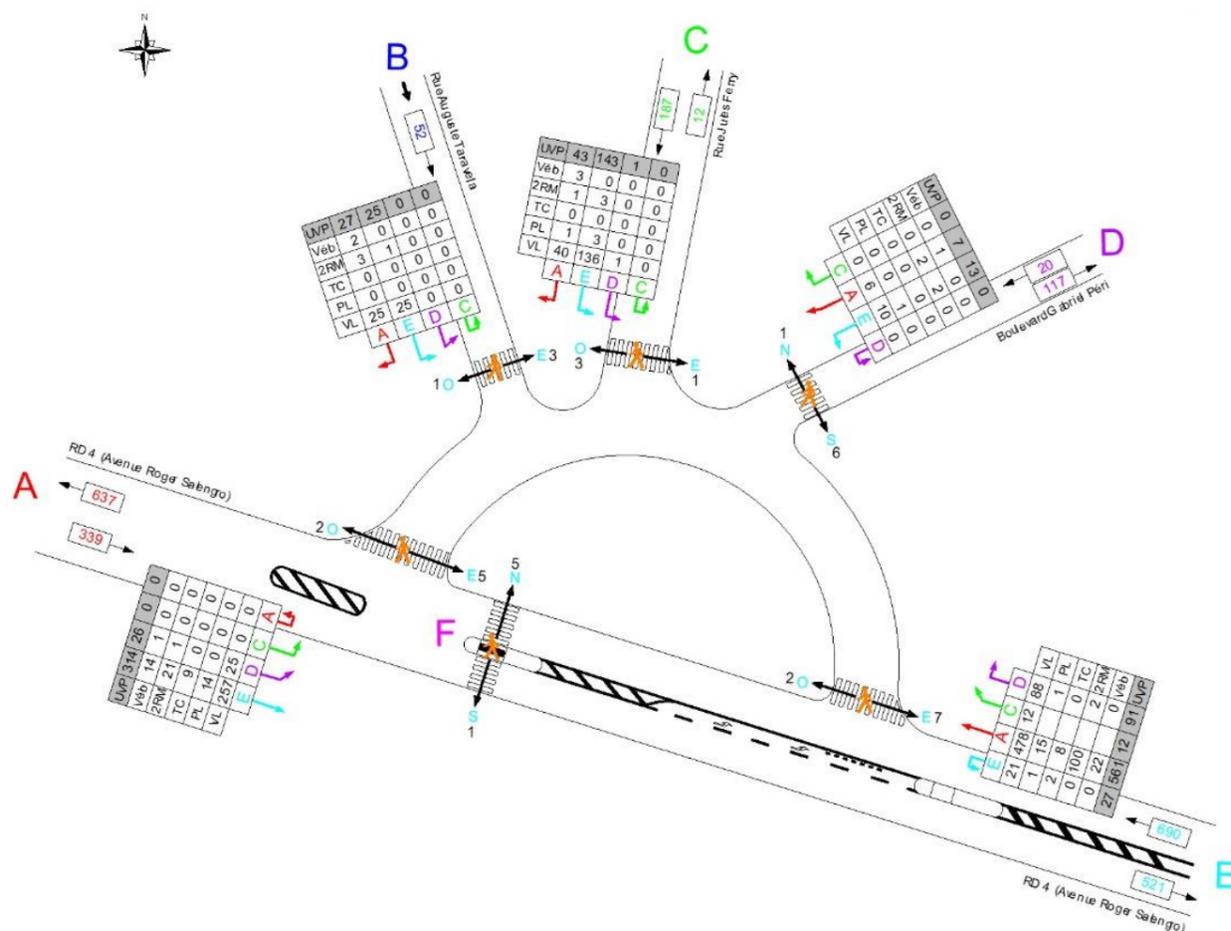
Situation générale du site

Pour alimenter l’étude de circulation, une campagne de comptage a été effectuée au droit du rond-point et concerne l’ensemble des voies qui y sont sécantes. Des comptages piétons ont également été effectués. Cette enquête a été réalisée le mardi 28 juin 2022.

Des données ont également été recueillies auprès du CD94 concernant la circulation sur le boulevard de Stalingrad

6.1.1.1 Résultats des enquêtes en HPM (heure de pointe du matin)

L’enquête a été effectuée entre 7h00 et 9h00. L’heure de pointe dimensionnante est la période 8h00–9h00. Le schéma ci-dessous présente les résultats :



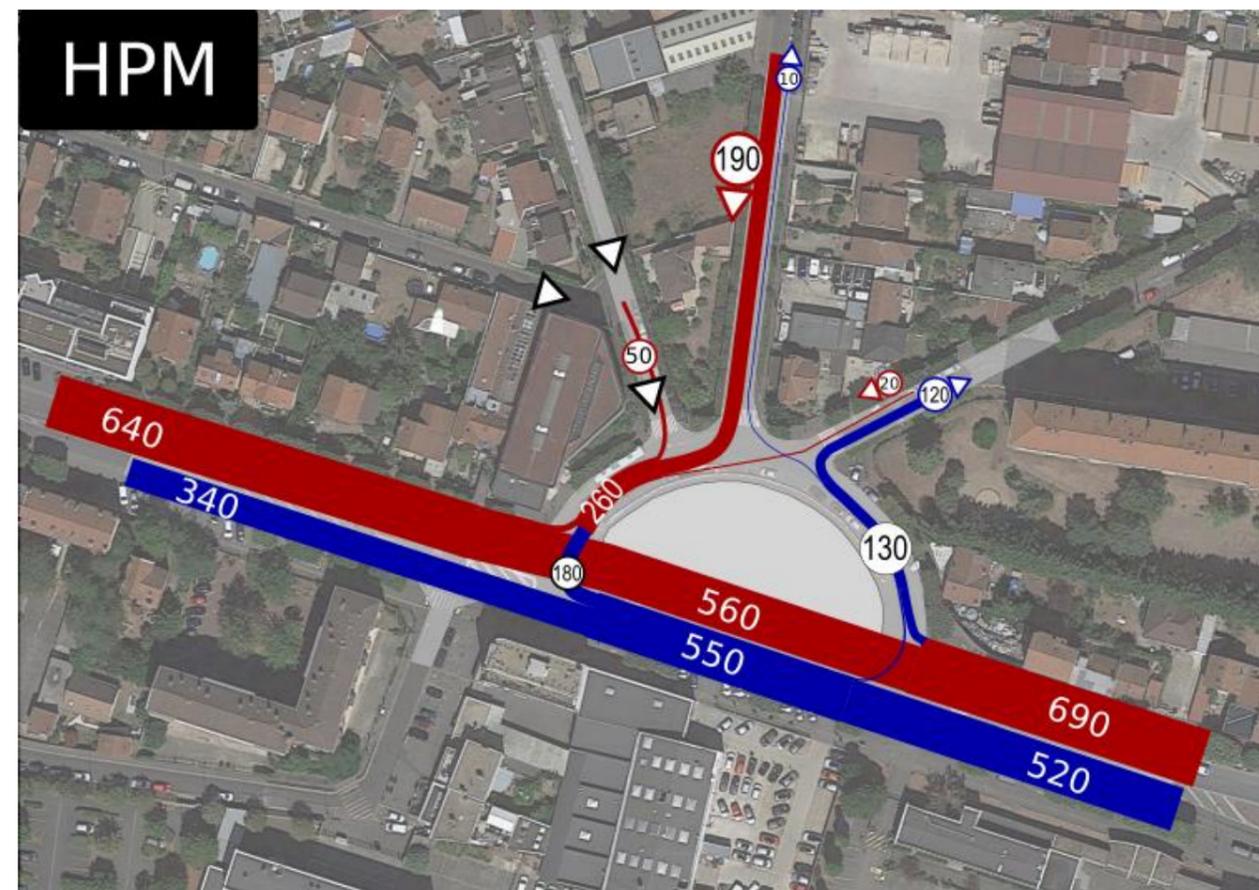
Résultats des comptages directionnels HPM (Source : CPEV, 2022)

L’axe principal du secteur est la RD4 qui draine un trafic important en journée (18 000 UVP¹ /jour, TMJA 2017), dont 5% de Poids-Lourd (PL) en moyenne. A l’HPM, ce sont entre 500 et 700 UVP par heure et par sens qui transitent sur l’axe RD4.

Le flux (260 UVP) sur le rond-point JB. Clément se répartit majoritairement vers l’Est de la RD4, 70% (soit 180 UVP), et à 30% (80 UVP) en direction de la RD4-Ouest.

Le flux sur la rue Jules Ferry s’élève à 190 UVP/h. Le flux rejoignant le boulevard Gabriel Péri s’élève à 120 UVP/h, provenant essentiellement de l’Est (100 UVP/h).

¹ UVP : Unité Véhicules Particuliers. Tous les véhicules sont rapportés à un équivalent en nombre de véhicules particuliers. Par exemple, un poids-lourd est équivalent à 2 voitures.

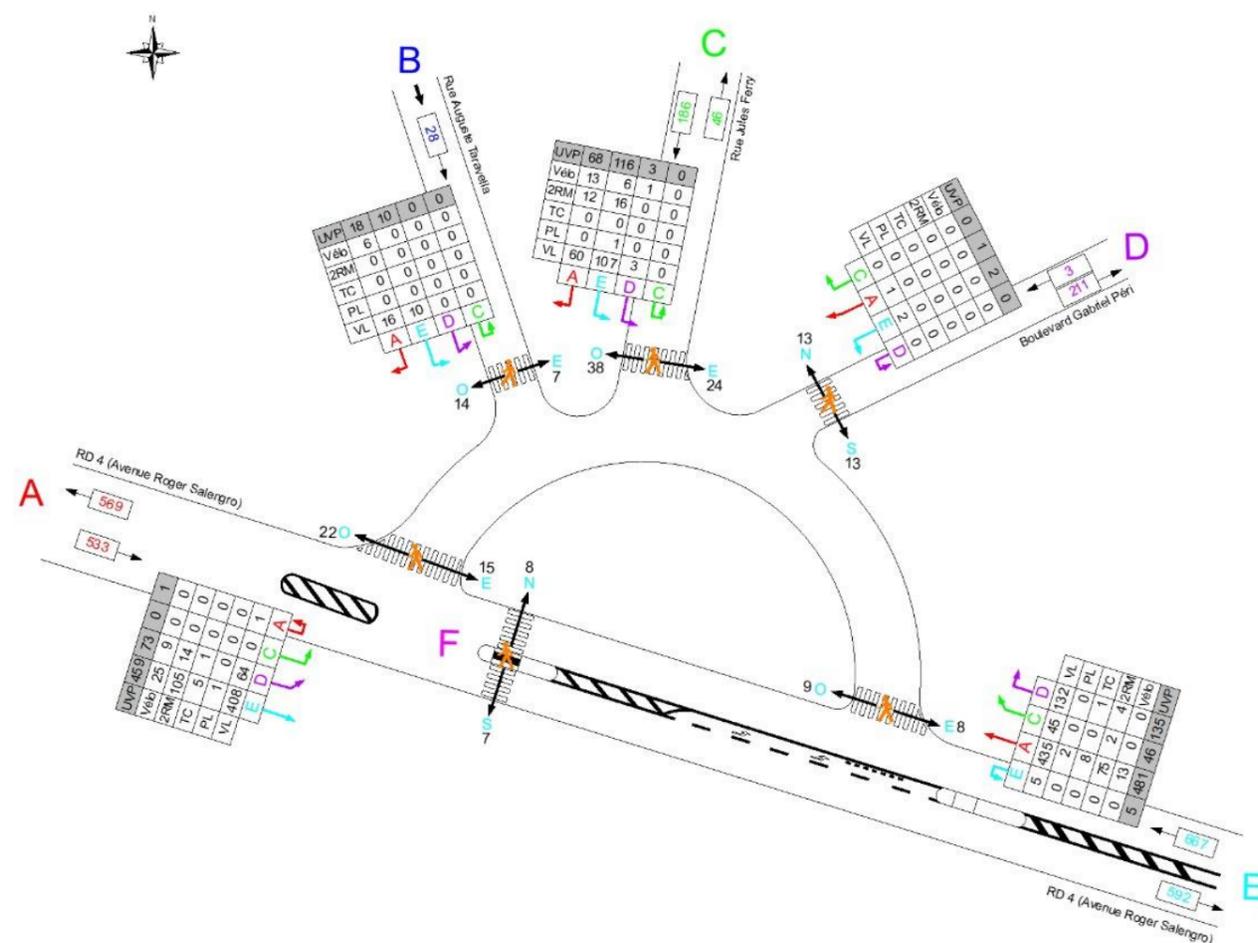


Synthèse des mouvements directionnels HPM (Source : SYSTRA, 2022)

A noter que des petits flux circulant en sens interdit ont été relevés boulevard Gabriel Péri et rue Jules Ferry, correspondant très probablement à des usages de riverains immédiats (Résidence Gabriel Péri par exemple).

6.1.1.2 Résultats des enquêtes en HPS (heure de pointe du soir)

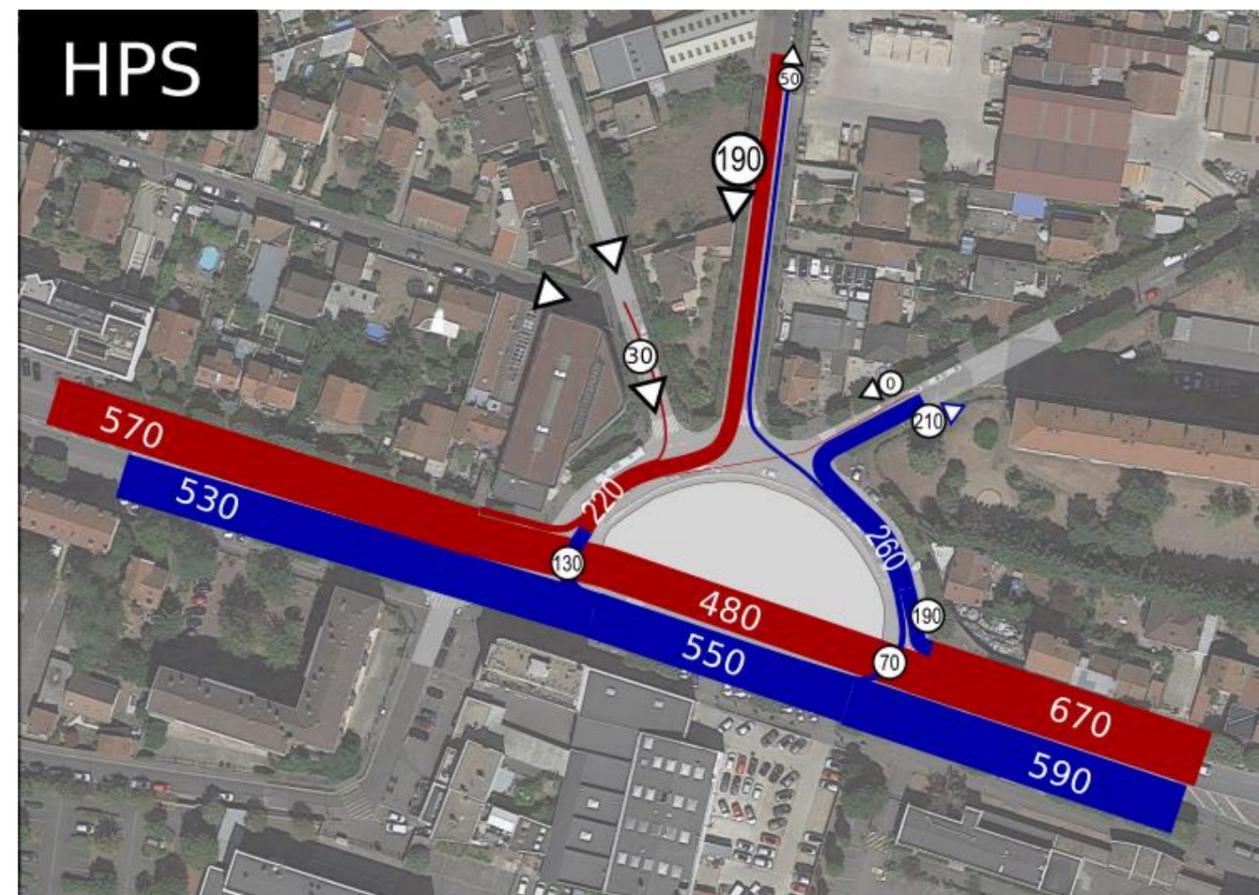
L’enquête a été effectuée entre 17h00 et 19h00. L’heure de pointe dimensionnante est la période 17h45–18h45. Le schéma ci-dessous présente les résultats :



Résultats des comptages directionnels HPS (Source : SYSTRA, 2022)

La représentation cartographique des flux met en évidence que les mouvements directs sur la RD4 restent majoritaires. On observe également que les flux globaux de l’HPS sont légèrement supérieurs aux flux de l’HPM.

Le trafic PL chute à cette période de la journée, à moins de 1%. Le trafic PL sur la voirie adjacente est même nul.



Synthèse des mouvements directionnels HPS (Source : SYSTRA, 2022)

6.1.1.3 Mouvements piétons

A l’HPM, une quarantaine de traversées piétonnes est dénombrée au maximum sur la période 8h-9h. Celles-ci se distribuent entre les différentes traversées et sens, ce qui se traduit par des flux piétons extrêmement confidentiels au niveau du rond-point JB Clément.

A l’HPS, le flux piétons est significativement plus élevé. Le maximum de traversées sur une heure est atteint entre 17h30 et 18h30 avec environ 180 traversées, soit près de cinq fois plus qu’à l’HPM. La traversée la plus utilisée est celle de la rue Jules Ferry (62 traversées) devant la traversée ouest - trottoir nord du rond-point JB Clément (37 traversées gérées par feux).

Néanmoins, les flux piétons au niveau du rond-point JB Clément apparaissent relativement secondaires par rapport au trafic routier.

6.1.1.4 Synthèse du fonctionnement actuel

Le rond-point JB. Clément apparaît aujourd’hui comme une porte d’entrée / sortie du quartier situé entre la RD4 au Sud et la RD145 (Bd de Stalingrad) au Nord. Quartier à dominante résidentiel, les flux quittant le quartier sont logiquement plus élevés le matin que le soir, ils s’inversent avec le soir, sous forme de flux pendulaires.

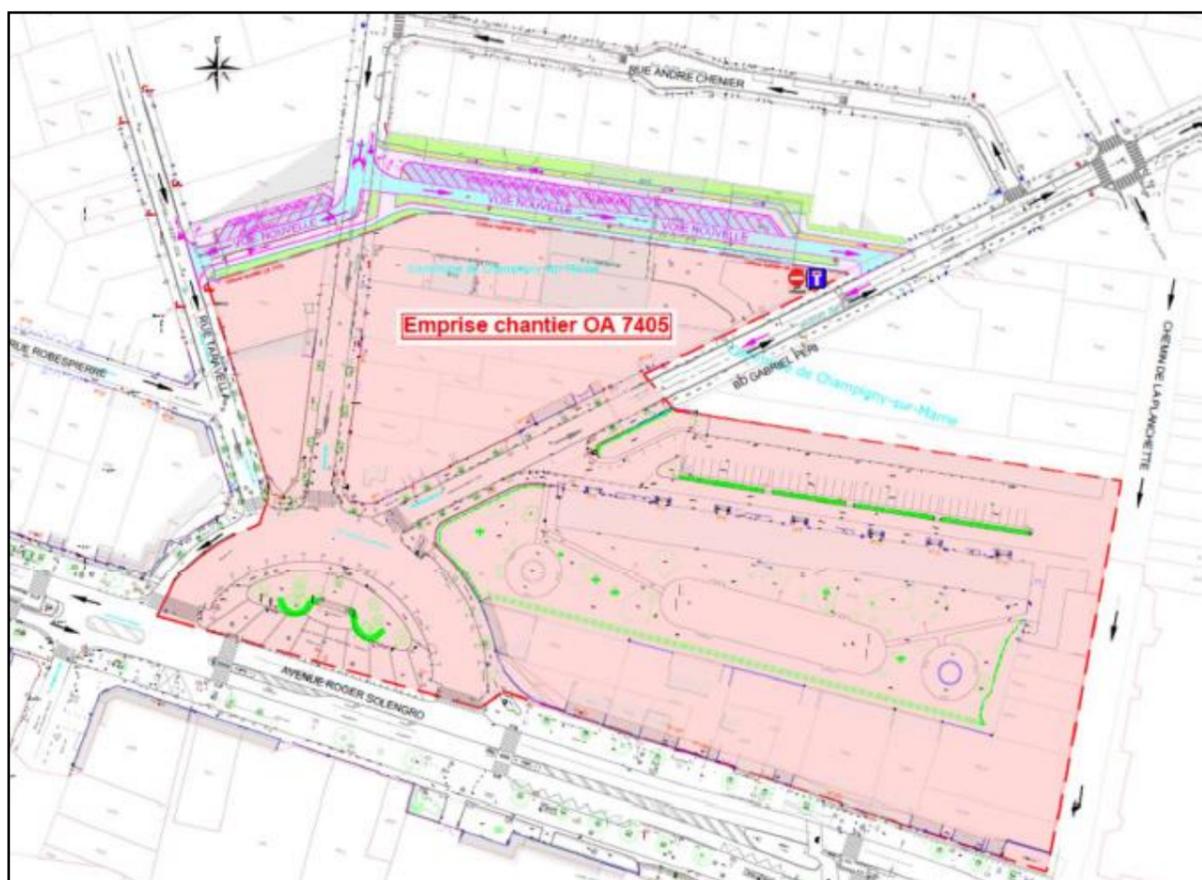
Les niveaux de trafic observés n’induisent pas de dysfonctionnement circulatoire ; les perturbations observables dans l’écoulement du trafic résultent du temps d’attente induit par le feu tricolore. Le principal mouvement tournant est le tourne-à-droite RD4 Est → Place JB Clément (190 UVP en HPS) devant le tourne-à-gauche Place JB Clément → RD4 Est (180 UVP à l’HPM). Le premier mouvement ne pose aucun problème de gestion car seulement en conflit avec de rares piétons. Le second est géré par feux ce qui lui garantit une capacité minimale d’écoulement.

L’impact des travaux doit être géré sous l’angle premier de l’accessibilité riveraine. Les flux observés et l’organisation du réseau viaire indiquent que l’on est en présence d’un trafic local, cohérent avec la densité et l’étendue du quartier à desservir par ces rues.

6.1.2. Trafic et fonctionnement après aménagement de la voirie provisoire

6.1.2.1 Plan de circulation futur

La zone de travaux liée au projet d’ouvrage d’entonnement de la Ligne 15Est se situe au nord de l’intersection de la RD4, au droit du rond-point Jean-Baptiste Clément. La zone de travaux comprend la place en « demi-lune », bordée à l’Ouest par la rue Taravella, au Sud par la RD4 et à l’Est, entre le boulevard G. Péri et le chemin de la Planchette.



Plan de circulation futur (source : MOE travaux préparatoires ANTEA Group/Y Ingénierie)

Ainsi, les parties Sud des rue Jules Ferry et boulevard Gabriel Péri seront neutralisées en phase chantier de l’ouvrage. Aussi, pour assurer la continuité du maillage, une voirie provisoire à sens

unique divergent sera créée entre les rues Jules Ferry et Taravella et entre la rue Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri.

Le rond-point JB. Clément ne sera plus accessible que par le Nord via la rue Taravella. Il ne sera plus accessible depuis le sud via la RD4. Ainsi, l’accès au quartier pendant la réalisation de l’ouvrage d’entonnement s’effectuera comme suit :



Schéma d’accès au quartier pendant la réalisation de l’ouvrage (Source : SYSTRA, sur fond de carte OpenStreetMap, 2022)

Une partie des véhicules devra changer d’itinéraire en amont du rond-point pour rejoindre le quartier. Les axes qui seront ainsi privilégiés sont :

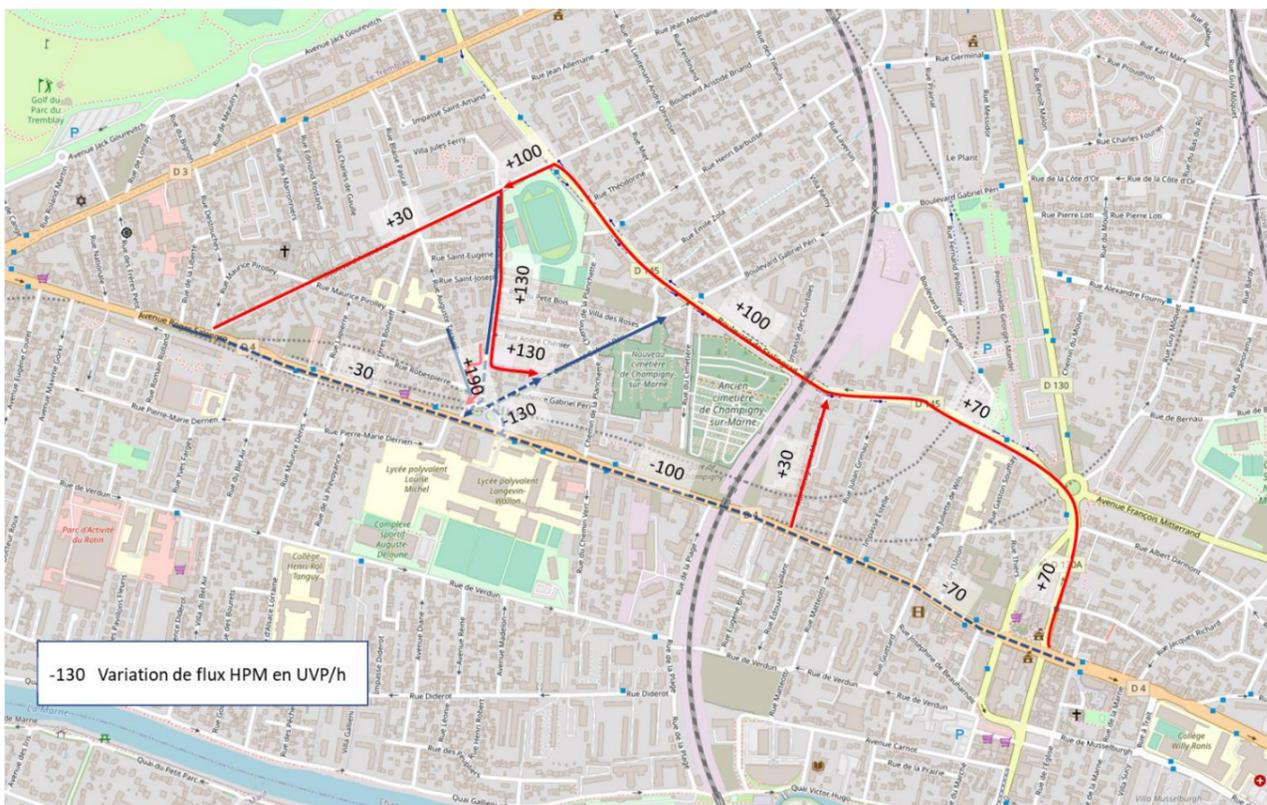
- Les axes RD130A (rue Albert Thomas) → RD145 (Bd de Stalingrad) ou rue Marittimo → RD145 (Bd de Stalingrad) depuis l’Est ;
- La rue des Frères Bonneff, ou encore le Bd Aristide Briand depuis l’Ouest.

Il est à noter que l’utilisation de la voirie provisoire par les poids lourds desservant le chantier de l’ouvrage est proscrite.

Par ailleurs, pour la suite de l’étude, le trafic sur le périmètre est supposé constant entre 2022 et l’horizon du projet de création et mise en service de la voirie provisoire (2023-2024).

6.1.2.2 Trafic et fonctionnement circulatoire futur en HPM

En situation projet (voirie provisoire en service et emprise chantier de l’ouvrage en place), en heure de pointe du matin, les variations de trafic sur les voies sont les suivantes :



Variations de flux en HPM (Source : SYSTRA, sur fond de carte OpenStreetMap 2022)

En situation projet en période de pointe du matin, les évolutions de trafic seront localement sensibles (rue Jules Ferry notamment) mais ne généreront aucune difficulté de circulation supplémentaire. Les carrefours concernés par des modifications des mouvements de tourne-à-gauche supplémentaires (mouvements les plus pénalisants) absorberont ces nouveaux flux, ceux-ci restent faibles en valeur absolue – il s’agit des carrefours bd Stalingrad/bd A. Briand, bd Stalingrad/rue Marittimo, bd Stalingrad/rue A. Thomas.

Le carrefour le plus impacté sera le carrefour bd Stalingrad/bd A. Briand. Compte tenu du cycle de feux actif, 5 véhicules en moyenne chercheront à tourner à gauche à chaque cycle. Cela est compatible avec la géométrie de ce carrefour. Pour ajouter une assurance supplémentaire à ce fonctionnement, une modification légère du programme, pour générer un décalage à la fermeture (vert sur Stalingrad légèrement plus long pour l’approche Est que pour l’approche Ouest) pourra être mise en œuvre pour permettre une bonne vidange du carrefour pour un fonctionnement garanti.

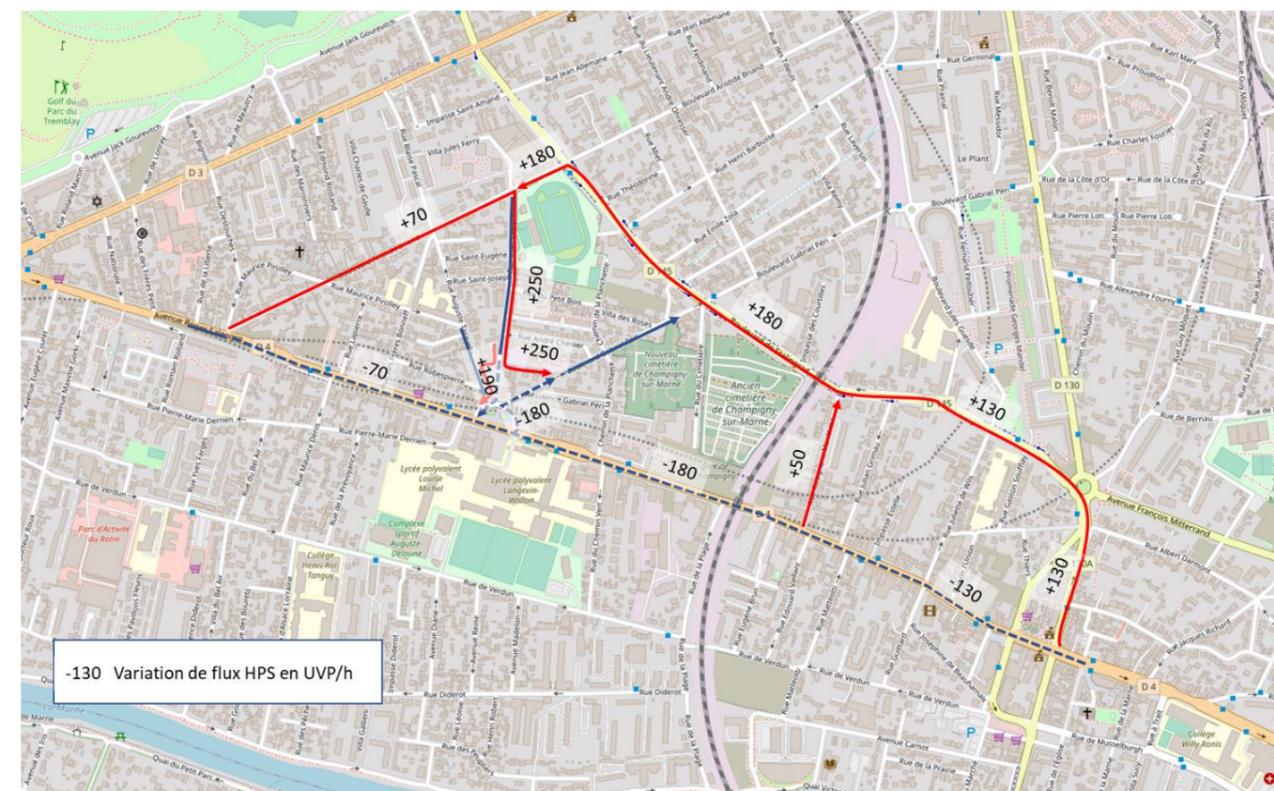
Le rond-point JB. Clément conservera un fonctionnement satisfaisant.



Carrefour bd Stalingrad / bd Aristide Briand (Source : Géoportail, 2022)

6.1.2.3 Trafic futur et fonctionnement circulation en HPS

En situation projet, en heure de pointe du soir, les variations de trafic sur les voies sont les suivantes :



Variations de flux en HPS (Source : SYSTRA, sur fond de carte OpenStreetMap 2022)

En situation projet, en période de pointe du soir, les évolutions de trafic seront localement sensibles (rue Jules Ferry en particulier) mais ne généreront pas de difficulté de circulation supplémentaire. Les carrefours concernés par des modifications des mouvements de tourne-à-gauche supplémentaires (mouvements les plus pénalisants) pourront parfaitement absorber ces nouveaux flux car ceux-ci restent peu élevés en valeur absolue – il s’agit des carrefours bd Stalingrad/bd A. Briand, bd Stalingrad/rue Marittimo, bd Stalingrad/rue A. Thomas.

Le carrefour le plus impacté sera le carrefour bd Stalingrad/bd A. Briand. Compte tenu du cycle de feux actif, 6 véhicules, en moyenne, chercheront à tourner à gauche à chaque cycle. Cela est compatible avec la géométrie de ce carrefour. Pour ajouter une assurance supplémentaire à ce fonctionnement, une modification légère du programme, pour générer un décalage à la fermeture (vert sur Stalingrad légèrement plus long pour l’approche Est que pour l’approche Ouest) pourra être mise en œuvre pour permettre une bonne vidange du carrefour pour un fonctionnement garanti.

Le rond-point JB. Clément conservera un fonctionnement satisfaisant.

6.1.2.4 Conclusion

Le plan de circulation envisagé permet restituer de manière simple les sorties de quartier qui s’effectuent aujourd’hui via le rond-point JB. Clément, ainsi que les entrées depuis l’Est et l’Ouest.

Il induit nécessairement des itinéraires plus longs pour contourner la zone de chantier et renforce nettement le flux sur la rue Jules Ferry. Néanmoins ces reports auront peu d’impact sur la fluidité de circulation.

Le point le plus dimensionnant en termes de fonctionnement de la circulation est le carrefour bd Stalingrad/bd A. Briand. Les flux prévisibles restent compatibles avec sa géométrie, une modification de programmation des feux peut être envisagée pour l’assurer encore davantage.

6.2. Stationnement

Le chantier de l’ouvrage 7504P engendre la suppression de 63 places de stationnement sur les rues Jules Ferry, Auguste Taravella et Gabriel Péri ainsi que sur le rond-point Jean-Baptiste Clément (repérées en orange sur la carte qui suit).



Localisation des places stationnement supprimées et créées dans le cadre de la création de voirie (source : MOE travaux préparatoires ANTEA Group/Y Ingénierie)

Le projet de création de voirie permet la création de 39 places le long des axes créés :

- 9 places dont 1 place PMR sur le barreau Ferry → Taravella ;
- 30 places dont 1 place PMR sur le barreau Ferry → Gabriel Péri.

Ainsi le projet de création de voirie provisoire permet de réduire les incidences prévisibles dans le cadre du projet ligne 15 Est. Le bilan des places de stationnement dans le secteur de l’ouvrage 7405P est ainsi de -24 places.

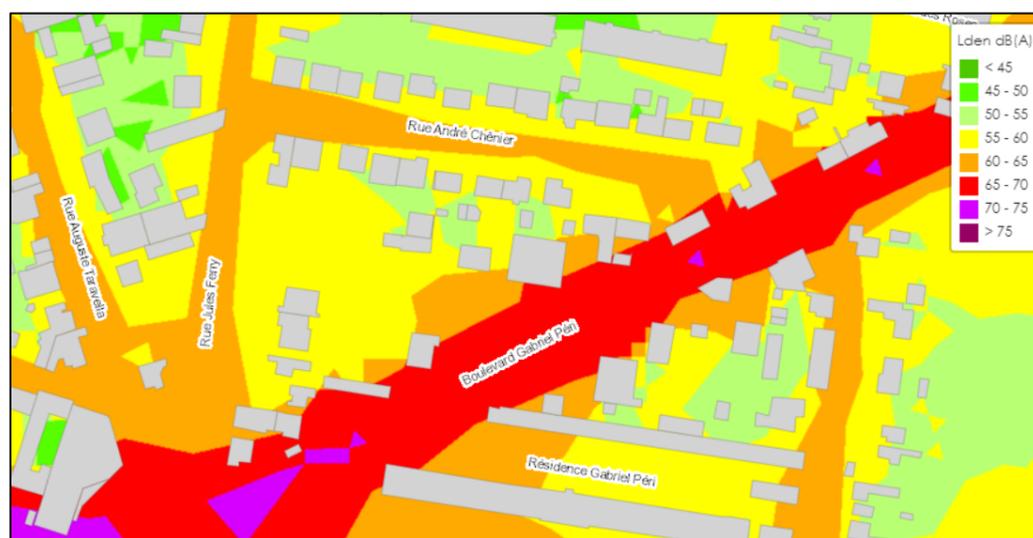
6.3. Acoustique

6.3.1. Etat initial

6.3.1.1 Cartes de bruit

L'étude acoustique réalisée dans le cadre du présent dossier s'appuie sur les cartes réalisées par Bruitparif en 2017.

Il est à noter que le trafic routier du quartier a beaucoup évolué depuis 2017 : avec les travaux de la Ligne 15 Sud du Grand Paris Express, certains sens de circulation ont été modifiés, ce qui a entraîné une diminution du trafic dans le secteur d'étude. L'utilisation des données de 2017 est plus favorable pour les riverains pour la détermination du niveau sonore durant la phase exploitation.



Carte de bruit à 4 m de hauteur – Indicateur Lden (Source : Bruitparif)



Carte de bruit à 4 m de hauteur – Indicateur Ln (Source : Bruitparif)

Les façades des bâtiments qui seront exposées à la voie nouvelle sont en zone d'ambiance sonore modérée selon les cartes de bruit de Bruitparif.

6.3.1.2 Analyse des trafics actuels

La société CPEV a réalisé des comptages directionnels en heures de pointes du matin (de 7h à 9h) et du soir (de 17h à 19h) le mardi 28 juin 2022. Le tableau suivant présente les résultats des analyses trafics réalisés par Sixense, sur la base des comptages de CPEV, pour les 3 axes routiers les plus proches des voies nouvelles projetées.

	Rue Auguste Taravella		Rue Jules Ferry		Bd Gabriel Péri	
	TMH TV	% PL	TMH TV	% PL	TMH TV	% PL
6h-22h	40	0,0	190	0,9	177	1,1
22h-6h	5	0,0	23	1,5	21	1,8

TMH TV = Trafic moyen horaire tous véhicules

6.3.1.3 Documents cadre réglementaires relatifs à la prévention du bruit

La commune de Champigny-sur-Marne est couverte par :

- le plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures routières de l'Etat et des infrastructures ferroviaires de la RATP dans le département du Val-de-Marne, approuvé par arrêté préfectorale n°2013/2362 ;
- le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la Métropole du Grand Paris, adopté le 4 décembre 2019 par le Conseil Métropolitain ;
- le PPBE du Val-de-Marne, adopté le 16 décembre 2019 par le Conseil Départemental ;

Ces documents cadre visent à prévenir et à réduire les effets du bruit des infrastructures de transport routières, ferroviaires et aériennes, en recensant les actions engagées et celles programmées, et en protégeant les zones calmes identifiées sur leur périmètre.

6.3.2. Impacts en phase travaux

En phase travaux, les impacts du chantier sur le niveau acoustique seront principalement liés à la circulation des camions, ainsi qu'à l'utilisation des engins de chantier pendant les phases de terrassement et de génie civil.

La zone de travaux est située à proximité d'habitations avec, sur le barreau Est, une distance inférieure à 5 m pour plusieurs d'entre elles. La zone de travaux est principalement à proximité de locaux d'activités économiques sur le barreau Ouest.

Il est à noter que l'ensemble des bâtiments actuellement présents dans la future emprise chantier de l'ouvrage – au Sud de la voirie provisoire objet du présent dossier – sera libérée de toute occupation et pour majeure partie démolie (seule la Résidence Gabriel Péri présente sur la parcelle AD 125 à l'Est du boulevard Gabriel Péri sera conservée, mais non occupée pendant les travaux de l'ouvrage). Plusieurs bâtiments auront déjà été libérés au moment des travaux de réalisation de la voirie provisoire.

Des démolitions de revêtement et structure au niveau des voiries publiques existantes (carrefour), ainsi que ponctuellement dans les emprises acquises par la SGP, nécessiteront l'usage d'outils de

type marteau-piqueur, engin qui présente le plus haut niveau de puissance acoustique associé. La surface concernée est très limitée. **L'impact de ces phases de travaux sera fort mais très limité dans le temps.**

Les travaux impliqueront également l'utilisation de pelles mécaniques et d'engins pour le compactage des terres. **L'impact durant les périodes d'utilisation de ces engins sera fort mais limité dans le temps.**

Il n'est pas prévu de travaux de nuit.

6.3.3. Mesures en phase travaux

Les nuisances sonores associées aux travaux de la Ligne 15 Est font l'objet de mesures traitées dans le Dossier d'Autorisation Environnementale.

Les textes réglementaires auxquels devra se conformer le chantier sont :

- Le Code de l'Environnement qui mentionne les obligations du Maître d'ouvrage (articles L571-9 et R571-50),
- Le Code de la Santé Publique qui précise les conditions d'atteinte à la tranquillité du voisinage d'une zone de chantier et les conditions à respecter par l'entreprise (articles R1336-10 et R1337-6),
- Les arrêtés du 18 mars 2002 et du 22 mai 2006 relatifs aux émissions sonores des engins de chantier en application des directives européennes 2000/14/CE et 2005/88/CE.
- Les articles relatifs à la limitation des nuisances sonores liées aux activités de travaux dans les arrêtés préfectoraux et/ou municipaux applicables sur les communes concernées. Ces articles réglementent généralement les jours et horaires de fonctionnement du chantier.

Les travaux se feront pendant les heures et jours prévus à l'arrêté préfectoral en vigueur pris en faveur de la protection contre le bruit, c'est-à-dire, du lundi au samedi de 7h à 20h.

Un dossier « bruit de chantier » sera établi transmis au Préfet et au Maire de la commune conformément aux dispositions de l'article R. 571-50 du code de l'environnement.

La SGP s'est donné pour objectifs de prévenir en amont les riverains des perturbations et de les accompagner pendant les différentes phases du chantier, notamment pendant les travaux engendrant des nuisances sonores. La SGP a mis en place un dispositif de dialogue multicanal avec les riverains, mais aussi les commerçants et les entreprises. Dans ce cadre :

- Des supports de communication expliquant le projet et le déroulement des travaux sont mis à disposition des habitants du quartier ;
- Des agents de proximité sont joignables par téléphone et recueillent les questions et requêtes pour les transmettre à la Société du Grand Paris. Ils assurent la communication auprès des riverains, des commerçants et des entreprises ainsi qu'un retour d'informations auprès des responsables du chantier ;
- Tous peuvent s'adresser directement à la Société du Grand Paris via son site internet et poser des questions sur les réseaux sociaux, avec Facebook notamment.

Les principes appliqués pour minimiser les bruits émis par les engins de chantier sont les suivants :

- Les plans de circulation sont étudiés de sorte à faciliter l'accès au chantier tout en minimisant l'impact sur la circulation et en cherchant à éviter les manœuvres de recul. Des avertisseurs de recul type « cri du lynx » dont la signature sonore est moins gênante pour les riverains pourront être prescrits ;

- Rechercher les modes opératoires pour les activités de démolition, de terrassement et de construction des nouveaux ouvrages les moins bruyants ;
- Optimiser l'organisation des travaux, par exemple, en regroupant les phases bruyantes pour réduire la durée d'exposition aux bruits ou en évitant les horaires de présence des riverains dans leur habitation ;
- Le personnel du chantier sera sensibilisé spécifiquement sur la problématique des nuisances sonores

Des mesures de suivi seront mises en œuvre :

- Contrôle par le maître d'œuvre des dispositions mises en œuvre pour réduire les nuisances sonores ;
- Surveillance du niveau de bruit ambiant.

6.3.4. Impacts en phase exploitation selon modélisation acoustique

6.3.4.1 Modélisation acoustique

Le site d'étude est modélisé dans sa configuration actuelle et future en intégrant le projet à l'aide d'un logiciel de simulation de propagation acoustique CadnaA. CadnaA version 2021 est équipé des modules routier et ferroviaire conformes à Nouvelle Méthode de Préviation du Bruit (NMPB 08), normalisée sous la référence NF S 31-133 de février 2011 et intègre notamment la prise en compte de l'influence des données météorologiques de long terme dans le calcul de la propagation.

Le logiciel modélise la propagation acoustique en 3D des infrastructures routières et prend en compte les paramètres influents du site (relief, nature du sol, bâti), ainsi que les paramètres de circulation (trafics, vitesse, nature de l'enrobé, distinction véhicule léger et poids lourd).

Le modèle numérique de calcul de l'existant est recalé sur les mesures, afin de fournir une base fiable pour évaluer la situation « référence » et la situation « projet ».

Les situations étudiées sont les suivantes :

- Situation mesure : c'est la situation intégrant les trafics réels lors des comptages par CPEV de juin 2022. C'est cette situation qui permet de recalibrer le modèle et de déterminer l'ambiance sonore existante.
- Situation projet : c'est la situation après la réalisation du projet de voirie provisoire (en 2023).

6.3.4.2 Hypothèses de modélisation

a) Paramètres de calcul

Les principaux paramètres de calcul sont les suivants :

- Nombre de réflexions : 3
- Absorption du sol : 0,5 sauf zones particulières (G=0 pour les zones d'eau)
- Hauteur de calcul : 4 m

Les hypothèses météorologiques prises en compte correspondent aux données moyennes en France. Ces hypothèses sont définies sur les périodes réglementaires, conformément aux données qui figurent dans la NMPB08. Ces données sont présentées dans le tableau suivant :

Météorologie ×

Pays: France

Valeurs d'occurrences météo. favorables (default)

	20°	40°	60°	80°	100°	120°	140°	160°	180°	200°	220°	240°	260°	280°	300°	320°	340°	360°
Jour:	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50	50
Soir:	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
Nuit:	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Valeurs Soir = Valeurs Jour

b) Topographie

La topographie du site d'étude, les bâtis, les plateformes routières actuelles et futures sont issues des plans fournis par la maîtrise d'œuvre et de la BD Topo de l'IGN.

Les hauteurs des bâtis ainsi que leurs destinations (enseignement, santé, habité, autres) proviennent de la BD Topo de l'IGN et d'un travail de recensement réalisé par Sixense Engineering par Internet.

c) Trafic

Le Trafic Moyen Journalier Annuel de 2022, en lien avec les comptages réalisés en juin 2022, sert de base de référence. Les évolutions de trafic et de fonctionnement du secteur après aménagement de la voirie nouvelle sont issues de l'étude trafic réalisée par Systra (cf. chapitre 6.1).

Le tableau suivant présente les résultats des analyses trafics réalisés par Sixense, sur la base des projections de Systra pour les 3 axes routiers les plus proches, mais également pour les voies provisoires projetées.

	Rue Auguste Taravella Section Nord (jusqu'au croisement avec la voie provisoire section Ouest)		Rue Auguste Taravella Section Sud (depuis le croisement avec la voie provisoire Ouest jusqu'au rond-point JB Clément)		Rue Jules Ferry (depuis le Nord jusqu'au croisement avec la voie provisoire)	
	TMH TV	% PL	TMH TV	% PL	TMH TV	% PL
6h-22h	47	0,0	263	2,9	438	2,3
22h-6h	6	0,0	32	4,6	53	3,6

	Bd Gabriel Péri		Rue André Chénier ²	
	TMH TV	% PL	TMH TV	% PL
6h-22h	220	2,8	40	0,0
22h-6h	26	4,5	5	0,0

	Voie provisoire entre les rues Jules Ferry et Taravella (OUEST)		Voie provisoire entre la rue Jules Ferry et le Bd Gabriel Péri (EST)	
	TMH TV	% PL	TMH TV	% PL
6h-22h	218	2,8	224	0,0
22h-6h	26	4,5	27	0,0

La vitesse actuelle sur le secteur est de 50 km/h et restera la même en situation projetée.

6.3.4.3 Résultats de la modélisation

Les cartes de bruit servent de référence pour le calage du modèle. Les cartes de bruit montrent que les façades exposées au projet (future voie provisoire) sont toutes en ambiance sonore modérée.

Dans le modèle, le trafic de la situation actuelle est renseigné. Les niveaux sonores sur les façades exposées au projet sont compris entre 45,0 et 64,5 dB(A) de jour et entre 35,0 et 55,5 dB(A) de nuit. Ces niveaux sonores correspondent bien aux ambiances sonores issues des cartes de bruit.

Les calculs sont ensuite effectués sur l'ensemble des bâtiments sensibles de la zone d'étude. Les niveaux sonores sont compris entre 36,5 et 65,0 dB(A) sur la période jour et entre 27,5 et 56 dB(A) sur la période nocturne.

Pour rappel, une zone est dite d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant (toutes sources confondues) existant avant le projet, à 2 mètres en avant des façades des bâtiments, est tel que LAeq (6h-22h) est inférieur à 65 dB(A) et LAeq (22h-6h) est inférieur à 60 dB(A) (article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995).

Les niveaux sonores calculés sont tous inférieurs à 65 dB(A) de jour et inférieurs à 60 dB(A) de nuit. Ainsi, l'ambiance sonore préexistante est modérée, comme l'indiquaient les cartes de Bruitparif.

² Estimation en l'absence de comptage disponible pour cet axe.

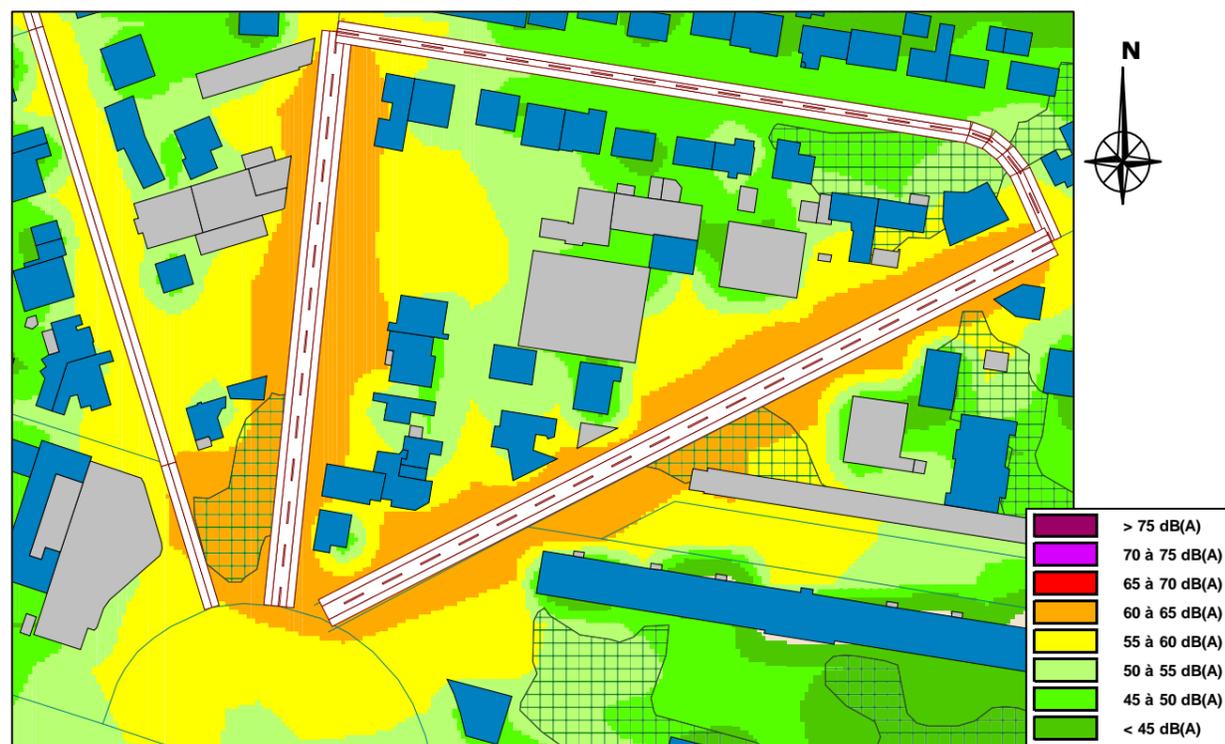
a) **Analyse de l’état initial et de l’ambiance sonore**

Des écarts importants sont constatés entre les cartes de Bruitparif et les cartes de bruit calculées sur la base des comptages de 2022. Pour mémoire, les cartes de Bruitparif ont été réalisées avant que les premiers travaux en lien avec le Grand Paris Express (Ligne 15 Sud) ne débutent dans le secteur. De plus, ces cartes sont établies selon les indicateurs Lden et Ln, qui diffèrent notamment pour la période diurne des indicateurs LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h).

Dans les deux cas, les façades arrière des maisons de la rue André Chénier sont toutefois en ambiance sonore modérée.

Il faut noter que le cas considéré est le plus favorable pour les riverains (donc le plus contraignant pour le projet).

Les planches pages suivantes présentent les cartes de bruit pour la période jour et pour la période nuit, calculées sur la base des trafics de juin 2022. Les zones hachurées de couleur verte correspondent à des zones de végétation.



Carte de bruit à 4 m de hauteur - État initial - Période jour LAeq (6h-22h)



Carte de bruit à 4 m de hauteur - État initial - Période nuit LAeq (22h-6h)

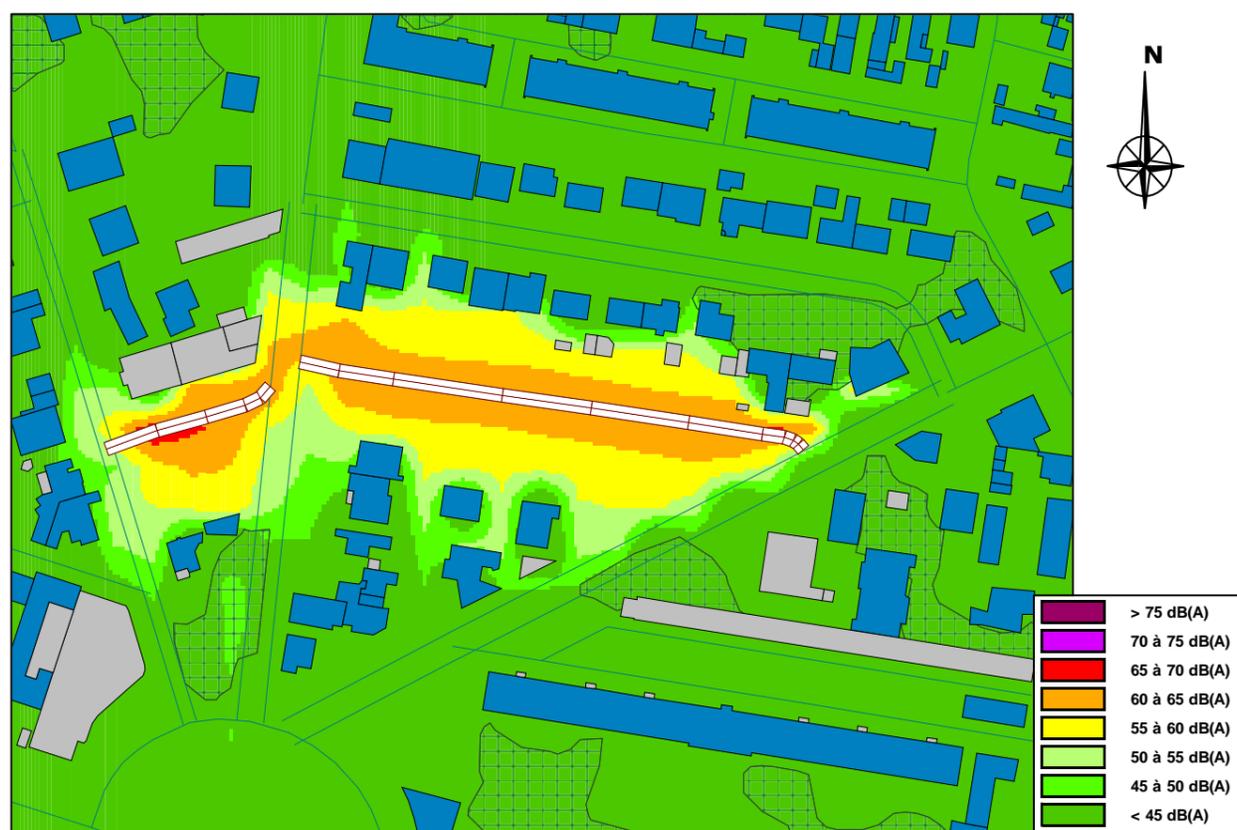
b) Analyse des impacts du projet

La voirie projetée étant provisoire, l’impact du projet est observé à la mise en service en 2024. Le projet seul est modélisé.

En situation projet, les niveaux sonores, en façade des premières habitations riveraines, sont compris entre 34,5 et 59,5 dB(A) de jour et entre 26,0 et 50,5 dB(A) de nuit.

On ne constate aucune situation de Point Noir de Bruit routier (supérieur à 70 dB(A) sur la période 6h-22h et/ou supérieur à 65 dB(A) sur la période 22h-6h).

Les planches ci-après présentent les cartes de bruit pour la période jour et pour la période nuit en situation projet, pour la seule contribution sonore de la voie modélisée.



Carte de bruit à 4 m de hauteur -Projet - Période jour LAeq (6h-22h)



Carte de bruit à 4 m de hauteur -Projet - Période nuit LAeq (22h-6h)

c) Analyse des effets indirects

La modélisation montre que l’impact du projet de voies nouvelles n’engendre pas de dépassement pour les riverains proches de la voie nouvelle. La mise en service de la voie nouvelle engendre des reports de trafic sur les axes adjacents, il s’agit des effets indirects.

L’impact sonore des effets indirects est observé à la mise en service en 2024.

En situation effets indirects, les niveaux sonores sont compris entre 40,5 et 67,5 dB(A) de jour et entre 32,0 et 59,0 dB(A) de nuit, en façade des premières habitations riveraines.

On ne constate aucune situation de Point Noir de Bruit routier (supérieur à 70 dB(A) sur la période 6h-22h et/ou supérieur à 65 dB(A) sur la période 22h-6h).

Les planches ci-après présentent les cartes de bruit pour la période jour et pour la période nuit.

Il est à noter que plusieurs bâtis qui apparaissent comme concernés par une augmentation du niveau sonore sur les planches qui suivent sont localisés dans les futures emprises de l’ouvrage et seront donc libérés/démolis d’ici la mise en service de la voirie provisoire.



Carte de bruit à 4 m de hauteur - Effets indirects - Période jour LAeq (6h-22h)



Carte de bruit à 4 m de hauteur - Effets indirects - Période nuit LAeq (22h-6h)

6.3.5. Impacts en phase exploitation (hors modélisation acoustique)

La voirie provisoire sera empruntée par moins de 400 véh./jour et sera interdite à la circulation des véhicules lourds et engins de chantier (cf. chapitre 6.1 Trafic).

Elle n’occasionnera donc pas de nuisances sonores nécessitant son classement en infrastructure de transports bruyante, ni la mise en œuvre de mesures de réduction particulières au regard des documents cadre tels que les Plans de Prévention du Bruit dans l’environnement.

6.3.6. Mesures en phase exploitation

En l’absence de dépassement des seuils réglementaires, aucune mesure de réduction en phase exploitation n’apparaît nécessaire.

Un protocole de surveillance sera mis en œuvre au niveau de la voirie provisoire.

Des mesures acoustiques seront réalisées à la mise en service de la voirie provisoire. Dans le cas où ce suivi révélerait d’éventuels dépassements des seuils réglementaires, des mesures spécifiques seront mis en œuvre : mesures d’isolation acoustique des bâtis (remplacement des menuiseries) exposés à des dépassements de seuils en façade et dont les menuiseries ne présentent pas des caractéristiques suffisantes pour l’isolation acoustique.

6.4. Vibrations

6.4.1. Etat initial et enjeux

Les principaux critères de définition du niveau d'enjeux vibratoires sont :

- La gêne des riverains :

Elle dépend notamment du type d'activité des bâtiments. La gêne est maximum pour les bâtiments de type logement, hôtel, hôpital, etc. dans lesquelles les occupants sont susceptibles de dormir.

Des logements sont présents à proximité directe : entre la rue Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri, la future voie est bordée d'habitations de type pavillonnaire. Entre la rue Taravella et la rue Jules Ferry, la future voie est bordée par un bâti d'activités économiques.

Les parcelles limitrophes de la future voirie au Sud sont des bâtis acquis par la SGP et déjà libres de toute occupation.

- La perturbation d'équipements sensibles :

Les vibrations sont susceptibles de perturber le fonctionnement d'équipements de précision tels que ceux utilisés en imagerie (microscopes optiques à balayage ou à effet tunnel, imagerie IRM, lasers, etc.) ou pour la fabrication de composants électroniques. Les seuils de perturbation de certains équipements sont très bas (de l'ordre de 1 à quelques micromètres/sec). On retrouve ce type d'équipements essentiellement dans les laboratoires de recherche et dans les centres médicaux.

Aucun équipement sensible n'est identifié à proximité de la zone de travaux.

- La sensibilité liée au type de bâtiments

La transmissibilité des vibrations entre le sol et les fondations des bâtiments dépend des caractéristiques mécaniques du sol sur lequel repose le bâtiment, de la taille du bâtiment et du type de fondations du bâtiment :

- l'énergie vibratoire réfléchi au niveau de l'interface entre le sol et les fondations du bâtiment est d'autant plus forte que le sol est meuble ;
- pour un même niveau vibratoire dans le sol, la réponse vibratoire des bâtiments de petites dimensions (maisons individuelles, petits immeubles) est plus importante que celle de grands bâtiments (immeubles de 5 étages et plus).

Comme indiqué ci-dessus, le bâti à proximité est principalement de type pavillonnaire.

- Les risques de dommages structurels des constructions

Les travaux préparatoires ne présentent aucun enjeu concernant l'endommagement des bâtiments étant donné la nature des travaux, la distance aux bâtis avoisinants et l'état structurel préexistant de ceux-ci.

Les enjeux en termes de vibrations apparaissent modérés.

6.4.2. Impacts

L'usage d'engins ou outils de type marteau-piqueur lors des démolitions de chaussée et trottoirs sont susceptibles de générer des vibrations, de même que les engins utilisés pour le compactage des remblais.

De par sa conception, les zones de travaux les plus susceptibles de générer des vibrations sont tenues le plus à distance possible des bâtis.

Les impacts seront modérés à faibles en phase travaux, et limités dans le temps. Il n'existe pas de risque de perturbation d'activités sensibles ni de dommage structurel.

La voirie est conçue de manière à ne pas générer de vibrations en phase exploitation.

6.4.3. Mesures

Afin de réduire l'impact vibratoire en phase travaux, pour la démolition des revêtements et structures de voirie existantes, les mesures suivantes pourront être mises en œuvre :

- Eviter l'usage de BRH de forte puissance (supérieure à 1,8 kJ/coup) ;
- Employer préférentiellement des pelles à godets (et autres techniques ou engins peu émissifs) par rapport au BRH.

6.5. Qualité de l’air

6.5.1. Etat initial

6.5.1.1 Sources d’émission et réglementation

La pollution atmosphérique de l’air en zone urbaine provient de plusieurs sources. Elle peut être produite sur place (le trafic routier, le chauffage urbain), ou emportée par le vent (industrie, agriculture, etc.).

La composition de la pollution atmosphérique est très complexe. On y différencie les composants primaires (existant dans l’atmosphère tels qu’ils ont été émis) et les composants secondaires (ayant subi une transformation chimique).

Les émissions de plusieurs polluants sont réglementées par le Code de l’environnement, articles de R221-1 à R221-3. L’OMS recommande aussi des concentrations à ne pas dépasser pour préserver la santé des personnes. La surveillance de leurs concentrations est régulièrement réalisée. Il s’agit des gaz toxiques et des particules fines.

Les concentrations des COV (benzène) et des métaux lourds ne sont pas mesurés dans le département du Val-de-Marne. Généralement, en Ile-de-France, les concentrations de ces polluants restent faibles et ne dépassent pas les valeurs réglementées. Pour ces raisons, ils ne sont pas mentionnés dans cette étude.

Des informations sur la concentration les particules fines (PM10, PM2.5), Dioxyde d’azote (NO₂) et Ozone (O₃) donnent déjà un très bon aperçu de la qualité de l’air dans une région ou un quartier. C’est sur la base de ces polluants que l’analyse de la qualité de l’air dans le quartier sur la zone de projet est réalisée.

Espèce chimique	Valeurs limites	Objectifs de qualité	Valeurs recommandées par l’OMS
Particules fines de diamètre inférieur à 2,5 µm	En moyenne annuelle : 25 µg/m ³	En moyenne annuelle : 10 µg/m ³	En moyenne annuelle : 10 µg/m ³ En moyenne journalière : 25 µg/m ³
Particules fines de diamètre inférieur à 10 µm	En moyenne annuelle : 40 µg/m ³ En moyenne journalière : 50 µg/m ³ (à ne pas dépasser plus de 35 j/an)	En moyenne annuelle : 30 µg/m ³	En moyenne annuelle : 20 µg/m ³ En moyenne journalière : 50 µg/m ³
Dioxyde d’azote	En moyenne annuelle : 40 µg/m ³ En moyenne horaire : 200 µg/m ³ (à ne pas dépasser plus de 18 h/an)	En moyenne annuelle : 40 µg/m ³	En moyenne annuelle : 40 µg/m ³ En moyenne horaire : 200 µg/m ³
Ozone		120 µg/m ³ moyenne sur 8h	100 µg/m ³ moyenne sur 8h

Principales valeurs pour la concentration mentionnées dans la réglementation française et par l’OMS (Sources : Airparif, OMS)

6.5.1.2 Bilan qualité de l’air du département du Val-de-Marne

a) Bilan pour la période 2009-2019

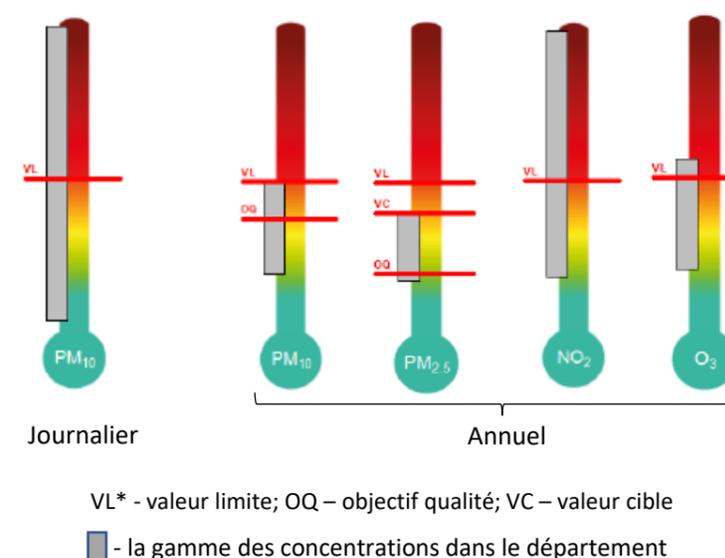
Selon les données du Département du Val-de-Marne, le bilan de la qualité de l’air sur la commune de Champigny-sur-Marne, pour la période 2009 à 2019, montre une amélioration globale de la qualité de l’air. Une baisse des concentrations de certains polluants est observée :

- la concentration des particules fines PM10 et PM2,5 mesurée par la station du fond urbain a diminué de 30% ;
- la concentration de dioxydes d’azote (NO_x) a baissée de 30% au fond urbain et de 10% dans le trafic.

En revanche, une augmentation de 25% des émissions d’ozone O₃ est constatée. Les conditions anticycloniques observées en période estivale ont conduit à des concentrations importantes en ozone.

Le bilan annuel pour l’année 2019 montre que malgré une tendance à la baisse courant les dix dernières années :

- Les émissions journalières des particules fines PM10 restent au-dessus des valeurs limites. La valeur limite annuelle est respectée sur le département ;
- Pour les particules PM2.5, les concentrations mesurées respectent les valeurs limites, mais excèdent toujours l’objectif de qualité, ainsi que les recommandations de l’OMS ;
- La concentration de dioxyde d’azote (NO₂) dépasse largement la valeur limite réglementée, en particulier au niveau des importants axes routiers ;
- Les niveaux d’ozone (O₃) dépassent la valeur cible pour la protection de la santé en 2019, ainsi que les objectifs de qualité.

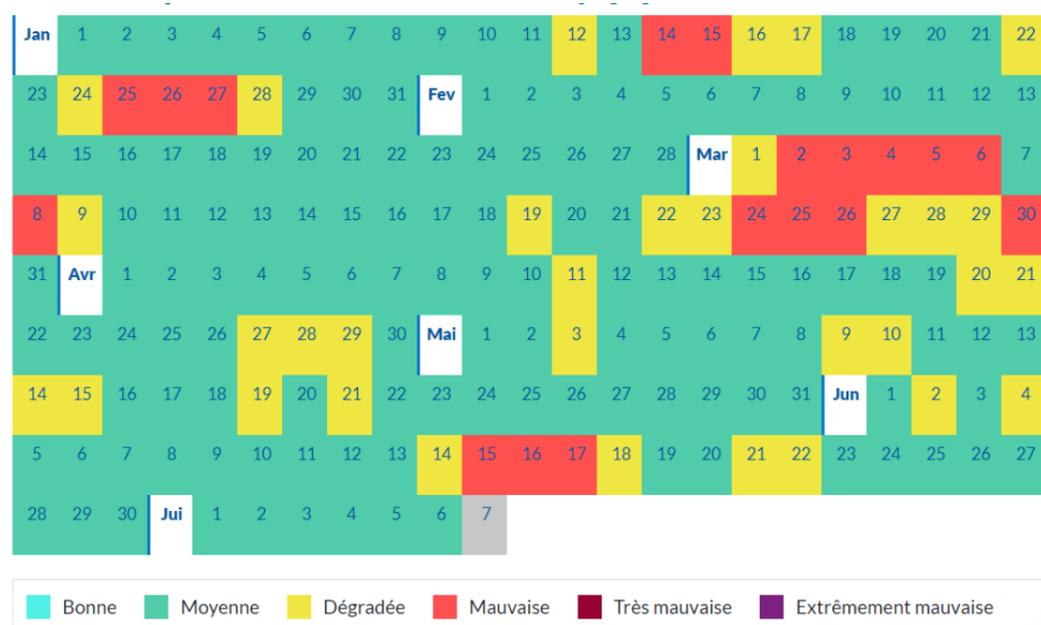


Bilan de la qualité de l’air dans le Val-de-Marne pour l’année 2019 (Source : CD 94).

b) Bilan qualité de l’air en 2022

Le bilan des émissions polluantes en 2022 dans la commune Champigny-sur-Marne peut être dressé à partir de l’indice de la qualité de l’air générale. La qualité de l’air journalière est définie par l’indice ATMO calculé sur l’ensemble des polluants. Chaque polluant a son propre sous-indice défini en fonction de la concentration mesurée et la réglementation appliquée. Le sous-indice le plus dégradé définit l’indice final journalier.

Sur la commune de Champigny-sur-Marne, l’évolution de l’indice journalier calculé sur l’année 2022 est présenté dans le tableau ci-dessous. Depuis janvier 2022, la qualité de l’air reste *Moyenne* sur la commune. La qualité de l’air a été *Mauvaise* durant 19 jours sur les 6 premiers mois de l’année.



Indice de qualité de l’air à Champigny-sur-Marne au 1^{er} semestre 2022 (Source : AirParif)

6.5.1.3 Stations de mesure de la qualité de l’air dans la commune Champigny-sur-Marne

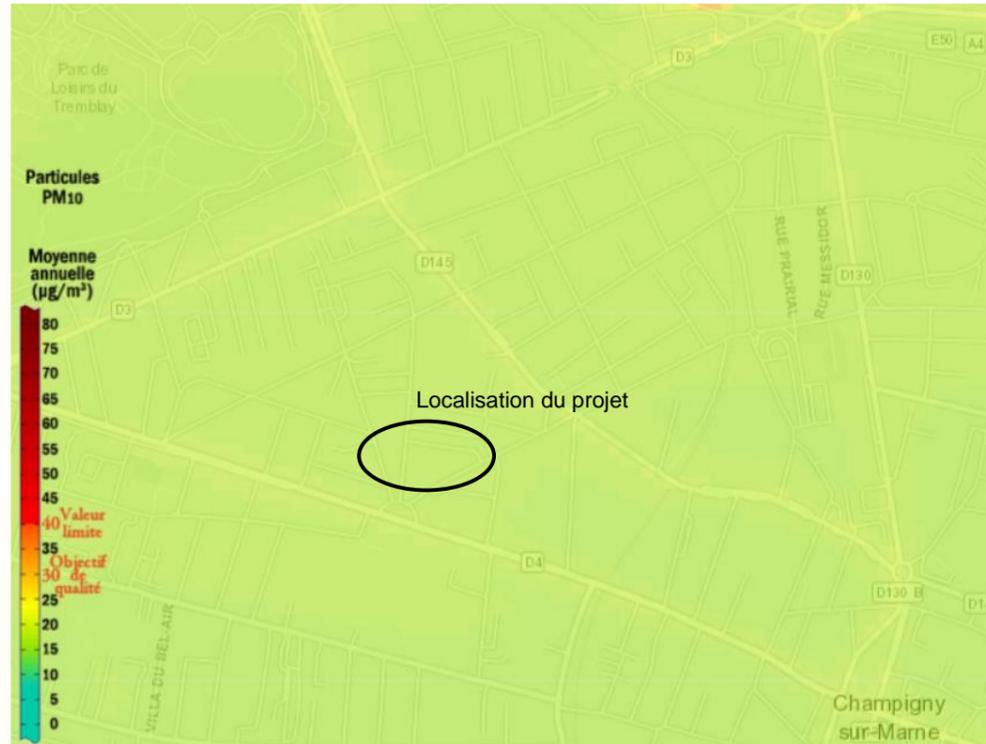
Deux stations de mesure de la qualité de l’air sont installées à Champigny-sur-Marne :

- La première station réalise une mesure permanente de la qualité de l’air du fond urbain ;
- La deuxième station réalise une mesure semi-permanente au niveau du trafic routier, sur la RD4.

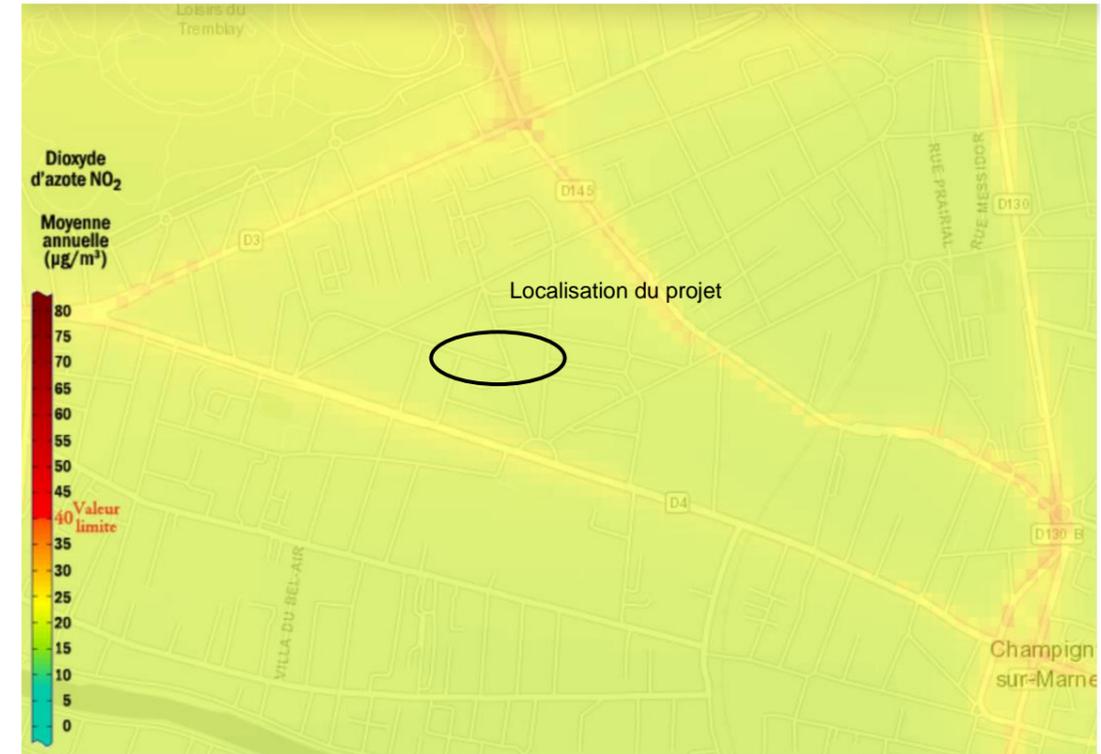


Stations de mesure de la qualité de l’air sur la commune Champigny-sur-Marne (Source : Airparif)

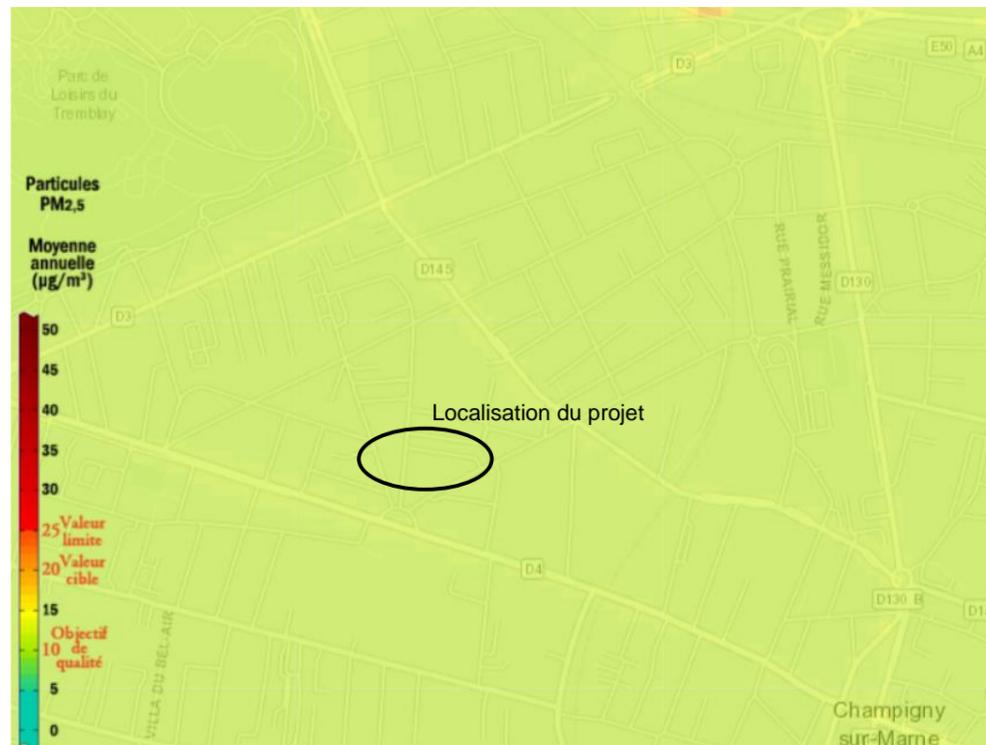
La concentration journalière des particules fines PM10 et la concentration annuelle de dioxyde d’azote dépassent toujours les valeurs limites réglementées. La concentration de l’ozone dans l’atmosphère ne cesse d’augmenter et cela est vrai pour toute la région Ile de France.



Concentrations moyennes annuelles en PM10 mesurées en 2021 (Source : Airparif)



Concentrations moyennes annuelles en NO2 mesurées en 2021 (Source : Airparif)



Concentrations moyennes annuelles en PM2.5 mesurées en 2021 (Source : Airparif)



Concentrations moyennes annuelles en O3 mesurées en 2021 (Source : Airparif)

6.5.1.4 Impacts et mesures sur la qualité de l’air

a) Particules fines

La mise en place du chantier est susceptible de dégrader la qualité de l’air en termes d’émissions de particules fines PM10. Cependant, le nivellement du projet a été étudié pour limiter les mouvements de terre et ainsi limiter les rotations de camions nécessaires. **Il s’agit d’un impact faible et temporaire.**

En phase exploitation, les émissions de PM10 pourront augmenter de manière locale, en fonction du trafic absorbé par les voiries nouvelles.

b) Dioxyde d’azote

Le dioxyde d’azote NO₂ est généré lors d’une combustion. En Ile-de-France, les émissions d’oxydes d’azote (NOx) sont dues en grande majorité au trafic routier (62%) et au secteur résidentiel et tertiaire (31%). Il est également produit dans l’atmosphère à partir des émissions de monoxyde d’azote (NO), sous l’effet de leur transformation chimique en NO₂ (polluant "secondaire"). Les processus de formation du NO₂ sont étroitement liés à la présence d’ozone et d’autres oxydants dans l’air.

Le bilan des émissions NOx dans le secteur du projet montre que la RD4 (avenue Roger Salengro) est responsable en partie de ces émissions. Toutefois, une diminution de la concentration de NOx est observée au fil des années. Ce phénomène peut être lié à plusieurs facteurs, tels que la diminution du trafic routier pendant la pandémie, ou des conditions climatiques.

Le futur chantier de création de la voirie provisoire ne prévoit pas la fermeture de l’axe important RD4. Par conséquent, la déviation du trafic d’axes routiers secondaires vers d’autres axes routiers secondaires ne devrait pas avoir d’impact sur les émissions d’oxydes d’azote.

c) Ozone

L’ozone est un polluant dit « secondaire », qui se forme dans l’atmosphère par la transformation chimique des oxydes d’azote et des COV (Composants Organiques Volatiles) dans des conditions ensoleillées. La formation de l’ozone nécessite un certain temps durant lequel les masses d’air se déplacent.

Compte tenu des mécanismes de formation de l’ozone liés à la présence d’oxydes d’azote, l’impact du chantier et de la phase exploitation de la voirie provisoire sur la dégradation des concentrations de l’ozone est estimé très faible.

6.6. Emissions de gaz à effet de serre

6.6.1. Etat initial

Les émissions de gaz à effet de serre induites par le projet correspondent principalement aux activités liées aux travaux suivants :

- Démolition des voiries existantes au niveau des futurs carrefours avec les rues Taravella, Ferry et boulevard Gabriel Péri (environ 450 m²) ;
- Création de la voirie provisoire (50 m de long et 16 m de large entre les rues Taravella et Jules Ferry ; 145 m de long et 18 m de large entre les rue Jules Ferry et Gabriel Péri) ;
- Démolition de la voirie provisoire (hors espace planté au Nord sur le barreau Est qui sera conservé).

Travaux	Emissions GES (tonnes eq. CO ₂)
Démolition des voiries existantes	4,9*
Création de la voirie provisoire	179,4*
Démolition de la voirie provisoire	31,5
Total :	215,7

*Les facteurs d’émission globaux (empreinte carbone des matériaux et tous activités associées) pris en compte pour chaque type de travaux dans le calcul bilan carbone :

- Emission de GES des travaux de démolition des voiries existantes : 10,8 kg eq CO₂/m² (cf. REX IDFM) ;
- Emission de GES des travaux de création de voirie : 55 kg eq CO₂/m² (cf. Base carbone de l’ADEME) ;
- Emission de GES des travaux de démolition de voirie : 10,8 kg eq CO₂/m² (cf. REX IDFM).

6.6.2. Impacts et mesures

L’impact du projet en termes des émissions de gaz à effet de serre (GES) est généralement lié aux phases de démolition et de construction.

Les mesures de réduction des émissions de gaz à effet de serre à privilégier en phase de chantier sont :

- Le recours à des modes de « transport routier optimisé » : tout type de transport par voie routière utilisant des véhicules dits à énergie alternative (hybride, électrique ou gaz naturel), qui permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre et des pollutions atmosphériques par rapport à des véhicules propulsés à 100% par un moteur à carburant classique (essence et diesel), notamment pour l’évacuation des déblais/déchets et l’approvisionnement en matériaux ;

- L'utilisation de matériaux, produits ou procédés économes en énergie et générant moins d'émissions de GES (matériaux recyclés, enrobés tièdes, ...) ;
- L'optimisation des modes de déplacement des personnels de chantier.

A l'échelle globale du Grand Paris Express, la SGP s'est engagée à recycler au maximum ses matériaux, que ce soit sur les chantiers du GPE, ou sur des chantiers voisins.

6.7. Emissions lumineuses

6.7.1. Etat initial

Le projet est situé dans un secteur où la pollution lumineuse est importante de par sa situation au sein d'une zone urbanisée, avec en particulier la présence d'éclairage public sur les différentes voiries (mâts d'éclairage routier), ainsi que diverses sources telles que la signalisation lumineuse tricolore et l'éclairage des bâtis d'activités économiques, auxquelles s'ajoutent les émissions lumineuses des habitations (logements individuels ou collectifs).

6.7.2. Impacts et mesures

En phase travaux, le chantier induira des nuisances lumineuses liées à l'éclairage de ses installations. Cependant, au vu du contexte du secteur environnant (forte pollution lumineuse déjà présente), l'impact peut être considéré comme faible. Les mesures prévues sont celles habituellement mises en place sur les chantiers : orientation des luminaires en direction des installations et vers le sol, abaissement de la puissance d'éclairage

En phase exploitation, la voirie provisoire sera équipée d'un éclairage. L'entreprise en charge des travaux réalisera une étude d'éclairement pour atteindre l'objectif d'un éclairement moyen de 20 lux, répondant aux impératifs de sécurité de la circulation sur la voie. Le projet prévoit l'implantation des mâts d'éclairage côté Nord, l'éclairage étant orienté vers la chaussée, mais incidemment il sera orienté vers les clôtures du chantier de l'ouvrage d'entonnement, et non vers les habitations riveraines.

Le projet de voirie provisoire n'engendre pas d'impact sur la pollution lumineuse.

6.8. Synthèse des enjeux infrastructures de transport

Thématique	Projet L15 Est initial	Réalisation d’une voirie provisoire
Trafic	<p>Le quartier est traversé par la RD4 (avenue Roger Salengro), axe majeur du département sur lequel circule entre 17 000 et 24 000 véh/jour. C’est la seule voie importante à proximité de la gare. Il n’y a pas de rue qui lui est perpendiculaire.</p> <p>Les rues Taravella, Ferry et le bd Gabriel Péri sont des axes de desserte locale.</p> <p>La desserte par les transports collectifs est assez faible.</p> <p>Enjeu modéré</p>	Enjeu inchangé
Bruit	<p>Aux abords immédiats du projet de L15 Est, l’ambiance sonore est élevée (RD4 ou bd Gabriel Péri) ou modérée (rues Taravella, Ferry, Chénier).</p> <p>Des logements sont présents à proximité du projet. Un bâti sensible est présent à environ 1,5 km de l’emprise du projet d’ouvrage d’entonnement : l’école élémentaire Irène Joliot-Curie.</p> <p>Enjeu modéré</p>	<p>Enjeu inchangé.</p> <p>Le projet de voirie ne concernera pas d’établissement sensible supplémentaire.</p>
Vibrations	<p>Les emprises chantier sont situées à proximité de logements susceptibles de ressentir les vibrations issues des engins.</p> <p>Absence de bâti sensible aux vibrations</p> <p>Enjeu modéré</p>	Enjeu inchangé
Qualité de l’air	<p>La concentration journalière des particules fines PM10 et la concentration annuelle de dioxyde d’azote dépassent toujours les valeurs limites réglementées.</p> <p>Enjeu faible</p>	Enjeu inchangé

Emissions lumineuses	<p>La pollution lumineuse est importante sur la zone d’étude de fait de la proximité de zones urbanisées.</p> <p>Enjeu nul</p>	Enjeu inchangé
----------------------	--	----------------

7. Incidences cumulées avec les autres projets existants ou approuvés

7.1. Identification des projets existants ou connus

La liste des projets recensés sur le territoire de Champigny-sur-Marne a été établie via la consultation des bases suivantes :

- MRAE Ile-de-France pour les projets 2022 ;
- DRIEE pour les projets jusqu'à 2021 ;
- DDT Val-de-Marne pour les projet soumis à autorisation environnementale.

La consultation des bases de données a permis d'identifier plusieurs projets existants ou approuvés sur la commune de Champigny-sur-Marne sur les cinq dernières années :

- Ligne 15 Sud (dont le site de maintenance et de remisage des métros, rue Benoît Frachon), sous maîtrise d'ouvrage SGP ;
- Réorganisation des équipements structurants d'assainissement sur le bassin versant du ru de la Lande, sous maîtrise d'ouvrage CD 94 ;
- Projet de doublet géothermique, dit Champigny-sur-Marne/Rousseau, sous maîtrise d'ouvrage ville de Champigny-sur-Marne (Avis MRAE du 3 septembre 2020) ;
- Projet d'aménagement de l'îlot Jaurès, sous maîtrise d'ouvrage Bouygues Immobilier (Avis MRAE du 10 mars 2017).

7.2. Evaluation des incidences cumulées

Dans le cadre des projets portés par la SGP (ligne 15 Est et Sud), les incidences cumulées ont d'ores et déjà été étudiées dans le cadre des évaluations environnementales des projets. La création de la voirie provisoire n'est pas de nature à engendrer des incidences cumulées complémentaires significatives.

Le projet de création de voirie se positionne au sein du bassin versant du ru de la Lande. La mise en œuvre d'une noue dans le cadre de la création de la voirie permettra de réguler les rejets au réseau d'assainissement. Les incidences cumulées seront ainsi positives avec le projet de réorganisation des équipements structurants d'assainissement de ce bassin versant, permettant de limiter la saturation des réseaux d'assainissement. Toutefois au regard des faibles surfaces de voiries gérées, ces incidences seront très faibles.

Au regard de la nature du projet de doublet géothermique (dont les incidences prévisibles en phase d'exploitation portent principalement sur la consommation de la ressource en eau), le projet de création de voirie n'est pas susceptible d'engendrer des incidences cumulées significatives avec ce projet.

Le projet d'aménagement de l'îlot Jaurès se situe à environ 750 m au Sud-est du projet de création de voirie. Au regard de la distance entre ces deux projets et de la nature des aménagements, les incidences cumulées seront limitées.

8. Conclusion

Les emprises travaux du projet de réalisation d'une voirie provisoire entre les rues Auguste Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri à Champigny-sur-Marne, objet de la demande d'examen au cas-par-cas, s'inscrivent dans leur intégralité au sein des emprises travaux modifiées de la L15 Est.

Ces emprises sont incluses dans la Demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) modificative de la ligne 15 Est, pour laquelle un arrêté interpréfectoral de Déclaration d'Utilité Publique modificative a été obtenu le 2 décembre 2021 (prorogé par arrêté interpréfectoral du 13 janvier 2022), et dont l'enquête publique s'est déroulée du 3 mai au 11 juin 2021.

Les emprises nécessaires au projet de voirie sont également partiellement comprises dans le périmètre présenté dans le dossier de demande d'autorisation (DAE) sur lequel est basé l'arrêté d'autorisation environnementale de la ligne 15 Est de 2019 : le barreau Ouest, entre les rues Taravella et Jules Ferry est localisé dans l'emprise projet du DAE.

Ce projet de voirie provisoire a pour objectif de réduire les impacts engendrés par le projet de Ligne 15 Est, et plus précisément de l'ouvrage d'entonnement au niveau du rond-point Jean-Baptiste Clément, à Champigny-sur-Marne. En effet, il permet de rétablir des itinéraires de circulation pour les véhicules, cycles et piétons, ainsi que de reconstituer une partie de l'offre de stationnement impactée par les emprises chantier du futur ouvrage d'entonnement.

Ce projet est conçu de manière à ne pas engendrer d'impact environnemental supplémentaire sur le secteur.

Les principaux enjeux environnementaux de la création de la voirie provisoire sont repris ci-après.

Milieu naturel

La création de la voirie provisoire projet implique des opérations de débroussaillage, de décapage et de terrassement.

Les inventaires écologiques ont permis d'identifier à l'échelle de l'ouvrage d'entonnement la présence de plusieurs espèces protégées et plus particulièrement la présence du Verdier d'Europe, espèce à enjeu fort, nicheur possible notamment dans le jardin résidentiel mais hors emprise du projet de voirie provisoire. Une espèce de chiroptère est potentiellement présente sur site. Les enjeux sont cependant faibles au niveau de l'emprise du projet de voirie compte tenu des fonctionnalités d'habitat.

Le projet de création de voirie provisoire nécessite la destruction d'environ 244 m² d'espace de reproduction et de repos pour les espèces du cortège des milieux boisés, parc et jardins, situé au niveau du barreau Ouest de la voirie provisoire. Cependant cet espace était déjà impacté dans le projet initialement présenté dans le dossier de demande d'autorisation environnementale. Les impacts nouveaux par rapport au projet initialement autorisé sont principalement liés au débroussaillage, au décapage des premières couches de sol, ainsi qu'à la présence d'espèces végétales exotiques envahissantes sur les emprises du barreau Est.

Les principales mesures de réduction sont les suivantes :

- Adaptation du calendrier de travaux ;
- Prise en compte des espèces invasives et traitement adapté.

L'ensemble des modifications apportées au projet au niveau de l'entonnement Jean-Baptiste Clément, dont la création de la voirie provisoire, seront portées à la connaissance des services de l'Etat dans le cadre de la procédure requise.

Ainsi, le projet de création de voirie provisoire n'engendre pas d'impact supplémentaire significatif par rapport au projet modifié de la Ligne 15 Est présenté dans le dossier de demande de DUP modificative.

Milieu physique

Le projet de voirie provisoire modifie les conditions de gestions des eaux pluviales.

Cependant, les surfaces à prendre en compte pour la gestion des eaux pluviales ont déjà été présentées dans le dossier de demande de DUP modificative, dans l'étude d'impact actualisé pour celle-ci, en tant qu'emprises chantier. Le projet de voirie provisoire a été conçu de manière à limiter les surfaces imperméabilisées.

Le projet n'aura qu'une incidence faible sur les rejets d'eaux et leur gestion. La noue, les espaces enherbés et les avaloirs mis en place permettront de gérer les ruissellements. Un porter à connaissance relatif à l'ensemble des modifications apportées au projet au niveau de l'entonnement Jean-Baptiste Clément, dont les modifications relatives à la gestion des eaux pluviales, sera déposé après l'instruction du cas par cas et tiendra compte du projet de voirie provisoire.

Le projet de création de voirie provisoire intègre dans sa conception les mesures nécessaires à la gestion des eaux de ruissellements, conformément à la réglementation en vigueur, et approuvées par la ville de Champigny-sur-Marne.

Conditions de trafic

La voirie provisoire permettra de rétablir un itinéraire de circulation impacté par l'emprise de l'ouvrage d'entonnement. Il permettra également de restituer 39 places sur les 63 places condamnées par l'emprise chantier. Son usage par les poids-lourds desservant le chantier sera proscrite.

Le projet de création de voirie provisoire constitue une mesure de réduction de l'impact du projet de Ligne 15 Est en termes de circulation et de stationnement.

Environnement sonore

La phase travaux nécessitera l'utilisation d'engins de chantier bruyant dans une ambiance sonore modérée avec des habitations à proximité. Aucun établissement sensible supplémentaire par rapport au projet initial n'est concerné par le projet de voirie provisoire. Des mesures de réduction d'impact, notamment d'organisation du chantier, et de suivi, seront mises en œuvre, suivant les dispositions déjà définies dans le cadre du projet de Ligne 15 Est.

Certaines phases de travaux auront un impact fort sur l'ambiance sonore et augmenteront l'impact sonore du projet de la Ligne 15 Est sur un nombre limité d'habitations et sur une période limitée dans le temps. Néanmoins, ces habitations devaient d'ores et déjà être impactées par la présence du chantier de l'ouvrage d'entonnement comme prévu dans le dossier initial d'autorisation environnemental.

En phase exploitation, compte tenu des trafics prévus, les niveaux sonores attendus en façade pour la contribution de la voie provisoire projetée n'engendreront aucun dépassement des seuils réglementaires qui s'imposent à une voie nouvelle.

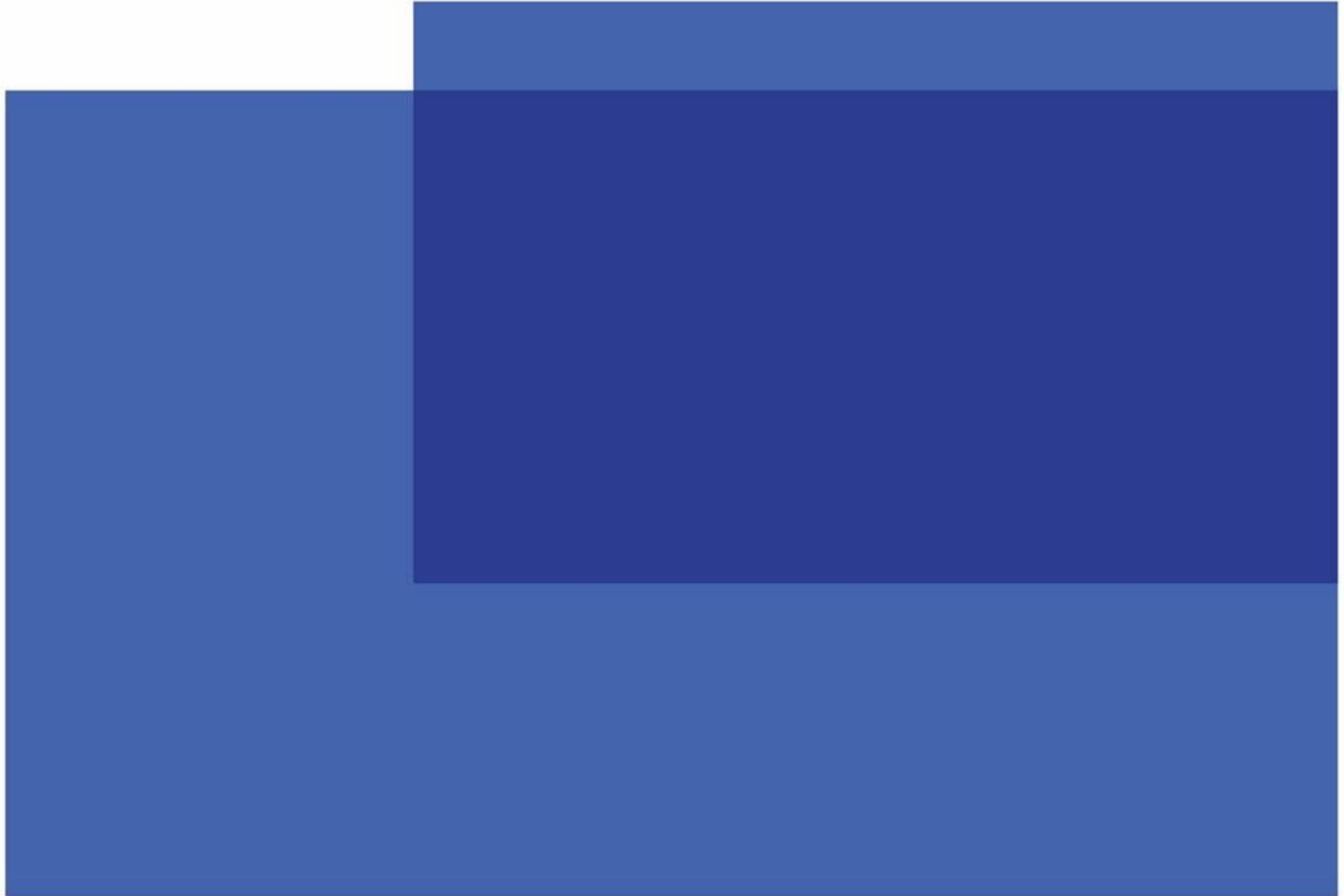
Autoévaluation

La création de la voirie provisoire reliant les rues Auguste Taravella, Jules Ferry et le boulevard Gabriel Péri n'engendre pas d'impacts supplémentaires significatifs par rapport au projet de Ligne 15 Est, tel que présenté dans le dossier de demande de DUP modificative soumis à enquête publique du 3 mai au 11 juin 2021.

A contrario, il permet de réduire certains impacts prévus en phase chantier pour la réalisation de l'ouvrage d'entonnement Jean-Baptiste Clément, conformément aux engagements pris par le maître d'ouvrage dans l'étude d'impact du projet (création d'itinéraire de déviation et reconstitution de places de stationnement à proximité lorsque des surfaces suffisantes le permettent).

Des mesures de réduction des impacts sont définies et seront mises en œuvre comme présenté dans cette notice.

Après analyse des impacts potentiels du projet, une évaluation environnementale de ce projet de création de voirie provisoire n'apparaît pas nécessaire, compte tenu de son absence d'impact significatif sur l'environnement.



Société du Grand Paris
Immeuble « Le Moods »
2 Mail de la Petite Espagne,
CS10011, 93212 La Plaine Saint-Denis

www.societedugrandparis.fr