



BUS **EVE** NOUVELLE LIGNE
Esbly > Val d'Europe

Schéma de Principe

Projet de ligne entre Esbly et Val d'Europe
via Marne-la-Vallée – Chessy

Version soumise au Conseil d'Ile-de-France Mobilités du 11 février 2021



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	3	2. Perspectives d'évolution de l'urbanisation.....	45
PREAMBULE	7	2.1. Les schémas directeurs et plans locaux d'urbanisme	45
Chapitre I : Historique	8	2.2. Les projets urbains du territoire concerné.....	48
1. Inscription dans les documents de planification et de contractualisation	9	2.3. Perspectives d'évolution de la population et des emplois.....	57
1.1. Document de planification.....	9	3. Contexte transport.....	58
1.2. Document de contractualisation	13	3.1. Le réseau routier	58
2. Genèse du projet de TCSP EVE (2007-2015)	14	3.2. Le réseau de transports en communs actuel et projeté	69
2.1. Chronologie sommaire.....	14	3.3. Modes actifs	82
2.2. Premières études (2008 et 2011)	14	4. Les déplacements actuels.....	87
2.3. Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP, 2014-2015).....	17	4.1. Migrations alternantes domicile – travail.....	87
2.4. Concertation préalable	17	4.2. Migrations alternantes domicile-études	91
2.5. Etudes de Schéma de principe (2017-2020) : mise au point du programme du projet de TCSP EVE dans la perspective d'une enquête publique	22	5. Analyse des dysfonctionnements et des besoins de la zone d'étude	94
2.6. Les étapes à venir.....	23	Chapitre III : Objectifs du projet.....	95
2.7. Synthèse chronologique des différentes étapes du projet de TCSP EVE avant l'adoption du Schéma de Principe par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités	24	1. Objectif du projet.....	96
Chapitre II : Diagnostic du territoire	25	2. Contraintes et exigences spécifiques du projet	96
1. Présentation du secteur d'étude.....	26	2.1. Contraintes et exigences socio-économiques de desserte	96
1.1. Le secteur d'étude	26	2.2. Contraintes et exigences fonctionnelles, de correspondances et de qualité de service.....	96
1.2. Analyse de la situation actuelle du territoire.....	28	2.3. Contraintes et exigences techniques et d'insertion.....	97
		2.4. Contraintes et exigences d'articulation avec les projets connexes	98
		2.5. Contraintes et exigences d'intégration dans le paysage	98
		2.6. Compatibilité avec les orientations et prescriptions/ réglementations des documents de planification et documents d'urbanisme.....	99

2.7. Contraintes et exigences économiques et de planning.....	99	4.5. Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT)	183
2.8. Contraintes et exigences environnementales	99	4.6. Priorité aux carrefours.....	183
Chapitre IV : Description du projet	101	4.7. Stations.....	184
1. Présentation générale du projet	102	4.8. Aménagements des espaces publics	186
1.1. Situation et description générale du projet.....	102	4.9. Projets connexes	188
1.2. Caractéristiques principales	102	5. Ouvrages.....	189
2. Justification du parti d'aménagement retenu	108	5.1. Ouvrages d'art existants.....	190
2.1. Choix du mode et du régime d'exploitation (TZEN ou TCSP)....	108	5.2. Ouvrages d'art projetés.....	195
2.2. Choix du matériel roulant	109	6. Organisation et durée des travaux	202
2.3. Choix du tracé et des terminus	110	6.1. Travaux préparatoires et réseaux.....	202
3. Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers	111	6.2. Travaux de voirie, de plateforme et des ouvrages	203
.....		6.3. Travaux d'équipements et finitions.....	203
3.1. Présentation des secteurs.....	111	6.4. Essais	203
3.2. Typologies d'insertion du site propre du TCSP EVE	112	6.5. Utilisation temporaire de terrains.....	204
3.3. Présentation du périmètre d'intervention (ou « périmètre		6.6. Approvisionnement du chantier et évacuation des déblais.....	204
opérationnel » du projet).....	113	6.7. Exploitation sur chantier / pendant chantier	204
3.4. Secteur 1 : « Val d'Europe »	115	7. Inscription dans le système global de déplacement	205
3.5. Secteur 2 « Intraring ».....	122	7.1. Organisation multimodale du système de transport collectif..	205
3.6. Secteur 3 : « RD5d ».....	139	7.2. Organisation de la circulation routière et du stationnement...	205
3.7. Secteur 4 : « Esbly – Coupvray »	146	7.3. Organisation des itinéraires cyclables	210
3.8. Concept de la trame paysagère	156	7.4. Organisation des itinéraires piétons.....	212
3.9. Site de maintenance et de remisage (SMR).....	158	8. Compatibilité du projet.....	213
3.10. Variantes étudiées	160	8.1. Compatibilité avec les documents cadres (plans, schémas,	
4. Dispositions techniques retenues	179	programmes)	213
4.1. Plateforme	179	8.2. Compatibilité avec les documents d'urbanisme opposables....	213
4.2. Revêtement.....	180	8.3. Compatibilité avec le bilan de la concertation préalable	214
4.3. Assainissement.....	181	8.4. Compatibilité avec les objectifs du projet	214
4.4. Conception des carrefours.....	182		

Chapitre V : Impacts du projet.....	215		
1. Préambule – Objet de l'étude d'impact	216		
2. Définition et justification des zones d'étude de l'étude d'impact.....	216		
3. Etat initial (synthèse par thématique)	217		
4. Impacts et présentation des mesures associées.....	230		
4.1. Préambule	230		
4.2. Évaluation générale des impacts de la phase travaux et mesures d'insertion	231		
5. Modalités de suivi et coût des mesures	264		
5.1. 5. Modalités de suivi des mesures	264		
5.2. Estimation des dépenses correspondantes aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation	280		
6. Synthèse des effets cumulés du projet avec d'autres projets.....	282		
6.1. Cadre et définitions.....	282		
6.2. Projets présentant des effets cumulés avec le TCSP EVE	283		
7. Coûts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques	305		
7.1. Bilan socio-économique monétarisé du projet de TCSP EVE....	305		
7.2. Monétarisation et analyse des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre	307		
1.1. Cadrage	307		
1.2. Synthèse.....	307		
7.3. Externalités non monétarisées	307		
7.4. Evaluation des émissions de gaz à effet de serre liées à la réalisation du projet de TCSP EVE.....	307		
8. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, schémas et programmes	308		
9. Incidences sur les sites Natura 2000	310		
10. Méthodes et difficultés rencontrées	311		
11. Auteurs des études	312		
11.1. Auteurs du Schéma de Principe et de l'étude d'impact.....	312		
11.2. Auteurs des études spécifiques.....	313		
Chapitre VI : Management et calendrier du projet.....	314		
1. Organisation	315		
1.1. Identification des différentes parties	315		
1.2. Organisation de la phase schéma de principe et du dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP)	316		
2. Planification.....	316		
2.1. Calendrier de l'opération	316		
2.2. Etapes clés du projet	316		
Chapitre VII : Économie du projet	318		
1. Coût de réalisation.....	319		
1.1. Présentation synthétique des coûts d'investissement.....	319		
1.2. Présentation détaillée des coûts	321		
Chapitre VIII : Financement du projet	324		
Plan de financement	325		
Chapitre IX : Évaluation de l'intérêt socio-économique du projet ..	326		
1. Hypothèses retenues pour la modélisation	327		
1.1. Hypothèses de développement humain et économique.....	327		
1.2. Hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs	328		
2. Prévisions de fréquentation du TCSP EVE.....	328		
2.1. Méthode.....	328		
2.2. Hypothèses	328		
2.3. Résultats des prévisions de trafic	330		
3. Impact du projet sur la mobilité et les conditions de déplacement	332		
3.1. Exemples de trajets facilités par le TCSP EVE	332		
3.2. Gain de temps permis par le projet.....	333		

3.3. Report de la voiture vers les transports collectifs lié au projet de TCSP EVE	333
4. Evaluation socio-économique	333
4.1. Méthode	333
4.2. Bilan socio-économique monétarisé du projet de TCSP EVE....	335
LISTE DES ABREVIATIONS	337
LISTE DES FIGURES.....	338
Liste des figures.....	338
Liste des tableaux.....	343

PREAMBULE

QU'EST-CE-QUE LE SCHEMA DE PRINCIPE (SDP) ?

L'objectif du **Schéma de Principe (SdP)** réalisé par Île-de-France Mobilités (ex-STIF depuis 2017), l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, est d'arrêter le programme fonctionnel du projet de ligne de transport en site propre entre Esbly et le Val d'Europe via Marne-la-Vallée – Chessy, « TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) », ainsi que son planning et son coût.

Il fait suite au **Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)** qui avait pour objectif de présenter l'ensemble des éléments permettant **d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet**. Il intègre les enseignements issus de la concertation préalable.

Le DOCP a été approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France du 11 février 2015, et a été le support d'une concertation préalable qui s'est tenue du 11 mai au 26 juin 2015.

Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France le 7 octobre 2015.

LES ACTEURS/PARTENAIRES DU PROJET

Île-de-France Mobilités a piloté les études techniques préliminaires du projet de ligne de transport en site propre entre Esbly et le Val d'Europe via Marne-la-Vallée – Chessy, « TCSP EVE », et a réalisé le présent schéma de Principe, ainsi que le dossier d'Enquête Publique associé au projet, avec la participation des différents acteurs du pôle.

Les partenaires du projet sont :

- l'État ;
- la Région Île-de-France (RIF) ;
- le Département de Seine-et-Marne (CD 77) ;
- les collectivités locales concernées par le projet de TCSP EVE :
 - les neuf communes directement concernées par le projet : Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Chessy, Serris, Montévrain, Jossigny, et Bailly-Romainvilliers ;
 - les deux intercommunalités du territoire concerné :
 - la communauté d'agglomération Val d'Europe Agglomération (VEA) ;
 - la Communauté d'agglomération Marne et Gondoire (CAMG).
- les Établissements publics d'aménagement de Marne-la-Vallée (EPAMarne/EPAFrance) ;
- le Syndicat intercommunal des transports des zones III et IV de Marne-la-Vallée (SIT) ;
- SNCF-Réseau ;
- la société EURODISNEY SAS ;
- Ports de Paris Seine Normandie (HAROPA) ;
- Voies Navigables de France (VNF) ;
- les exploitants des transports collectifs routiers ;
- le collègue Louis Braille d'Esbly ;
- Grand Hôpital de l'Est Francilien (GHEF), gestionnaire de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée ;
- la coopérative agricole VALFRANCE.

Les études préliminaires permettant la rédaction du présent Schéma de Principe ont été financées dans le cadre du Contrat Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020. L'État et la Région financent 70% du montant total des études (l'État finançant 21% et la Région Île-de-France 49%) et le Département de Seine-et-Marne 30 %.



NOUVELLE LIGNE
Esbly > Val d'Europe

Chapitre I : Historique

Le projet de ligne de transport en site propre entre Esbly et le Val d'Europe via Marne-la-Vallée – Chessy, « TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) » est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France et au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France.

Il vise à relier la gare d'Esbly, située dans le centre-ville d'Esbly, au centre urbain du Val d'Europe, en passant par le pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy. Il desservira les communes d'Esbly, Coupvray, Chessy, Montry, Magny-le-Hongre, Montévrain, Serris et Jossigny.

Il répond à l'objectif d'offrir une liaison performante entre la ligne P du réseau Transilien et la ligne A du RER, et à la demande de déplacements entre les bassins de vie de Meaux et de Marne-la-Vallée.

Il vise également à accompagner l'important développement urbain du territoire attendu dans les prochaines années, avec notamment un fort développement économique et démographique à venir pour la quasi-totalité des villes traversées et en particulier de nombreux projets urbains / ZAC¹ programmés sur le territoire concerné (cf. *Chapitre II. Diagnostic du territoire / partie 2. Perspectives d'évolution de l'urbanisation / 2.2. Les projets urbains du territoire concerné*). Le projet de TCSP traversera notamment un certain nombre de ces secteurs en mutation.

L'opportunité d'étudier une ligne de TCSP reliant Esbly et le Val d'Europe via Chessy a été identifiée depuis 2007, dans de nombreuses études et documents de planification et de contractualisation.

1. Inscription dans les documents de planification et de contractualisation

L'opportunité d'étudier une ligne de TCSP reliant Esbly et le Val d'Europe via Chessy est inscrite dans les documents de planification et de contractualisation régionaux.

¹ ZAC : Zones d'Aménagement Concerté

1.1. Document de planification

1.1.1. 2008 : Plan Local Des Déplacements des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée

PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS DES SECTEURS 3 ET 4 DE MARNE-LA-VALLEE

Le Plan Local des Déplacements (PLD) traite des déplacements tout mode (en bus, en train, en voiture, à pied ou à vélo).

Il décline à l'échelle locale le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) qui a défini les orientations régionales en matière de déplacements :

- diminution du trafic automobile ;
- augmentation de la part des déplacements en transports collectifs ;
- augmentation de la part des déplacements effectués à pied ;
- augmentation du nombre de déplacements à vélo ;

Il définit les actions prioritaires et les aménagements qui seront engagés dans les années à venir pour faciliter les déplacements de tous.

C'est donc un outil de planification et de coordination des différentes politiques.

Piloté par le Syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes (SIT), le PLD a été approuvé en février 2008 après enquête publique.

Le périmètre du Plan Local des Déplacements est celui constitué par les collectivités adhérentes au Syndicat des Transports. Il a été validé par arrêté préfectoral en Octobre 2001.

Le projet du TCSP EVE est inscrit dans le PLD de 2008.

Le Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée révisé actuellement le Plan Local de Déplacements. Le PLD s'appuie en effet sur l'image du territoire au moment de son élaboration or celui-ci évolue au fur et à mesure des projets et des évolutions des contextes économiques et politiques. L'évaluation du PLD est donc l'occasion de tenir compte des évolutions et de les intégrer aux enjeux de la révision du document. Le territoire du SIT est tout particulièrement impacté par ces évolutions. Les croissances démographiques et économiques depuis 2008 sont très importantes sur ce territoire qui comporte d'importantes réserves foncières rares dans le bassin francilien. Le territoire du SIT est en pleine urbanisation et donc en perpétuelle évolution.

Pour ce faire, l'évaluation du précédent PLD a été réalisée. Cette évaluation met en lumière les réussites et les échecs du PLD 2008. Ainsi, le futur document pourra s'appuyer sur les actions ayant fonctionné et améliorer les démarches qui ont eu du mal à se concrétiser. L'évaluation du PLD est aussi l'occasion de relancer les échanges entre les partenaires du territoire et d'amorcer une dynamique qui permettra de faire émerger des premières réflexions nécessaires à l'élaboration du nouveau document.

Le bilan du PLD fait entre autres émerger pour l'objectif n°1 « *Faire des transports publics une véritable priorité* » le fait que parmi les nombreuses opportunités de TCSP identifiés dans le PLD de 2008, un seul projet est pour le moment en cours de concrétisation, le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE).

1.1.2. 2012 : Inscription au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)

PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS D'ILE-DE-FRANCE

Approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France par délibération du 19 juin 2014, le Plan des Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport. Son objectif principal est d'orienter la demande de déplacements et de proposer des solutions adaptées pour l'ensemble de la chaîne des déplacements.

Le PDUIF procède à une hiérarchisation des lignes de transport afin de permettre une meilleure lisibilité des services de transport collectif (selon qu'il s'agit d'une offre structurante ou locale).

Le PDUIF vise un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie, tout en tenant compte des contraintes financières.

Il fixe le cadre de la politique de mobilité pour l'ensemble de la région Île-de-France. Il définit, à l'horizon 2020, les objectifs et les actions à mettre en œuvre pour les déplacements tant des personnes que des biens.

La ligne de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe est identifiée dans le PDUIF en tant que liaison de transport structurante de surface, plus précisément en tant que ligne T Zen potentielle. Il est inscrit à l'action 2.3 « Tramway et T Zen : une offre de transport structurante ».

Le T Zen est un mode de transport imaginé et mis en œuvre par Île-de-France Mobilités qui circule sur une voie de circulation dédiée (site propre), bénéficie d'un système de priorité aux feux et est exploité avec des véhicules modernes au design innovant, entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Cinq projets de lignes de TZEN ont émergé en Ile-de-France à l'heure actuelle, une ligne a été mise en service (T Zen 1 en 2011), quatre sont en projet actuellement (T Zen 2, T Zen 3, T Zen 4, et T Zen 5).

Seize autres lignes sont également en cours d'étude pour accueillir une nouvelle ligne de ce type, dont la liaison « Esbly – Chessy – Serris » (ou « Esbly - Chessy – Val d'Europe » - EVE).

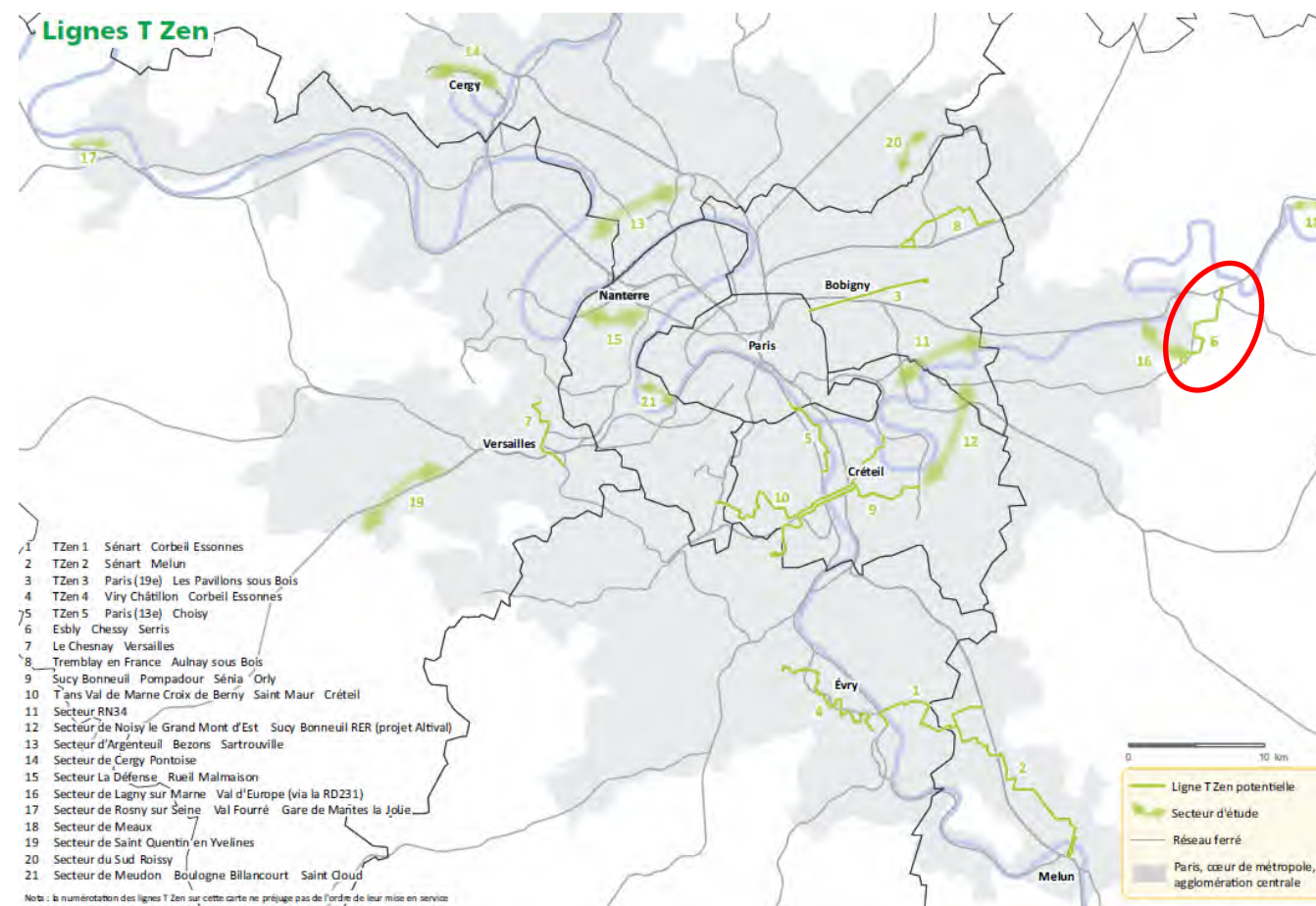


Figure 1 : Projets de T Zen inscrits au projet de PDUIF (SOURCE : STIF)

1.1.3. 2013 : Inscription au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Le Schéma Directeur Régional d'Île-de-France est le document de planification d'urbanisme à l'échelle régionale.

Le SDRIF a notamment pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, pour coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. Les autres documents d'urbanisme (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme, cartes communales ou documents en tenant lieu) doivent être compatibles avec le SDRIF.

Le nouveau Schéma Directeur de la Région Île-de-France a été approuvé par l'État par décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal Officiel.

Cette publication fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre par le conseil d'État, sur le projet adopté par le Conseil régional le 18 octobre.

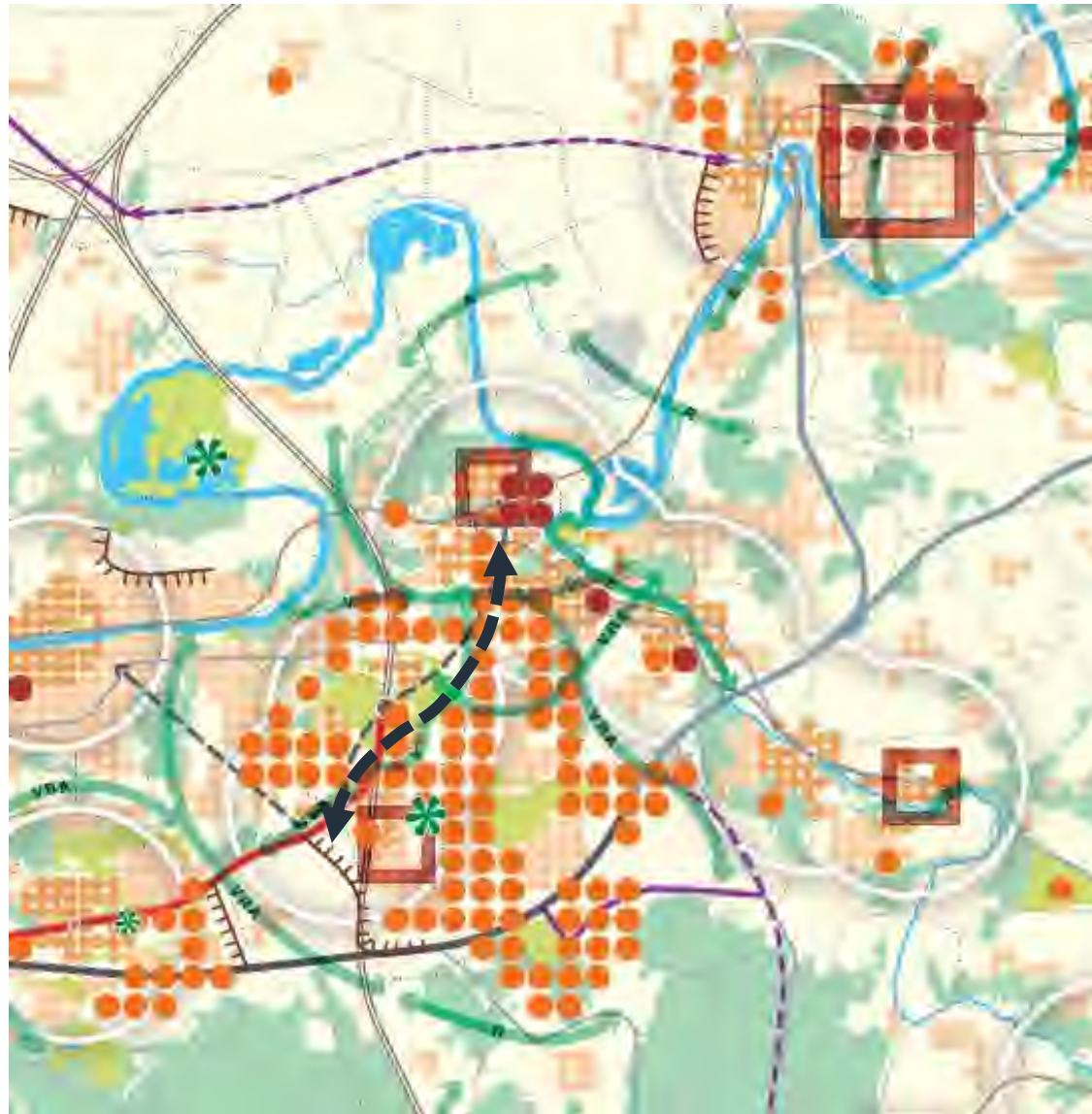
Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France a été mis en compatibilité par arrêté préfectoral n°2019-1904 du 15 juillet 2019. Cette mise en compatibilité porte sur la prise en compte du projet d'aménagement « Cluster des Médias » qui accueillera temporairement le village des Médias et deux sites de compétition pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024.

Adopté par la délibération du Conseil Régional d'Île-de-France n°CR97-13 du 18 octobre 2013, approuvé par le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 après avis du Conseil d'État, et mis en compatibilité par arrêté préfectoral n°2019-1904 du 15 juillet 2019, le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) identifie le secteur de Marne-la-Vallée comme centralité régionale dotée d'une vocation économique affirmée. En tant que telle, le territoire de la ville nouvelle doit faire l'objet d'une attention particulière dans une logique de rééquilibrage.

Dans le contexte d'un étalement urbain maîtrisé, le pôle de Marne-la-Vallée devra par ailleurs former un pôle dont l'urbanisation sera exemplaire, c'est-à-dire qu'elle devra garantir l'équilibre des espaces urbanisés et des espaces naturels. Enfin, en tant que centralité métropolitaine, le pôle de Marne-la-Vallée – Meaux devra voir se développer des lignes de transport collectif en site propre sur les axes de concentration de flux, là où les trafics attendus aujourd'hui sont importants et où les difficultés de circulation le justifient.

Le SDRIF identifie le Val d'Europe comme l'un des pôles structurants de l'agglomération de Marne-la-Vallée participant à la redynamisation de l'est francilien. Le développement se fera en priorité à proximité des gares et les aménagements devront favoriser une densité plus importante le long du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE).

Cette ligne figure en tant que principe de liaison sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. En tant que telle, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements. Le projet de TCSP EVE est inscrit au SDRIF dans la liste des projets de TCSP à réaliser avant 2030.



○ Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

□ Pôle de centralité à conforter

Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- ▣ Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- ▬ Les fronts urbains d'intérêt régional
- Les espaces agricoles
- Les espaces boisés et les espaces naturels
- Les espaces verts et les espaces de loisirs
- * * Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités
Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
- Le fleuve et les espaces en eau

↔ Principe de liaison du TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE)

Figure 2 : Extrait de la carte de destination générale du territoire sur le secteur de Marne-la-Vallée (SOURCE : SDRIF)

	Existant	Projet / sous-projet	Projet / sous-projet
Niveau de desserte national et international	—	—	—
Niveau de desserte métropolitain	<ul style="list-style-type: none"> — Réseau TER — RER A — RER B — RER C — RER D — RER E 	<ul style="list-style-type: none"> — Nouveau Grand Paris — ligne de métro — métro 	↔
Niveau de desserte territoriale	—	—	—
Gare terminale / station de métro (Grand Paris)	●	●	●
Gare TER	●	●	●

1.2. Document de contractualisation

1.2.1. 2007 : Contrat de Projet Région-Département (CPRD, 2007–2013)

Le contrat de Projet Région-Département (CPRD) 2007–2013 signé entre le conseil Régional d’Île-de-France et le Conseil Général de Seine-et-Marne (devenu Département de Seine-et-Marne) a identifié le TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) comme projet structurant pouvant être financé en partie sur les crédits consacrés par le Contrat de Plan Etat-Région 2007–2013 aux territoires dits d’intérêt régional et national.

1.2.2. 2010 : Projet d’Intérêt Général (PIG) au secteur IV de Marne-la-Vallée et aux projets Eurodisney² et Villages Nature de l’État

Dans le cadre des avenants n°8 (septembre 2010) et n°9 (octobre 2020) de la convention signée entre l’État, la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne d’une part et la société « The Walt Disney Company » d’autre part, le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée doit connaître d’importants développements liés aux projets d’extension d’Eurodisney (aujourd’hui Disneyland Paris).

L’État, par le biais de l’EPA France, a édité un Programme d’Intérêt Général (PIG) pour le territoire qui intègre l’ensemble des projets de développement en présence sur le territoire.

En terme d’aménagement du territoire, la convention fixe plusieurs objectifs, parmi lesquels :

- « l’accueil de population nouvelles dans le cadre d’un développement urbain à taille humaine et de respect de la mixité sociale » ;
- la promotion du Val d’Europe « comme pôle de développement économique majeur pour l’est francilien en encourageant la diversification de ses activités et l’implantation d’entreprises à rayonnement national et international » en synergie avec les ambitions touristiques ;
- la programmation de « l’implantation de grands équipements de superstructure au Val d’Europe, en particulier dans le domaine de l’enseignement supérieur, de la culture, du sport et de la formation professionnelle ».

Le PIG comporte au point 4 l’engagement de développer une desserte multimodale facilitant la mobilité à toutes les échelles du territoire. Dans ce cadre, le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) est compris à l’alinéa 5 du point 4.1 concernant la mise en place de transports en commun capacitaires en direction du troisième parc, de villages nature et de l’agglomération de Meaux. Il y est précisé que « la desserte multimodale du Val d’Europe doit faciliter la mobilité qui est à la fois facteur de compétitivité à l’échelle métropolitaine et européenne et facteur de solidarité à l’échelle locale. »

1.2.3. 2009/2013 : Plan de mobilisation pour les transports sur la période dans le cadre du Nouveau Grand Paris

Le Plan de Mobilisation pour les transports en Ile-de-France, initié en 2009 par la Région et les départements d’Île-de-France, doit permettre à la fois de remettre à niveau le réseau de transports existant, d’améliorer sa fiabilité au quotidien, et de réaliser les infrastructures nécessaires au développement de la région capitale.

Le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) figure parmi les opérations du plan de mobilisation à poursuivre dans le cadre du programme des bus en site propre / BHNS arrêtées dans le protocole Etat- Région.

Le Nouveau Grand Paris, engagé en 2013, est l’ambitieux projet de modernisation et de développement des transports d’Île-de-France.

Il vise à améliorer les déplacements de tous les Franciliens et renforcer l’attractivité des zones en fort développement, en articulant de manière cohérente les besoins de modernisation et d’extension du réseau existant, ainsi que la création de nouvelles lignes de métro automatique. Il identifie notamment le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) en tant que projet de création d’une ligne de bus en site propre permettant notamment le rabattement vers des lignes existantes (RER A et ligne P du réseau Transilien).

Le protocole relatif à la mise en œuvre du Plan de Mobilisation pour les transports dans le cadre du Nouveau Grand Paris a été signé le 19 juin 2013 entre l’Etat et la Région Île-de-France pour la période 2013-2017. Un autre protocole a été signé le 27 juin 2016, entre l’Etat et la Région Île-de-France, sur le financement pérenne du système de transports publics franciliens.

1.2.4. 2015 : Contrat de Plan Etat-Région (CPER, 2015 – 2020 prorogé)

Le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) figure parmi les opérations mentionnées dans le Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, prorogé, signé par l’Etat et la Région le 9 juillet 2015.

Ce 6^{ème} contrat de plan prévoit 7,3 milliards d’euros d’investissement publics d’ici 2020, dont une enveloppe de 420 M€ pour les projets de Tzen, BHNS et autres TCSP identifiés.

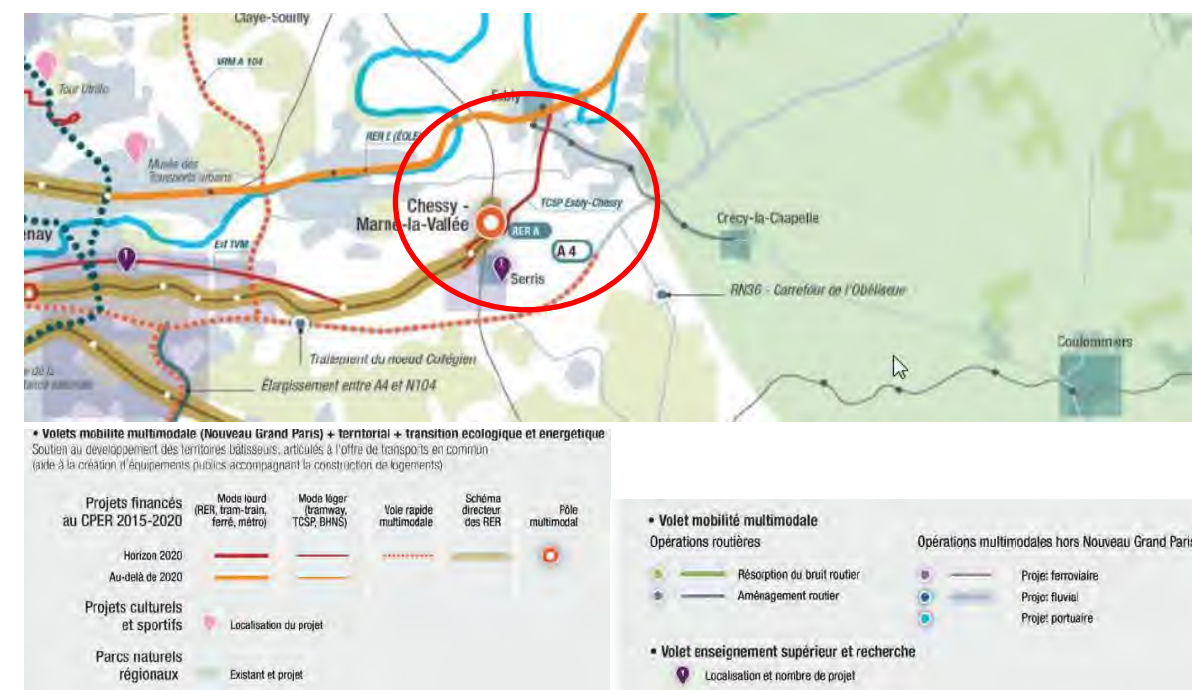


Figure 3 : Contrat de plan Etat Région 2015-2020 - Zoom sur la zone d’étude (SOURCE : INSTITUT PARIS REGION)

² Aujourd’hui Disneyland Paris

2. Genèse du projet de TCSP EVE (2007-2015)

2.1. Chronologie sommaire

L'opportunité d'étudier une ligne de TCSP a été identifiée depuis 2007, dans de nombreuses études et documents de planification et de contractualisation.

Année	Étape du projet
2007	Adoption du Contrat de Projet Région-Département (CPRD) 2007-2013
2008	Étude STIF de la desserte en TCSP des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée
2010	Programme d'Intérêt Général au secteur IV de Marne-la-Vallée, porté par l'État (avenant n°8) - Avenant n°9 en octobre 2020
2011	Étude STIF d'identification d'un schéma cohérent de desserte du secteur IV de Marne-la-Vallée en TCSP à l'horizon 2030
2012	Adoption du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF)
2013	Adoption du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) - mise en comptabilité en juillet 2019
2013	Plan de mobilisation pour les transports sur la période dans le cadre du Nouveau Grand Paris
2015	Adoption du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015 – 2020 (prorogé)

Tableau 1 : Chronologie des décisions administratives et des études liées au TCSP Esbly - Val d'Europe (EVE)

2.2. Premières études (2008 et 2011)

La possibilité de réaliser une ligne de TCSP reliant le bassin de vie d'Esbly – Meaux au bassin de vie de Marne-la-Vallée a été étudiée dans deux études menées par Île-de-France Mobilités en 2008 et 2011, dont l'objectif était de déterminer un schéma cohérent de desserte en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée.

Ce schéma de desserte a identifié la liaison Esbly – Val d'Europe (EVE) comme prioritaire au regard notamment du développement urbain prévu du Val d'Europe.

Dès 2008, il a ainsi été affirmé l'opportunité de créer une ligne capacitaire sur la RD5d et sur l'avenue de l'Europe, prémices du « TCSP EVE ».

2.2.1. Étude de la desserte en transports en commun en site propre des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée (STIF, 2008)

L'étude menée par le STIF (désormais Île-de-France Mobilités depuis 2017) en 2008 visait à identifier les projets de TCSP répondant aux besoins de déplacement à l'horizon 2020 sur les secteurs III et IV de Marne-la-Vallée.

Plusieurs projets étaient identifiés dans le cadre de cette étude. Parmi eux, se trouve un corridor entre la gare d'Esbly et le secteur IV de Marne-la-Vallée (PEM de Chessy), avec deux options d'exploitation :

- le mode bus avec une ligne de TCSP ;
- le mode tram-train avec l'aménagement de voies nouvelles entre le secteur IV et Esbly et l'utilisation des voies du réseau ferré national entre Esbly et Meaux.

L'étude a conclu que le mode tram-train n'était pas justifié au vu des coûts d'investissement très importants et du niveau de trafic attendu entre Meaux et Esbly. En effet, les prévisions de trafic menées en 2010 estimaient à 450 voyageurs la fréquentation de la section Meaux – Esbly à l'heure de pointe.

Le rapport recommandait donc le mode TCSP bus avec un prolongement jusqu'au Val d'Europe et au centre hospitalier. Par ailleurs, l'étude statuait sur les réservations d'emprises à ancrer dans les documents d'urbanisme afin de pouvoir réaliser un site propre sur les axes identifiés.

2.2.2. Études d'identification d'un schéma cohérent de desserte en TCSP du secteur IV de Marne-la-Vallée à l'horizon 2030 (STIF, 2011)

Île-de-France Mobilités a également mené en 2011 une étude sectorielle destinées à définir un schéma de desserte en TCSP du secteur IV de Marne-la-Vallée.

Cette étude faisait notamment le point sur les évolutions socio-économiques à l'horizon 2020. Elle a permis de confirmer que le bipôle Chessy – Val d'Europe se renforce en se densifiant et en s'étendant, aussi bien pour les populations que pour les emplois. Au vu des perspectives de développement du secteur identifiées à ce moment-là pour l'horizon 2030 (54 000 habitants et 88 000 emplois de plus par rapport à 2007), l'étude concluait à l'intérêt de mettre en place un réseau de TCSP structurant autour duquel le réseau de transports collectifs se réorganiserait.

Quatre corridors de TCSP étaient recensés dans l'étude sectorielle :

- TCSP Esbly – Val d'Europe ;
- TCSP Chessy – Serris Parc du Prieuré – Villages Nature ;
- TCSP Chessy – Villages Nature Express ;
- TCSP Chessy – Troisième Parc Disney.

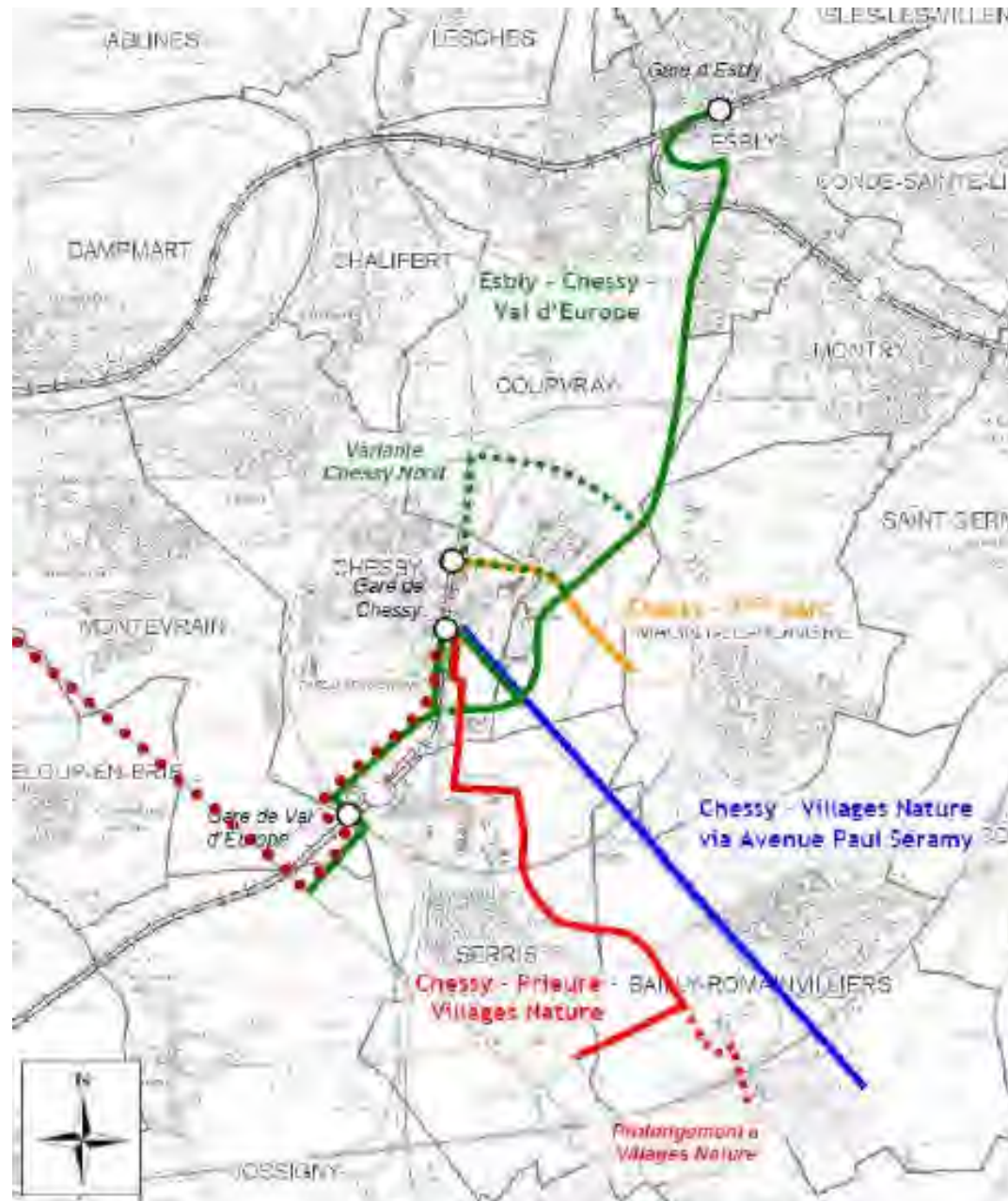
Par ailleurs, la liaison Esbly – Val d'Europe était susceptible d'avoir des interfaces fortes avec le projet de ligne de TCSP Chessy – Lagny-Thorigny³ (figurant en pointillé sur la carte ci-après (cf. Figure 4), au regard d'un éventuel tronç commun possible entre les pôles d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy et du Val d'Europe.

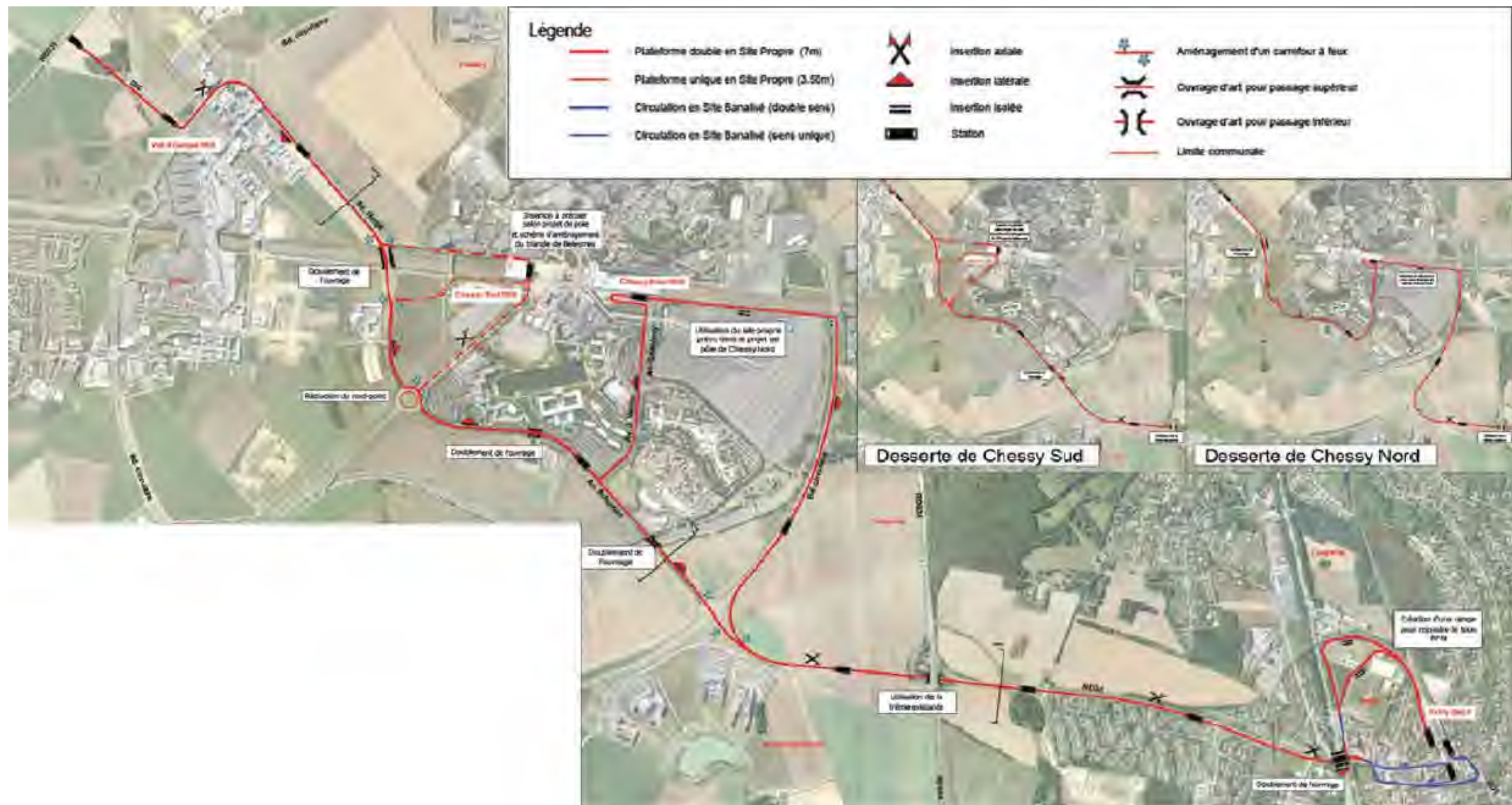
Concernant la liaison Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE), l'étude préconisait le mode « T Zen » et identifiait plusieurs variantes de tracé qui ont été étudiées lors des études de DOCP (cf. Figure 5 ci-après).

³ Identifié au PLD du SIT comme ligne D (cf. carte « Réseau structurant objectif du réseau Pep's »).

Ces études de planification ont contribué à l'émergence du projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE). Elles ont alors donné lieu à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP), initiant, après validation, une phase de concertation publique.

Figure 4 : Carte des projets de transports en communs sur le secteur d'étude
(SOURCE : ETUDE D'IDENTIFICATION D'UN SCHEMA DE DESSERTE COHERENT EN TCSP DU SECTEUR IV DE MARNE-LA-VALLÉE A L'HORIZON 2030, STIF, 2011)





2.3. Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP, 2014-2015)

DOSSIER D'OBJECTIFS ET DE CARACTERISTIQUES PRINCIPALES (DOCP)

Le DOCP est le document de référence d'Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, pour la présentation des projets d'infrastructure de transport au stade des études de faisabilité.

Son objectif est de présenter l'ensemble des éléments permettant d'évaluer l'opportunité et la faisabilité du projet.

Le DOCP présente les caractéristiques principales et les principaux impacts du projet.

2.3.1. Chronologie sommaire

Date	Étape
2014 - 2015	Études du DOCP
11 février 2015	Approbation du DOCP

2.3.2. Etudes de DOCP

Sur la base des études précédemment réalisées, Île-de-France Mobilités a engagé en 2014 la réalisation des études de DOCP, visant à élaborer les différents scénarios envisageables d'insertion de la ligne et définir le programme de l'opération, pour élaborer un Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)⁴.

Il a notamment été étudié des profils d'insertion latérale ou axiale selon les contraintes identifiées notamment en termes de giration du matériel roulant, de largeur de voirie disponible, etc.

Ces études ont permis de statuer sur la faisabilité, ou non, de certaines variantes de tracés sur le long de l'itinéraire du principe de liaison de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE). Ainsi, suite à ces études, certaines variantes de tracés avaient d'ores-et-déjà été écartées.

Le conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) lors de la séance du 11 février 2015.

⁴ Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales est le support d'Île-de-France Mobilités pour la présentation et la validation de ses projets, au stade des études préalables. Son approbation par le Conseil d'IDFM marque le début de la concertation avec les élus et la population.

La délibération du conseil en précise les modalités de la concertation à suivre et rappelle les objectifs de ce projet :

- Offrir un service de transport à haut niveau de service entre le bassin d'Esbly et le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ;
- Desservir les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois de Chessy et du Val d'Europe ;
- Permettre le rabattement efficace des bassins de vie vers le TCSP ;
- Créer un service de transport rapide et fiable, accessible à l'ensemble de la population.

Toutefois, le tracé du TCSP EVE n'était pas arrêté au stade des études du DOCP et laissait place à des variantes de tracé, de localisation des stations, d'implantation du SMR ou encore de mode d'exploitation (TCSP ou Tzen).

2.4. Concertation préalable

2.4.1. Chronologie sommaire

Date	Étape
11 février 2015	Approbation du DOCP
Du 11 mai au 26 juin 2015	Concertation préalable
9 juillet 2015	Contrat de Plan Etat Région (CPER, 2015 – 2020 prorogé)
7 octobre 2015	Approbation du bilan de la concertation

2.4.2. Concertation préalable (2015)

Sur la base du DOCP, le projet du « TCSP EVE » a fait l'objet d'une concertation associant les habitants, les associations locales et autres personnes concernées selon les modalités prévues par le Code de l'Urbanisme (articles L.103-2 à L.103-6).

La concertation est un temps d'information et d'échanges avec le public sur l'opportunité et les caractéristiques principales du projet. Cette phase de dialogue vise à recueillir les avis de tous qu'il s'agisse des riverains, des voyageurs, des collectivités, des opérateurs, des acteurs économiques et associatifs.

La concertation s'est tenue du 11 mai au 26 juin 2015. Elle a été pilotée par le STIF (aujourd'hui Île-de-France Mobilités), maître d'ouvrage, et mise en œuvre en collaboration avec les partenaires financeurs du projet, la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne.

Des réunions avec les habitants et usagers des transports en commun, et deux réunions publiques ont notamment été effectuées pendant cette période.

2.4.2.1. Projet présenté lors de la concertation

Le projet présenté lors de la concertation était celui issu du DOCP, c'est-à-dire un tracé d'une dizaine de kilomètres, traversant 8 communes (Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Chessy, Serris, Montévrain et Jossigny), et desservant 11 ou 12 nouvelles stations selon la variante considérée.

Plusieurs variantes ont en effet été présentées à la concertation, à la fois des variantes de tracé sur trois secteurs clés identifiés (la gare d'Esbly, la gare de Marne-la-Vallée Chessy, et le secteur du Val d'Europe), des variantes de positionnement du Site de Maintenance et de Remisage (SMR), et des variantes de choix du mode d'exploitation (TCSP ou TZen).



Figure 6 : Tracé du TCSP Esbly – Val d'Europe présenté en concertation
(SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

VARIANTES DE TRACE

Si le principe de liaison est connu, le détail de la desserte du TCSP EVE a fait l'objet de plusieurs variantes de tracé.

Ces variantes ont concerné plus particulièrement les terminus et les pôles générateurs de déplacements sur le parcours : la gare d'Esbly, celle de Marne-la-Vallée – Chessy, ainsi que le secteur du Val d'Europe.

Secteur de la gare d'Esbly

Deux grandes variantes de tracé ont été proposées dans le secteur d'Esbly, avec pour chacune de ses variantes plusieurs options de tracé :

- Variante desservant le collège Louis Braille (s'insérant entre le collège et le cimetière d'Esbly option A, ou entre le cimetière et la voie ferrée option B), avec une arrivée côté Nord (option 1) ou côté Sud (option 2) des voies ferroviaires de la ligne Paris-Meaux et du pôle de la gare d'Esbly ;
- Variante desservant la Plaine des Sports d'Esbly (option 1 par le Sud, option 2 par le Nord).



Figure 7 : Variantes de tracé du projet de TCSP EVE dans le secteur de la gare d'Esbly présentées en concertation
(SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

Secteur de la gare de Marne-la-Vallée - Chessy

Deux variantes de tracé concernant le franchissement des voies ferrées pour assurer la liaison entre la gare routière de Chessy Sud et l'avenue Hergé ont été proposées pendant la concertation :

- Desserte du pôle d'échange Sud, puis insertion à l'Ouest de la gare TGV via le pont Morris ;
- Desserte du pôle d'échange Sud, puis insertion à l'Est de la gare TGV par un nouveau pont créé spécifiquement.



Figure 8 : Variantes de tracé du projet de TCSP EVE au niveau de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy présentées en concertation

(SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

Secteur du Val d'Europe

Deux variantes de tracé sont proposées pour rejoindre le terminus Sud de la ligne au Val d'Europe, à proximité du centre hospitalier de Marne-la-Vallée :

- Desserte de l'hôpital via le boulevard circulaire (RD344) ;
- Desserte de l'hôpital via l'écoquartier de Montévrain (avenue de l'Europe) et la RD231.



Figure 9 : Variantes de tracé du projet de TCSP EVE dans le secteur d'Esblly présentées en concertation

(SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

VARIANTES DE LOCALISATION DU SITE DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE (SMR)

Lors de la concertation, cinq sites d'implantation potentiels en vue de l'accueil du site de maintenance et de remisage – SMR (cf. Figure 10 ci-après) ont été proposés :

- au Nord des champs dit « des Vignes Rouges », à Coupvray (violet) ;
- à l'Ouest, au droit de la coopérative agricole, à Coupvray (orange) ;
- au droit du parking Nord de la gare, à Esbly (vert) ;
- à l'Est du centre commercial de la RD239, à Esbly (bleu) ;
- à proximité de l'actuel dépôt bus, à Bailly-Romainvilliers (rouge).

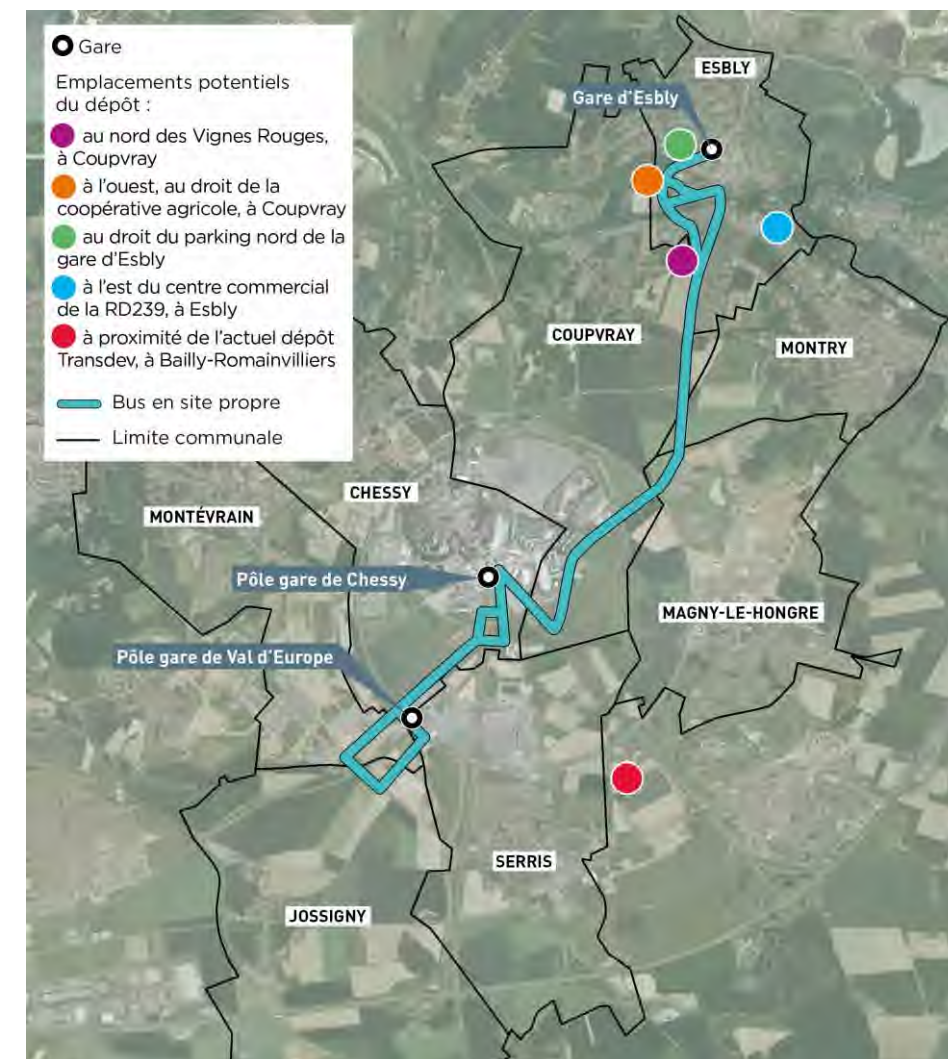


Figure 10 : Variantes de localisation du SMR du projet de TCSP EVE présentées en concertation

(SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

VARIANTES DE MODE D'EXPLOITATION

Dans le projet présenté lors de la concertation, il était précisé que le choix du mode n'est pas encore définitif entre un TCSP ou un T Zen.

Le T Zen est un mode de surface structurant pour le territoire, offrant le niveau et la qualité de service d'un tramway, qui nécessite une infrastructure permettant d'atteindre cet objectif de qualité de service (infrastructure et stations dédiées, équipements en station et à bord identiques au tramway).

Le TCSP, quant à lui, consiste en un mode avec un cahier des charges plus flexible, avec pour objectif de tendre vers la qualité de service du T Zen. Contrairement à celles de ce dernier, les infrastructures du TCSP rend possible une mutualisation avec d'autres bus sur certaines portions.

2.4.2.2. Déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée pendant 7 semaines, conformément aux modalités préalablement définies par Île-de-France Mobilités lors de l'approbation du DOCP le 11 février 2015.

ECHANGER

Pour recueillir le plus grand nombre d'avis et s'adapter aux spécificités du territoire, plusieurs modalités d'information et d'expression du public ont été mises en œuvre :

- Deux réunions publiques ont permis aux porteurs de projet d'expliquer les enjeux du bus en site propre Esbly – Val d'Europe et de répondre aux questions du public (à Esbly le 26 mai 2015, et à Serris le 16 juin 2015).
- Deux rencontres voyageurs ont permis de diversifier les modalités d'échanges en allant directement à la rencontre des usagers des transports en commun pour leur expliquer le projet (en gare de Marne-la-Vallée – Chessy le 4 juin 2015, et en gare de Serris-Montévrain-Val d'Europe le 10 juin 2015).

INFORMER

L'information sur le projet et sur la concertation a été assurée grâce à divers supports :

- Un dépliant d'information mis en boîtes aux lettres et tracté sur le territoire (diffusé à 36 410 exemplaires) ;
- Des présentoirs-totems, installés dans les mairies et établissements publics de coopération intercommunale situés sur le tracé ainsi qu'au centre hospitalier de Marne-la-Vallée, mettant à disposition le dépliant du projet⁵ ;
- Un site internet dédié au projet : www.bus-esbly-val-europe.fr ;
- Des affiches diffusées dans les lieux publics et commerces du territoire ;
- Un communiqué de presse afin d'annoncer le lancement de la concertation.

⁵ Les mairies de Chessy et de Jossigny, ainsi que la Communauté de communes du Pays Créçois, n'ayant pas des halls d'accueil suffisamment grands, n'ont pas pu accueillir le présentoir-totem.



Figure 11 : Exemple de support d'information de la concertation réalisée pour le projet de TCSP EVE

(SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

CONTRIBUER

Le public a pu contribuer au projet grâce aux différents outils mis à sa disposition :

- Des urnes présentes dans les mairies et établissements publics de coopération intercommunale ;
- Un formulaire d'avis en ligne sur le site internet du projet ;
- Une carte T, volet détachable inclus dans le dépliant d'information, permettant de poster sans frais un avis sur le projet ;
- Une fiche info à remplir et à remettre à la fin des réunions publiques.

Au cours de cette concertation, 376 avis ont été recueillis.

Modalités d'expression des avis recueillis	Avis exprimés
Cartes T renvoyées par courrier	225
Avis déposés sur le site Internet	34
Prises de parole en réunion publique	25
Avis déposés lors des rencontres voyageurs	53
Contributions recueillies dans les mairies et établissements publics de coopération intercommunale	39
TOTAL	376

Figure 12 : Modalités d'expression et nombre d'avis recueillis lors de la concertation réalisée pour le projet de TCSP EVE

(SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

À l'issue de la concertation, l'ensemble des avis et observations formulés par écrit, soit sur les registres mis à disposition du public sur les mêmes lieux que les exemplaires papier des dossiers de concertation, soit par messages électroniques ou courrier postal, ont été synthétisés dans un bilan de la concertation approuvé en octobre 2015.

2.4.2.3. Principaux enseignements de la concertation

La concertation a confirmé l'opportunité du projet qui est fortement attendu, et a montré l'adhésion du public aux enjeux et objectifs définis par Île-de-France Mobilités.

Il ressort également de la concertation :

- Un accord général sur le tracé proposé, permettant une correspondance efficace entre les lignes ferrées du secteur, et anticipant son développement. Concernant les variantes de tracé la majorité des avis exprimés, institutionnels comme du grand public, se sont prononcés favorablement pour :
 - L'insertion du TCSP via le collège Louis Braille à Esbly (s'insérant entre celui-ci et le cimetière d'Esbly - option A), avec un terminus au Sud de la gare d'Esbly (option 1) ;
 - L'insertion du TCSP par le pont Morris au Sud de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy ;
 - L'arrivée sur le secteur du Val d'Europe via le boulevard circulaire (RD344), la SAN du Val d'Europe (aujourd'hui Val d'Europe Agglomération), et le Syndicat intercommunal des transports des zones III et IV de Marne-la-Vallée (SIT), mettant en avant l'opportunité de cette variante, à l'instar d'Île-de-France Mobilités, notamment en raison de la desserte plus directe des équipements majeurs (hôpital, futur pôle universitaire, centre commerciale du Val d'Europe, etc.) ;
- Concernant le SMR, il a été proposé de conserver à ce stade les cinq options pour les approfondir lors des études de Schéma de Principe, même si certains acteurs institutionnels privilégient une localisation de l'équipement à Esbly (à l'Est du centre commercial de la RD239) ou à Bailly-Romainvilliers.
- Des attentes concernant l'amélioration du réseau existant (bus et ferré) et quelques questions concernant la réorganisation des lignes de bus ;
- Plusieurs avis sur le choix du mode d'exploitation TCSP ou T Zen, nécessitant de poursuivre les études et les échanges avant une décision ;
- Des attentes concernant l'offre de service offerte par le bus en site propre, à l'horizon de la mise en service, avec notamment un souhait d'amplitude horaire large ;
- Une attention à porter aux impacts du projet sur la circulation automobile, et sur le stationnement au niveau des trois gares desservies (en particulier à Esbly) ;
- Une vigilance concernant l'insertion du projet dans les zones habitées, avec un soin à porter aux effets induits sur le cadre de vie (nuisances sonores et insertion paysagère) ;
- Des attentes concernant les prochaines étapes de réalisation et les modalités de financement du projet.

2.4.2.4. Bilan de la concertation

Le bilan de la concertation a été approuvé en séance du conseil d'Île-de-France Mobilités du 7 octobre 2015.

En prenant en compte les éléments du bilan de la concertation, cette délibération précise alors l'insertion du TCSP sur les trois sections présentant différentes variantes, à savoir les variantes retenues pour être étudiées lors des études ultérieures :

- l'insertion du TCSP via le collège Louis Braille à Esbly avec un terminus au Sud de la gare d'Esbly ;
- l'insertion du TCSP par le pont Morris au sud de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy ;
- l'insertion du terminus au centre hospitalier de Marne-la-Vallée via le boulevard circulaire.

Par ailleurs, le conseil d'Île-de-France Mobilité demande, dans le cadre des études du Schéma de Principe, d'approfondir :

- le positionnement des stations ;
- l'analyse des cinq SMR en proposant un site d'implantation ;
- l'analyse de l'insertion et de la mutualisation du site propre pour établir la pertinence du mode TCSP ou T Zen.

Enfin, une attention particulière a été identifiée à l'égard :

- de l'articulation entre ce projet de TCSP et les modes de transport existants du territoire, y compris la réorganisation du réseau bus à l'horizon de la mise en service pour permettre une desserte complémentaire efficace du territoire ;
- des aménagements destinés aux modes doux, à savoir notamment la continuité des itinéraires cyclables et l'accessibilité des itinéraires piétons ;
- de l'intégration du TCSP dans son environnement en lien avec les projets de développement urbain le long du tracé, la circulation automobile et les conditions de stationnement.

2.5. Etudes de Schéma de principe (2017-2020) : mise au point du programme du projet de TCSP EVE dans la perspective d'une enquête publique

Après l'approbation du bilan de la concertation par Île-de-France Mobilités, et la formalisation d'une nouvelle convention de financement Etat / Région / CD77, signée par l'ensemble des parties et notifiée le 8 décembre 2016, et portant sur l'élaboration du Schéma de Principe, l'organisation et la tenue de l'enquête publique, des études préliminaires (EP) ont été lancées pour le projet de TCSP EVE afin de proposer des aménagements optimisés, sur la base du DOCP, et en tenant compte du bilan de la concertation.

Ces études, qui ont été initiées en mars 2017 et qui se sont achevées courant 2020, ont permis d'établir le présent document de Schéma de Principe de l'opération.

Elles ont porté sur :

- l'insertion urbaine de la ligne et le détail du tracé ;
- le nombre de stations et leur positionnement ;
- le mode d'exploitation du site propre TCSP ou TZen ;
- la localisation du SMR ;
- l'analyse des impacts sur la circulation automobile et sur le stationnement ;
- l'articulation avec les autres modes de déplacement individuels et collectifs ;
- les coûts de réalisation ;
- le planning du projet ;
- les impacts environnementaux, les prévisions de trafic et l'évaluation socio-économique.

ETUDES COMPLEMENTAIRES

En parallèle, des études spécifiques ont été réalisées de manière à définir les impacts environnementaux (qualité de l'air, nuisances acoustiques, etc.) et une évaluation socio-économique a permis de mettre en avant les avantages du projet de TCSP EVE.

De même, en parallèle de ces études préliminaires, le projet d'aménagement du TCSP Esbly - Val d'Europe (EVE) a fait l'objet d'une demande d'examen au cas par cas n° F01117P0170. Cette demande a été reçue complète le 26 juillet 2017 par les services de la DRIEE.

La décision DRIEE-SDDTE-2017-179 du 31 août 2017 a porté obligation de réaliser une étude d'impact en application de l'article R. 122-3-1 (anciennement R.122-3) du Code de l'environnement.

L'ensemble de ces études ont servi de base à l'élaboration du Dossier d'Enquête Publique et du Schéma de Principe.

Une Commission de Suivi a permis de valider l'ensemble des éléments du projet, ainsi que son cout d'objectif et son calendrier.

Sur cette base, le processus peut se poursuivre avec d'une part une approbation du présent Schéma de Principe en CA d'Île-de-France Mobilités, et d'autre part, par la perspective d'une mise en enquête publique à suivre.

2.6. Les étapes à venir

Les étapes à venir pour le projet sont les suivantes.

La date prévisionnelle de mise en service est envisagée à l'horizon 2027.

Étapes
Enquête publique en 2021
Déclaration de projet / déclaration d'utilité publique 2021/2022
Études d'Avant-Projet et études projet à partir de 2022
Démarrage des travaux

NB : le planning prévisionnel de l'opération est conditionné aux conclusions de l'enquête publique et à la mise en place des financements afférents. Le planning sera détaillé dans le cadre des études ultérieures d'Avant-Projet permettant ainsi de préciser la date de mise en service.

L'enquête publique a pour objectif d'informer le public, de lui permettre de se prononcer et de faire valoir ses intérêts concernant les incidences susceptibles d'être causées par le projet sur l'environnement, l'utilité publique du projet, etc.

Déclaration de projet et déclaration d'utilité publique : conformément à l'article L122-1 du code de l'expropriation, Ile-de-France Mobilités prendra dans un délai de 6 mois à compter de la clôture de l'enquête une délibération portant déclaration de projet. Sur la base de celle-ci, la déclaration d'utilité publique de l'opération est prononcée par arrêté préfectoral au plus tard 12 mois après clôture de l'enquête publique. La DUP peut faire l'objet d'un recours dans les deux mois suivant sa publication.

Études d'Avant-Projet et de projet, et procédures administratives associées : ces études permettront de finaliser la conception du projet, auquel des adaptations pourront être apportées, notamment pour tenir compte des observations formulées lors de l'enquête publique. Ces études détaillées serviront de support à plusieurs procédures administratives (enquête parcellaire, enquête loi sur l'eau, etc.).

2.7. Synthèse chronologique des différentes étapes du projet de TCSP EVE avant l'adoption du Schéma de Principe par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités

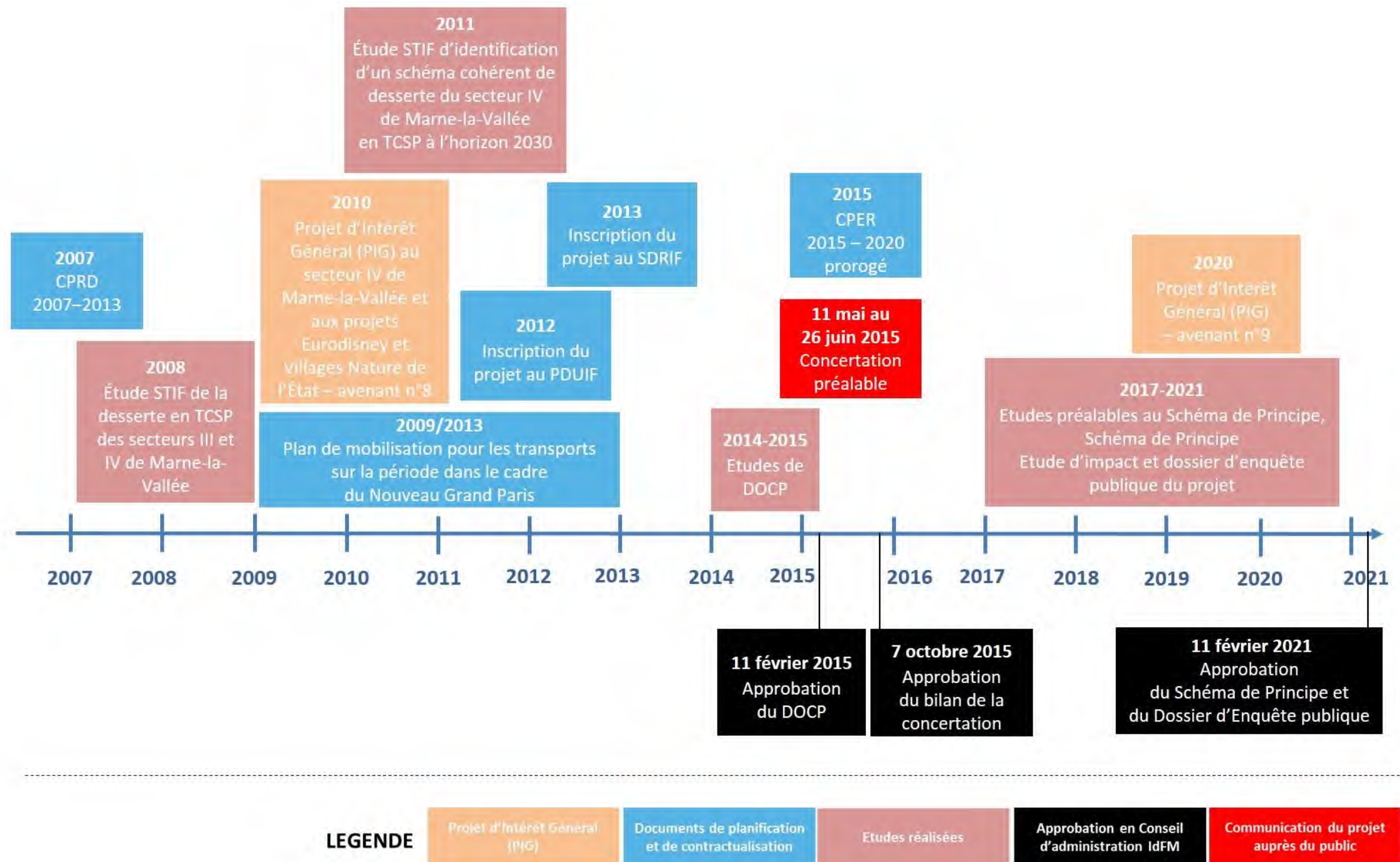


Figure 13 : Synthèse chronologique des différentes étapes du projet de TCSP EVE avant l'adoption du Schéma de Principe par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/GAUTIER-CONQUET, 2020)



BUS

EVE

NOUVELLE LIGNE

Esbly > Val d'Europe

Chapitre II : Diagnostic du territoire

NOTA IMPORTANT : Ne sont présentés dans la suite de cette partie que les éléments les plus significatifs du diagnostic du projet de TCSP Esbly - Val d'Europe (EVE), ainsi que de l'analyse des déplacements.

Un détail plus exhaustif de ces différents éléments est notamment présenté dans la partie 4. *État Initial* du document d'étude d'impact du dossier d'Enquête publique associé au projet de TCSP EVE (pièce E), annexé au présent document de Schéma de Principe.

1. Présentation du secteur d'étude

1.1. Le secteur d'étude

1.1.1. Définition et justification des aires d'étude

Le secteur d'étude du projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) permettant de relier la gare d'Esbly aux pôles de Marne-la-Vallée-Chessy et du Val d'Europe se décline à plusieurs niveaux.

En effet l'analyse des différentes thématiques urbaines et environnementales nécessite une adaptation des périmètres d'études en fonction de la localisation des enjeux, de leur étendu ainsi que de leur champ d'action ou d'influence.

Les différents niveaux considérés sont :

- Une zone d'étude élargie permettant de prendre en considération la réalité régionale du secteur d'implantation, et se référant notamment aux documents directeurs de la région Ile-de-France (SDRIF, PDUIF) ;
- L'échelle des communes traversées ou en interface avec le projet ;
- Une zone d'étude rapprochée (échelle plus localisée), principale aire d'influence du projet correspondant au contexte environnemental et urbain sur une bande de 300 mètres environ de part et d'autre du tracé, ou se limitant aux rues et voies nouvelles empruntées par le tracé du projet pour certaines des thématiques abordées.

Le projet de TCSP Esbly – Val d'Europe est entièrement localisé dans le département de Seine-et-Marne (77, région Île-de-France), plus précisément dans le secteur IV de Marne-la-Vallée et ses alentours immédiats, et concerne plus directement les huit communes suivantes :

- Esbly ;
- Coupvray ;
- Montry ;
- Magny-le-Hongre ;
- Chessy ;
- Serris ;
- Montévrain ;
- Jossigny.

La commune de Bailly-Romainvilliers a été également ajoutée à l'aire d'étude en lien avec le positionnement du site de maintenance et de remisage (SMR) de la future ligne structurante.

NOTA : Les cartographies du présent document ne prennent pas en compte l'évolution des limites communales de Bailly-Romainvilliers et de Coutevroult formalisée par l'arrêté préfectoral 2020/DRCL/BLO/N°01 du 06 janvier 2020, cette dernière ayant été actée de manière postérieure à leur réalisation (le secteur du projet de TCSP EVE n'est pas directement concerné par cette modification).

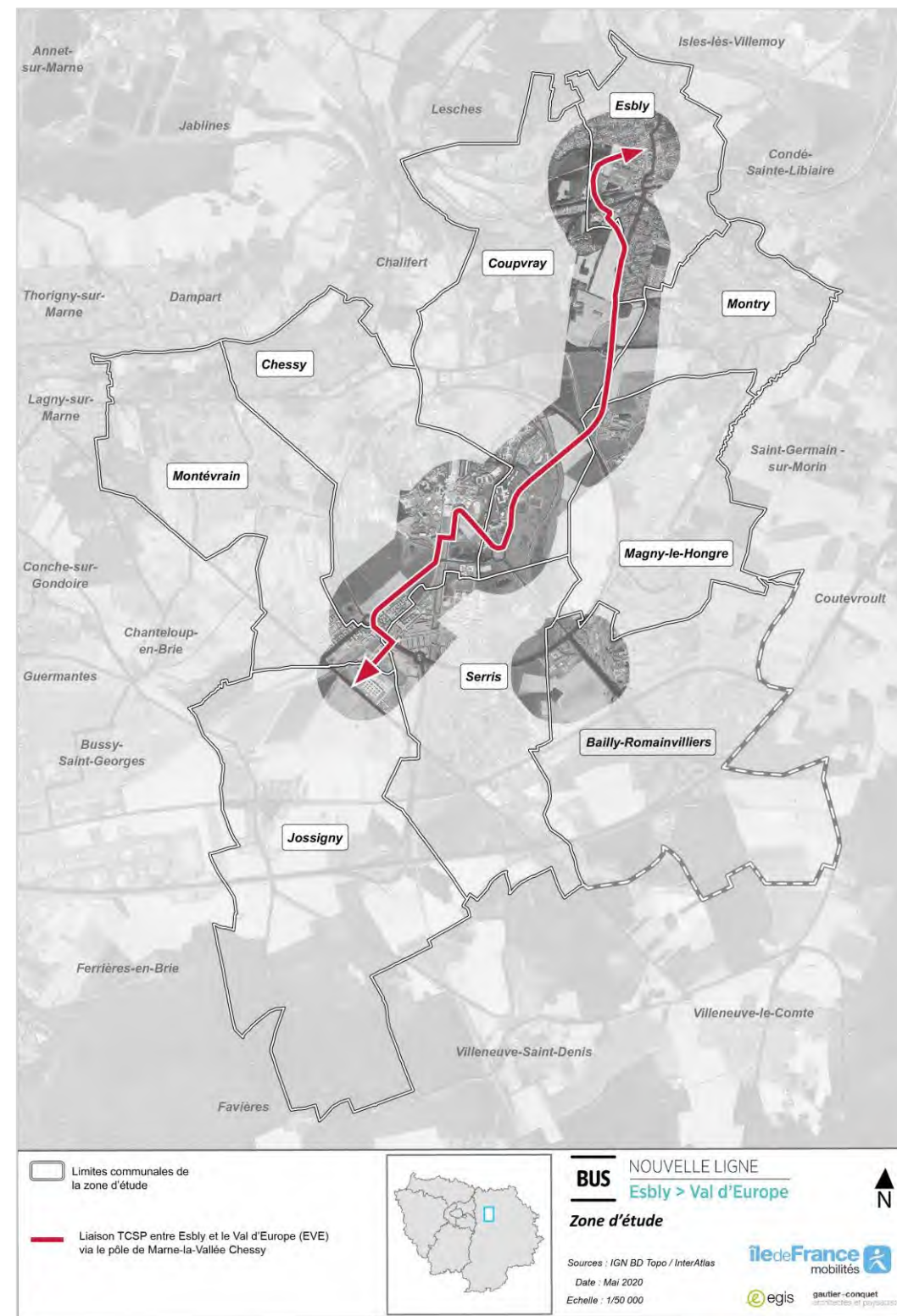


Figure 14 : TCSP EVE – Zone d'étude rapprochée et communes concernées par le projet (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/GAUTIER-CONQUET, 2020)

1.1.2. Organisation administrative

Deux préfectures (Région Ile-de-France, Préfecture de Seine-et-Marne) exercent sur ce territoire des compétences distinctes et complémentaires pour le compte de l'Etat.

Les huit communes directement concernées par le futur tracé du projet de TCSP EVE (hors Bailly-Romainvilliers) forment un ensemble d'environ 45 km² et regroupent près de 46 000 habitants en 2015 (soit une densité moyenne de 1 014 habitants par km²).

Ces communes du périmètre d'étude appartiennent à différentes structures intercommunales :

- Les communes d'Esblly, Montry, Coupvray, Magny-le-Hongre, Chessy, Serris, et Bailly-Romainvilliers, font partie de la communauté d'agglomération Val d'Europe Agglomération (VEA), regroupant l'ensemble du secteur IV de la ville Nouvelle de Marne-la-Vallée (Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre, Serris et Villeneuve-le-Comte), et les communes d'Esblly, de Montry ainsi que de Saint-Germain-sur-Morin, et de Villeneuve-Saint-Denis (10 communes) ;
- Les communes de Jossigny et de Montévrain sont quant à elles incluses dans la Communauté d'agglomération Marne et Gondoire (CAMG), qui regroupe 20 communes.

NOTA : les communes d'Esblly et de Montry ont rejoint la communauté d'agglomération Val d'Europe Agglomération (VEA) au 1^{er} janvier 2020. Ces deux communes faisaient auparavant partie de la communauté de communes du Pays Créçois, qui avait été ainsi associée à ce titre aux études du projet de TCSP EVE jusqu'au début de l'année 2020.

Le secteur est également en grande partie concerné, pour les communes intégrées au sein de la communauté d'agglomération Val d'Europe Agglomération (VEA), par les Établissements publics d'aménagement de Marne-la-Vallée EPAMarne et EPAFrance, qui sont deux établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) historiquement chargés, pour le compte de l'État et des collectivités territoriales, d'aménager le site de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Le Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) a quant à lui la compétence de la gestion du réseau intercommunal de transport, et la réalisation du Plan Local de Déplacements (PLD). Son périmètre englobe les secteurs III et IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et s'étend sur 28 communes environnantes.

LA VILLE NOUVELLE DE MARNE-LA-VALLEE

La ville nouvelle de Marne-la-Vallée a été créée à la fin des années 1960 pour développer l'Est francilien, plus particulièrement pour contribuer au rééquilibrage entre l'Est et l'Ouest de la région Île-de-France. Depuis sa création, la croissance démographique a été soutenue, de même que celle de l'activité économique. Ce développement régulier s'est accompagné d'infrastructures importantes : réalisation de l'A4, prolongements successifs du RER A et arrivée de la LGV Interconnexion Est.

Le développement de Marne-la-Vallée s'est fait de l'Ouest vers l'Est, en s'éloignant progressivement de Paris. Les secteurs I et II, les plus à l'Ouest, ont aujourd'hui pratiquement achevé leur développement. En revanche, une part importante du développement des secteurs III et IV reste encore à venir

Pour assurer les missions de planification et de coordination du développement de la ville nouvelle, l'État a créé l'Établissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée (EPAMarne) par le décret du 17 août 1972.

Dans le cadre du projet d'implantation de la société EURODISNEY SAS, un second établissement public d'aménagement, EPAFrance, a été créé par décret du 24 mars 1987. Cette structure intervient sur le périmètre du secteur IV de Marne-la-Vallée.

1.2. Analyse de la situation actuelle du territoire

1.2.1. Contexte géographique et physique

1.2.1.1. Relief

Le relief de la zone d'étude est assez homogène. Cette dernière est constituée pour la majorité de sa surface d'un plateau, le plateau de Brie, entaillé dans sa partie Nord (communes d'Esblly, de Coupvray et de Montry) par les vallées du Grand Morin et du Ru de Coupvray.

Son altitude est comprise entre 45 m, au niveau du Ru de Coupvray sur la commune d'Esblly, et 130 m, sur la commune de Serris.

L'unique déclivité d'importance se trouve au Nord de la zone d'étude présentant un différentiel de 70 m entre le rond-point du Maréchal Joffre à Esblly et l'intersection avec la RD934 à Coupvray. Cette déclivité est liée à la présence de la vallée du Grand Morin, qui traverse les communes de Coupvray, d'Esblly et de Montry d'est en ouest.

L'étude du relief met en évidence trois ensembles depuis le Nord vers le Sud de la zone d'étude :

- la vallée, située sur les communes d'Esblly, de Coupvray et de Montry, à une altitude inférieure à 50m ;
- le coteau, de 50 à 115 m d'altitude, sur les communes de Chessy, de Coupvray, de Magny-le-Hongre et de Montry ;
- le plateau, dont l'altitude est supérieure à 115 m, qui s'étend sur les communes de Bailly-Romainvilliers, de Jossigny, de Montévrain et de Serris.



Figure 15 : Carte topographique de la zone d'étude
(SOURCE : TOPOGRAPHIC-MAP.COM, SEPTEMBRE 2017)

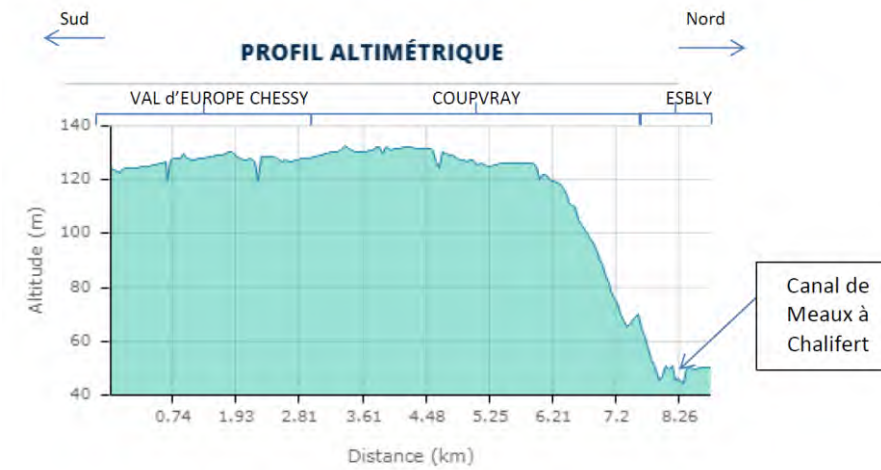


Figure 16 : Profil altimétrique de la section étudiée
(SOURCE : WWW.GEOPORTAIL.GOUV.FR)

1.2.1.2. Hydrographie

La zone d'étude est située à cheval sur le bassin versant de l'Yerres et le bassin versant du Grand Morin.

La future liaison de TCSP EVE impactera différents réseaux hydrographiques. Néanmoins, l'hydrographie du secteur traversé par le tracé du TCSP est assez peu importante.

Le tracé franchit notamment le ru des Gassets au Sud au niveau du cours de la Gondoire (ouvrage hydraulique existant franchissant le cours de la Gondoire), puis le lac artificiel Buena Vista du parc Disneyland Paris sur l'avenue Robert Schuman (pont routier existant).

Le tracé franchit également l'aqueduc de la Dhuis au niveau de la RD5d à Coupvray (ouvrage hydraulique enterré).

Plus au Nord, l'itinéraire traverse le canal de Meaux à Chalifert, le cours d'eau majeur dans la zone potentielle d'impact du projet. Le tracé du TCSP franchit également le ru de Coupvray franchissant le faisceau ferroviaire au niveau de la gare d'Esblly par un ouvrage hydraulique.

Le réseau hydrographique du secteur est présenté sur la Figure 24 « Milieu Naturel » dans la suite de ce document.

1.2.2. Contexte socio-économique et urbain

1.2.2.1. Contexte urbain

Occupation du sol

Le secteur d'étude est marqué par une forte disparité en ce qui concerne l'occupation des sols.

Une part importante des emprises présente un caractère rural, et est aujourd'hui dédiée à l'agriculture.

Du Nord au Sud du secteur étudié, la ligne projetée traverse aujourd'hui des territoires ruraux avant de rejoindre les pôles de Chessy et du Val d'Europe où domine l'habitat collectif dense. Il faut toutefois distinguer l'habitat collectif constitué de complexes hôteliers adossés aux parcs Disneyland Paris présent à Coupvray et à Chessy, de l'habitat collectif en présence au Val d'Europe (Chessy/Serris) qui est à destination des particuliers résidant sur le secteur.

Les territoires situés au Sud d'Esblly et à l'Ouest de Chessy sont aujourd'hui exclusivement consacrés à l'agriculture. Le territoire esbllygeois est majoritairement occupé par de l'habitat individuel.

A l'heure actuelle, près de 30% du territoire du secteur d'étude est urbanisé. Avec plus de 60 %, les espaces ruraux représentent la majeure partie du territoire. La classification « urbain ouvert » (parcs et jardins) représente 12,1 % du territoire.

La particularité du tracé du TCSP EVE est de ne pas desservir aujourd'hui de cœur de ville sur un linéaire de plus de 4 km entre Coupvray et le centre du Val d'Europe à Serris.

Toutefois cette situation devrait connaître d'importantes évolutions, grâce aux projets de développement urbain importants prévus dans le secteur.

En effet, de nombreux projets urbains programmés dans le cadre de la phase IV du développement du Val d'Europe viendront profondément modifier la structure de ces terres dans les années à venir, et c'est précisément au sein de ces zones en mutation que s'insérera le TCSP Esblly – Chessy – Val d'Europe (EVE) – cf. partie 2. Perspectives d'évolution de l'urbanisation / 2.2. Les projets urbains du territoire concerné.

L'habitat

L'habitat individuel domine sur la totalité des communes de la zone d'étude, excepté sur la commune de Serris, où l'habitat continu bas domine.

La morphologie urbaine actuelle du territoire se partage entre des centres urbains denses d'une part et les territoires à prédominance rurale d'autre part. Les centres urbains sont composés de petits logements collectifs et d'habitations individuelles sur des axes de faibles gabarits au Nord et d'immeubles résidentiels de niveau R+6 au Sud. Dans les territoires ruraux, l'activité agricole est encore très présente.

Deux secteurs d'habitat se détachent aujourd'hui du reste du secteur :

- Le centre urbain du Val d'Europe à proximité de la gare RER A situé à cheval sur les communes de Serris, de Montévrain et de Chessy ;
- Le centre-ville d'Esblly, caractérisé par une forte densité de logements individuels.

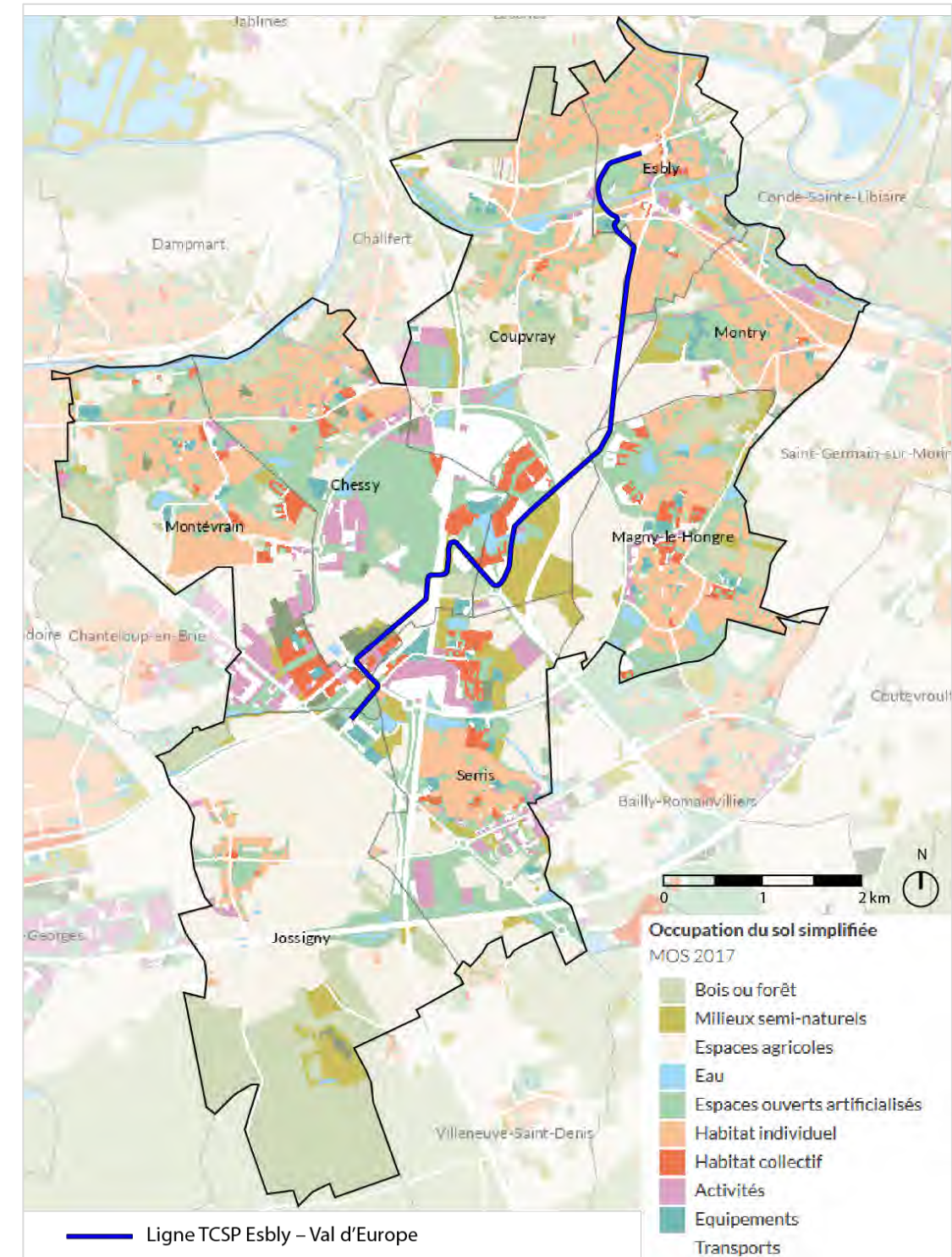


Figure 17 : Occupation des sols

(SOURCE : FOND DE PLAN INSTITUT PARIS REGION, 2017)

1.2.2.2. Population

Les huit communes directement concernées par le futur tracé du projet de TCSP EVE (hors Bailly-Romainvilliers uniquement en lien avec le SMR de la ligne) forment un ensemble d'environ 45 km² et regroupent près de 46 000 habitants en 2015 (soit une densité moyenne de 1 014 habitants par km²).

Esbly et Montévrain sont les deux communes à plus forte densité de population, avec respectivement 1 985 et 1 900 habitants/km². Pour comparaison, celle du département de Seine-et-Marne est de 229 habitants/km², celle d'Île-de-France est de 991 habitants/km², et celle de Paris de 21 258 habitants/km².

Montévrain est la commune la plus peuplée avec 10 337 habitants, suivie par Serris et Magny-le-Hongre avec respectivement 8 621 et 8 428 habitants. Jossigny est la commune la moins peuplée de la zone d'étude avec 3 574 habitants.

Le secteur d'étude constitue un bassin de vie important de l'Est francilien. Toutefois, la répartition de la population sur le territoire apparaît hétérogène.

A noter par ailleurs qu'entre 1990 et 2015, la population du secteur d'étude a été multipliée par quatre avec les développements urbains en lien avec les opérations d'aménagement du secteur IV menées par l'Etat, sous l'égide de l'EPA France créé en 1987.

Commune	Superficie (km ²)	Population en 2015 (nombre d'habitants)	Densité (hab/km ²)
Bailly-Romainvilliers	8,01	7 500	936
Chessy	5,74	5 131	894
Coupvray	8,09	2 811	347
Esbly	3,12	6 192	1 985
Jossigny	9,62	670	70
Magny-le-Hongre	4,66	8 428	1 809
Montévrain	5,44	10 337	1 900
Montry	2,86	3 574	1 250
Serris	5,6	8 621	1 539
TOTAL	53,14	53 264	1 002
TOTAL Hors Bailly-Romainvilliers	45,13	45 764	1 014

Tableau 2 : Population et densité de population des communes de la zone d'étude rapprochée (SOURCE : INSEE, 2015)

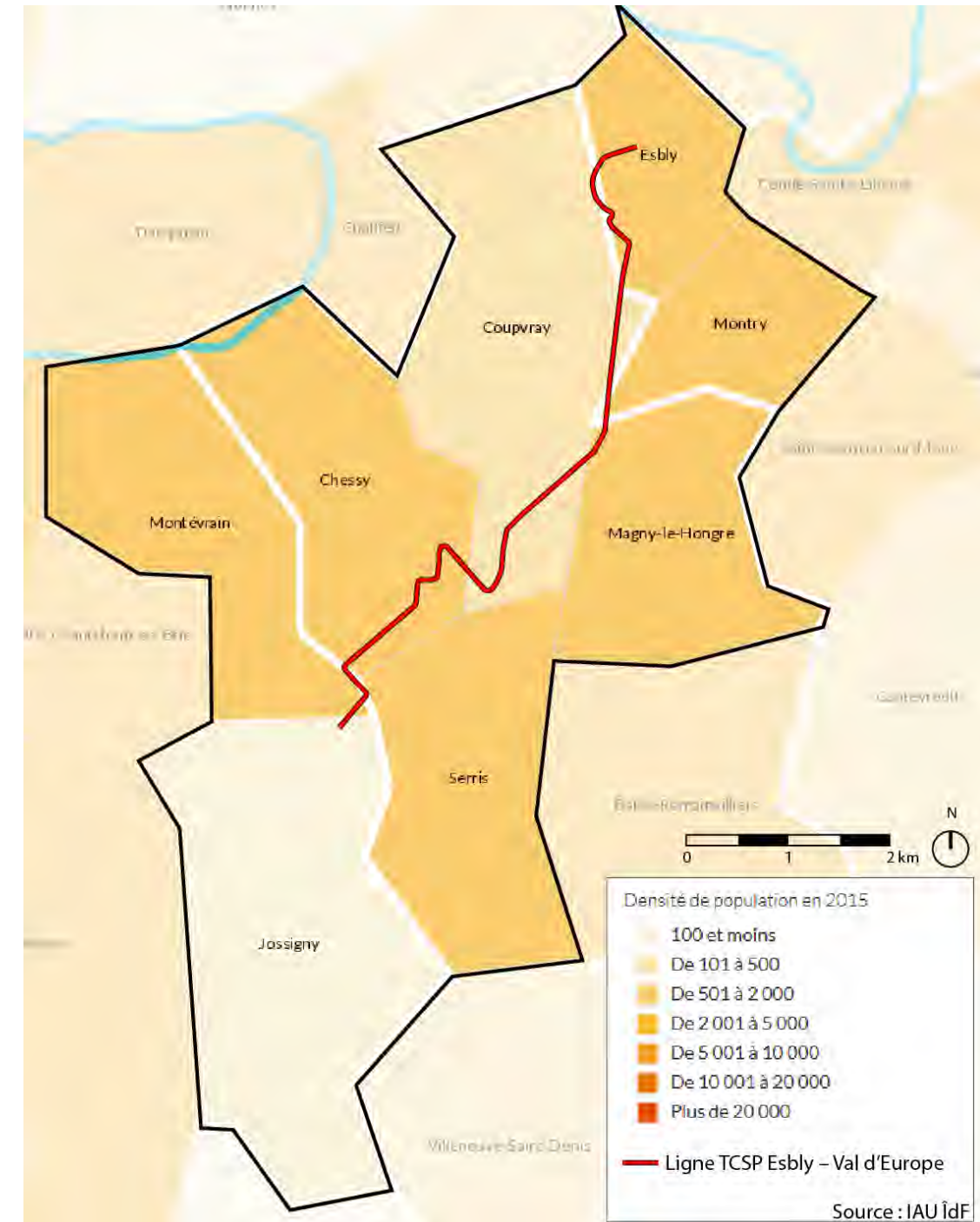


Figure 18 : Densité de population par commune (SOURCE : FOND DE PLAN INSTITUT PARIS REGION, 2015)

1.2.2.3. Emplois

L'ensemble des communes de la zone d'étude compte près de 35 000 emplois en 2015.

Communes	Population 15-64 ans	Actifs 15-64 ans résidents	Emplois sur la commune
Bailly-Romainvilliers	5 253	4 257	1 877
Chessy	3 511	2 960	12 687
Coupvray	1 871	1 403	740
Esbly	3 946	3 105	1 014
Jossigny	426	317	2 115
Magny-le-Hongre	5 762	4 806	1 833
Montévrain	7 472	6 345	4 358
Montry	2 264	1 790	513
Serris	6 196	5 230	8 132
TOTAL	36 701	30 214	33 268
TOTAL Hors Bailly-Romainvilliers	31 448	25 956	31 392

Tableau 3 : Emplois sur les communes de la zone d'étude rapprochée
(SOURCE : INSEE, 2015)

La zone d'étude est attractive, elle compte plus d'emplois sur son territoire que d'actifs y résidant.

Toutefois, la majorité des emplois se concentrent sur le secteur IV de Marne-la-Vallée, et plus particulièrement à proximité des équipements Disney implantés sur les communes de Coupvray, Chessy et Serris, ainsi qu'à proximité du centre commercial du Val d'Europe.

Le parc Disneyland Paris représente à lui seul en effet près de 15 000 emplois.

La population active (15-64 ans) est largement majoritaire sur le secteur d'étude, elle représente plus 70% de la population.

La majorité (83%) de la population des communes de la zones d'étude ne travaille pas sur leur commune de résidence : 41% travaillent sur une autre commune de Seine-et-Marne, 40 % dans un autre département francilien (et 1% en dehors de la région).

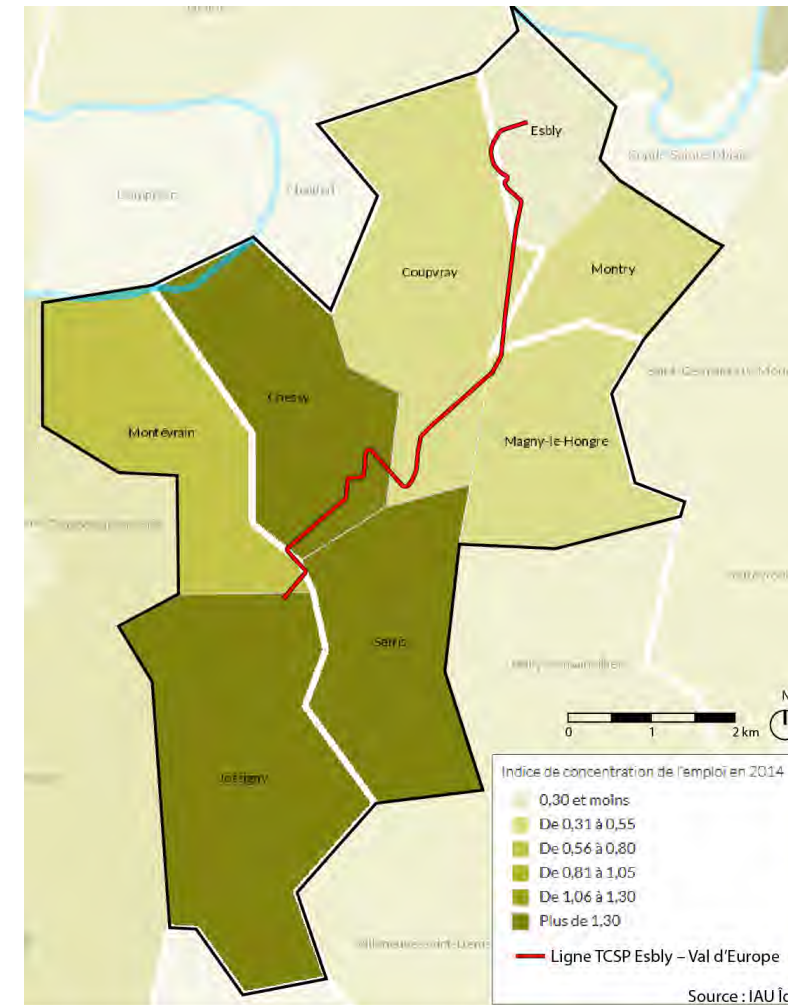


Figure 19 : Indice de concentration⁶ de l'emploi par commune
(SOURCE : INSTITUT PARIS REGION, 2014)

Le mode de transport privilégié pour se rendre à son lieu de travail reste la voiture ou les deux-roues, pour 60% des actifs des communes de la zone d'étude, et pour environ 33% les transport en commun.

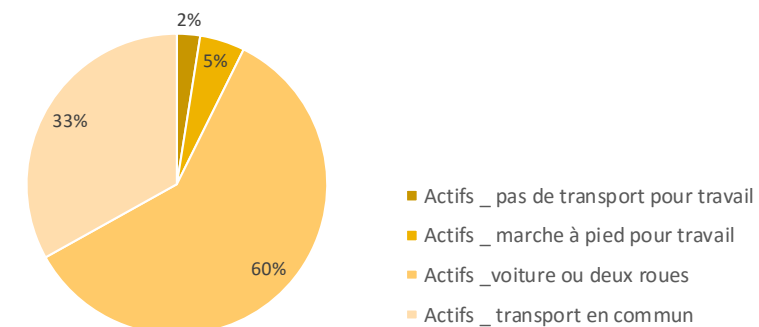


Figure 20 : Emploi et mode de transport sur le territoire étudié
(SOURCE : INSEE, 2015)

⁶ L'indice de concentration d'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois total d'un territoire sur le nombre de résidents en activité. Quand le nombre d'emplois sur un territoire est inférieur au nombre de résidents en activité, alors ce territoire est qualifié de résidentiel.

L'un des enjeux principaux du TCSP projeté entre Esbly et le Val d'Europe est donc bien de relier le bassin de vie de Meaux, au bassin de vie et d'emploi de Marne-la-Vallée, et plus spécifiquement au pôle d'emplois de Disneyland Paris.

Par ailleurs, le TCSP EVE permettra d'assurer le lien entre les nouveaux quartiers des secteurs en cours de densification (Coupvray notamment) et les centralités d'emploi du secteur.

1.2.2.4. Équipements générateurs de déplacement

NOTA : équipements présents sur la zone d'étude à l'échelle des communes traversées directement par le tracé du futur TCSP EVE, hors la commune de Bailly-Romainvilliers uniquement concernée par les besoins de maintenance et de remisage du projet de TCSP EVE dans le prolongement du dépôt bus existant.

Les équipements d'enseignement - collèges et lycées

Quatre collèges (localisés sur les communes de Chessy, d'Esbly, de Serris et de Magny-le-Hongre), ainsi qu'un lycée (Serris) sont présents sur la zone d'étude à l'échelle des communes traversées.

Ils regroupent un effectif d'environ 2 560 collégiens et 1 006 lycéens.

Par ailleurs, plusieurs établissements d'enseignement sont également en projet dans le périmètre du futur TCSP : un collège et un lycée dans l'écoquartier de Montévrain, et à proximité de la Rd5d un collège sur la commune de Coupvray (ZAC de Coupvray), et un lycée et de Montry (zone de l'Épinette).

Le collège Louis Braille d'Esbly, ainsi que les futurs établissements présentés ci-avant localisés à proximité de la RD5d seront situés à proximité immédiate du tracé du futur TCSP EVE.

Collégiens et lycéens sont plus autonomes dans leurs déplacements mais également plus captifs des transports en commun. **Une attention particulière sur les points d'arrêts et les cheminements devra être portée à ce sujet afin de minimiser les distances entre les équipements scolaires desservis et les futurs arrêts du TCSP, tout en sécurisant les cheminements qui y seront associés.**



Figure 21 : Collège Louis Braille d'Esbly
(SOURCE : EGIS, 2020)

Les établissements d'enseignement supérieur et de la recherche

La zone d'étude compte depuis 2007 un établissement d'enseignement supérieur et de la recherche dépendant de l'Université Paris Est Marne-la-Vallée (UPEM) : le Campus du Val d'Europe situé à Serris. Ce campus abrite l'Institut Francilien d'Ingénierie des Services (IFIS) et accueille plus de 800 étudiants à proximité immédiate de la gare du Val d'Europe et à 150 m environ du Cours de la Gondoire.

Les projets de la ZAC de l'Université et de la ZAC des Gassets, au Nord du centre hospitalier de Marne-la-Vallée, devraient également offrir une extension à cette université.

Les équipements de santé

Au Sud de la zone d'étude, sur la commune de Jossigny, est localisé l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée. Inauguré en 2012, cet établissement MCO (médecine, chirurgie, obstétrique) et psychiatrique, est situé sur le cours de la Gondoire et comprend 730 lits et places sur une superficie de 78 000 m².

Il s'agit d'un établissement public majeur du territoire que le TCSP EVE vise à desservir, notamment via l'implantation de son terminus Sud à proximité immédiate.

Les équipements commerciaux

La zone d'étude est fortement marquée par la présence de deux établissements commerciaux bénéficiant d'un rayonnement régional : le centre commercial du Val d'Europe et la Vallée Village, situés sur la commune de Serris.

Le centre commercial, d'une superficie actuelle de 107 000 m² (dont une extension de 17 000 m² au Nord ouverte en 2017), bénéficiera d'une extension au Sud (environ 50 000 m²) au niveau de la ZAC des Gassets.

Le centre commercial du Val d'Europe est situé à proximité immédiate de la Vallée Village, centre de magasins d'usine regroupant 120 enseignes de marques de la mode et du luxe.

Le tracé du TCSP EVE ne desservira pas directement ces équipements commerciaux, mais pourrait effectuer un arrêt situé dans un rayon de 300 mètres du centre commercial. Une attention spécifique sera portée à la qualité de la liaison piétonne depuis la ligne de TCSP vers le centre commercial.

Les équipements de loisirs

Plusieurs équipements de loisirs (équipements municipaux, stades, piscines, etc.) sont identifiés dans la zone d'étude. Il s'agit notamment :

- du stade municipal des Aulnoyes et de la Plaine des Sports, sur la commune d'Esbly ;
- du gymnase Jean Zay et du gymnase proche du collège Louis Braille (COSEC du Collège Louis Braille), sur la commune d'Esbly ;
- du gymnase Olympe de Gouges, sur la commune de Serris.

Par ailleurs la zone d'étude, et particulièrement les communes de Coupvray et Chessy, est fortement marquée par la présence du parc de loisirs et d'attractions Disneyland Paris. EURODISNEY SAS dispose d'une superficie de 2 230 ha avec une priorité d'achat du foncier et le choix des promoteurs, de l'agencement et de l'architecture.

Le complexe touristique, implanté au sein de ces 2 230 ha, est constitué de deux parcs à thèmes (le parc Disneyland et le parc Walt Disney Studios), d'un ensemble de 7 hôtels ainsi que d'un golf. Inauguré en 1992, le complexe de Disneyland fait l'objet d'une convention entre la société EURODISNEY SAS d'une part et l'État français, la Région Île-de-France et le Conseil Départemental de Seine-et-Marne d'autre part, signée le 24 mars 1987 pour une durée de 30 ans. Cette convention a été prolongée de 13 ans le 13 septembre 2010 dans le cadre de l'avenant n°8 à la convention, et l'avenant n°9 signé plus récemment le 6 octobre 2020 prévoit quant à lui d'étendre jusqu'au 23 mars 2036 la période de décision concernant la création d'un troisième parc à thèmes.

EURODISNEY SAS est gestionnaire de 7 hôtels regroupant environ 5 800 chambres en lien direct avec les parcs à thèmes. À cette offre de logements touristiques s'ajoutent plus de 2 700 chambres proposées par les 9 hôtels partenaires de Disneyland Paris, situés à proximité immédiate des parcs.

Avec environ 15 millions de visites en 2019, Disneyland Paris est la destination touristique la plus visitée en Europe et le premier tour opérateur en France en nombre de clients.

La desserte du secteur du parc et des hôtels par le TCSP EVE permettra de faciliter l'accès des employés à leur lieu de travail.

A noter également à proximité de la zone d'étude, mais plus au Sud, l'implantation depuis fin 2017 du site Villages Nature Paris, village de vacances d'écotourisme développé par Pierre & Vacances - Center Parcs et EURODISNEY SAS. Centré sur les loisirs aquatiques, il se situe à 6 km au Sud des parcs Disneyland Paris, sur les communes de Villeneuve-le-Comte, Bailly-Romainvilliers et Serris, à l'Est de la RD231.

Les pôles d'échanges

La ligne de TCSP Esbly - Val d'Europe (EVE) a notamment pour objectif de venir compléter le maillage entre les différentes lignes structurantes du réseau francilien en présence sur le territoire.

Le tracé du future TCSP EVE intègre ainsi la desserte de plusieurs pôles d'échanges, dont une gare SNCF grandes lignes :

- le pôle de la gare d'Esbly ;
- le pôle de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy ;
- le pôle de la gare du Val d'Europe.

Ces pôles de transport sont présentés plus en détails dans le paragraphe 3. Contexte transport / 3.2.3 Les pôles d'échanges.

Les équipements projetés

Plusieurs équipements majeurs sont envisagés sur le territoire pour venir compléter les équipements existants. Parmi ceux-ci peuvent notamment être cité les suivants :

- la future université de Montévrain ou Campus Première Pierre : l'Université de Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM) poursuit ainsi son expansion avec l'implantation d'un second pôle universitaire au Val d'Europe. L'Université Paris-Est Marne-la-Vallée (UPEM) y développera une filière d'enseignement supérieur et de recherche dédiée aux métiers du tourisme, de l'hôtellerie, du loisir et du patrimoine notamment. La première tranche du projet Campus Première Pierre prévoit sur 7 200 m² de surface de plancher une programmation adaptée à l'accueil de 1 500 à 2 000 étudiants. La livraison est prévue à l'horizon 2023.
- le futur centre événementiel de Chessy envisagé au sein du secteur dit du « triangle de Bellesmes », entre l'avenue Paul Séramy et les voies ferroviaires : salle de spectacle de 7 000 places assises, qui servirait également de centre de convention. Ce projet est toujours en phase d'étude.
- le projet d'extensions du Parc 2 dit « Walt Disney Studios » (31 ha) porté par les deux maîtres d'ouvrages EURODISNEY SAS et EPAFrance. Le projet s'inscrit dans un plan d'investissement global par la création de deux nouveaux univers, ainsi que par la rénovation des espaces existants et des éléments de scénographie relatifs à un nouvel univers. Les travaux ont été initiés dès 2019 et l'ouverture de chaque zone est envisagée, individuellement, entre 2021 et 2025.

Plusieurs équipements situés dans ou à proximité de la zone d'étude pourront ainsi profiter de l'arrivée du projet de TCSP EVE. La qualité de desserte de ces équipements constitue un enjeu pour le projet.

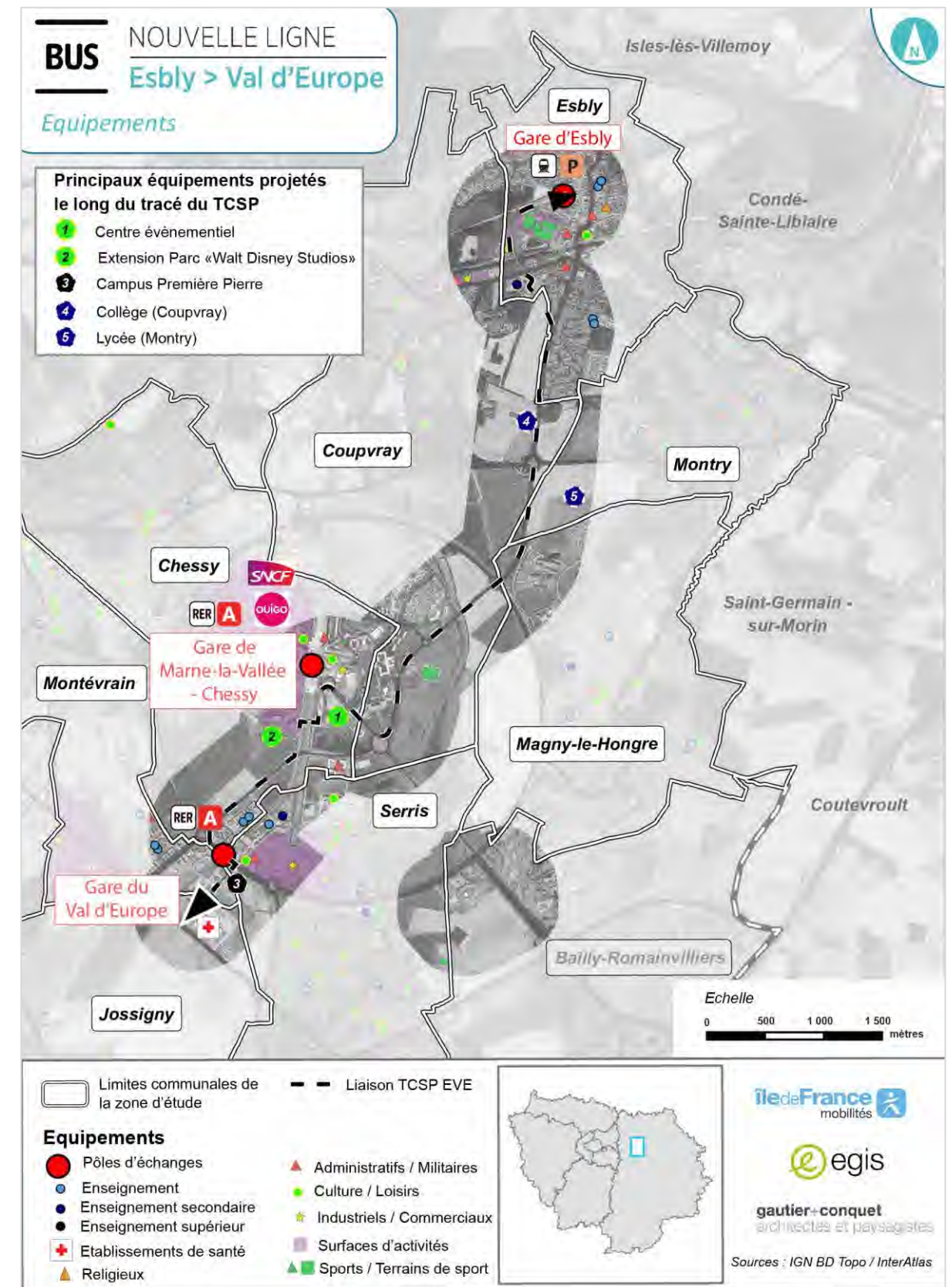


Figure 22 : Pôles générateurs de déplacements sur les communes du secteur d'étude (hors Bailly-Romainvilliers)
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/GAUTIER-CONQUET, 2020)

1.2.2.5. Patrimoine

Des monuments et sites protégés au titre de la législation sur les monuments historiques⁷ sont présents dans le secteur d'étude. Toutefois, le tracé du futur TCSP EVE n'interfère pas directement avec leur périmètre de protection.

Le secteur d'étude rapproché ne comporte également pas de site de fouilles archéologiques.

Le tracé du futur TCSP EVE n'aura également pas d'interface directe avec le Site Patrimonial Remarquable (SPR) de Jossigny (Domaine National de Jossigny), localisé au Sud de la RD231.

Patrimoine archéologique

Le territoire de la zone d'étude est un secteur fortement sensible au niveau archéologique sur la grande majorité de son périmètre même si déjà remanié. Les centres urbains, correspondant aux bourgs et cimetières anciens, font l'objet d'une attention particulière, de même que les zones identifiées à l'occasion d'opérations archéologiques précédentes. Des secteurs archéologiques sont ainsi identifiés par la Direction Régionale des Affaires Culturelles de l'Île-de-France (DRAC) dans la zone d'étude sur les communes de Bailly-Romainvilliers, de Magny-le-Hongre et Serris et de Coupvray.

La problématique archéologique devra être prise en compte plus finement dans le cadre des études ultérieures notamment par la saisine de la DRAC. Un diagnostic d'archéologie préventive pourrait être mis en place ainsi que des fouilles préventives, selon la sensibilité des secteurs traversés, et afin de répondre à la réglementation en matière d'archéologie préventive.

Sites classés et inscrits

Aucun site inscrit ou classé n'est situé dans la zone d'étude rapprochée de 300m autour du tracé.

Le périmètre de protection du site classé du « Château et parc de Coupvray » (45,9 ha sur la commune de Coupvray), est situé à environ 450m du tracé du futur TCSP EVE sur la RD5d.

Les autres sites (parc du château des Hautes-Maisons à Montry, site inscrit, et l'église de Saint-Rémi de Montévrain, site classé) sont localisés au-delà bien au-delà du futur tracé.

Monuments historiques

Aucun monument historique n'est recensé au sein de la zone d'étude rapprochée de 300m autour du tracé.

Deux périmètres de protection de monuments historiques sont situés à proximité de la zone d'étude rapprochée (maison natale de Louis Braille à Coupvray, et Château – Pigeonnier et communs à Coupvray), mais n'interfèrent pas avec le tracé envisagé.

Sites Patrimoniaux Remarquables (SPR)

Un seul site patrimonial remarquable est identifié à proximité de la zone d'étude rapprochée, au Sud de celle-ci, à environ 400m du tracé envisagé. Il s'agit du SPR de Jossigny (Domaine National de Jossigny), approuvé le 27 février 2001 et qui présente sur une surface de 3 603 876 m².

Cette zone de protection a été désignée au titre du classement et de l'inscription des monuments et ensembles bâtis suivants : Château de Jossigny (1743), Parc du Château et mur de clôture, Maison de la Roberte et Allées du Levant et du Couchant.

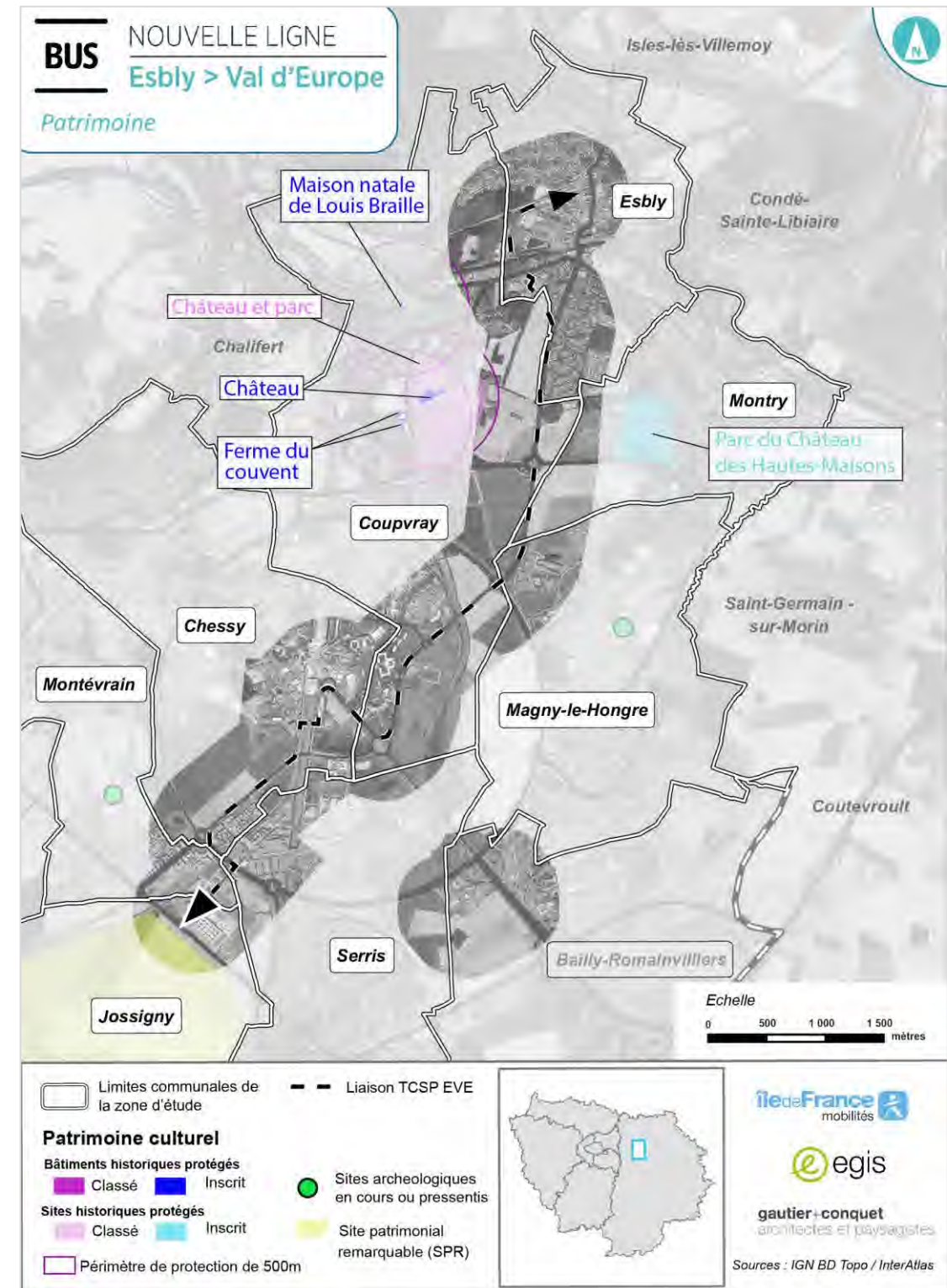


Figure 23 : Les sites et monuments protégés sur le secteur d'étude (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/GAUTIER-CONQUET, 2020)

⁷ Loi du 31 décembre 1913 sur les monuments historiques

1.2.3. Contexte environnemental

1.2.3.1. Zones naturelles

Aucun site **Natura 2000** n'est recensé au sein de la zone d'étude. En revanche, plusieurs de ces sites sont situés à proximité, à une distance comprise entre environ 1,5 et 13 km environ du périmètre d'étude.

Nom du site	Position par rapport à la zone d'étude	Principales caractéristiques
Boucles de la Marne	Environ 1,5 km	Zone de protection spéciale (ZPS) 2 641 ha
Sites de Seine-Saint-Denis	Environ 8 km	Zone de protection spéciale (ZPS) Regroupant 14 îlots d'avifaune
Bois de Vaires-sur-Marne	Environ 8 km	Zone Spéciale de Conservation (ZSC) 96,6 ha
L'Yerres de sa source à Chaumes-en-Brie	Environ 13 km	Zone Spéciale de Conservation (ZSC) 18 ha

Plusieurs **zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF)** sont présentes aux abords de la zone d'étude. Il s'agit de secteurs de grand intérêt biologique ou écologique (ZNIEFF de type I) ou de grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes (ZNIEFF de type II). La ZNIEFF la plus proche, dénommée « Les près », de type I et d'une superficie de 17 ha, est située au Nord du secteur sur les communes d'Esbly et de Coupvray, mais au Nord de la ligne ferroviaire Paris-Meaux (de l'autre côté du faisceau ferroviaire par rapport au tracé du TCSP). Le futur tracé du TCSP EVE n'aura aucun impact direct sur ces ZNIEFF présentes dans les communes traversées.

De même, la **zone d'étude ne comporte pas directement de Réserve Naturelle Régionale ou National (RNR ou RNN), de Zone Importante pour la Conservation des Oiseaux (ZICO), d'Espace Naturel Sensible (ENS), de réserve biologique, de forêt de protection et ne fait pas l'objet d'Arrêté Préfectoral de protection du Biotopie (APPB).**

Une entité inscrite en **Périmètre Régional d'Intervention Foncière (PRIF)**, « Brosse et Gondoire », est également localisée à proximité de la zone d'étude, sur la commune de Jossigny, mais plus au Sud de la RD231. Le futur tracé du TCSP EVE n'aura donc aucun impact direct sur ce périmètre.

Une petite partie de la zone d'étude est également située dans une partie du **futur Parc Naturel Régional (PNR) « Brie et Deux Morins »** (projet), au niveau de la commune de Montry, à proximité de la RD5d.

Selon le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) d'Île-de-France, **aucun secteur de la zone d'étude n'est concerné par la présence d'un réservoir de biodiversité.** Néanmoins **plusieurs corridors écologiques sont identifiés** au sein de la zone d'étude et devront être prise en compte dans le cadre du projet.

Aucune forêt n'est présente dans la zone d'étude, néanmoins des **parcelles boisées** ponctuent la zone d'étude, en particulier sur les communes d'Esbly, Coupvray et Montry.

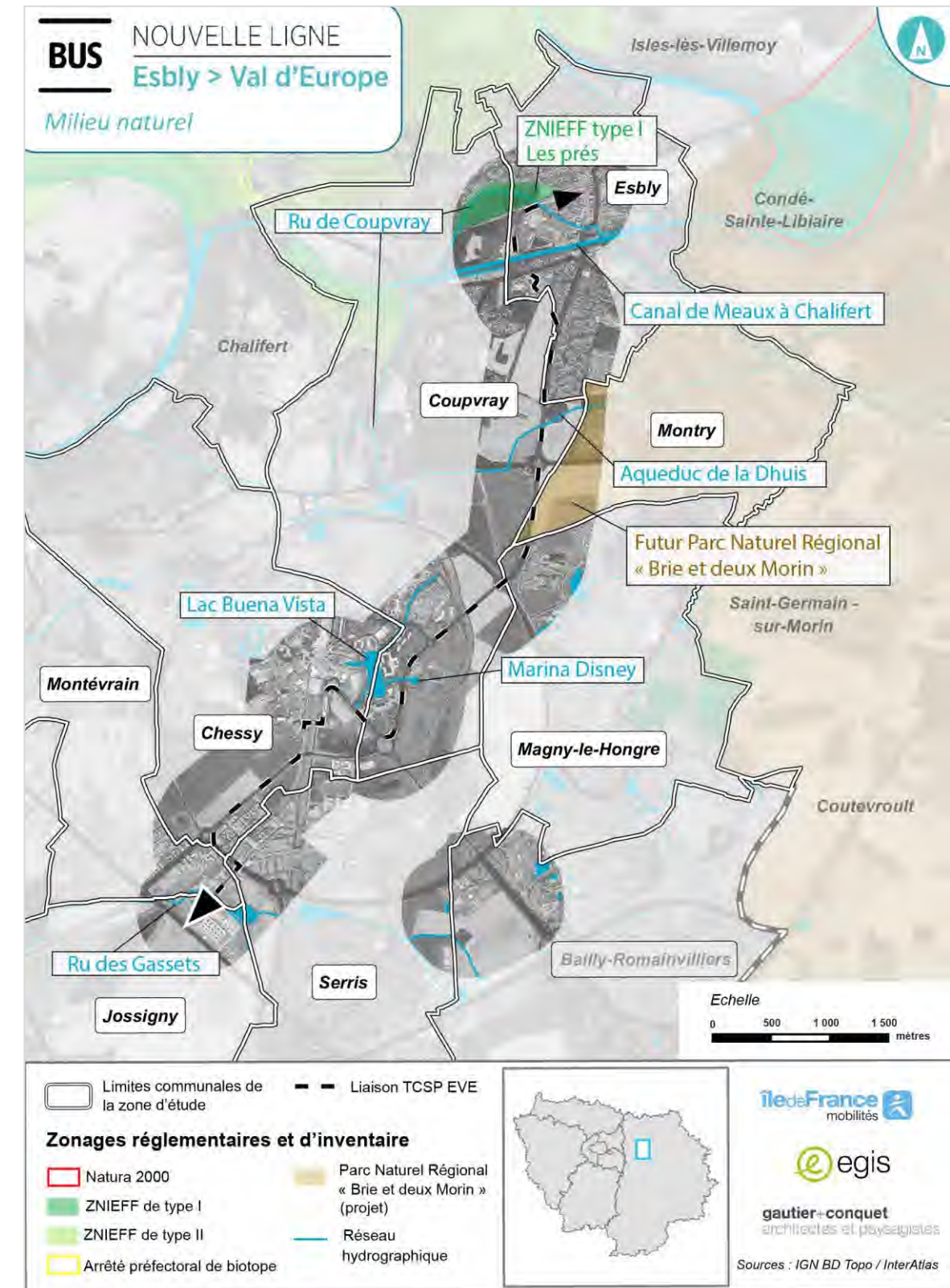


Figure 24 : Milieu naturel
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/GAUTIER CONQUET, 2020)

1.2.3.2. Arbres d'alignement et remarquables

Les **alignements d'arbres** correspondent à un ensemble d'arbres plantés sur un linéaire de manière régulière. On les trouve typiquement le long des voies de circulation (routes, boulevards, voies vertes, mails). Les essences sont souvent des Platanes.

Sur la zone d'étude, les espèces recensées sont notamment le Marronnier d'Inde, le Bouleau blanc, le Platane d'Espagne, le Merisier vrai et le Tilleul à petites feuilles.

Les arbres sont entretenus de manière à ne pas présenter de risques pour les piétons et les automobilistes. Ils sont de tailles variables et souvent dans une recherche d'esthétique.

Le tableau ci-après récapitule le nombre d'arbres d'alignement recensés le long des principaux axes suivant le futur tracé du projet de TCSP Esbly-Val d'Europe, ainsi que les principales essences concernées.

Axe	Commune(s) concernées	Nombre d'arbres recensés (alignement)	Essence(s)
Cours de la Gondoire / Cours du Danube	Serris / Montévrain / Jossigny	195	Frêne et Aulne
Bd circulaire (RD341 - Méridienne / Bd du Grand Fossé)	Serris / Chessy	116	Tilleul, Platane et quelques Tulipier de Virginie
Giratoire C0 (Carrefour Bd Circulaire / Av. Hergé / Av. de l'Europe)	Chessy	140	Tilleul
Avenue Hergé (Section carrefour C0 - voie ferroviaire RER A / LGV)	Chessy	170	Platane, Tilleul
Avenue Séramy	Chessy / Coupvray	210	Cerisier, prunus pourpre
Giratoire K0 (Av. Séramy / Av. Schuman)	Coupvray	81	Pommier, Pin, Erable
Avenue Schuman	Coupvray	526	Platane et quelques autres sujets (Arbre de Judée, Pin, Epicea, Cèdre)
Giratoire G (Av. Schuman / RD5d)	Coupvray / Magny-le-Hongre	61	Frêne, Tilleul, Erable
Rd5d (Section entre carrefours G - G2)	Magny-le-Hongre	47	Platane

Figure 25 : Recensement des arbres d'alignement le long des principaux axes du futur tracé du projet de TCSP Esbly-Val d'Europe
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/GAUTIER-CONQUET, 2020)

Il est à préciser cependant qu'un certain nombre de ces arbres d'alignement sont aujourd'hui localisés au sein d'emprises réservées pour le projet de TCSP EVE dans le cadre d'aménagements urbains ou de doublements des voiries primaires.

Ceux-ci seront ainsi directement impactés par la mise en œuvre du projet.



Figure 26 : Arbres d'alignements le long du futur tracé du TCSP EVE (exemples cours de la Gondoire / avenue Hergé)
(SOURCE : EGIS, 2017)

A noter également la présence d'un **arbre « remarquable »** (essence : charme), situé dans la partie d'extension du cimetière d'Esbly.

Cet arbre a été inscrit à l'inventaire des arbres remarquables de Seine-et-Marne par délibération de l'assemblée départementale en date du 23 octobre 2009.

Cependant, à noter que cet arbre n'est pas identifié dans le zonage du PLU d'Esbly, et ne figure pas dans la liste répertoriant les arbres remarquables de Seine-et-Marne.

Par ailleurs, un diagnostic phytosanitaire, réalisé courant 2020, a fait apparaître un **mauvais état mécanique de cet arbre, et préconise son abattage sanitaire à court terme.**

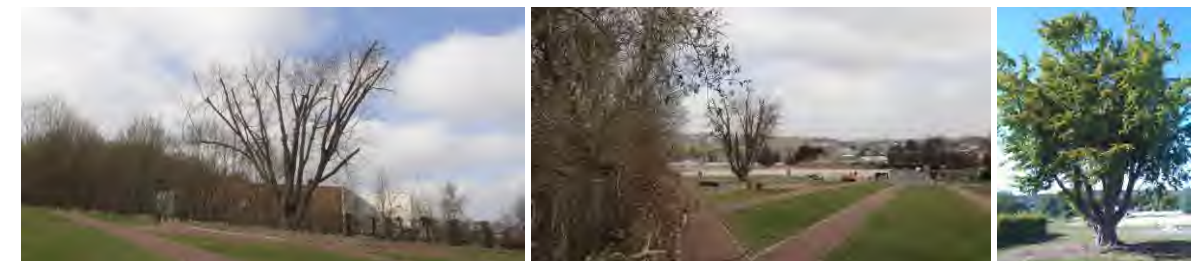


Figure 27 : Arbre remarquable situé dans la partie d'extension du cimetière d'Esbly
(SOURCE : EGIS, 2018 - 2020)

1.2.3.3. Faune et Flore

Un diagnostic écologique de la zone d'étude rapprochée a été réalisé sur la période avril 2017- avril 2020. La suite de ce paragraphe en dresse une synthèse.

Un certain nombre d'espèces protégées ont pu notamment être observées au sein de la zone d'étude, relevant d'enjeux forts, assez forts ou modérés dont le projet devra tenir compte.

La cartographie en page suivante synthétise la nature des enjeux identifiés (principales espèces protégées et/ou patrimoniales), sur la base d'une zone d'étude élargie au-delà du tracé du futur TCSP EVE, tenant compte de l'ensemble des implantations envisagées pour l'implantation du SMR de la ligne, retenues pour être étudiées à l'issue de la Concertation.

Habitats naturels, Flore

La zone d'étude ne compte aucun habitat d'intérêt communautaire, les habitats naturels/subnaturels sont « anthropisés » et « ordinaires ».

Globalement les espèces végétales observées au sein de la zone d'études sont communes à très communes. A noter la présence de onze espèces exotiques envahissantes (Buddléia de David, la Vergerette annuelle, la Vergerette du Canada, le Galéga officinale, la Vigne vierge, le Laurier cerise, le Cerisier tardif, le Sénéçon du Cap, le Solidage du Canada, le Robinier faux acacia et la Renouée du Japon).

Avifaune

Trente-neuf espèces protégées, deux espèces de la directive Oiseaux (Martin-pêcheur, d'Europe et Sterne pierregarin) et dix-sept espèces non protégées dont deux espèces patrimoniales (Alouette des champs et Vanneau huppé), ont été observées sur la zone d'étude. La grande majorité de ces espèces est certainement nicheuses sur l'aire d'étude.

Dix espèces protégées sont potentiellement présentes sur la zone d'étude.

Mammifères (autres que chiroptères)

Cinq espèces de mammifères non protégées, assez communes à très communes, ont été recensées au sein de la zone d'étude. Seul le Lapin de garenne est une espèce patrimoniale de par son inscription sur la liste rouge nationale avec le statut « quasi menacé ».

Deux espèces protégées sont potentiellement présentes sur la zone d'étude (Ecreuil roux et Hérisson d'Europe).

Chiroptères

Huit espèces protégées et patrimoniales (directive « Habitats ») de chiroptères ont été observées sur la zone d'étude, dont six espèces avec un statut précaire sur les listes rouges nationale et/ou régionale et/ou déterminante de ZNIEFF en Île-de-France (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Sérotine commune, Noctule commune, Noctule de Leisler, Murin de Daubenton).

Par ailleurs, trois espèces non contactées sont considérées comme présentes au regard de la bibliographie et des habitats disponibles.

Amphibiens

Une seule espèce a été recensée sur la zone d'étude, elle est partiellement protégée, patrimoniale inscrite sur la liste rouge nationale avec le statut « quasi menacé » (Grenouille commune).

Reptiles

Aucune espèce de reptile n'a été recensée au sein de la zone d'étude, mais trois espèces protégées sont potentiellement présentes au sein des milieux en friche.

Insectes

Lépidoptères rhopalocères

Dix espèces ont été recensées au sein de la zone d'étude (papillons). Aucune de ces espèces n'est protégée ni patrimoniale. Elles sont toutes communes.

Une espèce protégée régionalement est néanmoins potentielle (le Flambé).

Odonates

Treize espèces d'odonates ont été recensées au sein de l'aire d'étude dont une protégée à l'échelle régionale (l'Agrion mignon) et deux espèces patrimoniales.

Une espèce protégée est néanmoins potentielle (la Cordulie bronzée).

Orthoptères

Sept espèces non protégées et communes ont été observées sur la zone d'étude.

Une espèce protégée régionalement est néanmoins potentielle (l'Oedipode turquoise).

1.2.3.4. Zones humides

Les zones humides sont des zones de transition entre le milieu terrestre et le milieu aquatique. Elles sont caractérisées par la présence d'eau en surface ou dans le sol.

Les zones humides sont importantes car elles fournissent de nombreux « services écosystémiques » (apport d'eau douce, biodiversité, maîtrise des crues, recharge des nappes souterraines...), elles sont le support d'activités et permettent un cadre de vie de qualité. Ainsi, ce sont des espaces à forts enjeux écologique, économique et social. Cependant, ces milieux fragiles sont menacés, notamment sous la pression du drainage et de l'urbanisation.

Depuis 1992, les zones humides sont protégées par le Code de l'Environnement (article L.211-1).

Des zones humides ont été identifiées au sein de la zone d'étude, situées essentiellement au Nord de la zone d'étude le long du canal de Meaux à Chalifert et du canal latéral du Grand Morin et au Sud sur Jossigny, Serris et Bailly-Romainvilliers à proximité de bassins existants.

Ces zones humides ont été déterminées dans l'aire d'étude selon la nouvelle réglementation (critères alternatifs), et seules des zones humides selon le critère végétation ont pu être caractérisées.

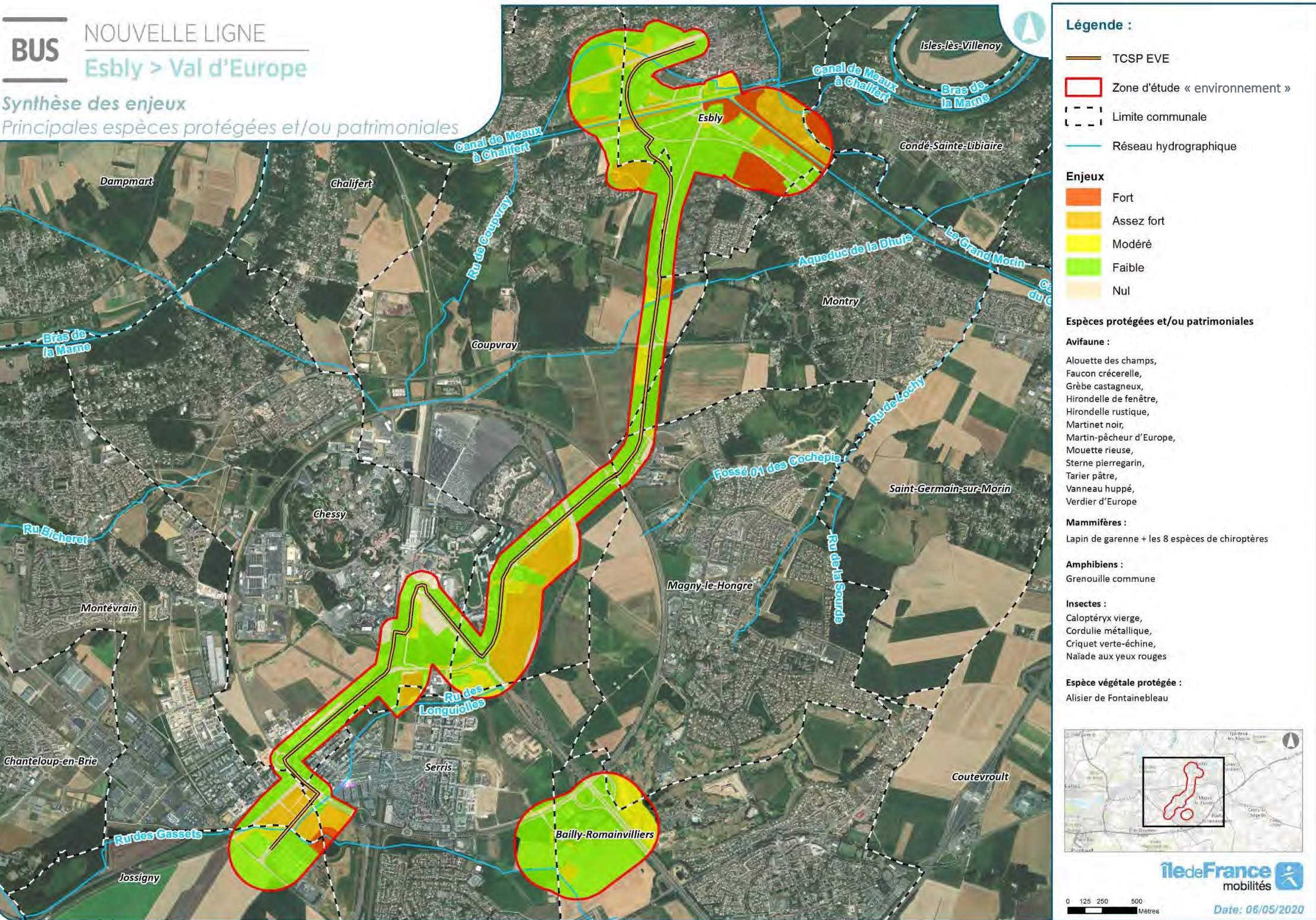


Figure 28 : Synthèse des enjeux « Faune et Flore » (principales espèces protégées et/ou patrimoniales)
 (SOURCE : EGIS, 2020)

1.2.4. Les réseaux

La zone d'étude intercepte de nombreux réseaux (gaz naturel, électricité, eau potable, réseau de chaleur, télécommunication). Une brève synthèse est proposée ci-après.

Hydrocarbures

Aucun pipeline de transport d'hydrocarbures du réseau TRAPIL n'a été recensé dans la zone d'étude.

Gaz naturel

Une canalisation de gaz à haute pression est localisée au sein de la zone d'étude. Elle traverse la zone d'étude sur les communes de Coupvray et Montry, au niveau de la RD934 (canalisation 250 Chanteloup-Mitry Mory). Elle coupe le tracé envisagé à l'Est de Coupvray. Elle fait partie des servitudes d'utilité publique de leurs communes respectives.

A noter également la présence d'une canalisation GRT Gaz au niveau de Magny-le Hongre et Coupvray RD344 / RD5d. Toutefois, il est à noter que cet ouvrage est hors service.

Électricité

Une ligne électrique à haute tension est localisée à proximité de la zone d'étude. Située le long du boulevard circulaire (RD344), elle traverse les communes de Bailly-Romainvilliers, Coupvray et Magny-le-Hongre. Il s'agit de la ligne à 225kV Fosses-Villevaudé faisant partie des servitudes d'utilité publique des communes concernées.

Dans la zone d'étude, sur les communes de Bailly-Romainvilliers et Serris, on note la présence de nombreux réseaux d'électricité de distribution haute tension.

Réseaux de chaleur

Un réseau de chauffage urbain a été créé pour l'alimentation de Village Nature. Ce réseau de chauffage urbain passe notamment à proximité du futur tracé du TCSP au niveau du Pont et de la rue Morris, ainsi que le long de l'avenue Hergé et de l'avenue Schuman.

Eau potable

Un réseau d'eau potable est situé sur l'ensemble du périmètre d'étude.

A noter la présence de canalisations d'eau potable de diamètre relativement important (supérieur à Ø300) sur l'avenue Paul Séramy et l'avenue Hergé (commune de Chessy), l'avenue Robert Schuman (communes de Coupvray et de Magny-le-Hongre), tout le long du cours de la Gondoire (communes de Montévrain, de Serris et de Jossigny) et sur le boulevard circulaire RD344 (communes de Serris et de Chessy).

Assainissement

Un réseau d'assainissement est situé dans l'ensemble de la zone d'étude.

A noter la présence de canalisations de diamètre relativement important le long de l'avenue Hergé, sur la commune de Chessy (Ø1600), et de l'avenue Robert Schuman sur la commune de Coupvray (Ø1200).

Télécommunication

Des réseaux de télécommunication sont présents un peu partout tout au long du tracé du futur TCSP.

Le réseau de télécommunication (câble N363) situé dans la zone d'étude le long de la RD934 et de la RD5d sur les communes de Coupvray, Esbly, Montévrain et Montry fait l'objet d'une servitude.

1.2.5. Risques recensés au sein de la zone d'étude

1.2.5.1. Risques naturels

Séisme

La Seine-et-Marne, département au sein duquel se développe le projet de TCSP EVE, est classé en zone de sismicité 1, c'est-à-dire très faible, par le décret n° 2010-1255, portant délimitation des zones de sismicité du territoire français.

Pour mémoire, le zonage sismique de la France compte cinq degrés de sismicité pour l'application des mesures de prévention du risque sismique aux bâtiments : zone de sismicité 1 (très faible) à 5 (forte). Seules les zones 2 à 4 font l'objet de mesures préventives (des règles de construction, d'aménagement et d'exploitation parasismiques sont notamment appliquées aux bâtiments, aux équipements et aux installations).

Inondation

La zone d'étude est concernée par deux types d'inondation :

- les inondations de plaine : la rivière sort de son lit mineur lentement et peut inonder la plaine pendant une période relativement longue. La rivière occupe son lit moyen et éventuellement son lit majeur ;
- les inondations par remontée de nappe : lorsque le sol est saturé d'eau, il arrive que la nappe affleure et qu'une inondation spontanée se produise. Ce phénomène concerne particulièrement les terrains bas ou mal drainés et peut perdurer.

Risque d'inondation par débordement direct d'un cours d'eau

L'ensemble des communes de la zone d'étude traversées ou bordées par un cours d'eau, c'est-à-dire Chessy, Esbly, Montévrain et Montry, sont concernées par le risque d'inondation par débordement direct d'un cours d'eau.

Ces communes sont soumises au Plans de Prévention des Risques inondation (PPRI) de la Vallée de la Marne d'Isles-lès-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes, approuvé par arrêté préfectoral le 27 novembre 2009.

Cependant, au sein de la zone d'étude, seuls certains secteurs des communes d'Esbly et de Montry sont concernés par des zones inondables, dues aux débordements du Bras du Grand Morin et du Grand Morin. Ces zones sont représentées sur la figure ci-après.

Le champ d'expansion des crues de la Marne et du Grand Morin couvre le tiers oriental de la commune d'Esbly (plaine alluviale), jusqu'aux cotes altitudinales 45 à 47 m NGF (d'aval en amont, c'est-à-dire du Nord au Sud), qui correspondent aux plus hautes eaux connues (référence : crue de 1910, ou plus localement, crue de 1955).

On constate que l'aléa est essentiellement fort sur la commune.

Cependant, à noter que le tracé envisagé du TCSP EVE n'intercepte aucune zone relative au risque d'inondation. En revanche, le proche secteur Nord-Est de la zone d'étude est localisé en zone PPRI.

LES PLANS DE PRÉVENTION DES RISQUES D'INONDATION (PPRI)

En application des articles L. 562-1 et suivants du Code de l'environnement, un Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI) détermine les dispositions à prendre pour réduire l'exposition des personnes et des biens aux risques d'inondation, et pour éviter de faire obstacle à l'écoulement des eaux et de restreindre les champs d'inondation.

Deux zones sont délimitées au sein d'un PPRI :

- la zone rouge : en règle générale, elle interdit toutes nouvelles constructions. Elle limite les extensions ;
- la zone bleue : elle autorise certaines constructions sous certaines conditions (par exemple : niveau maximum du plancher de la construction, ne pas gêner ou modifier l'écoulement des eaux, remblais interdits ou très limités, etc.).

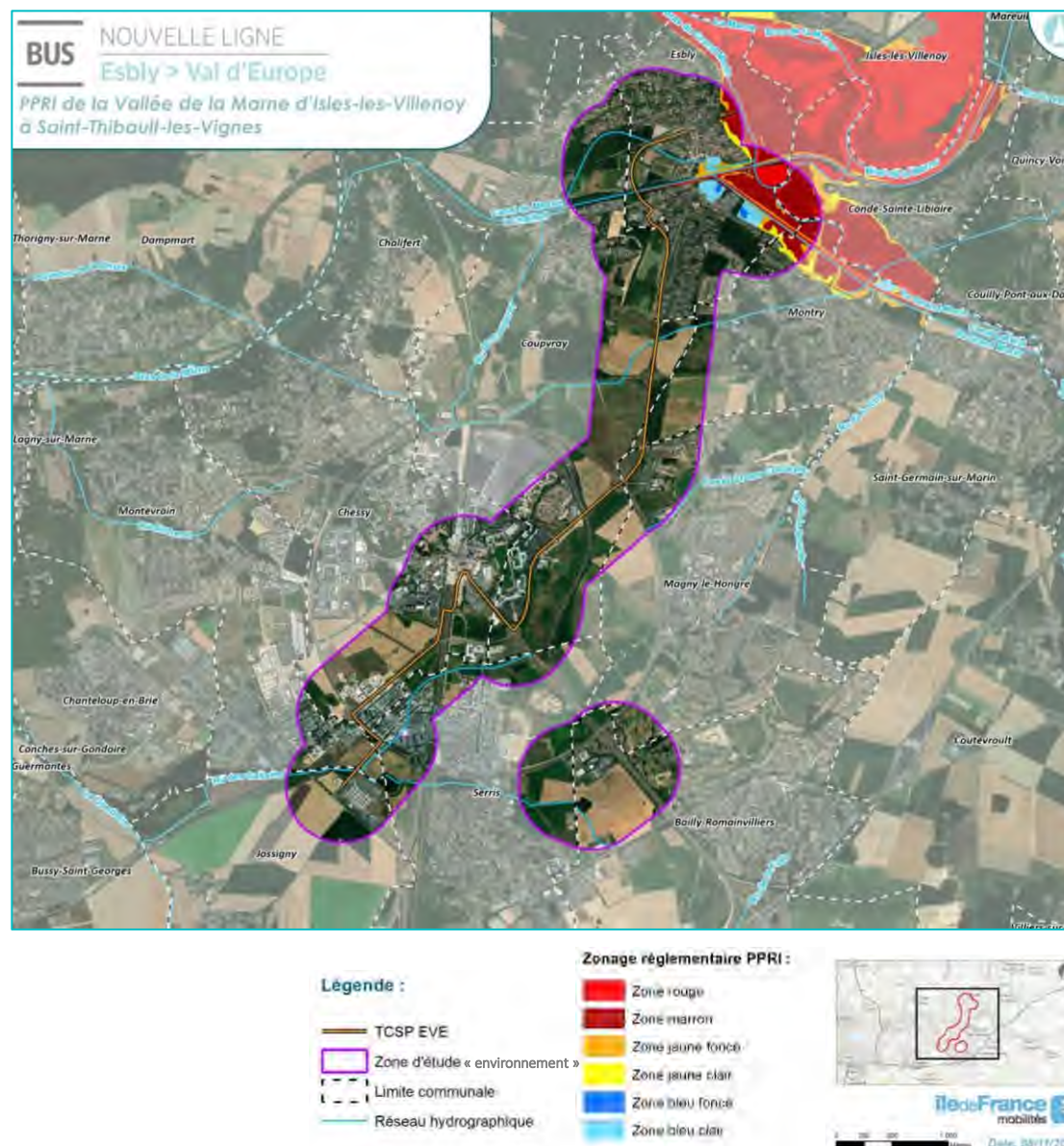


Figure 29 : PPRI de la Vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint-Thibault-les-Vignes
(SOURCE : EGIS, 2020 SUR BASE WWW.SEINE-ET-MARNE.GOUV.FR)

Risque d'inondation par remontée de nappe

La base de données Géorisques fait état d'une très faible sensibilité quant au risque de remontée de nappe dans les sédiments sur la quasi-totalité de la zone d'étude. Les nappes souterraines couvrant la zone d'étude au droit du plateau sont situées dans des milieux karstiques qui facilitent l'infiltration des eaux de ruissellement de la surface, limitant alors les risques d'inondation par remontée de la nappe dans ces secteurs.

Toutefois, des zones d'affleurement (aléa très élevé) sont identifiées au Nord de la zone d'étude, sur les communes d'Esbly, de Coupvray et de Montry, et ponctuellement sur les communes de Chessy et de Serris. Celles-ci sont dues à la présence du Grand Morin et de ses affluents. Dans les vallées, les nappes souterraines, situées souvent à faible profondeur, en l'absence d'horizons imperméables ou en présence d'horizons semi-perméables, sont en communication avec les masses d'eau de surface que sont les rivières. D'où l'apparition de zones d'affleurement où le risque d'inondation par remontée de nappe est élevé sur la partie Nord du tracé.

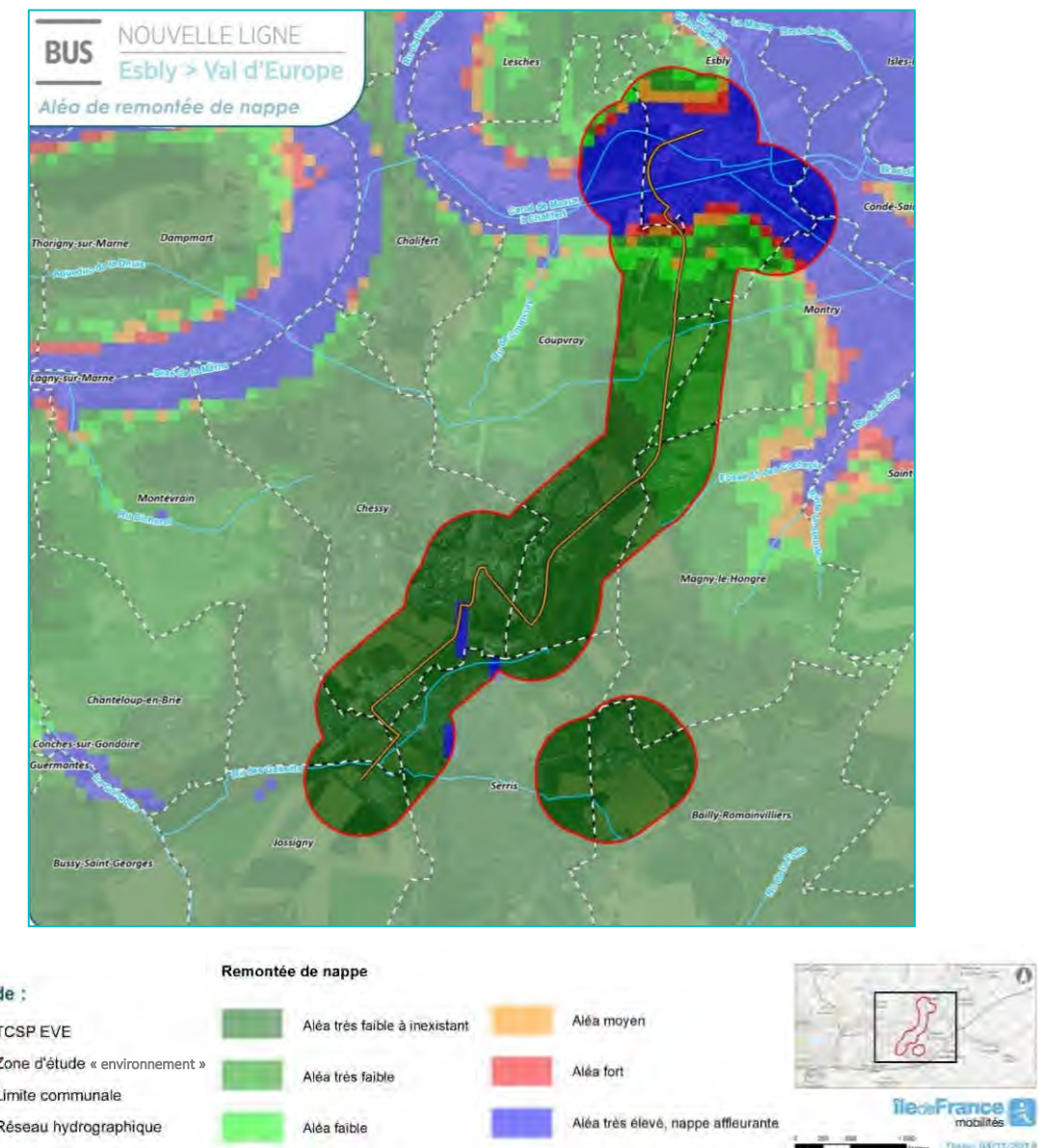


Figure 30 : Risque de remontée de nappe au sein de la zone d'étude
(SOURCE : EGIS, 2020)

Mouvements de terrain

Les mouvements de terrain regroupent un ensemble de déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou humaine. Les volumes en jeux sont compris entre quelques mètres cubes et quelques millions de mètres cubes. Les déplacements peuvent être lents (quelques millimètres par an) ou très rapides (quelques centaines de mètres par jour). Différents types de mouvements de terrain concernent les communes de la zone d'étude :

- le retrait-gonflement des argiles, mouvement lent et continu ;
- les effondrements de cavités souterraines, mouvements rapides et discontinus.

Aléa retrait-gonflement des argiles

La zone d'étude est concernée par le risque de mouvements de terrains de type « tassements différentiels », consécutifs à la sécheresse et à la réhydratation des sols (retrait-gonflement des argiles).

Hormis les communes de Bailly-Romainvilliers, de Jossigny et de Serris, l'ensemble des communes de la zone d'étude ont fait l'objet de plusieurs arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle à ce sujet.

L'aléa est fort sur les communes de Coupvray, d'Esbly, de Magny-le-Hongre et de Montry. Toutefois, la majorité de la zone d'étude figure en zone de faible aléa.

Au sein de la zone d'étude, seules les communes de Coupvray, d'Esbly et de Montévrain sont concernées par un Plan de Prévention des Risques naturels (PPRn) prévisibles de mouvements de terrain différentiels liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles. Ce PPRn a été prescrit le 11 juillet 2001.

LES PLANS DE PREVENTION DES RISQUES (PPR) MOUVEMENTS DE TERRAIN

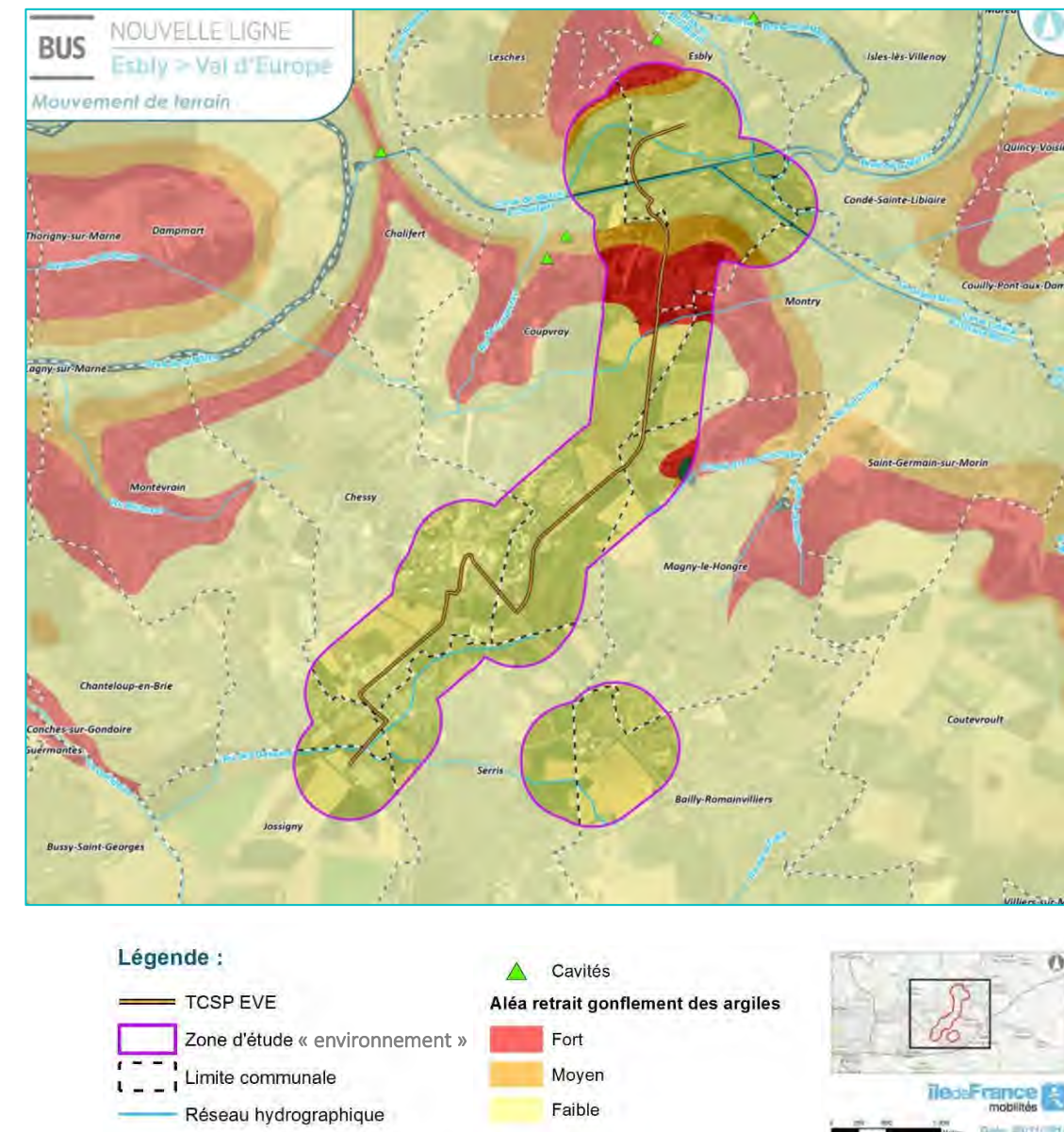
Les Plans de Prévention des Risques (PPR) Mouvements de terrain portent sur tous les risques induits par les mouvements de terrain, et ceci quelle que soit la typologie : effondrements, affaissements, éboulements de pierres et/ou de blocs, glissements de terrain et coulées de boue associées, avancées dunaires, recul du trait de côte ou de falaise, retrait-gonflement des argiles.

Ils font partie des Plans de Prévention des Risques naturels (PPRn) qui poursuivent un but préventif et ont pour principal objet de réglementer l'urbanisme dans des zones exposées à des risques naturels majeurs.

Cavités souterraines

Les communes d'Esbly, de Jossigny et de Coupvray sont concernées par le risque de mouvements de terrain liés à l'affaissement et à l'effondrement de cavités souterraines selon le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs de la Préfecture de Seine-et-Marne (Service Interministériel de Défense et de Protection Civiles).

En revanche, aucun Plan de Prévention des Risques naturels prévisibles de mouvements de terrain liés à l'effondrement de cavités souterraines n'est recensé dans le périmètre de la zone d'étude.



Synthèse des risques naturels

Le secteur d'étude est donc soumis aux risques mouvements de terrain et est classé en zone de sismicité 1 (risque très faible). Une étude géotechnique plus approfondi de type G2 au stade des études ultérieures permettra de définir les règles de constructibilité à respecter par le projet.

Il est également à noter le risque inondation sur le Nord du projet, sur les communes d'Esbly, le long du canal de Meaux à Chalifert, identifié en enjeu fort.

Le tableau ci-après synthétise les risques naturels par commune.

Communes	Mouvements de terrain		Inondations	
	Retrait-gonflement des argiles	Cavités souterraines	Débordement d'un cours d'eau	Remontée de nappe
Bailly-Romainvilliers	Faible	-	-	Très faible à inexistante
Chessy	Faible	-	-	Très faible à inexistante et ponctuellement très élevée
Coupvray	Faible, moyen et fort	-	-	Très faible à très élevée
Esbly	Faible, moyen et fort	Non localisées	Bras du Grand Morin et Grand Morin	Très faible à très élevée
Jossigny	Faible	Non localisées	-	Très faible à inexistante
Magny-le-Hongre	Faible, moyen et fort	-	-	Très faible à inexistante
Montévrain	Faible	-	-	Très faible à inexistante
Montry	Faible, moyen et fort	-	Grand Morin	Très faible à très élevée
Serris	Faible	-	-	Très faible à inexistante et ponctuellement très élevé

Tableau 4 : Risques naturels et PPR par commune de la zone d'étude

1.2.5.2. Risque technologique

Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE)

Cinq installations classées ICPE soumises à autorisation sont localisées au sein de la zone d'étude. Il s'agit de :

- l'ICPE VALFRANCE (coopérative agricole), non SEVESO, située au Sud de la commune d'Esbly, près du Canal de Meaux à Chalifert. Celle-ci est soumise à autorisation (stockage de produits toxiques pour l'environnement et de céréales dont les poussières sont inflammables) ;
- l'ICPE Boyer Michel, non SEVESO, située au Sud de la commune d'Esbly, près du Canal de Meaux à Chalifert. Elle est soumise à autorisation ;
- l'ICPE Auchan carburant (ex SEGECE), non SEVESO, située au Nord-Ouest de la commune de Serris, dans le secteur du Val d'Europe. Celle-ci est soumise à autorisation ;
- l'ICPE Auchan hypermarché, non SEVESO, située au Nord-Ouest de la commune de Serris, dans le secteur du Val d'Europe. Celle-ci est soumise à autorisation ;
- l'ICPE SCETA, non SEVESO, située à Chessy. Celle-ci est répertoriée mais indiquée à l'arrêt au 22/01/2020.

A noter également la proximité de l'ICPE Aualis, classée SEVESO (seuil bas), située à l'Est de la commune de Serris, sous le bras Sud du ru des Gassets.

Ces ICPE recensées au sein du secteur d'étude ne présentent pas de risque industriel élevé.

Sur la commune d'Esbly, sont ainsi recensées deux ICPE, aucune n'étant classée SEVESO. La première, établissements Michel BOYER, est en cessation d'activité, et la seconde est la coopération agricole VALFRANCE, située au Sud de la commune près du Canal de Meaux à Chalifert, le long de la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle, soumise à autorisation. Une zone de protection autour du silo est notamment indiquée sur le plan de zonage du PLU de la commune.

Ce périmètre est à prendre en compte en cas d'aménagement, afin de ne pas soumettre de nouvelles populations au risque dans les zones sensibles du territoire. La zone de protection n'engendre pas de risque particulier pour le projet du TCSP EVE qui ne prévoit pas de construction dans cette zone. En effet, dans la zone identifiée au plan de zonage, seules des précautions sont spécifiées pour les constructions (bâties) qui sont autorisées sous réserve d'être adaptées à l'effet de surpression.

Il est à préciser que le dépôt bus de Bailly-Romainvilliers est aujourd'hui également soumis à déclaration au titre des rubriques de la nomenclature relative aux ICPE en lien avec sa fonction d'atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, et en lien avec sa station-service.

Sites et sols pollués

Plusieurs sites sont identifiés dans la base de données BASIAS, répertoriant les anciens sites industriels et activités de service. Ils sont localisés sur les communes de Chessy (1), d'Esbly (7) et de Serris (1), cf. tableau ci-contre.

Un seul site est identifié dans la base de données BASOL, répertoriant les sites pollués ou potentiellement pollués. La base de données BASOL mentionne la présence d'une ancienne installation technique de Gaz de France sur la commune d'Esbly. Il s'agit d'un site traité et libre de toute restriction, actuellement utilisé par EDF et/ou Gaz de France

Des investigations de terrain ont été menées entre Juillet et Novembre 2017 dans le cadre d'une mission d'ingénierie géotechnique niveau G1 ES et PGC (Norme NF P94-500 du 30 novembre 2017). La grande majorité des investigations et analyses pollution (92%) menée dans la zone d'étude ont montrés que les matériaux de déblais peuvent être évacués en ISDI⁸ ou ISDI+ à l'exception de 4 échantillons pouvant nécessiter une évacuation en ISDND⁹ (au Sud du tracé sur les communes de Jossigny et Montévrain et au Nord sur Esbly entre l'Avenue Joffre et le canal latéral du Grand Morin). L'évacuation des matériaux dans des centres spécialisés peut en effet engendrer d'importants surcoûts de terrassements.

Aucune fibre d'amiante n'a en revanche été repérée sur les échantillons d'enrobés analysés.

Les sols pollués sont très localisés dans la zone d'étude, ils représentent une contrainte forte mais un enjeu modéré dans le cas du TCSP EVE.

Risques liés au Transport de Marchandises Dangereuses (TMD)

Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département.

Cependant, certains axes présentent une potentialité plus forte du fait de l'importance du trafic.

Concernant les routes, le risque d'accident impliquant un transport de matières dangereuses est particulièrement diffus et concerne non seulement l'ensemble des axes desservant les entreprises consommatrices de produits dangereux (industries classées, stations-services, grandes surfaces de bricolage, etc.), mais aussi les particuliers (livraisons de fioul domestique ou de gaz).

Sur la commune d'Esbly, les risques liés au transport de marchandises dangereuses se concentrent le long des voies ferrées (notamment la ligne de Noisy-le-Sec à Strasbourg qui traverse le centre de la commune d'Est en Ouest), et le long des principales voies routières, particulièrement l'axe RD5 - RD5d qui traverse la commune du Nord au Sud pour relier Meaux à la RD934 (concernant également la commune de Coupvray sur sa section la plus au Sud).

Synthèse des risques technologiques

Le secteur d'étude n'est donc soumis à aucun risque technologique.

Néanmoins, cinq installations classées ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement) sont localisées au sein de la zone d'étude.

Plusieurs sites sont identifiés dans la base de données BASIAS, un seul dans la base de données BASOL. Les sols pollués sont très localisés dans la zone d'étude.

Aucun PPRT n'est situé dans la zone d'étude du projet.

Identifiant	Raison sociale	Type d'activité	Organisme associé	Date début activité	Date fin activité	État de connaissance	Commune
IDF7700306	CENDA	Stockage de produits chimiques – Fabrication de produits métalliques, à l'exception des machines et équipements – Forge, marteaux mécaniques, emboutissage, estampage, matricage découpage – Traitement et revêtement des métaux – Fabrication de machines et équipements	-	28/01/1959	27/07/2005	Inventorié	Esbly
IDF7702165	RICHE Jacques (Garage)	Carrosserie, atelier d'application de peinture sur métaux, PVC, résines, plastiques – Dépôt de liquides inflammables – Garages, ateliers, mécanique et soudure	-	12/02/1974	27/07/2005	Inventorié	Esbly
IDF7700308	Luce et Riester	Entretien et réparation de véhicules automobiles (ou autres) – Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)	-	12/04/1974	27/07/2005	Inventorié	Esbly
IDF7707724	PICARD B.	Fabrication de coutellerie	-	01/01/1969	27/07/2005	Inventorié	Esbly
IDF7707125	LEMEY, Ex Ets ROUCHES	Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)	-	10/01/1966	31/12/1986	Inventorié	Esbly
IDF7706889	Compagnie Française de Raffinage	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé		25/03/1970	-	Inventorié	Esbly
IDF7700734	Chantier des Ponts sur la Marne	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé	-	23/11/1949	27/07/2005	Inventorié	Esbly
IDF7708310	Gaz de France	Production et distribution de combustibles gazeux – Imprimerie et services annexes	-	01/01/1972	31/12/1972	Inventorié	Esbly
IDF7710431	VALFRANCE	Activités de soutien à l'agriculture et traitement primaire des récoltes		08/09/1986	-	Inventorié	Esbly
IDF7708359	EURO DISNEYLAND HOTELS SCA	Stockage de produits	AESN	01/01/1992	-	Inventorié	Chessy
IDF7710582	AUCHAN	Commerce de gros, de détail, de desserte de carburants en magasin spécialisé	Préfecture 77_A2002	01/01/2002	-	Inventorié	Serris

Tableau 5 : Sites BASIAS recensés au sein de la zone d'étude

⁸ ISDI : Installation de Stockage de Déchets Inertes

⁹ ISDND : Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux

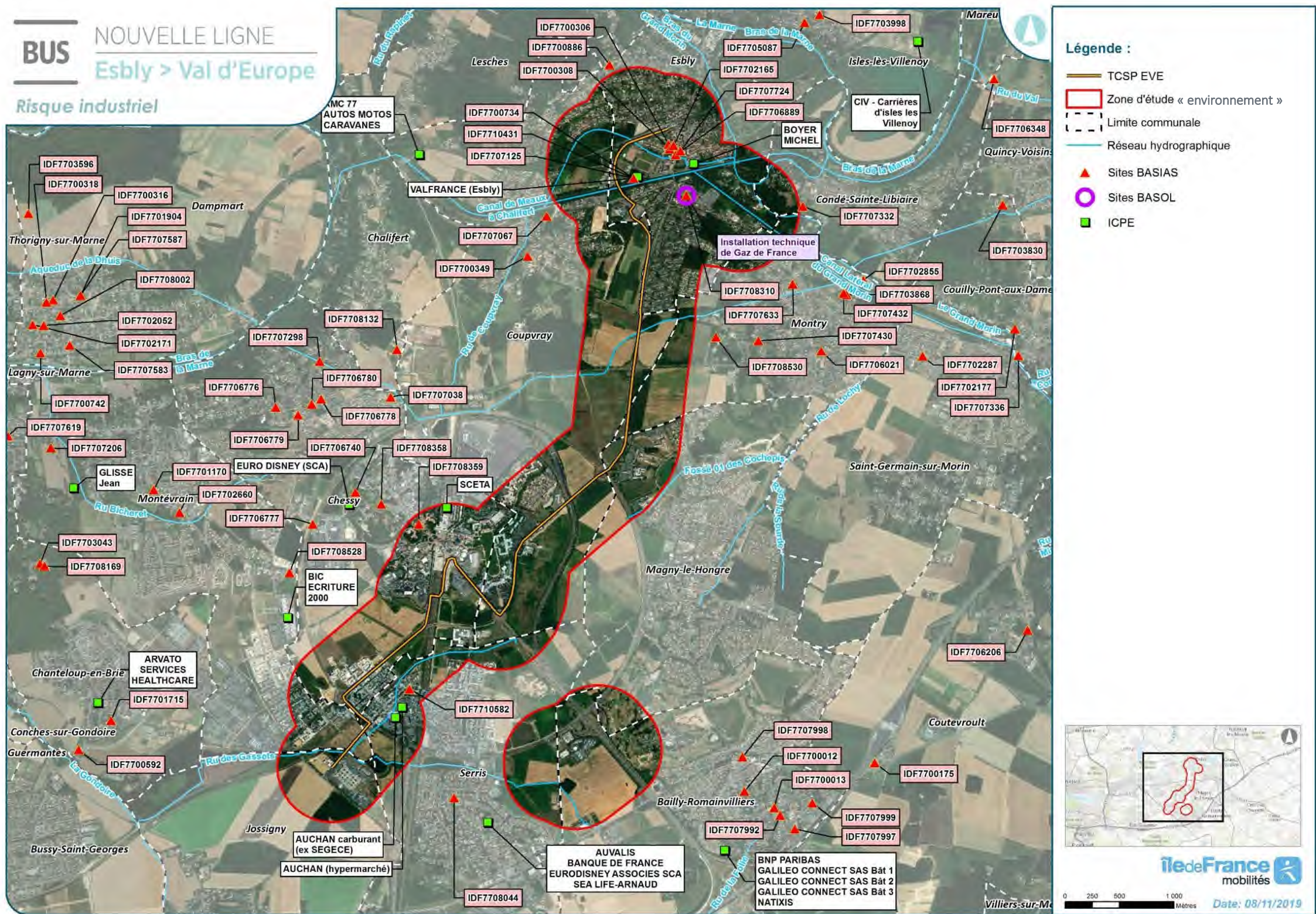


Figure 32 : Risques industriels identifiés au sein de la zone d'étude

2. Perspectives d'évolution de l'urbanisation

2.1. Les schémas directeurs et plans locaux d'urbanisme

Comme cela a été présenté précédemment dans le *Chapitre I. Historique / partie 1. Inscription dans les documents de planification et de contractualisation*, le projet de TCSP EVE est inscrit et identifié dans les principaux documents de planification régionale (SDRIF, PDUIF, CPER) comme un projet structurant dans le territoire. Il se rend de fait compatible avec leurs orientations et objectifs.

Le projet répond également aux orientations des SCOT et PLU des communes traversées et est inscrit dans le Projet d'Intérêt Général (PIG) au secteur IV de Marne-la-Vallée et aux projets Eurodisney (aujourd'hui Disneyland Paris) et Villages Nature.

La suite de la présente partie détaille ainsi principalement les Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), et les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes traversées, non abordés précédemment.

2.1.1. Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

Le SCoT est issu de la loi « Solidarité et Renouvellement Urbain » du 13 décembre 2000, dite Loi SRU. Il s'agit d'un outil de planification urbaine, qui prévoit le développement et l'organisation du territoire pour les 10 à 15 années à venir. Il traite de l'aménagement du territoire, sous tous ses angles : urbanisme, déplacements, habitat, environnement, développement économique... le tout en s'inscrivant dans une logique de développement durable.

Le SCoT a pour objet de favoriser le développement équilibré et durable du territoire, mais il constitue également un véritable cadre de référence politique du « vivre ensemble », en touchant à toutes les dimensions de la vie quotidienne : logement, déplacement, travail, cadre de vie ...

Le tableau suivant indique pour chaque commune de la zone d'étude le SCoT auquel elle appartient.

Le SCoT Marne Brosse et Gondoire (Secteur III), a été approuvé le 25/02/2013.

Les SCoT Val d'Europe et du Pays Créçois (anciennement SCOT de la Vallée du Grand Morin) sont tous les deux en cours de réalisation.

Commune	Marne Brosse et Gondoire - Secteur III	Val d'Europe (en cours de réalisation)	Pays Créçois* (en cours de réalisation)
Bailly-Romainvilliers		x	
Chessy		x	
Couvray		x	
Esbly			x
Jossigny	x		
Magny-le-Hongre		x	
Montévrain	x		
Montry			x
Serris		x	

* Anciennement SCOT de la Vallée du Grand Morin

Tableau 6 : SCoT par commune de la zone d'étude

SCoT Marne Brosse et Gondoire (Secteur III)

Le SCoT Marne Brosse et Gondoire fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace à l'horizon de 10-15 ans sur le territoire de Marne et Gondoire.

Ce document d'orientation et d'aménagement décrit le projet de territoire de la communauté d'agglomération. Il définit quatre grandes orientations :

- Pérenniser et valoriser les espaces naturels agricoles ;
- Donner un cadre à l'urbanisation ;
- Faciliter les déplacements ;
- Développer le rayonnement du territoire (en matière culturelle et touristique notamment).

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO), qui traduit de façon opérationnelle et prescriptive le projet défini par le PADD (projet d'aménagement et de développement durable)¹⁰, et dont les dispositions s'imposent aux documents d'urbanisme tels que les PLU, a notamment pour orientations :

- La préservation de la continuité écologique ;
- La valorisation des milieux naturels ;
- La définition d'un véritable projet agricole ;
- De maîtriser une urbanisation active ;
- De développer un habitat écologique et plus solidaire ;

¹⁰ Le PADD, sans avoir de valeur prescriptive, expose le futur souhaité pour l'agglomération en matière d'aménagement du territoire, dans une démarche respectueuse des principes du développement durable.

- De structurer une mobilité durable grâce aux transports collectifs ;
- D'améliorer le réseau viaire ;
- D'affirmer l'image du territoire par la valorisation de son patrimoine culturel et naturel.

Le projet du TCSP EVE s'inscrit notamment dans les orientations du SCOT traduit dans le DOO (Document d'orientation et d'objectifs) : « Structurer une mobilité durable grâce aux transports collectifs ».

2.1.2. Plan Local d'Urbanisme (PLU)

PLAN LOCAL D'URBANISME (PLU)

Le plan local d'urbanisme (PLU) est un document réglementaire qui, à l'échelle d'un groupement de communes (EPCI) ou d'une commune, établit un projet global d'urbanisme et d'aménagement et fixe en conséquence les règles générales d'utilisation du sol sur le territoire considéré.

Le PLU doit permettre l'émergence d'un projet de territoire partagé prenant en compte à la fois les politiques nationales et territoriales d'aménagement et les spécificités d'un territoire (Art. L.121-1 du code de l'urbanisme). Il détermine donc les conditions d'un aménagement du territoire respectueux des principes du développement durable (en particulier par une gestion économe de l'espace) et répondant aux besoins de développement local.

Ce document se compose, selon les prescriptions de l'article L123-1 du code de l'urbanisme :

- d'un rapport de présentation expose notamment le diagnostic sur la situation parisienne, en particulier en termes urbains ; il analyse l'état actuel de l'environnement ;
- d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) définit les orientations d'urbanisme à long terme et les aménagements retenus par la commune ;
- d'orientations d'aménagements et de programmation ;
- d'un règlement écrit et un plan de zonage.

Le règlement applique les orientations du projet par 16 règles générales déclinées localement.

La zone d'étude s'étend sur neuf communes, dont une seulement est concernée par le site de maintenance et de remisage (SMR) : Bailly-Romainvilliers.

Toutes les communes disposent d'un document d'urbanisme (PLU, PLUi).

Les documents d'urbanisme que le projet de TCSP EVE devra prendre en considération sont les suivants :

- PLU de Jossigny, approuvé par DCM¹¹ le 03 août 2017 ;
- PLU de Montévrain, approuvé par DCM le 27 février 2014 (modification simplifiée approuvée le 4 février 2016, révision allégée approuvée le 15 février 2018, modification n°5 prescrite en juillet 2020) ;

- PLUi de Val d'Europe a été approuvé le 7 juillet 2016, sur les communes de Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre et Serris. Il a depuis fait l'objet de plusieurs procédures de révision et modification, la modification simplifiée n°3 a été approuvée par le Conseil Communautaire de Val d'Europe Agglomération lors de sa séance du 17 septembre 2020. Le PLUi de Val D'Europe est actuellement en cours de modification n°3 (l'enquête publique s'est déroulée du 14 septembre au 14 octobre 2020 inclus) ;
- PLU de Montry, approuvé par DCM du 19 octobre 2012. La modification n°4 portait sur l'ouverture à l'urbanisation de la zone IIAU au niveau du Clos Saint-Philippot ; elle a été approuvée par Délibération du Conseil municipal du 15 mars 2018. La compétence en matière d'urbanisme est déléguée à Val d'Europe Agglomération (VEA) depuis janvier 2020. Le PLU est en révision générale ;
- PLU d'Esblly, approuvé le 10 octobre 2019. La compétence en matière d'urbanisme est déléguée à Val d'Europe Agglomération (VEA) depuis janvier 2020.

Zonage

Les zonages de ces documents s'inscrivent majoritairement en zones urbanisées ou à urbaniser.

Néanmoins, la zone d'étude comporte quelques zones naturelles, situées sur l'ensemble de la zone d'étude à l'exception de Chessy et de Jossigny, et des espaces agricoles situés à Jossigny et Esblly.

L'impact potentiel du projet sur ces zonages sera précisé dans le *chapitre V. Impacts du projet*.

Espaces Boisés Classés

La zone d'étude recoupe par ailleurs plusieurs Espaces Boisés Classés (EBC), répartis sur les communes de Montry, Bailly-Romainvilliers, Esblly, Coupvray et Magny-le-Hongre.

Le projet de TCSP EVE n'intercepte cependant pas d'Espaces Boisés Classés.

Emplacement réservés

En tout, 11 emplacements réservés (ER) sont localisés dans la zone d'étude sur les communes de Montry, Esblly et Coupvray.

Sur la commune d'Esblly, le projet bénéficie d'un Emplacement Réservé. L'Emplacement Réservé N°4 représente une surface de 2 510 m² qui est destiné à « l'aménagement d'un site propre favorable à la création d'une ligne de transport », dont le bénéficiaire est Île-de-France Mobilités.

Sur le reste du tracé le projet n'intercepte pas d'autres Emplacements Réservés.

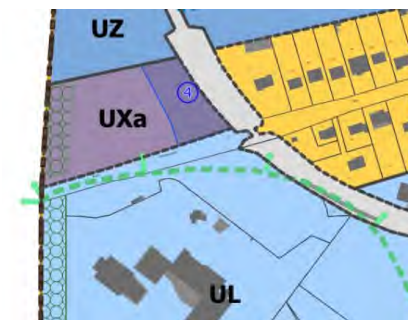


Figure 33 : Emplacement réservé pour le TCSP EVE sur la commune d'Esblly – ER n°4

(SOURCE : EXTRAIT DU PLU D'ESBLY)

¹¹ DCM : Délibération du Conseil Municipal

Certaines prescriptions d'urbanisme sont susceptibles de présenter des incompatibilités avec le projet.

Ces incompatibilités sont traitées à la fois dans la partie 5 de l'étude d'impact (pièce E du dossier d'enquête publique - effets du projet, mesures, modalités de suivi et estimation des coûts), mais également dans la pièce G du dossier d'enquête publique « *Mise en compatibilité des documents d'urbanisme* », puisqu'il est prévu dans le cadre du projet, la mise en compatibilité des Plan Locaux d'Urbanisme de Montry, et de Bailly-Romainvilliers - c'est-à-dire du PLUi du Val d'Europe.

MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS

Lorsque les documents d'urbanisme approuvés ou rendus publics ne permettent pas, par leur règlement, la réalisation d'un projet pour lequel une DUP est requise, le code de l'urbanisme prévoit une procédure de mise en compatibilité des dispositions du PLU concerné (Articles L.153-49 et L.153-54 et R.153-14 du Code de l'Urbanisme).

La procédure se décline en cinq étapes :

- L'évaluation environnementale des documents d'urbanisme : une évaluation environnementale du PLU est menée dans le cadre du projet (Articles R.104-1 et suivant du code de l'urbanisme). L'autorité environnementale rendra un avis qui sera joint au dossier d'enquête publique.
- L'examen conjoint par les Personnes Publiques Associées des dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du PLU. A l'issue de cet examen est dressé un procès-verbal, pièce jointe au dossier de DEUP ;
- L'enquête publique portant sur l'utilité publique et la mise en compatibilité des communes concernées (enquête unique) ;
- L'avis du conseil municipal ou de l'EPCI sur le dossier de mise en compatibilité du PLU, le rapport et les conclusions de la commission d'enquête et le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint.
- La Déclaration d'Utilité Publique de l'opération emporte approbation des nouvelles dispositions du PLU.

Servitudes d'utilité publique

SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

Les servitudes d'utilité publique sont en France des servitudes administratives qui doivent être annexées au plan local d'urbanisme conformément à l'article L126-1 du Code de l'urbanisme français. Il est à noter que seules les servitudes annexées au plan d'urbanisme peuvent être opposées aux demandes d'autorisation d'occupation du sol.

Ces servitudes se répartissent en quatre catégories :

- Servitudes de protection du patrimoine (monuments historiques et sites) ;
- Servitudes relatives à l'utilisation de certaines ressources et équipements ;
- Servitudes relatives à la défense nationale ;
- Servitudes liées à la salubrité et à la sécurité publique (surfaces submersibles, plans de prévention des risques, protection autour des mines et carrières).

La liste des servitudes présentes sur la zone d'étude est la suivante :

- PT1 : Protection des centres de réception radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques (Bailly-Romainvilliers, Magny-le-Hongre, Serris);
- PT2 : Servitudes concernant la protection contre les obstacles des stations radioélectriques (Chessy, Esbly, Magny-le-Hongre) ;
- PT3 : Servitudes relatives aux réseaux de télécommunications téléphoniques, télégraphiques (Coupvray, Esbly, Montévrain, Montry) ;
- T1 : Servitudes relatives aux voies ferrées (Chessy, Coupvray, Esbly, Jossigny, Montévrain, Montry, Serris) ;
- I3 : Servitudes relatives au gaz, canalisations et transport de gaz (Coupvray, Montry) ;
- I4 : Servitudes relatives à l'établissement de canalisations électriques (Bailly-Romainvilliers, Coupvray, Magny-le-Hongre) ;
- EL3 : Servitude de halage et de marchepied (Esbly, Montry) ;
- EL7 : Servitude relative à l'alignements des voies nationales, départementales et communales (Esbly, Montry) ;
- AC1 : Servitudes de protection des monuments historiques classés ou inscrits (Coupvray, Esbly) ;
- AC2 : Servitude de protection des sites classés ou inscrits (Coupvray);
- INT1 : Servitude relative au voisinage de cimetière (Esbly).

2.2. Les projets urbains du territoire concerné

Les territoires traversés par le futur tracé du TCSP Esbly - Chessy - Val d'Europe (EVE) font actuellement l'objet d'opérations de densification et de mutation qui vont mener à d'importants changements dans la structure du territoire d'étude.

Récemment livrés, en travaux ou en phase d'étude, les projets urbains vont entraîner de profonds changements visant à reconverter des zones auparavant exclusivement agricoles en nouveaux quartiers de ville mêlant populations, emplois et équipements.

C'est au cœur de certains de ces projets que le projet de TCSP doit s'inscrire. En effet, plus de 85% de son tracé s'inscrit dans un secteur de projet en évolution, non encore constitué pour une grande partie.

Une part importante des projets en cours portés par l'EPAMarne/EPAFrance cherche à anticiper l'arrivée du TCSP, et l'EPAMarne/EPAFrance a d'ores et déjà procédé à des réservations d'emprises pour faciliter son insertion au sein notamment de projets de doublement de la voirie primaire – avenue Hergé, avenue Schuman, RD5d (cf. détails en partie 3. Contexte transport / 3.1 Le réseau routier / 3.1.8 Les projets routiers).

Les données relatives aux projets urbains présentées ci-après sont issues des échanges avec les partenaires de la présente étude (communes et aménageurs), ainsi que des documents de planification et de programmation récoltés.

Les paragraphes ci-après détaillent plus particulièrement les projets urbains sur lesquels le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) devrait avoir un impact fort (en termes d'interfaces et/ou de desserte) :

- ZAC du Pré au Chêne, à Jossigny ;
- ZAC de Montévrain Université ;
- ZAC des Gassets, à Serris ;
- ZAC Pré de Claye, à Serris ;
- ZAC du Centre Urbain du Val d'Europe, à Serris et Chessy ;
- ZAC des Studios et Congrès, à Chessy ;
- ZAC du Parc et du Centre Touristique à Chessy et Coupvray ;
- ZAC de Courtalin à Magny-le-Hongre ;
- ZAC des Trois Ormes, à Coupvray ;
- Zone de l'Épinette, à Montry ;
- ZAC de Coupvray, à Coupvray ;
- Zone de la Motte, à Bailly-Romainvilliers (en lien avec le site de maintenance et de remisage).

Et dans une moindre mesure, sur les projets urbains suivants :

- Zone de la Coulommière, à Montry ;
- Zone Erable (localisation probable du 3^{ème} parc Disney notamment), localisée sur le territoire des communes de Coupvray, Serris, Magny-le-Hongre et de Bailly-Romainvilliers.

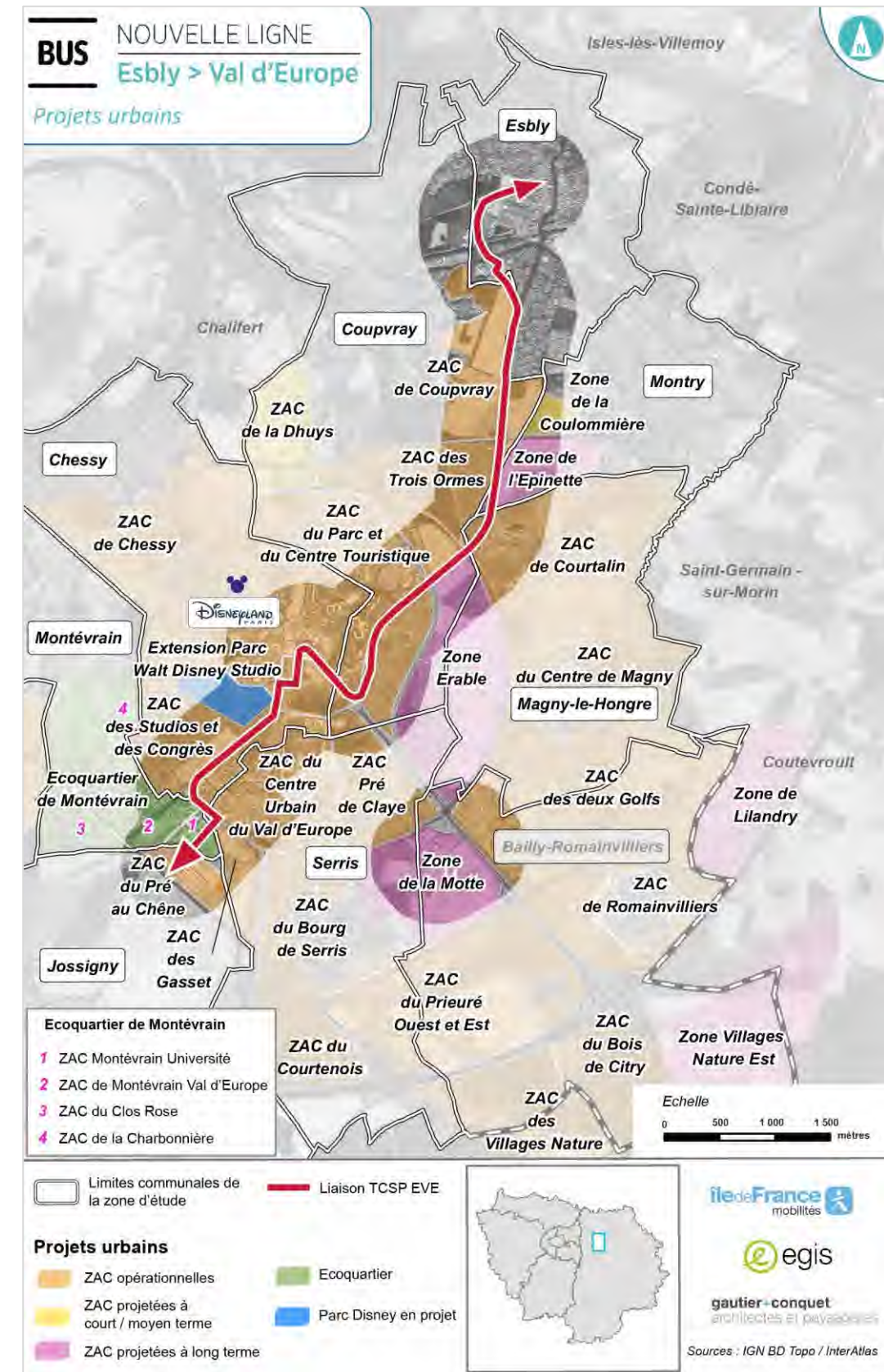


Figure 34 : Carte des projets de développement du territoire d'étude au sein de la zone d'étude rapprochée (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020 - DONNEES : EPAMARNE/EPAFRANCE)

2.2.1. ZAC du Pré au Chêne

La ZAC du Pré au Chêne, d'une superficie d'environ 19 hectares, se développe sur le territoire de la commune de Jossigny. Elle est bordée au sud par la RD231 et est traversée par le cours de la Gondoire. La ZAC intègre le « récent » hôpital intercommunal de Marne La Vallée, ouvert fin 2012, établissement MCO (médecine, chirurgie et obstétrique) et psychiatrique de 730 lits et places, installés dans un bâtiment d'environ 78 000m² (faisant partie du Grand Hôpital de l'Est Francilien - GHEF).

La réalisation de cette ZAC est placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPAMarne. Le seul projet en cours sur la ZAC du Pré au Chêne est le projet de Carré Haussmann Marne La Vallée. Le programme comprend un ensemble de cinq immeubles de bureaux sur 37 400 m², dédiés aux PME-PMI, professionnels et professions libérales, et devrait accueillir 2 000 à 2 500 emplois à terme. La livraison des premiers lots a été réalisée en 2017, et les travaux doivent se poursuivre jusqu'en 2022.

Par ailleurs, la ZAC du Pré au Chêne comprend 25 000 m² de terrains dédiés à l'extension du campus universitaire du Val d'Europe, en lien avec l'université de Marne-la-Vallée. La livraison de cet équipement n'est pas programmée avant 2030.



Figure 35 : ZAC du Pré au Chêne à Jossigny : hôpital intercommunal de Marne La Vallée et travaux du projet Carré Haussmann Marne La Vallée
(SOURCE : EGIS, 2017 - 2018)

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) desservira la ZAC au niveau du cours de la Gondoire.

2.2.2. Ecoquartier de Montévrain

L'écoquartier de Montévrain est situé au sud de la commune et représente environ 153 hectares. Il se développe sous la forme de quatre ZAC :

- ZAC de Montévrain Val d'Europe ;
- ZAC de la Charbonnière ;
- ZAC du Clos Rose ;
- ZAC de Montévrain Université.

Parmi celles-ci, la ZAC de Montévrain Université, qui constitue le quartier d'affaires de l'écoquartier de Montévrain, sera plus particulièrement en interface avec le projet de TCSP EVE.

La programmation prévue dans le dossier de ZAC est la suivante :

- 100 000 m² de SDP de bureaux ;
- 25 000 m² de bâtiments universitaires et enseignement supérieur ;
- 150 logements étudiants ;
- 300 chambres d'hôtel.

La ZAC doit en effet accueillir une partie du pôle universitaire public qui s'implantera également sur les ZAC des Gassets et du Pré au Chêne. Un premier bâtiment de 5 000 m² de SDP, dit « bâtiment 1^{ère} Pierre », sera livré à la rentrée 2022. Les autres lots de la ZAC ne sont pas encore développés.

La ZAC accueillera également, à proximité immédiate de la sortie du RER A du Val d'Europe, la future gare routière de Montévrain, qui viendra en extension de la gare routière de Serris. Son dimensionnement sera à définir selon les résultats des études qui seront menées par les deux maîtres d'ouvrage de la gare, la Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire, ainsi que Val d'Europe Agglomération.

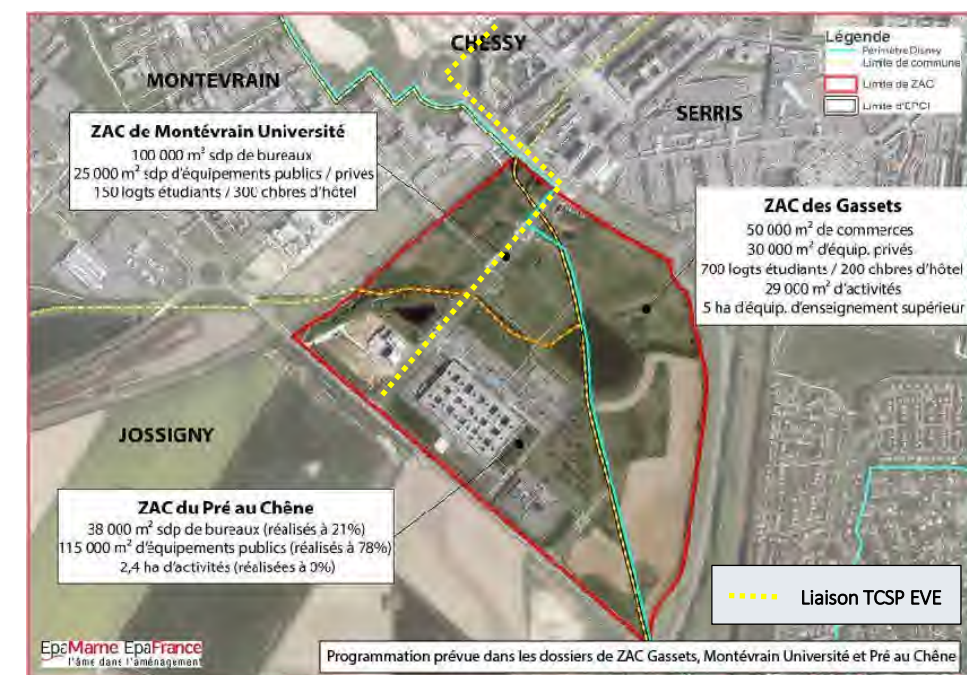


Figure 36 : Limites des ZAC Montévrain Université, Gassets et Pré au Chêne et programmations prévues dans les dossiers de ZAC

(SOURCE : EPARMARNE/EPAFRANCE, 2020)

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) desservira l’écoquartier de Montévrain au niveau de l’axe formé par le cours de la Gondoire et le cours du Danube, et de celui du boulevard Circulaire (Mérienne et boulevard du Grand Fossé) entre les carrefours T9 (intersection cours de la Gondoire / cours du Danube / boulevard circulaire) et C0 (intersection avenue de l’Europe / avenue Hergé / boulevard circulaire).

2.2.3. ZAC des Gassets

La ZAC des Gassets, d’une surface d’un peu plus de 19 hectares, s’inscrit sur la commune de Serris, entre le cours de la Gondoire et la pénétrante Ouest de Serris d’une part, et entre le boulevard circulaire et la RD231 d’autre part.

Le dossier de création de la ZAC, adopté en 2002, prévoit la réalisation d’un quartier mixte à usages variés, structuré autour d’un plan d’eau, et comprenant :

- une zone commerciale de 50 000 m² ;
- un pôle universitaire de 5 ha et des équipements universitaires ;
- 700 logements en résidences (logements touristiques et étudiants) ;
- 200 chambres d’hôtel ;
- 10 000 m² de bureaux ;
- 29 000 m² d’activités ;
- 30 000 m² d’équipements privés.

La réalisation de cette ZAC est placée sous la maîtrise d’ouvrage de l’EPAFrance, et son urbanisation sera faite par étapes avec des livraisons de lots prévues entre 2024 et 2030.

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) desservira la ZAC au niveau du cours de la Gondoire.



Figure 37 : Périmètre de la ZAC des Gassets

(SOURCE : © EPAMARNE / PHOTO : ERIC MORENCY)

2.2.4. ZAC Pré de Claye

Le projet de la ZAC du Pré de Claye, d’une superficie de 70 hectares, va constituer le prolongement Est du centre urbain du Val d’Europe existant.

La ZAC se développe principalement sur la commune de Serris, et concerne également une petite partie des communes de Coupvray et de Bailly-Romainvilliers.

La réalisation de cette ZAC est placée sous la maîtrise d’ouvrage de l’EPAFrance. Son urbanisation sera réalisée par étapes, avec des livraisons de lots prévues entre 2016 et 2035, et comprendra notamment :

- 1 744 logements familiaux et équipements induits ;
- 2 050 chambres d’hôtel ;
- 140 unités logements en résidences ;
- 1 300 m² de commerce ;
- 13 ha de parc urbain (dont 6 ha de plans d’eau et de cheminements).

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) sera en interface avec la ZAC du Pré de Claye au niveau de son extrémité Nord (avenue Séramy et carrefour K0 – intersection avenue Schuman / avenue Séramy / avenue Hergé).

Le programme de la ZAC du Pré de Claye intègre par ailleurs une emprise pouvant accueillir un transport en commun en site propre reliant Village Nature et le secteur du Prieuré au secteur dit du « Triangle de Bellesmes ».



Figure 38 : Parti d’aménagement retenu pour la ZAC du Pré de Claye – réalisation DISNEY

(SOURCE : DOCP PROJET TCSP EVE, 2015 - EPAMARNE/EPAFRANCE)

2.2.5. ZAC du centre urbain du Val d'Europe

La réalisation de la ZAC du centre urbain du Val d'Europe, d'une surface d'un peu plus de 117 hectares se développant sur les communes de Serris et de Chessy, a débuté en 1998 sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA France, et s'est poursuivie dans le cadre de la phase 3, et de la phase 4 actuelle de développement du périmètre de la convention Eurodisney, et se poursuivra jusqu'à l'horizon 2030, voire l'horizon 2040.

Le programme de la ZAC prévoyait un équilibre entre logements et activités, le développement d'un réseau de liaisons douces, et la définition des entrées de ville de Serris.

Le centre urbain se compose de trois quartiers déjà constitués : le Quartier de la Gare, le Quartier du Parc et le Quartier du Lac.

Le centre commercial régional Val d'Europe est situé au cœur de la ZAC à Serris, et constitue la pièce maîtresse et la première construction du quartier du centre urbain du Val d'Europe. Créé en 2000, il rassemble sur plus de 100 000 m² de surface commerciale, 190 boutiques autour d'un pôle de restauration, « Les Terrasses », et d'un espace de loisirs, Sea Life, consacré à la défense de la faune et de la flore marine. Dans la continuité de la galerie du centre commercial, se trouve également un espace commercial indépendant, extérieur et non couvert, La Vallée Village, qui accueille 120 enseignes de grandes marques à prix dégriffés.

La ZAC accueille également un certain nombre d'équipements pour la plupart déjà mis en œuvre (mairie, groupes scolaires - maternelle, primaire, collège, lycée, crèche, centre social, gare, gymnases, ...).

Le reste du développement à venir de la ZAC du centre urbain du Val d'Europe concerne plus particulièrement son secteur nord-ouest, avec le développement envisagé de bureaux (environ 140 000 m² de surface de plancher), de commerces, et de logements (environ 880).

Ce développement est envisagé dans les prochaines années dans le cadre de la phase 4 de réalisation du secteur de Marne-la-Vallée, mais devrait se poursuivre au-delà pour certaines opérations (horizon 2030, voire horizon 2040).



Figure 39 : Vue actuelle de la ZAC du centre urbain du Val d'Europe et du centre-commercial régional du Val d'Europe (SOURCE : © EPAMARNE / PHOTO : ANTOINE MEYSSONNIER)

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) desservira la ZAC au niveau du boulevard circulaire (La Méridienne) dans sa partie actuellement constituée, ainsi qu'au niveau de l'avenue Hergé dont une partie au Nord-Est est encore en développement.

2.2.6. ZAC des Studios et Congrès

La ZAC des Studios et Congrès se situe principalement au sud de la commune de Chessy et s'étend sur 148 hectares environ (3 ha sont situés sur la commune de Coupvray). La ZAC est divisée en trois quartiers qui répondront à trois objectifs précis :

- Le quartier ludique Ouest qui comprend le parc de loisirs des Walt Disney Studios, et accueillera l'extension de ce parc à horizon 2023 ;
- Le quartier touristique sera limitrophe du parc Walt Disney Studio étendu dans le secteur du triangle de Bellesmes au Nord de l'avenue Hergé, et accueillera les futurs accès Sud de la gare TGV (bâtiment voyageur SNCF à confirmer) et de la gare RER de Marne-la-Vallée-Chessy, une nouvelle gare routière Sud pour le pôle de la gare (dont une première phase a été livrée en juin 2019), ainsi qu'un centre événementiel (20 000 m² de surface de plancher dans une première phase prévue pour 2024), plus de 1 800 chambres d'hôtel et des parkings complémentaires ;
- Le quartier du Centre urbain Ouest qui se développe à l'Ouest de l'avenue Hergé, accueillera la poursuite du développement du centre urbain du Val d'Europe en veillant à l'équilibre emploi-population et en tenant compte des projets d'aménagement en cours dans les communes voisines de Montévrain et de Serris. Ce quartier de la ZAC comprendra notamment, un programme d'habitation à dominante collective d'environ 1 900 logements (50 % de ces logements autorisés fin 2019) et 500 unités d'hébergement, ainsi que des commerces de proximité, des bureaux et des équipements, ainsi qu'un parc urbain de 3 ha au cœur du quartier dans la partie Sud.

Les travaux de la ZAC des Studios et des Congrès sont prévus d'être achevés à l'horizon 2030.

La ZAC des Studios et des Congrès compte sur le développement des transports collectifs pour appuyer son implantation dans le secteur IV. Le programme de la ZAC prévoit ainsi la réservation d'emprises pour l'insertion de voies en site propre pour les bus notamment le long de l'avenue Hergé, ainsi que la mise en œuvre d'une nouvelle gare routière Sud pour le pôle de la gare de Marne-la-Vallée-Chessy (dont une première phase a été livrée en juin 2019).

Le futur tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) permettra de desservir la ZAC au niveau de l'avenue Hergé et de la gare routière de Chessy sud au niveau du pôle de Marne-la-Vallée-Chessy.

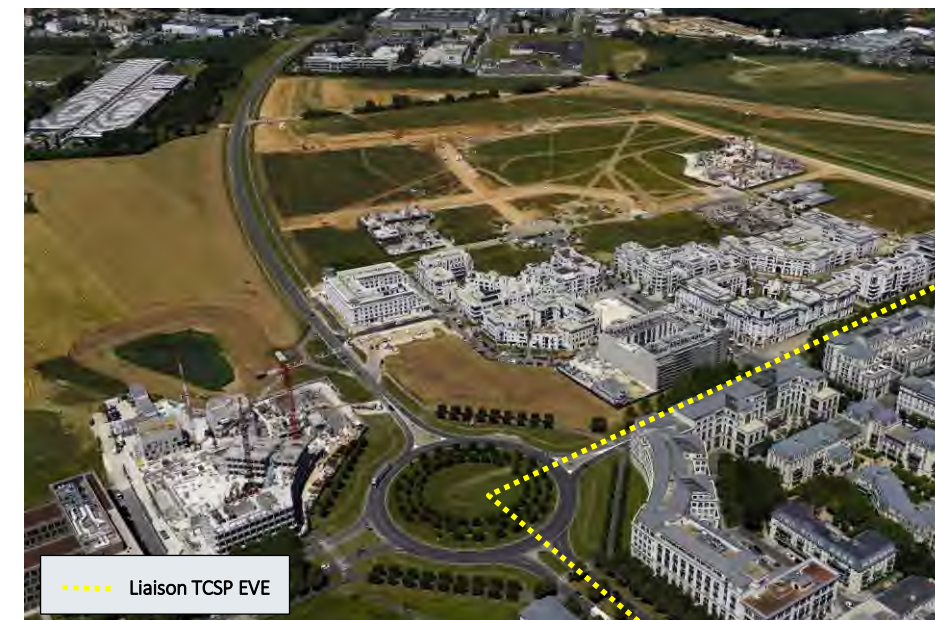


Figure 40 : Vue actuelle de la ZAC des Studios et des Congrès (juillet 2019) (SOURCE : © EPAMARNE / PHOTO : ERIC MORENCY)

2.2.7. ZAC du Parc et du Centre Touristique

Le projet de la ZAC du Parc et du Centre Touristique, d'une superficie de plus de 368 hectares, se développe sur le territoire des communes de Chessy et de Coupvray. Elle est placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPAFrance.

Elle se décompose en deux zones principales :

- Quartier ludique, accueillant le premier parc Disney (environ 265 000 m², 210 000 m² de backstage, et 10 000 m² d'équipement loisirs nautiques) ;
- Quartier touristique, comportant la gare de Marne-la-Vallée-Chessy, le Disney Village, une zone hôtelière (630 000 m²), et une zone de parking (1 000 m²).

Les premières opérations ont été livrées dès 1991 et l'ouverture du premier parc Disney.

Les secteurs encore en développement se concentrent plutôt côté est de la ZAC, notamment au Nord de l'avenue Séramy avec en particulier l'extension du Disney Village et des parkings associés, et à l'est de l'avenue Schuman où doivent s'implanter de nouveaux hôtels.

Le reste des développements de la ZAC devraient s'échelonner dans le temps avec les livraisons de lots envisagés entre 2023 et un horizon au-delà de 2030 selon les secteurs.

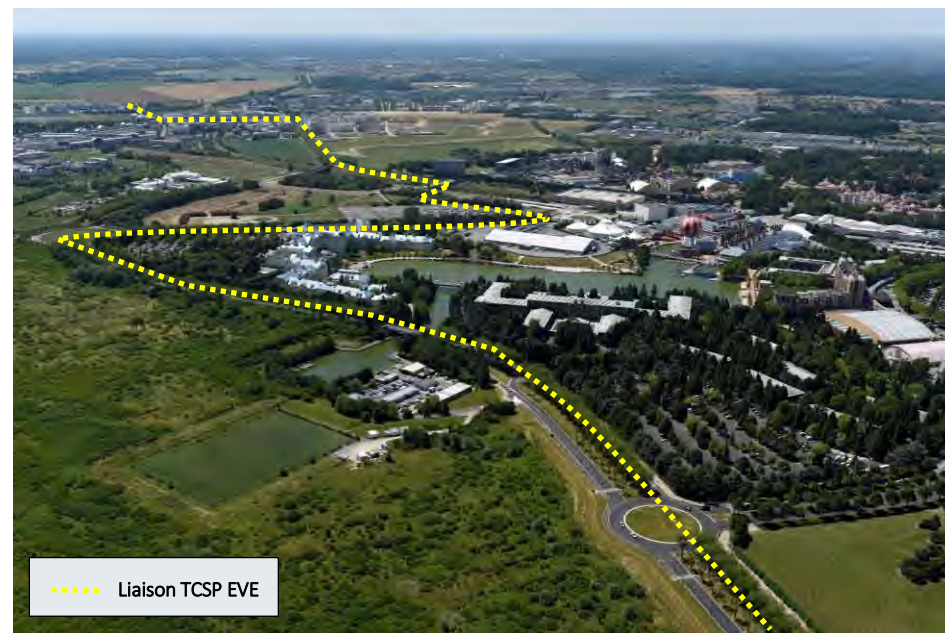


Figure 41 : Vue sur les hôtels, le lac et le Disney Village intégré au sein de la ZAC du Parc et du Centre Touristique
(SOURCE : © EPAMARNE / PHOTO : ERIC MORENCY)

Le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) permettra de desservir la ZAC du Parc et du Centre Touristique au niveau de ses flancs Sud-Est, dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes » (ZAC des Studios et des Congrès, avenue Séramy), et le long de l'avenue Schuman.

2.2.8. ZAC de Courtalin

Le projet de la ZAC de Courtalin, d'une superficie de plus de 175 hectares, se développe sur le territoire de la commune de Magny-le-Hongre. Elle est placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPAFrance.

La ZAC comprendra notamment à terme :

- 1800 à 1930 logements ;
- 2 300 chambres d'hôtel (154 000 m²) ;
- 80 unités logements en résidences ;
- 32 500 m² d'activités, de commerces, bureaux, services ;
- des équipements (collège, groupe scolaire - maternelle, primaire).

L'urbanisation de cette ZAC est lancée depuis 2003 avec la livraison des premiers hôtels dans la zone du Val de France, et est aujourd'hui en grande partie réalisée. Les dernières livraisons de lots devraient être mises en œuvre par étapes entre 2019 et 2027 (environ 400 à 500 logements, 400 chambres d'hôtel, et la programmation de commerces et d'activités restant).



Figure 42 : Vue actuelle de la ZAC de Courtalin
(SOURCE : © EPAMARNE / PHOTO : ERIC MORENCY)

Le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) permettra de desservir la ZAC de Courtalin à son extrémité Est, le long de la zone hôtelière au niveau de la RD5d.

2.2.9. ZAC des Trois Ormes

La ZAC des Trois Ormes se développera à Coupvray sur une superficie d'environ 64 hectares.

Il est prévu qu'elle accueille des logements collectifs et individuels, mais également des commerces, dont une surface alimentaire, ainsi que trois nouveaux hôtels venant compléter le quartier voisin du Val de France situé à Magny-le-Hongre. Un parc urbain viendra couper la ZAC en deux, en prolongeant le Parc du Château de Coupvray.

A terme, la ZAC des Trois Ormes devrait être complétée à l'est par les 36 hectares de la future ZAC de la zone de l'Épinette (cf. paragraphe suivant).

Le projet de ZAC des Trois Ormes doit permettre d'organiser le développement d'un nouveau quartier en lien et en cohérence avec les quartiers existants de Coupvray et le patrimoine naturel et historique du secteur.

Le programme global des constructions prévoit :

- Un quartier d'habitation avec un total de 800 à 1 200 logements et 400 unités d'hébergements à l'horizon 2025 (livraisons échelonnées entre 2020 et 2029) ;
- 20 000 m² de commerces, bureaux, équipements récréatifs, hôtels et hébergements touristiques, équipements collectifs à l'horizon 2025, auxquels il faudra ajouter 45 000 m² à terme la création de nouveaux hôtels au Sud de l'emprise de la ZAC destinés à pérenniser et affirmer la vocation touristique du secteur avec environ 1 550 chambres à un horizon au-delà de 2030.

La ZAC prévoit par ailleurs une réservation de terrains destinés à accueillir des équipements publics communautaires (un groupe scolaire, un centre de loisirs, une halle de sport, 2 micro-crèches, un équipement socio-administratif, un équipement de plein-air, ...).

Ce projet de ZAC intègre la prévision à terme d'un transport en commun en site propre, en particulier sur la RD5d.

Le TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe (EVE) est donc identifié comme un axe structurant du territoire qui lui permettra d'être accessible rapidement depuis les grands pôles multimodaux du secteur.

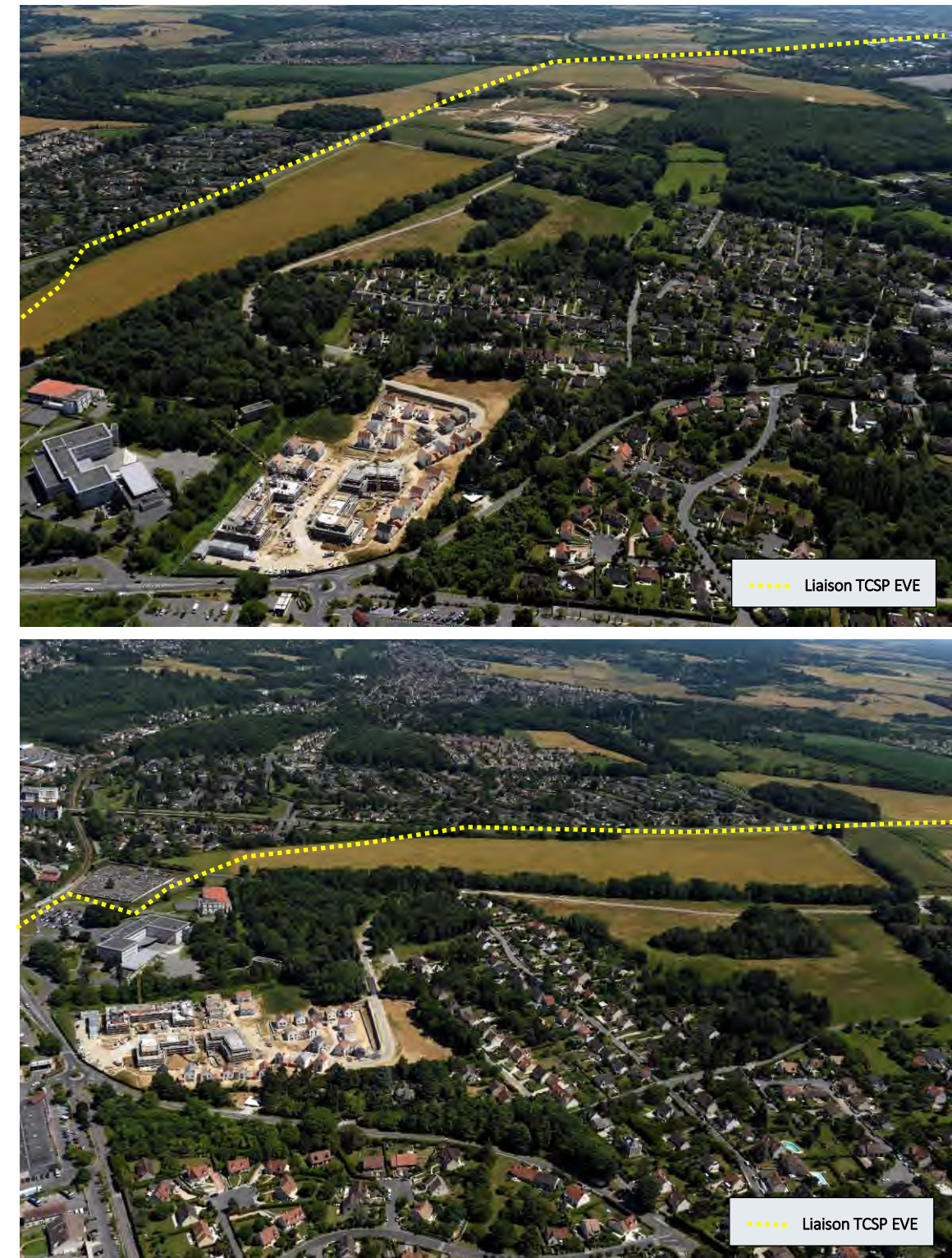


Figure 43 : Photos aériennes des ZAC de Coupvray et des Trois Ormes (juillet 2019)
(SOURCE : © EPAMARNE)

2.2.10. Zone de l'Épinette

Le projet de la ZAC de l'Épinette, d'une superficie d'environ 36 hectares se développant un peu plus à l'Est de la RD5d sur le territoire de la commune de Montry, est une ZAC projetée à « long terme » et sera placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPAFrance.

Selon le PIG de 2010, la zone pourrait comprendre notamment à terme :

- 800 logements ;
- 100 unités logements en résidences ;
- 600 chambres d'hôtel ;
- des équipements (lycée à confirmer, groupe scolaire - maternelle, primaire-, salle sportive, équipement culturel, aire de jeux, ...)

L'urbanisation de cette ZAC devrait être réalisée par étapes avec des livraisons d'opérations envisagées à partir de 2024.

Le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) permettra de desservir la Zone de l'Épinette à son extrémité Ouest, au niveau de la RD5d.

2.2.11. ZAC de Coupvray

La zone d'aménagement concerté de Coupvray se situe à l'est de la commune, à proximité des limites communales d'Esbly et de Montry, et s'étend sur 60 hectares.

La ZAC de Coupvray est située en dehors du périmètre d'intervention de la convention Disney. Toutefois, elle est liée à la ZAC des Trois Ormes présentée ci-avant et est placée sous maîtrise d'ouvrage de l'EPAFRANCE.

Cette ZAC se décomposera en trois quartiers :

- Le quartier de la Fosse Saint Etienne ;
- Le quartier des Bonshommes ;
- Le quartier des Cent Arpents.

Le programme global des constructions prévoit à l'horizon 2030 un quartier mixte alliant logements et équipements de proximité, une zone d'activité, une trame verte ainsi que des parcelles vouées à l'agriculture urbaine, avec notamment :

- Environ 800 à 1 200 logements ;
- 4000 m² de commerces à l'ouest de la RD5 ;
- 55 250 m² d'activités, de services, de commerces et d'équipements collectifs à l'est de la RD5d ;
- des équipements publics avec un groupe scolaire, un centre de loisirs, un gymnase, deux micro-crèches, un équipement sportif de plein air, un city park, un nouveau centre technique municipal, une mairie annexe, un équipement socio-administratif et une réserve foncière pour un futur collège

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) est identifié comme une véritable épine dorsale de la ZAC de Coupvray le long de la RD5d car il permettra d'assurer le lien des nouveaux quartiers avec les grands pôles multimodaux du secteur.

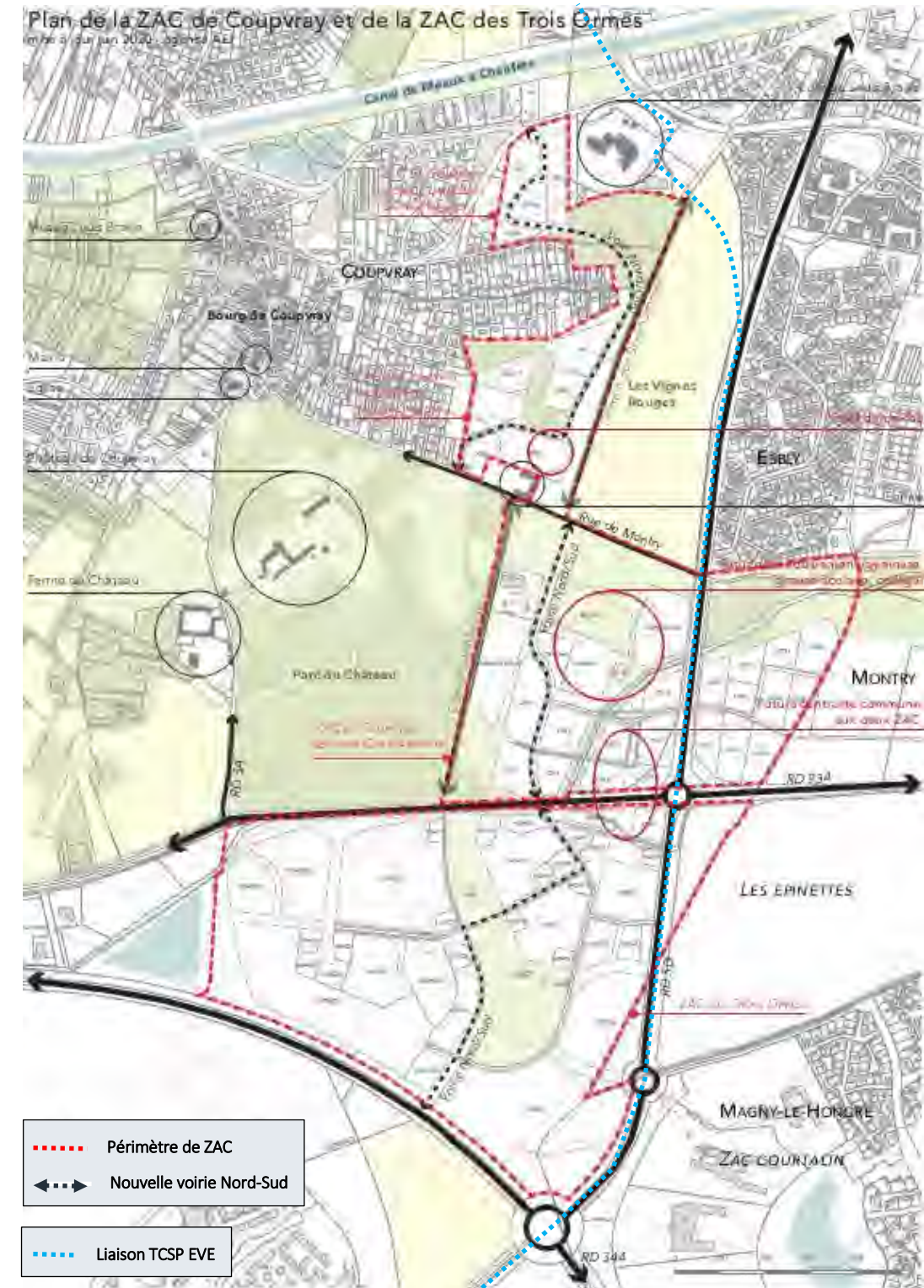


Figure 44 : Plan des futures ZAC des Trois Ormes et de Coupvray (SOURCE : EPAMARNE/EPAFRANCE, 2020)

2.2.12. Zone de la Motte

Le projet de la Motte, d'une superficie d'environ 85 hectares se développant au Sud du boulevard circulaire, au Nord de la RD406 et à l'Ouest de l'avenue Séramy sur le territoire des communes de Serris et de Bailly-Romainvilliers, est une ZAC projetée à « long terme » et sera placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPAFrance.

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Val d'Europe présente sur ce secteur une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sur la partie localisée sur la commune de Bailly-Romainvilliers, introduisant du logement dans la continuité de l'urbanisation du centre urbain au niveau de la zone de la Motte, mixé avec du développement économique (équipements, services, bureaux, artisans, activités) et le développement d'une trame verte « active ».

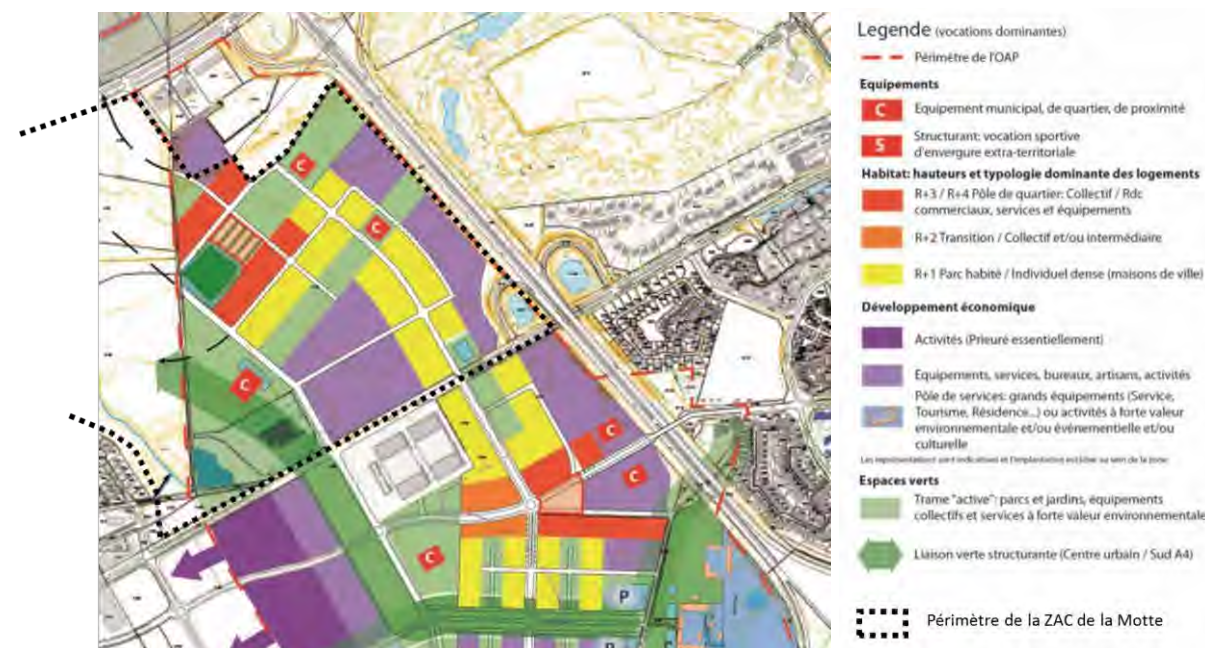


Figure 45 : Extrait de l'affectation des sols de l'OAP du PLUi du Val d'Europe pour le développement de l'urbanisation sur la partie Ouest du territoire de Bailly-Romainvilliers (SOURCE: DU PLUi VAL D'EUROPE)

Le PIG (Projet d'intérêt Général) prévoit sur la partie localisée à Bailly-Romainvilliers la programmation suivante à terme :

- Environ 800 logements et les équipements de proximité correspondants, ainsi que des activités économiques dans le cadre d'une mixité fonctionnelle ;
- Des résidences spécifiques de 400 unités ;
- Des commerces de proximité de 3 000 m² de SDP ;
- Une réserve pour équipement public communautaire de 1 ha.

La programmation sur la partie localisée à Serris reste à définir.

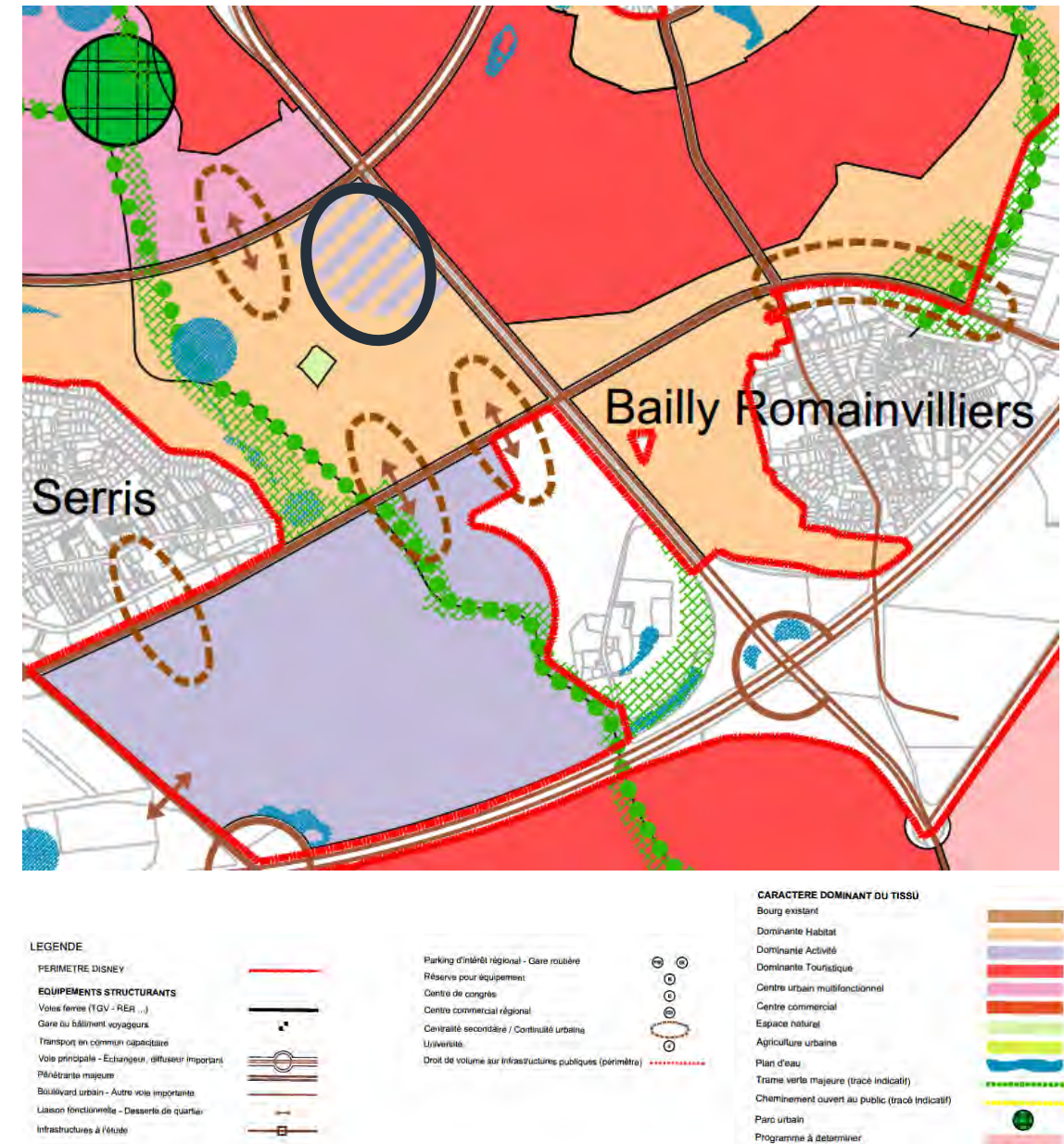


Figure 46 : Extrait du plan du projet d'intérêt général (PIG) relatif au secteur IV de Marne-la-Vallée et aux projets Eurodisney et Village Nature – Focus sur le secteur de Bailly-Romainvilliers et la zone de la Motte (Source : PIG relatif au secteur IV de Marne-la-Vallée et aux projets Eurodisney et Village Nature, avenant n°9, 2020)

La Zone de la Motte se développe notamment au Sud et à l'Ouest de l'actuel dépôt bus de Bailly-Romainvilliers, dans le prolongement duquel sont envisagés d'être implantés les équipements nécessaires aux besoins d'exploitation (maintenance et remisage notamment) du projet de TCSP EVE (site de maintenance et de remisage - SMR - du TCSP EVE). A cette occasion un remaniement des fonctions du dépôt pourra s'avérer nécessaire.

2.2.13. Zone de la Coulommière

Le projet de la zone de la Coulommière se développe sur une surface d'environ 15 hectares à l'Ouest de la commune de Montry, et un peu plus à l'Est de la RD5d.

Le projet de la zone de la Coulommière est situé en dehors du périmètre d'intervention de la convention Disney.

Toutefois, celle-ci est placée sous Maîtrise d'Ouvrage de l'EPAFrance qui en détient la propriété foncière.

Le projet concerne l'aménagement d'une ZAC mixte qui pourrait comprendre notamment à terme des logements, des activités/services et un pôle d'équipements sportifs communautaire

L'aménagement de la zone devrait être réalisé par étape avec des livraisons de lots échelonnées à partir de 2024.

Le tracé du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) ne sera pas directement en interface avec la Zone de la Coulommière localisée plus à l'Est de la RD5d, mais néanmoins à proximité.

2.2.14. Zone Erable

La zone de l'Erable est une ZAC projetée à « long terme » et sera placée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPAFrance.

D'une superficie d'environ 141 hectares elle se développe à l'Est de l'avenue Schuman, à l'Ouest du boulevard circulaire, et au Nord de l'avenue Séramy, sur le territoire des communes de Coupvray, Serris, Magny-le-Hongre et Bailly-Romainvilliers.

Cette zone devrait accueillir à un horizon post 2030 l'aménagement d'un troisième parc d'attractions Disney, de zones de commerces/services (environ 30 000 m²), ainsi que le développement d'une nouvelle zone hôtelière (création de 2 700 chambres d'hôtel).

Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) sera en interface avec la Zone Erable au niveau de son extrémité Nord-Ouest le long de l'avenue Schuman.

2.3. Perspectives d'évolution de la population et des emplois

Le scénario d'évolution retenu dans le PLUI du Val d'Europe est un scénario ambitieux mais réaliste, qui vise une augmentation plus importante en termes de population pour les 17 ans à venir que celle qu'a connue le Val d'Europe au cours des 20 dernières années (+ 24 000 habitants entre 2014 et 2030 contre + 21 800 habitants entre 1990 et 2010).

Ce scénario permettrait d'atteindre plus de 55 000 habitants d'ici 2030.

Sur Esbly, à l'horizon 2030, pour être conforme aux dispositions du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France approuvé en décembre 2013, le document d'urbanisme doit permettre une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat, afin de promouvoir la densification au sein des enveloppes urbanisées.

Les hypothèses de développement établies par l'Institut Paris Région sur le secteur, présentées ci-après, sont fondées sur une analyse des tendances passées et sur une projection qui s'appuie sur les objectifs du SDRIF Île-de-France 2030. Elles tiennent compte des opportunités et contraintes qui influenceront sur le développement de l'Île-de-France, ainsi que des projets urbains portés par les collectivités locales franciliennes.

L'évolution de la population et des emplois prévue dans le secteur d'étude aux horizons 2025 et 2035 est très importante (+3,4% par an pour les emplois et +2,9% par an pour la population).

Le territoire desservi par la future ligne de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) étant un bassin d'emploi important, la croissance attendue du nombre d'emplois est supérieure à celle de la population.

Le détail de cette évolution de la population et des emplois, pour les communes du territoire d'étude, est présenté dans les deux graphiques ci-contre.

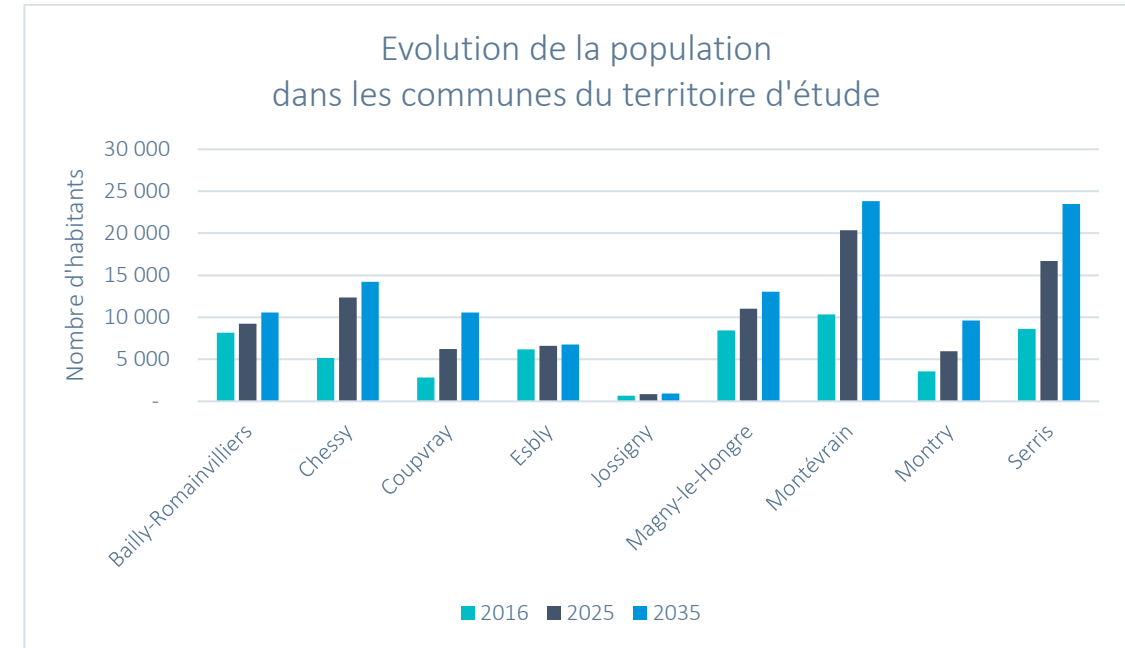


Figure 47 : Projections d'évolution de la population aux horizons 2025 et 2035 dans les communes du territoire d'étude de la ligne de TCSP EVE (SOURCE : INSTITUT PARIS REGION)

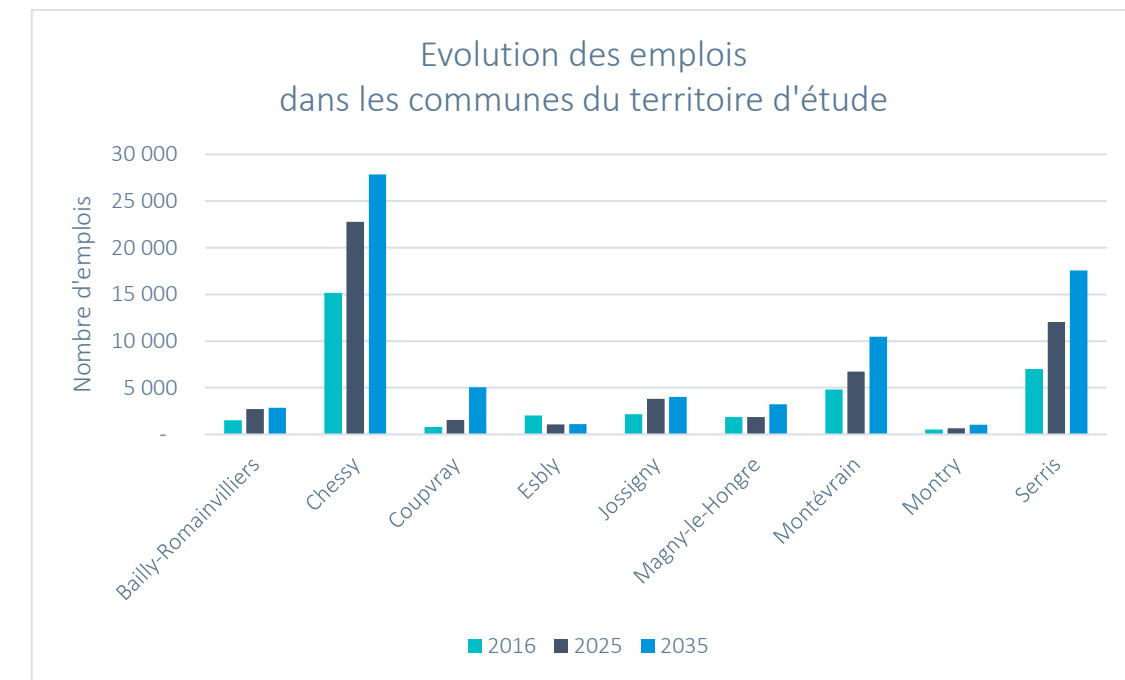


Figure 48 : Projections d'évolution des emplois aux horizons 2025 et 2035 dans les communes du territoire d'étude de la ligne de TCSP EVE (SOURCE : INSTITUT PARIS REGION)

3. Contexte transport

3.1. Le réseau routier

Le réseau de voirie du secteur d'étude s'articule autour de la hiérarchie viaire suivante :

- Un réseau à caractère magistral qui, selon le PDUIF, a pour vocation d'assurer les déplacements en voiture de moyenne et de longue distance, ainsi que les déplacements en poids lourds ou véhicules utilitaires légers ;
- Un réseau à caractère structurant, support des déplacements automobiles de moyenne distance, notamment intercommunaux ;
- Un réseau viaire à caractère local, support privilégié des déplacements de courte distance pour le PDUIF.

3.1.1. Le réseau à caractère magistral

Le secteur d'étude est bordé au sud par l'autoroute de l'est, l'A4, qui fait figure d'axe routier structurant dans l'est francilien. Cet axe assure notamment un rôle de transit et d'échange entre les pôles constitutifs de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. L'A4 est gratuite depuis Paris jusqu'au péage de Coutevroult.

L'implantation de ce péage génère des flux de transit importants sur une partie du secteur d'étude (106 360 véhicules journaliers sur l'A4 entre Collégien et Jossigny en 2014). En effet, une partie des automobilistes se rendant dans le bassin de Meaux quittent l'autoroute au niveau de Bailly-Romainvilliers et traversent le secteur IV de Marne-la-Vallée en empruntant le réseau départemental.

3.1.2. Le réseau à caractère structurant

NOTA : une partie des chiffres de trafics routiers présentée ci-après datant d'avant 2016 ne tient pas compte de la mise en œuvre plus récemment (2016) d'un nouveau barreau routier permettant de connecter directement la RD5d et la RD934 au boulevard circulaire Nord (RD344).

La zone d'étude est traversée par la RD934 d'est en ouest sur les communes de Coupvray et Montry. Cet axe, qui permet de relier Lagny-sur-Marne à Coulommiers, accueille un trafic journalier moyen de 15 980 véhicules en 2012 (dont 7% de camions).

La RD5d, d'axe Nord-Sud, permet de relier Esbly à la RD934. Cet axe constitue l'accès privilégié au secteur du Val d'Europe depuis le bassin de Meaux et est très fréquenté : le tronçon entre Esbly et la RD934 accueillait en 2011 un trafic moyen journalier de 8 950 véhicules (dont 5% de camions). En 2017, le trafic moyen journalier dépassait les 10 000 véhicules (environ 12 900 véhicules recensés lors d'une campagne de comptages réalisée entre le 30 septembre et le 06 octobre 2017 par Île-de-France Mobilités).

La RD344, plus connue sous l'appellation de Boulevard Circulaire, est présente au sein de la zone d'étude sur les communes de Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre, Serris et Bailly-Romainvilliers. La RD344 forme un anneau routier autour du cœur du secteur IV de Marne-la-Vallée et constitue un axe fortement fréquenté. En 2014, le tronçon Nord-Est du boulevard circulaire accueillait un trafic moyen journalier de 14 250 véhicules (dont 5% de camions).

Enfin, la RD231, située au sud de la zone d'étude au niveau de la commune de Jossigny, permet d'accéder à l'écoquartier de Montévrain et au centre urbain de Serris. Elle est également l'une des voies d'accès à l'autoroute A4 (14 550 véhicules quotidiens en 2013, dont 5% de camions).

Ces voiries départementales sont sous la gestion du département de Seine-et-Marne (77), à l'exception de la moitié Sud-Ouest du Boulevard Circulaire sous la gestion de Val d'Europe Agglomération.

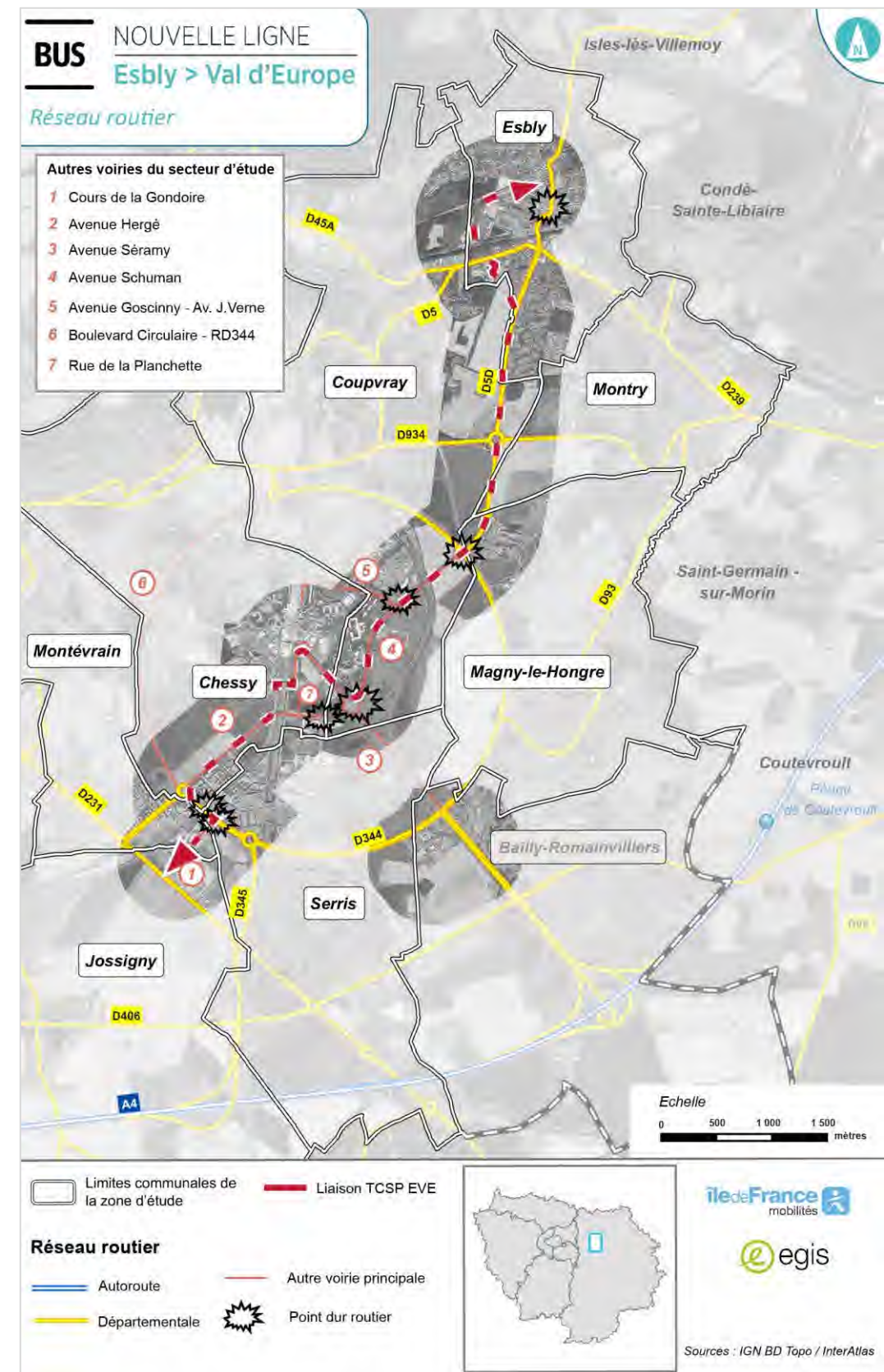


Figure 49 : Carte de synthèse du réseau routier et des points durs au sein de la zone d'étude rapprochée (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.1.3. Le réseau de dessertes locales

Le réseau structurant est complété par un réseau de desserte locale du secteur IV de Marne-la-Vallée.

Mis à part Esbly, où le réseau viaire dans le cœur de ville est très contraint, et le cœur du Val d'Europe où la circulation est fort contrainte au niveau de la rue d'Ariane (dépose-minute), le réseau local est constitué d'axes à double sens de circulation.

Au sein du périmètre délimité par le Boulevard Circulaire (secteur également dénommé « Intraring »), un petit nombre de voiries constitue le réseau de desserte.

La voie d'accès au pôle d'échanges multimodal de Marne-la-Vallée – Chessy (avenues Jules Verne & René Goscinny) connaît d'importants ralentissements, voire congestions, à certaines heures de la journée et de la semaine. En effet, cette voie en cul-de-sac est le seul accès au pôle côté Nord (accès et sortie unique), sur laquelle se concentre des flux importants et variés (accès parking, dépose-minutes, taxis, bus).

Au sein de ce périmètre « Intraring », le réseau viaire est notamment complété par l'avenue Séramy, axe de liaison entre le boulevard circulaire et le pôle de Marne-la-Vallée Chessy Sud, le boulevard du Parc permettant l'accès au parking de desserte des parcs Disneyland Paris, ainsi que depuis 2019 par la rue de la Planchette permettant de connecter la nouvelle gare routière Sud de Chessy depuis l'avenue Hergé. A noter, également située à proximité de la gare routière Sud de Chessy, la rue Morris franchissant le faisceau ferroviaire au sud de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy au niveau du « pont Morris », qui est aujourd'hui une voie interdite à la circulation générale, servant principalement d'accès routier à la fois aux coulisses des parcs Disneyland Paris (livraisons, accès VIP, ...), ainsi que pour les livraisons destinées à la gare RER de Marne-la-Vallée – Chessy.



Figure 50 : Vue de la rue Morris (gauche) et du pont Morris (droite)
(SOURCE : ILE-DE-FRANCE MOBILITES)

Les trafics journaliers, issus de la pose de compteurs réalisée sur les différentes voies du secteur d'étude, entre 2014 et 2017, sont présentés sur les planches ci-après indiquant également le pourcentage de poids-lourds – PL. (NB : comptages réalisés avant la mise en œuvre de la rue de la Planchette).



Figure 51 : Trafics moyen journalier (TMJ) recensés sur le pont Morris lors d'une campagne de comptages réalisée entre 16 mars et le 22 mars 2018
(SOURCE : ILE-DE-FRANCE MOBILITES, 2018)



Figure 52 : Trafics moyen journalier (TMJ) recensés lors d'une campagne de comptages réalisée entre le 30 septembre et le 06 octobre 2017
(SOURCE : ILE-DE-FRANCE MOBILITES, 2017)

3.1.4. Les points durs du réseau

Le réseau routier peut connaître des difficultés de circulation des points noirs aux heures de pointe, en particulier le matin.

Il est notamment constaté au sein de la zone d'étude rapprochée, des difficultés de circulation, notamment dans les secteurs suivants illustrés sur la carte ci-avant (cf. Figure 49).

- Passage de la RD5 dans le centre-ville d'Esbyly ;
- Carrefour G (intersection RD5d / Boulevard Circulaire) ;
- Carrefour H1 (intersection Av. Gosciny – Av. Jules Verne / Av. Schuman) – carrefour en croix transformé en giratoire en 2019) ;
- Carrefour K0 (intersection Av. Séramy / Av. Schuman / Av. Hergé) ;
- Carrefour Rue du Grand Secours / Av. Hergé ;
- Accès à la gare routière du Val d'Europe ;
- Carrefour T9 (intersection Bd Circulaire / Cours de la Gondoire / Cours du Danube).

Néanmoins, des études de trafic réalisées par CDVIA en 2017, 2018, et 2020, ont conduit des simulations de trafic qui reflètent les conditions de circulation avec les volumes de trafic recalés sur la base notamment des comptages de 2015 présentés précédemment.

Les simulations obtenues en état actuel montrent que, sur le périmètre étudié, peu de difficultés de circulation sont in fine observées.

On notera toutefois des points particuliers qui ne sont pas reflétés dans le cadre de ces simulations statiques (à la différence des simulations dynamiques) et qui sont liés à des problématiques de gestions ponctuelles de carrefours et/ou des comportements (type saturation de l'avenue René Gosciny - avenue Jules Verne le soir). Ainsi le soir, des difficultés peuvent apparaître au droit de certains carrefours, notamment :

- le carrefour T9 (intersection bd Circulaire – Méridienne / Cours du Danube-Cours de la Gondoire) ;
- le carrefour (intersection avenue Schuman / avenue Gosciny / avenue Jules Verne.

3.1.5. Les franchissements

Un certain nombre d'ouvrages sont présents dans la zone d'étude rapprochée.

Parmi ceux-ci, 10 ouvrages¹² peuvent être en interface directe avec le projet du TCSP Esbyly – Chassy – Val d'Europe (TCSP EVE).

Ces ouvrages sont localisés sur la Figure 53 ci-contre, et précisés dans le tableau en page suivante.

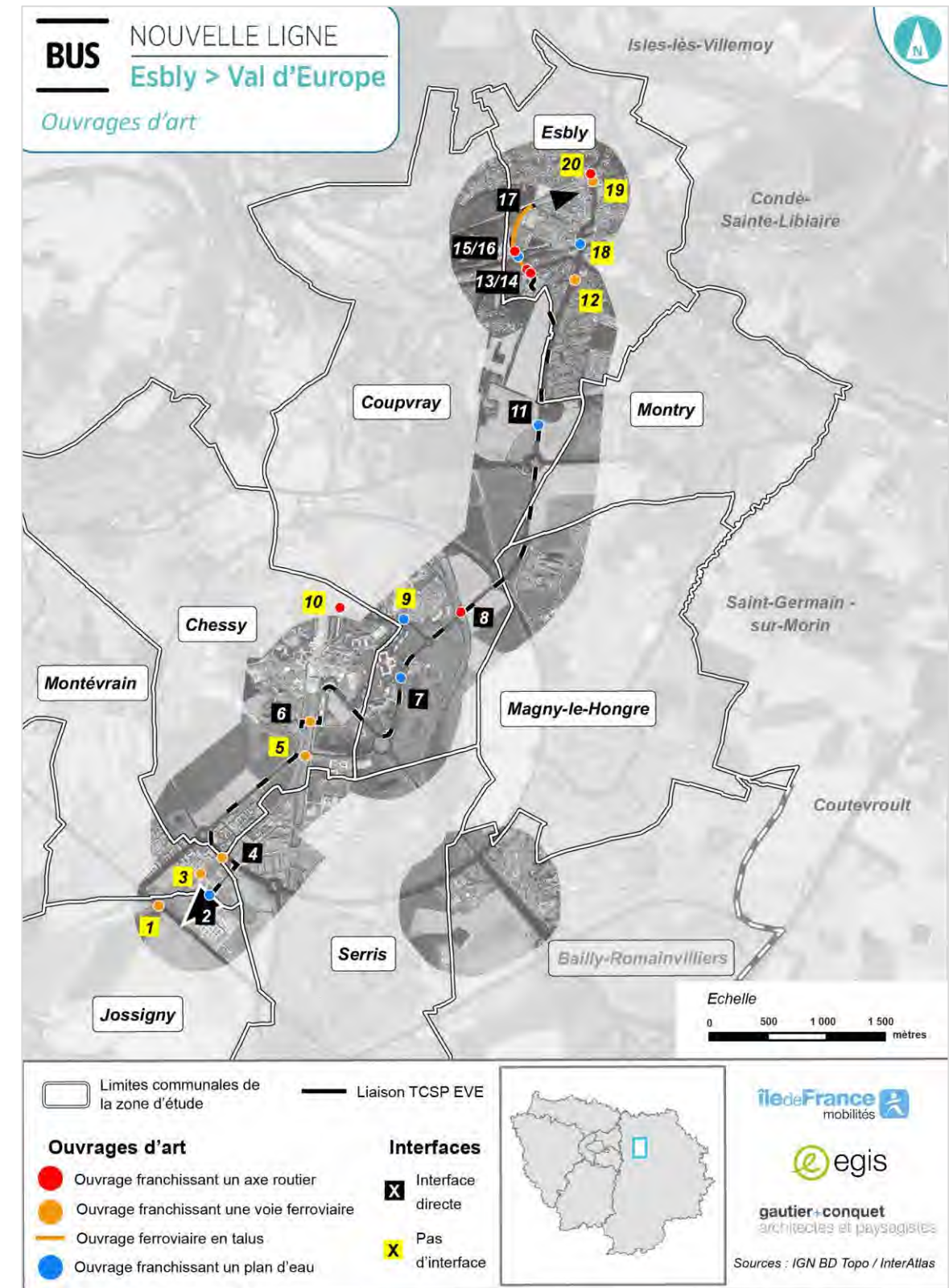






Figure 53 : Localisation des ouvrages d'art pouvant être en interface directe avec le projet du TCSP au sein de la zone d'étude rapprochée

¹² Les ouvrages numérotés 15 et 16 dans le tableau ci-après ne forment in fine qu'un seul ouvrage.

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

OUVRAGES (numérotés sur la carte ci-avant)	Dénomination / Type	Obstacle franchi	Commune	Photo
2	Pont routier Cours de la Gondaire	Ru des Gassets	Montévrain /Jossigny	
4	Pont routier Bd Circulaire (RD344)	RER A	Chessy	
6	Pont routier Rue Morris	RER A / Voies SNCF	Chessy	
7	Pont routier Avenue Schuman	Marina Disney	Couvray	
8	Pont routier Avenue Schuman	Boulevard du Parc	Couvray	
11	« Pont routier » RD5d	Aqueduc de la Dhuis	Couvray / Montry	
13	Pont ferroviaire Ligne Esbly-Crécy- la-Chapelle	Cheminement modes actifs	Esbly	

OUVRAGES (numérotés sur la carte ci-avant)	Dénomination / Type	Obstacle franchi	Commune	Photo
14	Pont ferroviaire Ligne Esbly-Crécy- la-Chapelle	RD5 Rue Louis Braille	Esbly	
15	Pont ferroviaire Ligne Esbly-Crécy- la-Chapelle	Canal de Meaux à Chalifert	Esbly	
16	Pont ferroviaire Ligne Esbly-Crécy- la-Chapelle	Chemin des Aulnoyes	Esbly	
17	Talus ferroviaire Ligne Esbly-Crécy- la-Chapelle	-	Esbly	

* NOTA : Les ouvrages numérotés 15 et 16 ne forment in fine qu'un seul ouvrage

Tableau 7 : Ouvrages d'art en interface directe avec le projet du TCSP au sein de la zone d'étude rapprochée

À noter que les impacts sur les « petits » ouvrages sous voies tels que l'ouvrage portant le cours de la Gondaire et franchissant le ru des Gassets (n°2), ou bien celui portant la RD5 et franchissant l'aqueduc de la Dhuis à Coupvray (n°11) sont considérées comme faibles, et n'ont pas justifié d'études particulières « ouvrages d'art ».

3.1.6. Les itinéraires de convois exceptionnels

CONVOIS EXCEPTIONNELS

Les convois exceptionnels sont des transports excédant les normes autorisées par la réglementation en vigueur, ils nécessitent des autorisations administratives. Le transport ou la circulation de marchandises, engins ou véhicules ne respectant pas les limites générales du code de la route en raison de leur dimension ou de leur masse sont soumis, en application de l'article R.433-1.1 du code de la route, aux dispositions de l'arrêté du 4 mai 2006 qui indique les différentes catégories de véhicules :

	Longueur (mètres)	Largeur (mètres)	Masse (kg)
1 ^{ère} catégorie	L ≤ 20	l ≤ 3	M ≤ 48000
2 ^{ème} catégorie	20 < L ≤ 25	3 < l ≤ 4	48000 < M ≤ 72000
3 ^{ème} catégorie	L > 25	l > 4	M > 72000

Tableau 8 : Caractéristiques des convois exceptionnels
(SOURCE : DRIEA)

Ces transports concernent tout particulièrement :

- le transport d'objets ou masses indivisibles ;
- la circulation de véhicules ou d'ensembles destinés au transport de ces objets ou masses indivisibles ;
- le transport dont les dimensions et/ou le poids excède les limites réglementaires édictées par le code de la route.

Au sein du secteur d'étude, la RD5d, la RD934 ainsi que la RD231 sont notamment identifiées comme axes de transports exceptionnels, et accueillent donc régulièrement des convois exceptionnels de deuxième, voire de troisième catégorie.

En Île-de-France, selon la DRIEA, les passages de convois de 2^{ème} et 3^{ème} catégories ne sont autorisés que la nuit de 21h00 à 7h00 et après autorisation de la préfecture.

Sur l'année 2012, 15 convois exceptionnels ont emprunté la RD5d, dont 5 de troisième catégorie (Source : Direction Principale des Routes du CD77).

Le projet de TCSP devra veiller à prendre en compte les caractéristiques des différentes voies soumises aux contraintes liées aux convois exceptionnels.

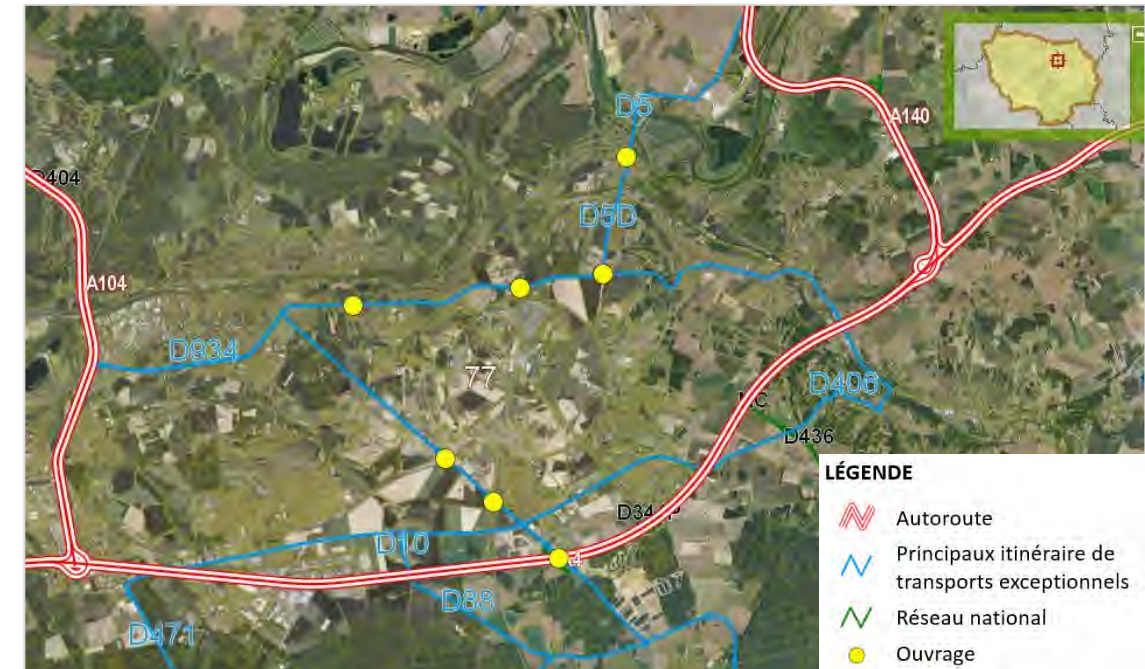


Figure 54 : Axes de transports exceptionnels (TE) au sein de la zone d'étude rapprochée
(SOURCE : DRIEA ÎLE-DE-FRANCE, CARTE INTERACTIVE DE RECENSEMENT DES PRINCIPAUX ITINAIRES EMPRUNTES PAR LES TRANSPORTS EXCEPTIONNELS EN ÎLE-DE-FRANCE, DATE DE LA MISE A JOUR DES DONNEES 24/10/2011)

3.1.7. Stationnement

3.1.7.1. Le stationnement sur voirie

L'offre de stationnement sur voirie est aujourd'hui limitée sur certaines voiries de la zone d'étude rapprochée, en particulier autour du corridor du futur projet de TCSP Esbly-Val d'Europe (EVE) pour lequel seules les communes d'Esbly, de Jossigny, de Montévrain, de Serris et de Chessy disposent véritablement de places de stationnement sur la voirie.

A Jossigny, dans le secteur situé autour du corridor du projet, le cours de la Gondoire possède quelques places de stationnement sur voirie (une vingtaine de places gratuites réparties de part et d'autre du carrefour d'accès au centre hospitalier). Parmi celles-ci, 5 places sont destinées à l'éco-mobilité au sud du carrefour d'accès au centre hospitalier (1 place d'autopartage et 4 destinées à la recharge des véhicules électriques).

A Montévrain, le quartier du Val d'Europe est réglementé en zone bleue permettant de stationner gratuitement de manière limitée sur certaines rues de la voirie (notamment avenue de l'Europe – environ 100 places, rue de la Charbonnière – une vingtaine de places). Afin de faciliter le stationnement résidentiel, la commune a par ailleurs mis en œuvre une carte de stationnement résidentiel permettant de stationner au-delà de cette heure et demie.

A Serris, le stationnement en surface autour de la place d'Ariane se compose de stationnements en zone bleue. Sur le boulevard circulaire (la Méridienne) à noter la présence d'une place pour autocars à proximité du carrefour T9 (intersection boulevard circulaire / cours de la Gondoire / cours du Danube).

A Chessy, le stationnement en surface dans le secteur du Val d'Europe (rue d'Ariane, rue de la Fontaine Rouge, boulevard circulaire, ...), se compose de stationnements en zone bleue.

A Esbly, le stationnement sur voirie est réglementé soit en zone bleue (notamment le long de l'avenue Charles-de-Gaulle - RD5/Rd5d), soit en stationnement payant (en particulier sur l'allée des commerces ou de la rue du Général Leclerc). Dans l'environnement du corridor du futur TCSP, les parkings de la rue Félix Faure, de la Place de la Gare, ainsi que le parking Gallieni (parking de la gare) sont en stationnement gratuit. La ville d'Esbly a lancé une campagne de sensibilisation et d'action contre les infractions de stationnement et le stationnement abusif (véhicules ventouse). L'importante demande de stationnement exercée autour du pôle d'échange d'Esbly est prévu d'être traitée dans le cadre d'une démarche PDU de contrat de pôle initiée par la Communauté de Communes du Pays Créçois, de la ville d'Esbly et en partenariat avec Île-de-France Mobilités. En terme de stationnement, le contrat de pôle de la gare d'Esbly, prévoit notamment la mise en œuvre d'un parc relais de 647 places, envisagée à horizon 2022.

A noter que ces places de stationnement recensées sur voirie (hors parking de la gare d'Esbly), du fait de la réglementation du stationnement en vigueur, n'ont cependant pas vocation à servir de parkings de rabattement vers les transports actuels, et vers le futur projet de transport du TCSP EVE.

A titre indicatif sont reportés sur le tableau ci-après le nombre de places de stationnement sur voirie recensés en 2019 le long des voiries du futur itinéraire du TCSP EVE.

Voirie	Nombre de places de stationnement sur voirie (en 2019)	Commune
Cours de la Gondoire	- 9 places au Sud du carrefour d'accès au centre hospitalier, dont o 1 place PMR ; o 5 places destinées à l'éco-mobilité (1 place d'autopartage et 4 destinées à la recharge des véhicules électriques) ; - 15 places côté Nord du carrefour d'accès au centre hospitalier	Jossigny
Bd Circulaire (La Méridienne)	- 1 place pour autocars côté Nord-Est du boulevard à proximité du carrefour T9 - intersection bd circulaire / cours de la Gondoire / cours du Danube (usage Disney)	Serris
Bd Circulaire (Bd du Grand Fossé)	- Environ 10 places côté Sud-Ouest du boulevard	Chessy
Avenue Hergé	- Aucune (actuellement)	Chessy
Avenue Séramy	- Aucune	Chessy
Rue Morris	- Aucune	Chessy
Avenue Schuman	- 3 places côté Ouest de l'avenue	Coupray
RD5d	- Aucune (actuellement)	Coupray, Magny-le-Hongre, Montry

Tableau 9 : Places de stationnement recensées en 2019 le long des voiries au sein de la zone d'étude rapprochée que le futur TCSP pourrait emprunter



Figure 55 : Illustrations de places de stationnement présentes des voiries au sein de la zone d'étude rapprochée (cours de la Gondoire - gauche, boulevard Circulaire - droite) (SOURCE : EGIS, 2020)

3.1.7.2. L'offre de stationnement en ouvrage

L'aire d'étude restreinte comporte de nombreux parcs de stationnement payants, dont un parc relais (P+R) situé rue de la Charbonnière à Montévrain en lien avec la gare RER du Val d'Europe.

Ces parcs sont notamment implantés à proximité des grands pôles de transport collectif que sont les gares du secteur d'étude. Ceux-ci sont détaillés dans le tableau ci-après.

Dénomination	Adresse	Capacité (nombre de places)	Typologie
Parc-relais SAEMES Val d'Europe - Serris Montévrain	77, rue de la Charbonnière - Montévrain	722	Public Payant (parc-relais)
Parking de la place d'Ariane	Place d'Ariane - Chessy	182	Public Payant avec gratuité d'une heure
Parking Indigo Disney Village	Avenue Paul Séramy - Chessy	environ 1 000	Privé Payant (clientèle Disney Village)
Parking EFFIA Gare de Marne-La-Vallée - Chessy	Place des Passagers du vent - Chessy	818	Public Payant (clientèle gare, parc Disneyland, ...)

Tableau 62 : Places de stationnement en lien avec les parcs de stationnement payants au sein de la zone d'étude rapprochée



Figure 56 : Illustrations de parcs de stationnement payants en ouvrage présents au sein de la zone d'étude rapprochée (au niveau de la gare de Marne-la-Vallée - Chessy : parking de la gare public - gauche, et parking Disney Village privé - droite) (SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2019-2020)

3.1.7.3. L'offre de stationnement en lien avec les équipements du secteur – hors pôles d'échanges

Une offre de stationnement en lien avec les nombreux équipements publics, commerciaux, touristiques, ..., du secteur est également présente au sein du secteur d'étude. A noter que ces parkings n'ont cependant pas vocation à servir de parkings de rabattement vers le futur transport TCSP EVE.

A Jossigny, l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée dispose d'une offre de stationnement de 1 200 places dont 590 sont dédiées aux personnels et 610 aux visiteurs (offre désormais payante pour la partie « visiteurs » en raison de la saturation générale du parking, afin de dissuader les rabattants du pôle d'échanges du Val d'Europe et le personnel d'utiliser le parking visiteurs).

Le parking du Centre commercial du Val d'Europe / La Vallée Village (offre de stationnement privée), situé au sein du périmètre d'étude, présente une capacité d'accueil d'environ 6 100 places. Cette offre de stationnement, gratuite, est dédiée à la clientèle. Néanmoins, à l'heure actuelle, on estime à environ 600 le nombre de véhicules en rabattement sur la gare RER du Val d'Europe qui l'utilise à cet effet, bien que ce parking n'ait pas vocation à servir de parking de rabattement.

Les parcs de loisir Disneyland Paris disposent également d'un parking payant à destination de la clientèle, d'une capacité d'environ 11 200 places, accessible par le boulevard du Parc, et de parkings à destination de son personnel, accessible via le boulevard circulaire (offre de stationnement privée).

Les hôtels présents aux alentours disposent également de leur propre stationnement à destination de leur clientèle et de leur personnel (offre de stationnement privée).

Quelques places de stationnement public gratuites sont également présentes rue Jean Lebeau à Esbly pour la desserte du cimetière d'Esbly.

Le secteur du collège Louis Braille d'Esbly et du gymnase voisin propose également une offre de stationnement à destination du personnel, des parents d'élèves, et des utilisateurs du gymnase, présentant les capacités suivantes :

- Parking public du collège, géré par la commune d'Esbly : 72 places (stationnement gratuit) ;
- Parking « privé » du gymnase (COSEC du Collège Louis Braille) : env. 30 places (non matérialisées) ;
- Parking au sein de l'enceinte du collège, sous gestion du collège / département 77 : env. 10 places.

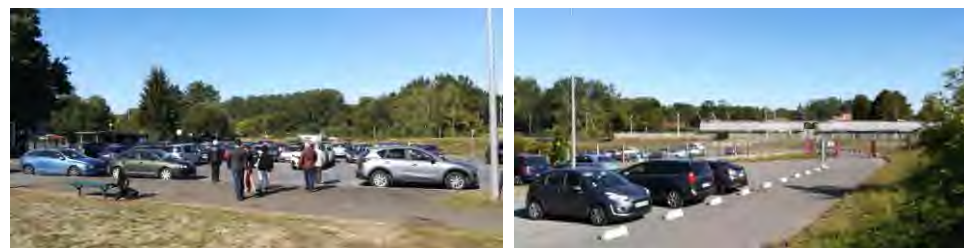


Figure 57 : Parkings présents dans le secteur du collège Louis Braille d'Esbly et du gymnase (parking public du collège, parking « privé » du gymnase, et parking au sein de l'enceinte du collège)
(SOURCE : EGIS, 2020)

Il est à préciser qu'une enquête de stationnement sur une journée a été réalisée par Île-de-France Mobilités sur ce secteur spécifique afin d'identifier le taux d'occupation et le profil des utilisateurs des offres de stationnement (mars 2018).

Cette enquête a permis de constater que l'occupation en journée (9h-18h) est élevée pour le parking public (81%) et faible pour le parking privé (11%), avec du stationnement principalement de longue durée.

Le secteur du parking public est notamment utilisé pour des fonctions variées, telles que la dépose-minute / reprise des élèves, le rabattement scolaire (cars), ou encore le stationnement du personnel.

Aucun stationnement illicite n'a été constaté ce qui montre que les parkings sont correctement dimensionnés et que l'accès au stationnement est aisé.

3.1.7.4. L'offre de stationnement en lien avec les pôles d'échanges du secteur

POLE DE LA GARE DU VAL D'EUROPE

La gare du Val d'Europe est équipée d'un parking-relais de 722 places payantes situé à proximité (parc-relais créé en 2009 labellisé par Île-de-France Mobilités, ex-STIF, cf. paragraphe précédent 3.1.7.2 L'offre de stationnement en ouvrage).

Les places de stationnement aux abords immédiats de la gare sont quant à elles réglementées en zone bleue (sur le boulevard circulaire, la rue/place d'Ariane, l'avenue de l'Europe, la rue de la Fontaine Rouge, la rue de la gare, et la rue de la Charbonnière notamment), et n'ont pas vocation à servir de parking de rabattement vers la gare, de même que les parkings voisins du Centre commercial du Val d'Europe / La Vallée Village.



Figure 58 : Accès au parking-relais situé à proximité de la gare RER du Val d'Europe via la rue de la Charbonnière
(SOURCE : SAEMES)

POLE DE LA GARE DE MARNE-LA-VALLEE - CHESSY

Le pôle d'échanges dispose aujourd'hui d'une capacité de stationnement de 1 818 places payantes, réparties sur deux parkings :

- 818 places au Nord (offre de stationnement publique) ;
- 1 000 places au Sud (offre de stationnement privée).

Une zone de dépose-minute est également présente côté nord du pôle (59 places complétées par deux espaces à destination des UFR), et côté Sud dans le parking Indigo.

Cet espace côté Nord comporte également 8 places réservées aux taxis, ainsi que 5 places réservées aux services de police/douane, 3 places destinées à l'éco-mobilité (autopartage et rechargement de véhicules électriques), 4 places destinées aux livraisons/transport de fonds/travaux, et 2 places réservées au service « Disney Express ».



Figure 59 : Vue sur la gare routière Nord et la zone de stationnements adjacente (dépose-minute, taxis, UFR, police/douane, éco-mobilité, livraisons/transport, service « Disney Express »)
(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES)

POLE DE LA GARE D'ESBLY

Aux abords du pôle d'échanges de la gare d'Esbly, plusieurs poches de stationnement totalisent environ 640 places en surface.

La gare est située en plein cœur de ville et accueille sur son parvis Sud un parking public gratuit d'environ 60 places. Côté Nord de la gare, deux poches de stationnements proposent une offre d'environ 100 places complémentaires. Par ailleurs, à 100m au Nord-Ouest de la gare, un parking gratuit (Gallieni) présente une capacité d'accueil d'environ 490 places. Au total au niveau du pôle 4 places sont réservées aux UFR et 3 places au covoiturage. Le stationnement est quant à lui gratuit et limité à 1h30 sur la rue du Général Leclerc qui mène à la gare.

La problématique du stationnement au niveau du pôle est majeure. En dépit de l'importance de l'offre, l'attractivité du pôle génère la saturation des différents parkings et d'importantes pratiques de stationnement illicites.

Dans le cadre du projet de pôle de la gare d'Esbly, un P+R labellisé de 647 places devrait être mis en œuvre à horizon 2022, côté Nord des voies ferroviaires en remplacement de l'offre de stationnement existante.



Figure 60 : Offres de stationnement dans l'environnement immédiat du pôle d'Esbly (côté Nord - haut, et Sud - bas, de la gare)
(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES)

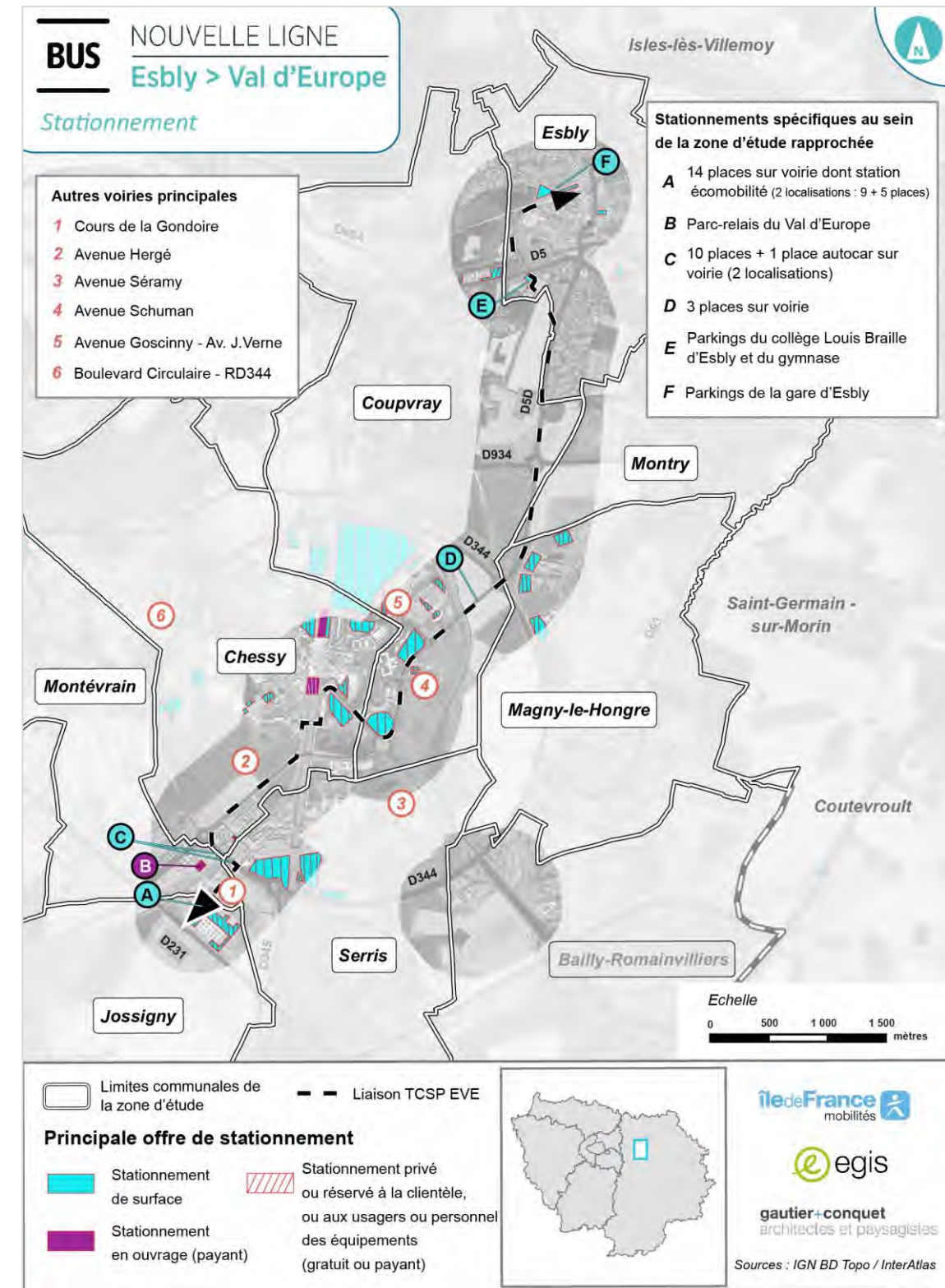


Figure 61 : Principales offres de stationnement à l'échelle de la zone d'étude
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.1.7.5. Développement de l'offre de stationnement à venir

L'offre de stationnement est amenée dans les prochaines années en lien avec les projets développements urbains du secteur d'étude et/ou des projets de transport.

A noter en particulier que :

- dans le contrat de pôle de la gare d'Esblly, il est prévu la mise en œuvre d'un parc relais de 647 places, envisagée à horizon 2022 ;
- d'autres mises en œuvre de parkings sont également étudiées dans le cadre des projets urbains de développement portés par les acteurs du territoire.

En particulier dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes », avec les mises en œuvre envisagées d'environ 2 700 places de parking complémentaires à l'offre existante (parking Indigo, parkings des hôtels, ...) :

- offre de stationnement publique
 - un parking d'une capacité d'environ 700-750 places pour la desserte du pôle gare côté Sud – hypothèse non confirmée (l'opportunité et la faisabilité technique et financière restant à étudier à ce stade) – localisation « D » sur la carte ci-contre ;
- offre de stationnement privée
 - côté Sud de l'avenue Séramy :
 - un parking d'une capacité de 1 100 places pour la desserte du futur centre évènementiel (900 places en aérien, et 200 places complémentaires dans l'emprise du centre évènementiel) – localisations « B » et « Bbis » sur la carte ci-contre ;
 - avec en parallèle la suppression du parking Venturi 2 d'une capacité de 1 100 places le long de l'avenue Séramy, situé sur l'emprise du futur centre évènementiel ;
 - côté Nord de l'avenue Séramy :
 - un parking d'une capacité de 300 places en lien avec la future extension du Disney Village – localisation « C » sur la carte ci-contre ;
 - un parking d'une capacité de 1 000 places en lien avec un futur hôtel – localisation « C » sur la carte ci-contre ;
 - le long des voies ferroviaires :
 - un parking d'une capacité de 700 places à destinations des usagers des bureaux voisins (Cast Member) – localisation « E » sur la carte ci-contre .

Ainsi que des offres de stationnements complémentaires privées dédiées aux futurs lots de bureaux dans ce secteur.

A noter néanmoins que la programmation future n'est pas encore, à ce jour, stabilisée, et pourra donc être amenée à évoluer.

Dans le cadre du doublement routier de l'avenue Hergé, il est également prévu la mise en œuvre de places de dépose-minute, de quelques places de livraisons, et de quelques places de stationnement (réglementation zone bleue, voire payante à terme).



Figure 62 : Développement de l'offre de stationnement envisagé à ce stade dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes »
(SOURCE : FOND DE PLAN EURODISNEY SAS, 2020)

3.1.8. Les projets routiers

La zone d'étude rapprochée concentre un certain nombre de projets routiers envisagés à court/moyen terme (horizon 2025), ou à plus long terme (horizon 2035).

Les projets listés ci-après envisagés pour un horizon à court/moyen terme (horizon 2025) :

- Doublement de voiries primaires du secteur IV de Marne-la-Vallée : avenue Hergé, avenue Schuman, RD5d, et boulevard circulaire entre le carrefour C0 (intersection boulevard circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe) et le giratoire d'accès aux bureaux Disney (projets numérotés respectivement 3, 4, 5 et 6 sur la figure ci-contre) ;
- Création de nouvelles voiries de desserte secondaire au sein des ZAC en développement, et notamment du secteur dit du « Triangle de Bellesmes », en particulier pour desservir le pôle gare Sud de Marne-la-Vallée - Chessy (projet numéroté 7 sur la figure ci-contre) ;

Et en complément, dans un secteur proche de la zone d'étude rapprochée peuvent être également cités les projets suivants :

- Barreau de contournement A4/RN36 (liaison RD96 - Villages Nature) ;
- Complément de l'échangeur 14 de Bailly-Romainvilliers en desserte de Villages Nature ;
- Réduction de vitesse sur l'A4 à 100 km/h depuis un nouvel échangeur (diffuseur du Sycomore) jusqu'à la Pénétrante Ouest ;
- Prolongement de la rue de Rome à Montévrain jusqu'au boulevard circulaire ;
- Complément ouest de l'échangeur 15 (A4/RN36) ;
- Aménagements de la RN36 : aménagement de giratoires RN36/RD235 et RN36/RD231 (carrefour de l'Obélisque).

Dans la zone d'étude rapprochée sont également envisagés à plus long terme (horizon 2035), les projets routiers suivants :

- Doublement et aménagements de la RD231 entre la pénétrante Ouest et l'avenue de l'Europe à Montévrain (projet numéroté 1 sur la figure ci-contre) ;
- Doublement de la RD345 (pénétrante Ouest), entre le boulevard circulaire et l'échangeur n°12 de l'autoroute A4 (projet numéroté 2 sur la figure ci-contre).

Et en complément, dans un secteur proche de la zone d'étude rapprochée peuvent être également cités :

- Déviation de Chalifert ;
- Avenue de Montguyon (desserte du 3^{ème} parc d'attractions).

A terme, à noter également la volonté de poursuite du doublement de voiries primaires du secteur IV de Marne-la-Vallée avec la finalisation du doublement du boulevard circulaire RD344 sur les trois derniers tronçons.

Les projets numérotés sont détaillés dans la suite de cette partie.

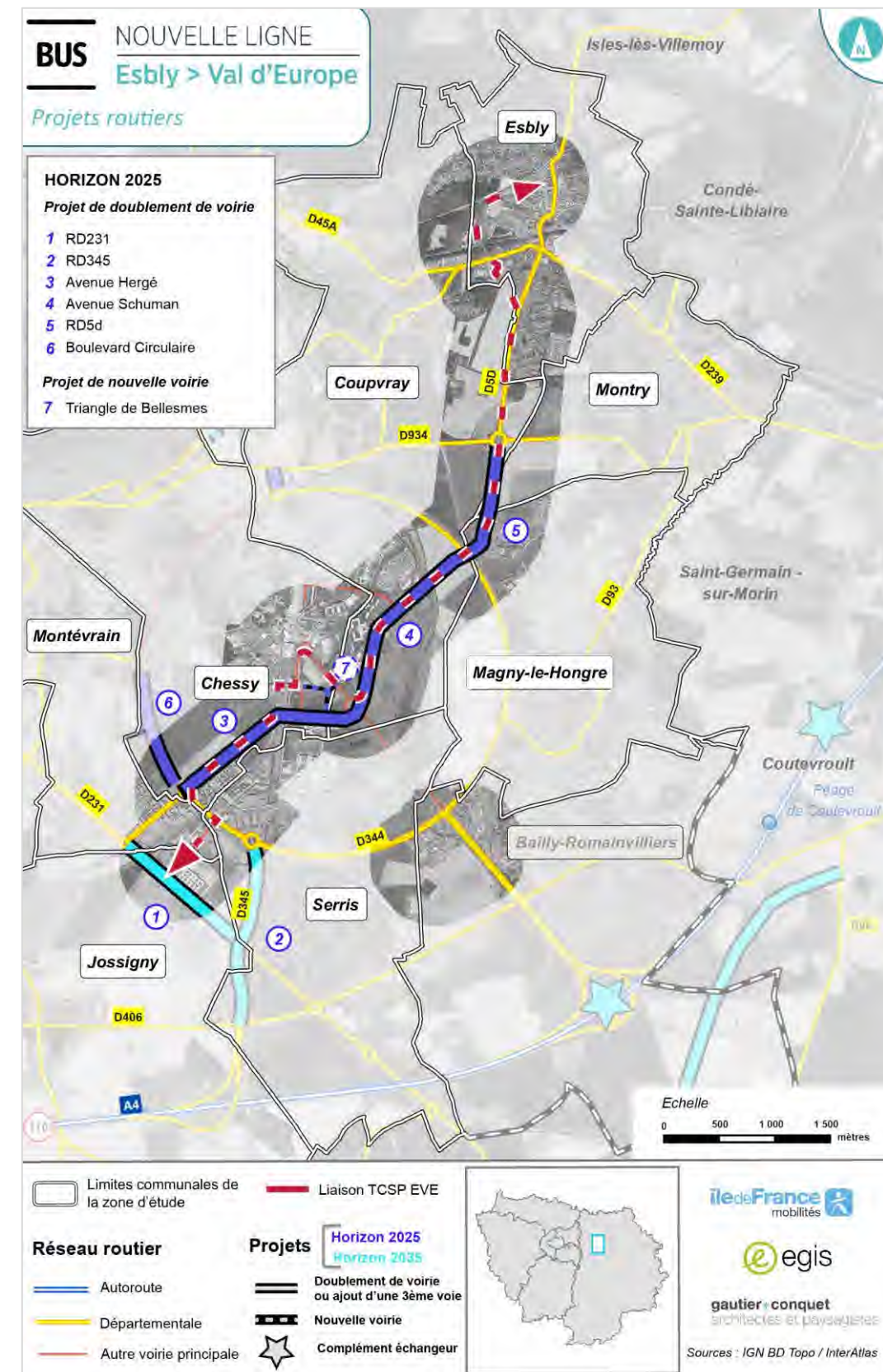


Figure 63 : Projets routiers au sein de la zone d'étude rapprochée

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.1.8.1. Doublement de voiries primaires du secteur IV de Marne-la-Vallée

Dans le cadre de la phase IV du développement du secteur IV de Marne-la-Vallée, l'EPAFrance, mandaté par l'Etat, prévoit d'importants aménagements de voirie pour accompagner le développement du territoire. Le financement de ces projets est assuré par l'Etat, la Région et le Département de Seine-et-Marne.

Il est notamment prévu le doublement des axes suivants :

- Boulevard Circulaire - RD344, sur sa partie Boulevard du Grand Fossé, côté Ouest du carrefour C0, intersection avec l'avenue de l'Europe et l'avenue Hergé, jusqu'au carrefour avec l'avenue François Mitterrand – Horizon 2020-2021 (*projet numéroté 6 sur la figure ci-avant*) ;
- Avenue Hergé sur toute sa longueur, entre le carrefour C0 avec l'avenue de l'Europe et le boulevard circulaire, et le carrefour K0 avec l'avenue Séramy. L'EPAMarne/EPAFrance a réservé des emprises d'une largeur moyenne de 40m sur ces axes, intégrant une emprise pour l'insertion d'un site propre pour un TCSP – Horizon 2021-2022 (*projet numéroté 3 sur la figure ci-avant*) ;
- Avenue Schuman, entre le carrefour K0 avec l'avenue Séramy et le boulevard circulaire, de part et d'autre de la section ayant déjà fait l'objet d'un doublement récent en 2018 localisée entre les ouvrages de la Marina Disney et du Boulevard du Parc (doublement de la voirie hors ouvrage). L'EPAMarne/EPAFrance a réservé des emprises d'une largeur moyenne de 43,5 m sur cet axe, intégrant une emprise pour l'insertion d'un site propre pour un TCSP – Horizon 2023 (*projet numéroté 4 sur la figure ci-avant*) ;
- RD5d, entre le boulevard circulaire et la RD934, dans la continuité de l'avenue Schuman. L'EPAMarne/EPAFrance a réservé des emprises d'une largeur moyenne de 40 m sur cet axe, intégrant une emprise pour l'insertion d'un site propre pour un TCSP – Horizon 2024 (*projet numéroté 5 sur la figure ci-avant*).

A noter que dans le cadre de ces projets de doublement de voiries primaires du secteur (avenue Hergé, avenue Schuman, section de la RD5d), il est d'ores et déjà prévu de réserver des emprises pour l'insertion de la plateforme et des stations du futur projet de TCSP EVE, et ces projets traitent également directement les aménagements liés aux modes actifs (piétons/vélos).



Figure 64 : Avenue Schuman – section entre les ouvrages de la Marina Disney et du Boulevard du Parc ayant déjà fait l'objet d'un doublement de la voirie courant 2018-2019

(SOURCE : EGIS,2020)

L'avenue Paul Séramy, sur sa section entre le carrefour K0 avec l'avenue Schuman et l'esplanade Disney au Nord, devrait également faire l'objet d'un réaménagement dans le cadre du projet d'aménagement global du secteur dit du « Triangle de Bellesmes », en lien notamment avec le développement d'un futur centre événementiel. Néanmoins, la programmation future n'est pas encore, à ce jour, stabilisée, et le futur traitement de l'avenue Paul Séramy reste encore à définir à ce stade.

3.1.8.2. Doublement et aménagements de la RD231

Le Conseil Départemental de Seine-et-Marne prévoit également d'importants aménagements de voiries à long terme :

- le doublement de la RD231 entre l'avenue de l'Europe et la RD345 (*projet numéroté 1 sur la figure en page ci-avant*) ;
- le doublement de la RD345 (pénétrante Ouest), entre le boulevard circulaire et l'échangeur n°12 de l'autoroute A4 (*projet numéroté 2 sur la figure en page ci-avant*) .

3.1.8.3. Création de nouvelles voiries secondaire dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes »

Dans le cadre de l'aménagement du secteur dit du « Triangle de Bellesmes », localisé entre l'avenue Hergé, l'avenue Paul Séramy et les voies ferroviaires RER A/voies TGV, l'EPAMarne/EPAFrance prévoit notamment la création de nouvelles voies de desserte de ce secteur dont les tracés sont en cours d'études (*projet numéroté 7 sur la figure en page ci-avant*).

Ces axes permettront notamment, en complément de la rue de la Planchette (mise en œuvre en 2019), de desservir le pôle gare Sud de Chessy par les différents modes de transports et modes actifs, et de desservir le futur centre événementiel envisagé dans ce secteur.

3.2. Le réseau de transports en communs actuel et projeté

3.2.1. Le réseau ferré

Le territoire d'étude est desservi par deux lignes ferroviaires régionales, la ligne P du Transilien au Nord à la gare d'Esbly, et le RER A au sud à Chessy et au Val d'Europe, ainsi que par les trains à grande vitesse empruntant la LGV d'interconnexion et desservant la gare de Marne-la-Vallée-Chessy.

Trois gares sont présentes au niveau de la zone d'étude :

- **Gare d'Esbly**, desservie par la ligne P du Transilien.

La fréquence des trains de la branche « Paris-Meaux » est de 30 minutes en journée et est réduite à 15 minutes aux heures de pointe du matin en direction de Paris (de 6 à 9 heures) et aux heures de pointe du soir en provenance de Paris (de 17 à 20 heures). La ligne P dessert la gare d'Esbly entre 4h56 et 1h32. La branche « Esbly – Crécy-la-Chapelle » propose quant à elle un départ toutes les demi-heures aux heures de pointe et un départ toutes les heures en journée.

Environ 8 800 voyageurs en moyenne fréquentent quotidiennement la gare d'Esbly (montées+descentes 2019, fréquentation annuelle d'environ 2 085 140 voyageurs en 2017 - *Source : Île-de-France Mobilités /SNCF*).

- **Gare de Marne-la-Vallée – Chessy**, constituée de deux entités ferroviaires : la gare SNCF desservie par les TGV intersecteurs et les TGV *Ouigo*, et la gare RATP du RER A.

La gare RER, terminus de la branche A4 du RER A, propose une fréquence d'un train toutes les 5 à 7 minutes en moyenne en heure de pointe en direction de Paris (9h –17h), d'un train toutes les 8 à 12 minutes en heure creuse, et d'un train toutes les 15 minutes en soirée (20h à fin de service). La gare est desservie tous les jours de 5h13 à 1h15. On compte en moyenne environ 35 200 voyageurs par jour à la gare RER de Marne-la-Vallée-Chessy (montées+descentes 2019 - *Source : Île-de-France Mobilités*).

La gare TGV, quant à elle, est desservie par l'ensemble des TGV empruntant la LGV d'interconnexion et offre donc une large palette de destinations comprenant notamment Bruxelles, Lille, Strasbourg, Bordeaux, Poitiers, Nantes, Rennes, Tours, Lyon, Marseille, Nice ou encore Montpellier.

Depuis le 2 avril 2013, la gare TGV est par ailleurs le point de départ des trains *Ouigo*, qui proposent aujourd'hui notamment les destinations suivantes : Lyon, Montpellier, Lille, Bordeaux, Marseille, Aix-en-Provence, Avignon, Nîmes Valence, Tours, Poitiers, Angoulême, ou encore la gare TGV Haute Picardie. Au total la gare a accueilli environ 5 557 520 voyageurs en 2017 (*Source : SNCF*).

- **Gare du Val d'Europe**, desservie par le RER A.

La gare RER du Val d'Europe est desservie de 5h15 à 1h12 tous les jours, mais tous les trains ne marquent pas l'arrêt en gare. La fréquence des trains est de 4 à 11 minutes en heure de pointe et de 15 minutes en soirée.

En moyenne environ 36 200 voyageurs fréquentent quotidiennement la gare RER de Val d'Europe (montées+descentes 2019 - *Source : Île-de-France Mobilités*).

Gare	Amplitude Horaire	Fréquence HP en direction de Paris / Banlieue	Fréquence HC	Fréquence en soirée
Esbly (Transilien P)	4h56 – 1h32	15 min / 30 min	30 min	30 min
Marne-la-Vallée – Chessy (RER A)	5h13 – 1 h15	5 - 7 min / 4 - 8 min	8 – 12 min	15 min
Val d'Europe (RER A)	5h15 – 1h12	5 - 11 min / 4 - 8 min	8 – 12 min	15 min

Tableau 10 : Offre de service des lignes ferroviaires du secteur d'étude

(SOURCE : DONNEES RATP, SNCF 2019)



Figure 65 : Matériel roulant de la ligne Esbly-Crécy la Chapelle stationné en gare d'Esbly (gauche) et vue des quais de la gare RER du Val d'Europe (droite)

(SOURCE : EGIS, 2019)

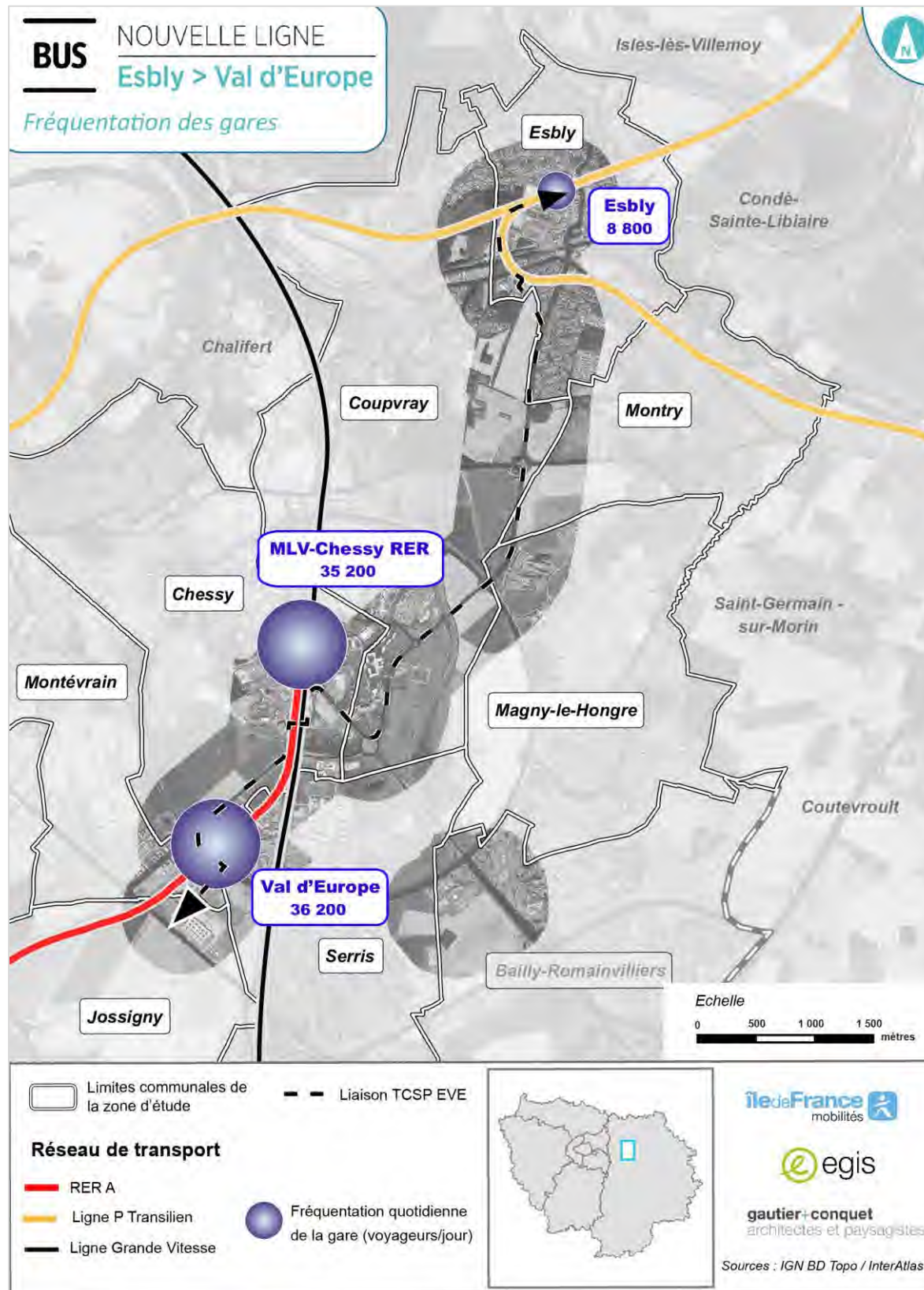


Figure 66 : Fréquentation des gares et des stations du réseau ferroviaire sur le secteur d'étude
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020 - DONNEES 2019 MONTEES+DESCENTES, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES)

3.2.2. Le réseau de bus

Le secteur d'étude est principalement desservi par les lignes de bus desservant les agglomérations de Val d'Europe et de Marne et Gondoire. D'autres lignes, comme les lignes Express en Seine-et-Marne, ainsi que plusieurs lignes des agglomérations de Coulommiers Pays de Brie et du Pays de Meaux desservent également la zone d'étude rapprochée.

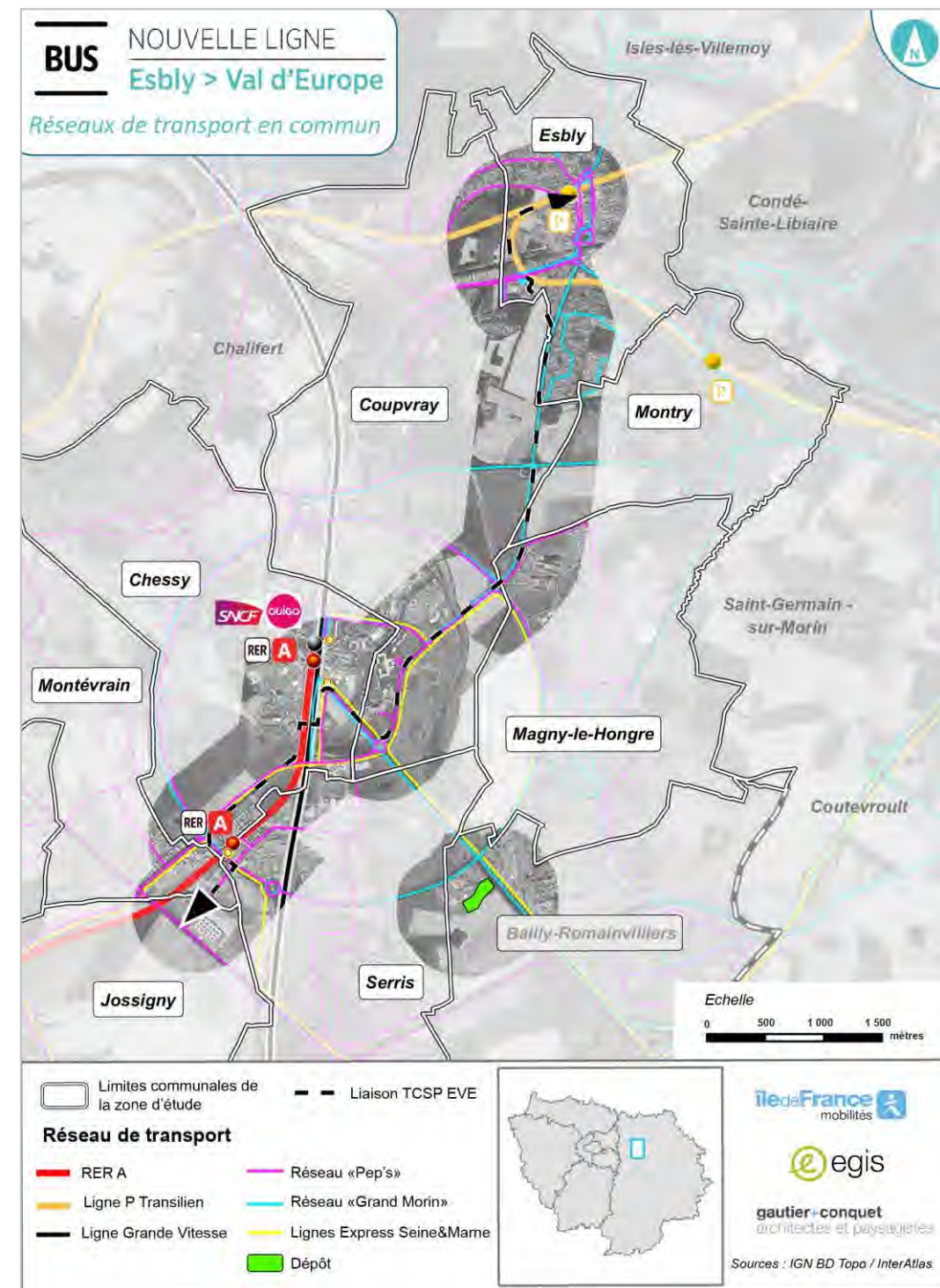


Figure 67 : Principaux réseaux de transports en commun bus sur le secteur d'étude
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.2.2.1. Réseau desservant les agglomérations de Val d'Europe et de Marne et Gondoire (« Pep's »)

La desserte interne des communes membres du Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée est assurée par le réseau bus qui compte 24 lignes de bus urbains, dont 14 desservent directement la zone d'étude rapprochée.

Le projet de TCSP emprunte une partie des itinéraires des lignes 2, 6, 22, 23, 24, 32, 34, 35, 42, 43, 44, 46, 47 du réseau actuel.

Parmi celles-ci à noter :

- La **ligne 34**, la ligne la plus structurante et la plus chargée du réseau. Elle transporte quotidiennement plus de 8 500 voyageurs en semaine (*Source : comptages 2019 Pep's*). Actuellement, cette ligne présente pour seuls points communs avec le futur TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) la desserte des pôles du Val d'Europe et de Chessy, avec une section commune avec le tracé du futur TCSP, entre l'intersection entre les Avenues Schuman et Jules Verne / René Goscinny et l'intersection entre la RD5d et la rue des Labours.
- La **ligne 42**, ligne importante à l'échelle du réseau, qui relie actuellement les pôles du Val d'Europe et de Lagny Thorigny. Elle compte environ 4 200 voyageurs quotidiens en semaine (*Source : comptages 2019 Pep's*). Actuellement, cette ligne présente une seule section commune avec le tracé du futur TCSP EVE au niveau du cours de la Gondoire.
- La **ligne 43** reliant également les pôles du Val d'Europe et de Chessy. Elle compte environ 3 500 voyageurs quotidiens en semaine (*Source : comptages 2019 Pep's*). Toutefois, elle n'emprunte pas le même corridor que le TCSP en projet, mais dessert les centre-villes de Montévrain et de Chessy. Elle présente néanmoins une section commune avec le tracé du futur TCSP au niveau du boulevard circulaire (RD344).
- La **ligne 6** (exploitée par Transdev Marne & Morin), qui présente le plus de points communs avec le tracé du futur TCSP, même si, contrairement à ce dernier, la ligne 6 dessert le centre-ville de Coupvray avant de rejoindre le centre-ville d'Esbly. En semaine, la ligne 6 transporte en moyenne environ 470 voyageurs quotidiens (*Source : comptages 2019 Pep's*). A noter que le parcours de ligne devrait également être restructuré dans les prochaines années, afin d'assurer notamment la desserte des nouveaux quartiers de la ZAC de Coupvray.

Ligne du réseau bus « Pep's »	Itinéraire
2	Gare de Lagny Thorigny <> Gare de Val d'Europe
6	Coupvray <> Esbly <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy (certaines missions en heure creuse effectuent leur terminus à la gare de Val d'Europe)
14	Jablins <> Esbly (gare SNCF)
22	Gare de Val d'Europe <> Gare de Bussy-Saint-Georges
23	Gare de Lagny Thorigny <> Montévrain <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
24	Jablins <> Lesches <> Chalifert <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
32	Gare de Tournan-en-Brie <> Gare de Val d'Europe
34	Gare de Val d'Europe <> Serris <> Bailly-Romainvilliers <> Magny-le-Hongre <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
35	Gare de Marne-la-Vallée Chessy <> Magny-le-Hongre <> Bailly-Romainvilliers <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
42	Gare de Lagny Thorigny <> Gare de Val d'Europe
43	Gare de Val d'Europe <> Montévrain <> Chessy <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy (l'après-midi, certaines missions effectuent leur terminus à Chessy Ecole)
44	Bussy-Saint-Georges <> Gare de Val d'Europe
46	Gare de Val d'Europe <> Gare de Torcy (via la gare de Bussy-Saint-Georges)
47	Gare de Marne-la-Vallée-Chessy <> Villages Nature (Bailly-Romainvilliers)

Tableau 64 : Lignes de bus du réseau bus du secteur d'étude (« Pep's »)
(SOURCE : RESEAU CT3 PEP'S, 2019)

Le réseau de transports collectifs connaît aujourd'hui plusieurs points durs.

Le passage des lignes de bus sur le site propre existant du cours de la Gondoire présente des difficultés. Jusqu'à mi-2018, d'importantes difficultés d'exploitation des lignes de bus empruntant le cours de la Gondoire étaient recensées, fortement liées au stationnement sauvage existant à la fois sur les bandes plantées et sur la voie pompier d'accès à proximité du centre hospitalier, pouvant induire le blocage de bus sur le site propre. Ce problème est aujourd'hui en partie pallié suite à la mise en œuvre de blocs hauts en bordures de trottoirs, mais le stationnement non autorisé sur la voie pompier demeure. Par ailleurs, le fonctionnement du site propre bilatéral aménagé sur le Cours de la Gondoire est aujourd'hui très mal identifié par les automobilistes, ce qui induit des dysfonctionnements pour l'exploitation des bus sur cet axe (temps de parcours très long, vitesse commerciale réduite malgré les aménagements existants).

Un autre point dur concerne également l'intersection entre les avenues Schuman et Jules Verne / René Goscinny. En effet, l'Avenue Jules Verne – et l'Avenue Goscinny qui la prolonge – mènent dans la partie du pôle de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy où sont situés la gare routière Nord, une station taxis, le parking de la gare SNCF, ainsi que la dépose-minute pour les personnes se rendant à la gare en voiture.

La configuration en cul-de-sac de cette avenue, seule voie d'accès au pôle d'échanges côté Nord, combinée notamment à l'importance des trafics (pratiques de dépose-minute importantes, accès parking, taxis et nombre conséquent de bus sur cet axe), expliquent les fortes congestions que l'on peut observer à certaines heures de la journée.

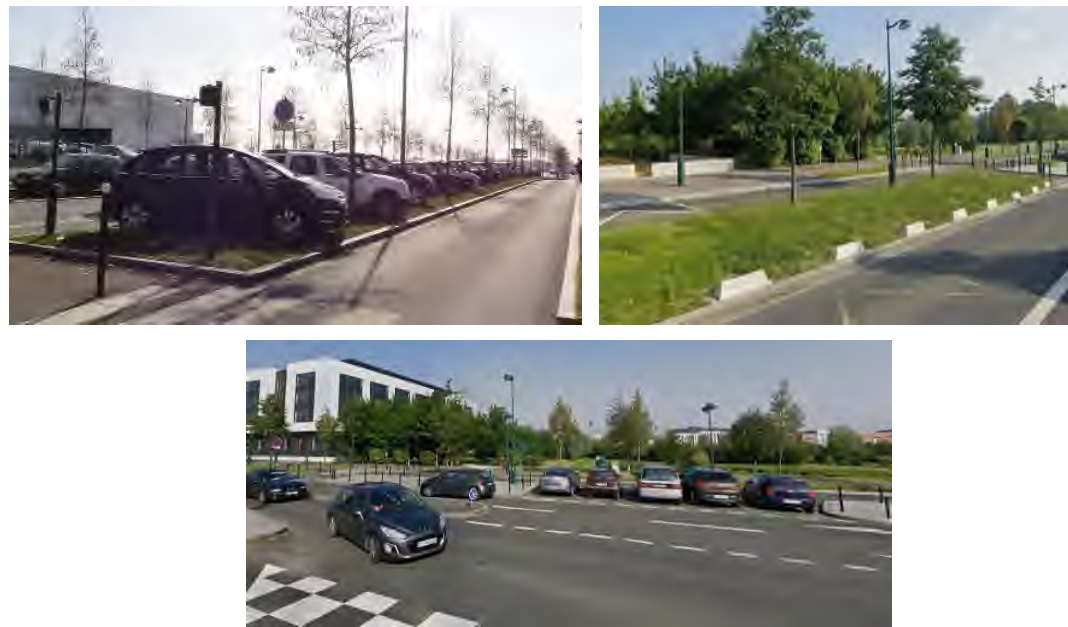


Figure 68 : Exemple de dysfonctionnement de l'aménagement de site propre bus bilatéral le long des cours de la Gondoire : auparavant stationnement sauvage sur band plantée, solution mise en œuvre, stationnement non autorisé demeurant sur la voie pompier d'accès au centre hospitalier (SOURCE : EGIS)

3.2.2.2. Lignes Express en Seine-et-Marne

La desserte du secteur d'étude et des bassins de vie avoisinants (Melun, Provins, Meaux,) est en partie assurée par les lignes Express.

Sur le territoire d'étude, 5 lignes Express sont identifiées.

Le pôle de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy est un point de rabattement important des lignes Express au sein du secteur d'étude, de même que celui de Serris - Val d'Europe.

Ligne du réseau des lignes Express en Seine-et-Marne	Itinéraire
16 Express	Lieusaint-Moissy <> Serris-Val-d'Europe
17 Express	La Ferté-Gaucher <> Coulommiers <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
18 Express	Meaux – Melun (via la gare de Val d'Europe)
50 Express	Provins <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
69 Express	Meaux <> Nanteuil-les-Meaux <> Serris Val d'Europe

Tableau 65 : Lignes de bus Express du secteur d'étude (SOURCE : CD77, 2019)

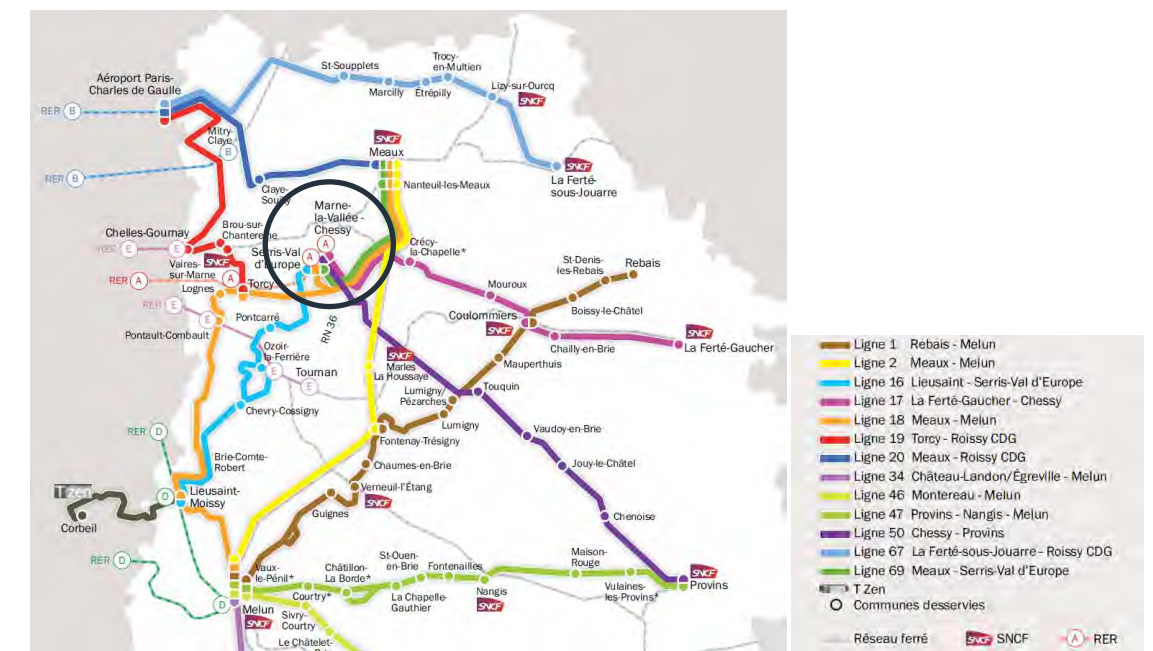


Figure 69 : Extrait de la carte du réseau de ligne de bus Express en Seine-et-Marne (SOURCE : CD77, 2015)

3.2.2.3. Réseau desservant les agglomérations de Coulommiers Pays de Brie et du Pays de Meaux

Les réseaux appelés « Grand Morin » et « Pays de Meaux » assurent en particulier des liaisons vers le secteur IV depuis les bassins de vie de Meaux et Esbly.

12/13 lignes desservent directement la zone d'étude rapprochée, avec parmi celles-ci :

- La ligne 19, qui assure la desserte entre Meaux et le pôle de Marne-la-Vallée-Chessy avec des services allant jusqu'à la gare du Val d'Europe. Il s'agit d'une ligne importante du réseau, qui transporte quotidiennement près de 4 100 voyageurs en semaine (Source : *comptages 2019*). Elle présente une importante section commune avec le tracé du futur TCSP, entre l'intersection de la RD5d avec la RD934, et la gare du Val d'Europe ;
- La ligne 57, qui assure la liaison entre la gare d'Esbly et le pôle de la gare de Marne-la-Vallée-Chessy et dessert en particulier le quartier esblygeois des Champs forts à l'est de la RD5d. La ligne 57 compte environ 580 voyageurs quotidiens en moyenne en semaine (Source : *données de validations télébillétiques en montée pour un jour ouvré 2018*) ;
- Les lignes 57sco et LS qui desservent le lycée Louis Braille et la gare d'Esbly ;
- 5 lignes qui desservent le pôle de la gare d'Esbly (lignes 4, 4A, 7, 57 et L/LS), 5 lignes le pôle de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy (lignes 12,19, 57, 59-59Express et 62 Express), et 3 la gare de Val d'Europe (lignes 19,58, et 60).

Ligne du réseau du « Grand Morin »	Itinéraire
4	Esbly (gare SNCF) <> Meaux
4A	Esbly (gare SNCF) <> Nanteuil-lès-Meaux
4B	Quincy-Voisins <> Esbly (Collège Louis Braille)
7	Esbly (gare SNCF) <> Esbly (gare SNCF)
12	Meaux <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
L/LS (ex-ligne 17*)	Trilbardou <> Esbly (gare SNCF)
19	Meaux <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy (certaines missions en heure creuse effectuent leur terminus à la gare de Val d'Europe)
57	Esbly <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
58	Crécy-la-Chapelle <> Gare de Val d'Europe
59-59 Express	Crécy-la-Chapelle <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
60	Quincy-Voisins <> Gare de Val d'Europe
60 Express	La Ferté-sous-Jouarre <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy

* Depuis le 1^{er} janvier 2019 en lien avec la restructuration des lignes urbaines et interurbaines de la communauté d'agglomération du pays de Meaux

Tableau 66 : Lignes de bus réseau du « Grand Morin » du secteur d'étude

(SOURCE : TRANSDEV, 2019)

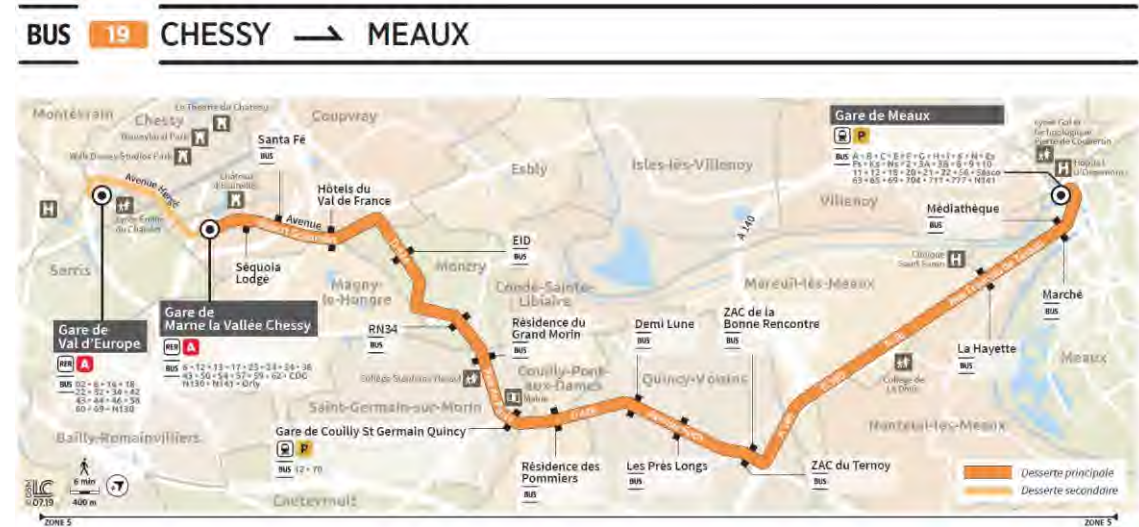
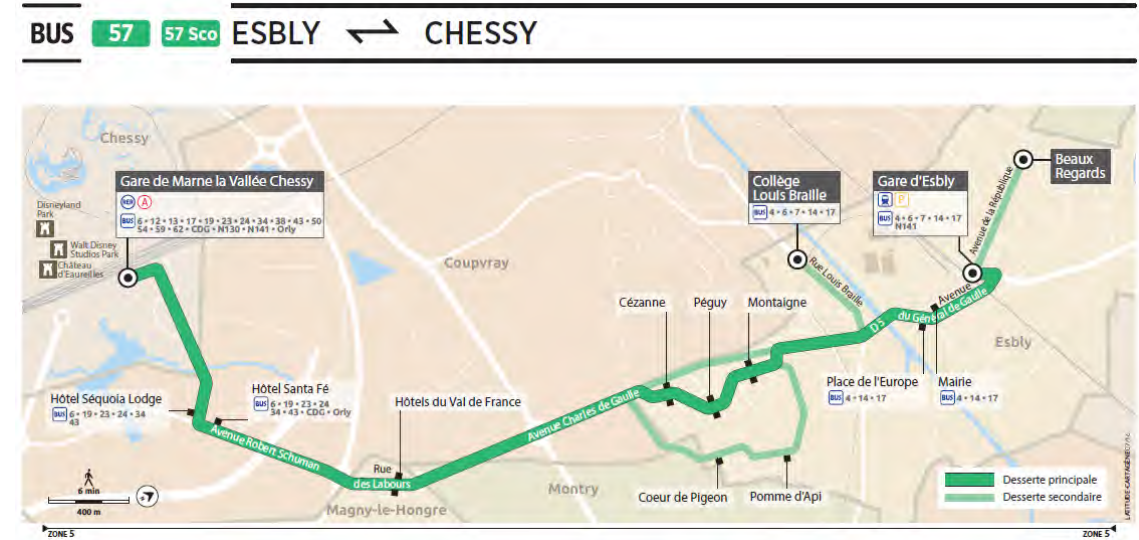


Figure 70 : Ligne 57 et 19 du réseau « Grand Morin » (SOURCE : TRANSDEV, 2019)



Figure 71 : Extrait de la carte du réseau bus du secteur du Pays Crécois centré sur le secteur d'étude (SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2019)

3.2.2.4. Autres réseaux

Des lignes d'autres réseaux urbains et interurbains desservent actuellement également la zone d'étude rapprochée, en particulier le pôle de Marne-la-Vallée Chessy :

Réseau de transport	Ligne	Itinéraire
Réseau Est Seine-et-Marne et Montois	13	Bray sur Seine <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy via Nangis
Réseau SOL'R	17	Guignes - Chaumes-Fontenay-Marles-La Houssaye – Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
Réseau Coulommiers Brie et Morin	38	Faremoutiers <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy

Tableau 67 : Lignes de bus d'autres réseaux urbains et interurbains du secteur d'étude (SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2020)

3.2.2.5. Le réseau nocturne de transports collectifs de surface

Le secteur d'étude est par ailleurs desservi par deux lignes du réseau Noctilien : les lignes N130 et N141. Ces deux lignes permettent notamment de remplacer les lignes de RER A et de Transilien P en période nocturne.

Ligne du réseau Noctilien	Itinéraire
N130	Gare de Lyon <> Val d'Europe RER <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy
N141	Gare de l'Est <> Gare de Marne-la-Vallée-Chessy <> Gare d'Esbly <> Gare de Meaux

Tableau 68 : Lignes de bus réseau Noctilien du secteur d'étude (SOURCE : NOCTILIEN, 2019)



Figure 72 : Extrait de du plan du réseau Noctilien de 0h30 à 5h30 (SOURCE : NOCTILIEN, 2019)

3.2.3. Les pôles d'échanges

3.2.3.1. Gare d'Esbly

La gare d'Esbly, futur terminus Nord de la ligne de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE), est desservie par la ligne P du Transilien qui permet de rejoindre les gares de Paris Est, Meaux ou encore Chelles-Gournay (où une correspondance avec le RER E est possible), mais aussi Crécy-la-Chapelle. La fréquence des trains est de 15 à 30 minutes en direction de Paris. La gare dispose de deux voies à quai sur la ligne « Paris-Meaux- Strasbourg », et d'une voie terminus desservie par les trains à destination de Crécy-la-Chapelle.

La gare accueille environ 8 800 voyageurs par jour (montées + descentes 2019, environ 2 085 140 voyageurs au total en 2017 - *Source : Île-de-France Mobilités/SNCF*).

La gare d'Esbly dispose d'une organisation bicéphale avec des zones de stationnement de part et d'autre du faisceau ferroviaire, et d'une gare routière au Nord. Actuellement, côté Nord de la gare, deux arrêts de bus permettent ainsi d'accueillir les huit lignes en correspondance sur le pôle (9 lignes en comptant la ligne de Noctilien N141).



Figure 140 : Bâtiment voyageurs de la gare d'Esbly (Sud du pôle) & gare routière d'Esbly dans sa configuration actuelle (Nord du pôle)
(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES)

La répartition des parts modales sur le pôle d'Esbly (données 2019) permet de constater que ce pôle est un pôle de rabattement, principalement en véhicules particuliers (51% de part modale, contre seulement 15% pour les transports en commun bus), mais également pour les Esblygeois (30% de parts modales), vers la gare ferroviaire qui propose une offre attractive.

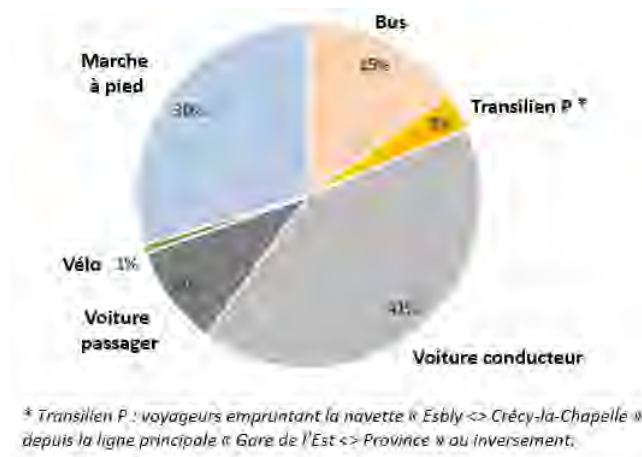


Figure 141 : Mode de rabattement sur le pôle d'Esbly
(SOURCE : DONNEES JOUR OUVRÉ ENTRE 6H ET 10H, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2019)

Pour rappel, comme précisé dans la partie 3.1.7.4. L'offre de stationnement en lien avec les pôles d'échanges du secteur précédente, la problématique du stationnement au niveau du pôle est majeure.

Dans le cadre du projet de pôle de la gare d'Esbly, un P+R labellisé de 647 places devrait être mis en œuvre à horizon 2022, côté Nord des voies ferroviaires en remplacement de l'offre de stationnement existante.

3.2.3.2. Gare de Marne-la-Vallée – Chessy

Le pôle d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy est constitué de trois entités :

- La **gare SNCF** est desservie par les TGV intersecteur empruntant la LGV d'interconnexion et accueille également l'offre TGV à bas-coût *Ouigo*. Elle est ouverte quotidiennement de 6h15 à 22h15 (le dimanche de 6h30 à 23h10). La palette des destinations au départ de cette gare est large : Bruxelles, Lille, Nantes, Rennes, Bordeaux, Strasbourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice... La fréquentation annuelle est estimée à environ 5 557 520 voyageurs en 2017 (*Source : SNCF*) ;
- La **gare RATP du RER A** est le terminus de la branche A4 de la ligne A du RER et dispose de deux voies à quai. La fréquence est en moyenne de 5 à 10 minutes en journée. La fréquentation quotidienne de la gare est d'environ 35 200 voyageurs (montées+descentes, donnée 2019 - *Source : Île-de-France Mobilités*). Un nouvel accès au RER A côté sud du pôle de Marne-la-Vallée – Chessy a été mis en œuvre mi-2019.



Figure 73 : Accès Nord à la gare de Marne-la-Vallée-Chessy (gares RER A et SNCF)
(SOURCE : EGIS, 2018)



Figure 74 : Accès Sud à la gare de Marne-la-Vallée-Chessy (gare RER A)
(SOURCE : EGIS, 2020)

- Les espaces de gare routière de Marne-la-Vallée – Chessy :

- La gare routière Nord

13 postes à quai sont affectés aux lignes régulières du côté opposé de la gare routière. Ils accueillent :

- 6 lignes du réseau « Pep's » ;
- 5 lignes du réseau « Grand Morin » ou des lignes Express en Seine-et-Marne ;
- 2 lignes Noctilien.

La gare routière Nord accueille également les lignes de bus jaunes de la société EURODISNEY SAS destinés aux résidents des hôtels visitant les parcs d'attraction, ainsi que les lignes régulières. Les bus jaunes disposent de 5 postes à quai face à la gare.



Figure 75 : Gare routière Nord de Marne-la-Vallée – Chessy dans sa configuration actuelle et affectation de lignes en gare routière de Chessy (bas)

(SOURCE : VAL D'EUROPE AGGLOMERATION / EGIS - ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES & EPAFRANCE/EPAMARNE, 2019-2020)

- La gare routière Sud

La gare routière Sud a été développée en complément de la gare routière Nord préexistante qui arrivait à saturation, afin d'accueillir la très forte augmentation de l'offre bus attendue pour les dix prochaines années. La gare routière Sud a été conçue avec une configuration « traversante » afin de ne pas reproduire la configuration en « impasse » de la gare routière Nord historique présentant de nombreux dysfonctionnements induits notamment par la mixité des flux (dépose minute, taxis, accès parkings, lignes de bus, ..., avec des accès et sortie uniques), et de manière évolutive, fonction de l'avancement des projets urbains et de la demande croissante.

Une première phase de la gare routière Sud a été inaugurée mi-2019 de façon concomitante avec la mise en œuvre d'un second accès du RER A à proximité, côté Sud de l'esplanade, permettant une correspondance facilitée avec le RER.

La gare routière Sud comporte à l'heure actuelle :

- 3 postes à quai dans le giratoire Paul Séramy ;
- 8 postes à quai sur les emprises de la gare routière.

La gare routière Sud accueille actuellement :

- 1 ligne du réseau « Pep's » ;
- 2 lignes du réseau « Grand Morin » ;
- 2 lignes Express en Seine-et-Marne ;
- 1 ligne du réseau Est Seine-et-Marne et Montois ;
- 1 ligne du réseau SOL'R ;
- 1 ligne du réseau Coulommiers Brie et Morin.

Elle accueille également les lignes de bus destinés aux résidents ou employés des hôtels.

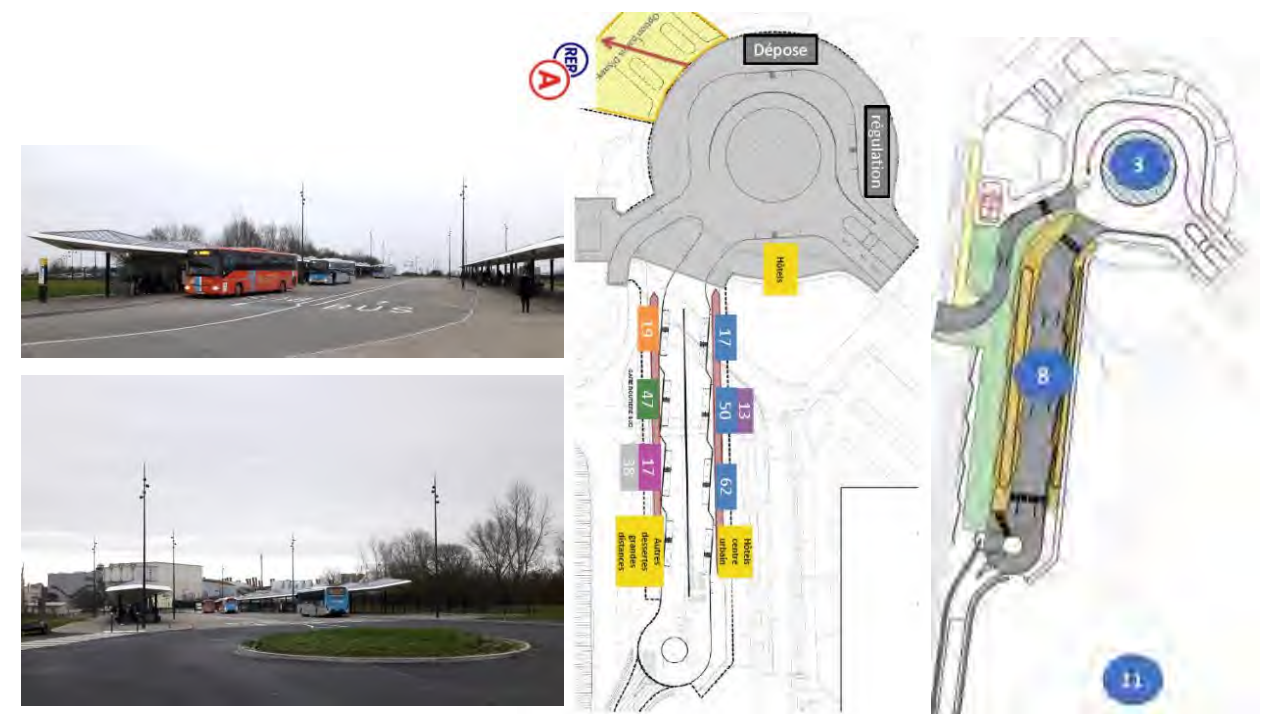


Figure 76 : Gare routière Sud de Marne-la-Vallée – Chessy dans sa configuration actuelle et affectation de lignes en gare routière de Chessy Sud (bas)

(SOURCE : EGIS/ ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES & EPAFRANCE/EPAMARNE, 2019-2020)

Pour rappel, comme précisé dans la partie 3.1.7.4. L'offre de stationnement en lien avec les pôles d'échanges du secteur précédente le pôle d'échanges dispose aujourd'hui d'une capacité de stationnement de 1 818 places payantes, réparties sur deux parkings (un au Nord de 818 places – offre de stationnement publique, et l'autre au Sud du pôle de 1 000 places - offre de stationnement privée).

Une zone de dépose-minute est également présente côtés Nord et Sud du pôle, et cet espace côté Nord comporte également des places réservées aux taxis, aux services de police/douane, à l'éco-mobilité (autopartage et rechargement de véhicules électriques), aux livraisons/transport de fonds/travaux, et au service « Disney Express ».

La position géographique du pôle, éloignée des zones d'habitat, occasionne une part marginale des modes actifs en rabattement. Le pôle d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy dispose ainsi d'une très forte part modale en transports en commun ou autocar (75% de part modale), suivi par un rabattement en voiture particulière / taxis (17%). La part de marche à pied reste quant à elle très faible (5%), et le rabattement vélos est inexistant à l'heure actuelle.

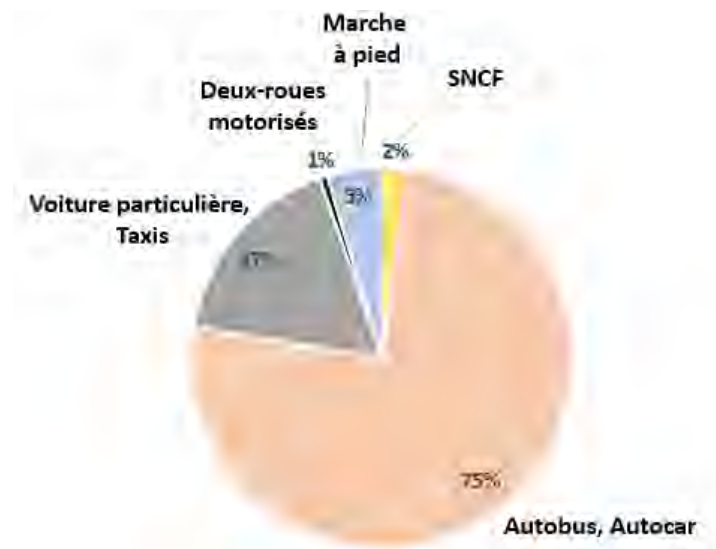


Figure 77 : Mode de rabattement sur le pôle de Marne-la-Vallée Chessy
(SOURCE : DONNEES JOUR OUVRE ENTRE 6H ET 10H, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2019)

Si le pôle d'échanges offre aux visiteurs un accès direct aux équipements des parcs Disneyland Paris et une offre multimodale très dense, il est à déplorer d'importants dysfonctionnements qui dégradent très fortement l'offre en transport en commun proposée.

En effet, de très fortes congestions des voies d'accès au pôle sont constatées côté Nord du fait notamment de la concentration de flux importants de nature variée dans un espace contraint (accès parking, importance de la dépose-minutes pouvant amener à la saturation, taxis, bus), et de la configuration en cul-de-sac du pôle côté Nord (enclavement du pôle, avec des entrées et sorties par un point unique).

D'autre part, les portillons d'accès sécurisés au parvis de Disney accroissent sensiblement le temps de correspondance entre les deux pôles Nord et Sud.



Figure 78 : L'importance des pratiques de dépose-minute et la concentration des flux (bus, taxis, véhicules particuliers) accédant ou sortant du pôle génèrent de nombreux dysfonctionnements - De même les portillons d'accès sécurisés au parvis de Disney accroissent sensiblement le temps de correspondance entre les deux pôles Nord et Sud
(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES)

3.2.3.3. Gare du Val d'Europe



Figure 79 : Gare routière du Val d'Europe, entrée principale côté place d'Ariane à Serris
(SOURCE : VAL D'EUROPE AGGLOMERATION)

La gare RER du Val d'Europe, située à proximité de la zone de terminus potentielle de la ligne de TCSP, est desservie par le RER A et dispose de deux voies à quai.

La gare est desservie de 5h15 à 1h12 tous les jours, mais tous les trains ne marquent pas l'arrêt en gare.

En moyenne 36 200 voyageurs fréquentent quotidiennement la gare RER de Val d'Europe (montées + descentes 2019 - Source : Île-de-France Mobilités).

Le pôle abrite par ailleurs une gare routière desservie actuellement par 9 lignes du réseau « Pep's », par 3 lignes Express en Seine-et-Marne, et par 3 lignes du réseau « Grand Morin ». Elle accueille également la ligne de Noctilien N130 en lien avec la Gare de Lyon.



Figure 80 : La gare routière du Val d'Europe dans sa configuration actuelle
(SOURCE : EGIS & ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, EPAMARNE/EPAFRANCE)

Pour rappel, comme précisé dans la partie 3.1.7.4. L'offre de stationnement en lien avec les pôles d'échanges du secteur précédente, la gare du Val d'Europe est par ailleurs équipée d'un parking-relais de 722 places payantes situé à proximité, et les places de stationnement aux abords immédiats de la gare sont quant à elles réglementées en zone bleue et n'ont pas vocation à servir de parking de rabattement vers la gare.

Ce pôle d'échanges dispose d'une forte part modale en transport en commun (bus autocar, 38%), suivi par les modes actifs (31%) et la voiture particulière taxis (30%).



Figure 81 : Mode de rabattement sur le pôle d'échanges du Val d'Europe
(SOURCE : DONNEES JOUR OUVRE ENTRE 6H ET 10H, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2019)

L'attractivité du pôle est la conséquence de plusieurs facteurs complémentaires :

- Une gare routière existante en correspondance avec le RER A ;
- La desserte du centre urbain du Val d'Europe et du centre commercial ;
- Le site propre bus existant sur le Cours de la Gondoire qui permet une meilleure efficacité des bus (même si celui-ci présente actuellement quelques difficultés d'exploitation).

Toutefois, le pôle souffre de dysfonctionnements qui nuisent à l'efficacité des TC. Ainsi, la densité de circulation sur les carrefours environnants conflictuels aux heures de pointe est pénalisante pour les bus qui perdent plusieurs minutes avant de pouvoir rejoindre la gare routière.

A noter qu'une nouvelle étude de pôle a été relancée en 2020 pour étudier l'opportunité d'une seconde gare routière dans le secteur du Val d'Europe.

3.2.4. Les aménagements de voirie en faveur des transports en commun

Le cours de la Gondoire et le cours du Danube, formant l'axe qui relie le Boulevard Circulaire à la RD231, a été aménagé en 2013 par l'EPAMarne/EPAFrance pour permettre de desservir le centre hospitalier de Marne-la-Vallée. Cet axe d'environ 600 mètres de long a été équipé de deux voies dédiées aux bus en insertion bilatérale.

Cet aménagement a été financé par l'EPAMarne/EPAFrance, Île-de-France Mobilités, et la Région Île-de-France.



Figure 82 : Aménagement de site propre bus bilatéral le long des cours de la Gondoire et du Danube entre la RD231 et le carrefour T9 (intersection Cours de la Gondoire / bd. Circulaire / cours du Danube)
(SOURCE : EGIS)

Pour rappel, comme développé dans la partie précédente 3.2.2.1. Réseau desservant les agglomérations de Val d'Europe et de Marne et Gondoire (« Pep's »), le passage des lignes de bus sur le site propre existant du cours de la Gondoire présente cependant aujourd'hui des difficultés.

En particulier, le fonctionnement du site propre bilatéral aménagé sur le Cours de la Gondoire est aujourd'hui très mal identifié par les automobilistes, ce qui induit des dysfonctionnements pour l'exploitation des bus sur cet axe (temps de parcours très long, vitesse commerciale réduite malgré les aménagements existants).

3.2.5. Les projets de transports collectifs

3.2.5.1. Optimisation du pôle gare d'Esbly

La gare d'Esbly, futur terminus nord de la ligne de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE), est desservie par la ligne P du Transilien qui permet notamment de rejoindre Paris Est, Meaux, Chelles-Gournay et Crécy-la-Chapelle. La gare accueille également 8 lignes de bus en journée (4, 4A, 6, 7, 14, 57, L et LS), et une ligne du réseau Noctilien (N141).

Une étude de pôle est en cours pour ce site. Cette démarche à l'initiative des acteurs locaux traite notamment de l'amélioration des conditions d'accès au pôle par le traitement des abords et la réorganisation du stationnement. Cette réflexion intègre également la mise en œuvre du projet de TCSP Esbly - Val d'Europe (EVE).

L'étude en cours prévoit notamment, entre autres actions détaillées ci-après, le réaménagement du pôle et la mise en œuvre de deux espaces de gares routières : une au Nord et une au Sud des voies ferroviaires, cette dernière permettra notamment d'accueillir le terminus de la ligne de TCSP EVE.

La mise en œuvre de la gare routière côté Sud du pôle est conditionnée par la réalisation du site propre du TCSP EVE pour rejoindre la gare.

Cet aménagement impactera directement l'espace de stationnement existant côté Sud du pôle qui devra être relocalisé. Dans le cadre du projet de pôle de la gare d'Esbly, il est ainsi prévu la mise en œuvre d'un P+R labellisé de 647 places à horizon 2022, côté Nord des voies ferroviaires en remplacement de l'offre de stationnement existante (à la fois Nord et Sud).

Le projet prévoit également l'aménagement de deux espaces de dépose/reprise des deux côtés du pôle, ainsi que d'un espace de stationnement dédié aux agents SNCF côté Sud. Le projet prévoit également côté Nord la mise en œuvre d'une crèche et de stationnement vélos (services « Parkings Vélos », capacité future non encore déterminée).



Figure 83 : Aménagement du pôle de la gare d'Esbly envisagé dans le cadre de l'étude de pôle
(SOURCE : ETUDE DE POLE EN COURS, SYSTRA)

3.2.5.2. Développement de la gare routière Sud de Chessy

Afin de répondre à la hausse attendue de l'offre bus accompagnant le développement du secteur IV de Marne-la-Vallée, l'EPAMarne/EPAFrance, Val d'Europe Agglomération, le SIT des secteurs III et IV de Marne-la-Vallée, ainsi que la ville de Chessy ont lancé un projet d'optimisation de la gare routière Nord, ainsi que la construction d'une nouvelle gare routière au Sud de l'esplanade sous maîtrise d'ouvrage de l'EPA et de l'agglomération.

La phase 1 de ce projet de pôle a été financée par la Région Île-de-France, Val d'Europe Agglomération, l'EPAMarne/EPAFrance, et le Conseil Départemental de Seine-et-Marne (CD77). La phase 2 est financée dans le cadre du CPER 2015-2020 prorogé, et intègre donc l'Etat comme nouveau financeur.

La première phase de la gare routière Sud a été inaugurée mi-2019 de façon concomitante avec la mise en œuvre d'un second accès du RER A à proximité, côté sud de l'esplanade, permettant une correspondance facilitée avec le RER.

Pour rappel, la gare routière Sud a été développée en complément de la gare routière Nord préexistante qui arrivait à saturation, afin d'accueillir la très forte augmentation de l'offre bus attendue pour les dix prochaines années. La gare routière Sud a été conçue avec une configuration « traversante » afin de ne pas reproduire la configuration en « impasse » de la gare routière Nord historique présentant de nombreux dysfonctionnements induits notamment par la mixité des flux (dépose minute, taxis, accès parkings, lignes de bus, ..., avec des accès et sortie uniques), et de manière évolutive, fonction de l'avancement des projets urbains et de la demande croissante.

Pour sa première phase de mise en œuvre, elle comprend actuellement 11 postes à quai (3 dans le giratoire Paul Séramy et 8 sur les emprises de la gare routière) – cf. partie 3.2.3.2. *Gare de Marne-la-Vallée – Chessy précédente*.

En phase 2 intermédiaire, la gare routière Sud comportera 15 postes à quai (extension côté Ouest). A terme (phase 3), elle comptera 21 postes à quai, soit 10 supplémentaires sur les emprises de la gare routière.

Les horizons de réalisation des phases 2 et 3 seront fonction de l'évolution des besoins, notamment liés à la réalisation des projets urbains du territoire (accompagnement de l'urbanisation portée par l'EPAMarne/ EPAFrance).

La configuration de la gare routière Sud, « traversante », permettra une souplesse d'exploitation en fonction du développement urbain et de l'offre TC (développement de l'offre et/ou de la fréquence des lignes de bus, passantes ou en terminus).

Cette configuration a été le fruit d'un long processus et d'études et d'échanges avec tous les partenaires (aménageur EPAMarne/EPAFrance, EURODISNEY SAS, Val d'Europe Agglomération, commune de Chessy, SIT secteur 3 et 4 de Marne-la-Vallée, ...), en tenant compte du développement du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » et de l'arrivée d'un centre évènementiel.

Deux postes à quai situés à l'entrée Nord de la nouvelle gare routière sont prévues par le projet de gare routière afin d'assurer la prise en charge et la dépose des usagers de la future ligne de TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe (EVE).

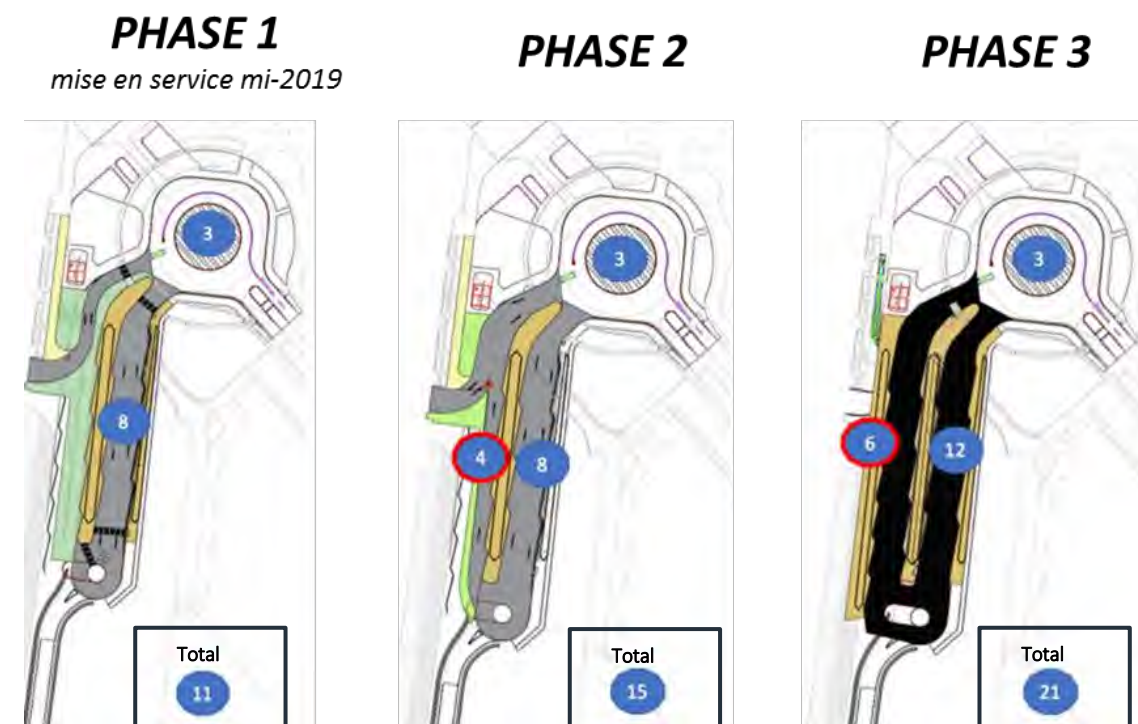


Figure 84 : Plan masse des différentes phases de mise en œuvre de la gare routière Sud (mise en service mi-2019 – phase 1)

(SOURCE : EPAMARNE/EPAFRANCE)

Il est également à préciser que la gare routière Nord de Chessy verra également son réaménagement complété (phase 2) à horizon 2021, avec le réaménagement des quais les plus à l'Ouest accueillant aujourd'hui les lignes de bus jaunes de la société EURODISNEY SAS non traités dans le cadre de la phase 1.

3.2.5.3. Création d'une seconde gare routière dans le secteur du Val d'Europe

L'opportunité de créer une nouvelle gare routière dans le secteur du Val d'Europe a émergé suite à une étude menée en 2017-2018 par EPAMarne/EPAFrance avec le Syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes (SIT), cette ayant conclu à un besoin de quais supplémentaires pour les bus, et à la nécessité de réaliser une étude de pôle.

Un emplacement est envisagé pour la mise en œuvre d'une gare routière, sur la commune de Montévrain, en face du P+R actuel, de l'autre côté des voies du RER, avec possible superposition des programmes de la gare routière et du lot tertiaire de projet dans lequel elle pourrait s'inscrire, au sein de la ZAC Montévrain Université. L'accès au site est, à ce stade, envisagé via la rue de la Charbonnière depuis/vers le cours de la Gondoire.

Ce projet de nouvelle gare routière fait l'objet d'un contrat de pôle lancé par Val d'Europe Agglomération et la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire.

Une étude portant sur le bi-pôle formé par la gare routière existante de Serris et cette future gare routière de Montévrain a été lancée en 2020.

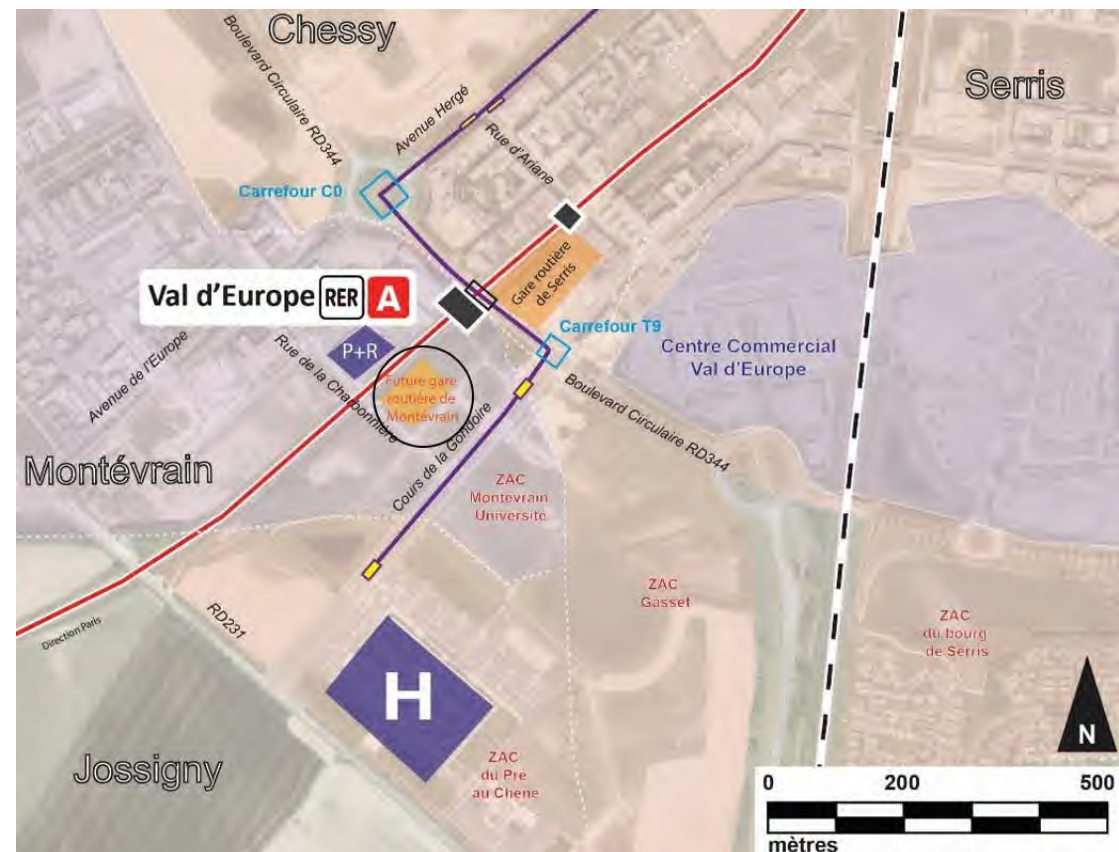


Figure 85 : Emplacement envisagé pour mise en œuvre d'une nouvelle gare routière sur la commune de Montévrain (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.2.5.4. Renforcement de l'offre du RER A sur la branche de Marne-la-Vallée

Le Schéma Directeur du RER A, approuvé par le STIF en 2012, prévoit de renforcer l'offre de la ligne aux heures de pointe afin de faire face à l'augmentation de fréquentation de 15% prévue à l'horizon 2020. Il est ainsi envisagé d'augmenter le nombre de trains desservant Marne-la-Vallée-Chessy aux heures de pointe du matin et du soir à 18, contre 12 actuellement.

Ce projet nécessite plusieurs aménagements d'infrastructure (voie de retournement et création de garages supplémentaires en gare de Chessy, acquisition de matériel roulant supplémentaire, renforcement de l'alimentation électrique) dont l'horizon de mise en service est estimé à 2022. Le Schéma de Principe modificatif de cet aménagement (création d'équipements de retournement, de garage et d'alimentation des trains à Marne-la-Vallée- Chessy) a été approuvé par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 17 février 2016.

Depuis l'été 2016 et jusqu'à l'été 2019, la RATP a réalisé la mise en œuvre de nouvelles positions de garage en arrière-gare de Marne-la-Vallée Chessy. Il s'agissait de la première phase de ce projet qui permettra d'augmenter la desserte des gares de l'extrémité de la branche de Marne-la-Vallée et qui contribuera également à améliorer la régularité de la ligne A du RER.

3.2.5.5. Schéma de secteur des RER E et du Transilien P

Le Schéma Directeur du réseau Est et du RER E (RER E et ligne P du réseau Transilien) approuvé en Conseil du STIF de juin 2016, a pour grandes orientations d'améliorer les performances de la ligne, d'adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs et d'améliorer la qualité de service.

La gare d'Esbly était directement concernée par ce Schéma Directeur dans le cadre de l'action « Moderniser les aménagements en gare – Schéma d'Accessibilité RER E et Ligne P » pour l'horizon court terme 2016+, avec des travaux déjà réalisés de mise en accessibilités PMR du bâtiment voyageur, des quais (rehaussement) et d'installation de deux ascenseurs pour les liaisons quai à quai (passerelle PMR).



Figure 86 : Passerelle PMR de la gare d'Esbly (SOURCE : EGIS, 2017-2019)

Plusieurs infrastructures ferroviaires sont donc identifiées au sein de la zone d'étude, dont une voie à grande vitesse.

Le secteur desservi par le tracé du projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) intègre la desserte de plusieurs pôles d'échanges (Esbly, Marne-la-Vallée – Chessy, Val d'Europe), dont une gare SNCF grandes lignes.

La ligne de TCSP aura notamment pour objectif de venir compléter le maillage entre les différentes lignes structurantes du réseau francilien en présence sur le territoire.

3.3. Modes actifs

3.3.1. Itinéraires cyclables (aménagement et stationnements)

Le territoire d'étude ne dispose que de peu d'aménagements cyclables à l'heure actuelle.

Le secteur du Val d'Europe comptait, en 2017, 14 km de pistes cyclables uni et bidirectionnelles sécurisées, en particulier le long du corridor du futur TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) au niveau du cours de la Gondoire et du cours du Danube, ainsi que le long du boulevard Circulaire (Mérienne et boulevard du Grand Fossé) entre les carrefours T9 (intersection Bd Circulaire / cours de la Gondoire / cours du Danube) et C0 (intersection Bd Circulaire / avenue de l'Europe / avenue Hergé), ainsi que le long de l'avenue Schuman entre les ouvrages routiers de la Marina Disney et du boulevard du Parc.



Piste cyclable bidirectionnelle bilatérale (cours de la Gondoire)

Piste cyclable bidirectionnelle unilatérale (avenue Schuman)



Voie mixte (avenue Hergé)

Double sens cyclable (Esbly)

Figure 87 : Exemples d'aménagements cyclables présents sur le secteur d'étude

(SOURCE : EGIS)

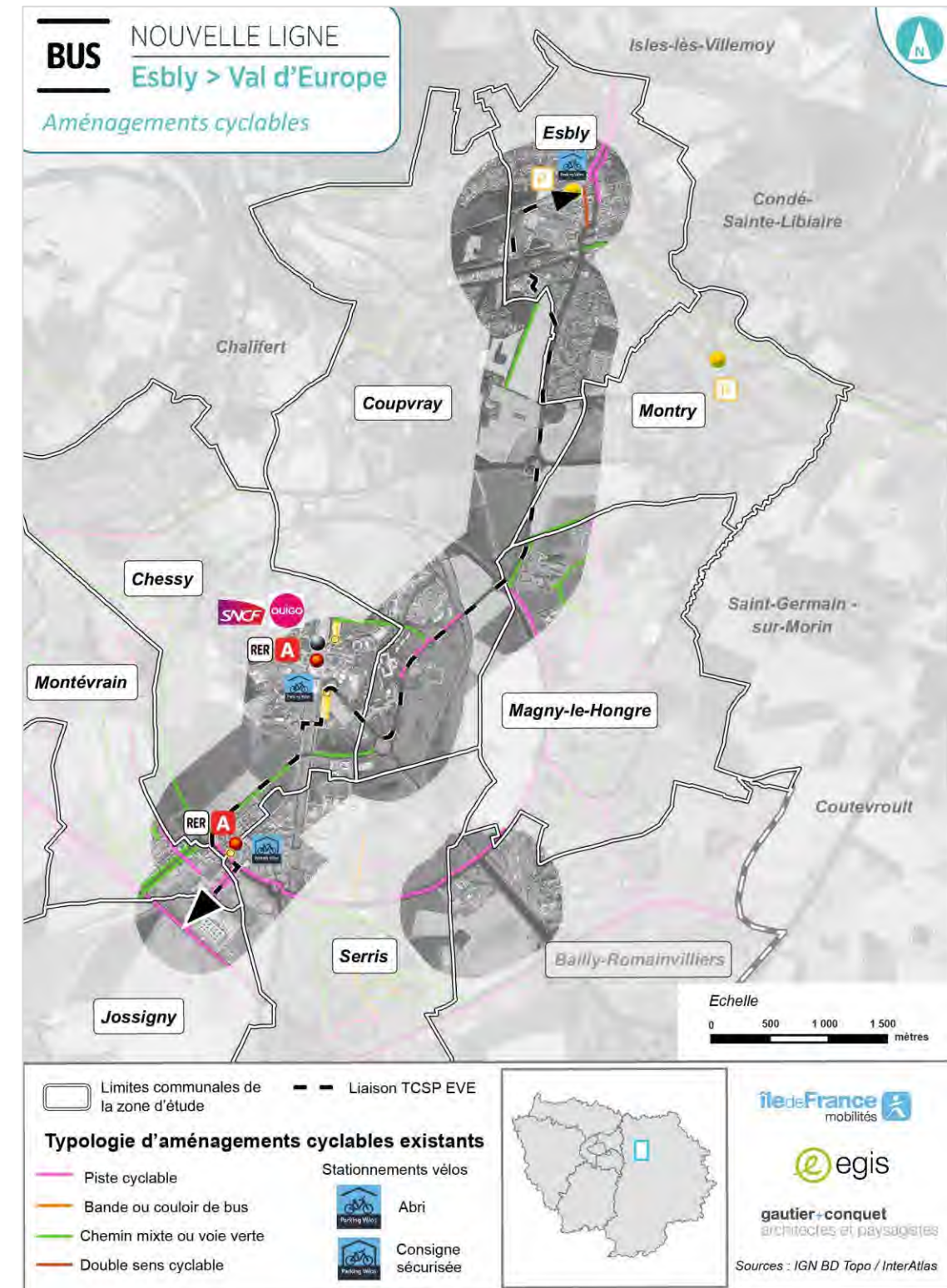


Figure 88 : Pistes cyclables actuelles au sein du secteur d'étude

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS / GAUTIER-CONQUET, 2020, SUR BASE DONNEE INSTITUT PARIS REGION 2019)

A noter par ailleurs la présence d'un service de stationnement sécurisé (consigne) disponible à proximité de la gare RER du Val d'Europe, proposant à l'heure actuelle 56 places de stationnement sécurisées dont 6 places de recharge pour vélo à assistance électrique.



Figure 89 : Consigne vélos localisée à proximité de la gare RER du Val d'Europe

(SOURCE : COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MARNE ET GONDOIRE)

La gare routière de Chessy Sud dispose également depuis sa mise en œuvre courant 2019 d'une dizaine d'arceaux vélos abrités, localisés à proximité du local d'exploitation. Ceux-ci sont néanmoins aujourd'hui majoritairement utilisés par des deux-roues motorisés. Des arceaux vélos sont également présent côté Nord du pôle.



Figure 90 : Arceaux vélos abrités localisée à proximité de la gare routière Chessy Sud

(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2019)

Le pôle de la gare d'Esblly propose également des stationnements vélos abrités côté Sud de la gare (environ une quinzaine d'arceaux). Dans le cadre du projet de pôle de la gare d'Esblly, des stationnements vélos complémentaires devraient être également implantés côté Nord (capacité future non encore déterminée).



Figure 91 : Stationnements vélos abrités localisée à proximité de la gare d'Esblly côté Sud

(SOURCE : EGIS, 2018)

3.3.1.1. Projets d'aménagements cyclables

Le secteur d'étude dispose donc à l'heure actuelle de très peu d'aménagements cyclables.

Toutefois, la Région Île-de-France, le Conseil Départemental de Seine-et-Marne (CD77), la Communauté d'agglomération de Marne & Gondoire, Val d'Europe Agglomération et l'EPAMarne/EPAFrance sont porteurs de projets de développement du réseau cyclable du secteur.

PROJET DE RER VELO (RER-V)

Le projet RER Vélo porté la Région Île-de-France et imaginé par le Collectif Vélo Île-de-France, est un réseau d'itinéraires cyclables à haut niveau de service, qui vise à développer l'usage du vélo pour tous dans la région, grâce à des infrastructures cyclables sécurisées, confortables, directes et continues.

Parmi les axes sélectionnés (qui sont ceux les plus stratégiques et les plus largement portés par les collectivités territoriales maitres d'ouvrages des aménagements cyclables - départements, communes et groupements de communes), figure notamment l'axe « V-A2 » le long du RER A entre le centre de Paris et le secteur du Val d'Europe, qui pourrait emprunter sur le secteur d'étude, l'avenue Hergé et l'avenue Séramy pour rejoindre le pôle de Marne-la-Vallée – Chessy.

La Région finance le projet à 60%, et joue un rôle de coordination des maîtres d'ouvrage.

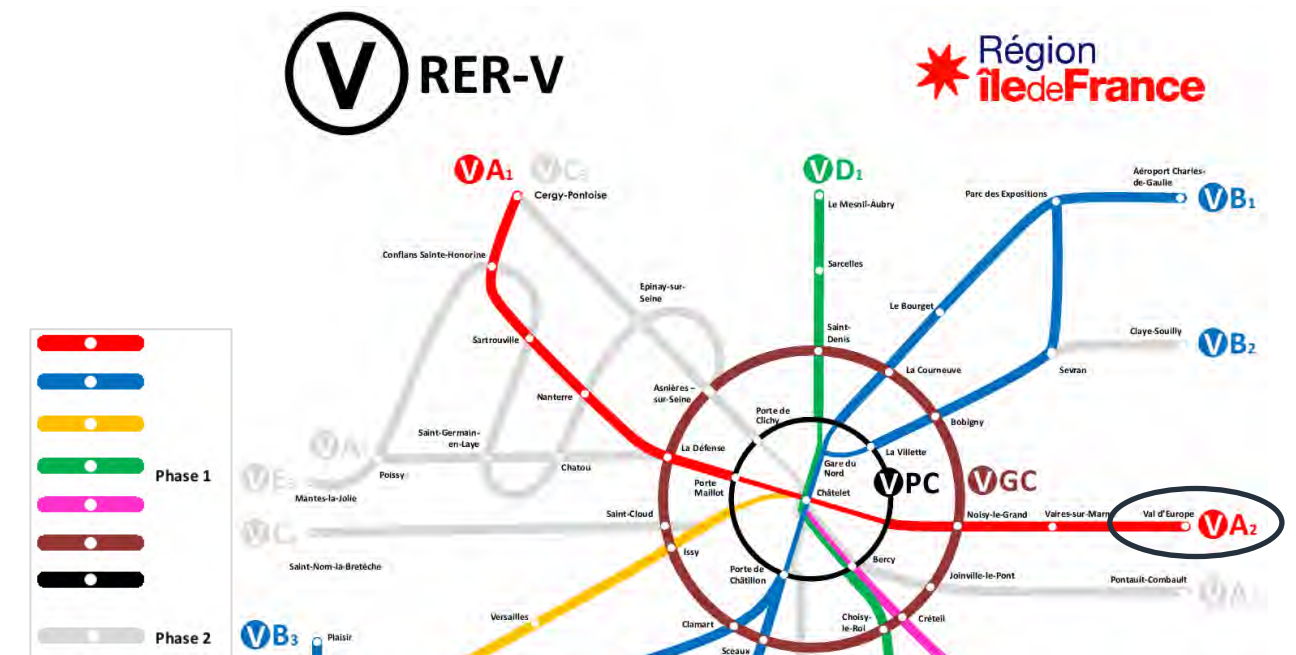


Figure 92 : Extrait de la carte du réseau RER-V projeté, dont l'axe V-A2 en lien avec le secteur du Val d'Europe

(SOURCE : REGION ÎLE-DE-FRANCE, 2020)

PLAN VELO DU DEPARTEMENT DE SEINE-ET-MARNE (PLAN VELO77 2020-2029)

Le Plan Vélo77, adopté par l'assemblée départementale en juin 2020, a pour objectif le développement de cette pratique en Seine-et-Marne sur les dix prochaines années (2020-2029). Ce plan vélo77 2020-2029 est la politique cyclable du Département, et a pour vocation de faire de la Seine-et-Marne un territoire de référence pour la pratique du vélo en Ile-de-France, tout en étant un outil d'attractivité et de valorisation de son territoire.

Le plan propose quatre axes de développement :

1. Construire des itinéraires de loisirs et de tourisme

L'ambition est de devenir une destination reconnue pour le cyclotourisme d'ici 2030. Il est donc prévu de créer un maillage de pistes cyclables permettant de découvrir l'ensemble de la Seine-et-Marne sur le plan touristique, en s'appuyant sur de grands itinéraires déjà existants comme la Scandibérique. Le Département assurera la construction des véloroutes et travaillera en lien avec les territoires pour développer ce loisir nature et préserver la qualité des paysages.

2. Faciliter la pratique quotidienne

Les déplacements de tous les jours sont aussi au cœur de ce Plan Vélo. Accès aux gares, aux centres-villes, aux lieux de travail, aux collèges... Il faudra aménager certaines routes départementales pour créer des axes sécurisés mais aussi subventionner des travaux en agglomération. Des itinéraires cyclables seront réalisés pour desservir les stations de covoiturage.

3. Créer un réseau d'acteurs

Autour du Département et de Seine-et-Marne Attractivité, l'objectif est de constituer un comité regroupant les acteurs du vélo en Seine-et-Marne. Au programme également l'organisation d'un forum des mobilités pour mettre en avant les initiatives innovantes en matière de vélo mais aussi de marche à pied.

4. Donner l'exemple, œuvrer pour devenir une administration exemplaire

Le Département va interroger les besoins de ses agents pour mettre en place des mesures pratiques en équipant par exemple les bâtiments départementaux de plus de places de stationnement vélo pour le public et ses propres agents.

En lien avec l'axe de développement n°1 « Construire des itinéraires de loisirs et de tourisme », le plan vélo77 identifie notamment sur le territoire de la Seine-et-Marne un certain nombre de véloroutes et de Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC) qui compléteront les véloroutes nationales et européennes, et offriront des possibilités de grands circuits à la découverte des paysages et terroirs de Seine-et-Marne, afin de créer un maillage en Seine-et-Marne d'itinéraires cyclables de longue portée.

A l'exception de quelques-uns, de manière générale chaque GIC sera relié à une gare à son début et sa fin, ce qui permettra aux Seine-et-Marnais et Franciliens d'accéder facilement à ce réseau pour des sorties de courte durée.

La zone d'étude rapprochée est cependant située en marge de véloroutes ou de GIC, qui connecteront le secteur de la gare d'Esbly.

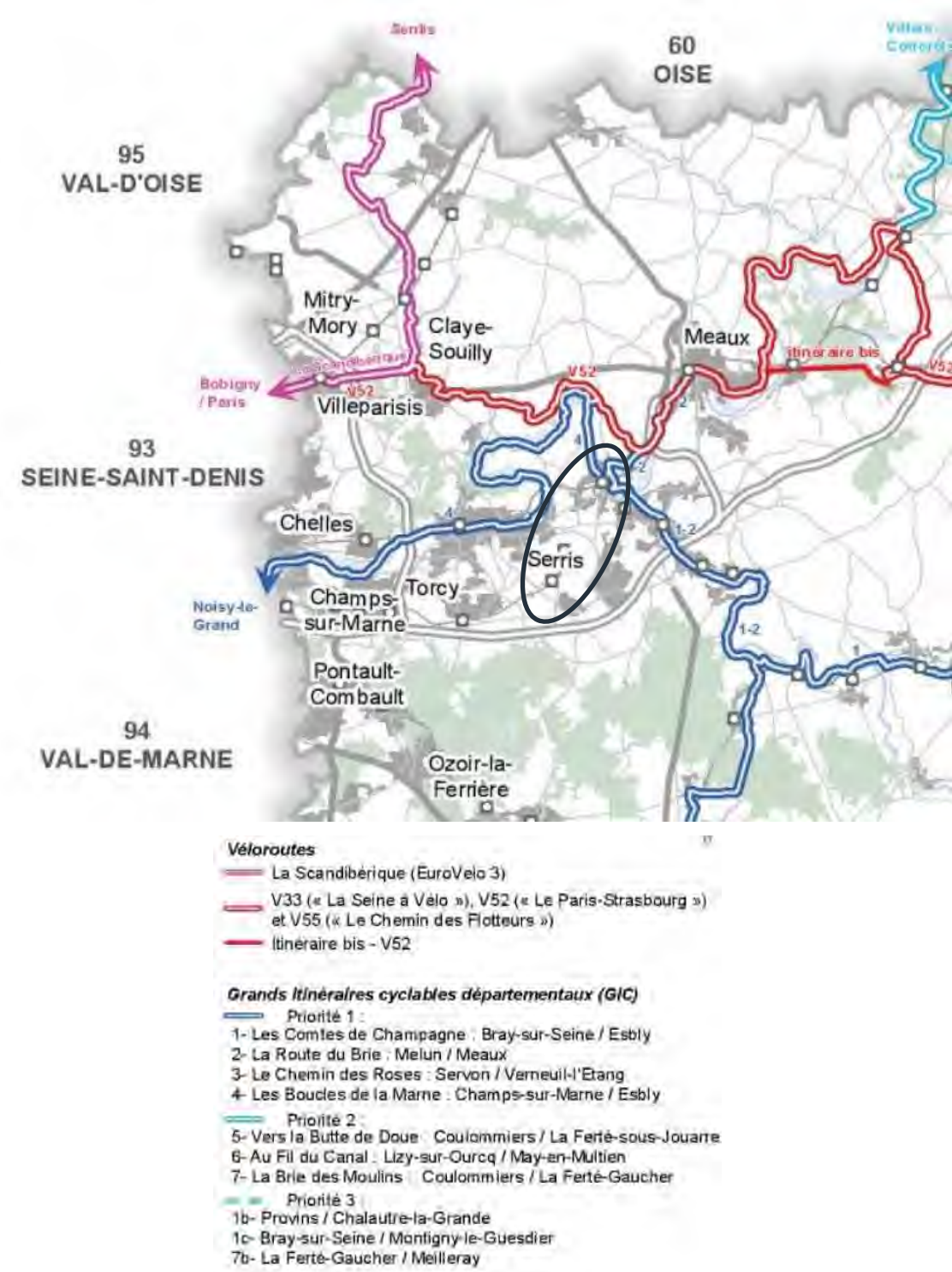


Figure 93 : Carte des itinéraires de tourisme et de loisirs identifiés dans le plan vélo77 - Focus sur le secteur d'étude (SOURCE : CD77, 2020)

L'axe de développement n°2 « Faciliter la pratique quotidienne » vise quant à lui notamment à :

- Améliorer « l'offre » pour des cyclistes effectuant des trajets utilitaires, en aménageant le réseau routier départemental ou en subventionnant de tels travaux ;
- Être en appui des schémas cyclables communaux ou intercommunaux ;
- Créer de nouveaux axes sécurisés pour des cyclistes et piétons allant aux collèges et stations multimodales de covoiturage ; équiper ces sites départementaux de davantage de places de stationnement vélo ;
- Sensibiliser des collégiens seine-et-marnais à la pratique du vélo et la sécurité routière.

Au niveau de la zone d'étude rapprochée, une section de la RD934 est notamment identifiée comme section prioritaire hors agglomération à aménager et la RD5d en tant que « autre section », et les collèges d'Esblly et le futur collège de Coupvray situé le long de la RD5d sont notamment identifiés comme équipements publics prioritaires du plan vélo77.

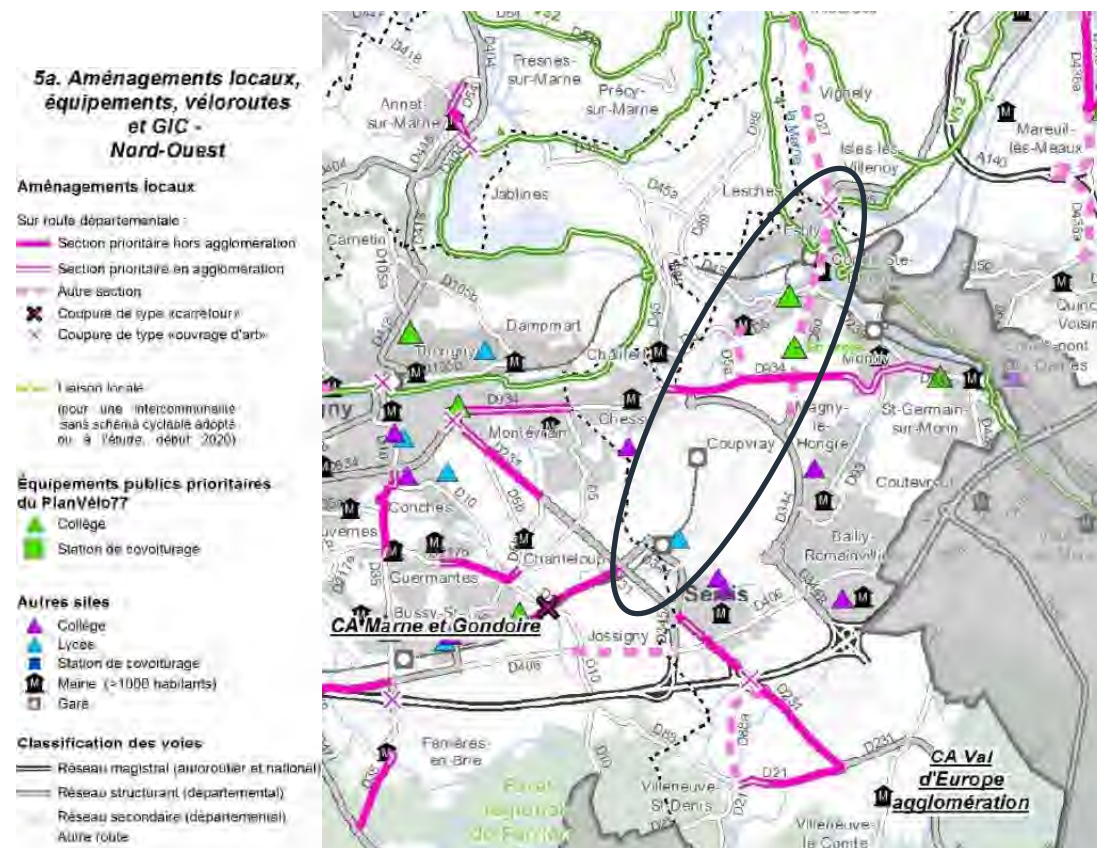


Figure 94 : Carte des aménagements locaux, équipements et GIC « nord-ouest » identifiés dans le plan vélo77 - Focus sur le secteur d'étude (SOURCE : CD77, 2020)

SCHEMA DIRECTEUR DES LIAISONS DOUCES DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MARNE & GONDOIRE (SDLD)

La Communauté d'Agglomération de Marne & Gondoire (CAMG) a approuvé en avril 2015 la mise en œuvre du premier plan vélo intercommunal de l'agglomération portant sur la période 2015-2024, via son Schéma Directeur des Liaisons Douces (SDLD).

Ce plan vélo vise à développer la pratique cyclable et piétonne pour les déplacements de loisirs et du quotidien. Pour permettre cela, les actions de la communauté d'agglomération sont nombreuses : aménagements de liaisons continues pour relier lieux de travail et lieux de vie, création de services (prêt de vélos, consigne sécurisée pour laisser son vélo près des gares) et de lieux d'information (local des mobilités).

Sept itinéraires ont été identifiés et seront progressivement réalisés. Ces itinéraires permettent de :

- Relier plusieurs communes de l'intercommunalité entre elles ;
- Favoriser l'intermodalité avec le bus et le train (RER A et Transilien ligne P) ;
- Garantir l'accès aux équipements publics communautaires et d'intérêt général majeur, comme le centre hospitalier de Marne-la-Vallée ;
- Assurer la desserte des zones d'emplois et d'habitations denses, actuelles et en cours d'aménagement ;

Parmi ces liaisons, sur le secteur d'étude rapproché, la RD231, le cours de la Gondoire et l'avenue de l'Europe sont identifiés comme sections d'itinéraires définis comme à « vocation utilitaire » (quotidienne), en lien notamment avec l'accès au centre hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny.

Le SDLD de la Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire est actuellement en cours de révision.

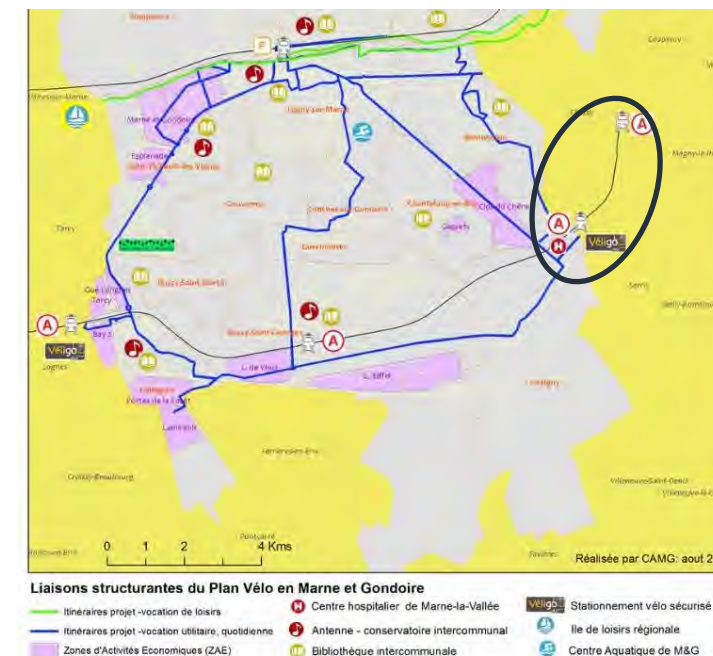


Figure 95 : Extrait de la carte des itinéraires cyclables utilitaires défini dans le cadre du SDLC de la CA de Marne et Gondoire (SOURCE : CAMG)

SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE DE VAL D'EUROPE AGGLOMERATION ET AVP DES ITINERAIRES CYCLABLES DU VAL D'EUROPE

Val d'Europe Agglomération est également en train d'élaborer un schéma directeur cyclable, et l'EPAMarne/EPAFrance dispose de son propre schéma stratégique cyclable, qui porte sur le secteur « Intraring ». Les axes avenue Hergé, avenue Séramy, avenue Jules Verne / René Goscinny, et avenue Schuman sont notamment concernés par la mise en œuvre d'aménagements cyclables.

EPAMarne/EPAFrance a par ailleurs également intégré à terme un aménagement cyclable le long de la nouvelle voie Nord-Sud reliant l'avenue Hergé à la gare de Chessy Sud (rue de la Planchette, aménagement seconde phase 2021).

3.3.2. Accès piéton au réseau de transport en commun

Pour rappel, le périmètre d'étude du projet de TCSP est actuellement desservi par les modes structurants suivants :

- le RER A :
 - au niveau de la gare du Val d'Europe à Serris, à proximité des communes de Chessy, Montévrain ;
 - au niveau de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy, à Chessy ;
- la ligne P du réseau Transilien, branches « Paris-Meaux » et « Esbly - Crécy-la-Chapelle » au niveau de la gare d'Esbly ;
- des lignes ferroviaires au niveau de la gare TGV de Marne-la-Vallée – Chessy, à Chessy.

Les communes de Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre et de Jossigny ne bénéficient donc pas d'une desserte via un mode structurant à l'heure actuelle, mais sont desservies par les réseaux de bus du secteur, permettant leur rabattement vers ces modes structurants en transport.

Comme précisé dans la partie 3.2.3. *Les pôles d'échanges* précédente, le rabattement à pied au transport est facilité au niveau de la gare du Val d'Europe du fait de la localisation de la gare au cœur du Val d'Europe (parties des communes des Chessy, Serris et de Montévrain), et au niveau de la gare d'Esbly du fait de la proximité avec le centre-ville de la commune (environ 30% de rabattement modes actifs dans les deux cas).

En revanche, la localisation de la gare de Marne-la-Vallée, actuellement excentrée par rapport aux zones urbaines (en particulier du centre-ville de la commune de Chessy), en dehors des parcs Disneyland, du Disney Village et des hôtels avoisinants, ne favorise pas à l'heure actuelle le rabattement à pied vers la gare (part de marche à pied pour le rabattement très faible 5%).

Cette situation devrait cependant évoluer dans les années à venir avec le développement en particulier du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » situé à proximité immédiate du pôle.

4. Les déplacements actuels

NOTA : la commune de Bailly-Romainvilliers étant intégrée dans le périmètre d'étude uniquement dans le cadre de l'implantation du site de maintenance et de remisage (SMR), l'analyse des déplacements présentées ci-après ne l'intègre pas dans les communes de la zone d'étude analysée.

4.1. Migrations alternantes domicile – travail

4.1.1. Les migrations domicile-travail entre les communes de la zone d'étude

Les migrations alternantes domicile-travail entre les communes du secteur d'étude présentent des volumes très variés, de moins de 10 à environ 700 déplacements par jour dans les deux sens confondus (hors flux de déplacements internes aux communes), pour un volume global d'environ 3 600 déplacements).

Les flux de déplacements internes aux communes sont relativement importants sur la zone étudiée (volume global d'environ 4 000 déplacements), à l'exception des communes de Jossigny et de Coupvray notamment.

Le secteur du Val d'Europe exerce une attraction forte sur les communes avoisinantes. En effet, la majorité des flux internes au secteur d'étude est orientée sur la commune de Chessy où se trouvent les parcs Disneyland Paris, de nombreux hôtels (ainsi que le pôle d'échanges multimodal). Serris, où est notamment localisé le centre commercial du Val d'Europe, forme la deuxième commune d'accueil des flux domicile-travail internes à la zone d'étude. A contrario les communes de Montry, Coupvray, Jossigny et Esbly apparaissent peu attractives au sein du périmètre d'étude.

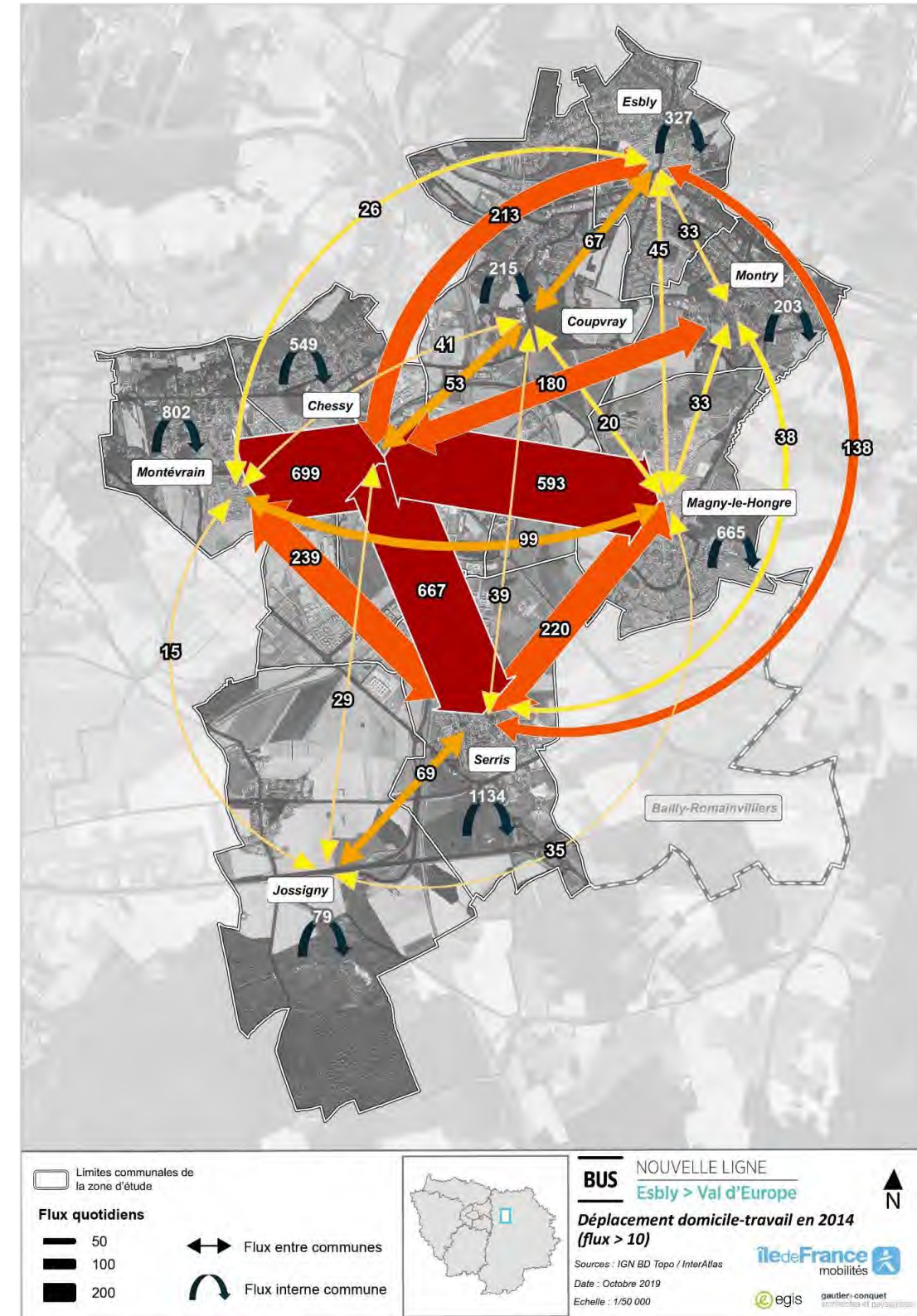


Figure 96 : Flux domicile travail internes au secteur d'étude
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, TRAITEMENT DES DONNEES INSEE 2014)

4.1.2. Les migrations domicile-travail depuis ou vers la zone d'étude

Au total, en termes de déplacements domicile-travail :

- près de 23 800 déplacements quotidiens sont à destination de la zone d'étude. Parmi eux, près de 11 100 ont pour destination la commune de Chessy et environ 6 100 la commune de Serris, ce qui représente près de 72% des flux entrants, qui ont donc pour destination le bipôle de « Chessy – Val d'Europe » (pôle économique important) ;
- près de 16 300 déplacements quotidiens sont au départ de la zone d'étude.

Le tableau ci-après précise à l'échelle de l'Île-de-France les déplacements domicile-travail en lien avec le secteur d'étude.

Les échanges du secteur d'étude vers le reste de la Région Île-de-France (hors secteur d'étude) sont importants. Près de 38 300 déplacements quotidiens domicile-travail se font ainsi entre le secteur d'étude et la Région (2 sens confondus), avec près de 15 700 ayant pour origine la zone d'étude et 22 600 l'ayant pour destination.

Les navettes vers ou depuis Paris avoisinent les 5 100 déplacements quotidiens (dont la très grande majorité à destination de Paris, environ 3 900).

A noter que sont également dénombrés environ 3 200 déplacements quotidiens en lien avec le bassin de Meaux (dont la très grande majorité à destination du secteur d'étude, environ 2 500).

	Flux domicile-travail (volume / % par rapport au total)		
	Origine secteur d'étude	Destination secteur d'étude	TOTAL
Paris (75)	3 900 (25%)	1 200 (5%)	5 100 (13%)
Seine-et-Marne (77) [reste du département hors secteur d'étude]	6 000 (38%)	16 800 (74%)	22 800 (60%)
Yvelines (78)	200 (1%)	100 (0%)	300 (1%)
Essonne (91)	200 (1%)	300 (1%)	500 (1%)
Hauts-de-Seine (92)	1 100 (7%)	400 (2%)	1 500 (4%)
Seine-Saint-Denis (93)	1 900 (12%)	1 900 (8%)	3 800 (10%)
Val-de-Marne (94)	1 400 (9%)	1 600 (7%)	3 000 (8%)
Val d'Oise (95)	1 000 (6%)	300 (1%)	1 300 (3%)
TOTAL (hors secteur d'étude)	15 700	22 600	38 300

Tableau 11 : Flux domicile-travail en lien avec le secteur d'étude à l'échelle de l'Île-de-France
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, TRAITEMENT DES DONNEES INSEE 2014)

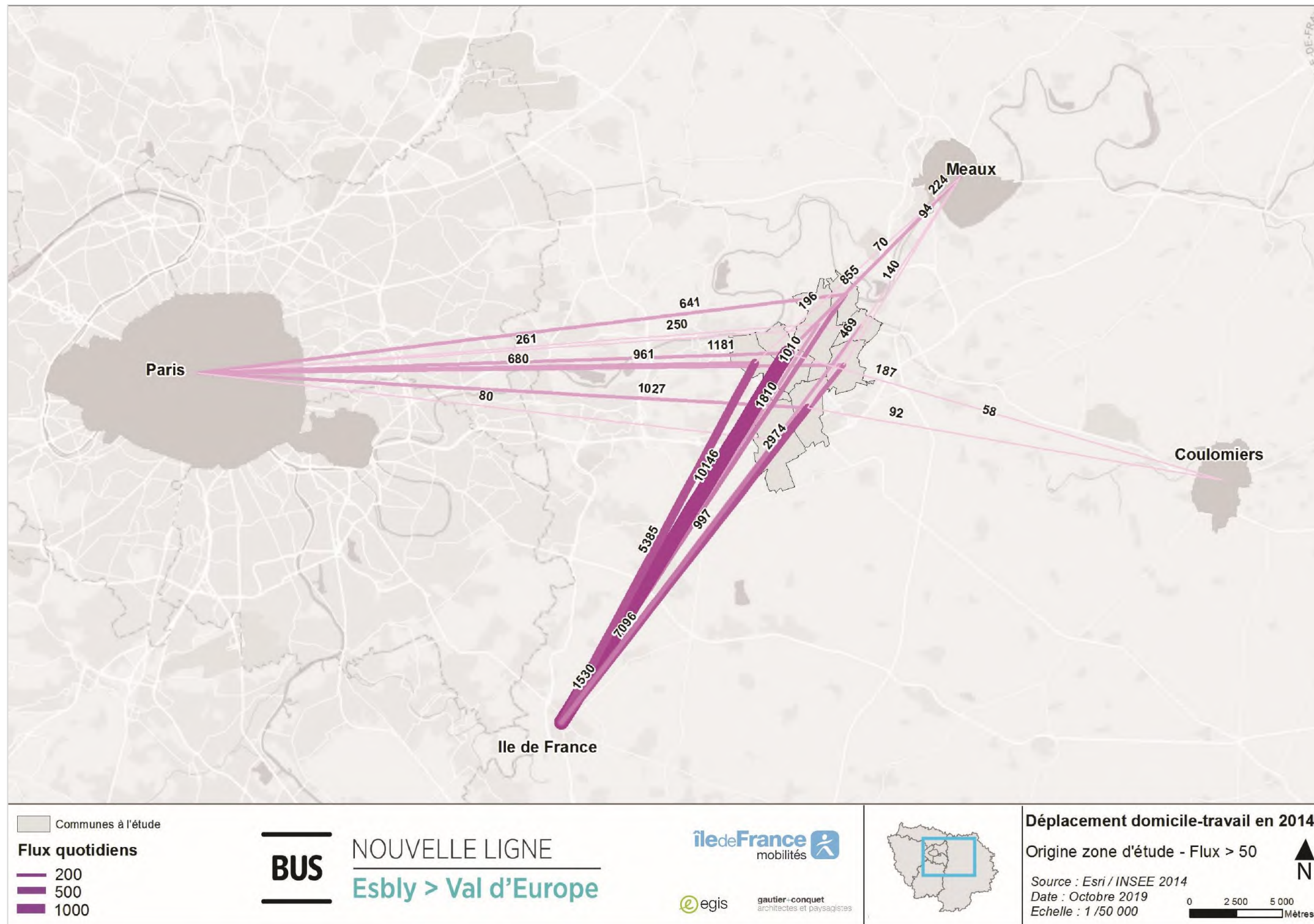


Figure 97 - Flux domicile-travail depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle francilienne

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, TRAITEMENT DES DONNEES INSEE 2014)

A l'échelle de la Seine-et-Marne, le pôle de Chessy constitue la principale destination des flux domicile-travail dans le secteur d'étude, suivi par Serris.

La liaison entre Meaux et Esbly est également importante à l'échelle du secteur.

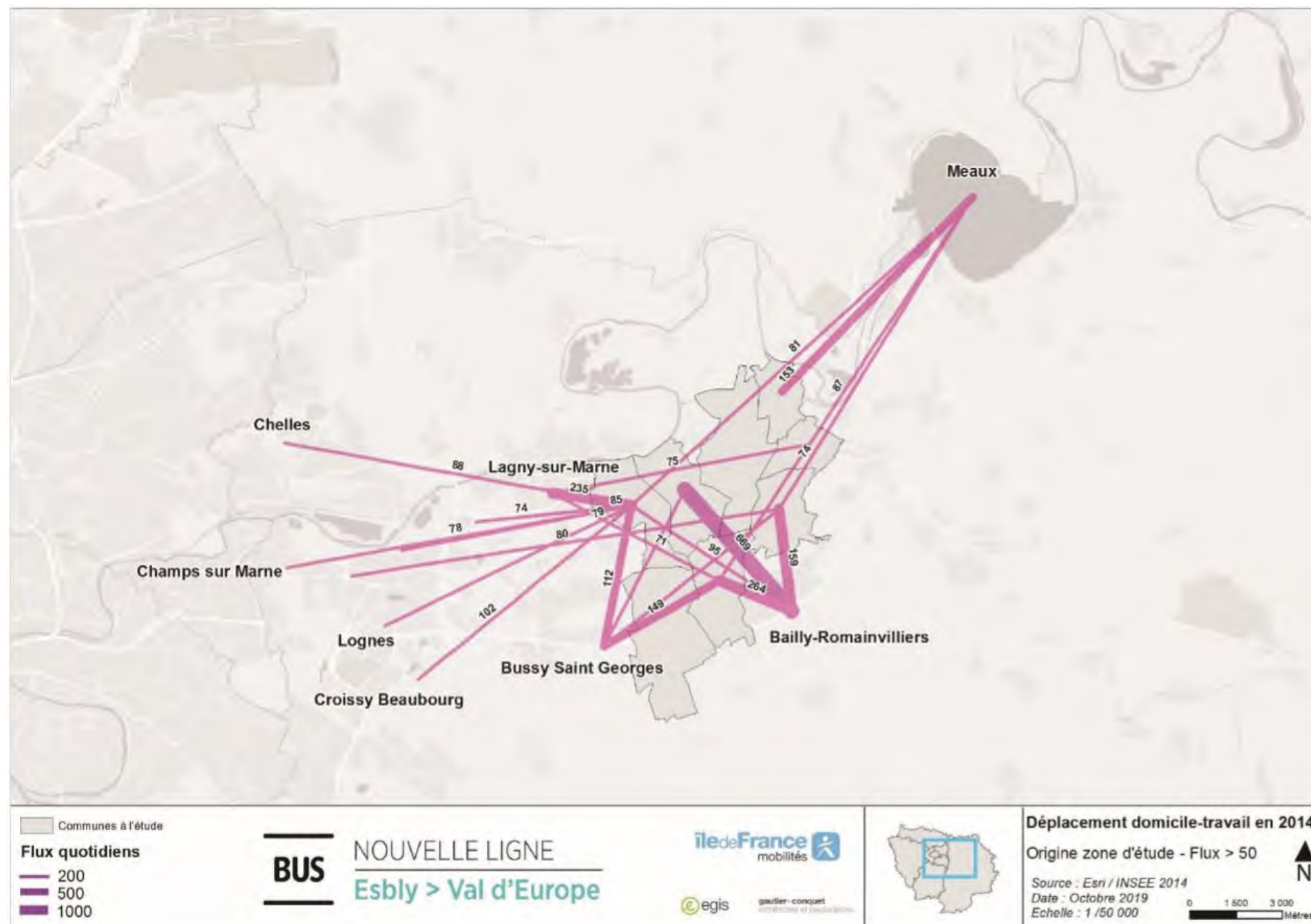


Figure 98 : Flux domicile-travail depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle seine-et-marnaise

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, TRAITEMENT DES DONNEES INSEE 2014)

4.1.3. Répartition modale des déplacements domicile-travail dans le secteur d'étude

Au sein du secteur d'étude, la part modale de l'automobile pour les déplacements domicile-travail est de 59,3%. Les transports collectifs assurent quant à eux 33% des déplacements liés au travail.

La part modale de la voiture augmente à mesure que l'on s'éloigne du bi-pôle de Chessy – Val d'Europe.

En effet, alors que la part des déplacements domicile-travail en transports collectifs atteint 49% pour les relations Chessy – Serris, elle n'atteint plus que 10 à 20% pour les relations « Esbly – Serris » ou « Serris – Montévrain ». Elle peut être également nulle pour certaines relations à l'instar de « Esbly - Coupvray ».

4.2. Migrations alternantes domicile-études

4.2.1. Les migrations domicile-études entre les communes de la zone d'étude

Les flux domicile-études entre communes de la zone d'étude (hors flux de déplacements internes aux communes) sont globalement faibles au sein de la zone d'étude (de moins de 10 à environ 260 déplacements par jour dans les deux sens confondus), pour un volume global d'environ 1 500 déplacements.

Les flux internes aux communes sont quant à eux relativement importants sur la zone étudiée (volume global d'environ 8 200 déplacements).

Les principaux flux domicile-étude sont en lien avec :

- la commune Serris (présence notamment d'un collège et d'un lycée, ainsi que de l'antenne universitaire du Val d'Europe), dont une très grande partie sont des flux internes à la commune, mais présentant des flux en provenance des autres communes de la zone d'étude importants à l'échelle du secteur (environ 380) ;
- la commune de Magny-le-Hongre (présence notamment d'un collège), avec des flux principalement internes à la commune ;
- la commune de Montévrain, avec des flux principalement internes à la commune ;
- la commune de Chessy (présence notamment d'un collège) avec des élèves en provenance de Montévrain et de Serris ;
- la commune d'Esbly (présence du collège Louis Braille notamment), avec des flux notamment internes à la commune et en provenance de Montry et de Coupvray ;



Figure 99 : Flux domicile-études internes à la zone d'étude

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, TRAITEMENT DES DONNEES INSEE 2014)

4.2.2. Les migrations domicile-études depuis ou vers la zone d'étude

Au total, environ 6 270 déplacements quotidiens domicile-études sont dénombrés en lien avec le secteur d'étude (deux sens confondus),

Le tableau ci-après précise à l'échelle de l'Île-de-France les déplacements domicile-étude en lien avec le secteur d'étude.

A l'instar des flux domicile-travail, la grande majorité des flux domicile-études est en lien avec la Région Île-de-France. Près de 6 090 déplacements quotidiens sont enregistrés entre le secteur d'étude et les communes de la Région (deux sens confondus), avec près de 3 750 ayant pour origine la zone d'étude et 2 340 l'ayant pour destination.

Les navettes vers ou depuis Paris avoisinent les 860 déplacements quotidiens (dont la très grande majorité à destination de Paris, environ 750).

A noter que sont également dénombrés un peu plus de 700 déplacements quotidiens en lien avec le bassin de Meaux (dont la très grande majorité à destination du secteur d'étude, environ 500).

	Flux domicile-étude (volume / % par rapport au total)		
	Origine secteur d'étude	Destination secteur d'étude	TOTAL
Paris (75)	750 (20%)	110 (5%)	860 (14%)
Seine-et-Marne (77) [reste du département hors secteur d'étude]	2 430 (65%)	1 880 (80%)	4 310 (71%)
Yvelines (78)	20 (1%)	20 (1%)	40 (1%)
Essonne (91)	30 (1%)	30 (1%)	60 (1%)
Hauts-de-Seine (92)	90 (2%)	40 (2%)	130 (2%)
Seine-Saint-Denis (93)	270 (7%)	160 (7%)	430 (7%)
Val-de-Marne (94)	130 (3%)	80 (3%)	210 (3%)
Val d'Oise (95)	30 (1%)	20 (1%)	50 (1%)
TOTAL (hors secteur d'étude)	3 750	2 340	6 090

Tableau 12 : Flux domicile-étude en lien avec le secteur d'étude à l'échelle de l'Île-de-France
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, TRAITEMENT DES DONNÉES INSEE 2014)

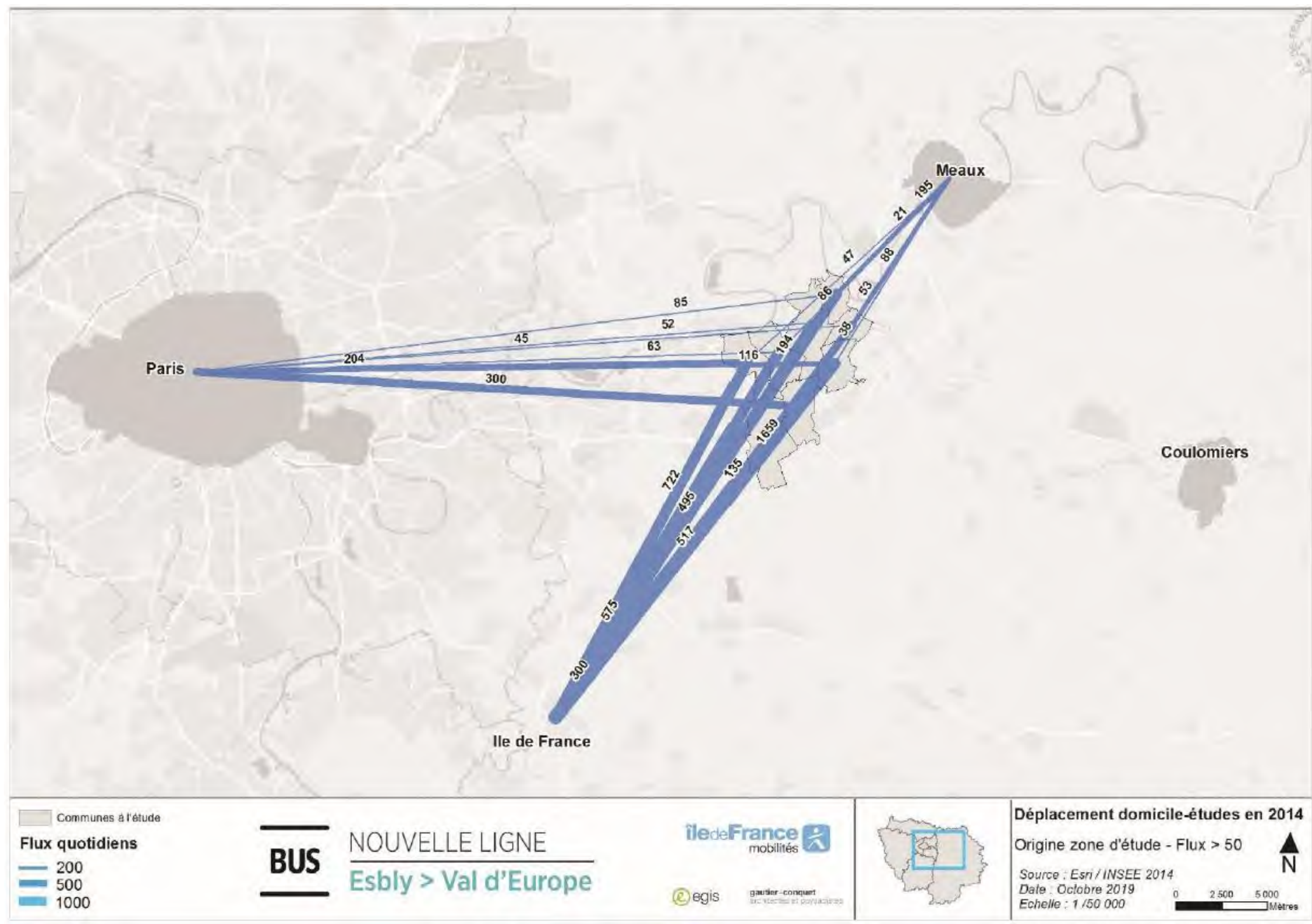


Figure 100 : Flux domicile-études depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle francilienne
 (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, TRAITEMENT DES DONNEES INSEE 2014)

5. Analyse des dysfonctionnements et des besoins de la zone d'étude

En synthèse de la présentation faite de la zone d'étude et des infrastructures de transport, le site d'implantation du projet apparaît comme un secteur à fort potentiel de densification selon le SDRIF approuvé en 2013, et mis en compatibilité en juillet 2019.

Le territoire concerné s'inscrit donc dans une dynamique d'urbanisation forte et prolongée dans le temps avec de nombreux projets urbains achevés, en cours et à venir.

Ces perspectives de développement se déclinent au travers de nombreux projets (ZAC) prévus tout le long du tracé de la ligne de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) : écoquartier de Montévrain, ZAC du Pré au Chêne, des Gassets, Pré de Claye, du centre urbain du Val d'Europe, des Studios et Congrès, du Parc et du Centre Touristique, de Courtalin, de Coupvray, des Trois Ormes, etc.).

L'ensemble de ces mutations s'intègrent dans un secteur en plein développement, à l'urbanisation récente. Elles permettront, à terme, d'offrir davantage d'emplois tout en créant de nouveaux logements. Ainsi, une croissance soutenue de la démographie, mais également de l'emploi, est attendue sur la zone d'étude.

Néanmoins, les déplacements effectués au sein de la zone d'étude sont actuellement majoritairement effectués en automobile. Bien que le doublement de nombreuses voiries du secteur soit en cours ou en projet, il ne s'agit pas en soi d'une solution qui permettra de faire face à l'augmentation locale du trafic routier lié à la croissance démographique et de l'emploi.

Outre le réseau ferré qui permet un rabattement rapide et fréquent depuis l'Île-de-France vers le secteur du Val d'Europe, de Marne-la-Vallée Chessy ou d'Esbly, les lignes de bus locales souffrent d'un manque d'attractivité, et les déplacements à pieds, à vélo ou engins de déplacement personnel motorisés ne sont pas nécessairement favorisés en raison d'infrastructures insuffisantes à l'heure actuelle.

Le réseau de bus actuel, bien que correctement structuré vis-à-vis des secteurs d'habitation de la population et des pôles d'échanges multimodaux, présente des voies d'amélioration. A noter par exemple aujourd'hui au sein de la zone d'étude :

- le défaut d'une liaison continue, structurante entre la gare d'Esbly et le secteur du Val d'Europe ;
- l'impact fort du trafic routier sur la régularité des lignes de bus ;
- une forte mutation urbaine que le réseau actuel de bus ne pourra absorber que via la mise en place d'un nouveau transport capacitaire avec une fréquence élevée, ainsi que par la restructuration du réseau de bus existant ;
- une insuffisance concernant les possibilités de déplacements via les modes actifs (marche, vélo).

De manière à répondre aux futurs besoins du territoire, (relatifs aux projets d'urbanisme) et à optimiser les dessertes existantes, les enjeux pour le projet de TCSP EVE sont notamment :

- de permettre une liaison fiable et continue entre les secteurs du Val d'Europe et d'Esbly, via le pôle de Marne-la-Vallée Chessy ;
- d'accompagner l'amélioration du tissu urbain et la densification du territoire, permettant alors l'implantation de nouvelles populations et entreprises ;
- d'inciter les voyageurs à l'utilisation des transports en commun et des modes actifs de manière sûres et confortables ;
- de permettre des déplacements agréables au sein d'aménagements urbains de qualité.

La mise en œuvre du TCSP EVE entrainera en outre une requalification du réseau de bus, de manière à permettre d'optimiser les liaisons locales, ainsi qu'une amélioration du réseau cyclables (aménagements).



BUS **EVE**

NOUVELLE LIGNE
Esbly > Val d'Europe

Chapitre III : Objectifs du projet

1. Objectif du projet

Le projet de bus en site propre entre Esbly et le Val d'Europe est inscrit au Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 après avis du Conseil d'État, et mis en compatibilité par arrêté préfectoral n°2019-1904 du 15 juillet 2019, ainsi qu'au Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF), approuvé en 2014 approuvé par délibération du Conseil Régional du 11 juillet 2014.

A l'issu du DOCP (Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales) de 2014-2015, et de la concertation menée en 2015, les enjeux du projet ont été déclinés en cinq objectifs principaux auxquels le projet doit répondre :

- offrir un service de transport à haut niveau de service entre le bassin de vie de Meaux et le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ;
- assurer un maillage de qualité avec le réseau structurant en permettant un rabattement efficace vers les pôles d'échanges d'Esbly, de Marne-la-Vallée – Chessy, et du Val d'Europe ;
- créer un service de transport rapide et fiable, accessible à l'ensemble de la population ;
- desservir les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois de Chessy et du Val d'Europe ;
- accompagner le développement urbain du territoire.

Le choix d'une liaison par Transport Collectif en Site Propre (TCSP) répond aux caractéristiques particulières de ce territoire en plein développement. Le projet constituera ainsi une alternative attractive à la voiture particulière.

2. Contraintes et exigences spécifiques du projet

Afin de pouvoir remplir au mieux les objectifs fixés et de répondre aux grands enjeux du projet, il est essentiel de prendre en compte les contraintes et exigences suivantes.

2.1. Contraintes et exigences socio-économiques de desserte

Le tracé du TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) traverse plusieurs zones résidentielles et d'activités économiques, de loisirs et commerciales, existantes ou en devenir : secteur du Val d'Europe (centre commercial, centre hospitalier), Chessy (parcs d'attraction), Esbly, etc.

Il s'agira :

- d'améliorer la desserte en transports en commun, en vélo et à pied de zones d'habitat actuelles et futures, parsemées le long du tracé ;
- de contribuer à rendre attractif ce territoire en accompagnant le fort développement urbain en cours ;
- d'avoir un impact positif sur les activités économiques. De nombreux projets urbains prévoyant la création de commerces et équipements, sont en cours d'étude ou de réalisation dans l'aire d'étude. L'accessibilité des zones en projet est un enjeu majeur pour le développement de ces secteurs.

Le principal enjeu du projet consiste en la création d'un mode de transport à haut niveau de service destiné à relier les bassins de vie d'Esbly/Meaux au pôle d'emplois du Val d'Europe, en desservant l'ensemble des projets de densification qui se trouvent sur le parcours, notamment sur les communes de Coupvray et de Chessy.

Le projet devra en effet prendre en compte les perspectives d'évolution du territoire génératrices de nouvelles mobilités, aussi bien pour les habitants que pour les salariés. Il devra permettre également de desservir les équipements majeurs (en particulier l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée, localisé à Jossigny), et les secteurs d'emplois du territoire, et accompagner le fort développement économique et démographique des villes traversées.

La ligne de TCSP devra ainsi répondre à la future demande de déplacement émanant des nouveaux quartiers et faciliter le rabattement sur les grands pôles d'échanges du secteur. Le projet de TCSP devra ainsi permettre d'accompagner le développement des bassins de vie et améliorer les liaisons vers le secteur III à Bussy et Lagny à l'Ouest et vers Esbly et Meaux à l'Est.

2.2. Contraintes et exigences fonctionnelles, de correspondances et de qualité de service

En termes de fonctionnement, le TCSP EVE devra permettre :

- un fonctionnement de l'ensemble de la ligne avec, une plage horaire de fonctionnement étendue (5h30-00h30, 7 jours/7), et des niveaux de services évolutifs, fonction de la réalisation des projets urbains du territoire, avec un intervalle de passage cible à terme de 5 minutes en heure de pointe ;
- des temps de parcours performants et fiables ;
- une garantie de sécurité le long du tracé et aux abords de chaque station ;
- une bonne lisibilité du mode pour le voyageur, notamment en station : reconnaissance de la plateforme, design de station spécifique, etc. ;
- une accessibilité garantie et sécurisée notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR) : rampes d'accès aux stations, cheminements accessibles, ... ;
- une qualité de confort de voyage, avec un matériel roulant adapté, climatisé.

Il s'agira également pour le projet de proposer une articulation efficace avec les modes de transports existants et à venir du secteur, dans l'optique d'offrir une desserte efficace du territoire (correspondances / intermodalité renforcée).

Cette nouvelle ligne de transport viendra en effet mailler, compléter et structurer le réseau de transports existant en desservant les trois pôles d'échanges majeurs de ce territoire, le pôle de la gare d'Esbly, le pôle de Marne-la-Vallée Chessy, et le pôle du Val d'Europe, créant ainsi une intermodalité optimisée.

La réorganisation du réseau bus en lien avec la mise en service du projet de TCSP, permettra également la mise en œuvre d'une desserte complémentaire efficace du territoire.

L'insertion en site propre permettra au TCSP EVE de ne pas être dépendant de la circulation routière, très dense aux heures de pointe dans le secteur. La priorité aux carrefours mise en œuvre devra faciliter le passage du TCSP aux carrefours, souvent congestionnés, du tracé, et permettre d'offrir des temps de parcours optimaux.

Par ailleurs, le TCSP Esbly – Val d’Europe sera exploité selon un régime d’exploitation type « TCSP », dans lequel l’utilisation du site propre sera accessible sur certaines sections à d’autres lignes de bus du secteur, en particulier pour l’accès aux gares routières du Val d’Europe et de Marne-la-Vallée-Chessy (Nord et Sud).

L’ensemble des aménagements proposés respectera également les préconisations des schémas directeurs de qualité de service approuvés par Île-de-France Mobilités, et notamment :

- le Schéma directeur des éco-stations bus d’Île-de-France approuvé du conseil d’Île-de-France Mobilités du 30 mai 2017 ;
- le Schéma Directeur du Stationnement Vélos (SDSV) approuvé du conseil d’Île-de-France Mobilités du 05 février 2020 ;
- le Schéma Directeur de l’Information voyageurs (SDIV), du 9 octobre 2018 ;



Figure 101 : Qualité de service des aménagements franciliens

(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES)

2.3. Contraintes et exigences techniques et d’insertion

2.3.1. Insertion de la plateforme

Le site propre du TCSP EVE sera exclusivement en voie double, et sera majoritairement inséré en axial le long des voiries existantes (hormis quelques sections spécifiques aménagées en voie partagée avec d’autres circulations limitées - livraisons, accès techniques, ..., ou intégrées au sein d’aménagements déjà programmés, tel que le pôle bus de Chessy Sud notamment). Il est à préciser que l’insertion du TCSP EVE a d’ores et déjà été intégré dans la majorité des projets avoisinants le tracé, en particulier dans le cadre des projets de doublement de voiries primaires du secteur (avenue Hergé, avenue Schuman, section de la RD5d), permettant ainsi de réserver des emprises pour l’insertion de la plateforme et des stations dans le cadre de la mise en œuvre de ces projets (pas d’impact sur les rives – trottoirs, stationnement...).

Dans une insertion « axiale », les deux sens de circulation du site propre sont regroupés dans l’axe de la voirie. Cette configuration permet de structurer les voiries traversées, et de faire du site propre la « colonne vertébrale » de l’espace public. Dans le cas du TCSP EVE, l’insertion axiale confortera le caractère structurant des voiries telles que le boulevard circulaire, l’avenue Hergé, l’avenue Séramy, l’avenue Schuman et la RD5d. Elle permettra de renforcer la perspective existante, ou en devenir, sur ces artères structurantes à l’échelle du secteur.

Le TCSP EVE présente également la particularité de s’insérer en dehors de voiries existantes sur une importante partie de son tracé côté Nord (secteur Esbly - Coupvray), ou en position latérale sur une section le long de la RD5d hors emprise de la voirie existante.

2.3.2. Gestion de la circulation et des carrefours

L’un des enjeux du projet sera également son intégration dans l’environnement traversé, en lien avec les projets de développement urbain se développant le long de son tracé, la circulation automobile et les conditions de stationnement.

Les territoires traversés par le TCSP EVE seront fortement circulés, notamment en lien avec leur vocation de desserte des grands équipements et des zones actuelles et futures d’aménagement urbain, ainsi qu’au regard des infrastructures routières disponibles (maillage viaire parfois limité, hiérarchisation du réseau induisant un nombre limité d’axes structurants).

Le projet de TCSP EVE implique une redistribution des espaces publics, notamment en faveur des transports en commun et des modes actifs, tout en veillant au bon fonctionnement de la voirie et de la circulation routière.

Cette approche passe par :

- un projet conçu en concertation avec les gestionnaires de voiries concernés ;
- des propositions d’aménagement et de fonctionnement de l’ensemble des carrefours du tracé, permettant de s’assurer des conditions de circulation.

Le long de son tracé, le TCSP EVE traverse notamment plusieurs carrefours fortement circulés.

Parmi eux, se retrouve un certain nombre de carrefours de type giratoire à l’heure actuelle (dont la plupart sont de grande envergure, dimensionnement important), et qui devront faire l’objet d’un profond réaménagement dans le cadre du projet de TCSP EVE, en vue, dans la très grande majorité des cas, de les transformer en carrefours « en croix » gérés par des feux afin :

- de proposer un fonctionnement adapté pour la priorité du TCSP, permettant également la gestion de l’écoulement des flux VP par voie ;
- de privilégier l’homogénéité du traitement des carrefours le long du tracé ;
- d’améliorer le confort et de la visibilité de la ligne de TCSP ;
- de permettre une meilleure gestion et sécurisation des traversées piétonnes.

Le réaménagement de ces carrefours assurant la priorité au transport en commun en conservant une capacité routière suffisante, et en garantissant une sécurité de franchissement pour tous les modes, constitue un enjeu important pour le projet.

2.3.3. Développement des modes actifs

Le projet devra porter une attention particulière à la qualité des aménagements destinés aux modes actifs en lien avec le projet. Il s’agira notamment de pouvoir mettre en œuvre des aménagements cyclables le long du futur tracé avec des objectifs de lisibilité, de continuité et de sécurité, et d’offrir des espaces de stationnements pour les vélos au niveau des futures stations, et de garantir l’accessibilité des itinéraires piétons.

Le projet de TCSP EVE devra donc respecter les prescriptions suivantes liées au développement des modes actifs :

- créer un cheminement cycles continu, confortables et sécurisés le long de la plateforme, éventuellement dissocié du tracé ;
- favoriser le rabattement cycles en intégrant des parcs à vélos près des stations selon leur contexte urbain (arceaux et consignes conformément à la charte « Parking Vélos ») ;
- soigner l'aménagement des traversées piétonnes qui sont des points de conflits, en développant une signalisation claires et des refuges piétons ;
- adapter au mieux la signalisation pour permettre une optimisation dans le parcours des cyclistes.

2.3.4. Site de Maintenance et de Remisage (SMR)

Le projet de TCSP EVE nécessite d'assurer le remisage, l'entretien et la maintenance du matériel roulant, et des équipements en station nécessaires à l'exploitation de la ligne.

Parmi les cinq sites d'implantation potentiels étudiés, le dépôt bus actuel, localisé sur la commune de Bailly-Romainvilliers a été retenu pour permettre la maintenance et le remisage pour le projet de TCSP EVE, mais devra faire l'objet d'un remaniement – *point rouge sur la Figure 102 ci-après*.

Le site identifié pour le SMR du TCSP EVE à Bailly-Romainvilliers comporte des enjeux de maîtrise foncière (démarche d'acquisition amiable engagée par Île-de-France Mobilités), mais également d'interfaces avec son environnement (notamment le futur projet urbain de la zone d'aménagement de la Motte).



Figure 102 : Rappel des variantes de localisation du SMR du projet de TCSP EVE présentées en concertation (SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

2.3.5. Motorisation

Dans le cadre de la réduction des gaz à effet de serre et des polluants nocifs pour la santé humaine, le Conseil du STIF a adopté un plan de renouvellement du matériel roulant, le 11 décembre 2013, de manière à réduire les volumes de polluants émis par les bus.

La ligne de TCSP EVE sera équipée d'un parc de 14 véhicules fonctionnant au Gaz Naturel de Ville (GNV) à ce stade des réflexions, s'inscrivant pleinement dans une logique de développement durable.

2.4. Contraintes et exigences d'articulation avec les projets connexes

Le projet du TCSP EVE devra s'articuler par ailleurs en cohérence avec les nombreux projets urbains programmés sur le territoire concerné (cf. *Chapitre II. Diagnostic du territoire / partie 2. Perspectives d'évolution de l'urbanisation / 2.2. Les projets urbains du territoire concerné*).

Ces projets représentent à la fois de futurs utilisateurs potentiels de la ligne, mais également des enjeux de coordination technique et calendaire afin de s'assurer de conceptions cohérentes. Le tracé du TCSP EVE a d'ores et déjà été intégré dans la majorité des projets avoisinants le tracé, en particulier dans le cadre des projets de doublement de voiries primaires du secteur (avenue Hergé, avenue Schuman, section de la RD5d), permettant de réserver des emprises pour l'insertion du TCSP dans le cadre de la mise en œuvre de ces projets. Ces réservations d'emprises permettront de ne pas impacter le partage viaire envisagé par l'EPA (trottoirs, aménagements cyclables, stationnement, ...), et d'éviter des acquisitions foncières, néanmoins certaines restent nécessaires, en particulier sur le secteur Nord « Esbly - Coupvray ».

2.5. Contraintes et exigences d'intégration dans le paysage

Le tracé du TCSP EVE traverse des environnements contrastés devant être pris en compte dans la conception du projet, afin d'assurer l'insertion harmonieuse.

Bien que l'ambiance paysagère actuelle soit relativement rurale sur une partie Nord du secteur, soit tournée vers des activités économiques, de loisirs et commerciales notamment sur les secteurs de Chessy et du Val d'Europe, les projets urbains de la zone d'étude tendent à redonner un nouveau visage urbain résolument plus mixte.

Une attention particulière devra être portée à l'intégration paysagère d'une nouvelle infrastructure de transport dans un espace déjà marqué par les réseaux viaires. Le projet devra donc prévoir des mesures d'intégration paysagère, à la fois pour la ligne (plantations d'arbres, requalification de certaines voiries de façade à façade), et pour les équipements (stations), qui tiendront compte de l'architecture de l'environnement.

Le TCSP EVE porte l'ambition de renvoyer une qualité paysagère forte en cohérence avec un territoire en pleine mutation contribuant ainsi à une amélioration du cadre de vie, à un apaisement des espaces publics, au confort lors des déplacements via les transports en commun, etc.

Le projet paysager qui accompagnera la ligne du TCSP EVE devra permettre de relier ce linéaire à la ville, mais aussi de relier le paysage de proximité au grand paysage environnant.

Il devra tendre à donner une identité à la ligne tout en s'appuyant sur des séquences à plus petite échelle, diversifiant les ambiances et servant de repères aussi bien pour le piéton et le cycliste, que pour l'automobiliste ou l'utilisateur des transports en commun.

La trame verte qui accompagnera le linéaire du TCSP EVE pourra être segmentée. Néanmoins, elle structurera et hiérarchisera les espaces à l'intérieur même des communes et permettra de conférer une identité propre à certains quartiers au sein des villes.

2.6. Compatibilité avec les orientations et prescriptions/réglementations des documents de planification et documents d'urbanisme

Le projet devra être compatible avec les documents de planification : SDRIF, PDUIF, ainsi que les documents d'urbanisme. Le TCSP EVE est compatible avec le PDUIF puisqu'il est inscrit à l'action 2.3 « Tramway et T Zen : une offre de transport structurante ». Il est également inscrit au SDRIF Île-de-France 2030 dans la liste des projets de TCSP à réaliser avant 2030.

Des procédures de MECDU (Mises en compatibilité des Documents d'Urbanisme) seront réalisées pour le projet de TCSP EVE, pour les communes de Montry et de Bailly-Romainvilliers.

2.7. Contraintes et exigences économiques et de planning

Les différentes phases d'études et de réalisation devront dans le cadre du projet de TCSP EVE cibler une optimisation du coût d'investissement, d'exploitation et de matériel roulant.

Le calendrier du projet est soumis aux contraintes suivantes :

- Obtention des autorisations administratives dans le cadre des procédures réglementaires et environnementales ;
- Absence de fouilles archéologiques ;
- Respect du calendrier des dévoiements des réseaux par les concessionnaires et de réalisation des aménagements issus des projets connexes conformément au planning prévu.

2.8. Contraintes et exigences environnementales

L'ensemble des contraintes environnementales sont décrites dans l'étude d'impact environnemental du projet. Cette étude d'impact vise notamment à analyser les incidences positives et négatives du projet sur l'environnement et sur la santé humaine, à présenter les mesures d'évitement et de réduction des incidences négatives, et le cas échéant de compensation lorsque ces incidences ne peuvent être ni évitées ni réduites.

A ce stade, les plus forts enjeux ressortant de l'état initial du site et de son environnement sont liés :

- Au sol et au sous-sol :
 - la pédologie/occupation des sols, en raison du contexte particulier de ce territoire très rural en forte transition (urbanisation massive) ;
 - le sous-sol, en particulier du fait de la stabilité des sols au nord du secteur d'étude sur la commune d'Esbly. Une mission géotechnique complémentaire devra permettre de préciser les contraintes, et problématiques géotechniques à prendre en compte dans la conception du projet afin de maîtriser les risques associés ;
- A l'eau :
 - les documents de planification de la ressource en eau : le projet devra tenir compte des orientations du SDAGE et du SAGE (opposable aux tiers) afin de garantir la préservation de la ressource en eau ;
 - les eaux superficielles : les principes de la réglementation loi sur l'eau doivent être appliqués au projet, et les travaux autour de l'Aqueduc de la Dhuis devront respecter les prescriptions applicables à la zone ;
 - les eaux souterraines : le risque d'inondation par remontée de nappe, en particulier sur le nord du secteur d'étude sur la commune d'Esbly, le long du canal de Meaux à Chalifert ;
 - la gestion des eaux pluviales à mettre en place dans le cadre du projet dans le respect de la préservation de la ressource en eau, qui devra favoriser l'infiltration pour toute surface nouvellement imperméabilisée et les techniques de gestion alternative (noues paysagères, ...) ;
- Aux milieux naturels :
 - les espaces remarquables ; de nombreux zonages du patrimoine naturel sont identifiés à proximité de la zone d'étude et des corridors écologiques interceptent la zone d'étude et le futur tracé du TCSP ;
 - les espèces patrimoniales et protégées présentes sur l'aire d'étude, particulier l'avifaune et les chiroptères ;
 - les zones humides, avec un enjeu fort concernant les 21,7 ha recensés sur la zone d'étude ;
 - l'agriculture, du fait de la perte importante de surface agricole liée au développement de l'urbanisation dans la région ;
 - les arbres qui sont nombreux au droit du futur tracé (environ 850 arbres d'alignement et environ 380 sujets compris dans des bosquets ou petits boisements) ;
- A la population :
 - les activités de tourisme et de loisirs, du fait des objectifs affichés du projet ;
 - les équipements, l'emploi et l'habitat, en lien avec les potentialités de desserte offertes par le TCSP pour les futurs usagers et riverains ;

- Aux outils de planification urbaine :
 - la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme ;
 - les projets d'urbanisation du secteur ;

- Aux transports et déplacements :
 - le TCSP EVE est identifié dans les documents de planification ;
 - le réseau routier actuel, le réseau de transports en commun et les modes actifs : le projet aura des impacts sur les infrastructures et la circulation routière, les aménagements de carrefours et le stationnement. Il a pour objectif de venir compléter le maillage entre les différentes lignes structurantes du réseau francilien en présence sur le territoire et de favoriser les modes actifs ;
 - les déplacements, le projet engendrant un phénomène de report modal sur le territoire d'étude et contribuant à rééquilibrer le partage modal en faveur des modes de transport collectif.

Le projet de TCSP EVE devra également tenir compte des potentielles nuisances en phase travaux. Les travaux vont en effet entraîner des gênes dans le fonctionnement de l'espace public (circulation, stationnement...), et des nuisances temporaires (bruit, poussières...). Des mesures correctives devront être envisagées et les seuils réglementaires de limitations des nuisances respectés.

Concernant la santé humaine (nuisances sonores, qualité de l'air), le projet de TCSP EVE devrait avoir un impact positif sur la qualité de l'air, le report modal (de la voiture particulière vers les transports collectifs) engendré permettant une réduction des quantités de polluants et de gaz à effet de serre émis dans l'atmosphère au droit du tracé. Compte tenu des forts niveaux d'exposition sonores actuels sur une grande partie du tracé, l'ambiance acoustique devrait être améliorée au voisinage du projet de TCSP EVE, ce dernier engendrant une diminution du trafic au droit du tracé.

D'une manière générale, concernant le milieu humain (projets urbains, contexte socio-économique, mobilité et transports), il est à noter aujourd'hui sur la zone d'étude une disparité entre population et emploi. Le caractère économique et commercial, regroupant de nombreux emplois dans la zone d'étude génère de nombreux déplacements pendulaires à l'échelle de la région Île-de-France.

L'intermodalité avec les lignes ferroviaires régionales permettra alors de mailler la desserte du secteur étudié.

La fréquentation de cette ligne de TCSP ne se limitera donc pas aux déplacements au sein de l'aire d'étude.

Pour bien prendre en compte l'enjeu humain, le projet nécessitera une réflexion sur la cohérence entre le projet de TCSP EVE et les lignes de transport existantes, les pôles d'échanges des territoires traversés, les nombreux projets urbains, les pôles générateurs de déplacements (économiques, commerciaux, tertiaires, universitaires, etc.), ainsi que les liaisons de circulation actives contribuant au développement durable du territoire. Cette réflexion intègre également les orientations fixées par les documents de planification et d'urbanisme.



BUS

EVE

NOUVELLE LIGNE

Esbly > Val d'Europe

Chapitre IV : Description du projet

1. Présentation générale du projet

1.1. Situation et description générale du projet

Le projet objet du présent dossier consiste en l'aménagement d'un Transport Collectif en Site Propre (TCSP) de type bus d'environ 9 km, entre la gare d'Esbly et le secteur du Val d'Europe, via le pôle de Marne-la-Vallée - Chessy, autrement appelé « TCSP EVE ».

Le projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) est entièrement localisé dans le département de Seine-et-Marne (77, région Île-de-France), plus précisément dans le secteur IV de Marne-la-Vallée et ses alentours immédiats.

La future ligne traversera les huit communes suivantes du Nord vers le Sud : Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Chessy, Serris, Montévrain, et Jossigny.

Le tracé comportera 12 stations et de nombreux ouvrages d'art (6 nouveaux, et 2 existants pour le passage du TCSP, et 1 nouveau pour des réseaux qui servira également pour le cheminement des piétons).

NOTA : à ce stade, les noms des stations sont donnés à titre indicatif et restent provisoires. Ils seront arrêtés de façon définitive au cours des études ultérieures en concertation avec les collectivités locales.

Les bus nécessaires à l'exploitation future du TCSP EVE seront remisés et entretenus sur la commune de Bailly-Romainvilliers dans le prolongement du site existant (dépôt bus actuel). A cette occasion un remaniement des fonctions du dépôt pourra s'avérer nécessaire. La commune de Bailly-Romainvilliers est ainsi également concernée par le projet, en lien avec le positionnement du SMR de cette future ligne structurante.

L'illustration en page ci-après présente le tracé du projet de TCSP EVE, accompagné des stations et rues empruntées, au sein du territoire et des zones d'aménagement, ainsi que sa relation avec le réseau lourd de transport en commun.

1.2. Caractéristiques principales

Le tableau suivant résume les caractéristiques principales du projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE).

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET DE TCSP EVE	
Longueur	Environ 9 km
Nombre de stations	12
Interstation	Interstation moyenne de 760 m
Fréquentation	6 300 voyageurs / jour à horizon 2027 (mise en service du projet) 11 200 voyageurs / jour à horizon 2035 (livraisons des ZAC environnantes)
Amplitude horaire	5h30-00h30, 7 jours/7
Fréquence	Offre évolutive, avec objectif cible à terme : - 5 minutes en heure de pointe ; - 10 min en heure creuse et 15 minutes en soirée après 21h
Vitesse commerciale	environ 22 km/h en moyenne
Matériel roulant	14 bus articulés Motorisation GNV

Figure 103 : Caractéristiques principales et service offert sur la ligne de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) à sa mise en service

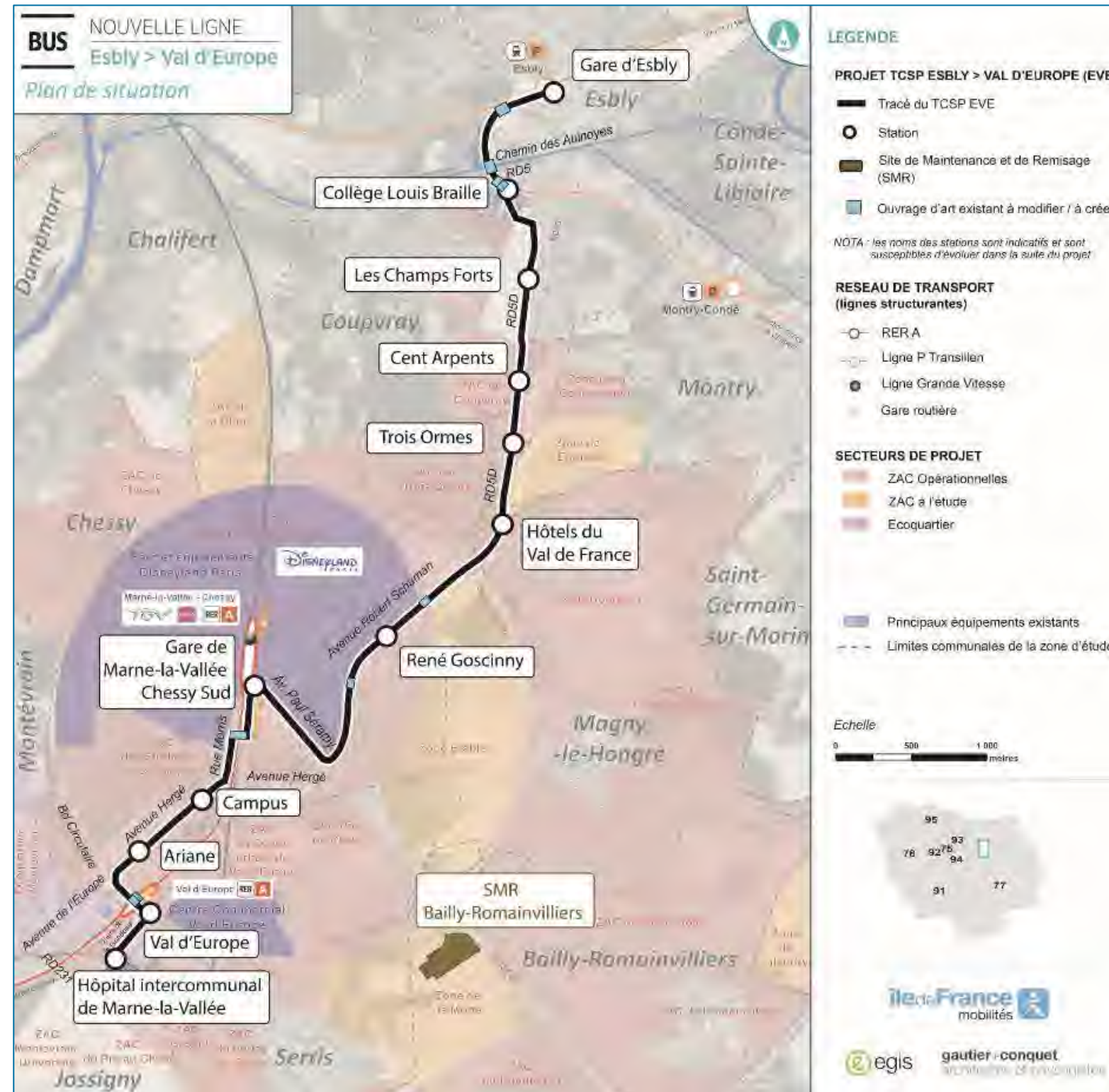


Figure 104 : Projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) – Plan de situation / Secteur d'étude rapproché
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

1.2.1. Tracé et stations

Le tracé du TCSP EVE présente les caractéristiques exposées ci-après. A noter que le nom des stations et l'interconnexion avec les lignes de bus pourront être amenés à évoluer selon les choix ultérieurs et la restructuration du réseau de bus retenue.

- Le terminus Sud de la ligne « **Hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée** » est localisé sur le cours de la Gondoire à Jossigny, au niveau du carrefour avec l'accès à l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée. Le retournement au terminus est effectué via la mise en œuvre d'un anneau de retournement au niveau du carrefour avec l'accès à l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée.

Desserte :

Cette localisation permet une correspondance avec les lignes de bus empruntant cet axe (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 22 / 32 / 42 / 44 / 46 et « Grand Morin » 58) et desservant actuellement pour la plupart la gare routière de Serris ou à terme la future gare routière de Montévrain. Elle permet également la desserte de l'Hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée et des ZAC environnantes (ZAC du Pré au Chêne, ZAC Montévrain Université).

- Sur le cours de la Gondoire, la circulation générale est maintenue à 2*1 voie, avec la plateforme du site propre du TCSP EVE implantée en axial (commune de Jossigny, de Montévrain, et de Serris).

En approche du carrefour T9 (intersection cours de la Gondoire / boulevard Circulaire / cours du Danube), une station « **Val d'Europe** » est proposée afin d'offrir notamment une correspondance avec la station de RER A « Val d'Europe » située à environ 150 m, et la desserte du quartier environnant. Cette localisation permet également une correspondance avec les lignes de bus empruntant cet axe (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 22 / 32 / 42 / 44 / 46 et « Grand Morin » 58) et desservant actuellement pour la plupart la gare routière de Serris ou à terme la future gare routière de Montévrain.

Desserte :

Cette station permet également de desservir notamment le centre urbain du Val d'Europe, le centre-commercial du Val d'Europe, et la future université, ainsi que les ZAC environnantes (ZAC Montévrain Université, ZAC des Gassets, ZAC du Centre Urbain du Val d'Europe).

- Le tracé du TCSP EVE se poursuit sur le boulevard circulaire (commune de Serris et de Chessy), maintenu à 2*2 voies pour la circulation générale, avec la plateforme du site propre du TCSP EVE également implantée en axial. Le TCSP EVE franchit le RER A via l'ouvrage routier existant modifié au niveau de son terre-plein central actuel. Dans le cadre du projet, un nouvel ouvrage réseaux est également créé en parallèle de l'ouvrage existant pour faire passer des réseaux, et celui-ci servira également de cheminement piétons.

Au niveau du carrefour C0 (intersection boulevard circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe), la plateforme du site propre du TCSP EVE est déportée côté Nord-Est par rapport au carrefour dont la géométrie sera profondément remaniée (transformation d'un carrefour giratoire en un carrefour à îlot central, géré par des feux).

- Le TCSP EVE emprunte ensuite l'avenue Hergé (commune de Chessy), maintenue à 2*2 voies pour la circulation générale, tel que prévu dans le cadre du projet de doublement de cette voirie portée par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance. La plateforme du site propre du TCSP EVE y sera implantée également en axial.

Deux stations sont prévues sur ce linéaire :

- Station « **Ariane** », positionnée au niveau de l'intersection de l'avenue Hergé avec la rue d'Ariane, proposée afin d'offrir notamment une correspondance avec la station de RER A « Val d'Europe » située à moins de 300 m, et la desserte du quartier environnant.

Desserte :

Cette localisation peut également permettre une correspondance avec les lignes de bus empruntant cet axe le cas échéant (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 6, « Grand Morin » 19, « Express Seine-et-Marne » 69, mais aujourd'hui absence d'arrêt sur cet axe). Elle permet également la desserte des ZAC environnantes (ZAC du Centre Urbain du Val d'Europe, ZAC des Studios et des Congrès) ;

- Station « **Campus** », localisée au niveau de l'intersection avec la future rue « du Bois de Paris » (*NOTA : dénomination de cette voirie non encore arrêtée*), proposée afin d'assurer la desserte des futurs quartiers environnants.

Desserte :

Cette localisation peut également permettre une correspondance avec les lignes de bus empruntant cet axe le cas échéant (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 6, « Grand Morin » 19, « Express Seine-et-Marne » Express 69, mais aujourd'hui absence d'arrêt sur cet axe). Elle permet également la desserte des ZAC environnantes (ZAC des Studios et des Congrès, ZAC du Centre Urbain du Val d'Europe dont le futur « Campus » prévu d'être implanté côté Nord-Est de l'avenue Hergé).

Le tracé du TCSP EVE se poursuit sur la rue Morris et son prolongement vers l'avenue Hergé créé dans le cadre du projet (commune de Chessy), et celui-ci franchit le faisceau ferroviaire via le pont « Morris » existant pour rejoindre la gare routière de Chessy Sud, au sein de laquelle des arrêts seront affectés pour la future ligne, station « **Gare de Marne-la-Vallée – Chessy Sud** ». Cette station permet notamment la connexion avec la ligne A du RER au niveau de la station « Marne-la-Vallée – Chessy » (arrêts situés à environ 220 m de l'accès Sud), la gare ferroviaire de Marne-la-Vallée (Grandes Lignes SNCF et OUIGO), et les autres lignes de bus desservant les gares routières de Chessy Sud (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 6/47, « Grand Morin » 19 / Express 62, « Express Seine-et-Marne » Express 15 / 50, « Est Seine-et-Marne et Montois » 13, « SOL'R » 17 et « Coulommiers Brie et Morin » 38, ainsi que des lignes de bus destinées aux résidents ou employés des hôtels), et de Chessy Nord (11 lignes des réseaux « PEP'S », « Grand Morin », et « Express Seine-et-Marne », et 2 lignes Noctilien).

Desserte :

Cette station permet également la desserte du complexe Disney (parcs Disneyland Paris, Disney Village, ...), et des ZAC environnantes (ZAC du Parc et du Centre Touristique et ZAC des Studios et des Congrès, dont le futur centre événementiel, des hôtels, des zones de bureaux, ...).

Sur le prolongement Sud de la rue Morris, le TCSP sera en site propre, et sur la rue Morris et le pont Morris, le TCSP EVE sera en site mixte avec d'autres circulations très restreintes (voie interdite à la circulation générale), limitées aux seuls accès livraisons et accès backstage/VIP Disneyland Paris, livraisons du pôle gare RATP/SNCF, et pour l'accès au poste de redressement RATP du RER A (usage très périodique et très limité).

- Le TCSP EVE emprunte ensuite l'avenue Séramy (communes de Chessy et de Coupvray), maintenue à 2*1 voie pour la circulation générale, mais uniquement sur une partie de cet axe, la partie la plus au Nord de l'avenue devenant réservée aux bus, circulations actives, voire livraisons, afin de rejoindre la gare routière Sud de Chessy. La plateforme du site propre du TCSP EVE est également implantée en axial sur cet axe. Des réflexions urbaines sont en cours sur ce secteur pouvant faire évoluer les fonctions urbaines et viaires ci-avant évoquées.

Au niveau du carrefour K0 (intersection avenue Séramy / avenue Hergé / avenue Schuman), la plateforme du site propre du TCSP EVE est déportée côté Nord par rapport au carrefour dont la géométrie sera profondément remaniée (transformation d'un carrefour giratoire en un carrefour en croix géré par des feux).

- Le tracé du TCSP EVE se poursuit sur l'avenue Schuman (commune de Coupvray), maintenue à 2*2 voies pour la circulation générale, tel que prévu dans le cadre du projet de doublement de cette voirie portée par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance. La plateforme du site propre du TCSP EVE y sera également implantée en axial.

Le tracé franchit la Marina Disney et le boulevard du Parc via deux nouveaux ouvrages routiers à créer en parallèle des ouvrages routiers existants, côté Est (ouvrages potentiellement communs avec les ouvrages routiers nécessaires pour le projet de doublement de la voirie de cet axe). En parallèle de ces ouvrages routiers, des ouvrages à destination des vélos seront également mis en œuvre dans le cadre du projet de doublement de la voirie de cet axe par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance, côté Ouest des ouvrages routiers existants.

Une station est prévue sur ce linéaire de l'avenue Schuman, « **René Goscinny** », située au niveau du carrefour avec l'avenue René Goscinny / Jules Verne, afin d'assurer les correspondances avec les lignes de bus desservant la gare routière de Chessy Nord (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 6 / 23 / 24 / 34 / 35 / 43, « Grand Morin » 12 / 19 / 57 / 59).

Desserte :

Cette station permettra également la desserte des hôtels environnants et des ZAC voisines (ZAC du Parc et du Centre Touristique et ZAC des Studios et des Congrès).

- Le TCSP EVE franchit ensuite le carrefour G (intersection avenue Schuman / boulevard circulaire / RD5d), dont la géométrie sera profondément remaniée (transformation d'un carrefour giratoire en un carrefour en croix géré par des feux).
- Le tracé se poursuit ensuite la RD5d (commune de Coupvray), maintenue à 2*2 voies pour la circulation générale jusqu'à son intersection avec la RD934, tel que prévu dans le cadre du projet de doublement de cette voirie portée par EPAMarne/EPAFrance. La plateforme du site propre du TCSP EVE y sera également implantée en axial. La géométrie du carrefour entre la RD5d, la rue des Labours et l'avenue de la Fosse des Pressoirs sera également profondément remaniée (transformation d'un carrefour giratoire en un carrefour en croix géré par des feux, et déviation de l'une de ses branches).

Sur ce linéaire de la RD5d, deux stations sont prévues :

- Station « **Hôtels du Val de France** », positionnée en amont de l'intersection de la RD5d avec la rue des Labours.

Desserte :

Cette localisation permettra une correspondance avec les lignes de bus empruntant cet axe (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 34, « Grand Morin » 19 / 57 / 60), ainsi que la desserte de la zone hôtelière située à proximité et des futurs quartiers environnants (ZAC Courtalin, Zone des Epinettes, ZAC des Trois Ormes).

- Station « **Trois Ormes** », localisée au niveau de la traversée de la RD5d par le futur mail piétons/cycles prévus dans le cadre de la ZAC des Trois Ormes.

Desserte :

Cette localisation permettra une correspondance avec les lignes de bus empruntant cet axe (à l'heure actuelle lignes de bus « Grand Morin » 19 / 57 / 60), ainsi que d'assurer la desserte des futurs quartiers environnants (ZAC des Trois Ormes, Zone des Epinettes, ZAC de Coupvray).

- Le TCSP EVE continue ensuite sur la RD5d (commune de Coupvray), maintenue à 2*1 voie pour la circulation générale jusqu'à son intersection avec la rue de Montry en entrée d'Esbly. La plateforme du site propre du TCSP EVE est également implantée en axial sur cette section dans la continuité des aménagements précédents.

Sur ce linéaire, une station « **Cent Arpents** » est prévue, localisée au Nord du carrefour Q avec la RD394, proposée afin d'assurer la desserte des futurs quartiers environnants.

Desserte :

Cette localisation permettra une correspondance avec les lignes de bus empruntant cet axe (à l'heure actuelle lignes de bus « Grand Morin » 57), ainsi que d'assurer la desserte des futurs quartiers environnants (ZAC de Coupvray, Zone des Epinettes, ZAC des Trois Ormes).

- Le tracé du TCSP EVE se poursuit le long de la RD5d (avenue Charles de Gaulle, commune d'Esbly) en basculant en position latérale côté Ouest en aval du carrefour avec la rue de Montry à l'entrée de la commune d'Esbly, en bordure du champ dit des « Vignes Rouges » (commune de Coupvray), sur des espaces hors voiries existantes (en bordure de la voirie actuelle maintenue telle qu'existante aujourd'hui).

Une station est prévue sur ce linéaire, « **Les Champs Forts** », en face du lotissement éponyme.

Desserte :

Cette localisation peut permettre une correspondance avec les lignes de bus empruntant cet axe le cas échéant (à l'heure actuelle lignes de bus « Grand Morin » 57), ainsi que d'assurer la desserte des quartiers environnants (en particulier le lotissement des Champs Forts situé de l'autre côté par rapport à la RD5d).

La capacité de la RD5d sera maintenue à 3 voies pour la circulation générale comme actuellement entre la rue de Montry et la future station du TCSP EVE, et limitée à 2*1 voie entre la future station et le carrefour avec l'avenue de la Fontaine Douce, afin de sécuriser les traversées piétonnes en lien avec la future station (aménagement d'un îlot piéton).

Le TCSP EVE poursuit son itinéraire le long de la RD5d jusqu'à quitter l'axe de la voirie existante pour traverser le champ dit des « Vignes Rouges ».

- Peu après la station « Les Champs Forts », le tracé du TCSP EVE se poursuit ainsi en dehors de voiries existantes au travers du champ dit des « Vignes Rouges », de l'extension du cimetière d'Esbly et au sein de l'actuel parking du collège Louis Braille et du gymnase (en pente descendante en direction du collège).

Au niveau du secteur du parking du collège Louis Braille et du gymnase, la plateforme du TCSP EVE s'insère en bordure Est et Nord-Est du parking actuel.

Une station « **Collège Louis Braille** » est localisée sur la zone de l'actuel parking du collège Louis Braille, à proximité immédiate de l'ancienne gare des Champs Forts de la ligne ferroviaire Esbly – Crécy-la-Chapelle.

Desserte :

Cette localisation permettra la desserte du collège Louis Braille, du gymnase adjacent, du cimetière d'Esbly, ainsi que d'une autre partie du secteur résidentiel des Champs Forts (située de l'autre côté de la voie ferroviaire), de la zone commerciale implantée de l'autre côté de la RD5 (rue Louis Braille), et du futur quartier de la Fosse Saint-Etienne (ZAC de Coupvray). Elle permet également une connexion avec les lignes de bus desservant le collège (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 6 / 14, « Grand Morin » 57, 4B, LS).

A noter qu'un accès des autres lignes régulières au site propre du TCSP EVE sera également aménagé au niveau du parking du collège Louis Braille, afin de leur permettre de rejoindre la future gare routière Sud de la gare d'Esbly.

- Après la station « Collège Louis Braille », le tracé du TCSP EVE se poursuit dans ce secteur le long du talus de la ligne ferroviaire Esbly - Crécy-la-Chapelle (côté Ouest), au niveau de la parcelle appartenant au groupe « Carrefour », puis de la coopérative agricole VALFRANCE, et nécessite la mise en œuvre de trois nouveaux ouvrages d'art (franchissements au-dessus de la RD5d et du passage modes actifs, franchissement au-dessus du canal de Meaux à Chalifert).

- Le TCSP EVE achève sa course au niveau de la future gare routière Sud du pôle de la gare d'Esbly, en franchissant par en-dessous la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle via un nouvel ouvrage de type « pont-rail » à créer.

Le TCSP EVE effectuera son retournement au niveau de la gare routière, au sein de laquelle des arrêts seront affectés pour la future ligne, station « **Gare d'Esbly** », permettant notamment la connexion avec la ligne P du réseau Transilien et les autres lignes de bus desservant les gares routières Sud et Nord du pôle (à l'heure actuelle lignes de bus « PEP'S » 6 / 14, « Grand Morin » 4 / 4A / 7 / 57 / L / LS).

Desserte :

Cette localisation permettra également de desservir le centre-ville d'Esbly situé à proximité de la gare.

Par ailleurs, le projet de TCSP EVE permet de repenser le partage de la voirie et d'encourager les modes de déplacement actifs, comme le vélo. Il se fait notamment dans le respect de la loi LAURE (Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie), et de l'article L.228-2 du code de l'environnement (modifiée par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – article 61), et a pour objectif la réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables le long du tracé.

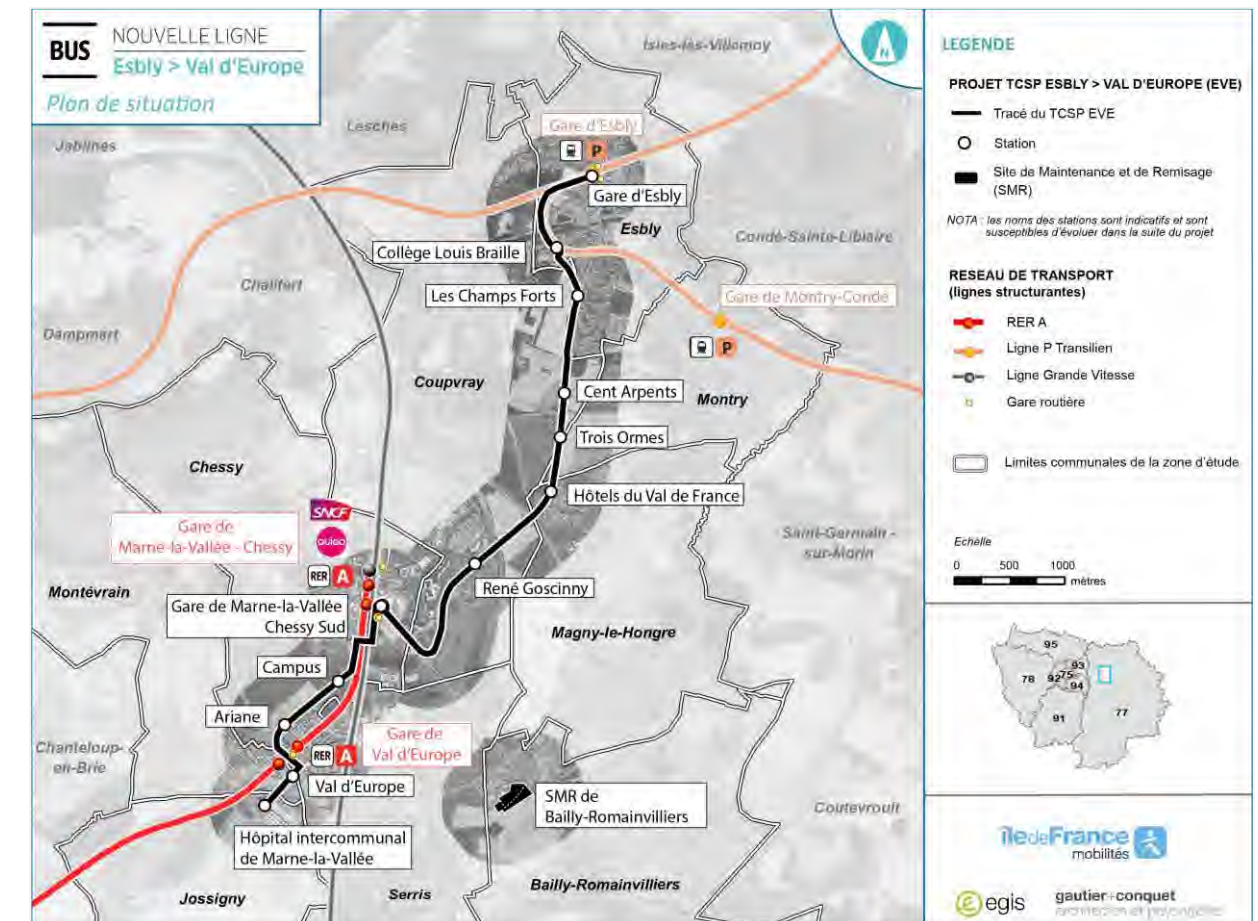


Figure 105 : Projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) – Plan de situation / Vue élargie

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

1.2.2. Offre de transport et exploitation

1.2.2.1. Offre de service

Le TCSP EVE se veut être un mode de transport dont l'offre de service s'approche de celle d'un mode lourd structurant de type tramway, à savoir :

- des fréquences et une amplitude élevées ;
- des temps de parcours performants et fiables, via une voie de circulation réservée ;
- une garantie de sécurité le long du tracé et aux abords de chaque station ;
- une bonne lisibilité du mode pour le voyageur, notamment en station : reconnaissance de la plateforme, design de station spécifique, etc. ;
- une accessibilité garantie et sécurisée notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR) : rampes d'accès aux stations, cheminements accessibles, ... ;
- des correspondances avec les autres réseaux de transport et une information en temps réel ;
- une qualité de confort de voyage, avec un matériel roulant adapté, climatisé, spacieux, lumineux et confortable.

La fréquentation du système de transport est en effet très fortement corrélée à la qualité de l'exploitation, et notamment à la régularité, à la fréquence, au confort et à la rapidité.

De plus, dans l'objectif de développer et sécuriser les itinéraires cyclables le long du tracé du TCSP EVE, des aménagements cyclables sont proposées tout au long du tracé.

L'ensemble de ces points est développé dans les parties suivantes 2. *Justification du parti d'aménagement retenu* et 3. *Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers*.

1.2.2.2. Niveau d'offre

Le TCSP EVE fonctionnera 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-00h30).

La fréquence de la future ligne sera attractive et évolutive, avec des niveaux de service notamment adaptés en fonction de la future demande de déplacements et de la réalisation des projets urbains échelonnée dans le temps, avec pour objectif à terme de proposer des intervalles de passage de 5 minutes en heure de pointe, de 10 minutes en heure creuse de journée, et de 15 minutes en soirée (fréquences cibles).

1.2.2.3. Régime d'exploitation : TCSP ou TZEN

Deux régimes d'exploitation sont envisageables pour la future ligne de TCSP EVE :

- **Mode d'exploitation type « TZEN »**, dans lequel l'utilisation du site propre créé par le projet est strictement réservée aux véhicules de la ligne de TCSP EVE ;
- **Mode d'exploitation type « TCSP »**, dans lequel l'utilisation du site propre créé par le projet est autorisée sur certaines sections pour d'autres lignes de bus du secteur.

Le régime d'exploitation retenu à ce stade des études est **une exploitation type « TCSP » à la mise en service du projet de TCSP EVE**, permettant notamment la mutualisation du site propre créé dans le cadre du projet avec d'autres lignes de bus du secteur sur certaines sections du tracé, en particulier pour l'accès aux gares routières du Val d'Europe (de Serris et future de Montévrain), et de Marne-la-Vallée-Chessy (Nord et Sud).

Dans cette optique, la grande majorité des stations du TCSP EVE seront « doubles », i.e. permettant également l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre.

Il est toutefois à préciser que le réseau de bus sur le secteur desservi par le TCSP EVE est amené à évoluer. La restructuration/réorganisation du réseau en lien avec la mise en service du projet de TCSP EVE n'est cependant pas déterminée à ce stade.

Néanmoins sur certaines sections du site propre, une hiérarchisation des autres lignes pouvant emprunter également le site propre devra être effectuée afin de garantir les performances de la ligne de TCSP EVE. Cette hiérarchisation sera notamment fonction :

- du contexte du secteur et des caractéristiques intrinsèques du site propre (présence ou non de carrefours, de stations, ...)
- du nombre d'autres lignes de bus présentes sur cette section, et de leurs niveaux de service proposés et de leur desserte ;
- du niveau d'offre offert sur la ligne de TCSP EVE (évolutif dans le temps).

1.2.2.4. Temps de parcours et vitesse commerciale

Le temps de parcours est calculé sur la base d'une simulation de la marche-type d'une mode d'exploitation type « TCSP » sur la ligne, tenant compte :

- des caractéristiques de l'infrastructure (courbes, pentes, vitesses admissibles compte tenu de l'environnement traversé, localisation des points d'arrêt) ;
- des performances du matériel roulant (capacité d'accélération et de décélération en service commercial) ;
- des temps de franchissement des carrefours (taux de réussite selon la capacité résiduelle des carrefours, vitesse de franchissement imposée en exploitation) ;
- des temps d'arrêt en station (ouverture et fermeture des portes, échange voyageurs).

Le temps de parcours entre les deux terminus de la ligne, tenant compte des différentes hypothèses ci-dessus, est estimé à environ 23,5 minutes, ce qui correspond à une vitesse commerciale moyenne d'environ 22 km/h.

2. Justification du parti d'aménagement retenu

Le projet consiste en la réalisation de la ligne de TCSP EVE entre le secteur du Val d'Europe et la gare d'Esbly, via le pôle de Marne-la-Vallée – Chessy, par un tracé desservant les principaux pôles d'attractions et équipements du territoire, et assurant la connexion entre la ligne P du réseau Transilien et le RER A.

Le TCSP est un mode de transport routier structurant alliant la performance et la qualité de service du tramway à la souplesse du bus. Son objectif est d'offrir une bonne vitesse commerciale, une qualité de régularité et de service équivalente au tramway et adaptée au besoin du territoire desservi, pour un coût d'investissement moindre.

Il s'articule avec les transports en commun existants et permet un rabattement sur d'autres modes de transport structurants ainsi que la desserte des zones denses d'habitat, emplois et équipements actuels ou à venir.

Ce projet s'appuie sur les principes suivants :

- **Site propre intégral** : l'itinéraire d'une ligne de TCSP doit emprunter autant que possible un site propre à double sens de circulation. La recherche d'un espace dédié au TCSP EVE est un élément indispensable pour assurer la qualité de service et de régularité de la ligne en s'affranchissant des aléas de la circulation routière.
- **Priorité aux carrefours** : comme pour le mode tramway, le TCSP EVE disposera d'un système de priorité aux carrefours lors de son passage. Ce système permet de supprimer le temps perdu aux feux et contribue ainsi à assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne.
- **Lisibilité du tracé** : la lisibilité de la ligne de TCSP EVE passe par le choix d'un tracé le plus direct possible, empruntant les grands axes de desserte des quartiers et des secteurs urbains, évitant les sinuosités et les itinéraires dissociés (passage dans des rues différentes dans un sens et dans l'autre). La lisibilité de la ligne de TCSP EVE s'entend aussi au sens d'« unicité » du service offert sur la ligne : pas d'antennes ou de services partiels.
- **Un nombre de station limité** : le principe d'une interstation moyenne élevée sur l'ensemble de la ligne participe à la réussite de la ligne par un temps de parcours attractif (l'interstation correspond à la distance entre deux stations). Si des interstations inférieures à 500 m sont nécessaires pour desservir des zones denses, elles seront compensées par des interstations supérieures à 500 m dans les zones moins peuplées, tout en préservant la desserte et l'efficacité de la ligne en termes de service rendu aux habitants et usagers du secteur.
- **Offre de service** : le TCSP EVE disposera d'une offre et d'un mode d'exploitation similaires aux lignes tramway (capacité de transport, vente des titres à quai et validation à bord, rapidité des échanges aux stations, ...). Le TCSP EVE fonctionnera 7 jours sur 7 sur une grande amplitude d'exploitation (5h30-00h30) et sa fréquence sera attractive, avec des niveaux de services évolutifs dans le temps en fonction de la réalisation des projets urbains du territoire, avec à terme un objectif cible d'intervalles de 5 minutes en heure de pointe, 10 minutes en heure creuse de journée et 15 mn en soirée après 21h.
- **Capacité, accessibilité et confort des véhicules** : compte tenu de la fréquentation attendue sur la ligne, le TCSP EVE sera exploité avec des véhicules articulés d'une longueur de 18 m, permettant d'accueillir environ 100 personnes. Le véhicule disposera d'équipements permettant de le rendre accessible à tous : plancher bas intégral, larges portes, mini-palette activée à chaque arrêt. A l'intérieur, les véhicules seront notamment équipés d'un système de chauffage, de ventilation, d'information voyageur dynamique en temps réel et de vidéosurveillance.

- **Accessibilité et confort des stations** : les stations du TCSP EVE seront conçues comme des objets urbains facilement identifiables, dotés de totems, au même titre que celles de tramway. Offrant une protection contre les intempéries, elles disposeront de nombreux équipements comme l'information voyageurs dynamique et statique, un automate de vente, et situé à proximité à minima un parking vélos sous la forme d'un abri (couvert et éclairé) en libre accès permettant de stationner à minima 12 vélos (6 arceaux) et/ou d'une consigne sécurisée selon les stations et leur environnement. De plus, elles garantissent l'accessibilité de tous par l'insertion d'une rampe d'accès.
- **Identité de la ligne** : l'identité de la ligne est obtenue grâce à un traitement spécifique de la plateforme sur laquelle circule le TCSP EVE, ainsi qu'un habillage spécifique du matériel roulant, des stations et des équipements. Il permet une bonne intégration au paysage urbain avec une approche qualitative de l'aménagement des espaces publics.

La mise en œuvre d'un site propre permettant d'accueillir à minima le TCSP EVE nécessite de redistribuer le partage de l'espace de la voirie entre les différentes fonctions urbaines et de déplacements. La préservation des alignements d'arbres est recherchée autant que de possible le long du tracé.

Les éléments du choix du parti d'aménagement sont exposés ci-après.



Figure 106 : Plateforme et station du T Zen 1

(SOURCE : CAHIER DE REFERENCES DES AMENAGEMENTS T ZEN, STIF, AVRIL 2013)

2.1. Choix du mode et du régime d'exploitation (TZEN ou TCSP)

Un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) est une ligne à haut niveau de service qui emprunte des infrastructures dédiées, séparées du trafic routier automobile.

Un TCSP ou encore un T Zen ont été évoqués comme mode envisageable pour l'exploitation de la liaison étudiée dans le cadre des études précédentes (premières études 2008 et 2011, études de DOCP 2014-2015).

Le mode tramway a été écarté suite à l'étude de la desserte en transports collectifs des secteurs 3 & 4 de Marne-la-Vallée menée par Île-de-France Mobilités en 2008, notamment parce que la demande ne justifiait pas ce mode. Les études de fréquentation menées par ailleurs dans le cadre des études de DOCP (2014-2015), et des études préliminaires du Schéma de Principe (2017-2020), ont confirmé ce postulat.

Le mode Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) a ainsi été privilégié pour l'exploitation de cette liaison.

BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE – DEFINITIONS

Par le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie

« Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) est un TCSP caractérisé par un véhicule routier répondant au code de la route (limité à 24,50m en longueur). Par une approche globale (matériel roulant, infrastructure, exploitation), le BHNS assure un niveau de service continu supérieur aux lignes de bus conventionnelles (fréquence, vitesse, régularité, confort, accessibilité) et s'approche des performances des tramways. »

Par le CEREMA

« Le BHNS est un concept de transport collectif routier, pour des services structurants du réseau qui satisfont à un ensemble de critères d'efficacité et de performance, intégrant de manière cohérente et pérenne les stations, les véhicules, les voies de circulation, l'identification de la ligne, le plan d'exploitation. »

Les critères qui définissent la notion de Haut Niveau de Service sont notamment :

- la fréquence élevée du service ;
- la régularité ;
- la vitesse commerciale élevée et la garantie des temps de parcours
- l'accessibilité du système ;
- le confort des voyageurs ;
- la lisibilité de la ligne ;
- l'information voyageurs.

Ces différents critères sont traités par une approche « système » du projet qui inclut l'exploitation de la ligne (priorités aux carrefours, information des voyageurs...), le matériel roulant et l'infrastructure (plateforme, stations, ...). Cette approche globale « système TCSP » permet au BHNS d'apporter un niveau de service supérieur aux lignes de bus conventionnelles et s'approche du niveau de service offert par les tramways les plus performants.

Chaque projet de BHNS est défini par plusieurs ou l'ensemble de ces critères. Selon les objectifs et les contraintes locales, certains critères auront plus d'importance que d'autres et pourront également être travaillés différemment selon les sections du tracé. Le BHNS s'adapte aux contextes socio-économiques.

Il est important que le système de BHNS soit identifié par l'intermédiaire des stations, des véhicules ou encore de l'infrastructure pour lui associer le haut niveau de service.

Le PDUIF identifie la liaison de TCSP EVE comme une ligne T Zen potentielle. Les caractéristiques du mode T Zen sont définies dans le cahier de référence T Zen et l'éligibilité d'une liaison au label T Zen est conditionnée au respect de ce cahier des charges. Il s'agit d'un mode structurant alliant la performance et la qualité de service du tramway à la souplesse du bus. Le T Zen est un mode de transport routier reprenant les caractéristiques détaillées ci-avant de manière plus restrictive. En particulier, il est prévu dans le cadre de la mise en œuvre d'un T Zen que l'utilisation du site propre créé par le projet soit strictement réservée aux seuls véhicules de la ligne de TCSP EVE.

Dans un territoire dans lequel s'inscrit la ligne de TCSP fortement circulé et soumis à de la congestion routière, notamment en lien avec sa vocation de desserte des grands équipements et des zones actuelles et futures d'aménagement urbain, ainsi qu'au regard des infrastructures routières disponibles (maillage viaire parfois limité, hiérarchisation du réseau induisant un nombre limité d'axes structurants), il est fait le choix de permettre également à d'autres lignes de bus du secteur de pouvoir bénéficier de la nouvelle infrastructure créée et de la priorité de passage au carrefour autant que faire se peut, sans dégrader les performances de la ligne de TCSP EVE (hiérarchisation des autres lignes pouvant emprunter également le site propre nécessaire).

Le régime d'exploitation retenu à ce stade des études est ainsi **une exploitation type « TCSP » à la mise en service du projet de TCSP EVE**, permettant notamment la mutualisation du site propre créé dans le cadre du projet avec d'autres lignes de bus du secteur sur certaines sections du tracé, en particulier pour l'accès aux gares routières du Val d'Europe (de Serris et future de Montévrain), et de Marne-la-Vallée-Chessy (Nord et Sud).

2.2. Choix du matériel roulant

La ligne de TCSP EVE sera exploitée avec **des véhicules bus articulés (longueur 18m)**, fonctionnant au **gaz naturel de ville (GNV)** à ce stade des réflexions, s'inscrivant pleinement dans une logique de développement durable.

A l'intérieur du véhicule, des équipements de chauffage et de climatisation apportent du confort thermique. L'ambiance et le design mettent en évidence le soin apporté au confort : éclairage naturel par de larges baies vitrées (athermiques), éclairage artificiel indirect pouvant délivrer plusieurs ambiances tout en restant harmonieuses dans tout le véhicule, sans zone d'ombre, couleurs d'habillage intérieur dynamiques sans être agressives et faciles d'entretien.

Les véhicules comporteront des dispositifs annonçant le (ou les) prochain(s) arrêt(s), et le temps prévu pour atteindre le prochain pôle ou le terminus. Des écrans spécifiques peuvent indiquer également en temps réel les passages des lignes en correspondance avec la ligne TCSP EVE. Grâce aux équipements embarqués, le passager pourra savoir à tout moment où il en sera de son voyage.

Le TCSP EVE s'arrêtant à toutes les stations, le voyageur n'aura pas d'action particulière à faire pour signaler sa descente, libéré de toutes contraintes...

Le diagramme intérieur des véhicules, c'est-à-dire la position et le type de sièges (présence de sièges assis/debout), la position et le nombre de valideurs, et la position matérialisée de la ou des places UFR favoriseront une bonne circulation à bord.

Les capacités théoriques maximales par bus, selon les normes de confort de 4 personnes/m², sont d'environ 100 personnes pour un véhicule de 18 m.

Il sera retenu une capacité moindre pour le dimensionnement de l'offre à l'heure de pointe à la mise en service, afin de prendre en compte les conditions réelles de l'exploitation qui peuvent impliquer un moins bon remplissage des véhicules, ou une affluence ponctuellement plus importante (hyperpointe, légère irrégularité d'intervalle, etc.).

2.3. Choix du tracé et des terminus

Le tracé du TCSP EVE a été défini lors des différentes études menées par Île-de-France Mobilités en 2008 et 2011, dont l'objectif était de déterminer un schéma cohérent de desserte en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans les secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée. Le projet a néanmoins réellement pris forme lors de l'élaboration du DOCP, et plus particulièrement à l'issue de la concertation suite aux conclusions qui en ont été tirées, et qui ont également donné lieu à des sujets d'attention à prendre en compte ou de réflexions à mener lors des études de Schéma de Principe (positionnement des stations, localisation du SMR, mode d'exploitation de la ligne, articulation entre ce projet de TCSP et les modes de transport existants du territoire, aménagements destinés aux modes actifs impacts sur la circulation automobile et sur le stationnement, ...- cf. *Chapitre I. Historique / 2.4.2.3. Principaux enseignements de la concertation et 2.4.2.4. Bilan de la Concertation*).

Le tracé présenté dans le présent dossier de TCSP EVE a ensuite évolué à la marge lors des études de Schéma de Principe, en s'appuyant sur la trame viaire projetée par les opérations de doublement des voiries primaires du secteur (avenue Hergé, avenue Schuman, RD5d), et s'interfaçant notamment avec les opérations de ZAC en projet le long de son parcours (cf. *Chapitre II. Diagnostic du territoire / 2. Perspectives d'évolution de l'urbanisation / 2.2. Les projets urbains du territoire concerné*).

Le choix des terminus Nord et Sud de la ligne de TCSP EVE, respectivement au niveau du pôle de la gare d'Esbly et à proximité de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée est apparu dès les premières études. Durant les études de DOCP puis de Schéma de Principe, les implantations plus précises de ces stations terminus ont été étudiées.

Le choix du positionnement du terminus Nord de la ligne au Sud du pôle de la gare d'Esbly est apparu lors des études de DOCP et de la concertation. Lors des études de Schéma de Principe, l'intégration du terminus au sein de la future gare routière Sud du pôle a été étudiée en lien avec l'étude du pôle d'échanges.

Le choix du positionnement du terminus Sud de la ligne sur le cours de la Gondoire à proximité de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée est apparu lors des études de DOCP et de la concertation. Lors des études de Schéma de Principe, l'implantation du terminus en lien avec l'insertion du site propre retenue sur cet axe a été précisée.

Les différentes variantes étudiées dans le cadre du projet de TCSP EVE sont présentées dans le présent chapitre, en partie 3.10. *Variantes étudiées*.

3. Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers

Le projet de TCSP EVE s'étend sur environ 9 km depuis le cours de la Gondoire dans le secteur du Val d'Europe jusqu'à la future gare routière Sud du pôle de la gare d'Esbly.

Il traverse 8 communes dans le département de Seine-et-Marne (77).

Il comportera 12 stations, et de nombreux ouvrages d'art (6 nouveaux, et 2 existants pour le passage du TCSP, et 1 nouveau pour des réseaux qui servira également pour le cheminement des piétons).

Le projet de TCSP EVE a fait l'objet d'un travail d'insertion en milieu urbain en concertation avec les collectivités locales et les partenaires du projet (EPAMarne/EPAFrance, EURODISNEY SAS, SIT secteur III et IV de Marne-la-Vallée, ...).

Les bus nécessaires à l'exploitation futur du TCSP EVE seront remisés et entretenus sur la commune de Bailly-Romainvilliers, dans le prolongement du site existant (dépôt bus actuel). A cette occasion un remaniement des fonctions du dépôt pourra s'avérer nécessaire. La commune de Bailly-Romainvilliers est ainsi également concernée par le projet, en lien avec le positionnement du SMR de cette future ligne structurante.

3.1. Présentation des secteurs

Le tracé du projet de TCSP EVE a été découpé en **quatre séquences / secteurs d'étude** qui correspondent à une logique territoriale, et de relative homogénéité des espaces traversés en termes de fonctions, avec au sein de ses secteurs un sous-découpage le cas échéant (exemple en particulier pour l'insertion au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes »). Ces quatre secteurs sont listés et illustrés ci-après.

SECTEUR 1 « VAL D'EUROPE »

Cours de la Gondoire, boulevard circulaire (RD344)

Cette séquence longue d'environ 1 050 m s'étend du carrefour d'accès au Centre hospitalier de Marne-la-Vallée sur le cours de la Gondoire, au carrefour C0 (intersection boulevard circulaire - RD344 / avenue Hergé / avenue de l'Europe).

SECTEUR 2 « INTRARING »

Avenue Hergé, rue Morris (dont section prolongée par le site propre du TCSP EVE), pont Morris, gare routière de Chessy Sud, avenue Séramy, avenue Schuman

Cette séquence longue d'environ 3 960 m s'étend du carrefour C0 (intersection boulevard circulaire (RD344) / avenue Hergé / avenue de l'Europe), au carrefour G (intersection avenue Schuman / RD5d / boulevard circulaire - RD344), en passant par la gare routière de Chessy Sud. Cette séquence intègre également le secteur dit du « Triangle de Bellesmes », objet de réflexions sur son devenir.

SECTEUR 3 « RD5D »

RD5d

Cette séquence longue d'environ 1 570 m s'étend sur la RD5d du carrefour G (intersection avenue Schuman / RD5d / boulevard circulaire - RD344), au carrefour avec la rue de Montry.

SECTEUR 4 « ESBLY / COUPVRAY »

RD5d, et reste du tracé hors voirie existante pour rejoindre la gare d'Esbly

Cette séquence longue d'environ 2 170 m s'étend depuis le carrefour entre la RD5d et la rue de Montry, jusqu'à la future gare routière Sud du pôle de la gare d'Esbly.



Figure 107 : Découpage en différentes séquences / secteurs d'étude du tracé du TCSP EVE

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.2. Typologies d'insertion du site propre du TCSP EVE

Le long du tracé de la ligne du TCSP EVE, il est préconisé une homogénéité d'insertion du site propre afin de permettre une bonne compréhension de son fonctionnement par l'ensemble des usagers, et ainsi d'assurer la sécurité de chacun, tout en garantissant les performances d'exploitation du TCSP EVE. Les basculements d'un type d'insertion vers un autre de manière trop fréquente ou rapprochée sont ainsi à éviter.

L'insertion de la plateforme du TCSP EVE est envisagée notamment en position axiale ou en position latérale par rapport aux voiries existantes ou en devenir.

Le projet du TCSP EVE prévoit une insertion majoritairement axiale (environ 62% du tracé). Il présente également la particularité de s'insérer en dehors de voiries existantes sur une partie de son tracé (secteur 4 « Esbly-Coupray », section de tracé concernée d'environ 1,6 km, soit environ 19% du tracé).

De plus, l'une des sections sera mixte, avec un partage de la voirie empruntée par le TCSP EVE avec d'autres circulations (livraisons, accès techniques, ...), qui devront néanmoins restées limitées (voie interdite à la circulation générale), afin de garantir les performances de la ligne de transport (environ 350m de tracé concerné au niveau de la rue et du Pont Morris).

L'itinéraire du TCSP EVE pourra également être intégré au sein d'aménagements déjà programmés, tel que celui de la gare routière de Chessy Sud notamment, où deux arrêts spécifiques lui sont d'ores et déjà réservés autour du giratoire au Nord de l'avenue Séramy (esplanade Disney). Des réflexions urbaines, détaillées par la suite et conduites par l'EPAMARNE/EPAFRANCE en lien avec la société EURODISNEY SAS sont cependant en cours dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes », et pourront conduire à des évolutions du maillage viaire sur ce secteur.

A noter qu'une insertion bilatérale du site propre du TCSP (un sens de circulation du site propre aménagé de chaque côté de la voirie) a été envisagée sur certains axes, notamment au regard de certains aménagements préexistants sur le territoire (cours de la Gondoire en particulier). Cette insertion n'a cependant finalement pas été retenue au profit d'une insertion axiale, plus adaptée au contexte urbain et à son évolution future, et/ou permettant de mieux garantir les performances du TCSP, et ainsi l'attractivité de cette ligne forte (cf. *partie 3.10 Variantes étudiées*).

Le TCSP EVE sera exclusivement en site propre dans les deux sens de circulation dans le cadre du projet.

Les spécificités des insertions « axiale » et « latérale » sont explicitées ci-après.

3.2.1. Insertion axiale

Dans cette configuration, les deux sens du site propre sont regroupés dans l'axe de la voirie.

L'insertion axiale permet de structurer les voiries traversées, de faire du site propre la « colonne vertébrale » de l'espace public. Dans le cas du TCSP EVE, l'insertion axiale permet d'appuyer le caractère structurant des voiries telles que le boulevard circulaire, l'avenue Hergé, l'avenue Séramy, l'avenue Schuman et la RD5d. Elle permet de renforcer la perspective existante, ou en devenir, sur ces artères structurantes à l'échelle du secteur.

Tout en renforçant la linéarité du tracé, l'insertion axiale permet de conserver/limiter l'impact sur l'organisation fonctionnelle, actuelle et en devenir, en termes d'accès pompiers/secours, de mutations commerciales des rez-de-chaussée et de conserver les différents accès riverains le long du tracé. Cette insertion présente également de moindres interfaces directes avec les projets urbains se développant en rives des axes traversés le cas échéant. En outre, cette option favorise la vitesse du TCSP et facilite sa circulation.

Par ailleurs, si l'emprise est suffisante, l'encadrement de la plateforme par des terre-pleins peut faciliter l'implantation des stations, servir de refuge piéton ou être utilisé pour la mise en place de voies de tourne-à-gauche/ spécifiques pour les voitures particulières.

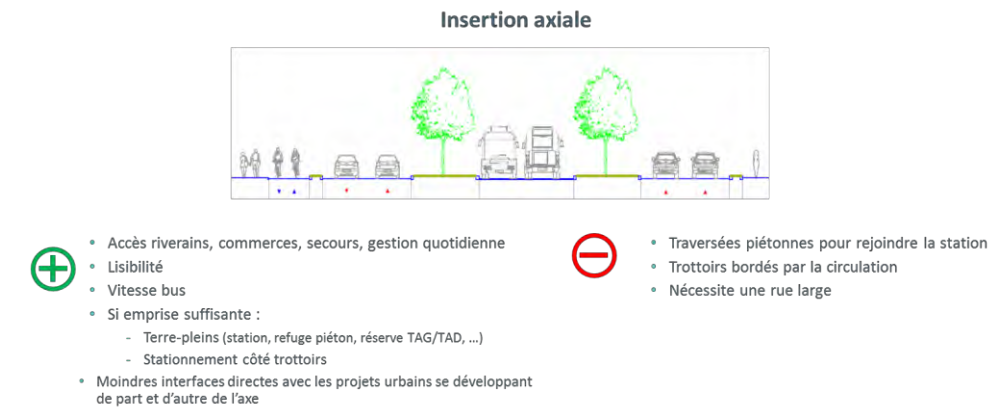


Figure 108 : Avantages/inconvénients d'une insertion axiale du site propre

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.2.2. Insertion latérale

Dans cette configuration les deux voies du site propre sont regroupées d'un même côté de la voirie.

La position latérale permet de manière générale de faire de la plateforme un prolongement des projets urbains sur lesquels elle vient se raccrocher, en créant un espace public unifié. Cette insertion est également plus adaptée lorsque le fonctionnement de la rue n'est pas symétrique (dans ce cas le site propre doit être aménagé sur le côté présentant le moins d'accès riverains). Cette configuration permet également la mise en œuvre de stations avec des quais en vis-à-vis sans contraintes d'insertion par rapport aux carrefours notamment.

Dans le cadre du projet de TCSP EVE l'insertion latérale est uniquement proposée sur Esbly côté Ouest le long de la RD5d (avenue Charles de Gaulle), en dehors de l'emprise de la voirie existante, afin de limiter les interfaces avec l'existant sur ce secteur plus défini que la plupart des autres zones traversées par le futur TCSP.

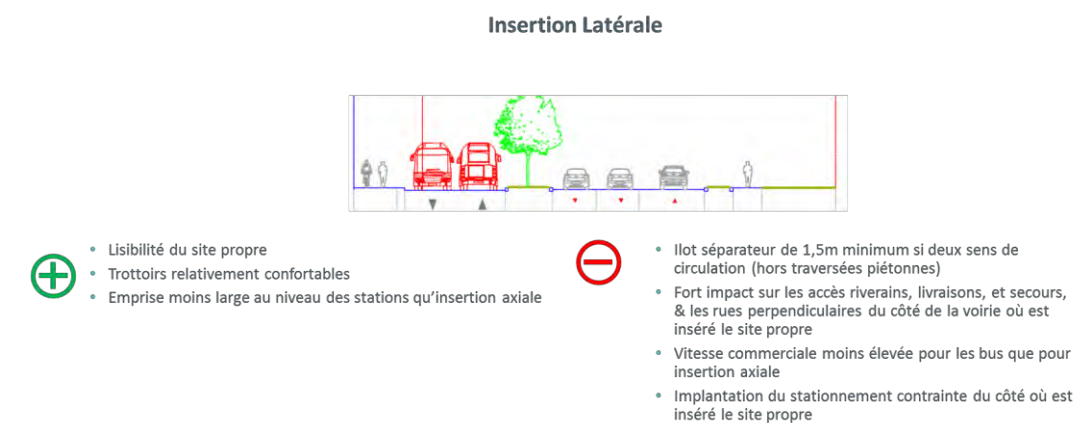


Figure 109 : Avantages/inconvénients d'une insertion latérale du site propre

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.2.3. Synthèse de l'insertion proposée pour le projet de TCSP EVE

En synthèse les différentes configurations proposées pour l'insertion de la plateforme du TCSP EVE sont les suivantes :

- Site propre double sens majoritairement inséré en axial (sur environ 62% du futur tracé du TCSP, cours de la Gondoire, boulevard circulaire, avenue Hergé, avenue Séramy, avenue Schuman, RD5d) ;
- Site propre double sens en latéral (le long de la RD5d à Esbly, côté Ouest) ;
- Site mixte double sens (avec d'autres circulations autres que bus très restreintes – secteur rue Morris / pont Morris – voie interdite à la circulation générale) ;
- Site propre double sens en dehors des voiries existantes (sur le secteur d'Esbly / Coupvray en dehors du secteur de la RD5d).
- Intégration au sein d'aménagements déjà programmés (gare routière de Chessy Sud notamment).

L'illustration ci-après synthétise les différentes insertions envisagées le long du projet de TCSP EVE.

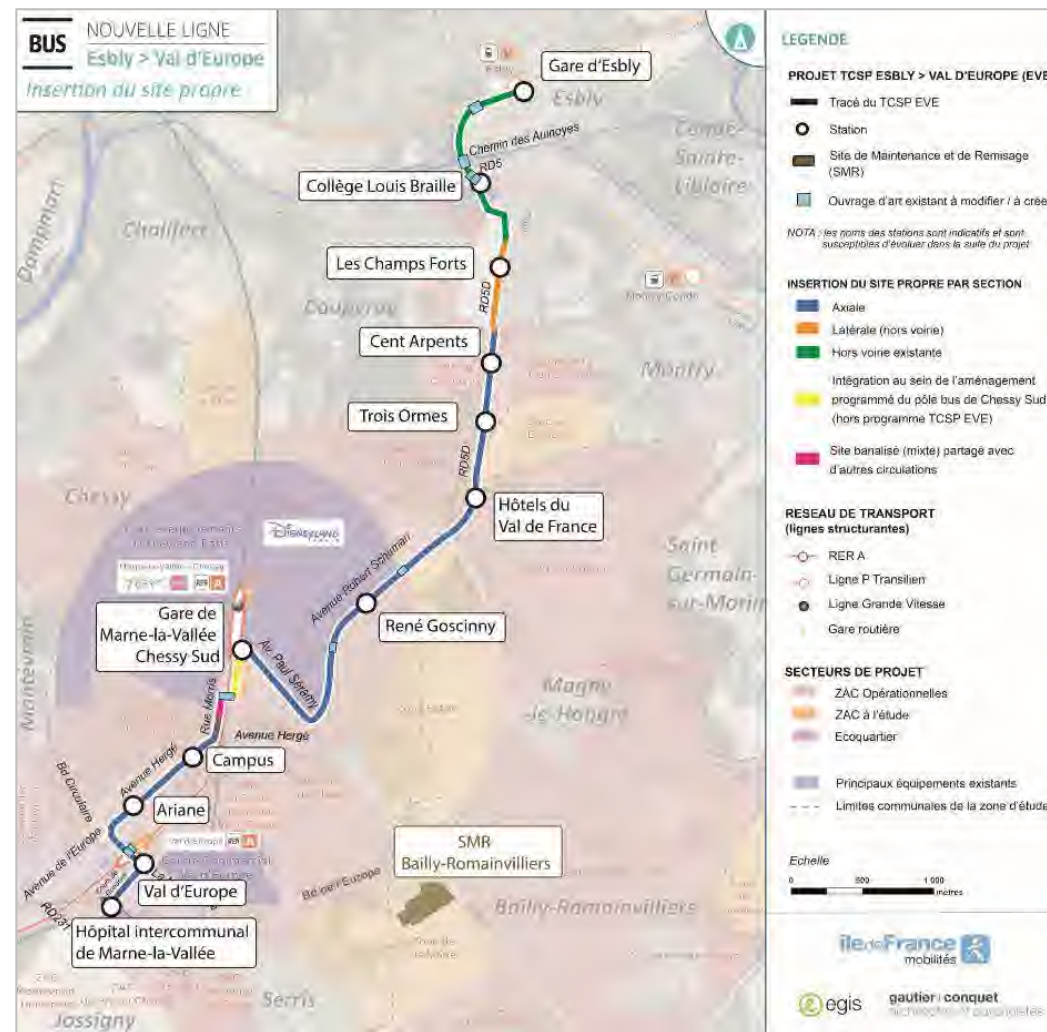


Figure 110 : Les différentes typologies d'insertion envisagées pour le TCSP EVE

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.3. Présentation du périmètre d'intervention (ou « périmètre opérationnel » du projet)

NOTA IMPORTANT : le projet de TCSP EVE ne prendra pas en charge l'intégralité des aménagements présentés dans les parties ci-après, mais uniquement ceux compris au sein du périmètre d'intervention (ou « périmètre opérationnel » du projet) défini ci-après.

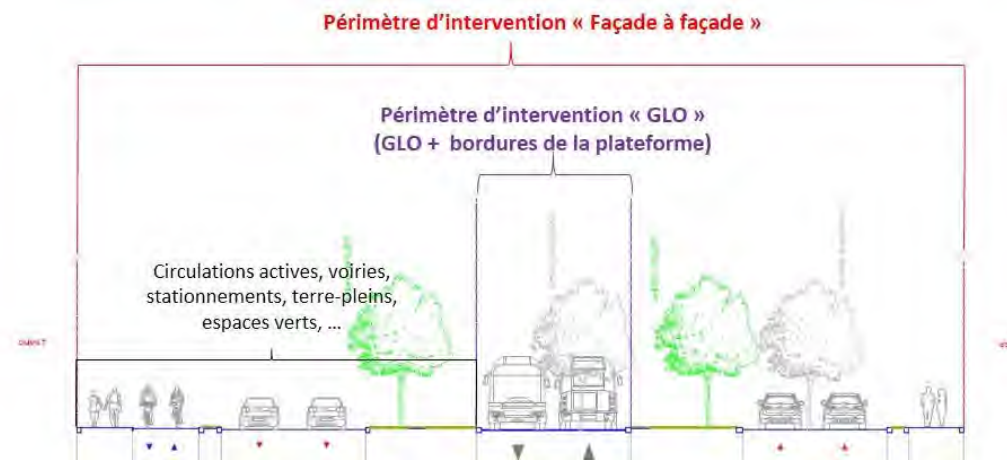
Le périmètre d'intervention (ou « périmètre opérationnel » du projet) varie selon les secteurs traversés en tenant compte de l'hétérogénéité du tissu urbain.

Différents découpages du tracé associés à ce périmètre sont ainsi envisagés, illustrés en page ci-après :

- Des sections où l'aménagement est prévu de « façade à façade », c'est à dire pour lesquelles l'intégralité des aménagements proposés et présentés ci-après seront pris en charge par le projet de TCSP EVE (cf. figure schématique explicative ci-après). Les sections concernées sont notamment :
 - le cours de la Gondoire ;
 - le boulevard circulaire entre les carrefours C0 et T9 ;
 - la rue Morris et son prolongement vers l'avenue Hergé ;
 - l'avenue Séramy ;
 - la section de la RD5d entre la RD934 et la rue de Montry
 - le secteur Esbly / Coupvray hors RD5d.
- Des sections où l'aménagement proposé est pris en charge de « façade à façade » partiellement, hors voirie existante et rive opposée en particulier la section de la RD5d au Nord de la rue de Montry à Esbly (éléments non repris car non impactés par le projet - hors carrefours et création d'un îlot de sécurisation des traversées piétonnes) ;
- Des sections s'insérant dans un projet de doublement de la voirie primaire ou dans le cadre de projets de réaménagement plus global, pour lesquelles le projet de TCSP EVE ne prendra en charge que le périmètre « GLO » seul (correspondant à la plateforme du site propre et ses bordures, à la reprise de carrefours et à création des stations du TCSP EVE). Le reste des aménagements présenté est supposé soit pré-existant, soit pris en charge par les aménageurs des projets urbains ou de doublement de la voirie. Pour ces sections, le partage viaire, concernant notamment les piétons, les cyclistes et le stationnement, sera défini par l'aménageur EPAMarne / EPAFrance et EURODISNEY SAS. Les sections concernées sont notamment :
 - l'avenue Hergé ;
 - l'avenue Schuman ;
 - la section de la RD5d entre le boulevard circulaire (RD344) et la RD934.

- Pour le secteur spécifique du pôle de la gare de Marne-la-Vallée - Chessy, seuls les quais des arrêts du TCSP EVE, ainsi que l'aménagement proposé d'une consigne sécurisée (services « Parkings Vélos ») au sein de la gare routière de Chessy Sud, seront pris en charge par le projet de TCSP EVE, le reste des aménagements étant pris en charge et financé dans le cadre du projet de pôle.

Concernant le SMR de Bailly-Romainvilliers associé au projet de TCSP EVE, le **périmètre opérationnel associé couvre l'ensemble des emprises nécessaires aux besoins d'exploitation du projet** (maintenance et remisage notamment), qui viendront s'implanter dans le prolongement du dépôt existant.



GLO : Gabarit limite d'Obstacle - Gabarit à l'intérieur duquel il ne faut pas implanter d'obstacles tels que des ouvrages d'art, des mâts de signalisation, des poteaux supports éclairage, ...

Figure 111 : Illustration en coupe des limites d'intervention « Façade à façade » et « GLO » seul (en section courante hors carrefours et hors stations)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Les plans et coupes d'intention proposés dans la suite de ce document sont des principes d'aménagement éventuellement susceptibles d'évoluer ultérieurement (marge de manœuvre existantes selon le profil viaire) en lien avec la définition en cours de nombreux projets en interfaces avec le projet de TCSP EVE (projets de doublement de voiries, projets d'aménagement urbains- ZAC).

Des adaptations mineures pour la localisation et l'insertion des stations pourraient être également rendues nécessaires par l'émergence et la réalisation des projets urbains en cours et à venir : légère optimisation du positionnement des stations (notamment en lien avec la définition des projets urbains environnants), adaptation du profil (trottoir, stationnement, plantation) permettant de proposer une meilleure cohérence globale pour l'aménagement sur les différents axes longés par le TCSP EVE.

Ces modifications ne remettent pas en cause les principes d'aménagements retenus pour le TCSP EVE présentés ci-après.



Figure 112 : Périmètre d'intervention du projet de TCSP selon les sections du tracé (« périmètre opérationnel »)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.4. Secteur 1 : « Val d'Europe »

Pour rappel, sur l'ensemble de ce secteur le projet de TCSP EVE prendra à sa charge l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade »).

Le tracé du TCSP EVE s'insère dans le secteur du Val d'Europe, sur le cours de la Gondoire, puis le boulevard circulaire (RD344), et franchit le carrefour CO (intersection boulevard circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe).

Dans cette séquence longue d'environ 1 050m, l'insertion de la plateforme du TCSP est exclusivement axiale, et le tracé comporte 2 stations (« doubles », i.e. permettant également l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre), et un ouvrage d'art (pont routier existant franchissant le RER A et un ouvrage spécifique réseaux à créer en parallèle de l'ouvrage existant, qui servira également pour le cheminement des piétons).

La station « Val d'Europe » permettra notamment de développer l'intermodalité de la ligne de TCSP EVE avec la gare du RER A du Val d'Europe, ainsi que les gares routières de Serris (existante), et de Montévrain (projet).

L'aménagement proposé dans le cadre du TCSP EVE prévoit le réaménagement des carrefours giratoires présents sur le tracé, en carrefours en croix gérés par des feux, induisant la réduction des emprises de ces carrefours. Il s'agit principalement sur ce secteur du carrefour CO (intersection boulevard circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe).

La continuité cyclable est assurée le long du tracé via la mise en œuvre de pistes cyclables bidirectionnelles sur trottoir de part et d'autre de la voirie sur le cours de la Gondoire, et côté Nord du boulevard circulaire (RD344), à l'instar des aménagements existants. Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») seront positionnés à proximité de chacune des deux stations présentes sur cette séquence, afin de favoriser le rabattement cyclable à ces stations depuis les futurs quartiers environnants.

Le secteur 1 a été divisé en trois sous-séquences homogènes en termes d'aménagement :

- Sous-séquence 1.1 : cours de la Gondoire ;
- Sous-séquence 1.2 : boulevard circulaire (RD344) ;
- Sous-séquence 1.3 : carrefour CO (intersection boulevard circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe).



Figure 113 : Secteur 1 « Val d'Europe »

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.4.1. Sous-séquence 1.1 - Insertion sur le cours de la Gondoire

Environ 620 m (environ 440 m pour le seul TCSP EVE) / Insertion du site propre en axial / 2 stations

Insertion du site propre

La plateforme du site propre du TCSP EVE s'inscrit en axial sur l'ensemble du cours de la Gondoire entre la RD231 et le carrefour T9 (intersection cours de la Gondoire / boulevard Circulaire / cours du Danube), avec une voie de circulation de part et d'autre du site propre (circulation générale maintenue à 2*1 voie), à l'exception de l'approche de certains carrefours pour lesquels une voie directionnelle complémentaire sera ajoutée.

Le site propre sera encadré par des terre-pleins végétalisés (sauf en station). L'emprise globale d'aménagement sera de 35m en moyenne.

L'insertion tient également compte des futurs carrefours créés dans le cadre de l'aménagement des ZAC connus à ce stade des études (nombreuses incertitudes à ce jour liées au développement des projets de ZACs en rives). Aucun stationnement n'est envisagé sur cet axe.

Sur le cours de la Gondoire, le site propre du TCSP EVE devrait être mutualisé avec d'autres lignes de bus à l'instar des aménagements existants sur cet axe, afin notamment de favoriser leur accès à la future gare routière de Montévrain et/ou de celle de Serris existante.

Station(s)

Deux stations avec des quais en vis-à-vis seront implantées sur cet axe. Celles-ci seront « doubles » permettant également l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre en complément du TCSP EVE :

- une station terminus « Hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée » au niveau de l'accès à l'hôpital éponyme, terminus Sud de la ligne TCSP EVE. Il est prévu à ce stade des études que trois postes à quais soient affectés au TCSP EVE pour la dépose/régulation/reprise des voyageurs. Un focus spécifique sur cette station terminus est proposé ci-après ;
- une station « Val d'Europe », localisée à proximité du carrefour T9 (intersection cours de la Gondoire / bd Circulaire / cours du Danube) permettant la desserte du centre urbain du Val d'Europe, du secteur centre-commercial du Val d'Europe, ou encore de la future université. Cette station permettra également les correspondances avec la gare RER A du Val d'Europe – Serris, et des pôles bus de Serris (existant) et de Montévrain (projet). A noter que le positionnement de cette station pourra être optimisé dans le cadre des études ultérieures à venir, en fonction notamment de la définition des projets urbains environnants cet axe.

Cheminevements modes actifs (piétons / cycles)

La continuité cyclable est assurée le long du tracé via la mise en œuvre de pistes cyclables bidirectionnelles continues sur trottoir, de part et d'autre de la voirie sur le cours de la Gondoire, à l'instar des aménagements existants.

Ces aménagements se connecteront à ceux existants sur la RD231 côté Sud, et côté Nord à ceux qui seront mis en œuvre sur le bd circulaire (RD344, reprise des aménagements existants dans le cadre du projet de TCSP EVE).

Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») seront proposés afin de favoriser le rabattement cyclable aux stations du TCSP EVE depuis les futurs quartiers environnants :

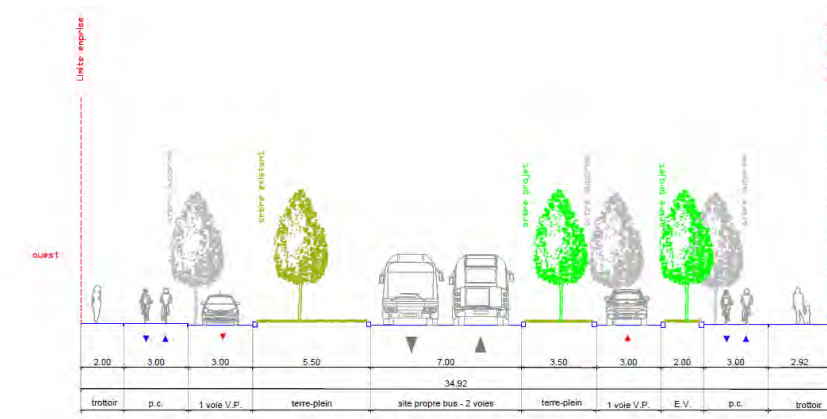
- Une consigne vélos sécurisée de 60 places (aménagement intérieur à double-racks) et 20 arceaux vélos seront implantée à proximité de la station terminus « Hôpital Intercommunal de Marne-la-Vallée », en bordure du centre hospitalier ;
- 6 arceaux vélos (12 places) seront implantés à proximité de la station « Val d'Europe ».

De part et d'autre de la voirie, seront également positionnés des trottoirs, d'une largeur comprise entre 2 et 5m à l'Ouest et entre environ 2,10m et 3m à l'Est du cours, accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR).

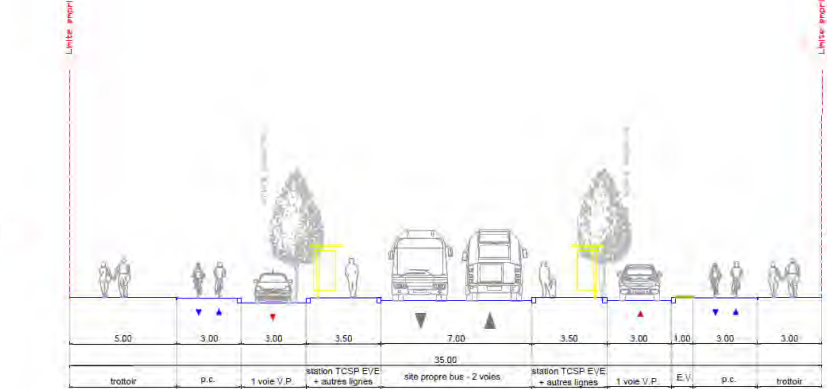
Ouvrage(s) d'art

Le projet TCSP EVE doit tenir compte de la présence de l'ouvrage portant le cours de la Gondoire et franchissant le ru des Gassets, mais celui-ci ne devrait pas être impacté par l'aménagement proposé.

En section courante – Coupe d'intention n° 2



En station (« Val d'Europe ») – Coupe d'intention n°3



Légende

site propre bus	piste cyclable	espace partagé (avenue Séramy)
voirie	voie mode doux + voie verte	emprise PGT (Bande DUP)
espace piéton	espace vert	emprise opérationnelle
espaces piéton / voie pompiers	site mixte (rue/pont Morris)	Trait de coupe et numéro associé

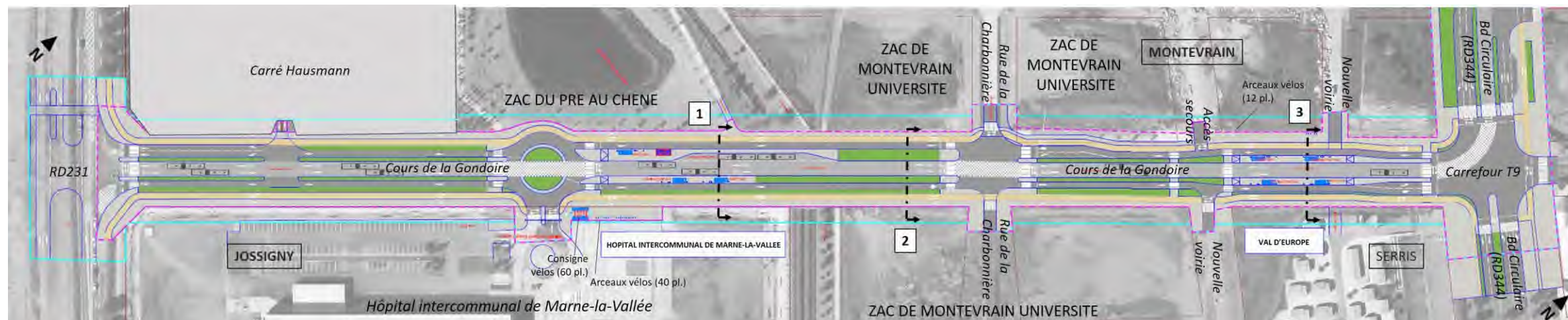


Figure 114 : Sous-séquence 1.1 - Insertion sur le cours de la Gondoire / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées en section courante et en station « Val d'Europe »

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

FOCUS TERMINUS SUD DU TCSP EVE

La station terminus « Hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée » au niveau de l'accès à l'hôpital éponyme, sera le terminus Sud de la ligne TCSP EVE. Cette station présentera des quais en vis-à-vis, et il est prévu à ce stade des études que 3 postes à quais pour bus articulés soient affectés au TCSP EVE pour la dépose/régulation/reprise des voyageurs, et 2 aux autres lignes de bus (cette station, « double », étant dimensionnée pour l'accueil simultané du TCSP EVE et d'une autre ligne pour chacun des sens de circulation).

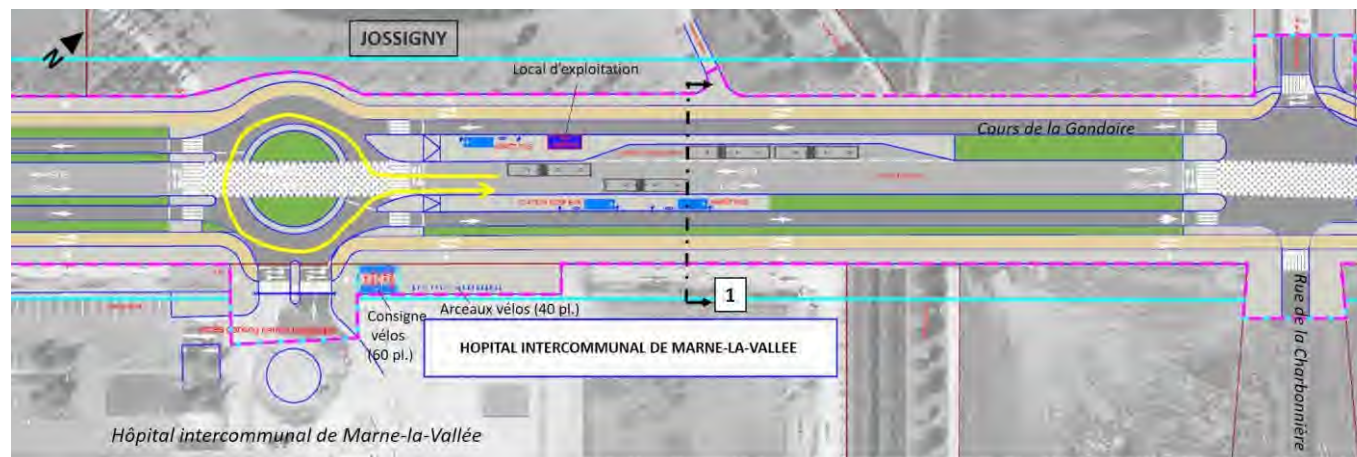
Les postes à quais de « dépose / régulation » dédiés au TCSP EVE seront aménagés en « encoches » côté Ouest du cours de la Gondoire, permettant aux autres lignes empruntant le site propre de ne pas être gênées par les arrêts de plus longue durée du TCSP EVE au terminus de ligne. Les arrêts de dépose de ce terminus ne disposeront pas d'abri.

En aval de la station côté Sud, au niveau du carrefour d'accès de l'hôpital (entrée/sortie), il sera mis en œuvre un anneau de retournement pour le TCSP EVE lui permettant de rejoindre son poste à quai de reprise situé de l'autre côté (retournement au terminus). Cet anneau de retournement sous la forme d'un giratoire percé permet également aux autres lignes empruntant le site propre de poursuivre leur itinéraire sur le cours de la Gondoire depuis/vers la RD231.

Ce terminus en « évitement » permet ainsi de garantir un fonctionnement indépendant aux différentes lignes (TCSP EVE et autres lignes de bus). A noter qu'un aménagement similaire est déjà mis en œuvre en Ile-de-France pour le terminus de la ligne 393 au niveau du carrefour de la Résistance à Thiais, où passe également le TVM (Trans-Val-de-Marne).

Un local d'exploitation pourra être implanté sur le quai Ouest, à proximité de la zone de régulation du TCSP EVE. Le traitement de sa façade fera l'objet d'une concertation avec les acteurs du territoire.

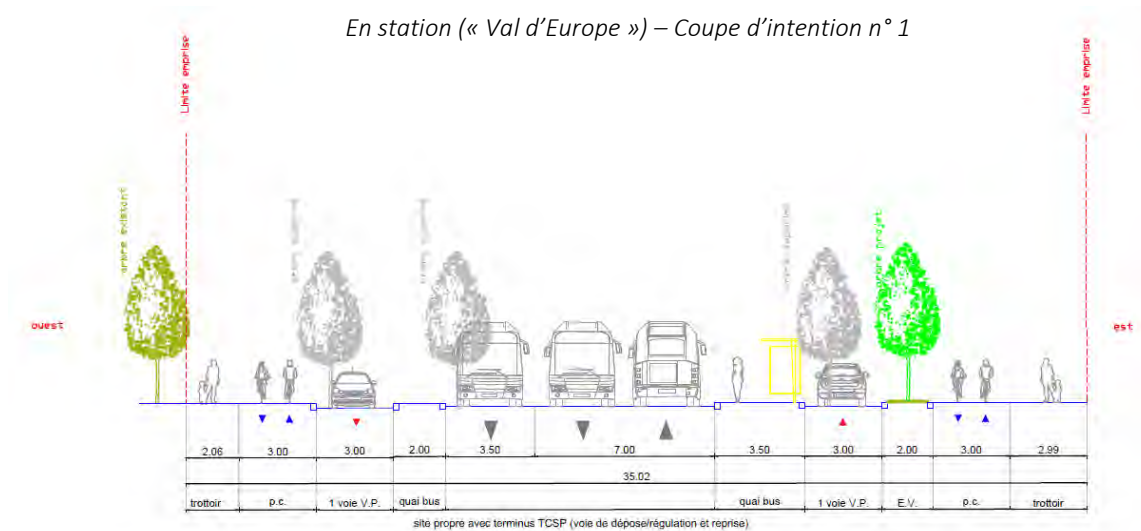
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)



Légende

site propre bus	piste cyclable	espace partagé (avenue Séramy)
voirie	voie mode doux + voie verte	emprise PGT (Bande DUP)
espace piéton	espace vert	emprise opérationnelle
espaces piéton / voie pompiers	site mixte (rue/pont Morris)	Trait de coupe et numéro associé

Figure 115 : Sous-séquence 1.1 - Insertion sur le cours de la Gondoire / Focus terminus du TCSP EVE au niveau de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée / Plan d'intention, coupe d'intention projetée et perspectives (image non contractuelle)



FOCUS CARREFOUR T9 (COURS DE LA GONDOIRE / BOULEVARD CIRCULAIRE / COURS DU DANUBE)

Le carrefour T9 (intersection cours de la Gondoire / boulevard circulaire / cours du Danube), important carrefour du secteur du Val d'Europe en termes de volumes de trafics routiers, est déjà à l'heure actuelle configuré en carrefour en croix géré par des feux, et demeurera dans cette configuration dans le cadre du projet de TCSP EVE.

Les contraintes d'insertion au niveau de ce carrefour et les importants volumes de trafics routiers attendus ne permettent pas de trouver de solution satisfaisante d'aménagement pour ce carrefour, permettant d'allier insertion urbaine et capacité intrinsèque du carrefour. Un certain nombre des trafics routiers attendus ne pourront ainsi pas être absorbés.

A titre d'indication, les emprises disponibles au niveau du carrefour T9 limitent en effet la géométrie du carrefour à celle déjà mise en œuvre actuellement :

- 2x2 voies sur le boulevard circulaire avec surlargeur de tourne-à-gauche dans chaque sens ;
- 2x1 voies sur le cours de la Gondoire / cours du Danube avec surlargeur de tourne-à-gauche dans chaque sens.

Néanmoins cet état n'est pas lié à la mise en œuvre du projet de TCSP EVE, mais bien à la programmation urbaine du secteur

L'insertion proposée à ce stade des études pour le carrefour T9 est illustrée sur la figure ci-après.

Le nombre de voies de circulation pour les voies routières est conservé tel qu'actuellement dans l'aménagement proposé, mais celui-ci prévoit leur repositionnement au niveau du carrefour pour les axes du cours de la Gondoire et du boulevard circulaire, afin de permettre l'intégration du site propre du TCSP EVE.

A noter que cet aménagement a fait l'objet de tests via la réalisation de simulations dynamiques de trafic qui ont permis de valider le fonctionnement de l'exploitation de la ligne de TCSP EVE au travers de l'insertion proposée, malgré des difficultés de circulations persistantes pour la circulation générale.



Figure 116 : Sous-séquence 1.1 - Insertion sur le cours de la Gondoire / Focus Carrefour T9 – Plan d'intention
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.4.2. Sous-séquence 1.2 - Insertion sur le boulevard Circulaire (RD344)

Environ 285m / Insertion du site propre en axial / Aucune station / Ouvrage franchissant le RER A

L'insertion du TCSP EVE est proposée en axial sur l'ensemble du boulevard circulaire (RD344) entre le carrefour T9 (intersection cours de la Gondoire / bd Circulaire / cours du Danube), et le carrefour C0 (intersection boulevard circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe), avec deux voies de circulation de part et d'autre du site propre (circulation générale maintenue à 2*2 voies), à l'exception de l'approche de certains carrefours pour lesquels une ou plusieurs voies directionnelles complémentaires pourront être ajoutées.

Le site propre sera encadré par des terre-pleins végétalisés, sauf au niveau de l'ouvrage du RER A.

L'emprise globale d'aménagement sera d'environ 52m en moyenne sur la section entre le carrefour T9 et l'ouvrage du RER A, de 25m sur l'ouvrage, et d'environ 45m sur la section entre l'ouvrage et le carrefour C0.

A noter qu'il n'est pas prévu de nouveaux piquages de voirie sur le boulevard circulaire dans le cadre de l'aménagement des ZAC en rives.

Le projet d'aménagement intègre également la restitution de places de stationnement : environ 13 places côté Sud entre l'ouvrage et le carrefour C0, et une place pour autocar côté Nord entre le carrefour T9 et l'accès à la gare routière de Serris.

Sur le boulevard circulaire, le site propre du TCSP EVE devrait être mutualisé avec d'autres lignes de bus afin notamment de favoriser leur accès à la gare routière de Serris. L'aménagement proposé permettra en effet un accès vers/depuis le site propre en lien avec la gare routière de Serris.

Station(s)

Aucune station n'est envisagée sur cette sous-séquence, l'arrêt du TCSP « Val d'Europe » ayant été décidé d'être implanté en amont du carrefour T9 sur le cours de la Gondoire (cf. *partie 3.10 Variantes étudiées*).

Chemins modes actifs (piétons / cycles)

La continuité cyclable est assurée le long du tracé du TCSP EVE via la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle continue sur trottoir côté Nord de cet axe, à l'instar de l'aménagement cyclable actuel.

En raison des contraintes de place liées à l'ouvrage de franchissement des voies du RER, il a été fait le choix de conserver le principe d'aménagement actuellement mis en œuvre en offrant un cheminement piétons côté Sud et un aménagement cyclables côté Nord. En complément, du côté Nord, un nouvel ouvrage spécifique aux réseaux sera mis en œuvre et permettra également la mise en œuvre d'un cheminement piétons complémentaire pour franchir le RER A, tout en évitant les conflits entre cheminements piétons et vélos.

Les aménagements cyclables se connecteront à ceux projetés sur le cours de la Gondoire (double piste bidirectionnelle), et à ceux notamment de l'avenue Hergé après le franchissement du carrefour C0.

De part et d'autre de la voirie seront également positionnés des trottoirs, d'une largeur comprise entre environ 3,30 m et 4m au Sud, et entre 5,60 m et 6,6m au Nord du boulevard hors ouvrages, et de 2,40m au Sud et 4m au Nord au niveau des ouvrages des franchissements du RER A.

Ouvrage(s) d'art

Un ouvrage d'art existant sera réutilisé dans le cadre du projet de TCSP EVE sur cette sous-séquence. Il s'agit du pont routier bd circulaire existant, franchissant le RER A (OA1), dont le terre-plein central accueillant à l'heure actuelle des réseaux, sera modifié pour accueillir la plateforme du TCSP. Les dimensions et la structure de l'ouvrage permettent l'insertion du TCSP EVE en axial. Néanmoins, la réutilisation de cet ouvrage nécessite la déviation des réseaux présents dans le terre-plein central afin d'y implanter le site propre.

Un nouvel ouvrage spécifique aux réseaux sera donc à mettre en œuvre côté Nord de l'ouvrage (OA1bis) pour le passage spécifique des réseaux à créer à proximité de l'OA1. Ce nouvel ouvrage accueillera également des circulations piétonnes.



Figure 117 : Perspective du boulevard circulaire et du carrefour C0 réaménagés dans le cadre du projet de TCSP EVE - Situation projetée (image non contractuelle)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

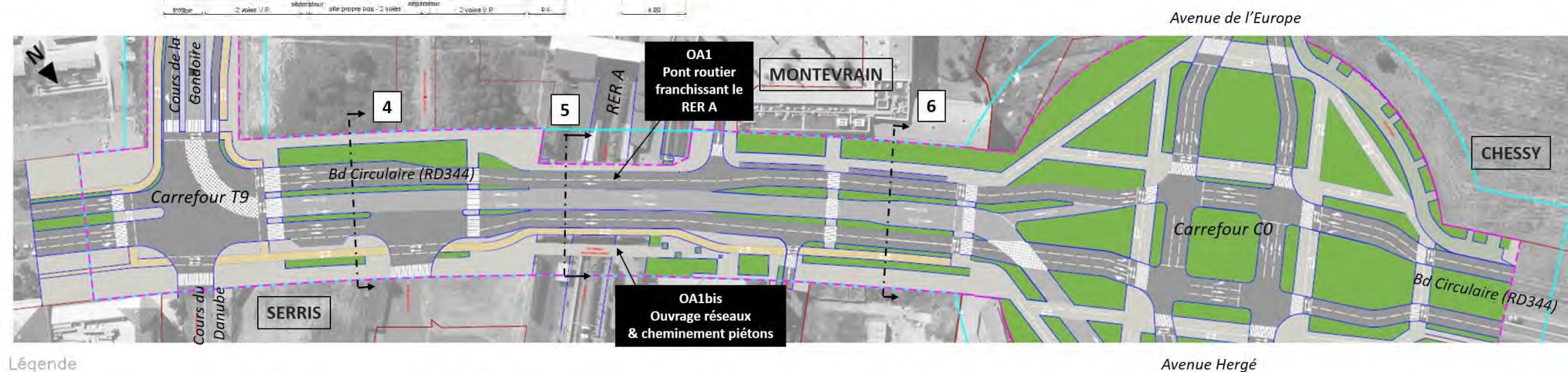
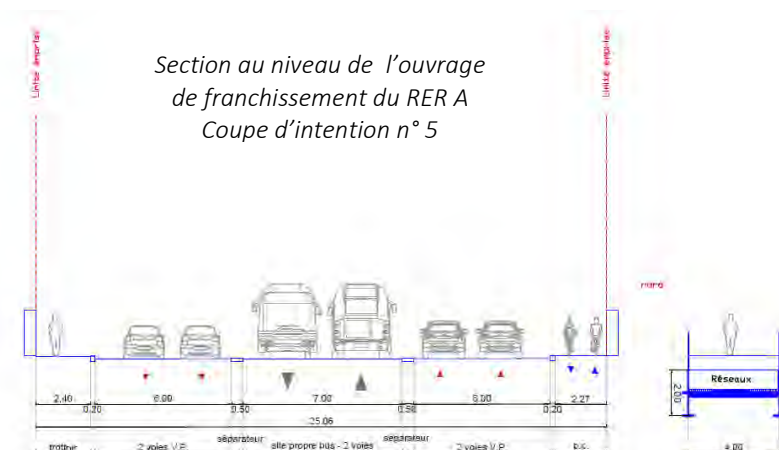
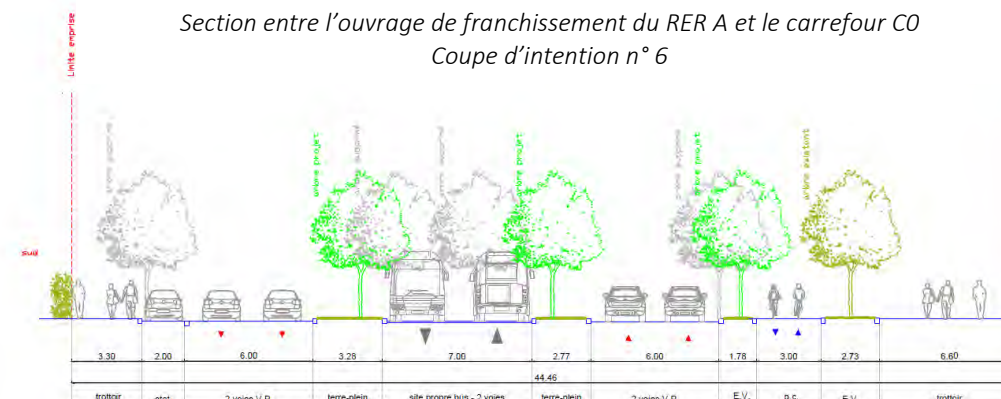
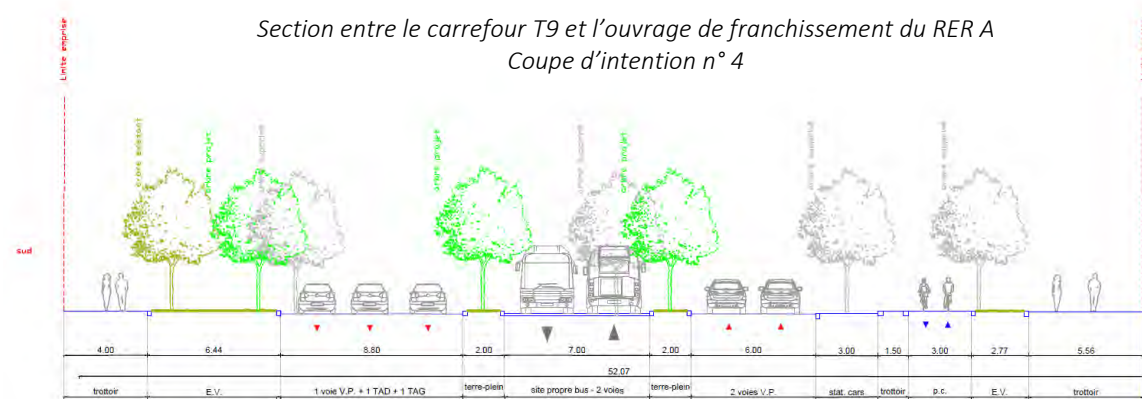


Figure 118 : Sous-séquence 1.2 - Insertion sur le boulevard circulaire (RD344) – Plan d'intention, et coupes d'intention projetées
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.4.3. Sous-séquence 1.3 - Insertion au niveau du carrefour C0 (bd circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe)

Environ 145m / Insertion du site propre déporté par rapport au carrefour à îlot central / Aucune station / Aucun ouvrage

Le carrefour C0 (intersection bd circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe) est actuellement un giratoire de grande envergure ne permettant l'insertion d'un TCSP en l'état pour se conformer aux recommandations du CEREMA.

Le choix de revoir la géométrie du giratoire actuel en carrefour à feux a été dirigé par :

- la sécurité de l'aménagement, au regard de l'accidentologie recensée pour les configurations de type carrefours giratoires ou ronds-points à feux traversés par un tramway, deux à trois fois supérieure à celle des autres types de carrefours (source : STRMTG) ;
- la nécessité d'homogénéiser le traitement des carrefours sur l'axe du TCSP EVE ;
- la possibilité de gérer tous les modes : VP, TC, vélos et piétons (sécurisation des traversées piétonnes, modes piétons et vélos non gérés dans le cas d'un giratoire) ;
- la possibilité de contrôler les flux afin d'éviter tout risque de perturbation sur la plateforme du TCSP (gestion de toutes les branches des carrefours).

L'aménagement proposé pour le carrefour C0 dans le cadre du projet de TCSP EVE, présenté sur les illustrations ci-contre, est sa transformation en un carrefour à îlot central (de 25m de côté), avec le site propre du TCSP EVE déporté (« extrait ») du carrefour afin d'en optimiser les réserves de capacité, et en tirant partie de la grande dimension du giratoire actuel.

Le site propre se trouvera ainsi déconnecté du carrefour C0 ne croisant qu'un seul sens de circulation d'autres véhicules sur les deux branches traversées. Cette solution est envisageable avec gestion de sas entre les traversées de TCSP et le cœur du carrefour.

Des voies d'insertion pour les autres lignes de bus empruntant la circulation générale et venant de l'Ouest ou du Sud, seront également aménagées au niveau de ce carrefour.

Les circulations actives au niveau du carrefour, larges de 5 à 7m permettent de séparer les flux piétons, cycles tout en évitant de multiplier les cheminements, et ainsi de perturber la lecture de cet espace. Par ailleurs les maillages proposés pour ces cheminements au sein du carrefour permettront de proposer des trajectoires directes pour les modes actifs.

Enfin les abords du carrefour, ainsi que les îlots séparateurs peuvent être largement végétalisés, et ainsi conférer à ce lieu un caractère d'espace public urbain davantage qualitatif qu'un « simple giratoire ».

Légende

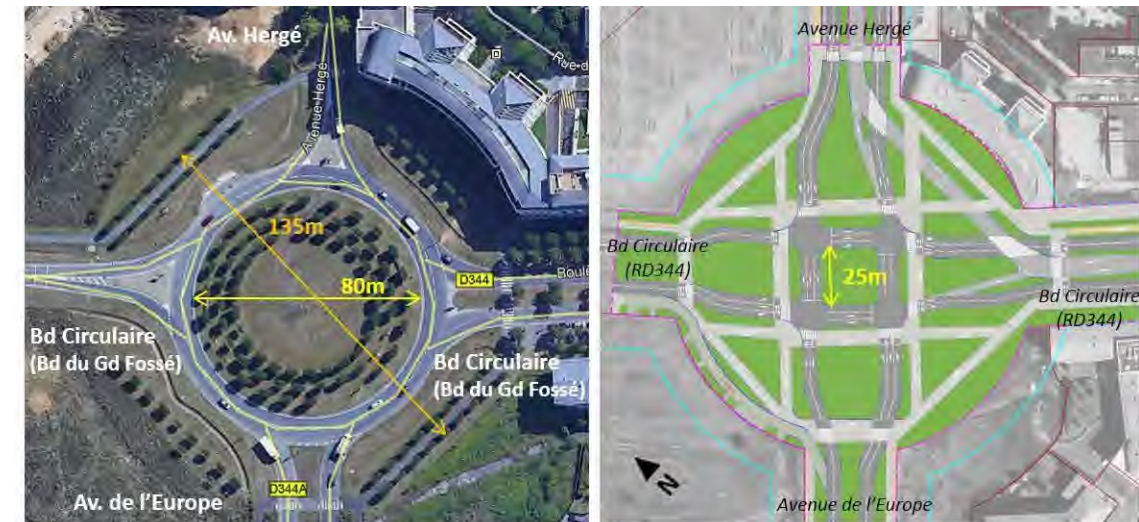


Figure 119 : Reconfiguration du carrefour C0 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

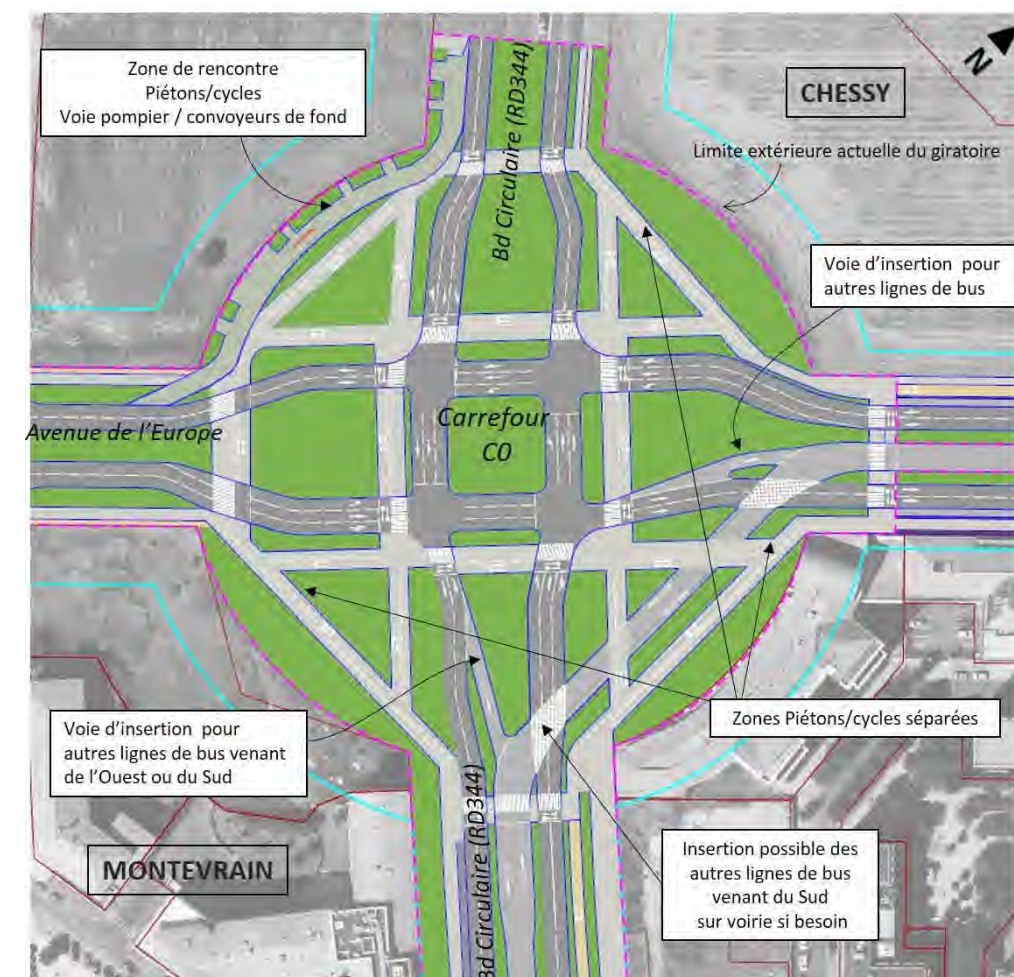


Figure 120 : Sous-séquence 1.3 - Insertion au niveau du carrefour C0 - Plan d'intention

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.5. Secteur 2 « Intraring »

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur :

- Rue Morris et son prolongement / Avenue Séramy et carrefour KO : prise en charge par le projet de TCSP de l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade ») ;
- Secteur du pôle de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy : seuls les quais des arrêts du TCSP EVE, ainsi que l'aménagement proposé d'une consigne vélos sécurisée (services « Parking Vélos ») au sein de la gare routière de Chessy Sud, seront pris en charge par le projet de TCSP EVE, le reste des aménagements étant pris en charge et financé dans le cadre du projet de pôle ;
- Avenue Hergé et Avenue Schuman : prise en charge par le projet de TCSP uniquement du périmètre le périmètre « GLO » seul (correspondant à la plateforme du site propre et les bordures du site propre, à la reprise de carrefours et à création des stations du TCSP EVE). Le reste des aménagements présentés est supposé soit pré-existant, soit pris en charge par les aménageurs des projets urbains ou de doublement de la voirie.

NOTA IMPORTANT : les propositions présentées dans ce cas de figure ne sont que des suggestions à ce stade, et devront être l'objet d'un travail partenarial avec les partenaires concernés, et en particulier avec l'aménageur EPAMarne/EPAFrance et EURODISNEY SAS, en charge de l'aménagement des abords du site propre du TCSP EVE.

Le tracé du TCSP EVE s'insère dans le secteur « Intraring » délimité à ses deux extrémités par le boulevard circulaire (RD344), sur l'avenue Hergé, la rue Morris et son prolongement, la gare routière Chessy Sud et l'avenue Séramy (au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes »), le carrefour KO (intersection av. Séramy / av. Hergé / av. Schuman), et l'avenue Schuman.

Dans cette séquence longue d'environ 3 960m, l'insertion de la plateforme du TCSP est principalement axiale, mais comporte également une section en voie mixte (partagée avec d'autres types de circulations, restreintes – hors circulation générale), et une section s'insérant au sein de la gare routière de Chessy Sud.

Le tracé comporte 4 stations (dont 3 « doubles », i.e. permettant également l'accueil simultané d'autres lignes de bus, la dernière étant localisée au sein de la gare routière de Chessy Sud), et 3 ouvrages d'art (pont Morris existant, et nouveaux ponts routiers de franchissement de la Marina Disney et du boulevard du Parc à créer).

La station « Ariane » permettra notamment de développer l'intermodalité de la ligne de TCSP EVE avec la gare du RER A du Val d'Europe, ainsi que la gare routière de Serris. La station « Gare de Marne-la-Vallée – Chessy » permettra quant à elle une interconnexion avec la gare RER A et le TGV de Marne-La-Vallée – Chessy, ainsi qu'avec les autres lignes de bus du pôle (en particulier celles desservant la gare routière Sud de Chessy).

L'avenue Hergé et l'avenue Schuman font l'objet de projets de doublement de leur voirie portés par l'EPAMarne/EPAFrance, dans lesquels le projet de TCSP EVE devra s'inscrire, l'horizon de mise en service de ces doublements étant antérieur à celui du projet de TCSP EVE (une section sur l'avenue Schuman est déjà réalisée par ailleurs). Des emprises sont d'ores et déjà réservées dans le cadre de ces projets de doublement en vue de l'insertion du site propre du TCSP EVE.

L'aménagement proposé dans le cadre du TCSP EVE prévoit le réaménagement des carrefours giratoires présents sur le tracé, en carrefour en croix gérés par des feux, induisant la réduction des emprises de ces carrefours. Il s'agit notamment sur ce secteur des carrefours KO (intersection avenue Séramy / avenue Hergé / avenue Schuman), H1 (intersection avenue Schuman / avenue Goscinny – Jules Vernes), et G (intersection avenue Schuman / boulevard circulaire).

La continuité cyclable est assurée via la mise en œuvre de pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles sur trottoir selon la sous-séquence. A noter que sur ce secteur, les aménagements cyclables ne suivront pas l'itinéraire du site propre sur l'une des sous-séquences proposées, afin de relier le pôle de Marne-la-Vallée Chessy Sud via des aménagements déjà projetés par l'aménageur EPAMarne / EPAFrance dans le cadre d'aménagements cyclables du Val d'Europe. Plus généralement au sein du secteur dit « du Triangle de Bellesmes » les aménagements cyclables seront définis dans le cadre de l'étude de programmation en cours de ce secteur spécifique.

Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») seront positionnés à proximité de chacune des stations du TCSP afin de favoriser le rabattement cyclable à ces stations depuis les futurs quartiers environnants.

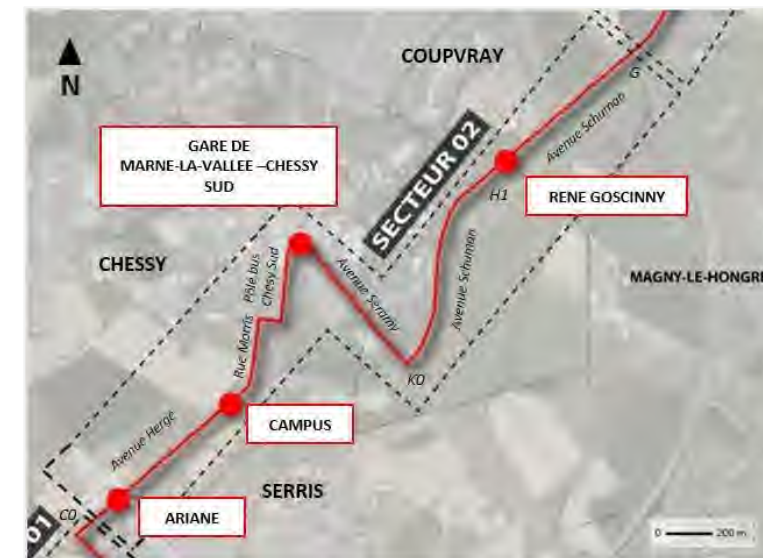


Figure 121 : Secteur 2 « Intraring »

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Le secteur 2 a été divisé en quatre sous-séquences homogènes en termes d'aménagement :

- Sous-séquence 2.1 : avenue Hergé ;
- Sous-séquence 2.2 : rue Morris et son prolongement ;
- Sous-séquence 2.3 : secteur dit du « Triangle de Bellesmes » (gare routière Chessy Sud, avenue Séramy, carrefour KO – intersection av. Séramy / av. Hergé / av. Schuman) ;
- Sous-séquence 2.4 : avenue Schuman.

3.5.1. Sous-séquence 2.1 - Insertion sur l'avenue Hergé

Environ 920m / Insertion du site propre en axial / 2 stations / Aucun ouvrage

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur, avec pour l'avenue Hergé, prise en charge par le projet de TCSP uniquement du périmètre le périmètre « GLO » seul (correspondant à la plateforme du site propre et les bordures du site propre, à la reprise de carrefours et à création des stations du TCSP EVE). Le reste des aménagements présenté est supposé soit pré-existant, soit pris en charge par les aménageurs des projets urbains ou de doublement de la voirie.

NOTA IMPORTANT : les propositions présentées dans ce cas de figure ne sont que des suggestions à ce stade, et devront fait l'objet d'un travail partenarial avec les partenaires concernés, et en particulier avec l'aménageur EPAMarne/EPAFrance et EURODISNEY SAS, en charge de l'aménagement des abords du site propre du TCSP EVE.

Insertion du site propre

L'insertion de la plateforme du site propre du TCSP EVE est proposée sur l'avenue Hergé en axial, de manière homogène le long de l'axe, avec deux voies de part et d'autre du site propre pour la circulation générale (2*2), en accord avec les aménagements portés par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance sur l'avenue Hergé dans le cadre du doublement de cette voirie.

La plateforme du TCSP EVE doit en effet s'inscrire au sein d'emprises réservées dans le cadre du projet de doublement de l'avenue Hergé (emprises réservées de 7m de large - emprise totale de l'aménagement prévu par EPAMarne/EPAFrance de 40m de large en lien avec l'aménagement de la ZAC des Studios et des Congrès et de la ZAC du Centre Urbain du Val d'Europe). A noter que le doublement de la voirie est prévu côté Nord de l'emprise actuelle.

L'insertion tient également compte des futurs carrefours créés dans le cadre de l'aménagement des ZAC.

L'insertion axiale proposée permet l'insertion de terre-pleins entre le site propre et les voies de circulations, pouvant accueillir les stations du TCSP EVE, des refuges pour les piétons, ou un traitement paysager (alignements d'arbres, strate végétale basse), et de constituer une réserve pour les voies de mouvements directionnels de tourne-à-gauche que l'aménageur souhaite mettre en œuvre au niveau du carrefour avec la « rue du Bois de Paris » (NOTA : *dénomination de cette dernière voirie non encore arrêtée*).

Pour rappel, le projet d'aménagement du terre-plein central (hors station), de la chaussée et des accotements sera élaboré dans le cadre du projet de doublement de l'avenue Hergé, et non du projet de TCSP EVE. Il est à préciser également que l'aménagement de voies dédiées pour les mouvements directionnels de tourne-à-gauche pourrait être envisagé de façon plus globale pour l'ensemble des carrefours de l'avenue Hergé dans le cadre des études de circulation qui doivent être réalisées par EPAMarne/EPAFrance. Le cas échéant, cette configuration sera prise en compte par le projet de TCSP EVE, en particulier dans le cadre de l'aménagement de la station « Ariane », avec, dans ce cas de figure, une station devant être implantée de part et d'autre du carrefour avec la rue d'Ariane (« station à quais décalés » – illustration en page suivante).

¹³ Ou station implantée de part et d'autre du carrefour avec la rue d'Ariane - « station à quais décalés », dans le cas de figure où des voies dédiées aux mouvements directionnels de tourne-à-gauche seraient à insérer au niveau de ce carrefour.

En termes d'aménagement, la possibilité de mise en œuvre de plateaux piétons au niveau des carrefours pourra être étudiée au cours des études ultérieures d'Avant-Projet (AVP).

Il est également prévu par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance, la mise en œuvre d'une bande alternant stationnements et alignement d'arbres de chaque côté de l'avenue, et pour la partie Nord-Est de l'avenue la mise en œuvre d'emplacement de dépose-minute en lien avec le futur site « Campus ».

Sur l'avenue Hergé, le site propre du TCSP EVE pourrait être mutualisé avec d'autres lignes de bus.

Station(s)

Deux stations seront implantées sur cet axe. Celles-ci seront « doubles » permettant également l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre en complément du TCSP EVE :

- une station « Ariane », avec des quais en vis-à-vis, localisée côté Sud du carrefour avec la rue d'Ariane¹³, permettant la desserte de la ZAC des Studios et des Congrès et de la ZAC du Centre Urbain du Val d'Europe, et une possible connexion avec le RER A (gare de Val d'Europe – Serris à environ 280m) ;
- une station « Campus » de part et d'autre du carrefour avec la future « rue du Bois de Paris » (NOTA : *dénomination de cette dernière voirie non encore arrêtée*), permettant la desserte de la ZAC des Studios et des Congrès et de la ZAC du Centre Urbain du Val d'Europe - notamment du futur Campus côté Nord-Est de l'avenue Hergé). Cette station présente la particularité de proposer des quais dissociés de part et d'autre du carrefour, afin de permettre l'insertion de voies de mouvements directionnels de tourne-à-gauche à la demande de l'aménageur EPAMarne/EPAFrance pour ce carrefour spécifique.

Cheminements modes actifs (piétons / cycles)

Dans la continuité des aménagements cyclables le long du tracé du TCSP EVE, l'aménageur EPAMarne/EPAFrance, prévoit la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle continue sur trottoir côté Ouest de l'avenue qui se connectera à l'aménagement cyclable également programmé par l'EPAMarne/EPAFrance au niveau de l'ouvrage le plus au Nord de franchissement des voies ferroviaires et RER, et de poursuivre sur le reste de l'avenue Hergé.

Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») de type arceaux (6 arceaux – 12 places) seront positionnés à proximité de chacune des deux stations « Ariane » et « Campus », afin de favoriser le rabattement cyclable à ces stations depuis les futurs quartiers environnants.

De part et d'autre de la voirie, l'aménageur EPAMarne/EPAFrance prévoit également le positionnement de trottoirs, de 2m de large côté Ouest, et de 3m de large côté Est en moyenne (ces espaces seront élargis à l'approche du carrefour avec la « rue du Bois de Paris » en lien la nécessité de réduire les espaces de stationnements / espaces vert du fait de l'insertion de la station « Campus ».

Ouvrage(s) d'art

Aucun ouvrage d'art n'est présent sur cette sous-séquence.

Station « Ariane » - quais en vis-à-vis



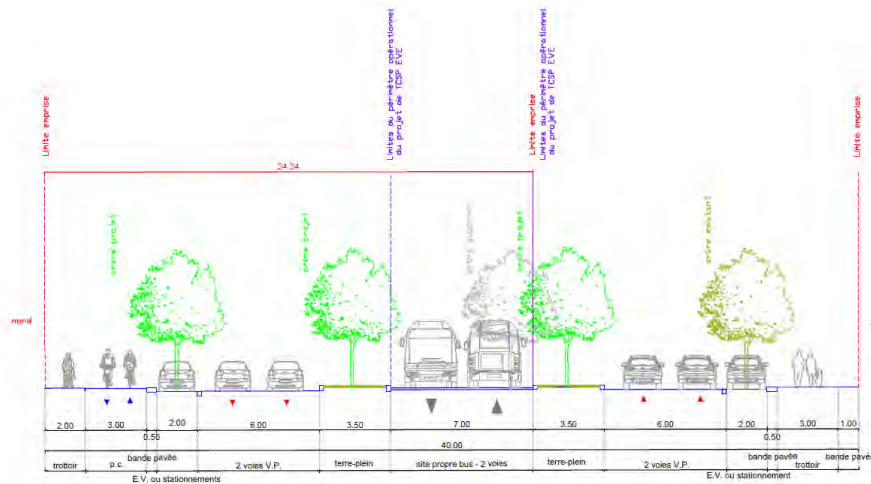
Variante station « Ariane » - quais implantés de part et d'autre du carrefour avec la rue d'Ariane, permettant l'insertion de voies dédiées aux mouvements directionnels de tourne-à-gauche au niveau de ce carrefour le cas échéant



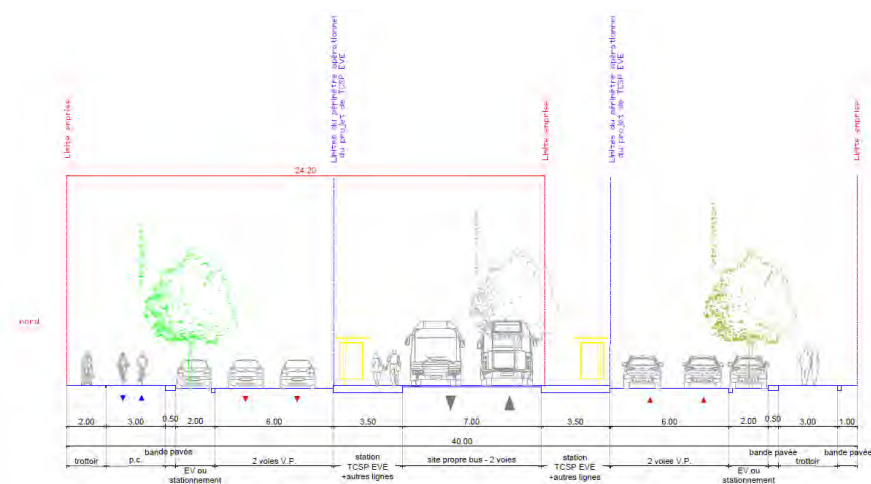
Figure 122 : Sous-séquence 2.1 - Insertion sur l'avenue Hergé – Vues perspectives au niveau de la future station du TCSP EVE « Ariane » (images non contractuelles)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

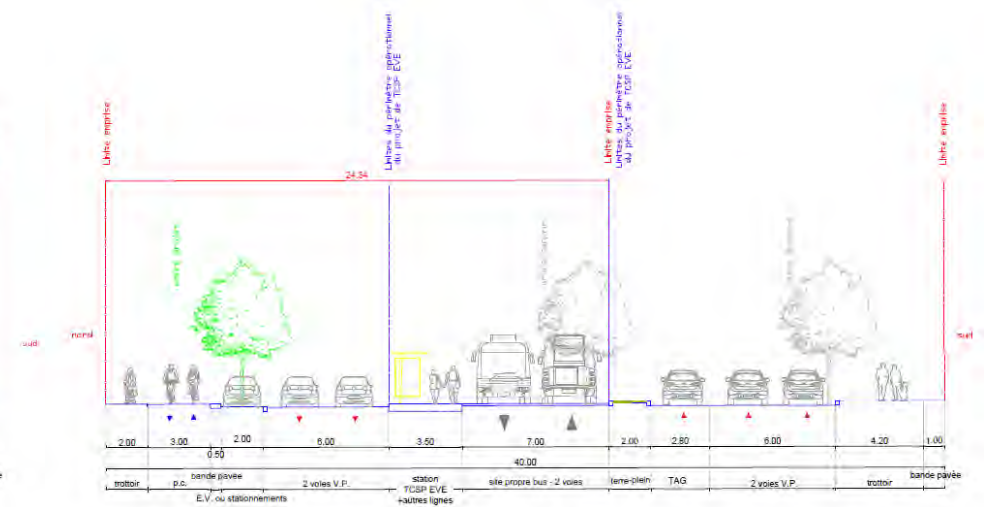
En section courante
Coupe d'intention n° 8



En station – quais en vis-à-vis (« Ariane »)
Coupe d'intention n° 7



En station – quais dissociés de part et d'autre du carrefour
 (« Campus ») - Coupe d'intention n° 8bis



NB : Coupes d'intention, le projet d'aménagement du terre-plein central (hors station), de la chaussée et des accotements sera élaboré dans le cadre du projet de doublement de l'avenue Hergé, seule la section comprise entre les limites de couleur violette sera prise en charge par le projet de TCSP EVE.



Figure 123 : Sous-séquence 2.1 - Insertion sur l'avenue Hergé / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.5.2. Sous-séquence 2.2 – Insertion au niveau de la rue Morris et de son prolongement

Environ 350m / Insertion du site propre en site mixte avec d'autres circulations / Aucune station / 1 ouvrage existant Pont Morris

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur, avec pour celle constituée de la rue Morris et de son prolongement, la prise en charge par le projet de TCSP de l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade »).

NOTA IMPORTANT : les sous-séquences relatives à l'insertion du TCSP EVE dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes », s'inscrivent dans un périmètre d'études urbaines sous maîtrise d'ouvrage EPAFRANCE en lien avec la société EURODISNEY SAS et les collectivités.

Insertion du site propre

Le site propre du TCSP EVE bifurque en direction du Nord avant l'ouvrage de franchissement des voies ferroviaires RER, pour rejoindre la rue Morris actuelle élargie. Cette dernière sera exploitée en voie mixte partagée avec d'autres circulations très restreintes (voie interdite à la circulation générale), limitées aux seuls accès livraisons et accès backstage/VIP Disneyland Paris, livraisons pôle gare RATP/SNCF, et pour l'accès au poste de redressement RATP (usage très périodique et très limité).

Le projet de TCSP EVE prévoit ainsi le prolongement de la rue Morris actuelle en direction du Sud, et la création d'un débouché connecté avec l'avenue Hergé à proximité de l'ouvrage franchissant le faisceau des voies ferroviaires et RER. Cette section sera en site propre pour le TCSP EVE.

Cette configuration induit la mise en œuvre d'un demi-carrefour à feux supplémentaire (un seul sens de circulation des autres véhicules sur l'avenue Hergé concerné), pour les véhicules en provenance de l'ouvrage routier de l'avenue Hergé et en direction du carrefour CO (cf. illustration de l'insertion proposée en page suivante).

Le site propre emprunte ensuite l'ouvrage existant (pont routier) du pont Morris pour rejoindre la gare routière de Chessy Sud.

Station(s)

Aucune station n'est envisagée sur cette sous-séquence.

Cheminements modes actifs (piétons / cycles)

Le projet de TCSP EVE ne prévoit pas d'aménagement de cheminements modes actifs (piétons / cycles) spécifiquement implantés directement le long du tracé du TCSP EVE pour cette sous-séquence particulière.

Les différentes raisons qui ont conduit à cette proposition sont les suivantes :

- en terme de fonctionnalité la rue Morris a pour vocation d'être une voie dédiée exclusivement à la logistique et au passage des bus, et interdite à la circulation générale ;
- les emprises disponibles au débouché Ouest du pont Morris induisent des girations potentiellement complexes en termes de croisement de deux véhicules simultanément, et ne permettent pas de sauvegarder un emplacement dédié à des aménagements cyclables ou piétons de manière sécuritaire en dehors des rayons de giration attendus ;

- le programme d'aménagements cyclables porté par l'EPAMARNE / EPAFRANCE au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » (cf. illustration ci-après), prévoit la mise en œuvre d'aménagements sur l'avenue Hergé, la nouvelle rue de la Planchette, et l'avenue Séramy, permettant de réaliser la liaison entre l'avenue Hergé et le secteur Sud du pôle de Marne-la-Vallée – Chessy, de manière quasi équivalente en terme de parcours.

La piste cyclable bidirectionnelle prévue sur la partie Nord-Est de l'avenue Hergé se connectera ainsi à l'aménagement cyclable programmé au niveau de l'ouvrage de franchissement des voies ferroviaires et RER le plus au Nord, et se poursuivra soit sur le reste de l'avenue Hergé, soit permettra d'emprunter les futurs aménagements cyclables mis en œuvre au niveau de la rue de la Planchette afin de rejoindre le secteur Sud du pôle de Marne-la-Vallée – Chessy.

Plus généralement au sein du secteur dit « du Triangle de Bellesmes » les aménagements cyclables seront définis dans le cadre de l'étude de programmation en cours de ce secteur spécifique.

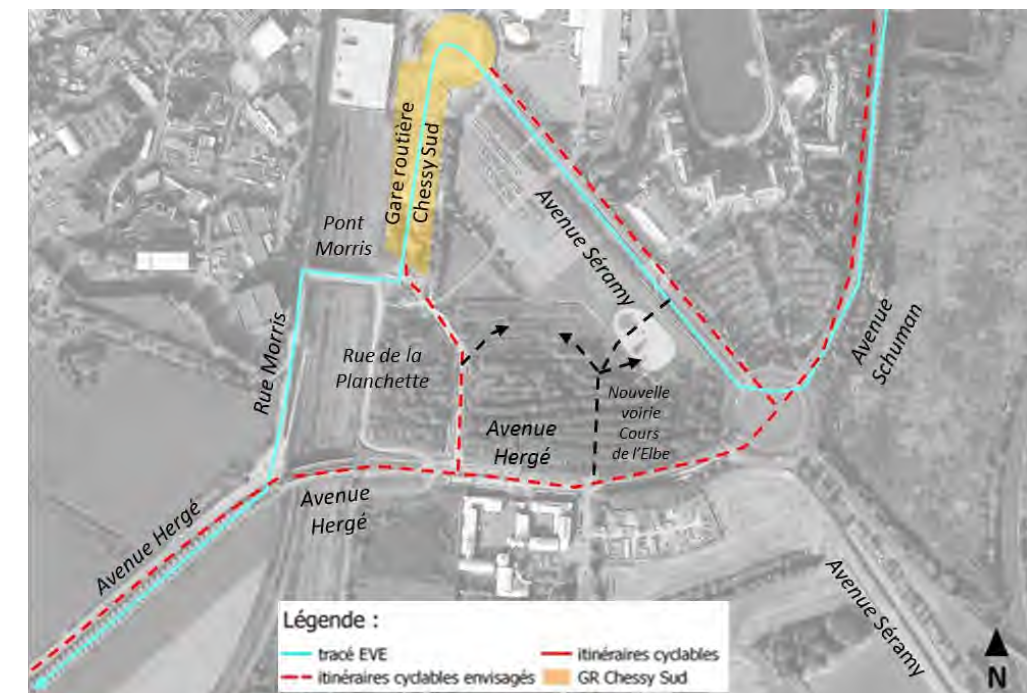


Figure 124 : Itinéraires cyclables existants ou projetés par EPAMARNE / EPAFRANCE au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes »

De même, concernant les cheminements piétons, du fait de la vocation fonctionnelle souhaitée pour la rue Morris (interdite à la circulation générale) et des difficultés de sécurisation des cheminements évoqués précédemment pour les vélos, il est également privilégié un cheminement piéton via les infrastructures existantes, et/ou en devenir, de l'avenue Hergé (doublement de voirie également prévu sur la section après l'ouvrage de franchissement des voies ferroviaires et du RER A), et de la rue de la Planchette (deuxième phase d'aménagement programmée).

Ouvrage(s) d'art

L'ouvrage existant du Pont Morris sera réutilisé pour le passage du TCSP EVE et des autres circulations (site banalisé - circulation mixte mais autres circulations limitées : autres lignes bus éventuelles, livraisons et accès backstage/VIP Disney, livraisons pôle gare RATP/SNCF, et accès au poste de redressement RATP). Déjà dimensionné pour un type d'usage similaire, cet ouvrage ne nécessite pas de reprises.

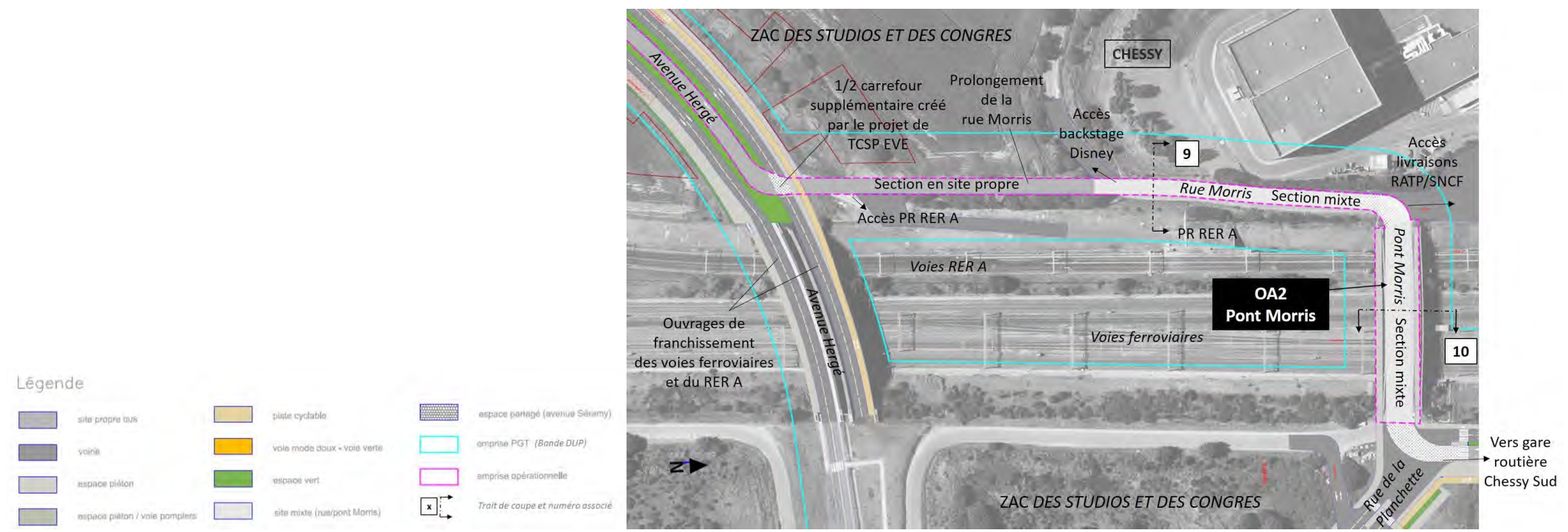
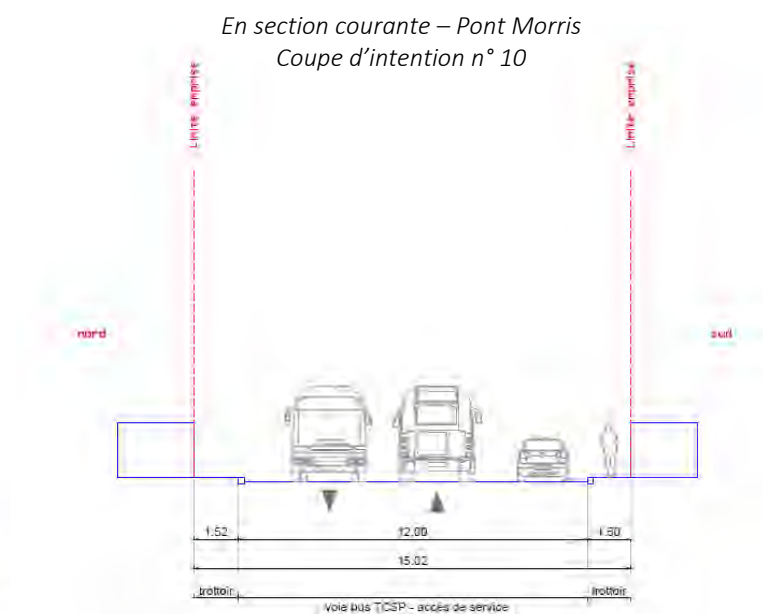


Figure 125 : Sous-séquence 2.2 – Insertion au niveau de la rue Morris et de son prolongement / Plan d'intention et coupes d'intention projetées

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.5.3. Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » (gare routière de Chessy Sud, avenue Séramy et carrefour K0)

Environ 1 090m / Insertion au sein de la gare routière de Chessy Sud - axiale – déportée par rapport au carrefour / 1 station / Aucun ouvrage

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur :

- Avenue Séramy et carrefour K0 : prise en charge par le projet de TCSP de l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade ») ;
- Secteur du pôle de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy : seuls les quais des arrêts du TCSP EVE, ainsi que l'aménagement proposé d'une consigne vélos sécurisée (services « Parking Vélos ») au sein de la gare routière de Chessy Sud, seront pris en charge par le projet de TCSP EVE, le reste des aménagements étant pris en charge et financé dans le cadre du projet de pôle.

NOTA IMPORTANT : les sous-séquences relatives à l'insertion du TCSP EVE dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes », s'inscrivent dans un périmètre d'études urbaines sous maîtrise d'ouvrage EPAFrance en lien avec la société EURODISNEY SAS et les collectivités.

Pour cette sous-séquence, le TCSP EVE s'insère dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes », via la gare routière du pôle gare de Chessy Sud, puis via l'avenue Paul Séramy.

Les arrêts du TCSP EVE au niveau du pôle de « Marne-La-Vallée – Chessy » permettront l'intermodalité avec la gare RER A et le TGV de Marne-La-Vallée – Chessy, ainsi qu'avec les autres lignes de bus du pôle (en particulier celles desservant la gare routière Sud de Chessy).

Le secteur dit du « Triangle de Bellesmes » fait l'objet d'un projet d'aménagement global, porté par l'EPAFrance, en lien avec la société EURODISNEY SAS.

Le projet prévoit ainsi les éléments de programme suivants, illustrés sur la carte ci-après :

- Projets urbains :
 - Centre évènementiel (horizon 2024) – env. 23 000 m² de surface de plancher
 - Évènement en soirée 8 000 personnes (jusqu'à 15 000 personnes sur évènements exceptionnels) ;
 - Conférence en journée (3 000 pers.) + évènement la même soirée (4 000 pers.) ;
 - Extension Disney Village
 - Futur Hôtel (secteur Nord) ;
 - 30 000 m² de bureaux / hôtel (secteur Sud).



Figure 126 : Plan masse indicatif du projet d'aménagement global du Triangle de Bellesmes à terme (SOURCE : EPARMARNE/EPAFRANCE, MAI 2020)

- Sur l'ensemble du secteur dit du « Triangle de Bellesmes », 2 700 places de stationnement complémentaires à l'offre existante (parking Indigo, parkings des hôtels) - programme mai 2020 (cf. détail en partie 4.3.3.5. *Développement de l'offre de stationnement à venir*) :
 - Offre de stationnement publique :
 - 700-750 places pour la desserte du pôle gare côté Sud - hypothèse non confirmée (l'opportunité et la faisabilité technique et financière restant à étudier à ce stade) ;
 - Offre de stationnement privée :
 - 1 100 places pour la desserte du futur centre événementiel (900 places en aérien, et 200 places complémentaires dans l'emprise du centre événementiel) - côté Sud de l'avenue Séramy ;
 - 1 000 places en lien avec le futur hôtel – côté Nord de l'avenue Séramy ;
 - 300 places en lien avec la future Extension du Disney Village – côté Nord de l'avenue Séramy.
 - 700 places à destination des usagers des bureaux voisins (Cast Member) – le long des voies ferroviaires ;

avec en parallèle la suppression du parking Venturi 2 d'une capacité de 1 100 places - le long de l'avenue Séramy, situé sur l'emprise du futur centre événementiel ;

Ainsi que des offres de stationnements complémentaires privées dédiées aux futurs lots de bureaux dans ce secteur.

- Evolution de la voirie :
 - Création de nouvelles voiries en complément de la rue de la Planchette (mise en œuvre dans sa première phase courant 2019).
- Aménagements transport :
 - Aménagement de la gare routière (GR) Sud de Chessy (Phase 1 juin 2019) Evolutivité de l'équipement (Phase 2 - Phase 3) prévue pour accompagner le développement urbain du territoire ;
 - Accès Sud RER A (juin 2019) ;
 - Nouvel accès Sud au bâtiment TGV ;
 - TCSP EVE.

A noter néanmoins que la programmation future n'est pas encore, à ce jour, stabilisée, et pourra donc être amenée à évoluer.



Figure 127 : Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » / Plan d'intention (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

A ce stade des réflexions, l'EPAFrance en lien avec les acteurs locaux prévoit une nouvelle organisation du maillage viaire, pouvant selon les résultats des réflexions menées, mener à une évolution de l'insertion du TCSP EVE dans ce secteur, ainsi que de l'ensemble des lignes de bus desservant le pôle de Chessy Sud.

Le projet présenté pour cette sous-séquence, correspond à celui retenu à l'issue de la concertation et s'insère dans le schéma viaire existant, afin de sécuriser la réalisation du projet de TCSP EVE, en l'absence de données de programmation et de planning précis établi à ce jour sur le maillage viaire de ce secteur.

Ces réflexions de tracés alternatifs devront permettre de maintenir les mêmes fonctionnalités de desserte de la gare, d'intermodalité, de performance de l'exploitation et de sécurité des usagers.

Les échanges sur le projet de TCSP EVE devront se poursuivre, en lien avec l'EPAFrance, EURODISNEY SAS, les collectivités locales et les financeurs, dans les phases d'études ultérieures (AVP/PRO), afin de préciser le choix d'insertion du TCSP dans ce secteur ainsi que les périmètres respectifs, les plannings et les maîtrises d'ouvrages afférentes.

A noter que le portage foncier sur ce secteur est assuré par l'EPAFrance.

PRESENTATION DES SCENARIOS ALTERNATIFS A L'ETUDE PAR L'EPAFrance

SCENARIO VIA L'AVENUE SERAMY



SCENARIO VIA L'AVENUE HERGE ET LA RUE DE LA PLANCHETTE



SCENARIO VIA SERAMY ET NOUVELLE VOIE EST /OUEST



Figure 128 : Scénarios alternatifs à l'étude par l'EPAFrance sur le secteur dit du « Triangle de Bellesmes »
(SOURCE : EPAFRANCE, 2020)

INSERTION AU SEIN DE LA GARE ROUTIERE DE CHESSY SUD

Insertion du site propre au sein de la gare routière (aménagement hors scope projet TCSP EVE) / 1 station (arrêts TCSP EVE inséré au sein de la gare routière)

Il est prévu que le TCSP EVE s'insère au sein des aménagements prévus au niveau de la gare routière de Chessy Sud en lien avec le pôle de la gare de « Marne-la-Vallée – Chessy », dont la première phase d'aménagement a été livrée à l'été 2019 (hors périmètre opérationnel du projet de TCSP EVE).

La gare routière de Chessy Sud accueille aujourd'hui 8 lignes de bus (réseaux « PEP'S », « Grand Morin », « Express Seine-et-Marne », « Est Seine-et-Marne et Montois », « SOL'R » et « Coulommiers Brie et Morin »), ainsi que des lignes de bus destinées aux résidents ou employés des hôtels, permettant également l'interconnexion avec le RER A et la gare TGV de Marne-la-Vallée – Chessy, ainsi que les lignes de bus desservant la gare routière Nord (11 lignes des réseaux « PEP'S », « Grand Morin », et « Express Seine-et-Marne », et 2 lignes Noctilien).

Le pôle bus Sud a été développée en complément de la gare routière Nord préexistante qui arrivait à saturation, afin d'accueillir la très forte augmentation de l'offre bus attendue pour les dix prochaines années.

La gare routière Sud a été conçue avec une configuration « traversante » afin de ne pas reproduire la configuration en « impasse » de la gare routière Nord historique présentant de nombreux dysfonctionnements induits notamment par la mixité des flux (dépose minute, taxis, accès parkings, lignes de bus, ..., avec des accès et sortie uniques), et de manière évolutive, fonction de l'avancement des projets urbains et de la demande croissante.

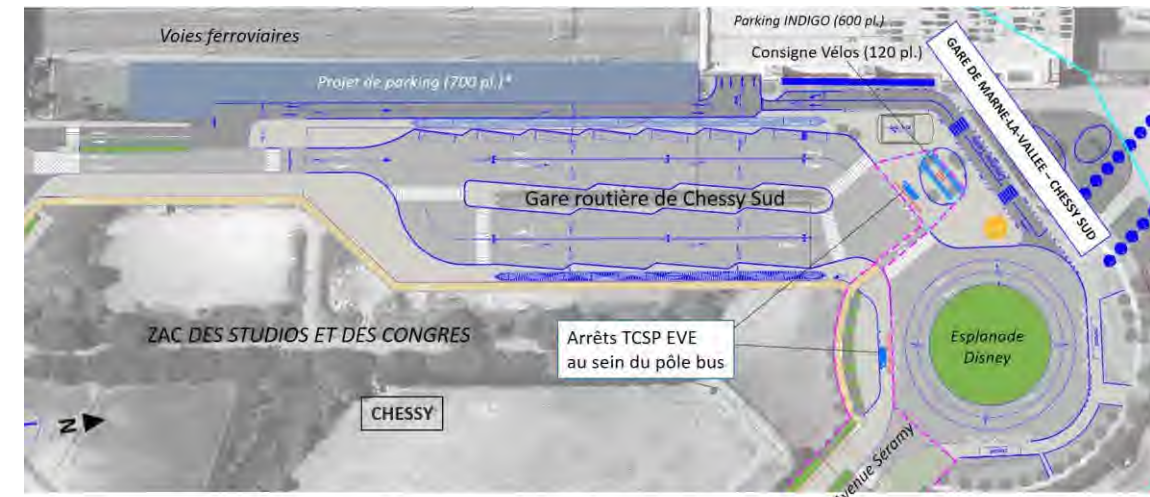
La configuration de la gare routière Sud, « traversante », permettra une souplesse d'exploitation en fonction du développement urbain et de l'offre TC (développement de l'offre et/ou de la fréquence des lignes de bus, passantes ou en terminus).

Cette configuration a été le fruit d'un long processus et d'études et d'échanges avec tous les partenaires (aménageur EPAMARNE/EPAFRANCE, EURODISNEY SAS, Val d'Europe Agglomération, commune de Chessy, SIT secteur 3 et 4 de Marne-la-Vallée, ...), en tenant compte du développement du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » et de l'arrivée d'un centre évènementiel.

Le projet de gare routière de Chessy Sud est phasé, avec une première phase mise en service mi-2019 (détails cf. *chapitre II. Diagnostic du territoire / 3. Contexte transport / 3.2. Le réseau de transports en communs actuel et projeté / 3.2.5. Les projets de transports collectifs / 3.2.5.2. Développement de la gare routière Sud de Chessy*).

A ce stade des études, deux arrêts sont destinés au TCSP EVE au sein de cette gare routière de Chessy Sud. Ceux-ci sont implantés côté Sud du giratoire marquant la fin de l'avenue Séramy côté Nord (esplanade Disney), et permettront notamment d'assurer une connexion avec les accès Sud de la gare (existants RER A, projetés gare SNCF).

En complément de l'offre de stationnements vélos prévue dans le cadre du projet de gare routière (arceaux vélos), le projet de TCSP EVE prévoit également l'aménagement d'une consigne vélos sécurisée (services « Parking Vélos ») de 120 places (aménagement intérieur à double-racks), afin de favoriser le rabattement cyclable vers le pôle.



* Hypothèse non confirmée (l'opportunité et la faisabilité technique et financière restant à étudier à ce stade)

Légende			
	site propre bus		espace partagé (avenue Séramy)
	voie		voie mode doux - voie verte
	espace piéton		espace vert
	espace piéton / voie pompiers		site mixte (rue/pont Morris)
	piste cyclable		espace partagé (avenue Séramy)
	voie mode doux - voie verte		emprise PGT (Bande DUP)
	espace vert		emprise opérationnelle
	site mixte (rue/pont Morris)		

Figure 129 : Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » / Focus gare routière de Chessy Sud à terme / Plan d'intention

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

INSERTION SUR L'AVENUE SERAMY

Insertion du site propre en axial / Aucune station / Aucun ouvrage

Insertion du site propre

Dans la continuité de l'insertion proposée sur l'avenue Hergé et de ce qui sera également proposé pour l'avenue Schuman suivante, l'insertion de la plateforme du site propre du TCSP EVE est proposée d'être réalisée en axial sur l'ensemble de l'avenue Séramy, avec :

- une voie de circulation de chaque côté entre la future « place » jusqu'au carrefour KO (intersection avenue Séramy / avenue Schuman / avenue Hergé) ;
- au niveau de la future place une position latérale Sud de la plateforme du site propre du TCSP EVE par rapport à la voie de circulation induite par la configuration proposée.

Sur la section entre la gare routière de Chessy Sud et la future place, le site propre est proposé d'être bordé côté Nord par un large espace piétons prévu pour être évolutif et servir de voie d'accès dédiée aux secours en cas de besoin.

Un large parvis est également proposé d'être aménagé au contact du futur centre événementiel côté Sud.

L'insertion axiale proposée permet également l'insertion de terre-pleins entre le site propre et les voies de circulations, ou les espaces piétons, pouvant accueillir des refuges un traitement paysager (alignements d'arbres, strate végétale basse), ou servir de refuges pour les piétons le cas échéant. L'insertion proposée permet par ailleurs de conserver les arbres d'alignement implantés de part et d'autre de l'avenue.

De plus, au vu des importants flux piétons envisagés dans ce secteur, des limitations de vitesse à 30 ou 20 Km/h sont envisagées, justifiées par un partage adapté de l'espace public, et donc des vitesses entre les différents modes.

Station(s)

Il n'est prévu aucune station sur cette sous-séquence.

Chemins modes actifs (piétons / cycles)

En termes d'aménagements cyclables, il est proposé sur l'avenue Séramy la mise en œuvre d'une piste cyclable unidirectionnelle bilatérale sur trottoir sur l'ensemble de l'axe, entre la gare et le carrefour KO (intersection avenue Séramy / avenue Schuman / avenue Hergé). Ces aménagements se connecteront au niveau du carrefour KO à la piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir envisagée côté Ouest de l'avenue Schuman.

A noter qu'il ne s'agit ici que d'une proposition fonctionnelle à ce stade des études. Plus généralement au sein du secteur dit « du Triangle de Bellesmes » les aménagements cyclables seront précisés dans le cadre de l'étude de programmation en cours de ce secteur spécifique.

Les cheminements piétons pourront s'effectuer de chaque côté de l'avenue Séramy :

- sur la section entre la future place et le carrefour KO seront implantés des trottoirs, d'une largeur de 1,50m de chaque côté de l'avenue. A noter que ces espaces piétons de largeurs inférieures à 2m resteront accessibles aux PMR, et seront joutés par une piste cyclable unidirectionnelle de 1,50m ;
- au niveau de la future place, un large parvis est proposé d'être aménagé au contact du futur centre événementiel côté Sud de l'avenue, la partie Nord sera piétonnisée sur de larges espaces piétonniers (4,5m sur l'espace bordant le site propre et plus de 8m en bordure Nord de la place) ;

- sur la section entre la future « place » mise en œuvre et la gare routière de Chessy Sud, le site propre est proposé d'être bordé côté Nord par un large espace piétons qualitatif de 10,50m de large servant également de piste cyclable unidirectionnelle de 1,5m de large côté site propre. Cet espace est prévu pour être évolutif et servir de voie d'accès dédiée aux secours en cas de besoin. Côté Sud de la plateforme du site propre, séparé de celle-ci par un terre-plein végétalisé, un espace pourra accueillir également un large espace piéton d'environ 4m de large, jouxtant la piste cyclable mise en œuvre.

Ainsi, au total l'aménagement proposé sur la section Nord-Ouest de l'avenue Séramy pourrait permettre d'offrir plus de 3 300 m² d'espace dédié aux modes actifs (piétons, vélos) - hors aménagement du centre événementiel.

L'objectif de ces aménagements largement dédiés aux circulations douces (piétons, vélos) est notamment le souhait de pacification des flux, ayant pour conséquence la suppression des voies de circulation à l'exception du site propre pour la desserte du pôle d'échanges.

Par ailleurs, une organisation des flux visant à limiter les interfaces routières sur l'avenue Séramy, ainsi que les conflits entre modes au niveau de la gare routière et de ses entrées/sorties sera nécessaire. A ce titre, un report des accès parking, livraisons, VIP sur les nouvelles voiries créées, des schémas de circulation adaptés (sens uniques) seront à consolider en lien avec l'avancement du projet urbain du Triangle de Bellesmes. Ainsi, cette nouvelle organisation viaire proposée doit permettre la pacification des flux supportés par l'avenue Séramy. L'analyse des flux prévus en termes de circulation permet d'envisager cette cohabitation de l'ensemble des modes à niveau.

Il s'agira également de pouvoir répondre aux besoins de sécurité spécifiques des lieux, avec l'objectif de garantir un niveau de sécurité et de sûreté maximal du pôle d'échanges, de l'esplanade et des parcs Disneyland Paris. La proposition d'aménagement pourra inclure les dispositifs suivants qui peuvent se cumuler en fonction des impératifs de sécurité et de sûreté aux abords de ce secteur :

- le maintien des dispositifs actuellement mis en place pour assurer un niveau de sécurité et de sûreté maximal (double protection de dispositifs anti-intrusion (bornes), barrières en accès à la gare routière, clôture de l'esplanade, contrôles / fouilles) ;
- la nouvelle organisation viaire et la pacification des flux supportés par l'avenue Séramy (circulation exclusivement dédiée au TC et aux flux Disney) proposées qui renforcent les conditions actuelles de sécurité ;
- la mise en place des jardinières utilisées pour assurer la protection de la gare routière historique (Chessy Nord) ;
- la mise en place de bornes rétractables en accès de la gare routière (accès par détection, vidéosurveillées, commandées depuis le PCC) ;
- le cas échéant, en mode dégradé, une adaptation du schéma de desserte du pôle pourra être envisagé en cas d'incidents le nécessitant.

L'insertion du TCSP EVE sur l'avenue Séramy prend ainsi part au sein d'une réflexion globale portant sur la réorganisation de la trame viaire du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » et du renforcement de la sécurité du pôle d'échanges et de l'esplanade Disney.

Ouvrage(s) d'art

Aucun ouvrage d'art n'est présent sur cette sous-séquence.

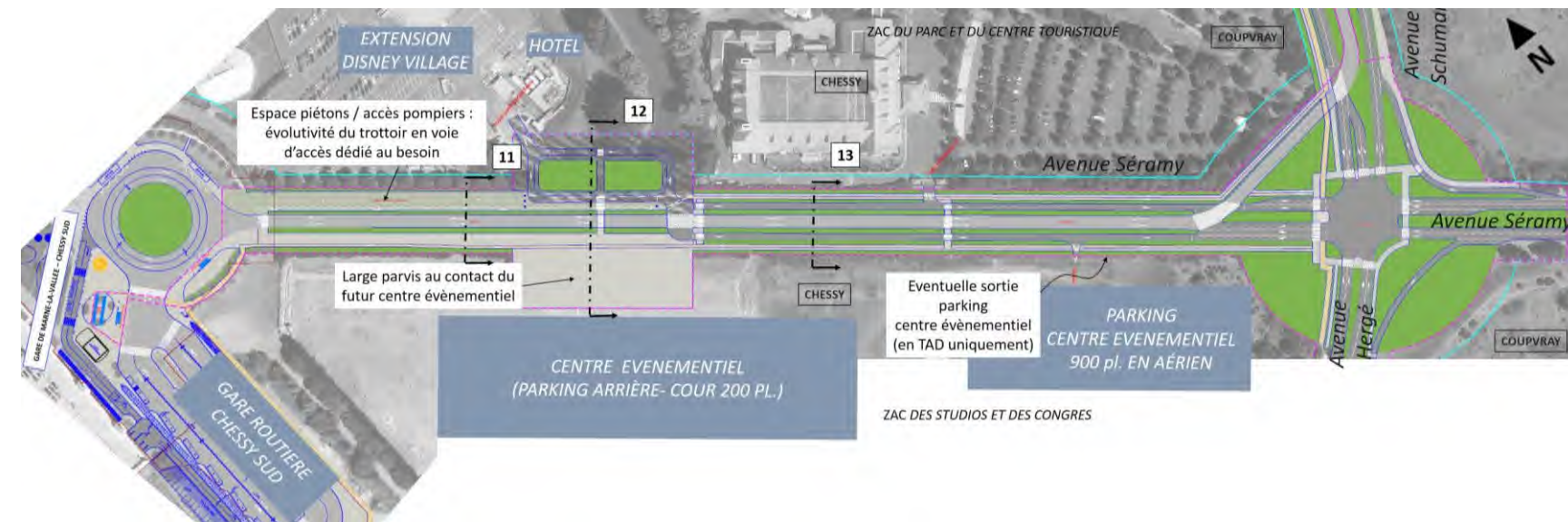
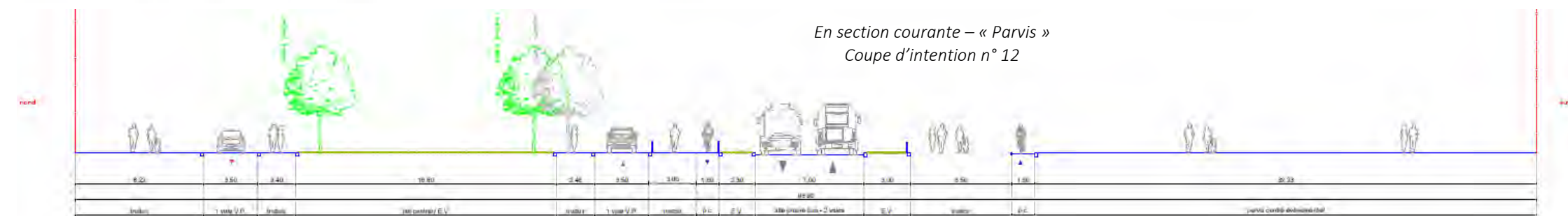
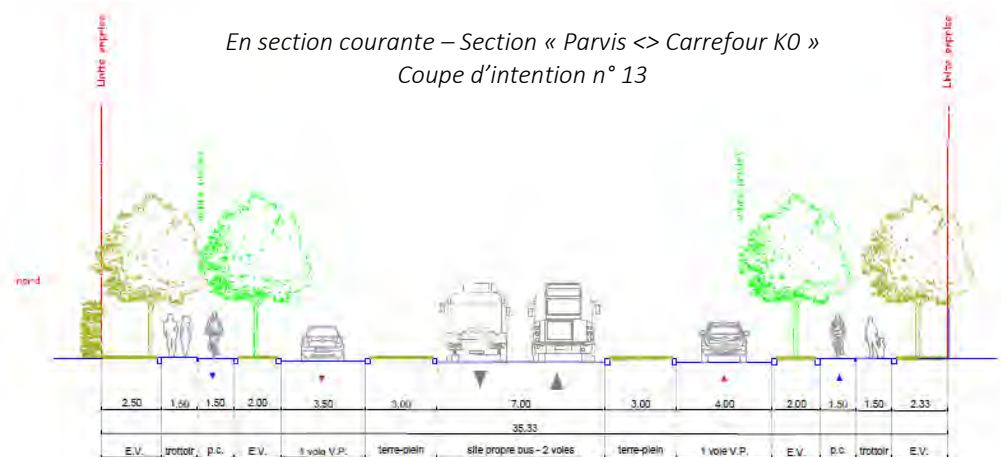
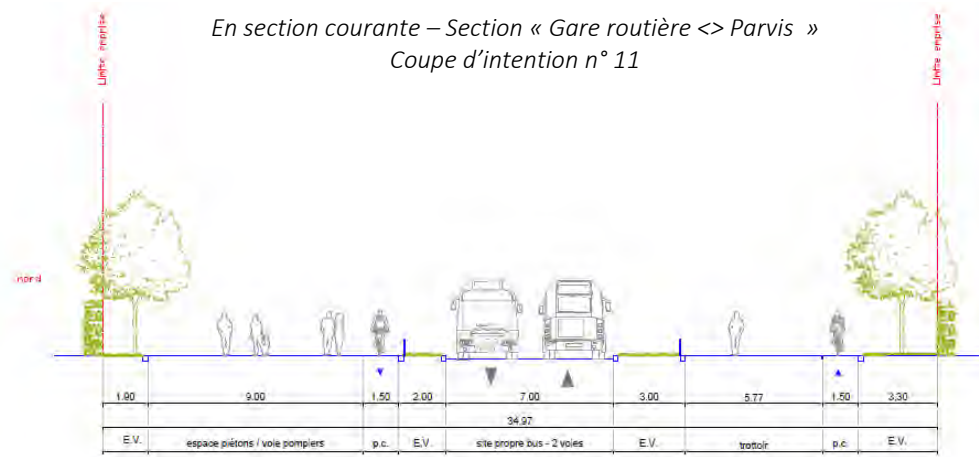


Figure 130 : Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » / Focus Avenue Séramy – Plan d'intention et coupes d'intention projetées (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)



Figure 131 : Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » / Focus Avenue Séramy – Perspective au niveau de l’arrivée sur le giratoire d’accès à la gare routière de Chessy Sud au Nord de l’avenue Séramy – Situation d’intention projetée - (image non contractuelle)

TRAITEMENT DU CARREFOUR K0 (INTERSECTION AVENUE SERAMY / AVENUE HERGE / AVENUE SCHUMAN)

Le carrefour K0 (intersection avenue Schuman / avenue Séramy / avenue Hergé), giratoire de dimensionnement très important (rayon intérieur d’environ 80m et rayon extérieur de 100m environ), est proposé d’être transformé en carrefour en croix géré par des feux dans la continuité des aménagements proposés dans le cadre du projet de TCSP EVE, et pour répondre aux recommandations du CEREMA en matière d’insertion des TCSP.

Il est proposé la transformation de ce carrefour en carrefour à feux avec TCSP déporté dans le secteur Nord-Ouest du carrefour, et avec mise en œuvre de bypass VP dans les angles Sud et Est du carrefour (carrefour K0 à vocation moins « urbaine »), afin d’en optimiser les réserves de capacité, et en tirant partie de la grande dimension du giratoire actuel. Le site propre se trouvera ainsi déconnecté du carrefour K0 ne croisant qu’un seul sens de circulation d’autres véhicules sur les deux branches traversées.

Des voies d’insertion pour les autres lignes de bus empruntant la circulation générale et venant du Sud seront également aménagées au niveau de ce carrefour.

Les abords du carrefour peuvent être largement végétalisés, et ainsi conférer à ce lieu un caractère d’espace public urbain davantage qualitatif qu’un simple giratoire.



Légende

site propre bus	piste cyclable	espace partagé (avenue Séramy)
voirie	voie mode doux + voie verte	emprise PGT (Bande DUP)
espace piéton	espace vert	emprise opérationnelle
espace piéton / voie pompiers	site mixte (rue/pont Morris)	

Figure 132 : Reconfiguration du carrefour K0 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d’intention (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.5.4. Sous-séquence 2.4 - Insertion sur l'avenue Schuman

Environ 1 600m / Insertion du site propre en axial / 1 station / 2 ouvrages à créer

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur, avec pour l'avenue Schuman, la prise en charge par le projet de TCSP uniquement du périmètre le périmètre « GLO » seul (correspondant à la plateforme du site propre et les bordures du site propre, à la reprise de carrefours et à création des stations du TCSP EVE). Le reste des aménagements présenté est supposé soit pré-existant, soit pris en charge par les aménageurs des projets urbains ou de doublement de la voirie.

NOTA IMPORTANT : les propositions présentées dans ce cas de figure ne sont que des suggestions à ce stade, et devront fait l'objet d'un travail partenarial avec les partenaires concernés, et en particulier avec l'aménageur EPAMarne/EPAFrance et EURODISNEY SAS, en charge de l'aménagement des abords du site propre du TCSP EVE.

Insertion du site propre

L'insertion de la plateforme du site propre du TCSP EVE est proposée sur l'avenue Schuman en axial, de manière homogène le long de l'axe, avec deux voies de part et d'autre du site propre pour la circulation générale (2*2), en accord avec les aménagements portés par l'EPAMarne/EPAFrance sur l'avenue Schuman dans le cadre du doublement de cette voirie.

La plateforme du TCSP EVE doit en effet s'inscrire au sein d'emprises réservées dans le cadre du projet de doublement de l'avenue Schuman (emprises réservées de 7m de large - emprise totale de l'aménagement prévu par EPAMarne/EPAFrance de 43,5m de large en lien avec l'aménagement de la ZAC du Parc et du Centre touristique). A noter que le doublement de la voirie est prévu côté Est de l'emprise actuelle.

Le doublement de la voirie de l'avenue Schuman sera phasé, avec une première phase déjà réalisée sur la section de l'avenue située entre les deux ouvrages d'art de la Marina Disney et du boulevard du Parc.

L'insertion du projet TCSP EVE et du doublement de l'avenue Schuman comporte deux franchissements en ouvrage (Marina Disney et Bd du Parc, cf. point « ouvrages d'art ci-après).

L'aménagement proposé dans le cadre du TCSP EVE prévoit le réaménagement des carrefours giratoires présents sur le tracé, en carrefour en croix gérés par des feux, induisant la plupart du temps la réduction des emprises de ces carrefours. Il s'agit notamment sur cette sous-séquence des carrefours H1 (intersection avenue Schuman / avenue Goscinny – Jules Vernes), et G (intersection avenue Schuman / boulevard circulaire), dont un focus est proposé ci-après.

L'insertion tient également compte des futurs carrefours créés dans le cadre de l'aménagement des ZAC (éventuels accès aux futurs hôtels côté Est de l'avenue).

L'insertion axiale permet la mise en place de terre-pleins entre le site propre et les voies de circulations, pouvant accueillir une station du TCSP EVE, des refuges pour les piétons, ou un traitement paysager (alignements d'arbres, strate végétale basse), et constituer une réserve pour les voies de mouvements directionnels principalement de tourne-à-gauche que l'aménageur souhaite mettre en œuvre au niveau de chacun des carrefours de cet axe. Pour rappel, il est néanmoins à préciser que le projet d'aménagement du terre-plein central (hors station), de la chaussée et des accotements sera élaboré dans le cadre du projet de doublement de l'avenue Schuman et non du projet de TCSP EVE.

Sur l'avenue Schuman, le site propre du TCSP EVE pourrait être mutualisé avec d'autres lignes de bus, sur tout ou partie de l'axe, en particulier pour faciliter l'accès à la gare routière de Chessy Nord pour les autres lignes.

Station(s)

Il est prévu l'insertion d'une station « René Goscinny » avec des quais en vis-à-vis, au Nord du carrefour avec l'avenue René Goscinny / Jules Verne. Cette station permettra notamment de faciliter les correspondances avec les lignes de bus desservant la gare routière de Chessy Nord.

Cette station sera « double » permettant l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre.

En complément, des arrêts de bus hors site propre seront également positionnés au niveau des voies de circulations générales de part et d'autre de la station TCSP EVE, pour les lignes qui n'emprunteraient pas le site propre (nombre de lignes de bus sur cet axe très important, hiérarchisation nécessaire pour définir celles qui emprunteront le site propre afin de garantir les performances d'exploitation de la ligne structurante TCSP EVE).

Chemins modes actifs (piétons / cycles)

Desservant un secteur caractérisé par les développements touristiques, le projet de doublement de l'avenue Schumann porté par l'EPAMarne/EPAFrance prévoit l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale côté l'Ouest de l'avenue sur l'ensemble de l'axe à l'instar des aménagements déjà réalisés dans le cadre du projet de doublement de l'avenue, sur la section déjà mise en œuvre entre les deux ouvrages d'art de la Marina Disney et du boulevard du Parc.

La continuité cyclable sera assurée sur l'ensemble de l'axe, y compris au niveau des ouvrages de franchissement (cf. point « ouvrages d'art ci-après).

De part et d'autre de la voirie, seront également positionnés par l'EPAMarne/EPAFrance des trottoirs, d'une largeur de 1,5 m côté Ouest et 2,5m côté Est de l'avenue, à l'instar des aménagements déjà réalisés dans le cadre du projet de doublement de l'avenue, sur la section déjà mise en œuvre entre les deux ouvrages d'art de la Marina Disney et du boulevard du Parc. A noter que les espaces piétons de largeurs inférieurs à 2m ne seront pas inférieurs à 1,40m et libres de tout obstacle. Ils resteront donc accessibles aux PMR, et seront joutés par une piste cyclable bidirectionnelle de 3m.

Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») de type arceaux (6 arceaux – 12 places) seront positionnés à proximité de la station « René Goscinny » présente sur cette séquence, afin de favoriser le rabattement cyclable à cette station depuis les futurs quartiers environnants.

Ouvrage(s) d'art

Deux ouvrages d'art routiers seront à créer sur cette sous-séquence pour le TCSP EVE, en parallèle d'ouvrages routiers existants ne pouvant être élargis :

- OA3bis pont routier franchissant la Marina Disney à créer en parallèle de l'ouvrage existant (OA3) ;
- OA4bis pont routier franchissant le boulevard du Parc à créer en parallèle de l'ouvrage existant (OA4) ;

Ces nouveaux ouvrages routiers seront positionnés côté Est des ouvrages existants. Ce double élargissement côté Est (insertion du TCSP EVE et doublement de la voirie) pourrait être envisagé soit avec

un seul ouvrage qui porterait à la fois le site propre du TCSP EVE et le doublement de l'avenue Schuman, soit via la réalisation de deux ouvrages distincts portant respectivement le site propre du TCSP EVE et l'élargissement de l'avenue Schuman (y compris cheminements piétons).

Les deux options restent encore ouvertes à ce stade des études.

A noter que sur les coupes et les plans d'insertion ci-après a été figurée uniquement la variante de franchissement avec deux nouveaux ouvrages distincts côté Est.

En complément, deux ouvrages spécifiques de structure plus légère destinés à assurer la continuité de l'aménagement cyclable sur cet axes (type passerelles), sont étudiés pour être implantés côté Ouest des ouvrages existants. Cet aménagement sera pris en charge dans le cadre du projet de doublement de voirie de l'avenue Schuman porté par l'EPAMarne/EPAFrance.

Par ailleurs, la possibilité d'évolution de la largeur du trottoir existant côté Ouest de l'ouvrage existant de la Marina Disney (inférieur à 2m actuellement) pourra être également étudiée par l'aménageur EPAMarne/ EPAFrance en cohérence avec son projet d'aménagement global dans le cadre du doublement de voirie de l'avenue Schuman.

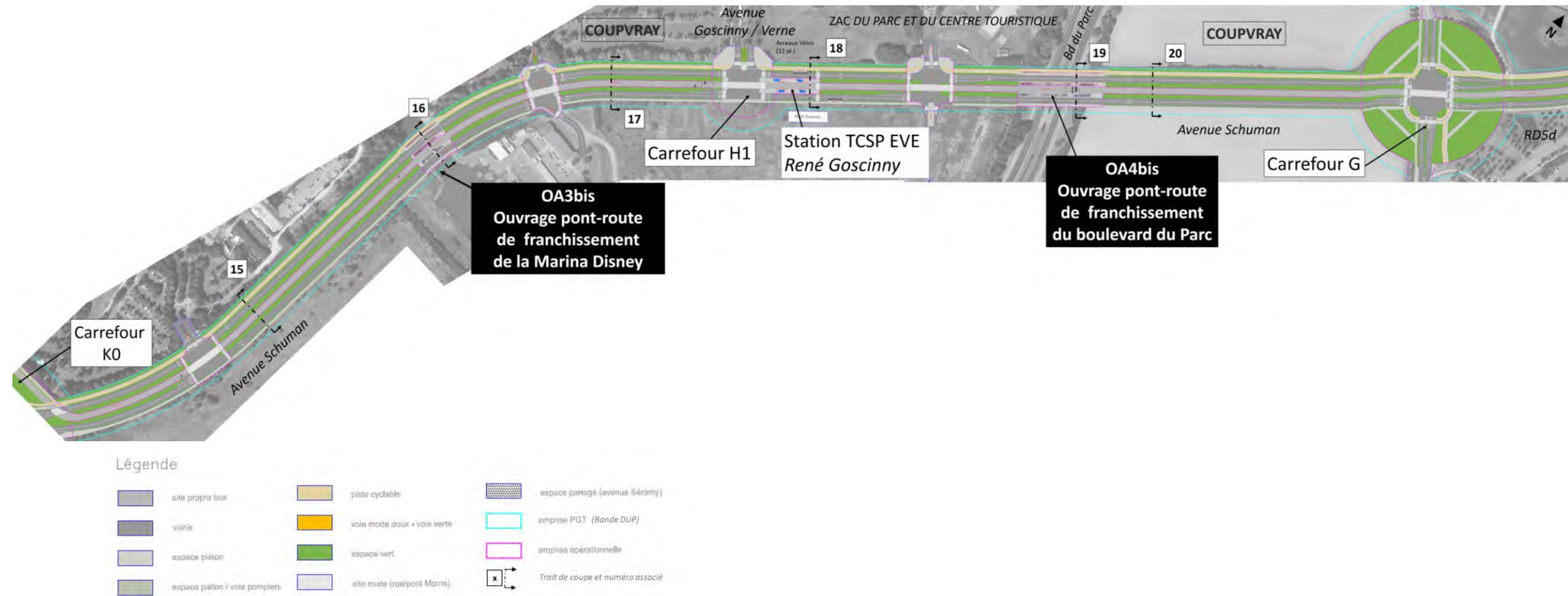
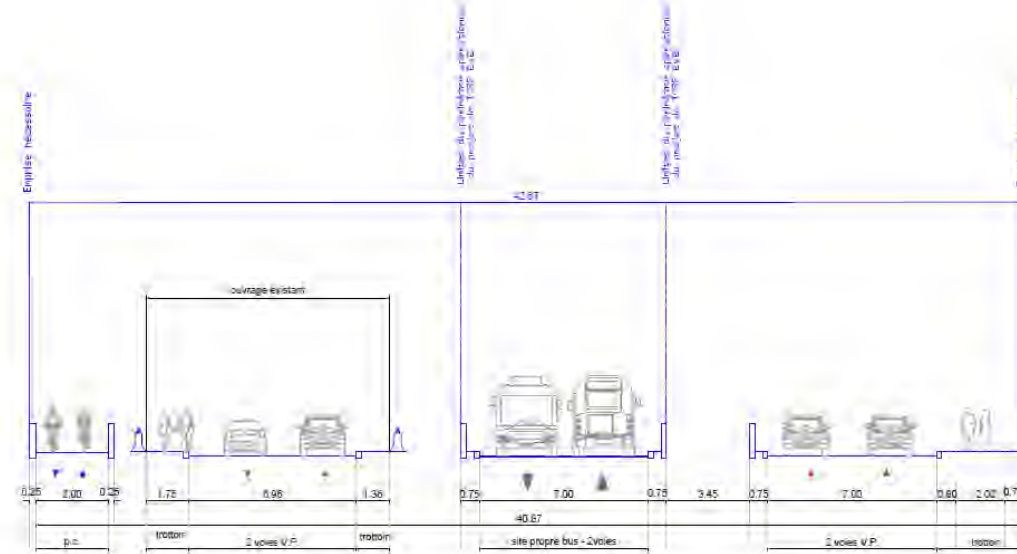


Figure 133 : Sous-séquence 2.4 - Insertion sur l'avenue Schuman / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

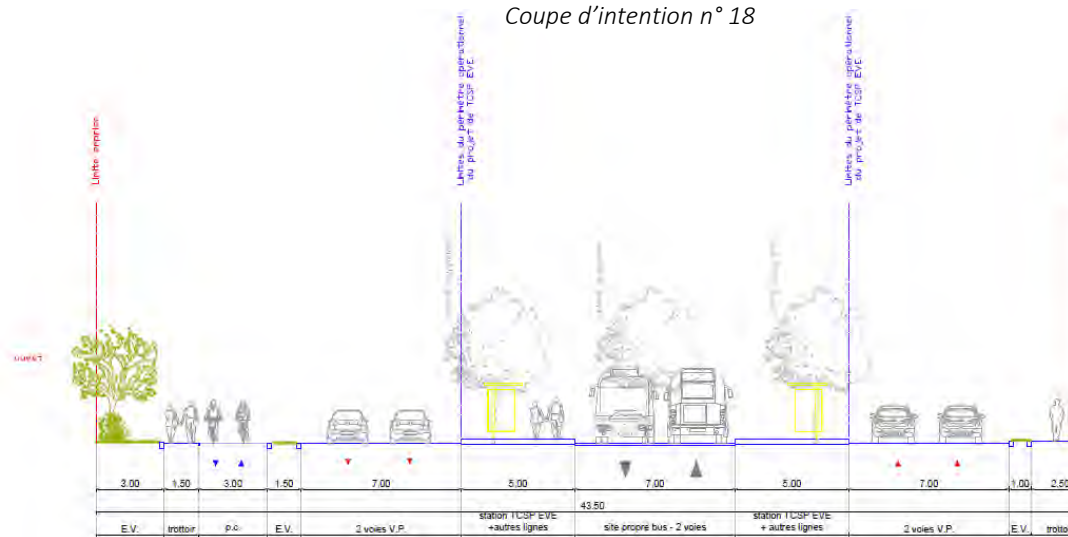
En section courante
Coupe d'intention n° 15 / 17 / 20



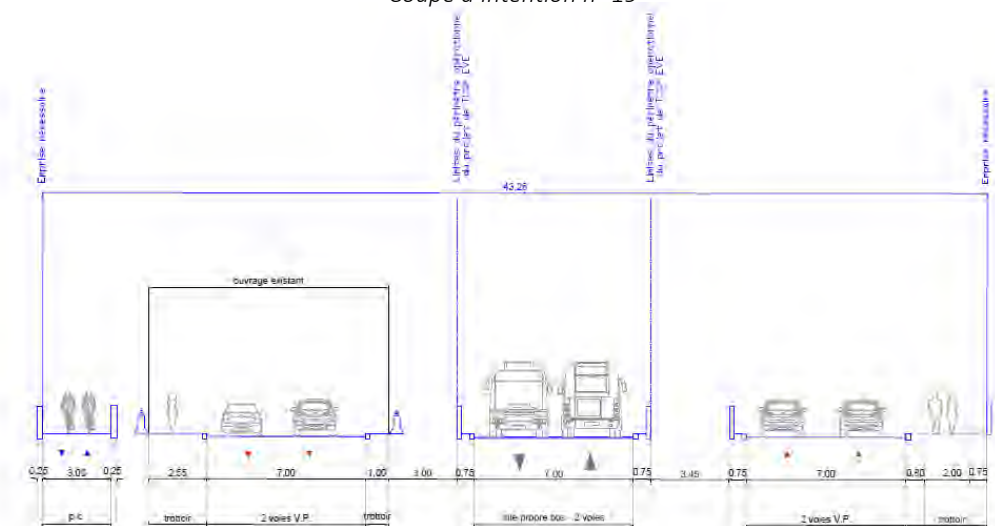
En section courante – Ouvrage Marina Disney (OA3bis)
Coupe d'intention n° 16



En station
Coupe d'intention n° 18



En section courante – Ouvrage Bd du Parc (OA4bis)
Coupe d'intention n° 19



NB : Coupes d'intention, le projet d'aménagement du terre-plein central (hors station), de la chaussée et des accotements sera élaboré dans le cadre du projet de doublement de l'avenue Schuman, seule la section comprise entre les limites de couleur violette sera prise en charge par le projet de TCSP EVE.

Figure 134 : Sous-séquence 2.4 - Insertion sur l'avenue Schuman – Coupes d'intention projetées
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

CARREFOUR H1 (INTERSECTION AVENUE SCHUMAN / AVENUE GOSGINNY - VERNE)

Le carrefour H1 (intersection avenue Schuman / avenue Goscinny - Verne) récemment transformé en giratoire dans le cadre du doublement de la section de l'avenue Schuman déjà réalisée, est proposé d'être transformé en carrefour en croix géré par des feux dans la continuité des aménagements proposés dans la cadre du projet de TCSP EVE.

Le projet intègre à ce stade la possibilité de mise en œuvre dans le cadre de l'aménagement des ZAC d'une future voirie de desserte d'hôtels dans le prolongement de l'avenue René Goscinny – Jules Verne).

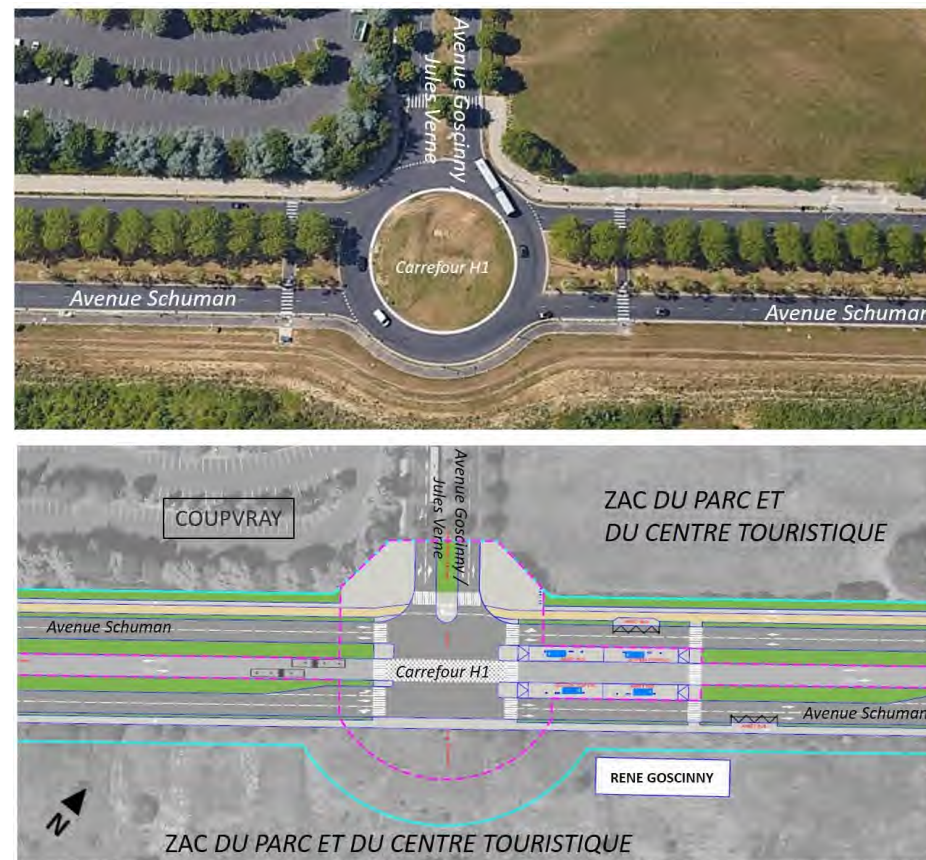


Figure 135 : Reconfiguration du carrefour H1 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

CARREFOUR G (INTERSECTION AVENUE SCHUMAN / BOULEVARD CIRCULAIRE)

Le carrefour G (intersection avenue Schuman / boulevard Circulaire), giratoire de dimensionnement important (rayon intérieur de 40m et rayon extérieur de 50m environ), est proposé d'être transformé en carrefour en croix géré par des feux dans la continuité des aménagements proposés dans la cadre du projet de TCSP EVE, et pour répondre aux recommandations du CEREMA en matière d'insertion des TCSP.

Les abords du carrefour peuvent être largement végétalisés, et ainsi conférer à ce lieu un caractère d'espace public urbain davantage qualitatif qu'un « simple giratoire ».

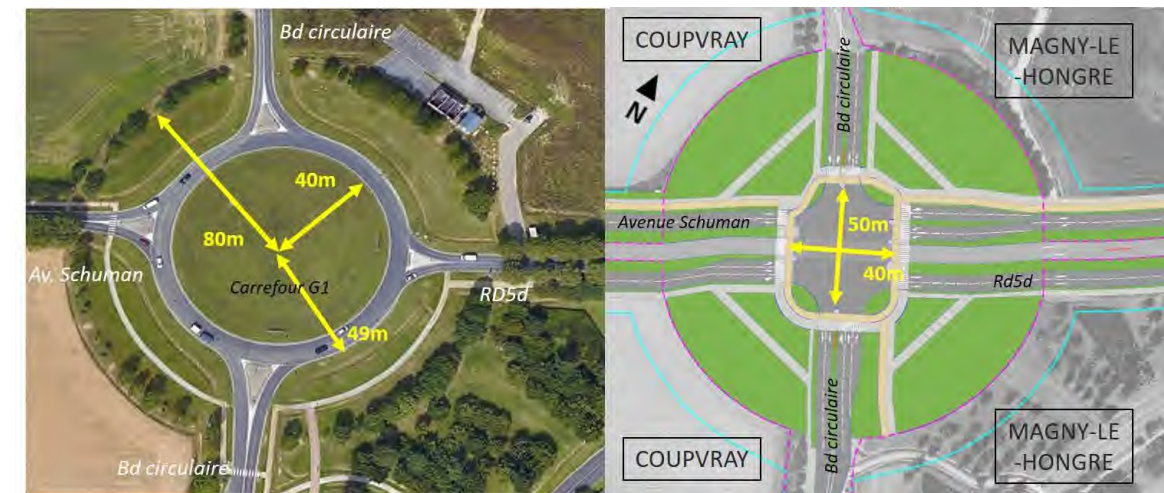


Figure 136 : Reconfiguration du carrefour G1 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.6. Secteur 3 : « RD5d »

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE sur ce secteur « RD5d » diffère selon les sections de la RD5d :

- Section comprise entre le boulevard Circulaire et la RD934 : prise en charge par le projet de TCSP uniquement du périmètre le périmètre « GLO » seul (correspondant à la plateforme du site propre et les bordures du site propre, à la reprise de carrefours et à création des stations du TCSP EVE). Le reste des aménagements présentés est supposé soit pré-existant, soit pris en charge par les aménageurs des projets urbains ou de doublement de la voirie.

NOTA IMPORTANT : les propositions présentées dans ce cas de figure ne sont que des suggestions à ce stade, et devront fait l'objet d'un travail partenarial avec les partenaires concernés, et en particulier avec l'aménageur EPAMARNE/EPAFRANCE et EURODISNEY SAS, en charge de l'aménagement des abords du site propre du TCSP EVE.

- Section comprise entre la RD934 et la rue de Montry : prise en charge par le projet de TCSP de l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade »).

Le tracé du TCSP EVE s'insère dans le secteur 3 sur la RD5d entre le boulevard circulaire (RD344) au Sud et la rue de Montry au Nord, au sein ou à proximité de secteurs d'aménagements (ZAC des Trois Ormes, ZAC Courtalin, ZAC de Coupvray, Zone de l'Épinette, Zone de la Coulommière).

Dans cette séquence longue d'environ 1 570m, l'insertion de la plateforme du TCSP est exclusivement axiale.

Le tracé comporte 3 stations (« doubles », i.e. permettant l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre), et aucun ouvrage d'art (même s'il sera nécessaire de tenir compte de la présence du franchissement de l'aqueduc de la Dhuys – ouvrage hydraulique souterrain ici).

La section de la RD5d entre le carrefour G (av. Schuman / bd circulaire / RD5d) et le carrefour Q (RD934 / RD5d) fait l'objet d'un projet de doublement de la voirie porté par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance, dans lequel le projet de TCSP EVE doit s'inscrire, l'horizon de mise en service de ce doublement étant antérieur à celui du projet de TCSP EVE. Des emprises sont ainsi d'ores et déjà réservées dans le cadre de ce projet de doublement en vue de l'insertion du site propre du TCSP EVE.

La section de la RD5d entre le carrefour Q (RD934 / RD5d) et la rue de Montry est quant à elle un axe routier de circulation de transports exceptionnels, dont les contraintes seront à préciser au cours des études ultérieures.

L'aménagement proposé dans le cadre du TCSP EVE prévoit le réaménagement des carrefours giratoires présents sur le tracé, en carrefours en croix gérés par des feux, induisant la réduction des emprises de ces carrefours. Il s'agit notamment sur ce secteur des carrefours G2 (intersection RD5d / rue des Labours / avenue de la Fosse des Pressoirs) et Q (intersection RD5d / RD934).

La mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir côté Ouest permet d'assurer la continuité cyclable le long du tracé, dans le prolongement de l'aménagement envisagé sur l'avenue Schuman.

Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») seront positionnés à proximité de chacune des trois stations afin de favoriser le rabattement cyclable à ces stations depuis les futurs quartiers environnants.

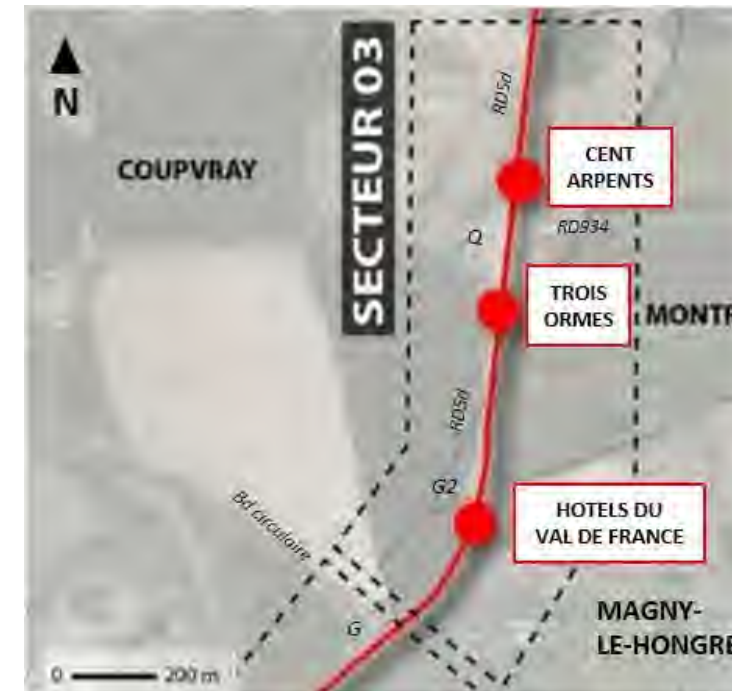


Figure 137 : Secteur 3 « RD5d »

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Le secteur 3 a été divisé principalement en deux sous-séquences homogènes en termes d'aménagement :

- Sous-séquence 3.1 : RD5d au Sud de la RD934 (entre le bd Circulaire et la RD934) ;
- Sous-séquence 3.2 : RD5d au Nord de la RD934 (entre la RD934 et la rue de Montry).

3.6.1. Sous-séquence 3.1 - Insertion sur la RD5d (au Sud de la RD934)

Environ 1 030m / Insertion du site propre en axial / 2 stations / Aucun ouvrage

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE sur ce secteur « RD5d » diffère selon les sections de la RD5d, avec pour la section comprise entre le boulevard Circulaire et la RD934, la prise en charge par le projet de TCSP uniquement du périmètre le périmètre « GLO » seul (correspondant à la plateforme du site propre et les bordures du site propre, à la reprise de carrefours et à création des stations du TCSP EVE). Le reste des aménagements présentés est supposé soit pré-existant, soit pris en charge par les aménageurs des projets urbains ou de doublement de la voirie.

NOTA IMPORTANT : les propositions présentées dans ce cas de figure ne sont que des suggestions à ce stade, et devront fait l'objet d'un travail partenarial avec les partenaires concernés, et en particulier avec l'aménageur EPAMARNE/EPAFRANCE et EURODISNEY SAS, en charge de l'aménagement des abords du site propre du TCSP EVE.

Insertion du site propre

L'insertion de la plateforme du site propre du TCSP EVE se poursuit après le carrefour G (intersection de l'avenue Schuman, du boulevard circulaire et de la RD5d) en axial le long de la RD5d dans la continuité de l'aménagement prévu sur l'avenue Schuman (i.e. 2*2 voies de circulation générale de part et d'autre de la plateforme du site propre implantée en axial), au sein d'emprises réservées dans le cadre du projet de doublement de la RD5d entre le boulevard circulaire et la RD934 (emprises réservées de 7m de large - emprise totale de l'aménagement prévu par EPAMARNE / EPAFRANCE de 40m de large en lien avec l'aménagement de la ZAC des Trois Ormes). A noter que le doublement de voirie est prévu :

- côté Ouest de l'emprise existante sur la section « carrefour G (intersection bd circulaire / RD5d / avenue Schuman) <> carrefour G2 (intersection RD5d / rue des Labours / avenue de la Fosse des Pressoirs) » ;
- côté Est de l'emprise existante sur la section carrefour G2 <> carrefour Q (RD934).

L'insertion axiale permet la mise en place de terre-pleins entre le site propre et les voies de circulations, pouvant accueillir une station du TCSP EVE, des refuges pour les piétons, ou un traitement paysager (alignements d'arbres, strate végétale basse), et constituer une réserve pour les voies de mouvements directionnels principalement de tourne-à-gauche que l'aménageur souhaite mettre en œuvre au niveau de chacun des carrefours de cet axe. Pour rappel, il est néanmoins à préciser que le projet d'aménagement du terre-plein central (hors station), de la chaussée et des accotements sera élaboré dans le cadre du projet de doublement de la RD5d et des projets urbains environnants, et non du projet de TCSP EVE.

L'insertion prévoit le réaménagement des carrefours giratoires présents sur le tracé, en carrefour en croix gérés par des feux, induisant la réduction des emprises de ces carrefours. Il s'agit notamment du carrefour G2 (RD5d / rue des Labours / avenue de la Fosse des Pressoirs) et Q (RD5d / RD934). Le carrefour G2 fera également l'objet d'une transformation plus importante dans le cadre du projet (cf. focus ci-après).

L'insertion tient également compte des futurs carrefours créés dans le cadre de l'aménagement des ZAC.

Station(s)

Deux stations avec des quais en vis-à-vis seront implantées sur cet axe. Celles-ci seront « doubles » permettant également l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre en complément du TCSP EVE :

- une station « Hôtels du Val de France », à proximité du secteur hôtelier existant et qui sera amené également à se développer dans le futur ;
- une station « Trois Ormes » au Sud de la RD934, à proximité d'une future centralité commerciale de la ZAC des Trois Ormes et de l'axe piétonnier de traversée de la RD5d prévu dans le cadre de l'aménagement de cette ZAC.

En complément, des arrêts de bus hors site propre seront également positionnés au niveau des voies de circulations générales de part et d'autre des stations de TCSP EVE, pour les lignes effectuant une desserte plus fine du territoire et qui n'emprunteraient pas le site propre (nombre d'arrêts moins important sur le site propre afin de garantir les performances d'exploitation de la ligne structurante TCSP EVE).

Chemins modes actifs (piétons / cycles)

La continuité cyclable est assurée via la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir côté Ouest, dans le prolongement de l'aménagement cyclable envisagé sur l'avenue Schuman.

Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») de type arceaux seront mis en œuvre afin de favoriser le rabattement cyclable à ces stations depuis les futurs quartiers environnants :

- 20 arceaux vélos (40 places) seront implantés à proximité de la station « Hôtels du Val de France », au niveau du carrefour réaménagé avec la rue des Labours et la nouvelle voirie de desserte de la ZAC des Trois Ormes ;
- 6 arceaux vélos (12 places) sera implantée à proximité de la station « Trois Ormes.

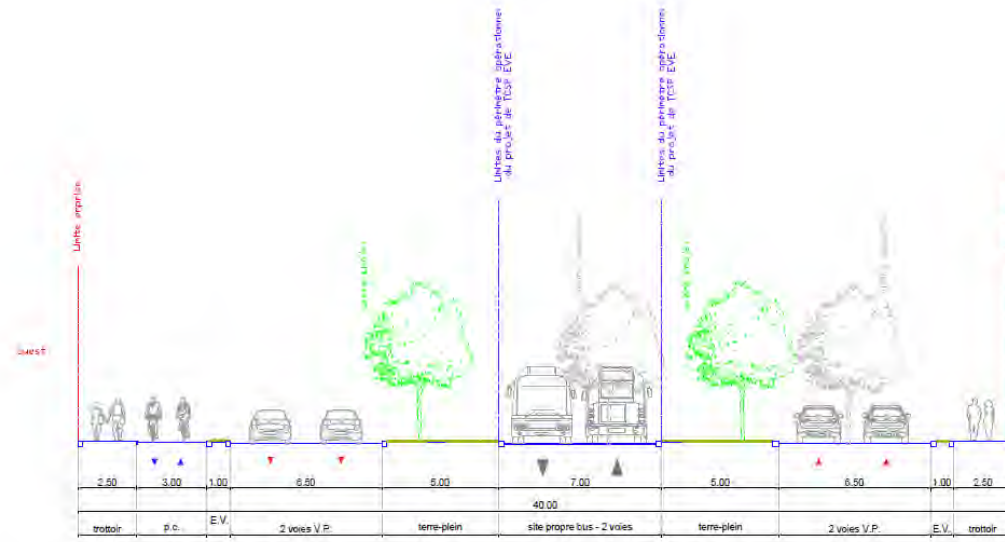
De part et d'autre de la voirie seront également positionnés par l'aménageur EPAMARNE/EPAFRANCE des trottoirs, d'une largeur comprise entre 1,50m (ponctuellement au niveau de la stations « Hôtels du Val de France ») et 3m à l'Ouest, et entre 2m et 3,50 m à l'Est de la RD5d.

A noter que les espaces piétons de largeurs inférieures à 2m (au droit d'une station uniquement) ne seront pas inférieurs à 1,40m et libres de tout obstacle. Ils resteront donc accessibles aux PMR, et seront jouxtés par une piste cyclable bidirectionnelle de 3m.

Ouvrage(s) d'art

Aucun ouvrage d'art n'est présent sur cette sous-séquence.

En section courante
Coupe d'intention n° 21



En station
Coupe d'intention n° 22



NB : Coupes d'intention, le projet d'aménagement du terre-plein central (hors station), de la chaussée et des accotements sera élaboré dans le cadre d'autres projets, seule la section comprise entre les limites de couleur violette sera prise en charge par le projet de TCSP EVE.

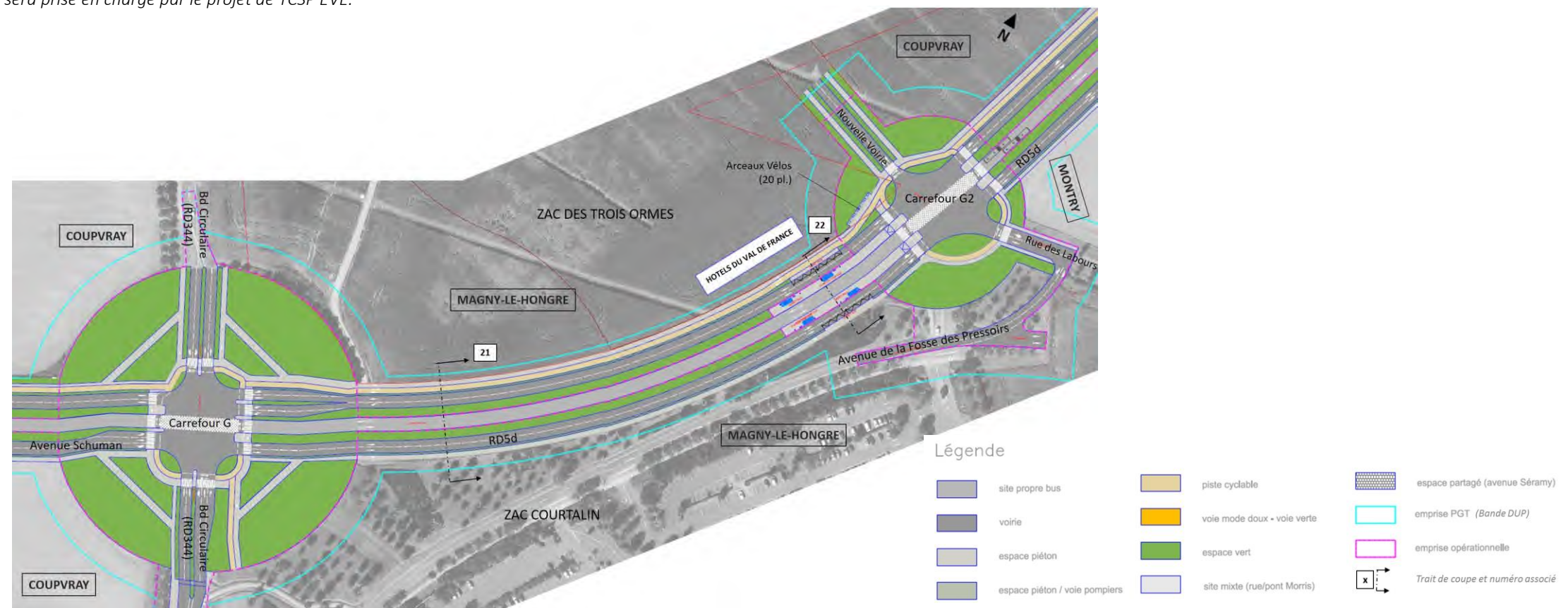
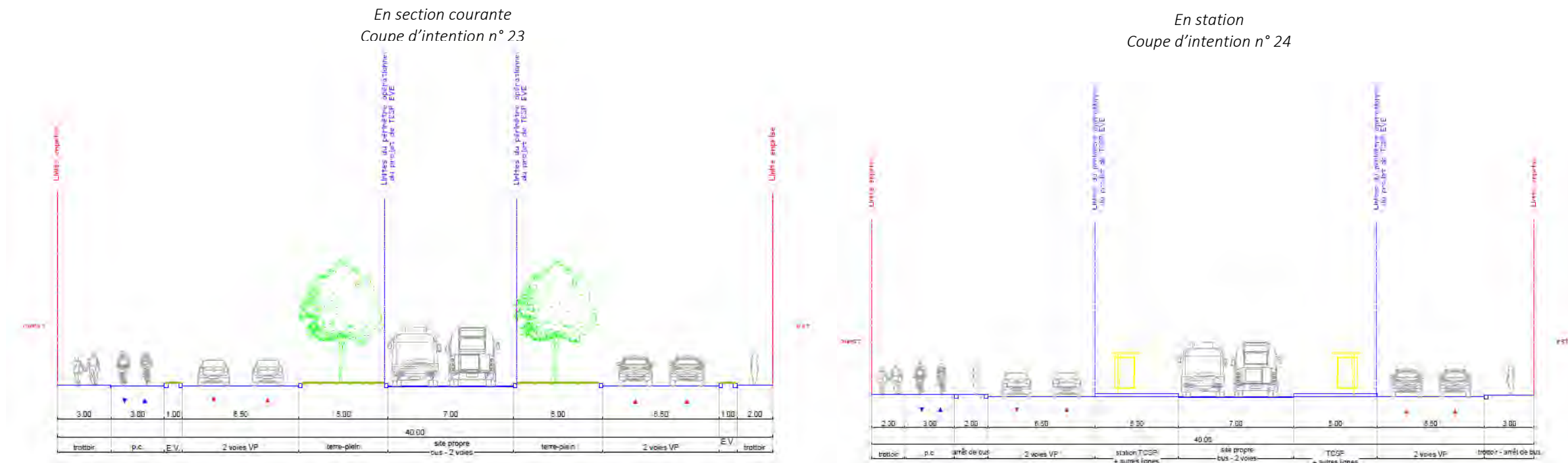


Figure 138 : Sous-séquence 3.1 - Insertion sur la RD5d (au Sud de la RD934) – Section Boulevard circulaire <-> Carrefour G2 / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)



NB : Coupes d'intention, le projet d'aménagement du terre-plein central (hors station), de la chaussée et des accotements sera élaboré dans le cadre d'autres projets, seule la section comprise entre les limites de couleur violette sera prise en charge par le projet de TCSP EVE.

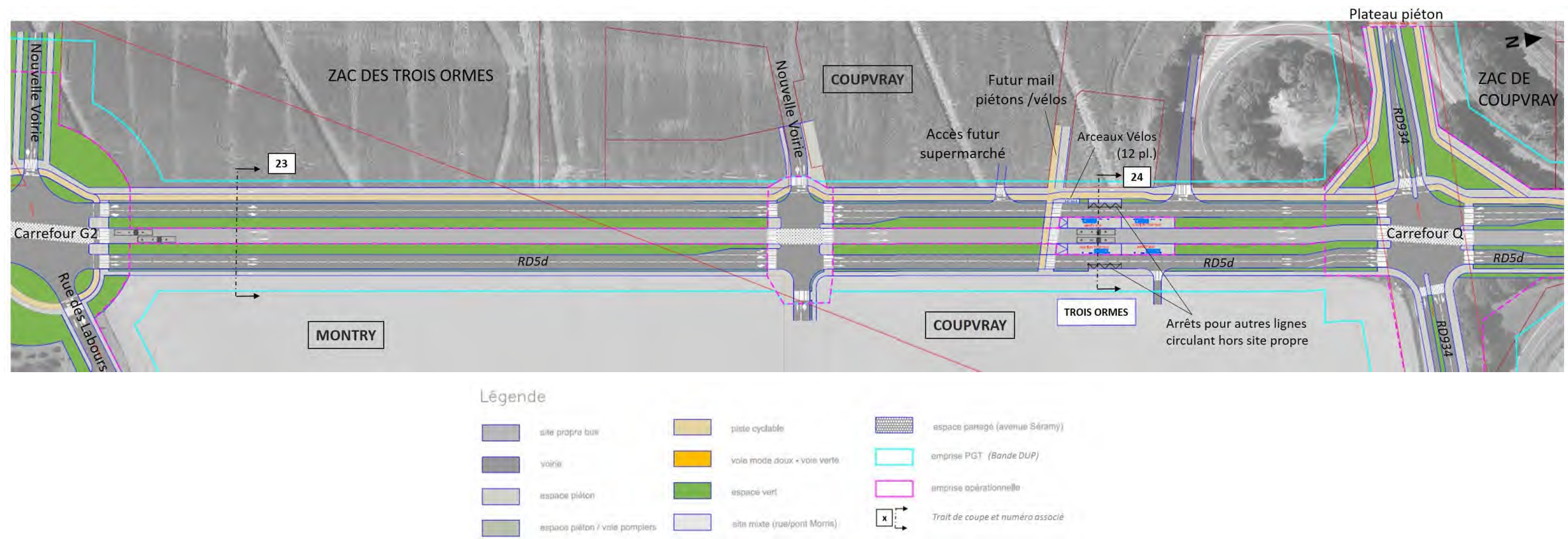


Figure 139 : Sous-séquence 3.1 - Insertion sur la RD5d (au Sud de la RD934) – Section Carrefour G2 <-> Carrefour Q (RD934) / Plan d'intention , et coupes d'intention projetées

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

CARREFOUR G2 (RD5D / RUE DES LABOURS / AVENUE DE LA FOSSE DES PRESOIERS)

Le carrefour G2 (RD5d / rue des Labours / avenue de la Fosse des Pressoirs) est proposé d'être transformé en carrefour en croix géré par des feux.

Il est également proposé une transformation plus importante de ce carrefour, avec la volonté de le simplifier en supprimant l'une des branches arrivant côté Est. A cette fin il est proposé d'organiser le rabattement de l'avenue de la Fosse des Pressoirs (voirie de desserte sud-est de l'Hôtel Explorers) vers la rue des Labours, tel que présenté sur l'illustration ci-après.

Sans cette intervention complémentaire réalisée dans le cadre du projet, le carrefour G2 présenterait en effet une configuration de carrefour à cinq branches (une nouvelle branche étant envisagée à terme côté ouest dans le cadre du développement de la ZAC des Trois Ormes - cf. figure ci-après). Cette configuration présenterait une difficulté particulière pour la gestion de la priorité aux feux du TCSP, et induirait des questions de sécurité au niveau de ce carrefour.

Les abords du carrefour peuvent être largement végétalisés, et ainsi conférer à ce lieu un caractère d'espace public urbain davantage qualitatif qu'un simple giratoire.

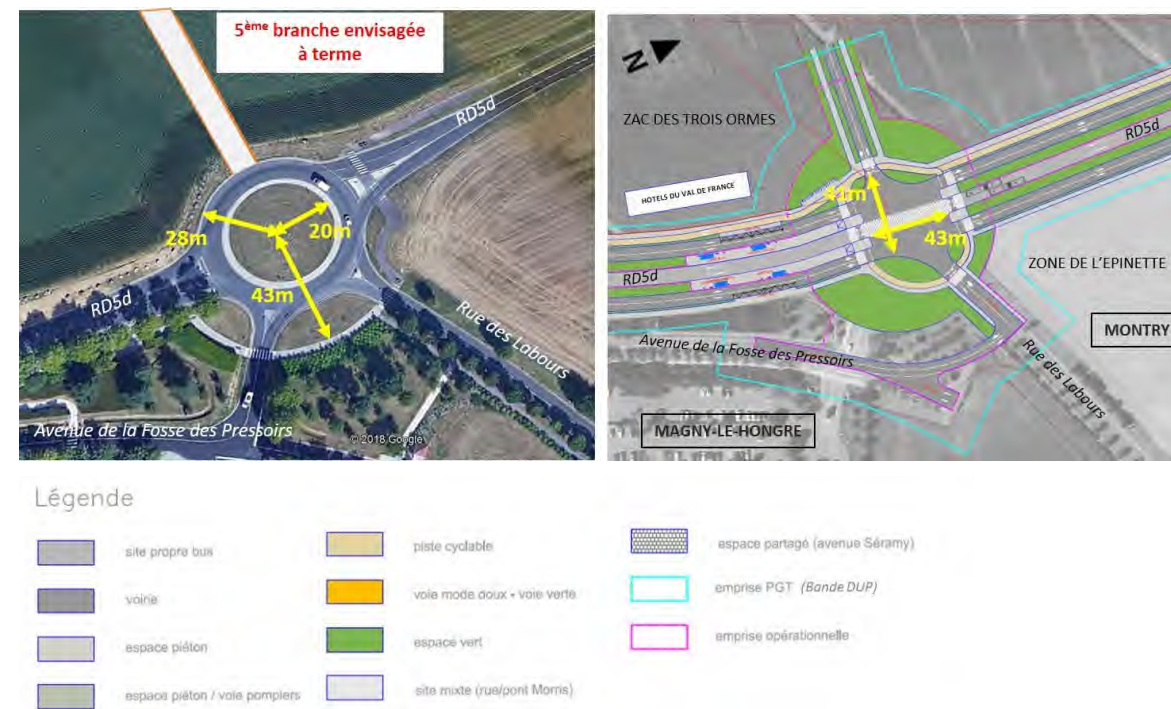


Figure 140 : Reconfiguration du carrefour G2 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

CARREFOUR Q (RD5D / RD934)

Le carrefour Q (RD5d / RD934) est proposé d'être transformé en carrefour en croix géré par des feux. Il est également proposé dans le cadre du projet de TCSP EVE de redonner un caractère plus urbain à ce carrefour afin de pacifier le secteur en lien avec la volonté d'aménagement d'un plateau Nord-Sud côté Ouest de la RD934 (futur mail piétons), en diminuant le nombre de voies en entrée sur la RD934 par rapport aux besoins identifiés dans le cadre des études de trafics.

Les abords du carrefour peuvent être largement végétalisés, et ainsi conférer à ce lieu un caractère d'espace public urbain davantage qualitatif qu'un simple giratoire.



Figure 141 : Reconfiguration du carrefour Q proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

A noter que les incidences éventuelles liées au passage de transports exceptionnels sur les axes RD934 et RD5d resteront à préciser par la suite dans le cadre des études ultérieures en lien avec les aménagements des ZAC de Coupvray et des Trois Ormes portés par l'EPAMarne / EPAFrance.

3.6.2. Sous-séquence 3.2 - Insertion sur la RD5d (au Nord de la RD934)

Environ 540 m / Insertion du site propre en axial / 1 station / Aucun ouvrage mais présence de l'aqueduc de la Dhuis franchissant la RD5d (ouvrage hydraulique)

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE sur ce secteur « RD5d » diffère selon les sections de la RD5d, avec pour la section comprise entre la RD934 et la rue de Montry, la prise en charge par le projet de TCSP de l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade »).

Insertion du site propre

L'insertion de la plateforme du site propre du TCSP EVE se poursuit après le carrefour Q (intersection RD5d/RD934) en axial le long de la RD5d dans la continuité de l'aménagement.

L'emprise totale de l'aménagement prévu sur cette section par EPAMarne / EPAFrance est également de 40m de large, mais sur cette section il n'est pas prévu de doublement de la voirie actuelle (maintien de 1*1 voies de circulation générale de part et d'autre de la plateforme du site propre). Le projet de TCSP EVE nécessitant la reprise de la voirie et des abords existants, ceux-ci seront pris en charge par le projet - terre-plein central, chaussées et accotements (à l'heure actuelle emprise existante d'environ 29-30m).

L'insertion axiale permet la mise en place de terre-pleins entre le site propre et les voies de circulations, pouvant accueillir une station du TCSP EVE, des refuges pour les piétons, ou un traitement paysager (alignements d'arbres, strate végétale basse), et constituer une réserve pour les voies de mouvements directionnels principalement de tourne-à-gauche que l'aménageur souhaite mettre en œuvre au niveau de chacun des carrefours de cet axe.

L'insertion tient également compte des futurs carrefours créés dans le cadre de l'aménagement des ZAC.

Cette section de la RD5d entre le carrefour Q (RD934) et la rue de Montry est également un axe routier de circulation de transports exceptionnels. Les incidences éventuelles liées au passage de transports exceptionnels sur les axes RD934 et RD5d seront à re-préciser au cours des études ultérieures en lien avec les aménagements des ZAC de Coupvray et des Trois Ormes portés par l'EPAMarne / EPAFrance.

En aval du carrefour avec la rue de Montry, l'insertion de la plateforme du site propre du TCSP EVE bascule en insertion latérale Ouest (hors voirie existante).

Station(s)

Il est prévu l'insertion d'une station « Cent Arpents » avec des quais en vis-à-vis, au Nord de la RD934, à proximité d'une future centralité commerciale de la ZAC de Coupvray, ainsi que d'une polarité d'équipements existante ou projetée du secteur (éventuel futur collège - ZAC de Coupvray, gymnase, groupe scolaire, Parc du Château, ...).

Cette station sera « double » permettant également l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre.

En complément, des arrêts de bus hors site propre seront positionnés au niveau des voies de circulations générales de part et d'autre de la station TCSP EVE, pour les lignes effectuant une desserte plus fine du territoire et qui n'emprunteraient pas le site propre (nombre d'arrêts moins important sur le site propre afin de garantir les performances d'exploitation de la ligne structurante TCSP EVE).

A noter que l'implantation spécifique de cette station pourra être re-questionnée et optimisée en phase d'étude ultérieure en lien avec les aménagements urbains prévus une fois ceux-ci plus précisément définis.

Chemins modes actifs (piétons / cycles)

Dans la continuité des aménagements cyclables de la sous-séquence 3.1, il est proposé de poursuivre la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir côté Ouest.

Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») de type arceaux (6 arceaux – 12 places) seront positionnés à proximité de la station « Trois Ormes » présente sur cette séquence, afin de favoriser le rabattement cyclable à cette station depuis les futurs quartiers environnants.

De part et d'autre de la voirie seront également positionnés des trottoirs à destination des piétons, d'une largeur de 3m à l'Ouest et de 2m à l'Est de la RD5d.

Ouvrage(s) d'art

Aucun ouvrage d'art n'est présent sur cette sous-séquence.

Néanmoins, le projet TCSP EVE doit tenir compte de la présence de l'aqueduc de la Dhuis franchissant la RD5d. Les aménagements prévus dans le cadre des projets de ZAC (ZAC de Coupvray) prévoient la mise en œuvre d'un aménagement piétonnier autour d'un espace planté délimitant cet ouvrage hydraulique enterré.

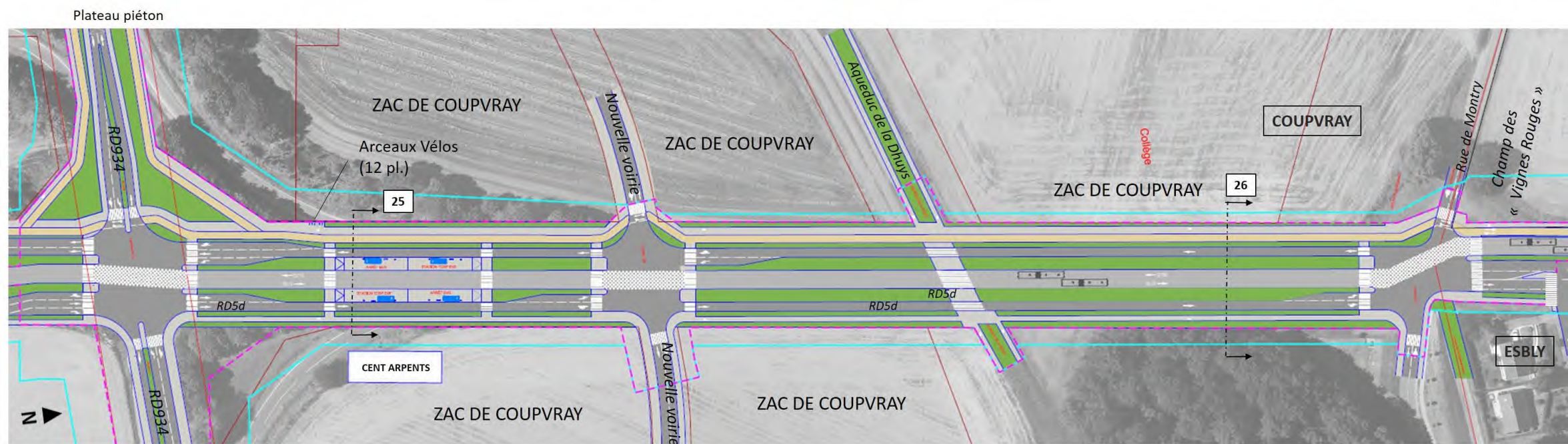
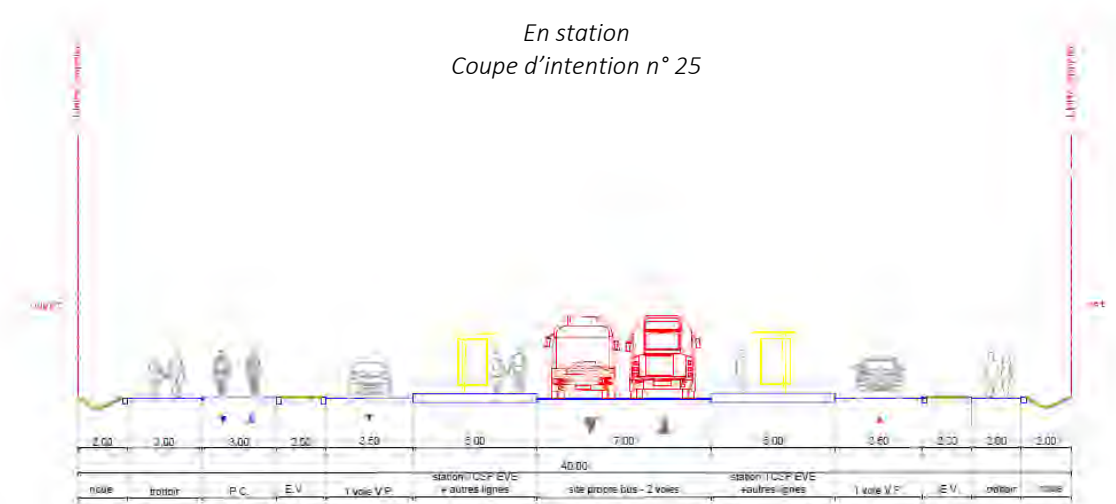
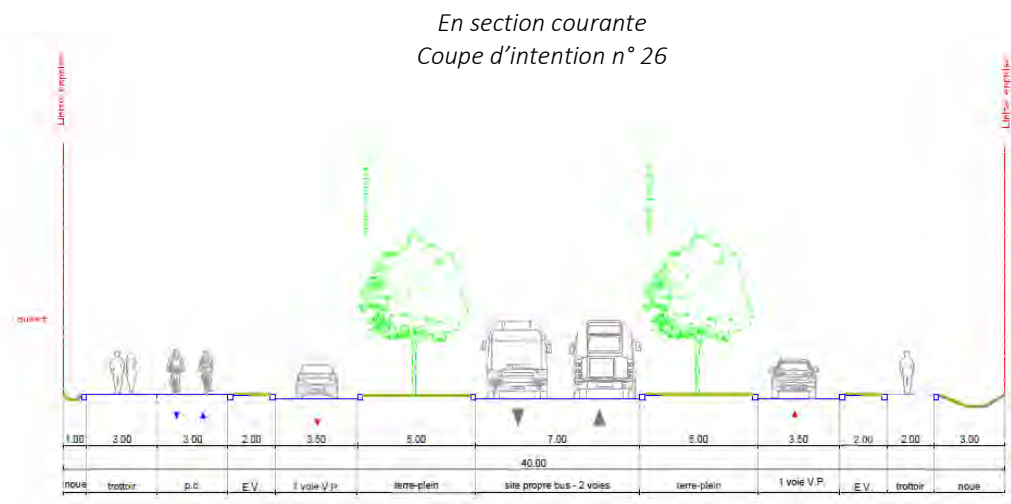


Figure 142 : Sous-séquence 3.2 - Insertion sur la RD5d (au Nord de la RD934) / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

CARREFOUR RUE DE MONTRY

L'insertion proposée pour le carrefour avec la rue de Montry est illustrée ci-après (basculement de l'insertion entre une position axiale sur la RD5d côté Sud du carrefour à une position latérale Ouest côté Nord).

A noter que les incidences éventuelles liées au passage de transports exceptionnels sur la RD5d au niveau de ce carrefour seront à repreciser au cours des études ultérieures en lien avec les aménagements des ZAC de Coupvray portés par l'EPAMarne / EPAFrance.



Légende

	site propre bus		piste cyclable		espace partagé (avenue Séramy)
	voie		voie mode doux - voie verte		emprise PGT (Bande DUP)
	espace piéton		espace vert		emprise opérationnelle
	espace piéton / voie pompiers		site mixte (rue/pont Morris)		

Figure 143 : Reconfiguration du carrefour avec la rue de Montry proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.7. Secteur 4 : « Esbly – Coupvray »

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur :

- le long de la RD5d : le projet de TCSP EVE prévoit de prendre en charge partiellement l'aménagement proposé de « façade à façade », hors voirie existante et rive opposée (non reprises car non impactées par le projet - hors carrefours et création d'un îlot de sécurisation des traversées piétonnes) ;
- Sur le reste du territoire d'Esbly (sections hors voiries existantes) : le projet de TCSP EVE prendra à sa charge l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade »).

Le tracé du TCSP EVE s'insère dans le secteur « Esbly-Coupvray » délimité au Sud par la rue de Montry et au Nord par le Terminus Gare d'Esbly.

Dans cette séquence longue d'environ 2 170m, l'insertion de la plateforme du TCSP est latérale Ouest le long de la RD5d, et s'inscrit principalement en dehors des voiries existantes sur le reste de son parcours.

Le secteur présente notamment un relief marqué et d'importantes coupures naturelles et urbaines, induisant sur le tracé du TCSP, l'alternance de pentes descendantes et ascendantes depuis la RD5d pour rejoindre le secteur de la gare d'Esbly.

Le tracé comporte 3 stations, et 4 ouvrages d'art (nouveaux ouvrages à créer : ponts-routes franchissant le passage modes actifs proches du collège Louis Braille d'Esbly, la RD5 – rue Louis Braille, le canal de Meaux à Chalifert et le chemin des Aulnoyes, et pont-rail franchissement la ligne ferroviaire Esbly - Crécy-la-Chapelle).

La station « Gare d'Esbly » permettra notamment de favoriser l'intermodalité avec la gare SNCF d'Esbly desservie par la ligne P du réseau Transilien (lignes Paris-Meaux et Esbly - Crécy-la-Chapelle), ainsi que l'ensemble des lignes de bus desservant les gares routières du pôle.

La continuité cyclable est assurée le long du tracé via la mise en œuvre de plusieurs types d'aménagement :

- une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD5d côté Ouest de la plateforme du site propre, dans la continuité des aménagements mis en œuvre sur cet axe et sur l'avenue Schuman ;
- se transformant ensuite en voie verte / voie modes actifs (piétons / cycles) en parallèle de la plateforme du TCSP EVE, permettant également de conserver la typologie d'aménagement cyclable « piste bidirectionnelle sur trottoir côté Ouest » dans la continuité des aménagements précédemment proposés. Ce type d'insertion est proposé ici du fait d'un plus faible volume de déplacements piétons attendus dans ce secteur.

Des stationnements vélos (services « Parking Vélos ») seront positionnés à proximité de chacune des stations (arceaux et/ou consignes selon les cas).

Le secteur 4 a été divisé en trois sous-séquences homogènes en termes d'aménagement :

- Sous-séquence 4.1 : le long de la RD5d ;
- Sous-séquence 4.2 : entre la RD5d et le secteur du collège Louis Braille (dont réaménagement complet du secteur du parking du collège/gymnase) ;
- Sous-séquence 4.3 : entre le secteur du collège Louis Braille et la gare d'Esbly (dont gare routière Sud de la gare d'Esbly).



Figure 144 : Secteur 4 « Esbly-Coupvray »
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.7.1. Sous-séquence 4.1 - Insertion le long de la RD5d

Environ 460m / Insertion du site propre en latéral Ouest (hors voirie) le long de la RD5d / 1 station / Aucun ouvrage

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur, avec pour cette section le long de la RD5d, la prise en charge partielle par le projet de TCSP EVE de l'aménagement proposé de « façade à façade », hors voirie existante et rive opposée (non reprises car non impactées par le projet - hors carrefours et création d'un îlot de sécurisation des traversées piétonnes).

Insertion du site propre

L'insertion de la plateforme du site propre du TCSP EVE se poursuit le long de la RD5d en basculant en position latérale côté Ouest en aval du carrefour avec la rue de Montry à l'entrée de la commune d'Esblly, en bordure du champ dit « des Vignes Rouges » (commune de Coupvray), sur des espaces hors voiries existantes (en bordure de la voirie actuelle).

La capacité de la RD5d sera maintenue à 3 voies pour la circulation générale comme actuellement entre la rue de Montry et la future station du TCSP EVE, et limitée à 2*1 voie entre la station et le carrefour avec l'avenue de la Fontaine Douce, afin de sécuriser les traversées piétonnes en lien avec la future station (aménagement d'un îlot piéton).

Station(s)

Il est prévu l'insertion d'une station « Les Champs Forts » avec des quais en vis-à-vis, côté Ouest de la RD5d, en face du secteur résidentiel / lotissement du secteur éponyme, sur la commune d'Esblly, en vue de la desserte de cette zone.

Chemins modes actifs (piétons / cycles)

Le long de la RD5d, une piste cyclable bidirectionnelle est proposée côté Ouest de l'axe et en parallèle de la plateforme, le long de la haie naturelle bordant le champ, dans la continuité des aménagements proposés sur le boulevard Schuman et la RD5d notamment.

Un espace de circulation à destination des piétons (trottoir) d'une largeur de 2m en parallèle de la piste cyclable sera mis en œuvre côté Ouest de la RD5d, et côté Est uniquement au niveau de la future station, afin d'assurer la connexion avec le secteur résidentiel / lotissement voisin. Un îlot piéton sera également créé au niveau des traversées piétonnes de la RD5d en lien avec la future station, afin de sécuriser ces traversées (réduction de la voirie à 1*1 voie entre le carrefour avec l'avenue de la Fontaine Rouge et le secteur de la future la station). De même dans le cadre du réaménagement du carrefour de la rue de Montry, un espace de circulation à destination des piétons pourra être créé côté Est afin de raccorder l'accès Sud du secteur résidentiel / lotissement voisin.

Au-delà de la station « Les Champs Forts », en direction du secteur du champ dit des « Vignes Rouges », une voie verte/voie modes actifs (piétons/cycles) de 5 m de large sera mise en place également à l'Ouest du site propre en parallèle de celui-ci. Ce type d'insertion est proposé ici du fait d'un plus faible volume de déplacements piétons attendus dans le secteur et permet de conserver la typologie d'aménagement cyclable « piste bidirectionnelle sur trottoir côté Ouest » dans la continuité des aménagements proposés dans la séquence précédente.

Ouvrage(s) d'art

Aucun ouvrage d'art n'est présent sur cette sous-séquence.

Légende		

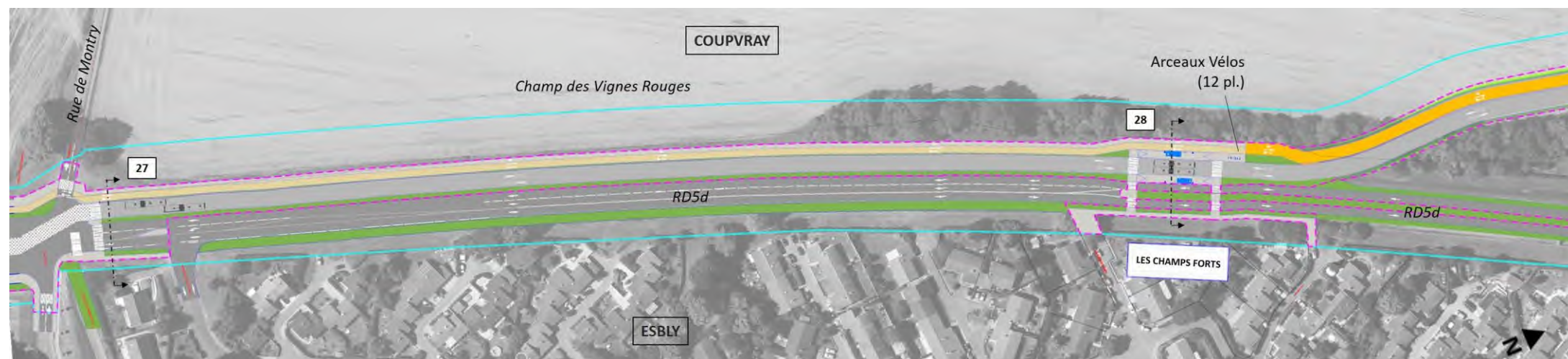
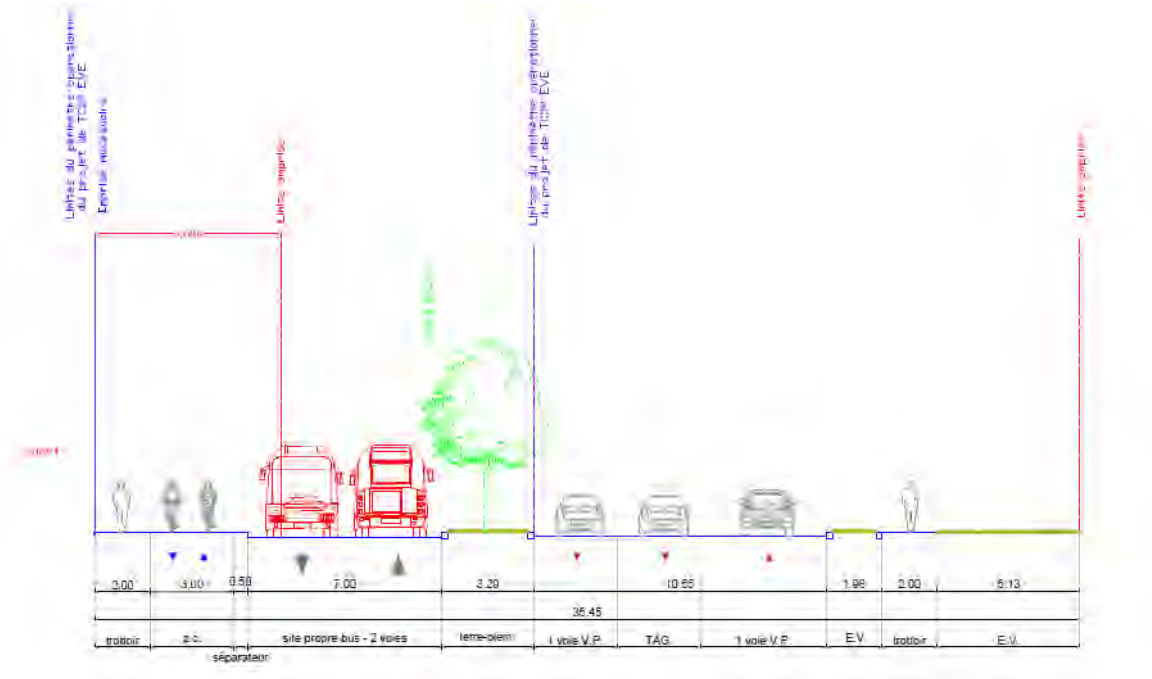


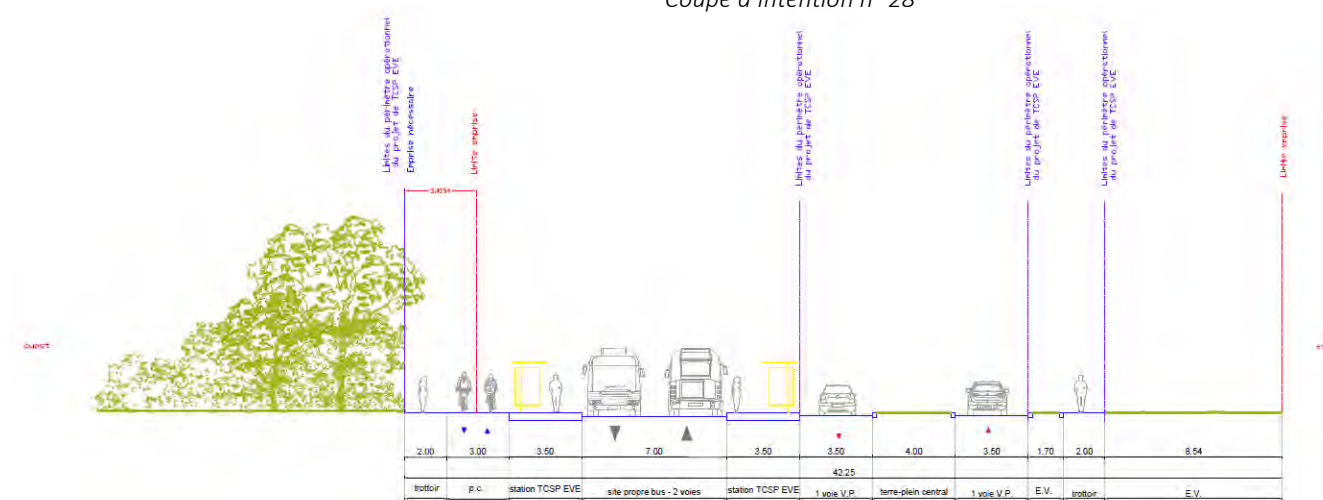
Figure 145 : Sous-séquence 4.1 - Insertion le long de la RD5d / Plan d'intention

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

En section courante
Coupe d'intention n° 27



En station
Coupe d'intention n° 28



NB : seule la section comprise entre les limites de couleur violette sera prise en charge par le projet de TCSP EVE.

Figure 146 : Sous-séquence 4.1 - Insertion le long de la RD5d – Coupes d'intention projetées

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.7.2. Sous-séquence 4.2 - Insertion entre la RD5d et le secteur du collège Louis Braille

Environ 630m / Insertion du site propre hors voirie existante / 1 station (Collège Louis Braille) / Aucun ouvrage

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur, avec sur cette section (hors voiries existantes), la prise en charge par le projet de TCSP EVE de l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade »).

Insertion du site propre

Peu après la station « Les Champs Forts », l'insertion de la plateforme du site propre du TCSP EVE se poursuit en dehors de voiries existantes au travers du champ dit des « Vignes Rouges », de l'extension du cimetière d'Esbly (zone non utilisée), et au sein de l'actuel parking du collège Louis Braille et du gymnase associé (site propre en pente descendante en direction du collège).

Pour rejoindre le champ dit des « Vignes Rouges » depuis le côté Ouest de la RD5d, le tracé passe au travers de la haie végétale bordant actuellement le champ.

Au niveau de l'extension du cimetière d'Esbly, l'insertion proposée cherche à minimiser l'impact sur cette zone, et d'adoucir ensuite la courbe/contrecourbe induite afin de rejoindre le secteur du parking du collège Louis Braille.

Au niveau du secteur du collège Louis Braille et du gymnase, une insertion de la plateforme en bordure Est et Nord-Est du parking est proposée afin de limiter au maximum les interfaces avec l'accès au collège pour des questions de sécurité des élèves. La mise en œuvre de cette insertion nécessite la réalisation de murs de soutènement côté cimetière et côté gymnase.

Le projet de TCSP EVE prévoit par ailleurs le réaménagement global du secteur, en vue, en lien avec les demandes des différents partenaires, d'améliorer les fonctionnalités tous modes d'accès au collège :

- desserte des cars scolaires ;
- stationnement du personnel ;
- « dépose-minute » ;
- station TCSP EVE ;
- accès des autres lignes régulières au site propre du TCSP.

Ainsi que d'assurer l'accessibilité PMR sur le site, tout comme la sécurité de manière globale.

Ce réaménagement aura un impact sur le stationnement du secteur à la fois public (parking collège) et privé (parking du gymnase géré par le COSEC). Un focus spécifique sur le réaménagement proposé dans le cadre du projet de TCSP EVE est proposé en pages ci-après.

Un accès des autres lignes régulières au site propre du TCSP EVE sera également aménagé au niveau du parking du collège Louis Braille, afin de leur permettre de rejoindre la gare routière Sud de la gare d'Esbly.

Station(s)

Il est prévu l'insertion d'une station « Collège Louis Braille » avec des quais en vis-à-vis, au niveau du parking du collège Louis Braille, à proximité de l'ancienne gare SNCF des Champs Forts de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle.

Chemins modes actifs (piétons / cycles)

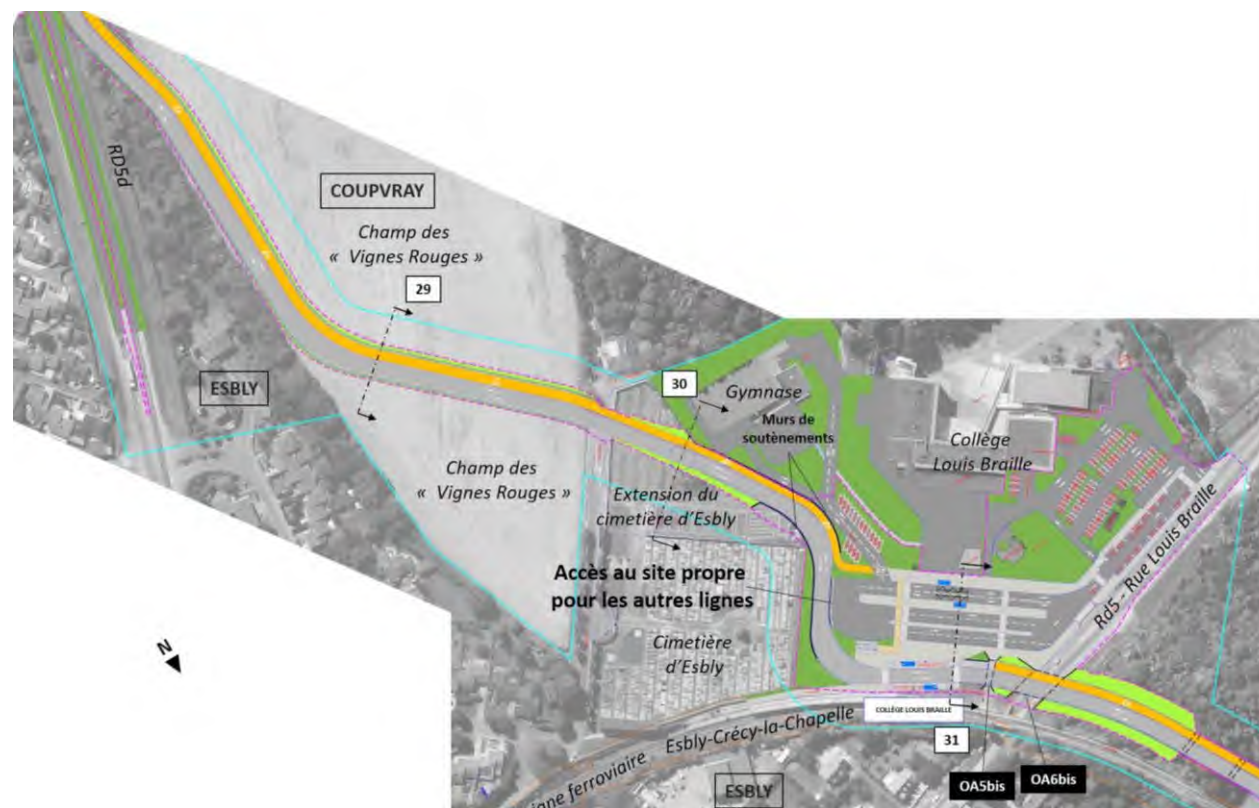
Au niveau de la traversée du champ dit des « Vignes Rouges », la voie verte / voie modes actifs (piétons/cycles) de 5m de large se poursuit en parallèle de la plateforme du TCSP côté Sud de celle-ci plateforme jusqu'à la rue Jean Lebeau. Celle-ci est ensuite réduite à 3m de large pour atteindre le collège et l'accès au gymnase du fait de contraintes d'insertion dans ce secteur spécifique « extension cimetière/Collège d'Esblly ». Ce type d'insertion est proposé ici du fait d'un plus faible volume de déplacements piétons attendus dans le secteur et permet de conserver la typologie d'aménagement cyclable « piste bidirectionnelle sur trottoir côté Ouest » dans la continuité des aménagements proposés dans la séquence précédente.

Le cheminement des piétons et des cycles est ensuite assuré au travers du réaménagement du parking du collège et du gymnase (cf. focus spécifique en page ci-après).

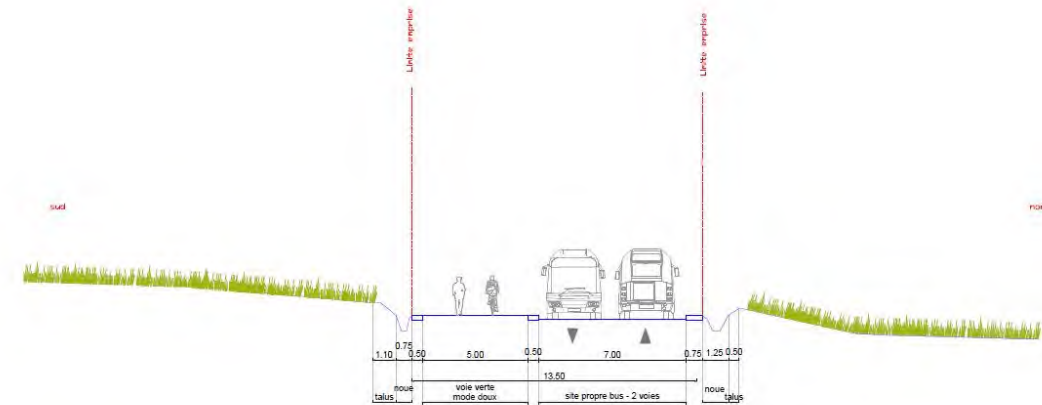
Une vingtaine d'arceaux vélos abrités (40 places) seront implantés à proximité de la station du TCSP EVE pour favoriser le rabattement cyclable à cette station depuis les quartiers environnants.

Ouvrage(s) d'art

Aucun ouvrage d'art n'est présent sur cette sous-séquence (NOTA : ouvrages présents au Nord de la station « Collège Louis Braille » présentés dans la sous-séquence suivante).



En section courante – Secteur « Champs des Vignes Rouges »
Coupe d'intention n° 29



En section courante – Secteur « extension cimetière »
Coupe d'intention n° 30



Légende

	site propre bus		piste cyclable		espace partagé (avenue Séramy)
	voirie		voie mode doux - voie verte		emprise PGT (Bande DUP)
	espace piéton		espace vert		emprise opérationnelle
	espace piéton / voie pompiers		site mixte (rue/pont Morris)		Trait de coupe et numéro associé

Figure 147 : Sous-séquence 4.2 Insertion entre la RD5d et le secteur du collège Louis Braille / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

FOCUS SUR LE REAMENAGEMENT COMPLET DU SECTEUR DU PARKING DU COLLEGE LOUIS BRAILLE / GYMNASSE

L'insertion de la plateforme du site propre aux abords du collège et du gymnase, et leur desserte, nécessitent une réorganisation complète de ces espaces de parking. Ce réaménagement du positionnement des fonctionnalités du parking est intégré dans le projet de TCSP EVE en tant qu'opération induite (non directement liée au fonctionnement du TCSP).

Un focus particulier est proposé sur ce secteur « Parking collège d'Esbly / Gymnase » qui regroupent de nombreuses fonctionnalités. En effet, le projet de TCSP EVE prévoit à l'occasion de ce réaménagement global, en lien avec les demandes des différents partenaires, d'améliorer les fonctionnalités tous modes d'accès au collège : desserte des cars scolaires, stationnement du personnel, « dépose-minute », stations TCSP EVE, accès des autres lignes régulières au site propre du TCSP, ..., ainsi que d'assurer l'accessibilité PMR sur le site, tout comme la sécurité de manière globale.

Le réaménagement proposé vise à dissocier au maximum les différentes fonctionnalités (cars scolaires, lignes bus régulières, et stationnement/dépose-minute VP), et de pacifier/sécuriser les abords du parvis du collège (flux attendus plus faibles du fait de la dissociation les flux), et d'offrir une meilleure lisibilité de l'aménagement.

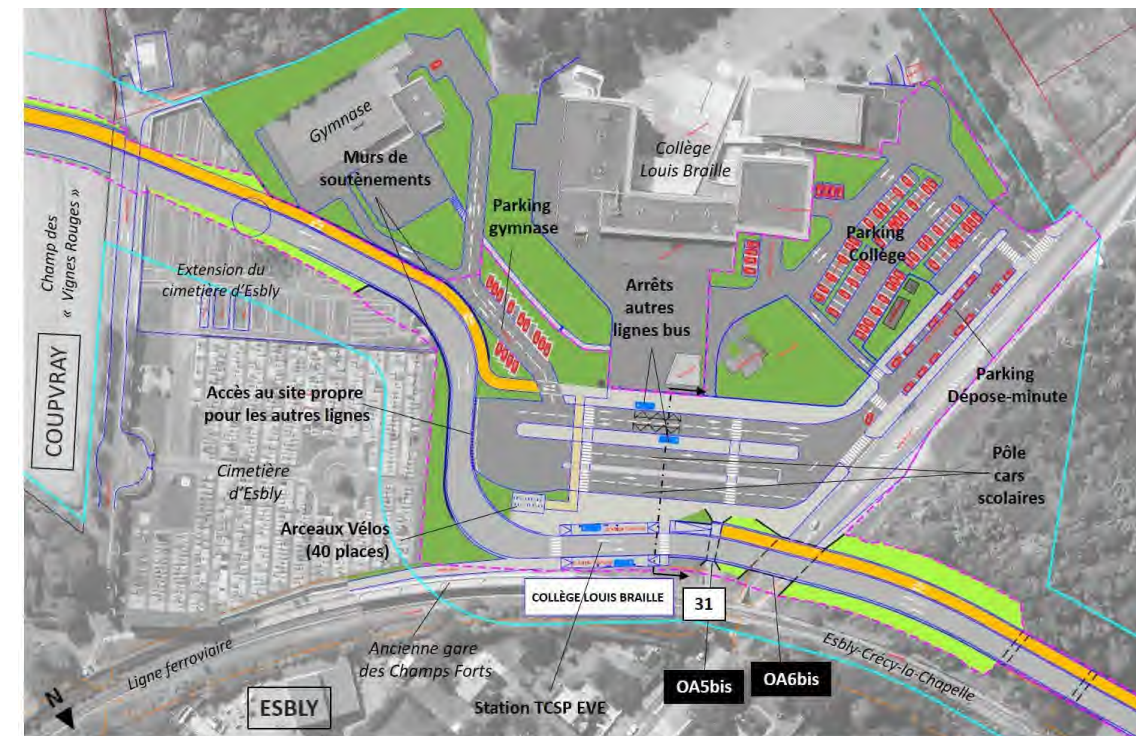
Le réaménagement envisagé propose ainsi :

- l'agrandissement du parvis devant le collège et du trottoir longeant l'enceinte du collège côté parking actuel – limite utile à préciser (en conservant les limites actuelles du collège le trottoir devant la grille serait élargi à 6 m contre 2 à 4 m aujourd'hui selon les sections) ;
- la mise en œuvre d'un espace « pôle cars scolaires », avec 8 postes à quai pour bus scolaires, accessibles ;
- la mise en œuvre d'un arrêt de bus à destination des autres lignes de bus à proximité de l'entrée du collège ;
- la mise en œuvre de différentes offres de stationnements :
 - pour les agents et professeurs du collège, privatisée à l'intérieur de l'enceinte du collège (« parking collège » accessible aux seuls personnels autorisés, environ 77 places dont 3 UFR, avec une entrée en sens unique) ;
 - de « dépose-minute », le long de la rue Louis Braille - RD5 (environ 27 places dont 2 UFR) ;
 - pour le parking du gymnase (environ une dizaine de places).
- l'inversion des sens d'entrée/sortie du parking par rapport à la situation actuelle, afin de limiter les problématiques de sécurité liées notamment à la proximité de l'alternat routier sous l'ouvrage SNCF. Par ailleurs, la visibilité risque d'être réduite avec la création d'un nouvel ouvrage voisin pour le TCSP.

Les cheminements des piétons et des cycles sont également assurés au travers du réaménagement proposé.

L'aménagement proposé permet par ailleurs de conserver les fonctionnalités existantes en lien avec le fonctionnement du collège (notamment livraisons – dont demi-pension, ramassage des poubelles, accès pompiers, accès logement du gardien). Le poste électrique également présent à proximité ne sera pas non plus impacté.

Néanmoins, le projet impactera directement le jardin pédagogique du collège, qui devra être relocalisé.



Légende

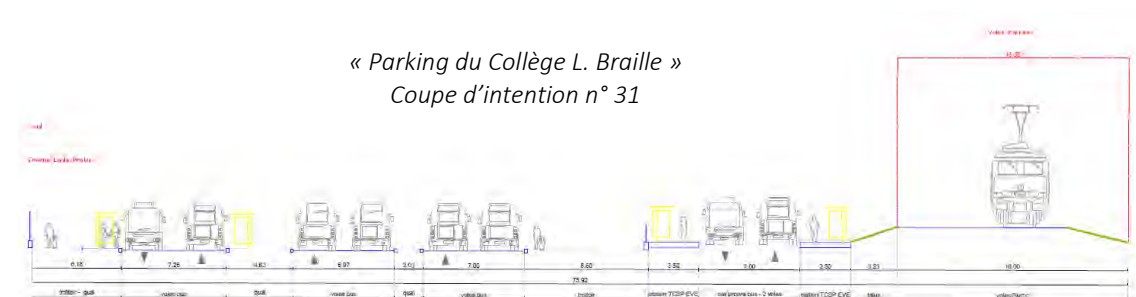


Figure 148 : Sous-séquence 4.2 - Insertion entre la RD5d et le secteur du collège Louis Braille – Focus parking du collège Louis Braille / Plan d'intention, et coupe d'intention projeté

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)



Figure 149 : Sous-séquence 4.2 Insertion entre la RD5d et le secteur du collège Louis Braille – Focus parking du collège Louis Braille Perspective – Situation projetée (image non contractuelle)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.7.3. Sous-séquence 4.3 - Insertion entre le secteur du collège Louis Braille et la gare d'Esbly

Environ 1 070m / Insertion du site propre hors voirie existante / 1 station (Gare d'Esbly) / 4 nouveaux ouvrages

Pour rappel, la nature des aménagements pris en compte par le projet de TCSP EVE diffère selon les sous-séquences de ce secteur, avec sur cette section (hors voiries existantes), la prise en charge par le projet de TCSP EVE de l'intégralité des aménagements proposés et présentés (« façade à façade »).

Insertion du site propre

Après la station « Collège Louis Braille », l'insertion de la plateforme du TCSP se poursuit dans ce secteur le long du talus de la ligne ferroviaire Esbly - Crécy-la-Chapelle (côté Ouest), au niveau de la parcelle appartenant au groupe « Carrefour », puis de la coopérative agricole VALFRANCE et de terres agricoles, et nécessite notamment la mise en œuvre de quatre nouveaux ouvrages d'art (franchissements au-dessus de la RD5d et passage modes actifs, franchissement au-dessus du canal de Meaux à Chalifert et franchissement sous la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle via un pont-rail).

Après avoir franchi la ligne ferroviaire Esbly - Crécy-la-Chapelle, l'insertion se poursuit le long de cette ligne ferroviaire côté Ouest, jusqu'à rejoindre le côté Sud du pôle de la gare d'Esbly.

L'insertion est proposée en limite de parcelle SNCF et du talus ferroviaire afin de ne pas trop s'interfacer avec ce dernier (mauvaise qualité du remblai de la ligne SNCF a priori, et souhait de limiter les interfaces induites avec la SNCF). Il est également à noter que l'insertion proposée a recherché également à minimiser les impacts sur les parcelles privées voisines (parcelles « Carrefour », VALFRANCE, et terres agricoles), mais dans un secteur présentant à la fois des contraintes physiques et des contraintes techniques (présence du talus ferroviaire, gabarit souhaité des ouvrages d'art, ouvrage d'art à réaliser les plus rectilignes possible, ...).

Le tracé du TCSP EVE suit une pente ascendante entre la station « Collège Louis Braille » et l'ouvrage franchissant le canal (point haut), avant de redescendre jusqu'au niveau du terrain naturel au niveau de la fin de l'emprise de la coopérative agricole. Il s'approfondit ensuite pour passer sous le talus ferroviaire via le nouvel ouvrage type pont-rail, et remonte ensuite pour rejoindre le plateau ferroviaire de la gare d'Esbly côté Sud.

Station(s)

Il est prévu l'insertion d'une station « Gare d'Esbly », terminus Nord de la ligne TCSP EVE, au sein de la future gare routière Sud du pôle de la gare d'Esbly (cf. focus spécifique en pages ci-après). A ce stade des études trois postes à quais seront affectés au TCSP EVE pour la dépose/régulation/reprise des voyageurs. Ces arrêts seront situés au plus près de la passerelle PMR et du bâtiment voyageurs de la gare afin de faciliter les correspondances avec les modes lourds.

Chemins modes actifs (piétons / cycles)

Il est proposé depuis la station « Collège Louis Braille » la mise en œuvre d'une voie verte / voie modes actifs (piétons/cycles) de 4m de large pour assurer la liaison avec la gare d'Esbly (flux attendus un peu moins importants que sur les sous-séquences précédentes), en parallèle de la plateforme du TCSP, côté Ouest de celle-ci (sauf en amont du terminus où celle-ci rebasculerait côté Sud de la gare routière de la gare d'Esbly).

La création de nouveaux ouvrages permettant de franchir les coupures urbaines et naturelles existantes constitue une opportunité pour proposer un nouvel itinéraire à destination des piétons et des vélos. Par ailleurs, sans la création d'un cheminement modes actifs en parallèle du site propre sur la section « Collège <> Gare d'Esbly », un risque important existe que des personnes cheminent sur le site propre, constituant une source d'insécurité. La création d'un cheminement spécifique aux modes actifs le long du site propre permet ainsi la mise en œuvre d'un cheminement sécurisé en parallèle du tracé du TCSP EVE.

Une consigne vélos sécurisée (services « Parking Vélos ») de 60 places (aménagement intérieur à double-racks) sera implantée à proximité du local d'exploitation prévu au niveau de la future gare routière Sud d'Esbly, afin de favoriser le rabattement cyclable à cette station depuis les quartiers environnants, en complément de l'offre d'arceaux vélos existantes côté Sud, et de la future offre développée côté Nord dans le cadre du projet de pôle.



Figure 150: Sous-séquence 4.3 - Insertion entre le secteur du collège Louis Braille et la gare d'Esbly - Vue projetée (image non contractuelle)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Ouvrage(s) d'art

Trois nouveaux ouvrages d'art routiers et un ouvrage ferroviaire seront à créer sur cette sous-séquence :

- OA5bis pont routier franchissant le passage modes actifs à proximité du collège Louis Braille d'Esbly, à créer en parallèle de l'ouvrage ferroviaire existant (OA5) ;
- OA6bis pont routier franchissant la rue Louis Braille (RD5) à proximité du collège Louis Braille d'Esbly, à créer en parallèle de l'ouvrage ferroviaire existant (OA6) ;
- OA7bis pont routier franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le Chemin des Aulnoyes à proximité de la coopérative VALFRANCE d'Esbly, à créer en parallèle de l'ouvrage ferroviaire existant (OA7) ;
- OA8 ouvrage de type pont-rail à créer pour le franchissement par le TCSP EVE par en-dessous de la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle.

Les ouvrages routiers seront dimensionnés pour accueillir au-dessus la plateforme du TCSP et la voie verte / voie modes actifs associées, et en dessous permettre d'assurer les fonctionnalités attendues pour chacun*, à savoir pour :

- l'OA5bis, permettre le passage des modes actifs dans la continuité de celui l'ouvrage ferroviaire voisin existant (OA5) ;
- l'OA6bis, permettre le passage des véhicules circulant le long de la RD5 – rue Louis Braille. Il est à préciser pour cet ouvrage spécifique que le CD77 a souhaité que le projet de TCSP EVE prenne en compte un gabarit d'ouvrage beaucoup plus important que celui permis aujourd'hui par l'ouvrage ferroviaire voisin existant - OA6 - présentant un alternat routier (à la fois en termes d'ouverture et de hauteur libre). Cette demande vise à ne pas obérer un éventuel élargissement à terme de l'ouvrage ferroviaire existant. L'ouvrage du TCSP EVE a ainsi été dimensionné à la fois pour assurer le passage véhicules circulant le long de la RD5 (1*1 voie de circulation), mais également permettre d'assurer un cheminement modes actifs (piétons et vélos) aujourd'hui non permis par l'ouvrage ferroviaire existant ;
- l'OA7bis, permettre d'assurer le gabarit fluvial demandé par VNF, et le gabarit routier du chemin des Aulnoyes (passage de poids lourds en lien avec la coopérative agricole). Il est à préciser par ailleurs que l'ouvrage créé dans le cadre du projet de TCSP EVE aura une ouverture plus importante que celle proposée par l'ouvrage ferroviaire voisin existant pour le passage du chemin des Aulnoyes (OA7), du fait de la configuration du site aux abords de l'accès à la coopérative agricole.

* Un gabarit minimal est à dégager sous les différents ouvrages de franchissement à créer.

Les trois ouvrages routiers seront positionnés côté Ouest des ouvrages existants de la ligne ferroviaire Esbly - Crécy-la-Chapelle.

L'ouvrage ferroviaire à créer pour le franchissement par le TCSP EVE en-dessous de la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle, sera également dimensionné pour accueillir au niveau inférieur la plateforme du TCSP et la voie verte / voie modes actifs associées, ainsi que des surlargeurs de plateforme du fait des courbes présentes en amont et en aval de l'ouvrage.

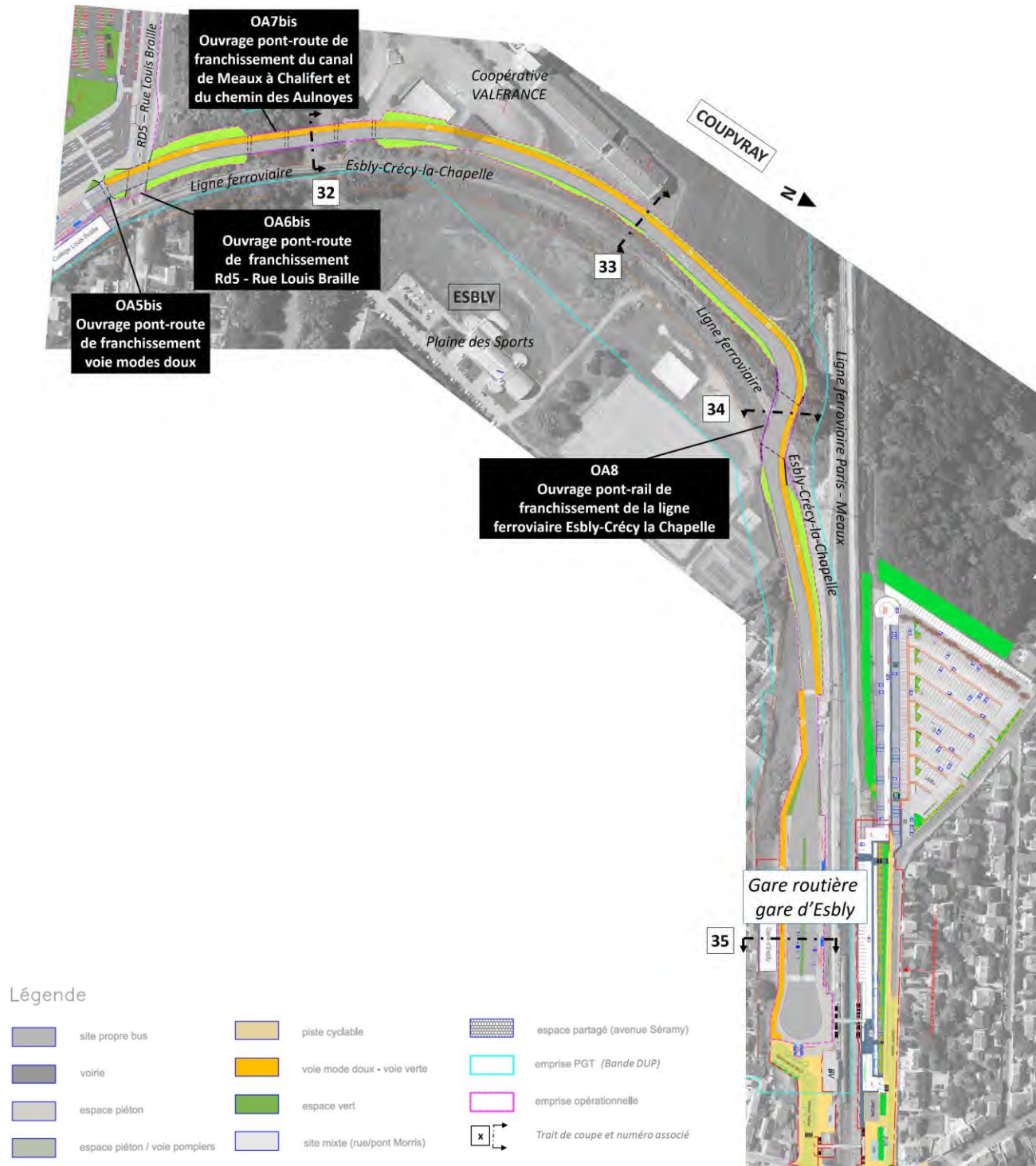


Figure 151 : Sous-séquence 4.3 - Insertion entre le secteur du collège Louis Braille et la gare d'Esby / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Sur ouvrage – Franchissement du canal de Meaux à Chalifert
Coupe d'intention n° 32



En section courante – le long de la coopérative VALFRANCE
Coupe d'intention n° 33



Sur ouvrage – Franchissement de la ligne ferroviaire Esby – Crécy-la-Chapelle
Coupe d'intention n° 34

Ligne ferroviaire Esby – Crécy-la-Chapelle



FOCUS GARE ROUTIERE SUD DE LA GARE D'ESBLY

La gare d'Esbly, futur terminus Nord de la ligne de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE), est desservie par la ligne P du réseau Transilien qui permet notamment de rejoindre Paris Est, Meaux, Chelles-Gournay et Crécy-la-Chapelle. La gare accueille également actuellement 8 lignes de bus en journée (4, 4A, 6, 7, 14, 57, L et LS) et une ligne du réseau Noctilien (N141).

Au niveau du terminus de la gare d'Esbly, le TCSP EVE doit s'insérer au sein de l'aménagement du futur projet de pôle (étude spécifique).

Une étude de pôle est en cours pour ce site. Cette démarche à l'initiative des acteurs locaux traite notamment de l'amélioration des conditions d'accès au pôle par le traitement des abords et la réorganisation du stationnement. Cette réflexion intègre également la mise en œuvre du projet de TCSP Esbly-Val d'Europe (EVE).

Le projet de pôle en cours prévoit notamment la mise en œuvre de deux espaces de gares routières afin de favoriser l'intermodalité, en lien notamment avec le parcours des différentes lignes de bus le desservant, et dans une logique de répartition homogène des flux au sein du pôle : une au Nord et une au Sud des voies ferroviaires, cette dernière étant prévue pour accueillir le terminus de la ligne de TCSP EVE.

La mise en œuvre de la gare routière côté Sud du pôle est conditionnée par la réalisation du site propre du TCSP EVE pour rejoindre la gare depuis le secteur « Collège ».

Pour rappel dans le cadre du projet de pôle de la gare d'Esbly, il est prévu la réorganisation globale du rabattement VP, avec la mise en œuvre de stationnements longue durée privilégiée uniquement côté Nord du pôle. Le projet de pôle prévoit ainsi la mise en œuvre d'un P+R labellisé de 647 places à horizon 2022, côté Nord des voies ferroviaires en remplacement de l'offre de stationnement existante (à la fois Nord et Sud).

Le projet prévoit également l'aménagement d'un parvis et de deux espaces de dépose/reprise des deux côtés du pôle, ainsi que d'un espace de stationnement dédié aux agents SNCF côté Sud. Le projet prévoit également la mise en œuvre côté Nord d'une crèche, et de services « Parking Vélos » (capacité et typologie non définie à ce stade).

Le projet de pôle doit être phasé dans le temps, la partie « entité bus » au Nord des voies ferroviaires devant être mise en œuvre avant la partie « entité bus » côté Sud conditionnée notamment par la réalisation du site propre du TCSP EVE comme explicité ci-avant.



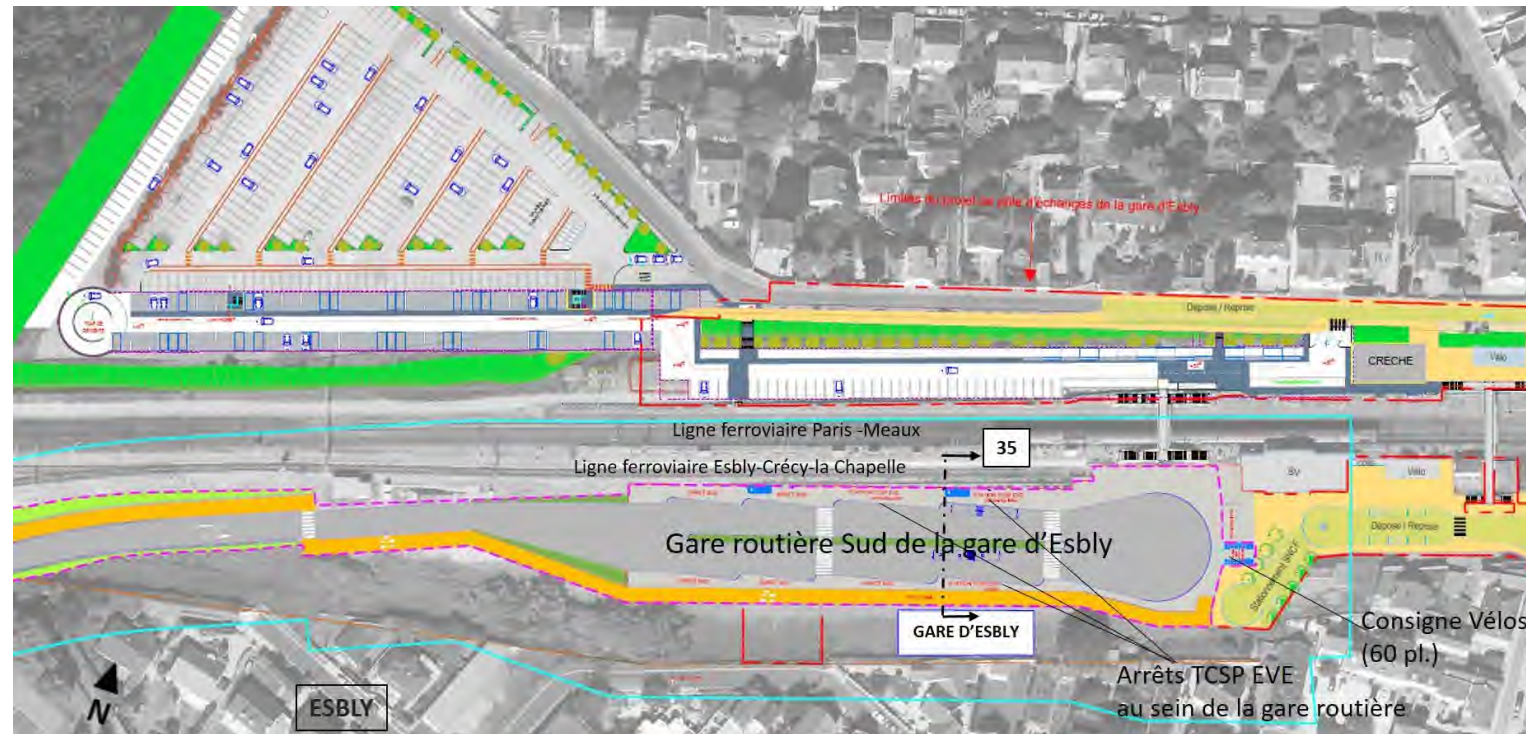
Figure 152 : Aménagement du pôle de la gare d'Esbly envisagé dans le cadre de l'étude de pôle

(SOURCE : ETUDE DE POLE EN COURS, SYSTRA)

Le TCSP EVE, intégrera dans son périmètre opérationnel, la prise en charge de l'insertion de la gare routière Sud du pôle.

Il est envisagé pour celle-ci l'implantation de quais à redans permettant notamment une meilleure indépendance des lignes entre elles.

A ce stade, il est proposé d'affecter trois postes à quai au TCSP EVE, les autres postes à quai étant affectés aux autres lignes de bus desservant le pôle.



Légende

site propre bus	piste cyclable	espace partagé (avenue Séramy)
voirie	voie mode doux - voie verte	emprise PGT (Bande DUP)
espace piéton	espace vert	emprise opérationnelle
espace piéton / voie pompiers	site mixte (rue/pont Morris)	Trait de coupe et numéro associé

Secteur « Gare routière Sud d'Esbly »
Coupe d'intention n° 35

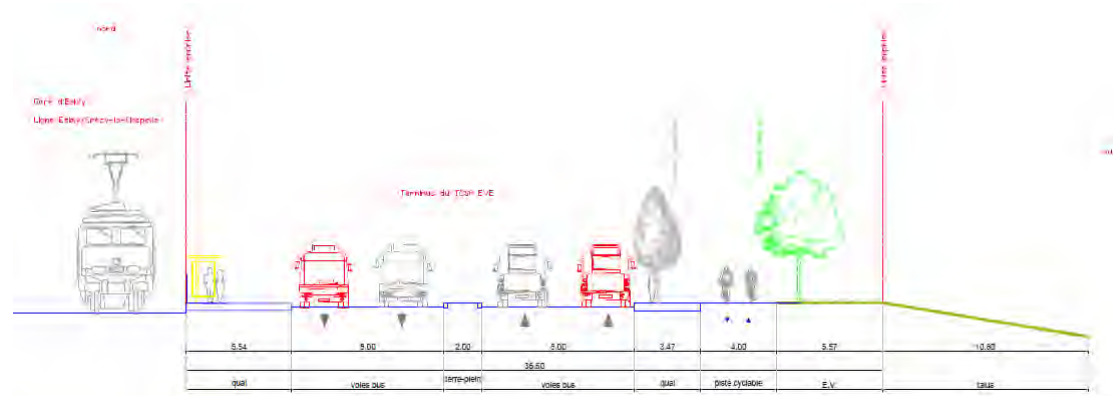


Figure 153 : Sous-séquence 4.3 - Insertion entre le secteur du collège Louis Braille et la gare d'Esbly – Focus gare routière de la gare d'Esbly / Plan d'intention, coupe d'intention projetée et vue perspective (image non contractuelle)
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.8. Concept de la trame paysagère

3.8.1. Principes généraux

Le TCSP EVE jouera un rôle d'articulation entre des secteurs contrastés tant du point de vue de la forme urbaine entre le Nord et le Sud du tracé, que de la trame paysagère associée.

La mise en œuvre du projet de TCSP EVE créera une continuité entre les différents secteurs traversés, mais devra aussi tenir compte des spécificités et des enjeux propres à chaque site traversé ou à proximité.

L'objectif de l'accompagnement paysager est de conférer une unité paysagère à la ligne, tout en s'appuyant sur le patrimoine végétal existant et les différentes ambiances traversées. Pour cela il est nécessaire de prendre en compte la trame végétale existante sur le site, tout en intégrant et en anticipant les mutations urbaines à venir aux abords immédiats de la ligne.

Aujourd'hui la future ligne de TCSP EVE traverse différentes typologies de paysages qui ont néanmoins comme point commun d'avoir une forte présence végétale, que ce soit en secteur rural par la présence de parcelles cultivées qui ouvrent vers des horizons boisés, par la végétation des jardins de maisons individuelles jouxtant la route, ainsi que simplement par les larges bas-côtés enherbés, ou en milieu urbain par la présence d'arbres d'alignement, accompagnés par des plantations basses sur les terre-pleins.

Il est nécessaire d'anticiper les visages qu'auront les abords de la ligne dans le futur, et notamment prévenir une minéralisation trop forte de l'espace public. Néanmoins la présence des plantations à venir doit être adaptée au contexte.

L'arbre structure les espaces, hiérarchise les usages et les diverses fonctions urbaines. Il aide à l'identification des lieux et à la lisibilité de la ville de façon plus générale. Les formes végétales doivent pouvoir être identifiables et mémorables dans un paysage urbain d'ensemble. L'arbre (alignés, groupés, isolé) ou l'ensemble végétal fédère de véritables lieux de vie, qui dans la ville, sont des repères ou des moyens d'attachement, d'identification à un lieu particulier (ambiance, floraison, architecture, feuillage...).

Enfin, les espaces végétalisés symbolisent une qualité de vie très recherchée dans un milieu urbain.

Le projet paysager qui accompagnera la ligne du TCSP EVE va permettre de relier ce linéaire à la ville, mais aussi de relier le paysage de proximité au grand paysage environnant. Il tend à donner une identité à la ligne tout en s'appuyant sur des séquences à plus petite échelle, diversifiant les ambiances et servant de repères aussi bien pour le piéton et le cycliste, que pour l'automobiliste ou l'utilisateur des transports en commun.

La trame verte qui accompagnera le linéaire du TCSP sera segmentée. Néanmoins, elle structurera et hiérarchisera les espaces à l'intérieur même des communes et permet de conférer une identité propre à certains quartiers au sein des villes.

3.8.2. Le choix de palette végétale

Rappelons que le végétal est un organisme vivant qui évolue au court du temps et des saisons et que pour garantir la pérennité des aménagements paysagers, le choix de la bonne palette végétale n'est pas anodin.

L'accompagnement végétal le long du parcours du TCSP pourra être de quatre types :

- Les alignements structurants et réguliers de sujets formés en tige ;
- Les alignements d'accompagnement davantage à l'échelle du piéton et constitués d'essences diverses afin d'enrichir la relation de l'axe avec ses abords ;

- Les plantations d'arbres ponctuelles, qui rompent avec la linéarité et animent un espace public spécifique ;
- Les plantations basses qui s'inscrivent le plus souvent dans les surlargeurs et terre-pleins (vivaces ou engazonnement).

Ces différentes typologies s'accordent avec la grandeur des végétaux. On choisira avant tout un arbre de 1^{ère} grandeur pour un alignement structurant, car plus visible dans le paysage, et un arbre de 2^{ème} et 3^{ème} grandeur pour les alignements d'accompagnement et plantations ponctuelles, même si ce n'est pas une règle établie.

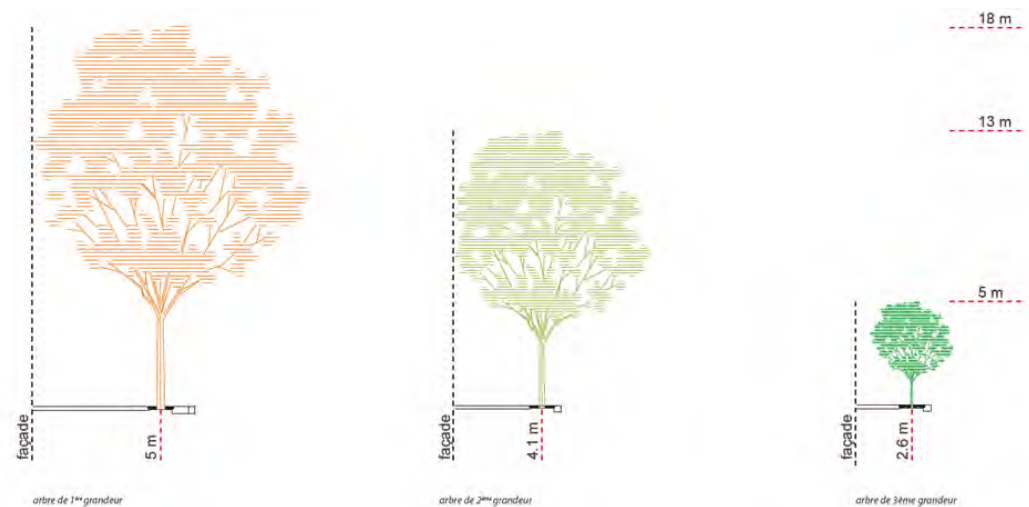


Figure 154 : Les trois grandeurs d'arbres

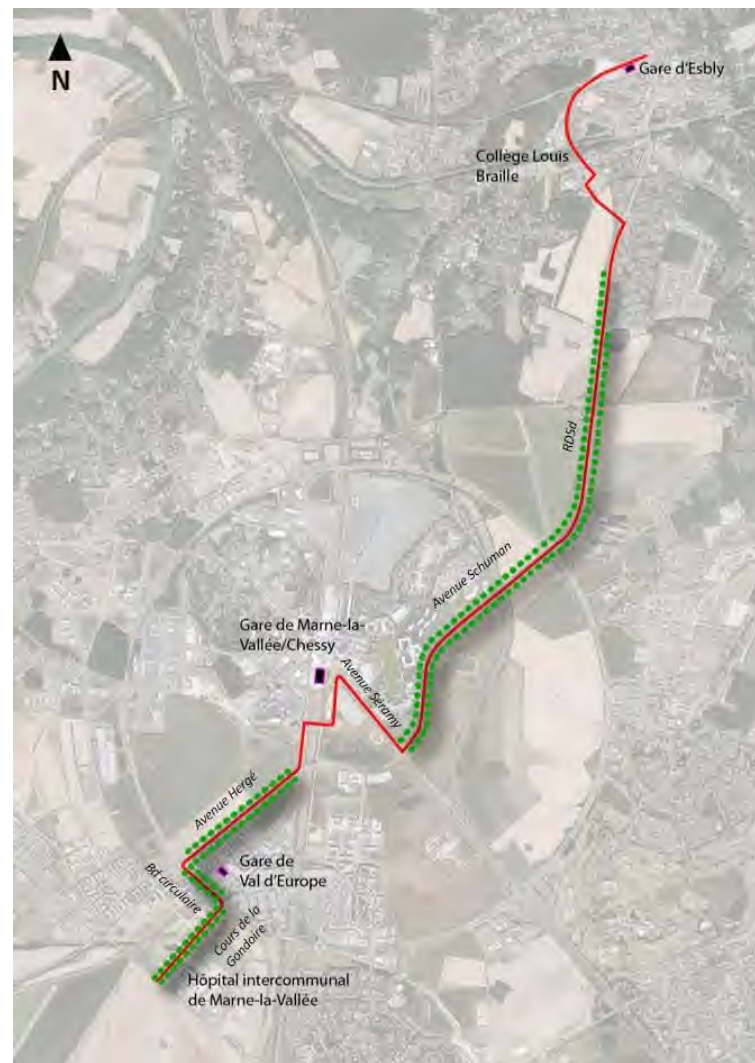
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Les alignements structurants actuellement présents le long du tracé sont majoritairement constitués de platanes excepté au niveau de la gare d'Esblly et sur le boulevard Circulaire (RD344) où des tilleuls et des frênes sont présents et au niveau de l'avenue Paul Séramy où il y a des prunus. Dans le cadre du projet, ils pourraient être complétés par de nouvelles essences le long de la future ligne du TCSP EVE. Celles-ci feront l'objet d'échanges avec les partenaires et devront rester en cohérence avec les aménagements réalisés et à venir.

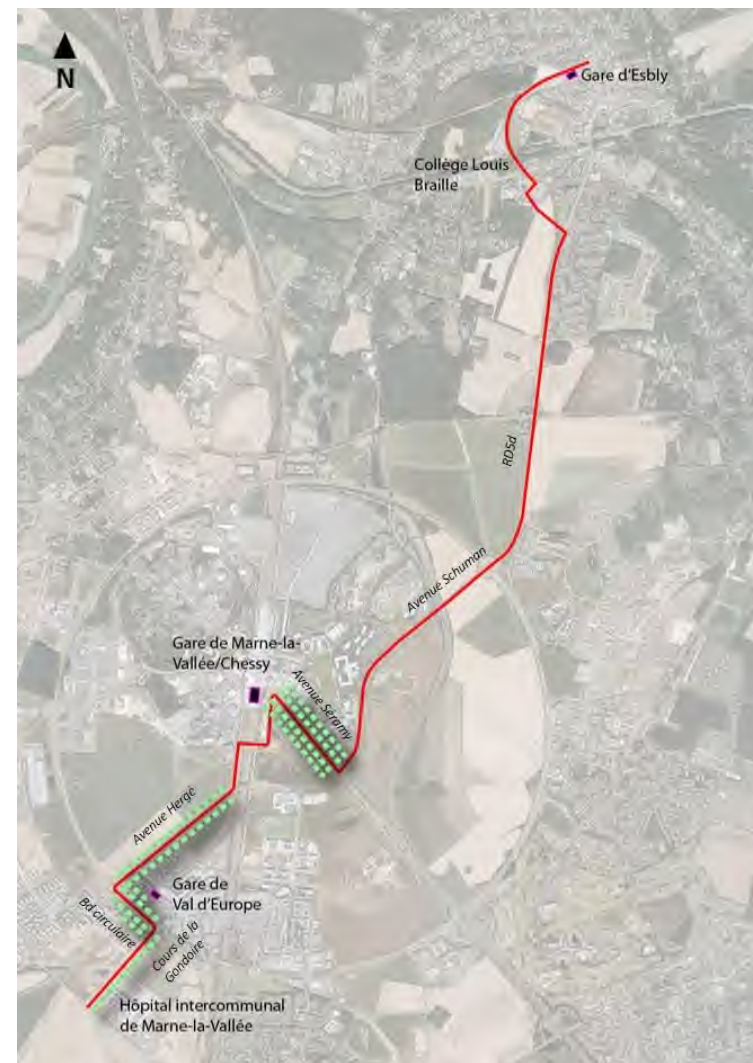
Les alignements d'accompagnement agrémentent et ombragent les circulations douces, soit en les séparant de la voirie, soit en marquant les limites d'espaces. Les essences pouvant être envisagées feront l'objet d'échanges avec les partenaires et devront rester en cohérence avec les aménagements réalisés et à venir.

Les plantations ponctuelles accompagnent les lieux spécifiques et rompent avec la linéarité du site propre. Ils ponctuent l'espace public qui aura davantage des usages de promenade et d'arrêt que de simple cheminement. Les essences sont choisies en fonction de leurs ports spécifiques, de leurs floraisons et de couleurs automnales remarquables qui en feront de véritables événements dans le paysage urbain. Les essences pouvant être envisagées feront l'objet d'échanges avec les partenaires et devront rester en cohérence avec les aménagements réalisés et à venir.

Et enfin les plantations basses accompagneront généralement les terre-pleins routiers, afin de limiter l'imperméabilisation du sol et de rendre les différents types de cheminement plus agréables. Les palettes végétales peuvent être très variées, mais il s'agira avant tout de choisir des espèces adaptées aux conditions pédoclimatiques des lieux et demandant un entretien limité. Ces plantations basses peuvent de type vivaces, couvre-sols et graminées, qui souvent en mélange permettent de varier les volumes, les graphismes et les intérêts saisonniers. Les essences pouvant être envisagées feront l'objet d'échanges avec les partenaires et devront rester en cohérence avec les aménagements réalisés et à venir.



Alignements structurants identifiant la ligne du TCSP EVE



Alignements accompagnant les circulations douces à l'échelle la ligne



Plantations ponctuelles accompagnant les lieux spécifiques

Figure 155 : Trame paysagère à l'échelle de la ligne de TCSP EVE : alignements structurants, ou accompagnant les circulations douces ou les lieux spécifiques
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.9. Site de maintenance et de remisage (SMR)

Un Site de Maintenance et de Remisage (SMR) permet d'assurer le remisage, l'entretien et la maintenance des véhicules et des équipements en station.

Le dépôt bus existant localisé sur la commune de Bailly-Romainvilliers, a été retenu pour servir aux besoins de remisage et de maintenance des véhicules et des équipements nécessaires à l'exploitation du projet de TCSP EVE, qui viendront s'implanter dans le prolongement du dépôt existant.

Les principales fonctions à assurer par le SMR sont :

- Remisage du matériel roulant ;
- Maintenance du matériel roulant ;
- Locaux d'exploitation et de gestion (conducteurs, régulateurs, contrôleurs, ...) ;
- Locaux administratifs (commerciaux, ressources humaines, achats, formation, ...) ;
- Parkings et circulations ;
- Locaux et ouvrages techniques annexes.

3.9.1. Fonctionnement du dépôt bus actuel de Bailly-Romainvilliers

Le site actuel du dépôt bus de de Bailly-Romainvilliers accueille actuellement une centaine de bus sur une surface d'environ 2,3 ha.

Le remisage des véhicules s'effectue à l'air libre. Il comprend des emplacements pour des bus standards (12m) et pour des bus articulés (18m).

Le site dispose d'un atelier traversant très compact d'environ 1 400m², composé notamment de 4 travées pouvant accueillir chacune un poste pour un bus standard et un poste pour un bus articulé. Cet atelier ne permet cependant pas à l'heure actuelle de réaliser l'ensemble des opérations de maintenance attendues, et il n'a pas été conçu pour réaliser la maintenance de bus fonctionnant au Gaz Naturel de Ville (GNV), celui-ci ne disposant pas du poste de maintenance obligatoire pour réaliser les contrôles réglementaires.



Figure 156 : Dépôt bus actuel de Bailly-Romainvilliers - Zone de remisage et atelier existant

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018)



Figure 157 : Dépôt bus actuel de Bailly-Romainvilliers et emprise nécessaire pour les besoins du TCSP EVE (dont COP)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Une extension des installations de maintenance du SMR existant est ainsi nécessaire et est prise en compte dans le projet d'extension du dépôt.

Le site comporte également notamment d'un bâtiment administratif (accueil du public, administration de l'entreprise de transport, locaux sociaux – vestiaires, salle de repas, ...), et une zone de parking à destination du personnel.

3.9.2. Projet de transition énergétique et besoins pour le projet EVE relatifs au SMR

Le choix d'une motorisation GNV pour les besoins du TCSP EVE a été retenu.

Le dépôt bus de de Bailly-Romainvilliers fait par ailleurs l'objet d'un projet de transition énergétique pour accueillir des bus à motorisation GNV sous la direction de son exploitant actuel TRANSDEV et d'Île-de-France Mobilités.

L'accueil des bus roulant au GNV nécessite une extension du site existant pour l'implantation d'une installation de compression GNV. Une COP (Convention d'occupation Précaire) a ainsi été passée avec l'EPAMarne/EPAFrance pour permettre cette réalisation, le temps que les démarches d'acquisition amiable aboutissent sur cette parcelle.

La livraison de ces aménagements est prévue pour mi-2021.

Le dépôt bus de Bailly-Romainvilliers est aujourd'hui soumis à déclaration au titre des rubriques de la nomenclature relative aux ICPE en lien avec sa fonction d'atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, et en lien avec sa station-service.

Le site devra faire l'objet à court terme d'un dossier de déclaration ou autorisation ICPE dans le cadre de la transition énergétique vers le GNV.

Le projet de transition énergétique en cours prévoit également des aménagements complémentaires de l'atelier de maintenance des véhicules.

L'emprise dédiée aux futurs besoins du TCSP EVE permettra de remiser notamment les 14 bus GNV nécessaires à son exploitation.

La surface prévisionnelle est estimée à environ 20 000 m² (hors aménagements paysagers en bordure prescrits par les dispositions actuelles du PLU) permettant :

- une zone de remisage des véhicules et la reconfiguration de l'ilot existant en bordure Sud du site actuel ;
- des ateliers et des postes de maintenance, de magasin de stockage, d'ateliers spécialisés supplémentaires, d'un Poste de Contrôle Centralisé (PCC), ainsi que des locaux d'exploitation complémentaires ;
- une zone de parking VL, la zone de parking actuelle ne pouvant absorber l'accroissement prévisionnel de personnel travaillant sur le site;

L'implantation proposée devra permettre de maximiser les synergies avec le site existant.

L'aménagement du site devra également bénéficier d'un traitement garantissant son insertion avec le futur projet urbain de la Zone de la Motte, notamment en termes de traitement des toitures et des façades et de végétalisation de ses abords. À ce titre il est d'ores et déjà prévu dans le projet d'inclure une bordure paysagère tout le long de la future délimitation Sud et Ouest du site (environ 3 700 m²) conformément aux éléments déterminés dans l'OAP (PLUi du Val d'Europe – Commune de Bailly-Romainvilliers).

À terme, l'augmentation de la capacité de remisage et la présence de véhicules à motorisation uniquement GNV (en lien avec une capacité de production de GNV qui sera évolutive pour ce site en fonction du besoin - durant la conversion de la flotte au GNV, des bus fonctionnant avec des énergies différentes vont en effet cohabiter : bus diesel, GNV), pourront avoir pour conséquence de dépasser le seuil de déclaration et de devoir entamer les démarches nécessaires pour la modification de la classification ICPE du SMR qui deviendra soumis à Autorisation ICPE.

Les procédures ICPE portées par l'exploitant se poursuivront en lien avec les démarches de demande d'autorisations d'urbanisme afférentes.

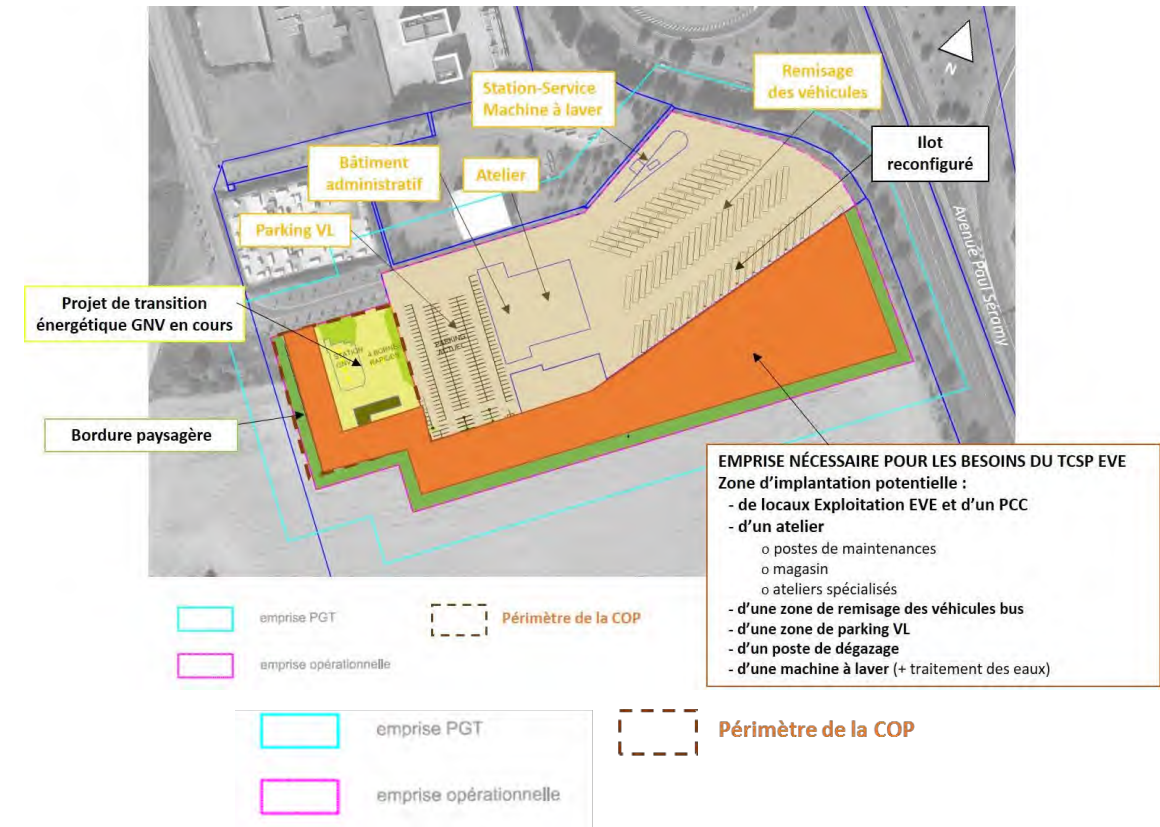


Figure 158 : Plan d'intention du projet de SMR en lien avec le TCSP EVE (dont COP)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3.10. Variantes étudiées

Dans le cadre du projet de TCSP EVE, de nombreuses variantes liées à l'insertion du projet ont en effet pu être étudiées à la fois lors des études de DOCP et de Schéma de Principe. Il a pu s'agir de variantes « structurelles » pour le projet (variantes de tracé ou variante d'insertion du site propre), ou de variantes plus « locales » (nombre de stations, positionnement des stations, aménagements cyclables, ...).

La localisation du site de maintenance et de remisage (SMR) qui accueillera la ligne a également fait l'objet de plusieurs variantes.

Les principales variantes et les raisons des choix retenus sont présentées dans la partie ci-après.

AU STADE DES ETUDES DE DOCP ET DE LA CONCERTATION

- **Variantes de tracé :**
 - Secteur du Val d'Europe ;
 - Secteur Pôle de Marne-la-Vallée – Chessy ;
 - Secteur Esbly-Coupvray ;
 - Secteur Esbly.
- **Variantes d'implantation du Site de maintenance et de remisage (SMR)** – 5 localisations envisagées.

AU STADE DES ETUDES DE SCHEMA DE PRINCIPE

- **Variantes de tracé** - Secteur du Val d'Europe ;
- **Variantes d'insertion :**
 - Cours de la Gondoire – typologie d'insertion ;
 - Retournement du TCSP au niveau du terminus « Hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée » ;
 - Boulevard Circulaire (RD344) – typologie d'insertion ;
 - Avenue Hergé - variante proposée par EURODISNEY SAS ;
 - RD5d / Basculement de l'insertion – variantes d'insertion / positionnement du basculement ;
 - Esbly – variantes d'insertion du tracé sur des secteurs hors voirie ;
 - Esbly – variantes de principe de réaménagement du parking du collège Louis Braille.
- **Variantes de positionnement des stations :**
 - desserte du secteur du Val d'Europe (autour du carrefour T9) ;
 - desserte des abords de l'avenue Hergé ;
 - desserte des ZAC des Trois Ormes et de Coupvray aux abords de la RD5d.
- **Variantes de cheminements cyclables** (secteur d'Esbly) ;
- **Variantes d'implantation du Site de maintenance et de remisage (SMR)** – 5 localisations étudiées.

3.10.1. Présentation des variantes étudiées lors des études de DOCP

Plusieurs variantes de tracé du projet de TCSP EVE ont notamment été étudiées au cours des études DOCP, et les variantes retenues ont été portées à la Concertation.

En ce qui concerne le SMR, cinq localisations ont été définies dans le cadre des études de DOCP et portées à la Concertation.

3.10.1.1. Variantes écartées lors des études de DOCP

Les variantes de tracés étudiées et écartées au cours des études DOCP, concernant 4 secteurs du tracé, sont listées ci-après et illustrées en pages suivantes :

Secteur Val d'Europe (cf. Figure 159)

- Desserte de la gare routière du Val d'Europe via la rue d'Ariane (en rose sur l'illustration - ❶) ;
- Desserte de la gare routière du Val d'Europe via le Boulevard Circulaire (en vert sur l'illustration - ❷) ;
- Desserte du Centre Hospitalier de Marne-la-Vallée via la rue de la Charbonnière (en orange sur l'illustration - ❸).

Secteur Pôle de Marne-la-Vallée – Chessy (cf. Figure 160)

- Desserte de la gare routière au Nord de la gare (❹).

Secteur Esbly-Coupvray (cf. Figure 161)

- Desserte de la ZAC de Coupvray et des Trois Ormes (❺).

Secteur Esbly (cf. Figure 162)

- Desserte de la gare routière Nord via la RD5d (en bleu sur l'illustration - ❻) ;
- Desserte du centre-ville d'Esbly (en rouge sur l'illustration - ❼).



Figure 159 : Variantes de tracé au Val d'Europe écartées après études de DOCP
(SOURCE : DOCP DU PROJET DE TCSP EVE, 2015)



Figure 160 : Variante de tracé dans le secteur du pôle de Marne-la-Vallée - Chessy écartée après études de DOCP
(SOURCE : DOCP DU PROJET DE TCSP EVE, 2015)



Figure 161 : Variante de tracé ZAC de Coupvray écartée après études de DOCP
(SOURCE : DOCP DU PROJET DE TCSP EVE, 2015)



Figure 162 : Variantes de tracé Esbly écartées après études de DOCP
(SOURCE : DOCP DU PROJET DE TCSP EVE, 2015)

3.10.1.2. Variantes portées à la concertation

Pour rappel les variantes de tracé retenues à l'issue des études de DOCP et portées à la concertation, présentées au *Chapitre I. Historique / 2. Genèse du projet de TCSP EVE (2007-2015) / 2.4. Concertation préalable*, ont concerné trois secteurs clés identifiés : la gare d'Esbly, la gare de Marne-la-Vallée – Chessy et le secteur du Val d'Europe.

Secteur de la gare Esbly

Deux grandes variantes de tracé ont été proposées dans le secteur d'Esbly, avec pour chacune de ses variantes plusieurs options de tracé :

- Variante desservant le collège Louis Braille (s'insérant entre le collège et le cimetière d'Esbly option A, ou entre le cimetière et la voie ferrée option B), avec une arrivée côté Nord (option 1) ou côté Sud (option 2) des voies ferroviaires de la ligne Paris-Meaux et du pôle de la gare d'Esbly ;
- Variante desservant la Plaine des Sports d'Esbly (option 1 par le Sud, option 2 par le Nord).

La variante d'insertion du TCSP via le collège Louis Braille à Esbly (s'insérant entre celui-ci et le cimetière d'Esbly - option A), avec un terminus au Sud de la gare d'Esbly (option 1) a été préférentiellement retenue suite aux avis et observations émis lors de la Concertation.

Les études de Schéma de Principe se sont donc engagées sur cette base.

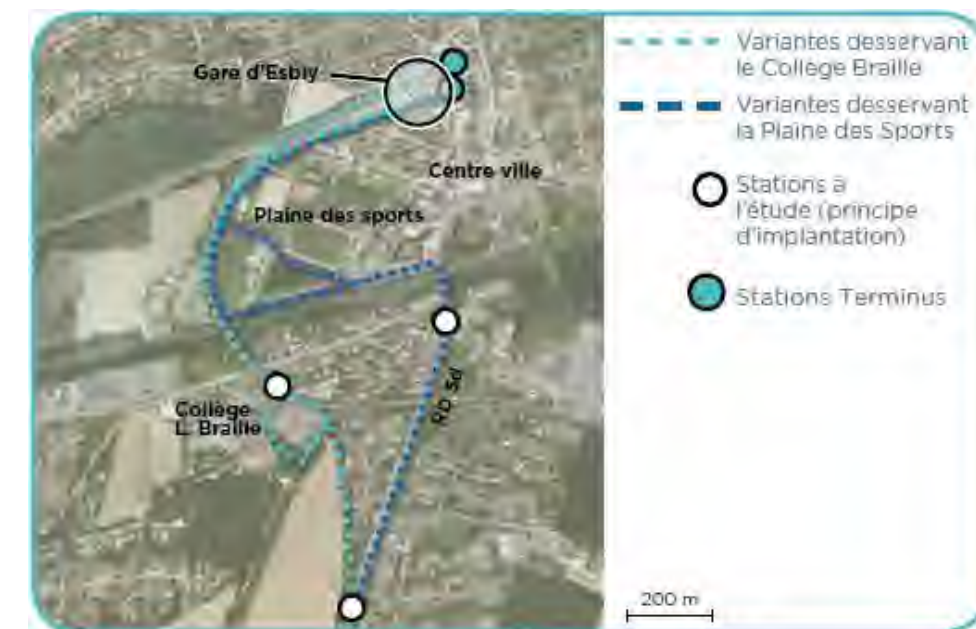


Figure 163 : Rappel des variantes de tracé du projet de TCSP EVE dans le secteur de la gare d'Esbly présentées en concertation
(SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

Secteur de la gare de Marne-la-Vallée - Chessy

Deux variantes de tracé concernant le franchissement des voies ferrées pour assurer la liaison entre la gare routière de Chessy Sud et l'avenue Hergé ont été proposées pendant la concertation :

- Desserte du pôle d'échange Sud, puis insertion à l'Ouest de la gare TGV via le pont Morris ;
- Desserte du pôle d'échange Sud, puis insertion à l'Est de la gare TGV par un nouveau pont créé spécifiquement.

Sur la base des enseignements de la concertation préalable, la variante d'insertion du TCSP par le pont Morris au Sud de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy a été préférentiellement retenue suite aux avis et observations émis pendant la concertation.

Les études de Schéma de Principe se sont donc engagées sur cette base.



Figure 164 : Rappel des variantes de tracé du projet de TCSP EVE au niveau de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy présentées en concertation (SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

Secteur du Val d'Europe

Deux variantes de tracé sont proposées pour rejoindre le terminus Sud de la ligne au Val d'Europe, à proximité du centre hospitalier de Marne-la-Vallée :

- Desserte de l'hôpital via le boulevard circulaire (RD344) ;
- Desserte de l'hôpital via l'écoquartier de Montévrain (avenue de l'Europe) et la RD231.

La variante d'insertion du TCSP par le boulevard circulaire a été préférentiellement retenue suite aux avis et observations émis pendant la Concertation.

Les études de Schéma de Principe ont donc été engagées sur cette base.



Figure 165 : Rappel des variantes de tracé du projet de TCSP EVE dans le secteur d'Esbly présentées en concertation (SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

3.10.2. Présentation des variantes étudiées au cours des études de Schéma de principe

Suite à la Concertation, les variantes de tracé retenues ont été approfondies lors des études de Schéma de Principe.

Ces nouvelles études ont fait émerger de nouvelles variantes, à la fois des variantes « structurelles » pour le projet (variantes de tracé ou variante d'insertion) ou des variantes plus « locales » (nombre et positionnement des stations, cheminements cyclables, ...).

3.10.2.1. Variantes de tracé

A la demande des partenaires de l'étude, des analyses complémentaires de variantes de tracé ont été menées dans le **secteur du Val d'Europe** lors des études de Schéma de Principe.

En particulier ont été étudiées à nouveau les variantes suivantes, une première fois écartées lors des études de DOCP (variante B) et à l'issue de la Concertation (variante A) :

- Desserte de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée via l'écoquartier de Montévrain (avenue de l'Europe) et la RD231 – **Variante A** ;
- Desserte de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée via la rue de la Charbonnière – **Variante B**.

Celles-ci ont été comparées avec la variante d'insertion du TCSP proposant la desserte de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée par le boulevard circulaire, retenue suite à la Concertation (**tracé de base**).

Les différentes variantes sont illustrées sur la figure ci-contre.

Les variantes de tracé A et B présentent une longueur plus importante par rapport au tracé de base, relativement importante pour la variante A (av. Europe/RD231) avec environ 8% de longueur en plus par rapport au tracé total de la ligne d'environ 9km, induisant en particulier un temps de parcours plus important, et des kilomètres d'exploitation supplémentaires non négligeables (environ 45 000 km/an estimés). L'allongement de l'itinéraire pénaliserait la vitesse commerciale, les performances, et in fine le bilan socio-économique du TCSP EVE.

Si en termes de desserte la variante A permet de mieux desservir la ZAC Montévrain Val d'Europe, elle ne permet pas une connexion au plus proche avec la gare RER du Val d'Europe, la gare routière de Serris et la future gare de Montévrain, et la desserte du cœur du Val d'Europe autour du carrefour T9 et ses principaux générateurs de trafics (centre commercial, future université, ZAC des Gassets,...) à contrario du tracé de base.

Les impacts en termes d'insertion sont également importants quelle que soit la variante considérée (impact sur les arbres, nécessité de modification de la trame de partage de la voirie actuelle – suppression du stationnement ...). L'insertion rue de la Charbonnière (var. B) s'avère également très complexe (largeur de voirie insuffisante pour implanter un site propre de bout en bout, nécessitant de supprimer toutes les autres fonctions le cas échéant).

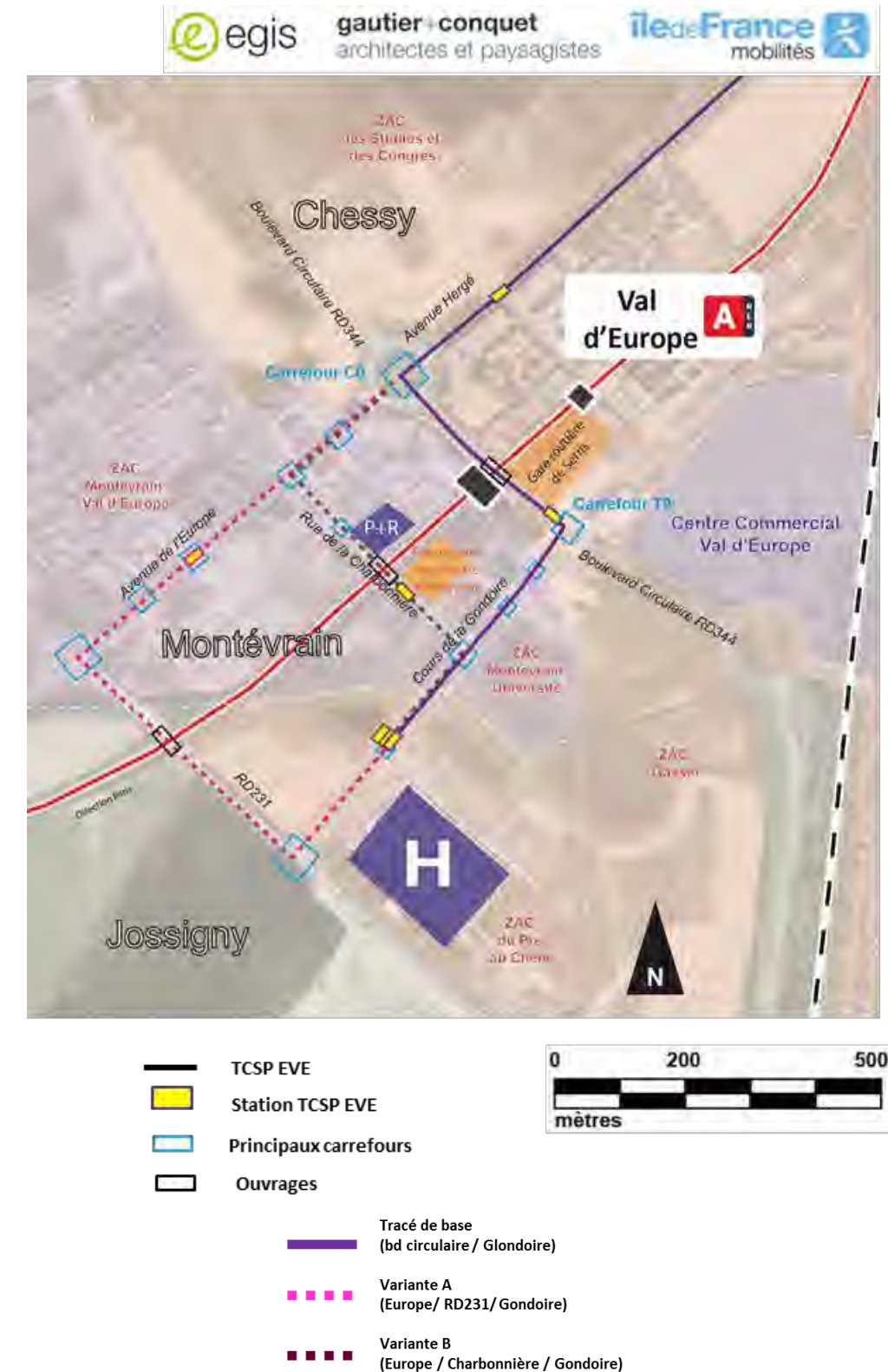


Figure 166 : Variantes de tracé étudiés dans le secteur du Val d'Europe au cours des études de Schéma de Principe (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

Le nombre de carrefours impactés est relativement similaires pour la variante A par rapport au tracé de base, légèrement moindre pour la variante B. Toutefois, les carrefours concernés par les variantes A et B sont déjà réalisés au sein d'un milieu urbain constitués. L'insertion du TCSP EVE impacterait les conditions de circulation en supprimant possiblement les files de tourne-à-gauche (TAG) au niveau de certains carrefours (intersection avenue de l'Europe / rue de la Charbonnière pour les variantes A et B, et intersection avenue de l'Europe / avenue de la Société des Nations pour la variante A).



Figure 167 : Carrefours localisés au niveau des intersections avenue de l'Europe / rue de la Charbonnière (gauche) et avenue de l'Europe / avenue de la Société des Nations (droite), potentiellement impactés par la suppression de files de tourne-à-gauche en vue de l'insertion du TCSP EVE pour les variantes A et/ou B

En termes d'ouvrage, les impacts sont plus importants sur les deux variantes A et B.

Concernant la variante A, l'insertion du TCSP EVE nécessiterait la réalisation d'un ouvrage d'art complexe afin d'assurer le franchissement du RER A au niveau de la RD231. La réalisation des travaux de ce nouveau pont (coûteux) impacterait fortement les conditions d'exploitation du RER A.



Figure 168 : Ouvrage actuel de franchissement du RER A par la RD231 (pont-route)

Concernant la variante B, l'ouvrage existant de la rue de la Charbonnière franchissant le RER A, est inadapté en l'état pour permettre le passage du TCSP en termes de charge supportée. La reprise ou la création d'un nouvel ouvrage serait nécessaire.



Figure 169 : Ouvrage actuel de franchissement du RER A par la rue de la Charbonnière (pont-route)

Pour la variante A « av. Europe/RD231 », l'analyse de trafic au niveau des carrefours à horizon 2025 a été réalisée montre que l'impact trafic sur cet axe est très important, avec ou sans passage du TCSP. Pour cette variante, l'insertion du TCSP EVE impacterait le carrefour CO (intersection boulevard circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe), le carrefour « avenue de l'Europe / RD231 », et le carrefour « RD231/ cours de la Gondoire ». L'arrivée du TCSP EVE occasionnerait la reprise du carrefour giratoire « avenue de l'Europe / RD231 » en carrefour à feux.

Pour la variante B, le passage par la rue de la Charbonnière est complexe compte tenu de ses fonctionnalités. En effet elle concentre par ailleurs des flux VP liés au P+R voisin, et à terme, des flux générés par les lots à bâtir, le trafic des autres lignes de bus qui rejoindraient la future gare routière de Montévrain, des places de stationnements, et potentiellement des déposes-minutes (sauvages ou organisées). La mise en œuvre d'une section de tracé banalisée pour le passage de la ligne de TCSP serait ainsi sans doute nécessaire pour permettre de conserver la plupart de ces fonctionnalités, avec pour conséquence des impacts sur l'exploitation / vitesse commerciale de la ligne de TCSP EVE.

Afin de comparer les différents scénarios, une synthèse des caractéristiques et impacts principaux de chacun des scénarios est proposée dans le tableau présenté ci-après.

Pour l'ensemble des raisons évoquées précédemment, les variantes A et B ont été une nouvelle fois écartées, pour des raisons de maîtrise des coûts d'ouvrages d'art, d'impact sur l'exploitation routière ou bus, d'impacts sur la vie locale, et la variante de tracé de base, par le boulevard circulaire (RD344) et le cours de la Gondoire, privilégiée.

	Tracé de base	Var. A	Var. B
LONGUEUR DU TRACÉ (Depuis carrefour CD)	800 m	1 450 m (+ 650 m / sens / base)	900 m (+ 100 m / sens / base)
STATION INTERMÉDIAIRE - Desserte	TS université, gare routière de Sernis, centre commercial, ZAC Montevrain Val Europe, ZAC Montevrain Université, ...	Desserte de la ZAC Montevrain Val Europe	- Desserte de la ZAC Montevrain Val Europe - Intermodalité future GR de Montevrain et P+R ?
TEMPS DE PARCOURS	-	Allongement des temps de parcours par rapport à la variante de base	
INSERTION TCSP			
- Insertion du site propre envisageable	- Site propre continu	Site propre continu	- Voie banalisée Charbonnière (conflits d'usage)
- Impacts insertion (hors impact environnemental)	- Modification de la trame de partage de voirie actuelle (suppression d'une partie du stationnement cours de la Gondoire)	<i>Av. de l'Europe</i> - Modification de la trame de partage de voirie actuelle pour insertion de TAG aux carrefours sur Av. Europe - Stationnement <i>RD231</i> - Impact sur l'ouvrage d'art hydraulique sur le Rd des Gassets	<i>Av. de l'Europe</i> - Modification de la trame de partage de voirie actuelle (suppression du stationnement) - Acquisition foncière pour insertion TAG Remarque Charbonnière : - L'implémentation d'une "voie banalisée" (composée de 200m de largeur (2 voies) et des conteneurs réservés) - L'absence de l'ouvrage d'art des Gassets (Rd) - voir la desserte dans le rapport
CARREFOURS			
- Nombre de carrefours sur le parcours	8 (dont Accès GR Montevrain) - Accès GR Sernis	8	6 + Accès P+R + Accès GR Montevrain
- Nombre de carrefours à modifier avec traversées de la plateforme	4 (Axial Gondoire)	6 (Axial Europe/RD231)	5
OUVRAGE (franchissement du RER A)	TCSP sur ouvrage existant reconfiguré (deviement réseau) ou un nouvel ouvrage plus léger à créer	Ouvrage existant à reconfigurer	Ouvrage existant reconfiguré plus léger ou un TCSP (hors RER A) ou l'absence d'un nouveau franchissement
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SANTÉ HUMAINE	- Impact arbres d'alignements (bd Circulaire / cours de la Gondoire)	- Impact important sur les arbres d'alignements (avenue de l'Europe) - Impact sur les terres agricoles le long RD231	- Impact important sur les arbres d'alignements (avenue de l'Europe - section carrefour CD) -> carrefour avec la rue de la Charbonnière

Critère positif, permettant d'améliorer ou préserver la situation existante
Critère moyen, représentant une situation négative dont l'amplior reste modérée
Critère négatif, représentant une situation négative problématique

Figure 170 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux du tracé de base et des variantes étudiées pour la desserte du Val d'Europe au cours des études de Schéma de Principe

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

3.10.2.2. Variantes d'insertion

Plusieurs axes ou secteurs du tracé ont pu faire l'objet de variantes d'insertion dans le cadre des études de Schéma de Principe :

- Cours de la Gondoire – typologie d'insertion ;
- Retournement du TCSP au niveau du terminus « Hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée » ;
- Boulevard Circulaire (RD344) – typologie d'insertion ;
- Avenue Hergé - variante proposée par EURODISNEY SAS ;
- RD5d / Basculement de l'insertion – variantes d'insertion / positionnement du basculement ;
- Esbly – variantes d'insertion du tracé sur des secteurs hors voirie ;
- Esbly – variantes de principe de réaménagement du parking du collège Louis Braille.

Celles-ci sont détaillées dans la suite de cette partie.

Cours de la Gondoire – typologie d'insertion

Sur le cours de la Gondoire, trois variantes ont été étudiées en vue de l'insertion du TCSP EVE : « bilatérale », « axiale », ainsi qu'une solution « mixte » (insertion axiale entre le carrefour T9 - intersection boulevard Circulaire / cours de la Gondoire / cours du Danube - et la rue de la Charbonnière, et bilatérale entre la rue de la Charbonnière et la RD231).



Figure 171 : Variantes d'insertion du TCSP EVE étudiées sur le cours de la Gondoire

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018)

Afin de comparer les différents scénarios, une synthèse des caractéristiques et impacts principaux de chacun des scénarios est proposée dans le tableau en page ci-après.

A l'heure actuelle, un site propre bilatéral est déjà implanté sur le cours de la Gondoire. La variante « Bilatérale » proposée consistait à proposer la conservation du principe du site propre existant, permettant d'aménager une station terminus pour le TCSP en « évitement » afin de le rendre indépendant du site propre. Il est à noter cependant que la portée de cet aménagement actuel semble limitée (pour les bus : temps de parcours très long, vitesse commerciale réduite malgré les aménagements existants), et que cet aménagement apparaît aujourd'hui mal identifié par les automobilistes.

Par ailleurs, cette insertion était également rendue complexe du fait des interfaces multiples avec les projets urbains se développant en rives (projets non encore figés à ce stade des études - programmation en cours), de certaines fonctionnalités associées (stationnements, commerces, livraison, entrées riveraines, ...), ainsi que du fait de la présence de nombreux carrefours rapprochés sur cet axe.

Une solution alternative a ainsi été recherchée.

Le principal avantage de la solution « Axiale » est de limiter les interfaces avec les rives (stationnements, piquage de voirie, accès riverains, commerces, secours, gestion quotidienne, ...) et les projets qui s'y développent, non encore figés à ce stade des études (programmation en cours). Elle permet par ailleurs de s'affranchir un peu plus de la future trame viaire autour du cours de la Gondoire et de limiter la gêne liée à la présence de nombreux carrefours le long de cet axe, de minimiser les risques de conflits, ainsi que d'éviter les cisaillements vers le site propre axial du boulevard circulaire.

Néanmoins, elle présente certains inconvénients, avec en particulier : reprise des aménagements sur tout l'axe (coûts frustratoires, suppression d'arbres, ...), implantation d'arrêts de bus totalement indépendants impossibles (contraintes par rapport à l'espace disponible).

La solution « Mixte » permet quant à elle de conserver les principaux avantages de chacune des deux autres insertions (s'affranchir via l'insertion axiale de la problématique de carrefours rapprochés pouvant

complexifier l'exploitation du TCSP sur la section « T9 - Charbonnière », tout en conservant la possibilité d'insertion du terminus et du retournement au niveau de l'accès du centre hospitalier permise par l'insertion bilatérale). Néanmoins, elle complexifie fortement la compréhension du carrefour de la rue de la Charbonnière par l'ensemble des usagers. **Cette solution n'a pas été retenue notamment pour cette dernière raison.**

La variante « Axiale » a ainsi été retenue pour cette insertion sur le cours de la Gondoire.

	Variante « Bilatérale »	Variante « Axiale »	Variante « Mixte »
	Site propre continu	Site propre continu	Site propre continu
INSERTION TCSP	Conservation du principe du site propre existant (mais des reprises nécessaires)	Reprise de l'ensemble de l'axe (réorganisation)	Reprise de l'ensemble de l'axe (nécessaire)
CARREFOURS	Carrefours supplémentaires à prévoir en suite de carrefours rapprochés	Insertion axiale permettant de s'affranchir des carrefours non convergents	Carrefours supplémentaires à prévoir en suite de carrefours rapprochés
EXPLOITATION	Intégration de des lignes sur le site propre	Atteinte indépendante des lignes sur le site propre (mais implantation de station « double »)	Atteinte indépendante des lignes sur le site propre (mais implantation de station « double » et « unilatérale »)
	Vivense commerciale parallèle (aménagement bilatéral existant fonctionnel mais désaffecté)	Intégration axiale favorisant la vivense commerciale bilatérale	Vivense commerciale perpendiculaire uniquement sur l'axe (unilatérale)
PROJETS URBAINS EN RIVES ET FONCTIONNALITES	Interfaces multiples avec les projets urbains se développant en rives du site propre	Unification des interfaces avec les projets urbains se développant en rives	Interfaces multiples avec les projets urbains se développant en rives de l'axe (mais uniquement sur l'axe unilatérale)
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SANTÉ HUMAINE	Préservation de la plupart des arbres d'alignement	Impact sur l'axe d'alignement	Impact sur l'axe d'alignement sur l'axe unilatérale

Critère positif, permettant d'améliorer ou préserver la situation existante
Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée
Critère négatif, représentant une situation négative problématique

Figure 172 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux des variantes étudiées pour l'insertion du TCSP sur le cours de la Gondoire au cours des études de Schéma de Principe

Retournement du TCSP au niveau du terminus « Hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée »

Le retournement du TCSP EVE au niveau de son terminus Sud « Hôpital Intercommunal de Marne-la-Vallée », a été envisagé initialement de deux manières pour la variante « axiale », soit via :

- la mise en œuvre d'un anneau de retournement au niveau du carrefour d'accès à l'hôpital ;
- un retournement qui s'effectuerait au sein de l'enceinte du centre hospitalier (avec maintien d'un carrefour en T au niveau de l'accès à l'hôpital).

Le Grand Hôpital de l'Est Francilien (GHEF), gestionnaire de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée, ayant indiqué ne pas être favorable à cette deuxième possibilité, la variante « retournement du TCSP au du centre hospitalier » n'a pas été retenue.

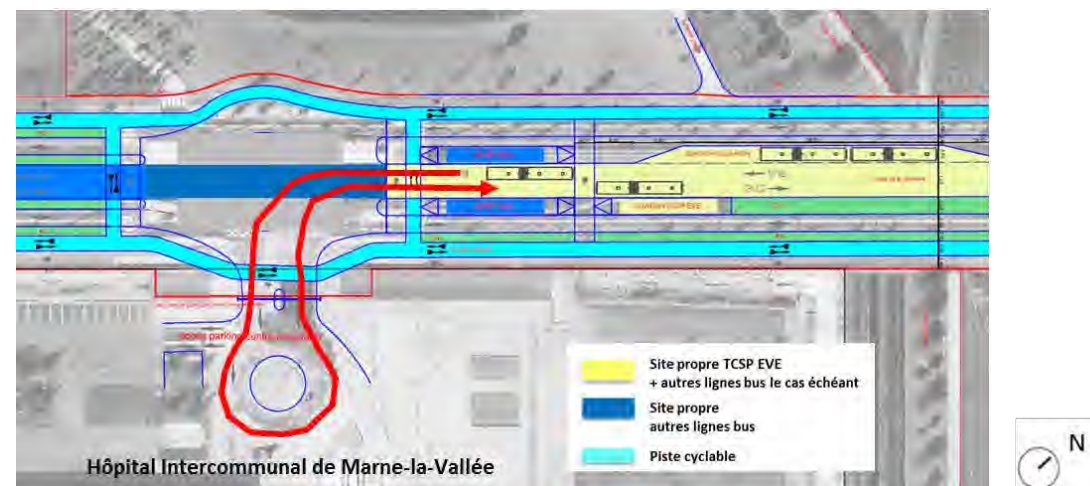


Figure 173 : Variante de retournement de la ligne de TCSP EVE au sein de l'enceinte de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée (avec maintien d'un carrefour en T au niveau de l'accès à l'hôpital).
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

A noter que l'insertion bilatérale également étudiée pour l'insertion du TCSP EVE sur le cours de la Gondoire (non retenue), permettait également un retournement de la ligne au niveau du carrefour d'accès à l'hôpital, avec la mise en œuvre d'une phase de feux spécifique.

Boulevard Circulaire (RD344)

Des insertions du TCSP en bilatéral et en axial ont été étudiées pour cet axe.

La variante d'insertion « bilatérale » sur le bd Circulaire présentait trois principales difficultés :

- la nécessité d'un élargissement de l'ouvrage de franchissement du RER A (pont-route), induisant une forte complexité des travaux (nécessité d'élargissement des culées de l'ouvrage sur les quais de la gare de Val d'Europe générant d'importants impacts sur l'exploitation du RER et de la gare - fermeture d'une partie des quais, interruption de circulation, limitation de vitesse, ...).
- aménagement difficilement compatible avec la mise en œuvre d'un carrefour à îlot central avec TCSP déporté au niveau du carrefour CO (intersection bd circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe) ;

- aménagement difficilement compatible avec la possibilité pour les autres lignes qui emprunteraient le site propre, de rejoindre la gare routière de Serris pour les lignes en provenance du carrefour CO (intersection bd circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe).

La variante d'insertion « axiale » permet de conserver l'ouvrage actuel et fonctionne avec la géométrie proposée du carrefour CO. Le dévoiement des réseaux passant dans le terre-plein central (canalisation d'eau potable) est nécessaire, et est envisageable via la création d'un ouvrage indépendant spécifique aux réseaux accolés à l'existant (impacts moindres sur le RER qu'un élargissement de l'ouvrage pour insertion du site propre en bilatéral). Cette variante offre également la possibilité aux autres lignes qui emprunteraient le site propre d'accéder/repartir de la gare routière de Serris depuis/vers le carrefour CO (intersection bd circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe).

Afin de comparer les différents scénarios, une synthèse des caractéristiques et impacts principaux de chacun des scénarios est proposée dans le tableau en page ci-après.

La variante d'insertion du TCSP en axial a ainsi été privilégiée pour cet axe, car moins impactante que la solution bilatérale en termes de travaux sur l'exploitation du RER A et de la gare du Val d'Europe (en lien avec l'ouvrage de franchissement du RER A sur le bd circulaire). De plus, elle permet d'offrir également la possibilité aux autres lignes de bus d'emprunter le site propre afin d'accéder/repartir de la gare routière de Serris depuis/vers le carrefour CO (intersection bd circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe).

La variante d'insertion « axiale » permet également de préserver une homogénéité pour l'insertion du TCSP EVE avec une insertion également axiale retenue en amont et en aval de cet axe sur le cours de la Gondoire et l'avenue Hergé.

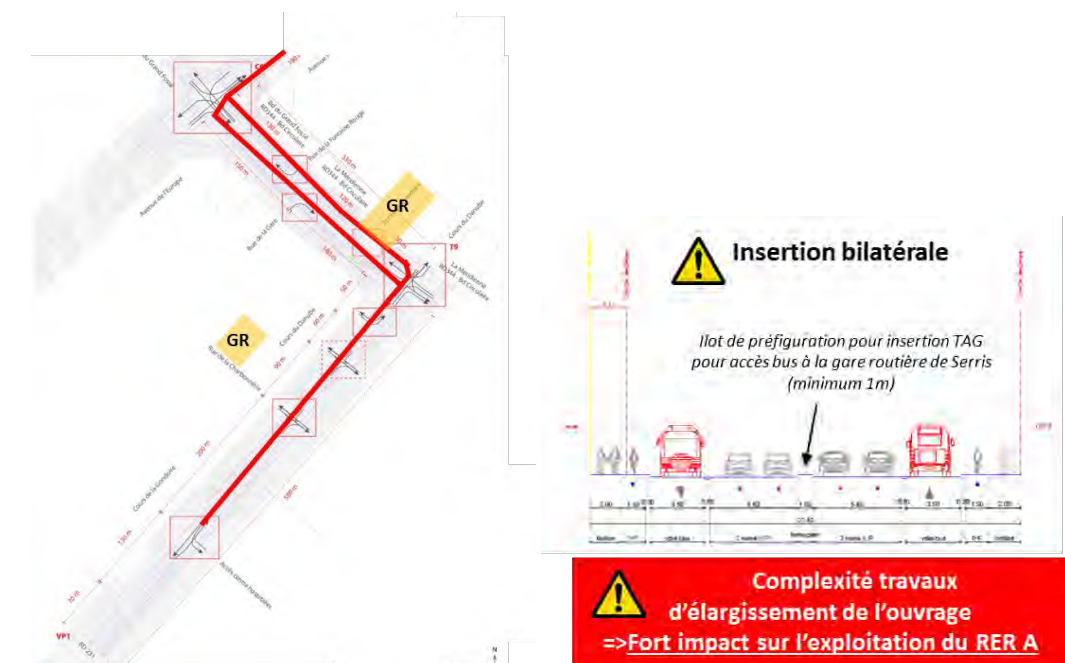


Figure 174 : Variante d'insertion « bilatérale » sur le bd Circulaire non retenue
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018)

	Variante « Axiale »	Variante « Bilatérale »
INSERTION TCSP	Site propre continu	Site propre continu
	Reprise de l'ensemble de l'axe nécessaire	Reprise de l'ensemble de l'axe nécessaire
CARREFOURS	<ul style="list-style-type: none"> - Insertion axiale permettant de s'affranchir des carrefours non traversants - Aménagement compatible avec la mise en œuvre d'un carrefour à bas central avec TCSP déporté au niveau du carrefour (E) 	<ul style="list-style-type: none"> - 2 carrefours supplémentaires à gérer - Aménagement difficilement compatible avec la mise en œuvre d'un carrefour à bas central avec TCSP déporté au niveau du carrefour (E)
OUVRAGE (sur RER A)	TCSP sur ouvrage existant reconfiguré (intervention réseau de voirie limitée) (plus léger/moins)	<ul style="list-style-type: none"> - Nécessité de construire un ouvrage de franchissement - Nécessité de construire un ouvrage de franchissement - Nécessité de construire un ouvrage de franchissement
EXPLOITATION DU SITE PROPRE	Possibilité pour les autres lignes de bus d'utiliser le site propre pour accéder / repartir de la gare de Serris depuis/vers le carrefour (E)	Aménagement difficilement compatible pour permettre aux autres lignes de bus d'utiliser le site propre pour accéder à la gare de Serris depuis le carrefour (E)
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SANTÉ HUMAINE	Impacts environnementaux d'alignement	Impacts environnementaux d'alignement

Critère positif, permettant d'améliorer ou préserver la situation existante
Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée
Critère négatif, représentant une situation négative problématique

Figure 175 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux des variantes étudiées pour l'insertion du TCSP sur le boulevard circulaire (RD344) au cours des études de Schéma de Principe

Avenue Hergé (variante proposée par la société EURODISNEY SAS)

Au cours des études de Schéma de Principe, la société EURODISNEY SAS avait proposé l'étude d'une variante d'insertion du site propre via une nouvelle voirie au Nord d'une zone de développement de bureaux, connectée à l'avenue Hergé dans l'axe du débouché de la future « rue du Bois de Paris ».

Cette variante « Disney » est illustrée ci-après.

Afin de comparer les différents scénarios, une synthèse des caractéristiques et impacts principaux de chacun des scénarios est proposée dans le tableau ci-après.

La variante « Disney » n'a pas été retenue, car moins lisible pour les usagers, et étant moins efficiente en termes d'exploitation de la ligne (courbe / contre-courbe plus marquée impactant la vitesse commerciale). Elle proposait également une moindre desserte de la partie Est de l'avenue,

Cette insertion présentait également des inconvénients en termes d'interfaces (fortes et directes avec le projet urbain envisagé hors phase IV de développement du secteur de Marne-la-Vallée).

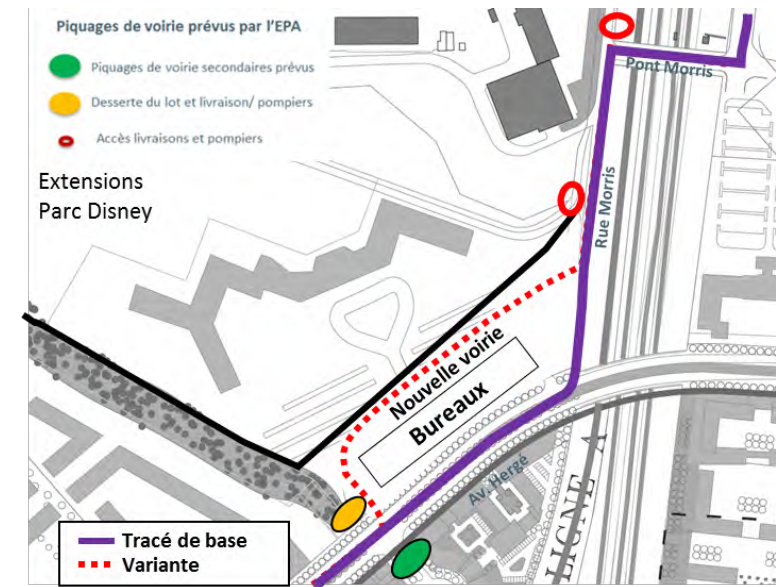


Figure 176 : Variante de tracé étudiée mais non retenue pour l'insertion du TCSP EVE au niveau de l'avenue Hergé (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018)

	Tracé de base « Hergé »	Variante « Disney »
INSERTION TCSP	Site propre continu	Site propre continu ou potentiellement partagé avec d'autres modes selon option retenue (accès parkings)
	Insertion homogène le long de l'avenue Hergé	Insertion non homogène le long de l'avenue Hergé - Courbe / contre-courbe du tracé TCSP en entrée et sortie de la zone de projet
STATION	Mieux visibilité station orientée sur l'avenue Hergé	Moindre visibilité depuis la partie Est de l'avenue (futur secteur « Campus »)
CARREFOURS	2 carrefours à feu supplémentaires à franchir	1 carrefour à feu de moins à franchir - Circulation VE plus fluide au débouché de l'avenue
EXPLOITATION	Site propre continu avec d'autres modes	Site propre potentiellement partagé avec d'autres modes selon option retenue (accès parkings)
	Mieux commercialité favorisée	Vitesse commerciale réduite (courbe / contre-courbe)
PROJETS URBAINS EN RIVES ET FONCTIONNALITES	Interface directe avec le futur projet urbain	Interfaces indirectes avec le futur projet urbain
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SANTÉ HUMAINE	Impact sur terres agricoles	Impact sur zones d'alignement (tamis-plein-central)

Critère positif, permettant d'améliorer ou préserver la situation existante
Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée
Critère négatif, représentant une situation négative problématique

Figure 177 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux des variantes étudiées pour l'insertion du TCSP sur l'avenue Hergé au cours des études de Schéma de Principe

RD5d / Basculement de l'insertion :

Le basculement de l'insertion du site propre entre un positionnement axial et latéral Ouest sur la RD5d a également fait l'objet de plusieurs variantes.

Deux possibilités ont été envisagées :

- au niveau du carrefour avec la rue de Montry (tracé de base) ;
- au niveau du nouveau carrefour de desserte de la ZAC (en amont de la variante de tracé). Cette variante avait pour objectif de faciliter les échanges avec le futur collège.

En termes d'impacts trafic, les deux solutions étaient comparables.

La variante de base permet de préserver une certaine homogénéité du tracé avec une insertion en axiale jusqu'à la rue de Montry, sur des secteurs qui seront urbanisés de part et d'autre de la RD5d. Au-delà de la rue de Montry, l'urbanisation, déjà existante, n'est présente que d'un seul côté, à l'Est de la RD5d.

Le basculement de l'insertion du site propre entre un positionnement axial et latérale Ouest sur la RD5d au droit du nouveau carrefour de desserte de la ZAC n'a ainsi pas été retenue.



Figure 178 : Variantes de basculement de l'insertion du site propre entre un positionnement axial et latéral Ouest sur la RD5d étudiées au cours des études de Schéma de Principe

Esbly – insertion du tracé sur des secteurs hors voirie

Sur la section de tracé « Champ Vignes Rouges / Cimetière / Collège L. Braille / Gymnase / Parking / RD5 (rue Louis Braille) », plusieurs variantes d'insertion du TCSP EVE ont été étudiées avec, pour chacune, des impacts plus ou moins importants sur les différents secteurs :

- Franchissement dénivelé de la RD5 (rue Louis Braille) – avec ouvrages de franchissement
 - Variante A, avec fort impact sur l'extension du cimetière ;
 - Variante C, avec moindre impact extension cimetière ;
- Franchissement à niveau de la RD5 (rue Louis Braille)
 - Variante B, avec moindre impact extension cimetière.



Figure 179 : Variantes de tracé étudiées dans le secteur d'Esbly – Insertion du tracé sur des secteurs hors voirie existante

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018)

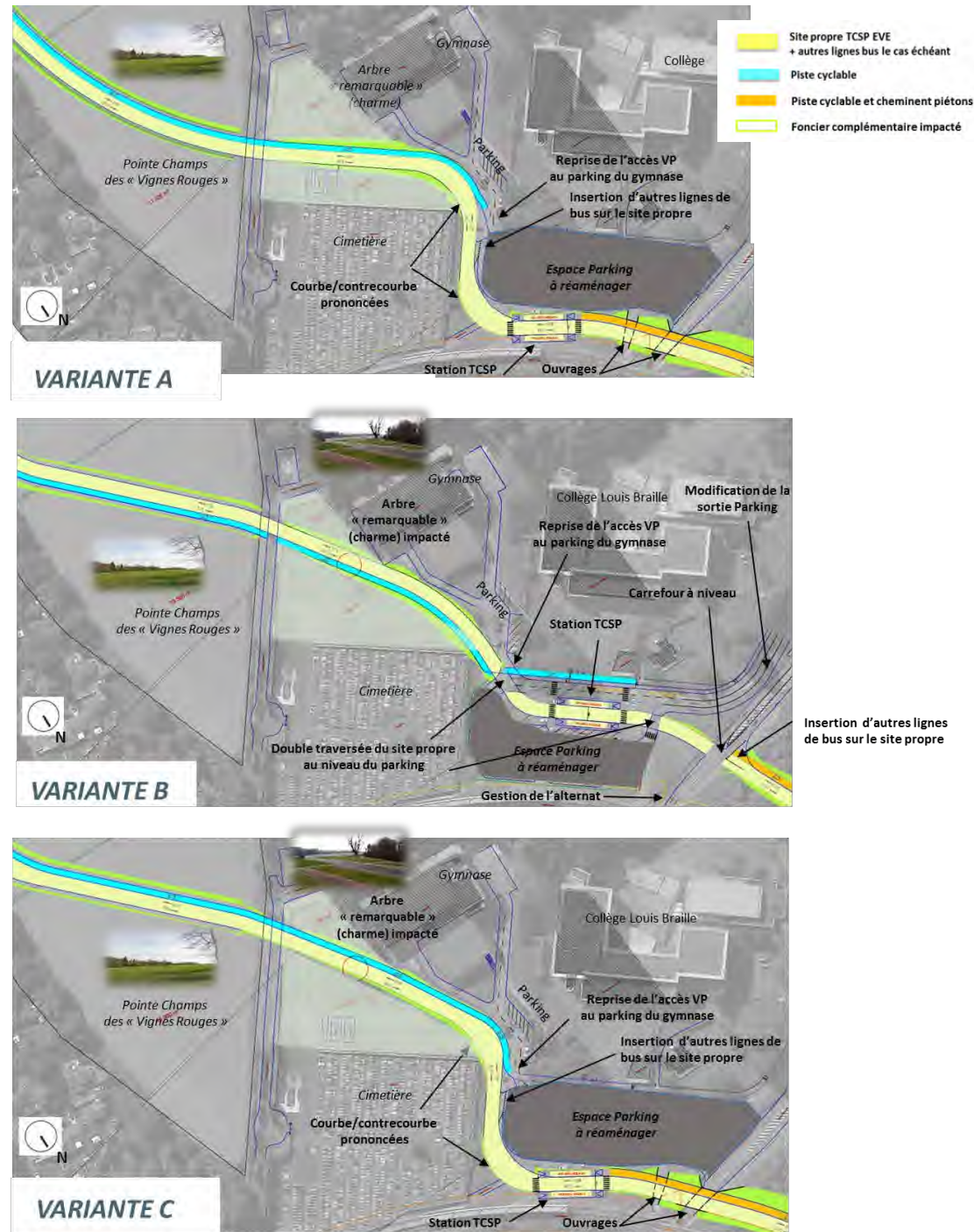


Figure 180 : Variantes étudiées sur la section de tracé « Champ des "Vignes Rouges" / Cimetière / Collège L. Braille / Gymnase / Parking / RD5 (rue Louis Braille) » à Esbly
 (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018)

Afin de comparer les différents scénarios, une synthèse des caractéristiques et impacts principaux de chacun des scénarios est proposée dans le tableau en page ci-après.

La variante A présentait un impact jugé trop important sur l'extension du cimetière, et n'a pas été retenue.

La variante B proposait une insertion traversant le parking du collège et un franchissement à niveau de la RD5 avec un nouveau carrefour à feux à mettre en œuvre. Cette variante comportait également plusieurs franchissements du site propre par les voiries du parking du collège risquant de pénaliser l'exploitation du TCSP (succession de carrefours rapprochés).

La création d'un nouveau carrefour sur la RD5 (rue Louis Braille), très proche de l'alternat routier existant (pont rail) présentait, en outre, une question de sécurité (visibilité restreinte).



Figure 181 : Vues de l'ouvrage OA6 actuel – Pont-rail franchissant la RD5 (alternat routier)
 (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

Le positionnement d'une station, et d'un site propre à proximité immédiate de l'accès au collège apparaissent également inadaptés compte tenu des niveaux de services attendus du TCSP EVE, et de la concentration des collégiens.

Pour l'ensemble de ces raisons, la variante B n'a pas été retenue.

La variante C a un moindre impact sur l'extension du cimetière et propose une insertion en bordure Est et Nord-Est du parking du collège, avec une station localisée à proximité de l'ancienne gare SNCF des Champs Forts (aujourd'hui plus exploitée).

La réalisation de la variante nécessite deux ouvrages permettant le franchissement de la RD5 (rue Louis Braille) et du passage modes actifs.

Au regard de ces avantages, la variante C a été privilégiée par les partenaires.

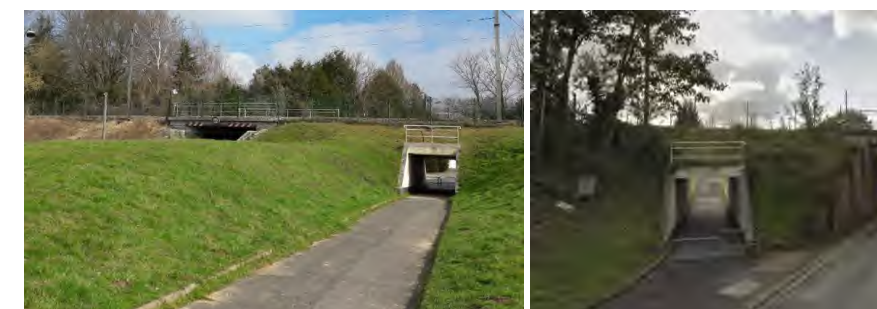


Figure 182 : Vues de l'ouvrage OA5 actuel – passage modes actifs
 (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

	Variante A	Variante B	Variante C
INSERTION TCSP	Site propre continu	Site propre continu	Site propre continu
	Insertion d'une station	Insertion d'une station	Insertion d'une station
IMPACT CIMETIERE	Critère négatif, représentant une situation négative problématique	Moins d'impact sur partie extérieure du cimetière	Moins d'impact sur partie extérieure du cimetière
IMPACT STATIONNEMENT (PARKINGS)			
CARREFOUR	Passage de voirie	Passage de voirie	Passage de voirie
OUVRAGES (IMPACT FINANCIER)			
EXPLOITATION	Charge/contrecharge imposées pendant la phase commerciale	Différentes franchissements du site droits pouvant gêner la voirie commerciale	Charge/contrecharge importantes pendant la phase commerciale
	Disponibilité du site propre aux autres lignes de bus via passage par le secteur parking collés	Disponibilité du site propre aux autres lignes de bus directement depuis la RDS	Disponibilité du site propre aux autres lignes de bus via passage par le secteur parking collés
MODES ACTIFS (VÉLOS/PIÉTONS)		Traverse par les modes actifs du site propre dans le secteur Linéaire/gymnase Problématique sécurité du fait du positionnement de la station sur le site propre à proximité immédiate de l'accès au collège	
IMPACT ENVIRONNEMENTAL ET SANTÉ HUMAINE	Traverse de terres agricoles Traverse de la partie extension (cimetière semi végétalisé) Insertion en bordure de parking sur espace en partie végétalisé Insertion sur zone boisée en friche de l'autre côté de la RDS en bordure de la voie ferroviaire Aléa remontée de nappe	Traverse de terres agricoles Traverse de la partie extension (cimetière semi végétalisé) Insertion sur zone boisée en friche de l'autre côté de la RDS Aléa remontée de nappe	- Traverse de terres agricoles Traverse de la partie extension du cimetière semi végétalisé - Insertion en bordure de parking sur espace en partie végétalisé - Insertion sur zone boisée en friche de l'autre côté de la RDS en bordure de la voie ferroviaire - Aléa remontée de nappe

Critère positif, permettant d'améliorer ou préserver la situation existante
Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée
Critère négatif, représentant une situation négative problématique

Figure 183 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux des variantes étudiées pour l'insertion du TCSP sur le secteur d'Esby (insertion hors voirie existante) au cours des études de Schéma de Principe

Esbly – réaménagement du parking du collège Louis Braille

Des variantes de réaménagement de l'espace du parking du collège Louis Braille ont été étudiées afin d'intégrer l'ensemble des fonctionnalités souhaitées (desserte des cars scolaires, stationnement du personnel, « dépose-minute », stations TCSP EVE, accès des autres lignes régulières au site propre du TCSP pour desservir le pôle d'échanges d'Esbly, ...), ainsi que d'assurer l'accessibilité et la sécurité.

Les principes de ces variantes de réaménagement étudiées sont :

- Variante 1, dissociant au maximum des différentes fonctionnalités : cars scolaires, lignes bus régulières, et stationnement/dépose-minute VP ;
- Variante 2, avec une moindre dissociation des différentes fonctionnalités, mais permettant une augmentation du potentiel en stationnement VP par rapport à la première variante.

Ces deux variantes présentent par ailleurs des impacts similaires sur le critère Environnemental et Santé humaine.

La variante 1 proposée, plus lisible pour les usagers, et permettant de pacifier les abords du parvis du collège (flux plus faible du fait de la dissociation les flux) a été retenue.



Figure 184 : Variantes de principe de réaménagement de l'espace du parking du collège Louis Braille d'Esbly étudiées (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

3.10.2.1. Variantes de positionnement des stations

Certains positionnements de stations ont également pu faire l'objet de variante au cours des études de Schéma de Principe (« variante locale »), en particulier pour :

- la desserte du secteur du Val d'Europe (autour du carrefour T9 - intersection boulevard circulaire / cours de la Gondoire / cours du Danube) ;
- la desserte des abords de l'avenue Hergé ;
- la desserte des ZAC des Trois Ormes et de Coupvray aux abords de la RD5d.

Celles-ci sont détaillées dans la suite de cette partie.

Desserte du secteur du Val d'Europe (autour du carrefour T9)

Le positionnement de la station « Val d'Europe » a fait l'objet de plusieurs variantes listées et illustrées ci-après :

- Variante A - Arrêt TCSP en vis-à-vis cours de la Gondoire ;
- Variante B - Arrêt TCSP dissocié autour du carrefour T9 - intersection boulevard circulaire / cours de la Gondoire / cours du Danube (un sens sur le boulevard circulaire et le second sur le cours de la Gondoire) ;
- Variante C - Arrêt TCSP en vis-à-vis Bd Circulaire (Mérienne) ;
- Variante D - Arrêt TCSP en vis-à-vis Bd Circulaire (Grand Fossé).

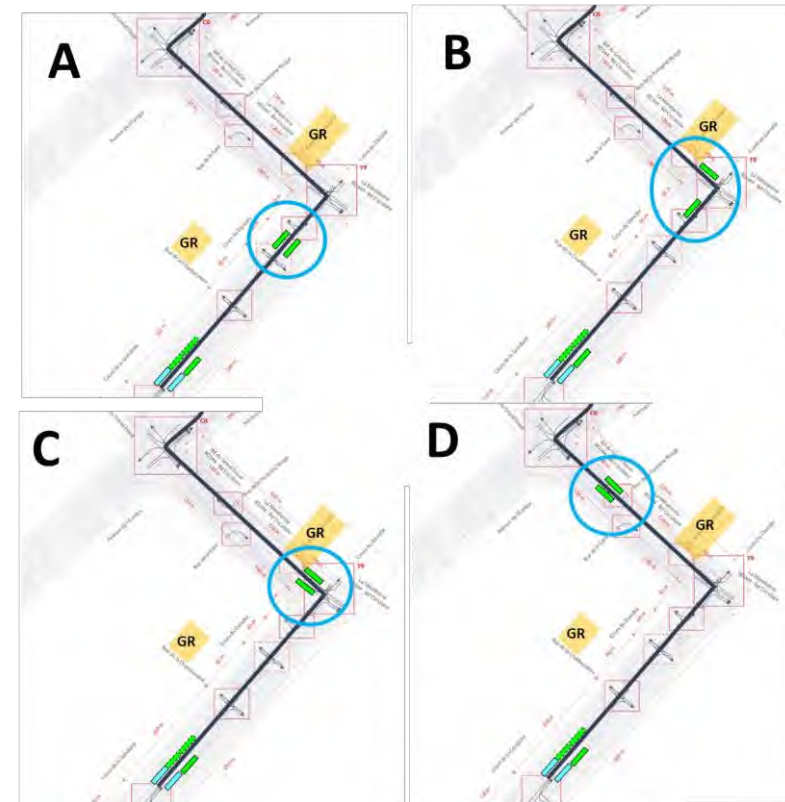


Figure 185 : Variantes de principe de positionnement de la station « Val d'Europe » (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

La variante D a rapidement été écartée car la localisation de la station proposée était relativement excentrée par rapport au cœur du Val d'Europe, et du fait de la proximité avec la station « Ariane ».

La variante A, permettant notamment de pouvoir insérer une station double pour l'arrêt des autres lignes empruntant le site propre, a été retenue. Cette configuration n'est en effet pas possible pour les variantes B et C du fait d'un linéaire limité lié à la proximité du carrefour d'accès à la gare routière de Serris et du carrefour T9 (intersection boulevard circulaire / cours de la Gondoire / cours du Danube).

Il est à préciser que l'implantation spécifique de cette station « Val d'Europe » pourra être re-questionnée et optimisée en phase d'étude ultérieure en lien avec les aménagements urbains prévus une fois ceux-ci plus précisément définis.

Desserte des abords de l'avenue Hergé

Le nombre et le positionnement de stations envisagées au niveau de l'avenue Hergé pour la desserte des ZAC a fait l'objet de plusieurs variantes (une seule station centrale, deux stations, ...).

Il a été finalement retenu par les partenaires dans le cadre du projet, l'implantation de deux stations « Ariane » et « Campus », localisées à chaque extrémité de la section, telles que présentées dans le cadre de la partie 3. *Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers / 3.5. Secteur 2 « Intraring » / 3.5.1 Sous-séquence 2.1 - Insertion sur l'avenue Hergé.*

L'implantation de ces stations permet une meilleure répartition de la desserte des ZAC de l'avenue.

Desserte des ZAC des Trois Ormes et de Coupvray aux abords de la RD5d

Le nombre et le positionnement de stations envisagées le long de la RD5d pour la desserte des ZAC des Trois Ormes et de Coupvray, entre le carrefour G2 et le carrefour avec la rue de Montry, a fait l'objet de plusieurs variantes (desserte de la centralité commerciale, desserte du futur collège, ...).

A noter qu'une desserte directe du futur collège par le TCSP EVE n'a pas été retenue par les partenaires (sectorisation des collégiens a priori non compatible, et la ligne de bus 6 devrait par ailleurs le desservir à terme).

Il a été finalement retenu par les partenaires l'implantation de deux stations « Trois Ormes » et « Cent Arpents », localisées de part et d'autre de la RD934, telles que présentées dans le cadre de la partie 3. *Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers / 3.6. Secteur 3 : « RD5d ».*

Il est à préciser que l'implantation spécifique de la station « Cent Arpents » pourra être optimisée en phase d'étude ultérieure en lien avec les aménagements urbains prévus une fois ceux-ci plus précisément définis.

Actuellement l'interstation, entre les deux stations est en effet relativement peu importante.

3.10.2.2. Variantes de cheminements cyclables

Le secteur d'Esbly a pu également faire l'objet de variante concernant les itinéraires cyclables proposés entre le secteur du Collège Louis Braille et la gare d'Esbly.

La possibilité d'un itinéraire alternatif au tracé de la plateforme du TCSP a été analysée et comparée à l'aménagement d'une voie modes actifs insérée en parallèle du site propre sur cette section (variante de base).

L'itinéraire alternatif étudié a pour tracé depuis la gare d'Esbly, un passage via la rue du Général Leclerc et la RD5 (avenue Charles de Gaulle), qui pourrait se poursuivre afin de rejoindre le collège Louis Braille selon deux variantes :

- soit via le long de la voirie existante RD5 (rue Louis Braille).
- soit via le long du chemin de halage côté Sud du Canal de Meaux à Chalifert.



Figure 186 : Variantes de de cheminements cyclables étudiées dans le secteur d'Esbly entre la gare et le collège

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

La variante le long de la RD5 (rue Louis Braille ou via le chemin de halage) ne permettait pas une insertion satisfaisante sur tout le tracé jusqu'à la gare pour une piste cyclable du fait d'une emprise disponible très réduite sur tout ou partie du tracé, et a donc été écartée très rapidement par les partenaires.



Figure 187 : Rue Louis Braille - RD5

(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2019)



Figure 188: Chemin de Halage le long du canal de Meaux à Chalifert - parallèle à la RD5

(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2019)

La variante de base, en visant l'aménagement d'une voie modes actifs insérée en parallèle du site propre sur cette section, propose la création de nouveaux ouvrages permettant de franchir les coupures urbaines et naturelles existantes et constitue une opportunité de maillage pour les piétons et les vélos.

Par ailleurs, sans la création d'un cheminement modes actifs en parallèle du site propre sur la section « Collège <> Gare d'Esblly », un risque important existe que des personnes cheminent sur le site propre, constituant une source d'insécurité.

La création d'un cheminement spécifique aux modes actifs le long du site propre permet ainsi la mise en œuvre d'un cheminement sécurisé en parallèle du tracé du TCSP EVE.

La variante de base a ainsi été privilégiée en ce sens, et la variante de mise en œuvre d'un itinéraire alternatif non retenue.

3.10.2.3. Variantes de localisation du SMR

Pour rappel cinq sites d'implantation potentiels en vue de l'accueil du site de maintenance et de remisage (SMR) de la ligne de TCSP EVE ont été retenus pour être approfondis dans le cadre des études de Schéma de Principe.

- au Nord du champs dit « des Vignes Rouges », à Coupvray (violet) ;
- à l'Ouest, au droit de la coopérative agricole, à Coupvray (orange) ;
- au droit du parking Nord de la gare, à Esbly (vert) ;
- à l'Est du centre commercial de la RD239, à Esbly (bleu) ;
- à proximité de l'actuel dépôt bus, à Bailly-Romainvilliers (rouge).

Deux variantes (A et C) ont été rapidement écartées pour des raisons techniques avec des parcelles non adaptées et/ou au regard de la mise en œuvre d'autres projets d'aménagement :

- Implantation envisagée au Nord du champ des Vignes Rouges, à Coupvray (variante A - point violet sur la figure ci-avant), du fait d'une configuration de la parcelle complexe, et peu adaptée pour accueillir les besoins estimés ;
- Implantation envisagée au droit du parking Nord de la gare, à Esbly (variante C - point vert sur la figure ci-avant) : du fait du développement de l'offre de stationnement envisagée dans le cadre de l'étude de pôle d'Esblly (création d'un parc-relais / horizon 2022).

Les trois variantes restantes (B, D et E) ont été analysées de manière plus approfondie.

Deux variantes supplémentaires ont été écartées à la suite de l'étude plus approfondie de ce positionnement du SMR au cours des études de Schéma de Principe :

- implantation envisagée à l'Ouest, au droit de la coopérative agricole, à Coupvray (variante B - point orange sur la figure ci-avant), du fait que le SMR soit excentré par rapport aux autres lignes de bus du secteur du Val d'Europe, avec une implantation nécessitant l'accès de tous véhicules via le site propre du TCSP EVE, ainsi que l'acquisition de parcelles privées. Par ailleurs une éventuelle évolution future serait très contrainte (pas de réserve de capacité) ;
- implantation envisagée à l'Est du centre commercial de la RD239, à Esbly (variante D - point bleu sur la figure ci-avant), du fait que le SMR soit excentré pour les autres lignes, tout en étant également distant du terminus Nord du TCSP au niveau de la gare d'Esblly. La zone dans laquelle s'insérerait le SMR est par ailleurs située dans un environnement « sensible ».

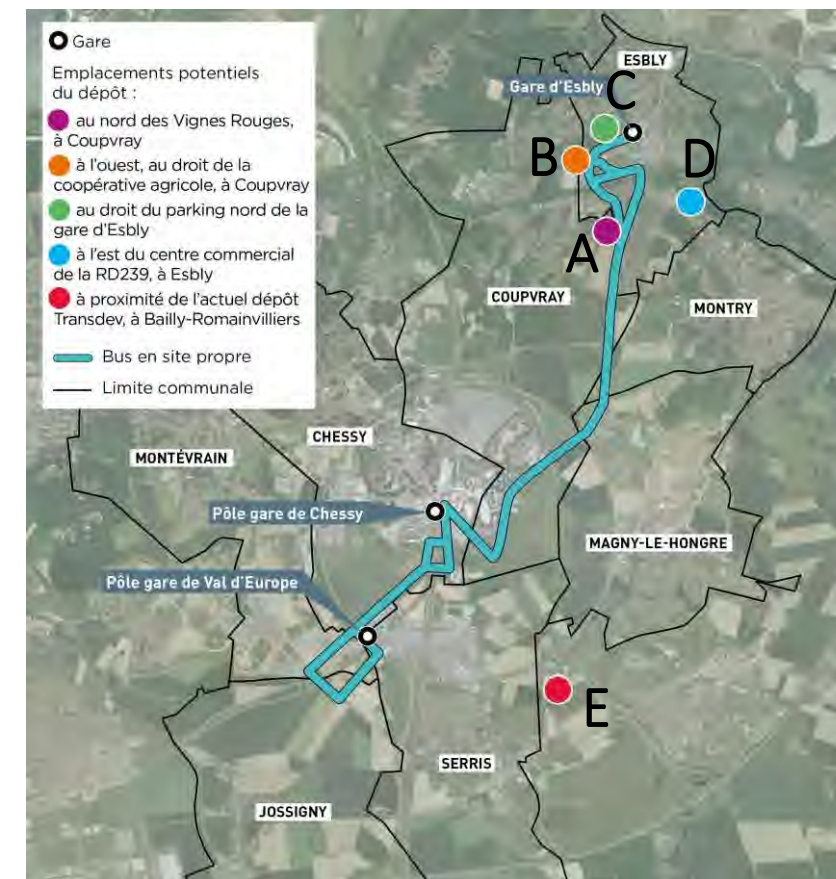


Figure 189 : Rappel des variantes de localisation du SMR du projet de TCSP EVE présentées en concertation (SOURCE : BILAN DE CONCERTATION, ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES, 2015)

Afin de comparer les différents scénarios, une synthèse des caractéristiques de chacun des scénarios est proposée dans le tableau en page ci-après.

		B / Proche Coopérative Agricole	D/ RD239	E/ Dépôt Bailly-Romainvilliers	
CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES DU SITE	Surface / Forme du site	Forme peu adaptée			
	Hydrographie		Zone PPAI à prendre en compte		
IMPACT ENVIRONNEMENTAL	Zones naturelles	Proximité ZNIEFF type 1 et EBC (Espèce Bâlé Classé)	Proximité zone Natura 2000 - Intérêt modéré pour le faune		
	Risques	Site en zone d'aléa très élevé / remontée de nappe	- Site en zone d'aléa très élevé / remontée de nappe - Zone inondable (proximité zone d'aléa RBT)	Réseau EMERDISET à proximité	
ACCESSIBILITE		Directe via la route départementale	Directe via route existante	Directe via route existante	
	Disponibilité du site		Potentielle concurrence avec autres projets d'équipement collectifs		
FAISABILITE TECHNIQUE & EXPLOITATION	Fonctionnalité SMR	Adéquation au besoin mais certains critères non possibles	Adéquation au besoin avec certains critères non possibles	Adéquation au besoin avec tous les critères possibles	
	Positionnement par rapport à la ligne de TCSP EVE	Env. 500m du terminus Nord	Env. 2 km du terminus Nord	Env. 2,5 km du terminus Sud	
	Positionnement par rapport aux autres lignes de bus du bassin	Position existante (Nord du terminus)	Position existante (Nord du terminus)	Position existante (Sud du terminus)	
ACQUISITIONS FONCIERES		Terrain sous propriété d'un particulier (Public) et de BRVES	Terrain sous propriété d'un particulier (Public)	Terrain sous propriété d'un particulier (Public)	
					Critère positif, permettant d'améliorer ou préserver la situation existante
					Critère moyen, représentant une situation négative dont l'ampleur reste modérée
					Critère négatif, représentant une situation négative, problématique

Figure 190 : Synthèse des caractéristiques des variantes de localisation du SMR étudiées au cours des études de Schéma de Principe

Parmi les cinq sites d'implantation potentiels étudiés, le site actuel du dépôt bus de Bailly-Romainvilliers (variante E - point rouge sur la figure ci-avant) a été retenu répondre aux besoins de maintenance et de remisage pour le projet de TCSP EVE.

Les raisons de ce choix sont notamment les suivantes :

- le site bénéficie de la présence du dépôt bus existant - une démarche d'acquisition amiable a d'ores et déjà été engagée par Île-de-France Mobilités auprès du propriétaire de la parcelle concernée EPAMarne / EPAFrance pour ce faire (économie d'échelle vis-à-vis des mutualisations envisageables) ;
- il offre une localisation « centrale » pour l'ensemble des lignes du bassin de transport ;
- la parcelle envisagée a un statut de parcelle « publique » (propriété de l'EPAMarne / EPAFrance) ;
- il présente des impacts environnementaux plus faibles comparés aux autres scénarios.

4. Dispositions techniques retenues

4.1. Plateforme

4.1.1. Tracé

Le TCSP EVE sera exclusivement en site propre dans les deux sens de circulation dans le cadre du projet.

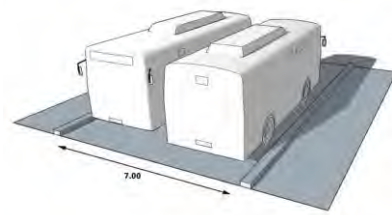


Figure 191 : Croquis axonométrique d'une double voie de TCSP

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Le TCSP EVE circulera la plupart du temps sur une infrastructure dédiée constituée d'une chaussée routière lourde, séparée de la voirie générale par des bordures séparatrices (exceptions faites de la voie mixte rue/ pont Morris, et des insertions au sein des pôles d'échanges – gares routières de Chessy Sud et de la gare d'Esbly).

En section courante, la plateforme admettra une largeur de 7m.

A noter que cette largeur pourra être amenée à être reprécisée et optimisée dans les phases d'étude ultérieure. En effet cette largeur peut être affinée afin de l'adapter selon l'environnement de la plateforme, l'objectif étant de prévoir les mises à distance nécessaires vis-à-vis à des autres usagers et des obstacles fixes de la voirie, qui sont fonctions de la vitesse de circulation, et de permettre le croisement des bus sans ralentissement nécessaire.

En courbe, sauf cas particulier, le rayon de courbure minimal sera de 20m, avec 10m d'alignement droit avant et après. Des surlargeurs de plateforme peuvent être prévues à certains endroits afin de permettre le croisement éventuel entre deux bus.

Au regard de la configuration des lieux au niveau du Pont Morris côté Ouest, le rayon de courbure minimal ne peut être respecté en raison de la configuration des lieux (rayon de 11 ou 15m). Le croisement entre deux bus reste difficile à l'Ouest du Pont Morris et la vitesse devra être ponctuellement réduite afin de limiter les risques de collision.

Toutes les stations sont positionnées en alignement droit, sauf dans un cas, la station « Hôtels du Val de France », située entre le Nord du boulevard Circulaire et la rue des Labours. Toutefois, au droit de cette station, le rayon en plan minimal est de 450m et l'accostage des bus pourra être réalisé normalement.

Au droit des stations, la largeur de la plateforme pourrait être réduite à 6,50m. Les débords des quais de stations permettront de réduire la largeur de la plateforme, diminuant ainsi la lacune entre le nez de quai et le plancher du TCSP, et ainsi permettre un accostage en accessibilité sans manœuvre spécifique de la part du conducteur

Afin de faciliter l'accostage en station, un linéaire d'alignement droit de 20m minimum, est ajouté, en amont et en aval des stations. Les configurations particulières des stations « Collège Louis Braille » (localisée au droit du collège Louis Braille) et « Hôtels du Val de France » (localisée entre le boulevard Circulaire et la rue des Labours), ne permettent néanmoins pas d'ajouter ce linéaire d'alignement droit.

En section courante, la plateforme admet un profil en travers en toit avec une pente transversale à 2%.

En courbe, le profil en travers de la plateforme pourra être affiné et présenté un dévers coplanaire. Les deux voies du TCSP sont sur un même plan.

4.1.2. Profil en long

Sur le secteur 4 « Esbly – Coupvray », le TCSP EVE s'insère en dehors des voiries existantes.

Le TCSP traversera des terres agricoles (dont le champ des Vignes Rouges), l'extension du cimetière d'Esbly, longe la voie ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle (SNCF), et franchira plusieurs voiries, la voie SNCF et le canal de Meaux à Chalifert existants au moyen d'ouvrages à créer.

Etant donné ces spécificités, un principe de profil en long de la plateforme du TCSP EVE a été réalisé afin de vérifier la faisabilité dans ce secteur particulier. Celui-ci a été réalisé afin de tenir compte des hypothèses suivantes :

Rayon parabolique minimum en creux	350 m
Rayon parabolique minimum en bosse	840 m
Pente maximale	4% en déclivité continue 6% sur 750 m maximum 7% sur moins de 150 m
Longueur minimale de pente	12 m
Longueur minimale de développée de rayon parabolique	12 m
Pente maximale en station	2%

Figure 192 : Hypothèses prises en compte pour la réalisation du profil en long

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

La plateforme du TCSP EVE doit également prendre en compte les contraintes suivantes dans ce secteur particulier :

- limiter les impacts sur les emprises SNCF en bordure de remblai/voie ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle ;
- limiter les différences altimétriques par rapport au terrain naturel (déblai/remblai) ;
- respecter des seuils minimaux au niveau des franchissements de voiries, du canal de Meaux à Chalifert et de la voie ferroviaire SNCF* ;
- prendre en compte les raccordements à l'existant.

* Un gabarit minimal est à dégager sous les différents ouvrages de franchissement à créer.

A noter qu'entre la rue Jean Lebeau et la station « Collège Louis Braille », la plateforme admettra une pente en long de près de 8,5% sur environ 100m. Ce point dur est lié aux contraintes du terrain naturel, mais également à de nombreuses contraintes au niveau du parking du collège Louis Braille. En outre, cette section est située à proximité d'une courbe/contre-courbe, la vitesse d'exploitation sera ainsi réduite sur cette section de la ligne.

4.1.3. Multitubulaire

La fonction essentielle des conduites multitubulaires est d'assurer le cheminement de câbles divers entre différents équipements implantés le long du tracé, soit dans des locaux, soit en extérieur.

Ces équipements peuvent être :

- liés aux stations (distributeurs de titres de transport, information, etc.) ;
- liés à la circulation (feux TCSP, feux carrefour, etc.).

La multitubulaire longera la plateforme du TCSP EVE et sera accompagnée par les chambres de tirage nécessaires à la mise en place et l'exploitation de câbles.

Les besoins en multitubulaire seront étudiés lors des phases ultérieures.

4.2. Revêtement

Le choix de la typologie des matériaux permet de définir la « peau » du projet en créant une harmonie tout au long du tracé sans oublier les éventuels points singuliers (lieux avec une identité forte).

D'autre part, dans le choix des matériaux, il est important de s'attacher à définir une palette alliant confort des usages, esthétiques et durabilité dans le temps, sans oublier la gestion (maintenance/entretien) future du site.

Les revêtements traduisent en effet l'usage fait de l'espace public afin de le rendre plus fonctionnel. La lisibilité de l'espace public, induit par le choix des matériaux ainsi que de leur aspect et couleur, est un élément structurant de son identité.

La palette des matériaux retenue permettra de donner à chaque lieu une identité en créant de nouvelles ambiances urbaines, une continuité au tracé tout en valorisant les secteurs potentiellement à enjeux.

Dans une démarche de développement durable, dans laquelle s'inscrit la mise en place de la ligne de TCSP EVE, une attention particulière sera portée au choix des matériaux ainsi qu'à leur gestion future pour assurer leur pérennité.

De plus, dans la mesure où le TCSP EVE traverse un grand nombre de projets urbains majeurs, qui sont à des stades d'avancement très différents, des traitements spécifiques par section pourraient être retenus (selon les études ultérieures). Le maintien de la lisibilité du site propre sera recherché dans tous les cas.

A noter que les propositions de revêtement présentées ci-après sont données à titre indicatif.

Ces choix seront stabilisés dans les phases d'études de conception détaillées ultérieures, en concertation avec les partenaires concernés et dans le respect des prescriptions du territoire en la matière afin d'assurer une cohérence d'aménagement sur les secteurs traversés.

4.2.1. Prescriptions pour les revêtements liés à la ligne du TCSP EVE

4.2.1.1. Bordure du site propre

La bordure qui délimite la plateforme en site propre, fait partie intégrante du site propre. Dans ce sens, elle se doit d'être à la fois qualitative et fonctionnelle et constitue l'un des traits de l'identité de la ligne.

Il faudra s'assurer que dans l'équilibre économique des projets, les efforts soient d'abord portés sur la qualité des matériaux de surface, notamment pour la plateforme du TCSP. En effet, il s'agit de proposer un aménagement qualitatif qui soit avant tout confortable et lisible pour tous les types d'utilisateurs.

Les bordures qui limitent la plateforme, et plus largement la voirie, les stationnements et les trottoirs doivent être dessinées avec le plus grand soin. Elles font partie des armatures décisives pour l'identification et la clarté de l'ensemble de la rue et de la partition des sous-unités spatiales qu'elle organise. Une partie de l'investissement du projet doit se concentrer sur la qualification de cette limite : une épaisseur conséquente (25, 30 ou 40 cm), un beau matériau comme le granit par exemple, dont la longue expérience a démontré la résistance, la facilité de renouvellement et de gestion.

Si l'intégralité du linéaire ne peut être traitée avec des bordures en pierre naturelle pour des raisons évidentes de coût, les sections en centres-villes devront avoir recours à ce matériau. A l'échelle de la ligne, les secteurs 1 et 2 regroupent des sections urbaines, ou à urbaniser dans les années à venir, qui doivent être traitées qualitativement : ce sont les sections du cours de la Gondoire, le boulevard Circulaire (RD344) et l'avenue Hergé. Les avenues Séramy et Schuman se situent dans un contexte semi-urbain, davantage tournées vers les activités hôtelières et de divertissement liées aux parcs Disneyland Paris. Le front bâti n'est pas au contact direct de la voirie et les espaces verts sont généreux, conférant ainsi à ces axes des ambiances d'avenues jardinées.

Le reste du tracé traverse des espaces péri-urbains sur les secteurs 3 et 4, néanmoins il semble qu'une certaine qualité de matériaux serait également appropriée pour la ZAC de Coupvray (secteur 3), ainsi que pour l'arrivée en gare d'Esbly (secteur 4).

4.2.1.2. Plateforme du site propre

Le traitement de la plateforme en site propre restera identique quel que soit le secteur traversé. La plateforme en site propre se doit de s'intégrer le plus possible à l'environnement qu'elle traverse, mais devra être traitée différemment des voies de circulation générale (revêtement contrasté) afin de permettre de le rendre visible à travers les différents territoires parcourus, en attirant l'attention des différents usagers. Son revêtement devra ainsi se démarquer de la voirie et des stationnements.

Concernant le revêtement de la plateforme, différentes options peuvent être envisagées à ce stade des études (béton désactivé, enrobé - grenaillé, percolé, ...). Le choix du revêtement sera effectué lors des études ultérieures, en accord avec les différents partenaires concernés.

Au droit des stations, la plateforme peut être éventuellement traitée différemment afin de tenir compte des contraintes plus élevées dues à la canalisation des charges et des efforts dynamiques de freinage.

Les traversées piétonnes pourront être marquées au niveau de la plateforme du TCSP EVE par des clous ou des revêtements de couleurs différentes, afin de bien marquer la priorité du TCSP.

4.2.1.3. Stations du TCSP EVE

Il est préconisé pour les revêtements des quais des stations le béton, avec par exemple une finition sablée ou micro-désactivée moins rugueuse, dans des tons clairs également. Ce revêtement apporte une qualité et un confort pour les différents usagers, notamment pour les personnes à mobilité réduite et évite la glissance.

4.2.2. Prescriptions de revêtements pour les autres usages

4.2.2.1. Voirie et stationnements

Les revêtements optés pour la ligne du TCSP EVE se démarqueront de la voirie et des stationnements qui pourront être proposés en enrobé sombre classique. Ce choix permet également de minimiser l'impact des espaces de voirie en conservant une certaine neutralité au traitement.

4.2.2.2. Cheminements des modes actifs

- Trottoir

L'asphalte noir est proposé d'être pour le revêtement des trottoirs à l'instar des aménagements mis en œuvre dans le secteur du Val d'Europe par l'EPAMarne/EPAFrance. Couramment utilisé pour le traitement des trottoirs en ville, l'asphalte est peu coûteux et facile d'entretien.

Pour certains aménagements ponctuels nécessitant une qualité supérieure, il pourrait être préconisé la mise en œuvre de pavés granit en finition flammée ou bouchardée permettant un confort de circulation sans engendrer de glissance, comme pour les pavés sciés.

- Pistes cyclables

Les aménagements cyclables qui longent le TCSP EVE sont principalement des pistes cyclables sur trottoirs, et donc physiquement séparées de la chaussée, mais celles-ci doivent être identifiables rapidement, notamment de la part des piétons.

Il est proposé d'utiliser pour ceux-ci de l'enrobé ocre à l'instar des aménagements cyclables mis en œuvre dans le secteur du Val d'Europe par l'EPAMarne/EPAFrance.

Les traversées de chaussée seront quant à elle du même revêtement que la voirie (enrobé noir), mais signalées par un marquage et par les pictogrammes « vélos ».

4.3. Assainissement

Le projet de TCSP EVE va impacter les réseaux d'assainissement existants, ainsi que la gestion des eaux de ruissellement.

Les eaux pluviales issues de la plateforme du TCSP EVE et des voiries neuves seront collectées via des avaloirs, grilles et collecteurs installés le long de la plateforme et/ou de la voirie neuve. Les eaux seront régulées selon la réglementation locale des différentes communes traversées par le TCSP EVE.

Dans le cas de voiries requalifiées, les principes d'assainissement des voies requalifiées ne sont pas modifiés. Les avaloirs et grilles seront déplacés ou mis à niveau en fonction du plan de réaménagement de la voirie. Ils seront conformes aux cahiers des charges des différents gestionnaires.

Les études ultérieures à venir sur le système d'assainissement seront élaborées en forte coordination avec les aménageurs des projets urbains.

Le cas échéant, dans les zones où le projet augmente le coefficient de ruissellement par la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires, en cas d'impossibilité technique de rejet en milieu naturel et lorsqu'il existe un réseau collectif apte à recueillir les eaux pluviales, des dispositifs de rétention avant rejet dans le réseau principal devront être prévus. Le projet devra ainsi proposer des solutions compensatoires afin de limiter le débit de fuite dans le réseau existant.

Dans le cas contraire, il devra être prévu des aménagements pour assurer la rétention et l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle.

Différentes solutions de gestions alternatives des eaux pluviales existent (noues et fossés, tranchées drainantes, puits d'infiltration, chaussés structures-réservoir, bassins de rétention et d'infiltration), et seront étudiées plus spécifiquement lors de la phase d'étude ultérieure d'Avant-Projet.

Points particuliers sur le secteur 4 « Esbly – Coupvray »

Sur le secteur 4 « Esbly – Coupvray », le TCSP EVE traversera le champ dit des Vignes Rouges, l'extension du cimetière d'Esbly, et longera la voie ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle (SNCF) jusqu'à la gare SNCF d'Esbly.

Sur ce secteur, avec la création d'une nouvelle plateforme pour le TCSP EVE et d'une voie modes actifs, la zone d'imperméabilisation est sensiblement modifiée. La surface imperméabilisée supplémentaire est estimée à environ 31 400 m² (y compris réaménagement du parking du secteur collège d'Esbly et l'aménagement de la future gare routière Sud du pôle de la gare d'Esbly). Le cas échéant, en cas d'impossibilité technique de rejet en milieu naturel, des solutions seront à prévoir afin de limiter le débit de fuite dans le réseau d'assainissement existant.

Au niveau du champ dit des Vignes Rouges (entre la rue Jean Lebeau et la RD5d), des noues pourront être prévues de part et d'autre de la plateforme. Des bassins de rétention seront également à prévoir.

Au niveau de la section où la plateforme du TCSP longe la voie ferroviaire, les remblais de la plateforme SNCF existante et ceux de la plateforme projetée du TCSP créent une cunette à certains endroits. Différentes dispositions constructives peuvent être envisagées afin d'éviter la rétention des eaux, et seront à approfondir dans le cadre des phases ultérieures du projet. Par ailleurs, des dispositions d'assainissement en pied de talus de la plateforme seront à prévoir si la pente naturelle des terrains le long de la plateforme renvoie les eaux de ruissellement vers la plateforme.

4.4. Conception des carrefours

Lors de la conception d'un carrefour à feux, plusieurs objectifs sont recherchés :

- l'aménagement :
 - l'aménagement doit permettre à tous les usagers de comprendre le fonctionnement du site : lisibilité, simplicité, homogénéité des carrefours successifs, ...
 - le carrefour doit être le plus resserré possible pour réduire la longueur des cheminements/dégagements piétons, améliorer la sécurité en réduisant les zones de conflit, assurer une bonne réactivité du carrefour notamment par rapport aux demandes de priorité bus.
- le fonctionnement :
 - le fonctionnement doit être simple et régulier : carrefour cyclé à deux phases, sauf exception ;
 - la durée du cycle doit être la plus courte possible afin de minimiser les temps d'attente aux feux pour tous les usagers, notamment les piétons, et les remontées de files.

Dans cette logique, des itérations seront réalisées avec les MOA/MOE en charge des aménagements urbains afin de trouver le bon compromis aménagement/fonctionnement.

4.4.1. Analyses réalisées sur les carrefours circulaires (giratoires ou ronds-points) traversés par un TCSP

Le STRMTG a effectué une analyse des accidents et incidents sur l'ensemble des carrefours du réseau français traversés par un tramway. Cette analyse montre que les carrefours giratoires et les ronds-points à feux traversés par un tramway présentent une accidentalité deux à trois fois supérieure à celle des autres types de carrefours (source : STRMTG). A noter que la même analyse ne peut être effectuée sur les carrefours traversés par un bus ou un BHNS car il n'existe pas de base de données détaillant les configurations des lignes de TC ni le recensement systématique des accidents.

Par ailleurs, le guide du CEREMA « *Giratoire et tramways* » fournit des préconisations si un carrefour giratoire devait être conservé pour être traversé par un TCSP.

Dans ce cas de figure, l'insertion du TCSP doit se faire de manière homogène et ne doit pas être latérale, sauf si la plateforme du TCSP est distante de plus de 15m du giratoire. Par ailleurs, dans le cas d'une traversée (axiale de préférence), l'anneau du giratoire ne pourra pas compter plus d'une file de circulation et une taille d'anneau centrale limitée à une vingtaine de mètres (ce qui limite également à une file les entrées/sorties du giratoire et de manière plus globale la capacité du carrefour).



Figure 193 : Schéma d'insertion d'un TCSP dans un giratoire

(SOURCE : CEREMA)

4.4.2. Éléments d'analyse complémentaires

Homogénéité des carrefours le long du tracé

Le long du tracé de la ligne de TCSP EVE, il est préconisé de conserver tant que possible une homogénéité de la géométrie et du fonctionnement des carrefours afin d'améliorer la lisibilité des intersections pour tous les modes. L'alternat de carrefours en croix et de carrefours giratoires risque en effet au contraire d'entraîner une perte d'homogénéité le long du tracé.

Régulation des flux de circulation

Gérer les carrefours du tracé par feux permet de pouvoir gérer l'écoulement des flux sur les différentes branches des carrefours. Ainsi, l'adaptabilité des plans de feux permet :

- De répondre à des demandes de trafic différentes au cours de la journée ;
- De favoriser certains axes aux dépens d'autres voies si cela est souhaité par le gestionnaire.

En revanche, dans le cas de carrefours giratoires (où la priorité est donnée à l'anneau), les flux s'écoulent sans possibilité de régulation.

Avantages des carrefours à feux en croix

Les carrefours à feux en croix présentent notamment les avantages suivants :

- **Lisibilité** : ces types de carrefours sont facilement identifiables pour tous les types d'usagers.
- **Passage du TCSP** : les carrefours à feux en croix sont adaptés au passage du bus en phase propre, préconisé. Fermer tous les mouvements VP pendant le passage du bus permet d'améliorer la sécurité du carrefour (et notamment d'éviter d'éventuels conflits VP/TC).
- **Gestion des traversées piétonnes** : pendant la phase propre bus, toutes les traversées piétonnes sont généralement au vert, ce qui favorise l'écoulement des piétons. Comme pour les giratoires, il est important de prévoir des îlots refuge de bonnes dimensions pour les piétons.
- **Confort** : la trajectoire des bus est généralement directe lors de la traversée d'un carrefour en croix, ce qui est avantageux pour le confort et conforme à la volonté d'affirmer la visibilité de la ligne.
- **Performance et priorité TC** : même gestion de la priorité sur l'ensemble des carrefours en croix gérés par SLT.

	Carrefours	Giratoires
Homogénéité de traitement	Type applicable à toutes les intersections	Type non applicable à toutes les intersections (foncier)
Gestion de tous les modes	Tous les modes sont gérés (notamment les plus vulnérables = piétons)	Modes piétons (voire vélos) non gérés
Contrôle des perturbations	Gestion de toutes les branches des carrefours	Pas de gestion de l'accès à l'anneau des giratoires

4.4.3. Synthèse

Les carrefours circulaires ou les carrefours en croix présentent de nombreuses possibilités d'aménagement différentes. Chaque variante :

- présente des avantages et des inconvénients en termes de sécurités, performances et confort pour les différents types d'utilisateurs ;
- est plus ou moins adaptée selon les contraintes du projet (emprise, milieu urbain ou non, trafic, matériel roulant, ...).

Ainsi, il existe notamment un risque de manque de lisibilité des carrefours dans les cas suivants :

- alternance de carrefours en croix et de carrefours circulaires.
- succession de différents types d'aménagements de carrefours circulaires.

Afin d'assurer la sécurité des usagers et la performance du TCSP EVE, il est préconisé de favoriser l'homogénéité du traitement des carrefours le long du tracé, et donc d'opter de façon quasi systématique pour des aménagements de carrefours en croix (gérés par SLT).

Outre l'homogénéité le long du tracé, ces carrefours :

- présentent un fonctionnement totalement adapté pour la priorité du TCSP ;
- permettent la gestion de l'écoulement des flux par voie ;
- favorisent la traversée en ligne droite par le TCSP, ce qui améliore également le confort et la visibilité de la ligne.

4.5. Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT)

La gestion des carrefours est pensée, à ce stade des études, avec l'utilisation de la Signalisation Lumineuse Tricolore (SLT). Une majorité des carrefours aménagés et/ou créés sur le tracé du TCSP EVE sera donc équipée de feux de circulation afin de permettre la priorité systématique au TCSP EVE (type BHNS). Cette priorité pourra également être étendue dans le cas où d'autres lignes emprunteraient également le site propre de EVE.

L'ensemble de ces feux sera piloté en local par un contrôleur de carrefour situé dans une armoire elle-même implantée au niveau de chacun des carrefours.

Le cheminement du réseau de transmission au niveau de ces armoires pourra alors permettre le raccordement des contrôleurs afin de pouvoir faire une gestion dynamique de la circulation en fonction d'événements particuliers ou en fonction de plages horaires modifiées par rapport à la programmation par défaut.

Cette programmation pourra alors se réaliser à partir d'un Poste Central de Commande (PCC). En fonction du choix retenu à l'issue des études ultérieures d'Avant-Projet pour ces types d'équipements dynamiques, ce PCC sera construit afin de pouvoir administrer tous ces équipements et assurer l'exploitation des TC. Ce choix devra également se faire en concertation avec l'exploitant du réseau et/ou de(s) la(les) ligne(s).

4.6. Priorité aux carrefours

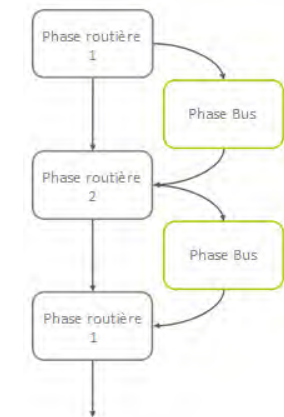
Les véhicules de la ligne de TCSP EVE bénéficieront d'un système de priorité aux carrefours lors de leur passage, l'objectif étant de supprimer le temps perdu aux feux et d'assurer la régularité et l'optimisation de la vitesse commerciale de la ligne.

Le principe général de fonctionnement des carrefours est le suivant :

- 2 phases de circulation routière, autant que possible ;
- 1 phase propre « TCSP ».

Le TCSP est inséré alors entre deux phases routières conformément au schéma ci-contre. Après une phase « TCSP », la phase routière suivante est ouverte.

Dans le cas de phases routières supplémentaires, le même principe d'insertion sera appliqué (insertion de phase TC entre deux phases routières).



Le principe de priorité aux carrefours équipés de feux repose sur une « demande » par un système embarqué dans le véhicule du TCSP EVE en mouvement en approche du carrefour, demande transmise au contrôleur de carrefour, de façon locale ou bien via un système de gestion centralisé.

Le cycle de base du feu tricolore est adapté pour permettre le passage du TCSP EVE dans des conditions optimales. Par exemple, il est possible :

- de prolonger la phase de vert ;
- d'avancer la phase de vert ;
- de changer de phase ou de reprogrammer les feux.

Sur les sections où d'autres lignes régulières emprunteront le site propre du TCSP EVE, la priorité sera gérée afin que l'exploitation du TCSP reste prioritaire et ne soit pas pénalisée par la mutualisation du site propre. La gestion de la priorité des autres lignes circulant sur le site propre fera l'objet d'une étude plus approfondie au cours des phases d'études ultérieures d'Avant-Projet.

Les feux tricolores gérant les phases seront coordonnés afin qu'aucune phase de fonctionnement du carrefour incompatible avec le TCSP EVE ne puisse avoir lieu pendant que celui-ci traverse une des intersections. Les feux piétons, s'ils ne sont pas en conflit avec le TCSP EVE pendant cette phase, sont au vert. Cela permet :

- à proximité des stations, de favoriser l'accessibilité des piétons aux stations, particulièrement lorsqu'un véhicule EVE entre en station ;
- de limiter les temps d'attente au rouge des piétons qui sont sources de non-respect de la signalisation lumineuse ;
- de maintenir la crédibilité des signaux, en évitant des situations de rouge intégral peu crédibles au droit des traversées piétonnes routières si les voies routières et les piétons sont simultanément au rouge pendant la phase TC.

Au niveau des carrefours à feux, les traversées des cycles sont globalement associées à celles des piétons.

4.7. Stations

Les stations jouent un rôle déterminant, non seulement sur le plan fonctionnel pour les usagers du transport en commun, mais aussi parce qu'elles ponctuent le tracé d'éléments spécifiques et modifient l'aménagement de l'espace urbain.

Les objectifs de la conception d'une station de TCSP EVE sont les suivants :

- Offrir aux usagers un espace confortable, attrayant et fonctionnel qui intègre tous les éléments techniques liés au système de transport (armoires, vidéo, billetterie, ...);
- Affirmer l'identité du TCSP EVE par une architecture lisible et répétitive;
- Intégrer la station à son environnement urbain en termes d'intégration paysagère dans l'espace public, mais également fonctionnelle selon la vie du quartier et les volumes de flux.

La ligne de TCSP EVE comptera 12 stations.

4.7.1. Dimensionnement

Les stations doivent répondre à des exigences en matière d'accessibilité (les quais incluent les rampes d'accès à 4%) et de confort pour les usagers (mobilier d'assise et d'éclairage, informations voyageur...).

La largeur de quai minimale retenue pour le TCSP EVE sera de 3,5m (sauf pour le terminus Sud de la ligne dont la configuration particulière proposée pour le quai de dépose/régulation permet de réduire sa largeur à 2m – espace de dépose voyageurs uniquement sans attente voyageurs).

Sur le tracé du futur TCSP des opportunités d'aménagement peuvent se présenter pour certaines stations, du fait d'une implantation axiale de la plateforme et de la présence de larges terre-pleins de part et d'autre du site propre. Pour les stations concernées (« René Goscinny », « Hôtels du Val de France », « Trois Ormes » et « Cent Arpents »), la largeur des quais est ainsi proposée d'être portée à 5m.

Le site propre du TCSP EVE a également vocation à pouvoir accueillir d'autres lignes de bus sur certaines sections afin de leur faire profiter de cette nouvelle infrastructure les rendant indépendantes de la circulation générale.

Afin de rendre possible cette possibilité de mutualisation du site propre avec ces autres lignes, l'aménagement de stations « doubles » a été proposée à ce stade des études sur les sections potentiellement concernées. Ces stations « doubles » ont été dimensionnées de façon maximale afin de permettre les arrêts simultanés de deux bus articulés. Afin de privilégier néanmoins l'exploitation le futur TCSP EVE, ses arrêts seront positionnés dans la mesure du possible en premier dans l'ordre d'arrivée en station afin que celui-ci soit le moins possible gêné par les autres lignes.

Les stations standards « simples » du TCSP EVE présenteront une longueur de 32m, incluant des rampes d'accès de chaque côté (sauf spécificité particulière). Les stations « doubles » proposées présenteront une longueur de 56,8m, incluant des rampes d'accès de chaque côté (sauf spécificité particulière).

Les stations seront généralement positionnées à proximité de carrefours, notamment afin de mutualiser les traversées piétonnes sécurisées avec celles de ces carrefours.

Les quais des stations seront de manière générale implantés en vis-à-vis permettant une meilleure lisibilité pour les voyageurs. Néanmoins, cette configuration n'est pas toujours envisageable dans le cas d'insertion contrainte, et dans ce cas de figure le décalage des quais peut dans certains cas faciliter l'insertion de la station. Cependant, les distances d'alignement nécessaires en entrée et sortie de station induisent généralement un éloignement important des deux quais, ce qui nuit à la lisibilité de la station.

Dans certains cas spécifiques pour lesquels une configuration en vis-à-vis ne pourrait être permise, des quais « décalés » seront ainsi mis en œuvre de part et d'autre des carrefours, l'insertion des quais se faisant de préférence après les traversées des carrefours. Ce dernier cas de figure concerne en particulier l'une des stations du TCSP EVE sur l'avenue Hergé (« Campus »), afin de permettre l'insertion de mouvement directionnel de tourne-à-gauche au niveau des carrefours sur l'ensemble de l'axe à la demande de l'aménageur EPAMarne/EPAFrance.

Le quai des stations sera muni d'une bordure haute spécifique quai bus pour assurer leur accostage. Celle-ci aura une vue de 18cm afin de réduire les lacunes verticales entre le quai et le matériel roulant. Les retours d'expérience montrent en effet qu'une telle hauteur de quai permet une compatibilité avec les différents modèles de bus.

Le devers du profil en travers du quai est compris entre 1% et 2%.

Une aire de rotation de 1,5m de diamètre à partir de la palette sortie doit rester libre, au niveau de la porte du milieu du bus.

Les illustrations suivantes concernent les stations « simples » TCSP EVE, avec des quais en vis-à-vis.

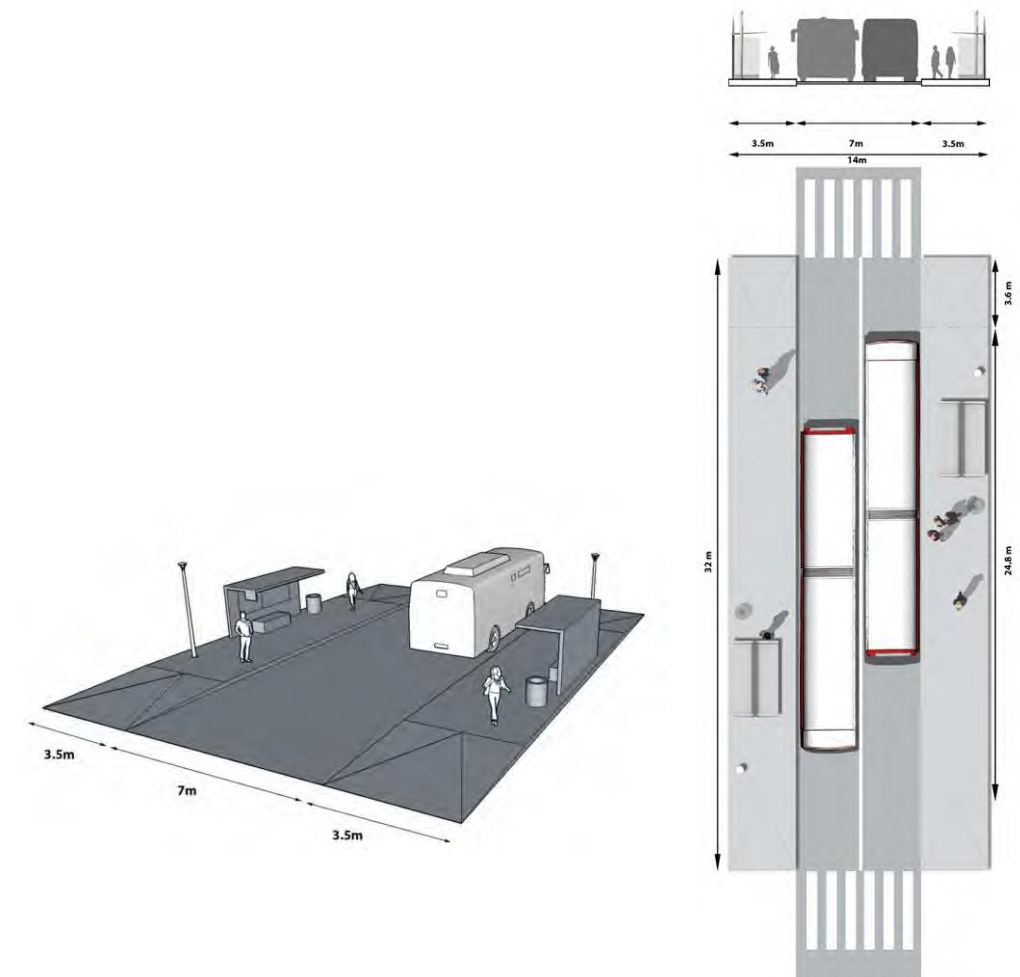


Figure 194 : Croquis axonométrique d'une station « simples » et vue en plan d'une station de TCSP EVE (32m - bus articulé)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

4.7.2. Principe de localisation des stations

Le nombre de stations peut influencer à la fois sur le temps d'arrêt global de la ligne, et par la distance interstation moyenne, sur les vitesses de pointe du TCSP EVE : plus les stations sont proches, plus la vitesse que le véhicule peut atteindre entre les stations est faible.

L'analyse des lignes de transports collectifs en site propre en exploitation montre qu'une distance interstation moyenne de 500 m (l'interstation correspond à la distance entre deux stations) est une des conditions pour atteindre une bonne vitesse commerciale en zone urbaine (Source : *Cahier de références des aménagements du mode T Zen, Île-de-France Mobilités*). Par ailleurs cette distance correspond à la distance d'influence des stations d'une ligne de TCSP / TZen.

Pour le TCSP EVE, l'interstation moyenne à la mise en service sera de 760 m. Pour rappel le principe d'une interstation moyenne élevée sur l'ensemble de la ligne participe à la réussite de la ligne par un temps de parcours attractif. Si des interstations inférieures à 500 m sont nécessaires pour desservir des zones denses, elles seront compensées par des interstations supérieures à 500 m dans les zones moins peuplées, tout en préservant la desserte et l'efficacité de la ligne en termes de service rendu aux habitants et usagers du secteur.

Pour le TCSP EVE l'interstation sera minimum de 255m (cas spécifique de la desserte du secteur des ZAC des Trois Ormes et de Coupvray) et maximum de 1 630m entre la gare de Marne-la-Vallée – Chessy Sud et la station « René Goscinny ».

4.7.3. Equipements

Les stations du TCSP EVE sont construites comme des objets urbains facilement identifiables, dotés de totems, au même titre que celles de tramway.

Offrant une protection contre les intempéries (abri/auvent), elles disposeront de nombreux équipements comme l'information voyageurs dynamique et statique, un automate de vente par station à minima, ...

Les stations « doubles » offriront un minima de deux parties abritées distinctes pour chacun des arrêts.

Dans chaque station les abris protègent les assises, le distributeur de billets et les armoires techniques. De plus, une corbeille de propreté sera également présente par quai (deux à minima pour les stations doubles).

Chaque station disposera également d'une signalétique, composée de plusieurs éléments : panneau indiquant le nom de la station, panneau de direction à l'une des extrémités des abris (1 par quai), information voyageur dynamique (1 par quai pour une station « simple »).

Des garde-corps seront implantés en fond de quai pour protéger les usagers de la circulation automobile. Dans le cas des extrémités de quais fermées (sans rampe), le garde-corps bordant le fond du quai se retournera également perpendiculairement pour protéger l'extrémité du quai.

Les différents équipements accueillis en station seront notamment les suivants :

- une armoire technique et une armoire de service pour la vente des billets. L'armoire comportant le distributeur de billets présentera également un système d'interphonie.
- vidéosurveillance : une caméra pourra être installée en bout de quai sur chaque quai.
- mâts SLT (Signalisation Lumineuse Tricolore) : installés en bas de rampe dans certaines stations suivant leur configuration urbaine (carrefour, traversées piétonnes...).

L'illumination des stations sera assurée par un éclairage spécifique des stations du TCSP EVE qui sera mis en œuvre pour les signaler, aidant à un repérage rapide dans un contexte urbain parfois assez confus, et conférant une identité spécifique à la ligne, et par l'éclairage urbain environnant.

De même que le système d'éclairage, les haut-parleurs pour sonoriser la station pourront être intégrés dans le mobilier (auvent, éventuellement plaque d'entrée de quai).

A proximité des stations, afin de favoriser le rabattement en vélos, il est également prévu l'implantation de stationnements vélos (mise en œuvre de services « Parking Vélos »), sous forme d'arceaux abrités et/ou de consignes selon les cas (cf. détails en *partie 7. Inscription dans le système global de déplacement / 7.3. Organisation des itinéraires cyclables*).

Figure 195 : Synthèse des interdistances entre les futures stations de la ligne de TCSP EVE

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)



4.8. Aménagements des espaces publics

4.8.1. Insertion urbaine et paysagère

L'insertion du TCSP modifiera la pratique de l'espace public et son aspect. Il est nécessaire de prendre en compte plusieurs enjeux afin de réussir cette recomposition : la capacité de l'espace public à évoluer, l'intégration des fonctions pour éviter un aménagement purement technique, la lisibilité de l'espace pour guider les usagers et l'identification, du TCSP par rapport à l'image du site.

Ainsi, la requalification liée à l'arrivée du TCSP EVE est le support permettant de recomposer les espaces publics et assurer une qualité et une homogénéité de ces espaces voués aujourd'hui au déplacement automobile et à l'urbanisation.

Ainsi, le choix des matériaux et du mobilier urbain (plus particulièrement au niveau des stations) pour l'identité du TCSP EVE permettra une homogénéisation de l'identité paysagère sur l'ensemble du parcours, et améliorera le cadre de vie aussi bien pour les usagers que pour les habitants des zones proches.

4.8.2. Aménagements de voirie

Le TCSP EVE est un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) alliant la fiabilité du tramway à une efficacité économique optimisée, qui lui permet de s'adapter aux différentes configurations locales.

La lisibilité de l'infrastructure est importante, avec des aménagements et des équipements bien identifiables, à la fois en station et en ligne. De plus, les aménagements proposés doivent garantir la fiabilité de l'exploitation du TCSP EVE. D'une manière générale, l'ensemble des aménagements seront accessibles aux PMR : abaissé de trottoir, pentes douces pour les accès en station, palettes rétractibles équipant le matériel roulant, etc.

A noter que les fonctionnalités et notamment les dimensionnements des différentes voiries sont définis par les aménageurs en fonction des projets urbains concernés et de la place qu'ils permettent de libérer, mais également des différents modes de déplacements pris en compte.

Pour le mode piétons en particulier, sauf secteurs spécifiques, la largeur des trottoirs piétons est normalisée à un minimum de 2m libre de tout obstacle (pistes cyclables au niveau du trottoir, mobilier urbain, arbres...) afin de faciliter la circulation des personnes à mobilité réduite (PMR).

Les traversées piétonnes, de largeurs variables, seront protégées par des feux aussi bien en carrefours qu'au droit des stations du TCSP EVE.

Les piétons qui traverseront les chaussées seront gérés de la façon suivante :

- mise en place d'une signalisation horizontale à l'aide de bandes blanches sur la chaussée et la plateforme ;
- gestion avec des signaux R12 sur chaussée et sur la plateforme du TCSP EVE ainsi qu'une différence de revêtement marquée.

Dès que les phasages de feux ne permettent pas une traversée piétonne en une phase de feux, des îlots refuges sont implantés. La largeur type est minimum de 2,0m, et sera généralement de 3,5 à 5m au droit des stations (cas particulier pour la station à quais décalés « Campus »).

4.8.3. Focus sur les émergences

4.8.3.1. Le mobilier urbain

Le mobilier urbain est un élément essentiel pour l'identité des espaces et lieux traversés. Lorsque son implantation est organisée, il structure l'espace public en le valorisant et en sécurisant les usagers. Il permet de guider et d'offrir un confort aux piétons tout en rythmant l'espace.

Le principal objectif est de ne pas surcharger l'espace public par le mobilier mais au contraire de l'implanter de façon judicieuse afin de conserver l'aspect fonctionnel des trottoirs et de valoriser le tracé du TCSP EVE. Ainsi le mobilier sera implanté selon le besoin de manière à ne pas obstruer les trottoirs et d'éviter les conflits entre usagers.

Un mobilier de base sera mis en place dans les sections courantes mais un mobilier spécifique pourra être implanté dans les sections à enjeux particuliers. Ce choix permettra de renforcer l'aspect « caractéristique » de ces sections et d'adapter totalement l'espace public au lieu.

Ce chapitre propose de définir le mobilier suivant les catégories :

- mobilier urbain de protection ;
- mobilier urbain d'usage et de confort.

Le choix du mobilier urbain est motivé par l'aspect fonctionnel, sécuritaire, maintenabilité et esthétique. Il prend en compte l'état des lieux du mobilier existant sur les communes traversées par le projet, tout en proposant d'homogénéiser l'ensemble. Le mobilier se définit suivant plusieurs critères : lieu d'implantation (voie, lieux remarquables, etc.), couleur, cohérence du mobilier le long du tracé pour éviter l'effet « catalogue », et gestion future.

MOBILIER URBAIN DE PROTECTION

Le mobilier urbain de protection doit servir naturellement à la protection des usagers dans l'espace public mais, dans un même temps, à la préservation des espaces verts.

Le choix du type de mobilier à poser le long de la ligne sera fait en accord avec les services de Val d'Europe Agglomération, des communes traversées par le projet, de l'EPAMARNE / EPAFRANCE et de la société EURODISNEY SAS, afin de conserver une cohérence avec l'existant tout en harmonisant le mobilier sur l'ensemble de la ligne. Tout le mobilier implanté sera conforme avec les normes PMR.

Les potelets participeront à la délimitation des espaces. Ils seront implantés le cas échéant pour protéger les trottoirs et à l'endroit des traversées piétonnes. Une implantation de potelets sera aussi mise en place au niveau des entrées charretières. Enfin des potelets amovibles pourront être implantés permettant de moduler et d'adapter l'espace public à l'usage qui en sera fait.

Les bornes escamotables seront à poser en fonction de la typologie de l'espace public et de la restriction devant être mise en place. Leur installation permet le contrôle d'accès des véhicules soit manuellement, soit automatique.

En complément des potelets, suivant l'espace de destination, des barrières, bornes ou bacs et pots plantés peuvent être mis en place pour varier le type de mobilier installé. Les barrières permettent elles aussi de délimiter clairement les espaces et ainsi protéger les différents usagers. Cela sera notamment le cas pour canaliser et sécuriser les flux sur certaines zones (environnement des parcs Disneyland Paris et du futur centre événementiel en lien avec l'avenue Séramy, ou encore les équipements scolaires en lien avec le plan Vigipirate, ...).

Afin de protéger les arbres mais aussi d'assurer une pratique facilitée de l'espace public, des grilles peuvent être installées au pied des arbres. Ces grilles doivent être placées à des endroits spécifiques et stratégiques afin de permettre la bonne circulation des usagers. Les fentes ne doivent pas être trop larges pour que les personnes à mobilité réduite puissent circuler sans encombre. En cas de pose d'une grille d'arbre, un système de tuteurage adapté devra être installé en conséquence. Les grilles doivent être cohérentes avec l'ensemble du mobilier urbain installé et ainsi valoriser les espaces publics traversés par le TCSP EVE. De même que pour le reste du mobilier, elles pourront être différentes en fonction des communes traversées, mais aussi du type de sections à enjeux particuliers ou non.



Figure 196 : Exemple de mobilier – dispositifs amovibles



Figure 197 : Exemple de mobilier – dispositifs fixes

MOBILIER URBAIN D'USAGE ET DE CONFORT

Le mobilier urbain d'usage et de confort permet de rendre plus fonctionnel l'espace public tout en lui donnant, parfois, une fonction autre que celle liée aux déplacements.

Le mobilier urbain de confort permet d'améliorer l'expérience faite de l'espace public en le rendant plus accueillant et en facilitant sa pratique. Le choix du type de mobilier à poser le long de la ligne sera fait en accord avec les services des communes traversées afin de conserver une cohérence avec l'existant tout en harmonisant le mobilier sur l'ensemble de la ligne et en cohérence avec la politique d'Île-de-France mobilités (notamment pour le vélo).

Le mobilier implanté sera aussi conforme aux normes PMR.

Des consignes et des arceaux pour les vélos (services « Parkings Vélos ») seront installés le long du tracé plus particulièrement à proximité des stations afin d'y permettre le rabattement. Ces derniers supports permettent de désencombrer les espaces publics en organisant le stationnement des vélos. Les arceaux seront proposés en cohérence avec les consignes vélos.

Afin de valoriser l'espace public à proximité du site propre du TCSP EVE et de permettre aux usagers de s'approprier l'espace public, des bancs et des chaises pourront être installés. Ils permettent de créer des pauses urbaines tout en respectant la circulation de tous les usagers.

Des corbeilles seront installées tout le long du tracé, et en station afin d'assurer la propreté des espaces publics.

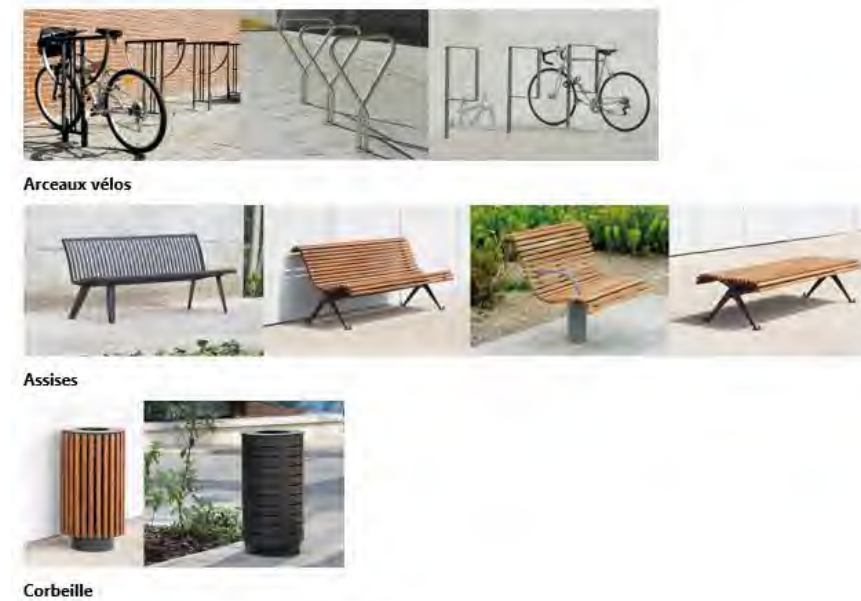


Figure 198 : Exemples de mobilier urbain d'usage et de confort

4.8.3.2. L'éclairage public

Concernant l'éclairage public, plusieurs enjeux peuvent être identifiés :

- Répondre aux besoins des différents utilisateurs et sous espaces (plateforme du site propre, voirie, trottoirs) en termes de confort et de sécurité des espaces de sorte à sécuriser les pratiques, hiérarchiser les niveaux d'éclairage, mais également minimiser le nombre de supports, et permettre la différenciation des lieux et des fonctionnalités ;
- Trouver une identité lumineuse générale pour mettre en cohérence l'ensemble de la ligne de TCSP EVE (type de source, hauteurs de mats, implantation, forme des luminaires, ...), tout en garantissant son intégration dans la ville (cohérence avec les équipements mis actuellement en place par les villes - charte, cohérence esthétique et politique de gestion, du mobilier aux lignes épurées, d'aspect non prégnant et ne perturbant pas la lecture et la compréhension du paysage et du bâti) ;
- Participer au développement durable de la ville : rationaliser les intensités, utiliser des technologies efficaces à haute efficacité lumineuse, adapter l'intensité selon la fréquence au moyen de capteurs, limiter la pollution lumineuse en favorisant des matériels adaptés, etc... ;
- Valoriser les espaces/bâtiments à enjeux urbains, paysagers et patrimoniaux ;
- Valoriser « l'obscurité » sur certaines zones, en préservant les lieux fragiles nécessaires au repos de la nature et des êtres. En protégeant la part d'ombre utile à la mise en relief du paysage nocturne en fonction de son occupation ;
- Décliner le type de matériel choisi selon les espaces et l'identité des lieux traversés : hauteur de mats, implantation ;

Le projet d'éclairage doit servir le parti pris de l'aménagement en structurant et en ordonnant l'information visuelle.

Afin de répondre à ces différents enjeux, une typologie pourra être proposée pour les sections courantes alors que les lieux à enjeux seront traités au cas par cas (mise en valeur particulière, traitement des ambiances...).

L'ensemble du mobilier (protection, confort, usage et éclairage public) sera cohérent avec une gamme homogène pour l'ensemble du linéaire du projet de TCSP EVE, et respectera les prescriptions du territoire en cohérence avec l'aménagement des secteurs traversés.

4.9. Projets connexes

Le projet du TCSP EVE vient s'insérer au cœur de nombreux projets d'aménagement connexes urbains et de transport. Il est à préciser que l'insertion du TCSP EVE a d'ores et déjà été intégrée dans la majorité des projets avoisinants le tracé, en particulier dans le cadre des projets de doublement de voiries primaires du secteur (avenue Hergé, avenue Schuman, section de la RD5d), permettant ainsi de réserver des emprises pour l'insertion de la plateforme et des stations dans le cadre de la mise en œuvre de ces projets (pas d'impact direct de la mise en œuvre du TCSP EVE sur les rives de ces voiries – trottoirs, stationnement...).

Dans le cadre du projet du TCSP EVE, il conviendra d'intégrer les contraintes liées aux projets connexes, en termes :

- d'aménagement : cohérence des aménagements (continuité des bordures, entrée charretières, ...) et cohérence architecturale (choix des revêtements, des matériaux, mobiliers, ...) ;
- d'usage : bande ou piste cyclable, véhicules spécifiques (secours, ordures ménagères, transports de fond, ...) ;
- de nivellement : raccordement aux seuils des riverains, aux voiries adjacentes ;
- de réseaux : raccordement des branchements, dévoiement des réseaux ;
- de planning et phasage des travaux.

Une coordination avec les différents acteurs concernés devra être poursuivie afin d'anticiper les besoins de chacun et d'assurer une cohérence globale.

Une analyse approfondie devra être réalisée lors des phases d'étude ultérieures.

Inversement, suivant les plannings respectifs des projets connexes et du projet du TCSP EVE, des contraintes pourront être exportées à certains projets connexes.

5. Ouvrages

Un certain nombre d'ouvrages d'art existants sont présents le long du tracé du projet du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (TCSP EVE). Parmi ceux-ci, sept ouvrages d'art sont en interface directe avec le projet du de TCSP EVE :

- OA1 pont routier bd circulaire (RD344) existant, franchissant le RER A ;
- OA2 pont Morris, pont routier rue Morris existant, franchissant le faisceau ferroviaire RER A et Grandes lignes ;
- OA3 pont routier avenue Schuman franchissant la Marina Disney ;
- OA4 pont routier avenue Schuman franchissant le boulevard du Parc ;
- OA5 pont ferroviaire franchissant le passage modes actifs à proximité du collège Louis Braille d'Esbly ;
- OA6 pont ferroviaire franchissant la rue Louis Braille (RD5) à proximité du collège Louis Braille d'Esbly ;
- OA7 pont ferroviaire franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le Chemin des Aulnoyes à proximité de la coopérative VALFRANCE à Esbly ;

A noter également la présence du talus ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle.

Il est par ailleurs à préciser que les impacts sur les « petits » ouvrages sous voies tels que l'ouvrage portant le cours de la Gondoire et franchissant le ru des Gassets, ou bien celui portant la RD5 et franchissant l'aqueduc de la Dhuys à Coupvray sont considérées comme faibles, et n'ont pas justifié d'études particulières « ouvrages d'art ». Pour ces ouvrages spécifiques, une attention particulière devra néanmoins être accordée durant les travaux de voirie afin de pas perturber leur tenue structurelle et leur fonctionnement.

Le projet de TCSP EVE prévoit de réutiliser deux ouvrages existants (cf. détail en *partie 5.1 Ouvrages d'art existants* ci-après) :

- l'ouvrage OA1 en le modifiant « légèrement » (pas de modifications de ses capacités structurelles) - démolition du terre-plein central comportant aujourd'hui des réseaux, et réaménagement des espaces voiries / site propre bus sur l'ouvrage ;
- l'ouvrage OA2, sans importante modification (pas de modifications de ses capacités structurelles) - remise à neuf de l'enrobé de voirie (pas de traitement spécifique, voie mixte avec d'autres circulations autres que bus – livraisons, accès backstage et VIP Disney, ...).

Dans le cadre du projet il sera également **nécessaire de créer sept nouveaux ouvrages** :

- cinq nouveaux ouvrages de type pont route en parallèle d'ouvrages existants ;
- un nouvel ouvrage de type pont-rail pour le franchissement du talus ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle ;
- un nouvel ouvrage pour le passage de réseaux, qui servira également de cheminement piétons.

Ces nouveaux ouvrages à réaliser dans le cadre du projet de TCSP EVE sont listés ci-après, et présentés en *partie 5.2 Ouvrages d'art projetés* ci-après.

Nouveaux ouvrages à créer dans le cadre du projet de TCSP EVE :

- OA1bis pour le passage spécifique des réseaux et le cheminement des piétons, à créer à proximité de l'OA1 ;
- OA3bis pont routier franchissant la Marina Disney à créer en parallèle de l'ouvrage existant ;
- OA4bis pont routier franchissant le boulevard du Parc à créer en parallèle de l'ouvrage existant ;
- OA5bis pont routier franchissant le passage modes actifs à proximité du collège Louis Braille d'Esbly, à créer en parallèle de l'ouvrage ferroviaire existant ;
- OA6bis pont routier franchissant la rue Louis Braille (RD5) à proximité du collège Louis Braille d'Esbly, à créer en parallèle de l'ouvrage ferroviaire existant ;
- OA7bis pont routier franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le Chemin des Aulnoyes à proximité de la coopérative VALFRANCE d'Esbly, à créer en parallèle de l'ouvrage ferroviaire existant ;
- OA8 ouvrage type pont-rail à créer pour le franchissement par le TCSP EVE de la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle (passage inférieur).

A noter que des ouvrages de type soutènement (OS) plus ou moins mineurs seront également à mettre en œuvre dans le cadre du projet (plus particulièrement dans le secteur d'Esbly) :

- OS1 - Murs de soutènement – continuité OA8 ;
- OS2 - Mur de soutènement entre l'OA7bis et l'OA8 ou simple talutage ;
- OS3 - Mur de soutènement au niveau du contournement du cimetière d'Esbly ;
- OS4 - Mur de soutènement au niveau du gymnase d'Esbly ;
- OS5 - Mur de soutènement entre la station TCSP collège d'Esbly et l'OA5bis.

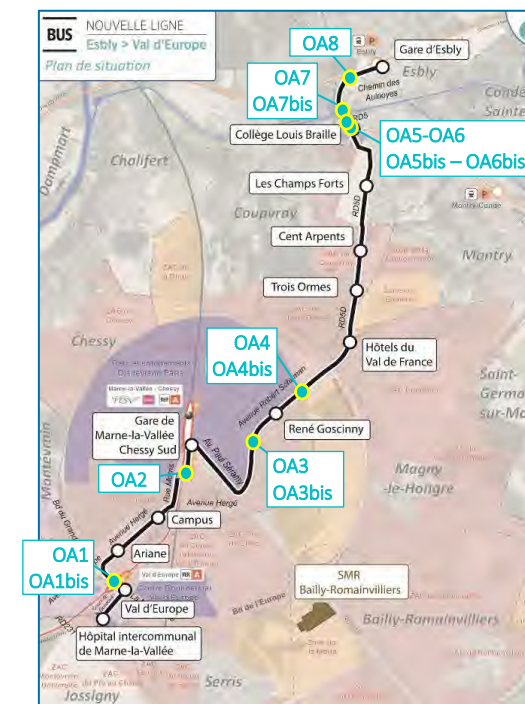


Figure 199 : Localisation des ouvrages le long du projet de TCSP EVE

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

5.1. Ouvrages d'art existants

5.1.1. Pont routier Bd Circulaire (RD344) – OA1

L'ouvrage existant OA1 est situé sur le Boulevard circulaire (RD344 - boulevard du Grand Fossé), au-dessus des voies du RER A, et de la gare du Val d'Europe (RER A).



Figure 200 : Localisation de l'ouvrage OA1



Figure 201 : Vues de l'ouvrage OA1, depuis le quai de la gare RER du Val d'Europe, sous l'ouvrage, et vue du Terre-Plein Central (TPC)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018-2019)

La structure de cet ouvrage pont routier est de type pont à poutrelles précontraintes par adhérence (dit « PRAD »). Il s'agit d'un ouvrage isostatique d'environ 15 m de portée droite appuyé à ces extrémités sur deux murs de front reposant eux même sur des semelles superficielles. Structurellement, le tablier ne comporte pas de joint longitudinal, ce qui signifie que le tablier est continu sur toute sa largeur.

L'ouvrage fait environ 36,50m de longueur et présente une largeur fonctionnelle de 25,10 m mesurée au nu intérieur des dispositifs de retenue en rive d'ouvrage. L'ouvrage supporte deux voies de circulation routières, et deux trottoirs, ainsi qu'un large terre-plein central permettant le passage de réseaux (notamment de réseaux de transport d'eau dans des canalisations de diamètre important - entre 500 et 700 mm, ainsi qu'un réseau d'électricité pour la télégestion de ces derniers).

L'ouvrage repose sur des fondations de type semelles.

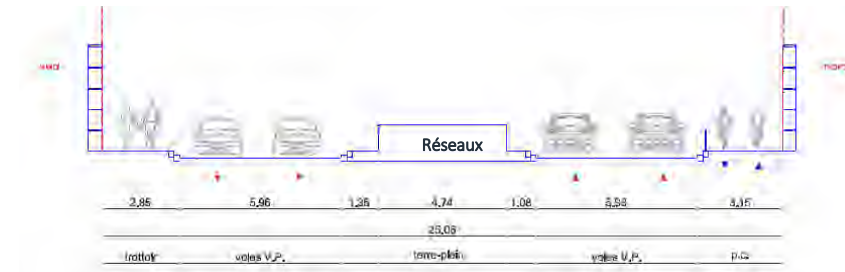


Figure 202 : Coupe en travers de l'ouvrage OA1 actuel

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

L'analyse des hypothèses de calcul prises à l'époque de la conception de l'ouvrage démontre que celui-ci a été calculé sans prendre en compte la présence du terre-plein central non circulable sur l'ouvrage. La largeur fonctionnelle prise en compte pour le dimensionnement de l'ouvrage est la suivante : 2,5 m de trottoir de chaque côté de l'ouvrage et 20m de largeur soumise au chargement routier.

Cet ouvrage sera légèrement modifié dans le cadre du projet de TCSP EVE.

Les dimensions et la structure de l'ouvrage permettent en effet l'insertion du TCSP EVE en axial. Néanmoins, la réutilisation de cet ouvrage nécessite la déviation des réseaux présents dans le terre-plein central afin d'y implanter le site propre.

Un nouvel ouvrage spécifique aux réseaux sera donc à mettre en œuvre côté Nord de l'ouvrage (OA1bis) pour le passage spécifique des réseaux à créer à proximité de l'OA1. Ce nouvel ouvrage accueillera également des circulations piétonnes (détails cf. partie 5.2 Ouvrages d'art projetés suivante).

L'aménagement envisagé sur l'ouvrage existant nécessite dans cette configuration la dépose des maçonneries et trottoirs existants dans le terre-plein central (TPC), ainsi que le dévoiement des réseaux qu'il contient. Cette dépose doit s'accompagner d'une reprise de l'étanchéité de l'ouvrage. De même les trottoirs existants doivent être déposés et reconstruits, car la limite chaussée / trottoir actuelle est décalée dans le projet. Le partage viaire au niveau de l'OA1 sera en effet repris dans le cadre du projet de TCSP EVE, tout en respectant les largeurs fonctionnelles en lien avec le dimensionnement de l'ouvrage (i.e. 20m de largeur maximale soumise au chargement routier).

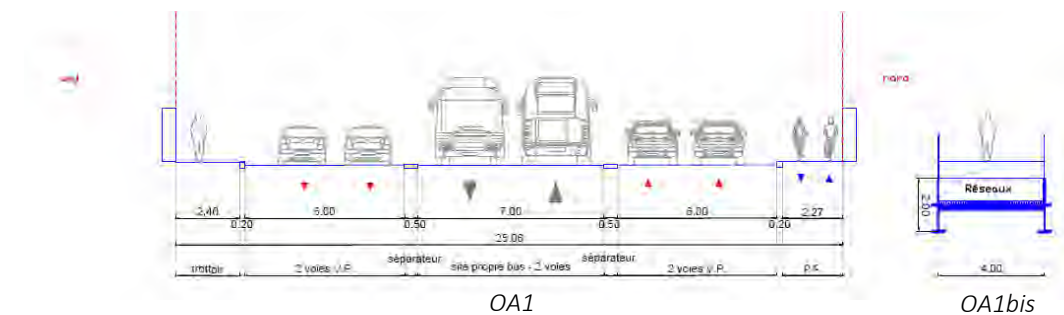


Figure 203 : Coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA1 projeté dans le cadre du projet de TCSP EVE

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

5.1.2. Pont routier Rue Morris – OA2

L'ouvrage OA2, également dénommé « Pont Morris » est situé à l'Est de la rue Morris et franchit les voies ferrées du RER A et de la LGV.

L'ouvrage de type pont routier est constitué d'un tablier en béton armé à quatre travées. L'ouvrage fait environ 85m de longueur et 17,80m de largeur droite.

L'ouvrage présente une largeur fonctionnelle de 15m mesurée au nu intérieur des dispositifs de retenue en rive d'ouvrage (largeur circulaire de 12,0 m environ pour la circulation routière dans les deux sens, et 1,5m de part et d'autre de l'ouvrage pour les piétons).

Les piles sont constituées de deux voiles en béton armé.

L'ouvrage est équipé de garde-corps métallique et d'auvents de protection caténaires. Les corniches des ouvrages sont en béton armé. La chaussée est revêtue en enrobé.

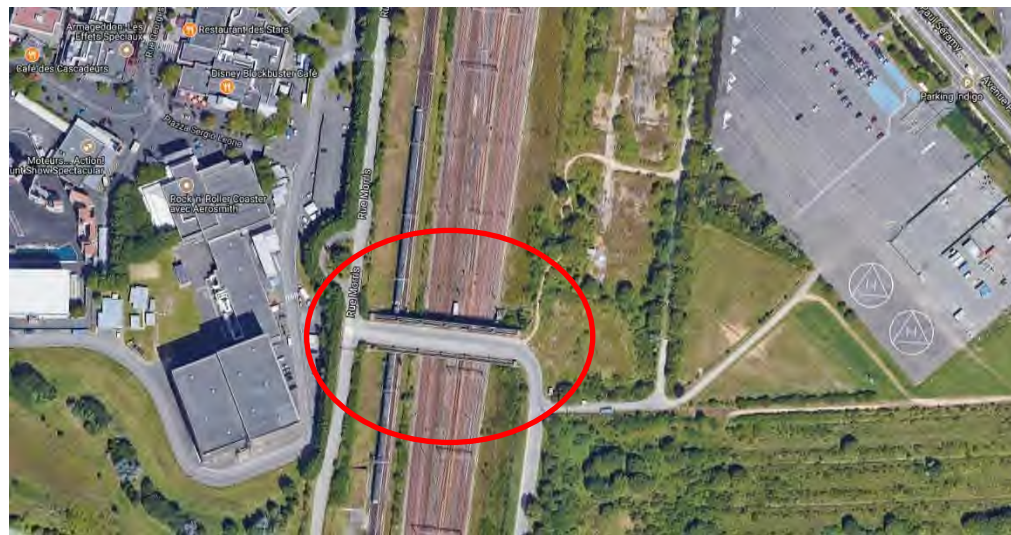


Figure 204 : Localisation de l'ouvrage OA2 « Pont Morris »



Figure 205 : Vues de l'ouvrage OA2 « Pont Morris »
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018-2019)

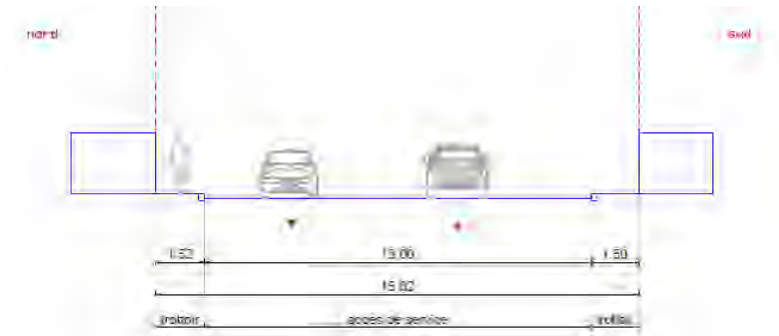


Figure 206 : Coupe en travers de l'ouvrage OA2 actuel
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

L'ouvrage existant du Pont Morris sera réutilisé pour le passage du TCSP EVE et des autres circulations (site banalisé - circulation mixte mais autres circulations limitées : autres lignes bus éventuelles, livraisons et accès backstage/VIP Disney, livraisons pôle gare RATP/SNCF, et accès au poste de redressement RATP).

Déjà dimensionné pour un type d'usage similaire, cet ouvrage ne nécessite pas de modifications/reprises importantes dans le cadre du projet de TCSP EVE (éventuelle remise à neuf de l'enrobé de voirie uniquement).

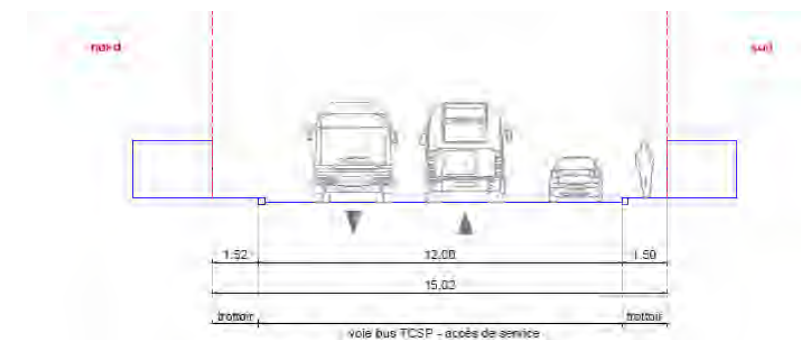


Figure 207 : Coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA2 projeté dans le cadre du projet de TCSP EVE
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

5.1.3. Pont routier Avenue Schuman (Marina Disney) – OA3

L'ouvrage OA3 porte l'avenue Robert Schuman et franchit la Marina Disney.

L'ouvrage de type pont routier est une dalle précontrainte ouvrage 2 travées travaillée architecturalement. L'intrados de cet ouvrage est arrondi.

L'ouvrage fait environ 39m de longueur et 11,00m de largeur droite. L'ouvrage présente une largeur fonctionnelle de 9,5m environ mesurée au nu intérieur des dispositifs de retenue en rive d'ouvrage (largeur circulaire de 7,0 m environ pour la circulation routière dans les deux sens, et de 1,2 à 1,8m de part et d'autre de l'ouvrage pour les piétons). Les piles sont constituées de voiles en béton armé. L'ouvrage est équipé de garde-corps métallique. Les corniches des ouvrages sont en béton armé. La chaussée est revêtue en enrobé

A noter que la structure de l'ouvrage existant ne permet pas d'élargissement en encorbellement de la structure existante, du fait d'une section de béton en rive d'ouvrage trop réduite, rendant impossible la fixation de de console métallique en rive de l'ouvrage. De même, la dalle n'étant pas d'épaisseur constante transversalement, un élargissement par clavage avec une structure neuve transversalement est complexe.

Pour le passage du TCSP EVE un nouvel ouvrage sera ainsi réalisé en parallèle de l'ouvrage existant, OA3bis, présenté en partie 5.2 Ouvrages d'art projetés ci-après.



Figure 208: Ouvrage OA3 franchissant la Marina Disney (vue aérienne de localisation et vue depuis l'avenue Schuman)

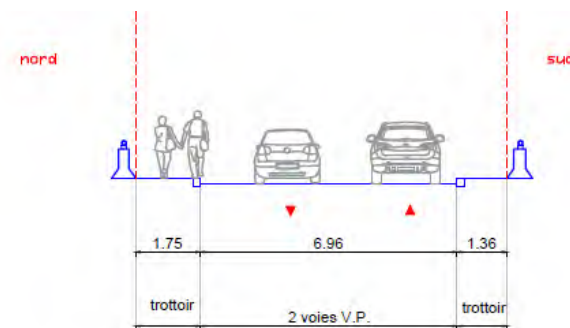


Figure 209 : Coupe en travers de l'ouvrage OA3 franchissant la Marina Disney
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

5.1.4. Pont routier Avenue Schuman (Boulevard du Parc) – OA4

L'ouvrage OA4 porte l'avenue Robert Schuman et franchit le boulevard du Parc (route d'accès au parc d'attraction Disneyland Paris).

L'ouvrage de type pont routier est une dalle précontrainte ouvrage 4 travées travaillée architecturalement. L'intrados de cet ouvrage est arrondi.

L'ouvrage fait environ 77m de longueur et 11,70 de largeur droite. L'ouvrage présente une largeur fonctionnelle de 10,1m environ mesurée au nu intérieur des dispositifs de retenue en rive d'ouvrage (largeur circulaire de 7,0 m environ pour la circulation routière dans les deux sens, et de 1,0 à 2,1m de part et d'autre de l'ouvrage pour les piétons). Les piles sont constituées de voiles en béton armé. L'ouvrage est équipé de garde-corps métallique. Les corniches des ouvrages sont en béton armé. La chaussée est revêtue en enrobé

A noter que la structure de l'ouvrage existant ne permet pas d'élargissement en encorbellement de la structure existante, du fait d'une section de béton en rive d'ouvrage trop réduite, rendant impossible la fixation de de console métallique en rive de l'ouvrage. De même, la dalle n'étant pas d'épaisseur constante transversalement, un élargissement par clavage avec une structure neuve transversalement est complexe.

Pour le passage du TCSP EVE un nouvel ouvrage sera ainsi réalisé en parallèle de l'ouvrage existant, OA4bis, présenté en partie 5.2 Ouvrages d'art projetés ci-après.



Figure 210 : Ouvrage OA4 franchissant le boulevard du Parc (vue aérienne de localisation, vues depuis le bd du Parc)

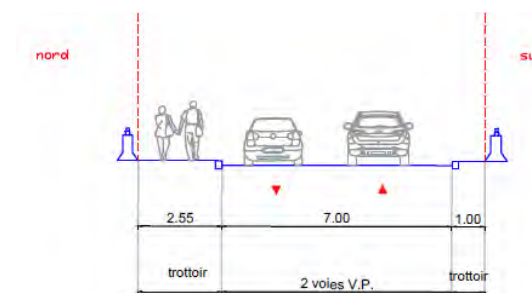


Figure 211 : Coupe en travers de l'ouvrage OA4 franchissant le boulevard du Parc
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

5.1.5. Pont ferroviaire Ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle (passage modes actifs) – OA5

L'ouvrage OA5 est situé sur la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle (branche de la ligne P du réseau Transilien) et franchit un cheminement modes actifs près du collège Louis Braille à Esbly – ouvrage de type « pont-rail ».

Cet ouvrage existant permet ainsi le passage de la ligne ferroviaire entre Esbly et Crécy-la-Chapelle au-dessus d'un passage à destination des modes actifs (piétons et cyclistes), longeant la RD5 (rue Louis Braille) d'ouverture 2,50 m et d'une hauteur libre du même ordre de grandeur.

Pour le passage du TCSP EVE et de la voie modes actifs associée sur ce secteur, un nouvel ouvrage sera réalisé en parallèle de l'ouvrage existant, OA5bis, présenté en *partie 5.2 Ouvrages d'art projetés* ci-après.

Il est néanmoins à préciser que l'ouvrage existant devra être également légèrement modifié dans le cadre du projet de TCSP EVE, côté Ouest, au niveau de la pointe de ses murs en aile, sans pour autant modifier ses capacités structurelles. Les murs en aile existant devront être partiellement déconstruits puis raboutés avec ceux de l'ouvrage futur.



Figure 212 : Localisation des ouvrages OA5 et OA6



Figure 213 : Vues de l'ouvrage OA5 – passage modes actifs

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

5.1.6. Pont ferroviaire Ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle (RD5, rue Louis Braille) – OA6

L'ouvrage OA6 est situé sur la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle (branche de la ligne P du réseau Transilien) et franchit la rue Louis Braille (RD5) près du collège Louis Braille à Esbly, à proximité immédiate de l'ouvrage de franchissement d'un cheminement modes actifs – ouvrage de type « pont-rail ».

Cet ouvrage de type « pont dalle en béton armé » présente une ouverture d'environ 4 m. Le gabarit limite indiqué par la signalisation sur l'ouvrage est fixé à 4,20 m.



Figure 214 : Vues de l'ouvrage OA5 – Pont-rail franchissant la RD5

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019)

Pour le passage du TCSP EVE et de la voie modes actifs associée sur ce secteur, un nouvel ouvrage sera réalisé en parallèle de l'ouvrage existant, OA6bis, présenté en *partie 5.2 Ouvrages d'art projetés* ci-après.

Il est néanmoins à préciser que l'ouvrage existant devra être également légèrement modifié dans le cadre du projet de TCSP EVE, côté Ouest, au niveau de la pointe de ses murs en aile, sans pour autant modifier ses capacités structurelles. Les murs en aile existant devront être partiellement déconstruits puis raboutés avec ceux de l'ouvrage futur.

5.1.7. Pont ferroviaire Ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle (canal de Meaux à Chalifert et chemin des Aulnoyes) – OA7

L'ouvrage OA7 est situé sur la ligne sur la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle (ligne P du réseau Transilien) et franchit le canal « de Meaux à Chalifert » ainsi que le chemin des Aulnoyes – ouvrage de type « pont-rail ».

Cet ouvrage est constitué de deux travées continues avec un appui intermédiaire en rive droite du canal. Il s'agit d'un ouvrage maçonné composé d'un arc plein cintre pour la travée principale au-dessus du canal et d'un arc segmenté au-dessus du chemin, appuyés sur deux culées et un appui intermédiaire massifs.

A dire d'expert, l'ouverture de l'ouvrage au niveau du chemin semble être d'environ 4 m pour une longueur totale d'environ 42 m. La hauteur libre dégagée au-dessus du cours d'eau comme au-dessus du chemin n'est pas non plus précisément connue à ce stade (à noter que le gabarit à dégager par rapport au canal dans ce secteur est de 4,60 m - information fournie par VNF).

Au droit du chemin des Aulnoyes, l'ouvrage dégage une hauteur libre de 4,40 m conformément au règlement de voirie.

Pour le passage du TCSP EVE et de la voie modes actifs associée sur ce secteur, un nouvel ouvrage sera réalisé en parallèle de l'ouvrage existant, OA7bis, présenté en partie 5.2 Ouvrages d'art projetés ci-après.



Figure 215 : Localisation de l'ouvrage OA7 franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le chemin des Aulnoyes



Figure 216 : Vues de l'ouvrage OA7 franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le chemin des Aulnoyes
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2018)

5.1.8. Talus ferroviaire Ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle

La ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle est en talus depuis la sortie du secteur de la gare d'Esbly, jusqu'à l'ancienne gare des Champs Forts au sein du secteur d'étude.

Pour le passage du TCSP EVE et de la voie modes actifs associée sur ce secteur, un nouvel ouvrage sera réalisé pour franchir par en-dessous le talus ferroviaire existant, OA8bis, présenté en partie 5.2 Ouvrages d'art projetés ci-après.



Figure 217 : Localisation d'une partie du talus ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle



Figure 218 : Vues d'une partie du talus ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle (sur le talus ferroviaire, et depuis l'Est et l'Ouest du talus)

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2019-2020)

5.2. Ouvrages d'art projetés

5.2.1. OA1bis - Passage spécifique des réseaux et cheminement des piétons

Le futur ouvrage OA1bis est envisagé dans le cadre du projet de TCSP EVE pour le passage de réseaux dans le cadre de la reprise du terre-plein central les accueillant à l'heure actuelle au niveau de l'OA1 pont routier sur le Bd Circulaire franchissant les voies du RER A. Ce nouvel ouvrage servira également pour le cheminement des piétons.

Le futur ouvrage serait situé parallèlement côté Nord de l'ouvrage existant OA1, franchissant les voies du RER A au niveau de la gare de Val d'Europe – Serris. L'ouvrage sera indépendant de l'OA1 existant.



Figure 219 : Localisation projetée de l'OA1bis

L'ouvrage devra dégager à minima la même hauteur libre que l'OA1 existant.

Les conditions d'exécution de cet ouvrage seront précisées au cours des études ultérieures, et viseront à limiter l'impact sur les circulations du RER A et le fonctionnement de la gare RER de Val d'Europe-Serris.

Pour se faire, il est nécessaire d'écarter les appuis de la future passerelle des emprises ferroviaires (y compris les quais). Par conséquent la portée de l'ouvrage futur sera supérieure à celle de l'existant. Ainsi, les travaux préparatoires pour les culées de l'ouvrage pourront être réalisés sans impacter les circulations ou les usagers. De même l'ouvrage devra être léger afin de permettre une mise en place du tablier en un seul levage via une grue mobile ne nécessitant pas d'installation provisoire lourdes.

L'analyse de ces différentes contraintes oriente le type d'ouvrage vers un ouvrage métallique dont les éléments porteurs sont constitués de profilés du commerce ou reconstitué-soudés, contreventés entre eux.

L'ouvrage projeté est un ouvrage isostatique droit de 25 m de portée pour une longueur totale de 26 m environ. Il sera parallèle à l'ouvrage existant et franchira les voies du RER A avec un biais de 90,1 grades. L'ouvrage de type tablier sur poutre présentera une largeur utile de 4 m.

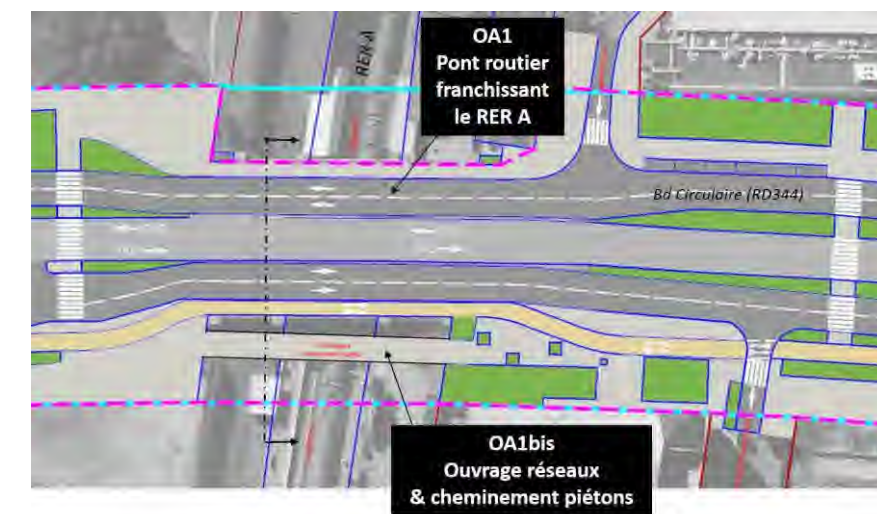
NOTA : D'après les plans de recollement de l'ouvrage existant, le terre-plein central (TPC) actuel contient à minima deux réseaux d'eau potable de diamètres respectifs 700 mm et 500 mm, ainsi qu'un réseau d'électricité pour la télégestion du réseau d'AEP. Ces réseaux pourraient être complétés par d'autres réseaux aujourd'hui situés dans les trottoirs de l'ouvrage existant qui sont appelés à être reconfigurés dans le cadre du projet de TCSP EVE. L'avis du concessionnaire sera nécessaire dans le cadre de la poursuite des études afin de définir la largeur utile nécessaire pour l'OA futur intégrant éventuellement une largeur circulaire pour le personnel d'entretien. A ce stade des études il a été reconduit la largeur utile du TPC de l'OA1 existant à savoir 4 m.

L'OA1bis sera appuyé sur des chevêtres fondés sur micropieux dont la profondeur d'ancrage sera déterminée précisément dans les phases d'études suivantes.

Au droit des caténaires des voies du RER A, l'ouvrage devra être équipé d'un revêtement sol plein (non ajouré), ainsi que d'écrans de protection, afin d'isoler les réseaux et le personnel de maintenance du risque électrique.

Une fuite des réseaux portés ne présente pas de risque sur la tenue de l'ouvrage lui-même, mais plutôt vis-à-vis des voies sous-jacentes. La nature des fluides transportés, le risque de fuite et les mesures de préventions tant sur les réseaux eux même que sur l'ouvrage devront être clairement définis, conjointement entre l'exploitant des réseaux et la RATP lors des phases d'études ultérieures. La mise en place des réseaux dans un caisson étanche pourrait être envisagée si elle cette disposition est jugée nécessaire.

L'insertion envisagée à ce stade des études pour cet ouvrage OA1bis est présentée sur les plans et coupes d'intention ci-après.



Légende

site propre bus	voie cyclable	espace partagé (avenue Séramy)
voies	voie mode doux - voie verte	emprise PGT
espace piéton	espace vert	emprise opérationnelle
espace piéton / voie pompiers	site mixte (rue/pont Morris)	

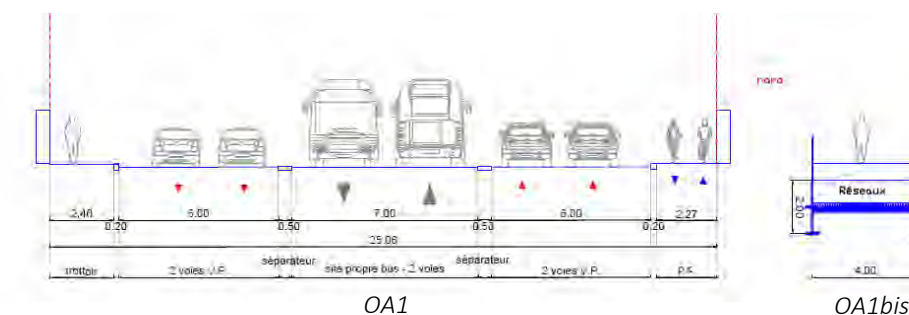


Figure 220 : Plan d'intention et coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA1bis projeté (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

5.2.2. OA3bis - Nouveau pont routier franchissant la Marina Disney

Le futur ouvrage OA3bis serait situé parallèlement à l'ouvrage existant OA3 portant l'avenue Schuman et franchissant la marina Disney, côté Est. Le nouvel ouvrage sera indépendant de l'OA3 existant.

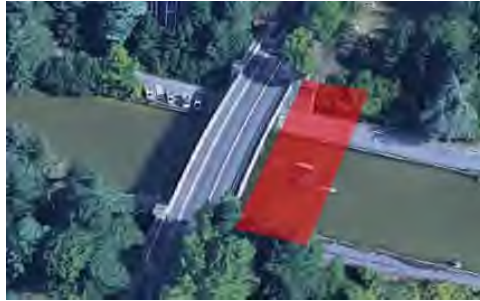


Figure 221 : Localisation projetée de l'OA3bis

La plateforme de circulation existante est prévue d'être élargie deux fois côté Est, une fois pour la mise en œuvre du TCSP EVE et une deuxième fois pour le doublement de l'avenue R. Schuman, et une fois côté Ouest pour la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle.

NOTA : le doublement de l'avenue R. Schuman et la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de cet axe seront pris en charge dans le cadre du projet de doublement de voirie de l'avenue Schuman porté par l'EPAMarne/EPAFrance.

Ce double élargissement envisagé côté Est (insertion du TCSP EVE et doublement de la voirie) pourrait être envisagé soit avec un seul ouvrage qui porterait à la fois le site propre du TCSP EVE et le doublement de l'avenue Schuman, soit via la réalisation de deux ouvrages distincts portant respectivement le site propre du TCSP EVE d'une part, et l'élargissement de l'avenue Schuman (y compris cheminements piétons) d'autre part. **Les deux options restent encore ouvertes à ce stade des études.**

La hauteur libre dégagée sous l'ouvrage et l'ouverture dégagée entre appuis devront être au moins égales à celles de l'ouvrage existant.

La conception générale de l'ouvrage projeté devra permettre d'assurer une cohérence avec l'infrastructure existante. L'ouvrage doit être inséré correctement par rapport à l'ouvrage existant en évitant d'avoir des appuis désaxés et en limitant la différence d'épaisseur apparente entre les tabliers.

L'ouvrage devra être construit en minimisant la gêne aux circulations sur les infrastructures existantes. Il est fait l'hypothèse que la Marina Disney doit rester en eau et circulaire pendant la plus grande partie des travaux. Par conséquent, l'utilisation de cintres n'est pas possible pour la construction de cet ouvrage.

Par ailleurs, le bassin de la Marina Disney est un bassin artificiel avec cuvelage en béton étanché. La création ou la démolition des fondations d'une pile sous ce cuvelage présente des contraintes fortes d'exécution et d'exploitation. En effet, il n'est pas possible de réaliser de blindage étanche dans la Marina du fait du cuvelage et il faudrait donc vider le bassin avant de faire la pile (fondation et élévation), sans pouvoir garantir une bonne durabilité de l'étanchéité entre le bassin et la pile dans le temps. Une solution d'ouvrage sans appui dans la Marina a donc été étudiée.

NOTA : il est à préciser par ailleurs que la pile existante dans la Marina Disney à l'Est de l'ouvrage existant ne pourra pas être utilisée dans le cadre du projet de doublement ou de mise en œuvre du projet de TCSP EVE, celle-ci n'ayant pas la bonne largeur par rapport aux ouvrages à construire.

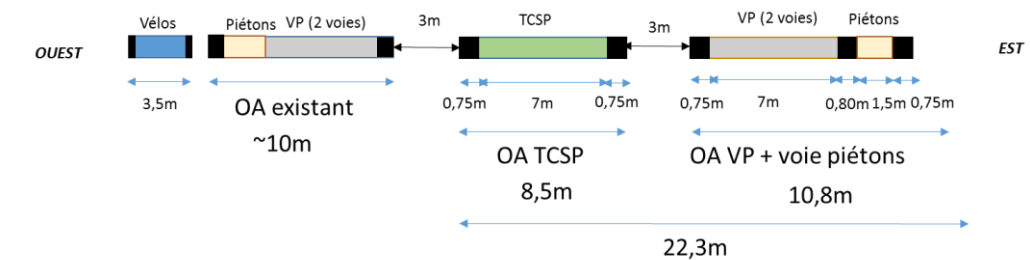
L'ouvrage projeté pour le projet de TCSP EVE, dans les deux cas de figure envisagés (ouvrage distinct spécifique au TCSP EVE ou ouvrage unique commun) sera un ouvrage isostatique courbe (R=316,50 m identique à l'existant) sans biais et de longueur totale 42 m environ.

Afin de limiter la différence de profil en long entre la voie existante et les voies à construire et afin de mieux gérer la courbure du tracé en plan, une solution de tabliers en caisson mixte (avec caissons métalliques et hourdis en béton armé) est proposée d'être retenue à de stade des études.

La largeur utile de l'ouvrage pourra être, selon l'option considérée :

- de 8,5m dans le cas d'un ouvrage distinct spécifique au TCSP EVE ;
- d'environ 18m dans le cas d'un ouvrage unique commun avec le doublement de la voirie.

Option avec deux tabliers portant respectivement le TCSP EVE et l'élargissement de l'avenue R. Schuman



Option avec un seul tablier portant le TCSP EVE et le doublement de l'avenue R. Schuman

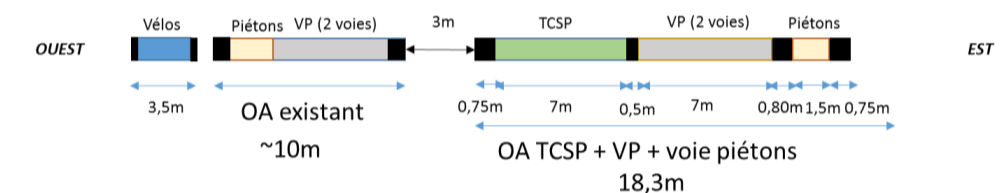
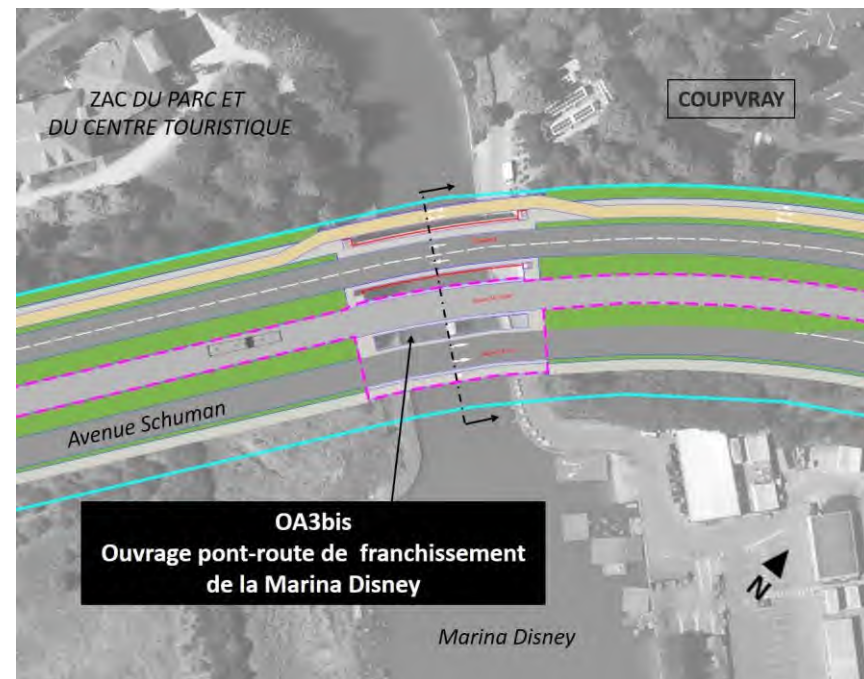


Figure 222 : Coupe transversale schématisique d'intention des ouvrages à créer pour le franchissement de la Marina Disney selon l'option considérée

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Sous réserve d'études plus approfondies en G2-AVP, le futur pourrait être appuyé sur culées type mur de front et murs en retour sur semelles superficielles.



Légende

	site propre bus		piste cyclable		espace partagé (avenue Séramy)
	voies		voies mode doux - voie verte		emprise PGT
	espace piéton		espace vert		emprise opérationnelle
	espace piéton / voie pompiers		site mixte (rues/pont Morris)		

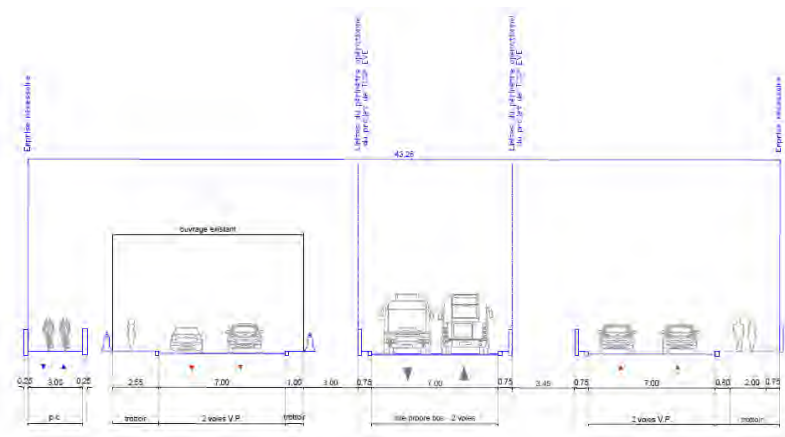


Figure 223 : Plan d'intention et coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA3bis projeté – Option 2 ouvrages distincts (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/GAUTIER-CONQUET, 2020)

5.2.3. OA4bis - Nouveau pont routier franchissant le boulevard du Parc

Le futur ouvrage OA4bis serait situé parallèlement à l'ouvrage existant OA4 portant l'avenue Schuman et franchissant le boulevard du Parc, côté Est. Le nouvel ouvrage sera indépendant de l'OA4 existant.



Figure 224 : Localisation projetée de l'OA4bis

De même que pour l'OA3bis, la plateforme de circulation existante est prévue d'être élargie deux fois côté Est, une fois pour la mise en œuvre du TCSP EVE et une deuxième fois pour le doublement de l'avenue R. Schuman, et une fois côté Ouest pour la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle.

NOTA : le doublement de l'avenue R. Schuman et la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle le long de cet axe seront pris en charge dans le cadre du projet de doublement de voirie de l'avenue Schuman porté par l'EPAMarne/EPAFrance.

Ce double élargissement envisagé côté Est (insertion du TCSP EVE et doublement de la voirie) pourrait être envisagé soit avec un seul ouvrage qui porterait à la fois le site propre du TCSP EVE et le doublement de l'avenue Schuman, soit via la réalisation de deux ouvrages distincts portant respectivement le site propre du TCSP EVE d'une part, et l'élargissement de l'avenue Schuman (y compris cheminements piétons) d'autre part. **Pour l'OA4bis également, les deux options restent encore ouvertes à ce stade des études.**

La hauteur libre dégagée sous l'ouvrage et l'ouverture dégagée entre appuis devront être au moins égales à celles de l'ouvrage existant. L'ouvrage devra être construit en minimisant la gêne aux circulations sur les infrastructures existantes, le boulevard du Parc étant l'unique accès au parking du parc d'attractions Disneyland Paris.

La conception générale de l'ouvrage projeté devra permettre d'assurer une cohérence avec l'infrastructure existante. L'ouvrage doit être inséré correctement par rapport à l'ouvrage existant en évitant d'avoir des appuis désaxés et en limitant la différence d'épaisseur apparente entre les tabliers.

L'ouvrage projeté pourrait être du même type que l'ouvrage existant, dalle précontrainte ouvrage 4 travées (16-22-22-16, identiques à l'existant) travaillée architecturalement afin de permettre un intrados arrondi, ouvrage droit, avec un biais de 78,8 grades et de longueur totale 78 m environ.

Cette typologie d'ouvrage sera à confirmer au cours des études ultérieures, éventuellement fonction de l'option d'insertion retenue (des typologies PPE - pont à poutrelles enrobées, ou PRAD - poutres précontraintes par adhérence, par exemple, pourraient être également envisagées).

La même coupe transversale que pour l'ouvrage OA3bis de la Marina s'applique également ici, et la largeur utile de l'ouvrage pourra être, selon l'option considérée :

- de 8,5m dans le cas d'un ouvrage distinct spécifique au TCSP EVE ;
- d'environ 18m dans le cas d'un ouvrage unique commun avec le doublement de la voirie.

Sous réserve d'études plus approfondies en G2-AVP, le futur ouvrage pourrait être appuyé comme pour l'existant sur des culées perchées et des piles type « voile » fondées sur semelles superficielles.

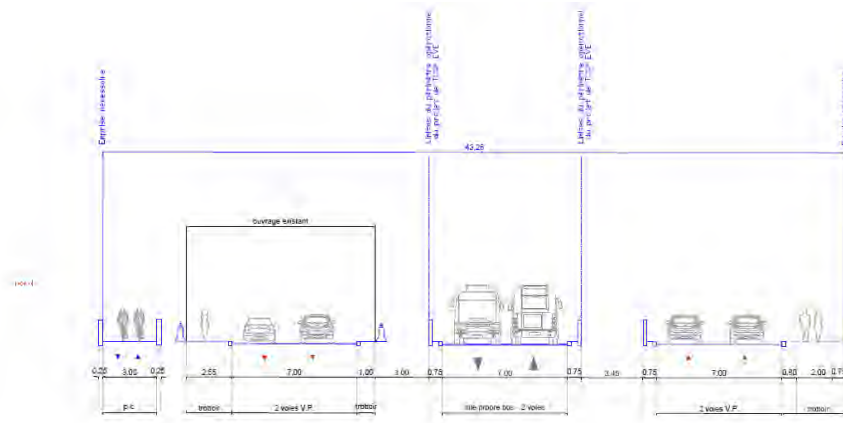
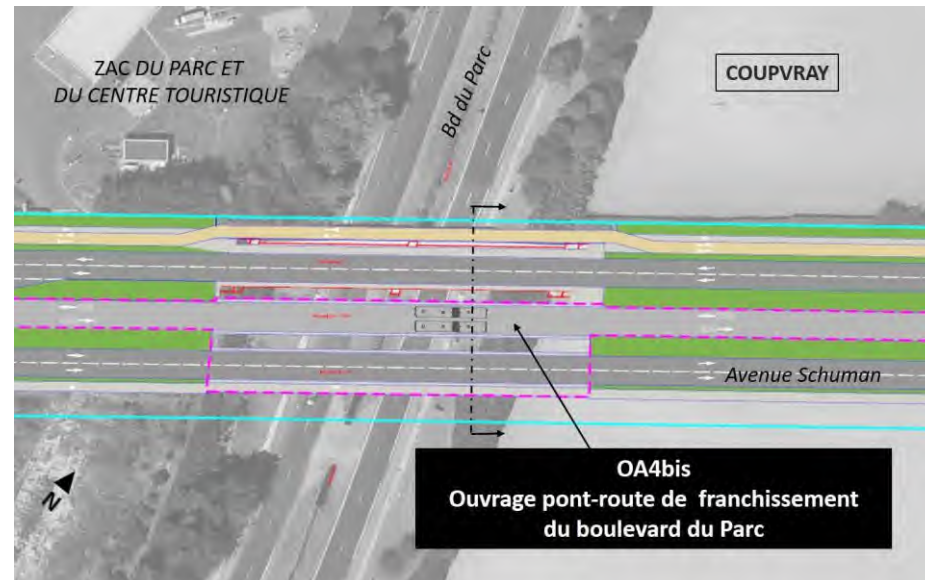


Figure 225 : Plan d'intention et coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA4bis projeté – Option 2 ouvrages distincts (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

5.2.4. OA5bis - Pont routier franchissant le passage modes actifs à proximité du collège Louis Braille d'Esblly

Le futur ouvrage OA5bis permettra la continuité du cheminement doux localisé près du collège Louis Braille à Esbly qui passe aujourd'hui sous la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle (branche de la ligne P du réseau Transilien) et permettra en situation projetée le passage inférieur sous la plateforme du TCSP EVE et de la voie modes actifs (piétons et vélos). Le nouvel ouvrage sera indépendant de l'OA5 existant

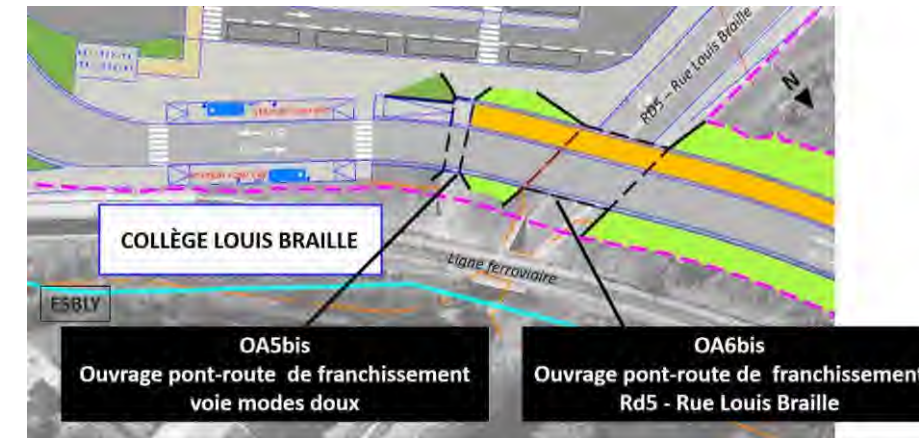


Figure 226 : Localisation projetée de l'OA5bis – Plan d'intention (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

L'ouvrage futur est considéré avec un franchissement droit ou assimilé. Celui-ci devra dégager une largeur utile de 12,25 m pour le passage supérieur du TCSP EVE et la voie « modes actifs » associée (piste cyclable et cheminement piétons) se décomposant de la manière suivante :

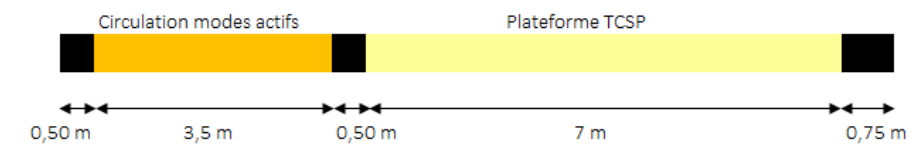


Figure 227 : Coupe transversale schématique de la voie portée par les ouvrages futurs OA5bis, OA6bis et OA7bis (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

La hauteur utile dégagée par l'ouvrage futur sera de 2,50 m, et l'ouverture droite de l'ouvrage existant de 2,50 m sera reconduite sur toute la largeur de l'ouvrage futur.

L'ouvrage projeté sera de type PICF (passage inférieur cadre fermé) d'ouverture 2,5 m de largeur par 2,5 m de hauteur et de largeur 12,25 m, droit, sans biais et de longueur totale de 3 m environ.

De par sa taille très modeste, cet ouvrage ne va que peu impacter les installations avoisinantes.

Pour rappel également, l'ouvrage existant OA5 voisin devra néanmoins être légèrement modifié côté Ouest au niveau de la pointe de ses murs en aile sans pour autant modifier ses capacités structurelles. Les murs en aile existant devront être partiellement déconstruits puis raboutés avec ceux de l'ouvrage futur.

Etant donné que l'ouvrage se situe relativement loin de la plateforme ferroviaire, celle-ci ne devrait pas être impactée par la construction de l'ouvrage ni pendant les phases de mise en place moyennant des dispositions et procédures adéquats.

5.2.5. OA6bis - Pont routier franchissant la rue Louis Braille (RD5) à proximité du collège Louis Braille d'Esbly

Le futur ouvrage OA6bis permettra la continuité de la RD5 (rue Louis Braille) à Esbly qui passe aujourd'hui sous la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle (ligne P du réseau Transilien) et permettra de même en situation projetée le passage inférieur sous la plateforme du TCSP et de la voie modes actifs (piétons et vélos). Le nouvel ouvrage sera indépendant de l'OA6 existant.

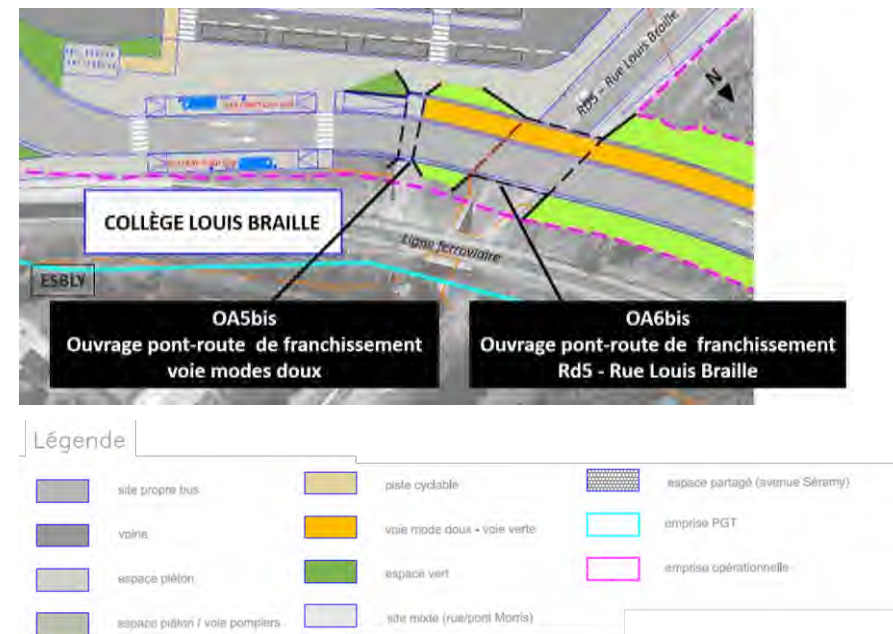


Figure 228 : Localisation projetée de l'OA6bis – Plan d'intention (SOURCE : GROUPEMENT EGIS/GAUTIER-CONQUET, 2020)

L'ouverture de l'ouvrage existant ne permet pas le passage en simultané des deux sens de circulation. Afin de ne pas augmenter la longueur du passage alterné, l'ouvrage futur devra permettre le passage des deux sens de circulation et devra donc présenter une ouverture droite minimum de 7 m.

De même que pour l'ouvrage OA5bis, l'OA6bis devra dégager une largeur utile de 12,25 m pour le passage supérieur du TCSP EVE et la voie « modes actifs » associée (piste cyclable et cheminement piétons).

L'ouvrage devra être construit en minimisant la gêne aux circulations sur les infrastructures existantes (en particulier la ligne ferroviaire et la RD5).

A l'instar de l'ouvrage existant OA5, l'ouvrage projeté sera de type PIPO (passage inférieur en portique ouvert).

A la demande du CD77, l'ouvrage dégagera une ouverture droite d'environ 13 m, et une hauteur libre de 5,5 m. Il est en effet à préciser pour cet ouvrage spécifique que le CD77 a souhaité que le projet de TCSP EVE prenne en compte un gabarit d'ouvrage beaucoup plus important que celui permis aujourd'hui par l'ouvrage ferroviaire voisin existant - OA6 - présentant un alternat routier (à la fois en termes d'ouverture et de hauteur libre). Cette demande vise à ne pas obérer un éventuel élargissement à terme de l'ouvrage ferroviaire existant. L'ouvrage du TCSP EVE a ainsi été dimensionné à la fois pour assurer le passage véhicules circulant le long de la RD5 (1*1 voie de circulation), mais également permettre d'assurer un cheminement modes actifs (piétons et vélos) aujourd'hui non permis par l'ouvrage ferroviaire existant.

La largeur du futur ouvrage OA6bis sera de 12,25 m, avec un biais de 68 grades environ et l'ouvrage présentera une longueur totale de 15 m.

Pour rappel également, l'ouvrage existant OA6 devra néanmoins être légèrement modifié côté Ouest au niveau de la pointe de ses murs en aile sans pour autant modifier ses capacités structurelles. Les murs en aile devront être partiellement déconstruits puis raboutés avec l'ouvrage futur.

Etant donné que l'ouvrage se situe relativement loin de la plateforme ferroviaire, celle-ci ne devrait pas être impactée par la construction de l'ouvrage ni pendant les phases de mise en place moyennant des dispositions et procédures adéquats.

5.2.6. OA7bis - Pont routier franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le chemin des Aulnoyes à proximité de la coopérative VALFRANCE d'Esbly

Le futur ouvrage OA7bis franchira le canal « de Meaux à Chalifert » ainsi que le chemin des Aulnoyes en longeant la ligne ferroviaire existante (ligne Esbly – Crécy-la-Chapelle) côté Ouest de l'ouvrage ferroviaire OA7 existant. Le nouvel ouvrage sera indépendant de l'OA7 existant.

Afin de permettre de dégager un gabarit suffisant au-dessus des « voies » à franchir, des ouvrages d'approches en amont et en aval de l'ouvrage en remblai seront nécessaires (cf. traits pointillés ci-dessous).

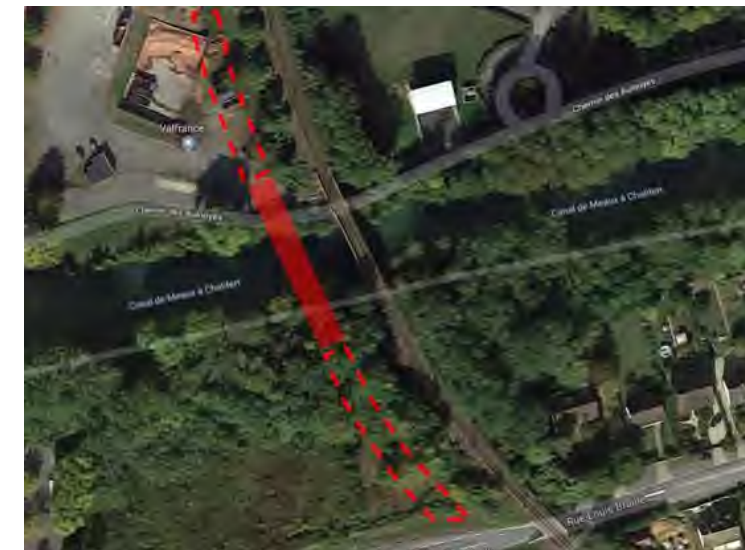


Figure 229 : Localisation projetée de l'OA7bis

L'ouvrage projeté doit permettre de dégager une hauteur libre minimale de 4,60 m au droit du chenal, par rapport à la retenue normale située à 44,94 NGF. Au droit du chemin des Aulnoyes, l'ouvrage dégagera une hauteur libre de 4,40 m conformément au règlement de voirie.

De même que pour les ouvrages OA5bis et OA6bis, l'OA7bis devra dégager une largeur utile de 12,25 m pour le passage supérieur du TCSP EVE et la voie « modes actifs » associée (piste cyclable et cheminement piétons).

Le franchissement du canal de Meaux à Chalifert requière une portée entre appui relativement importante (environ 34 m = ouverture de l'ouvrage existant + 1 m de part et d'autre). Ces portées placent l'ouvrage en limite d'utilisation de solutions du type PPE ou pont à poutrelle PRAD.

Afin de permettre la traversée du chemin des Aulnoyes d'une part et de limiter la hauteur du remblai d'approche juxtaposant le remblai ferroviaire d'autre part, la travée franchissant le canal est complétée par deux travées de rives.

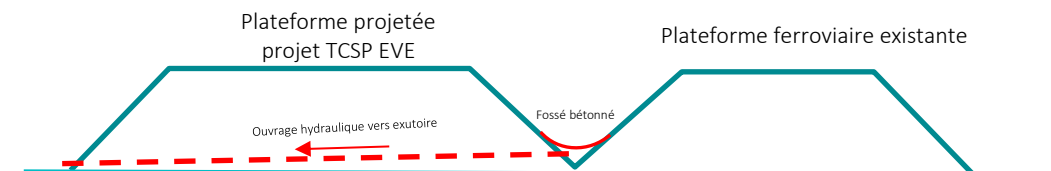
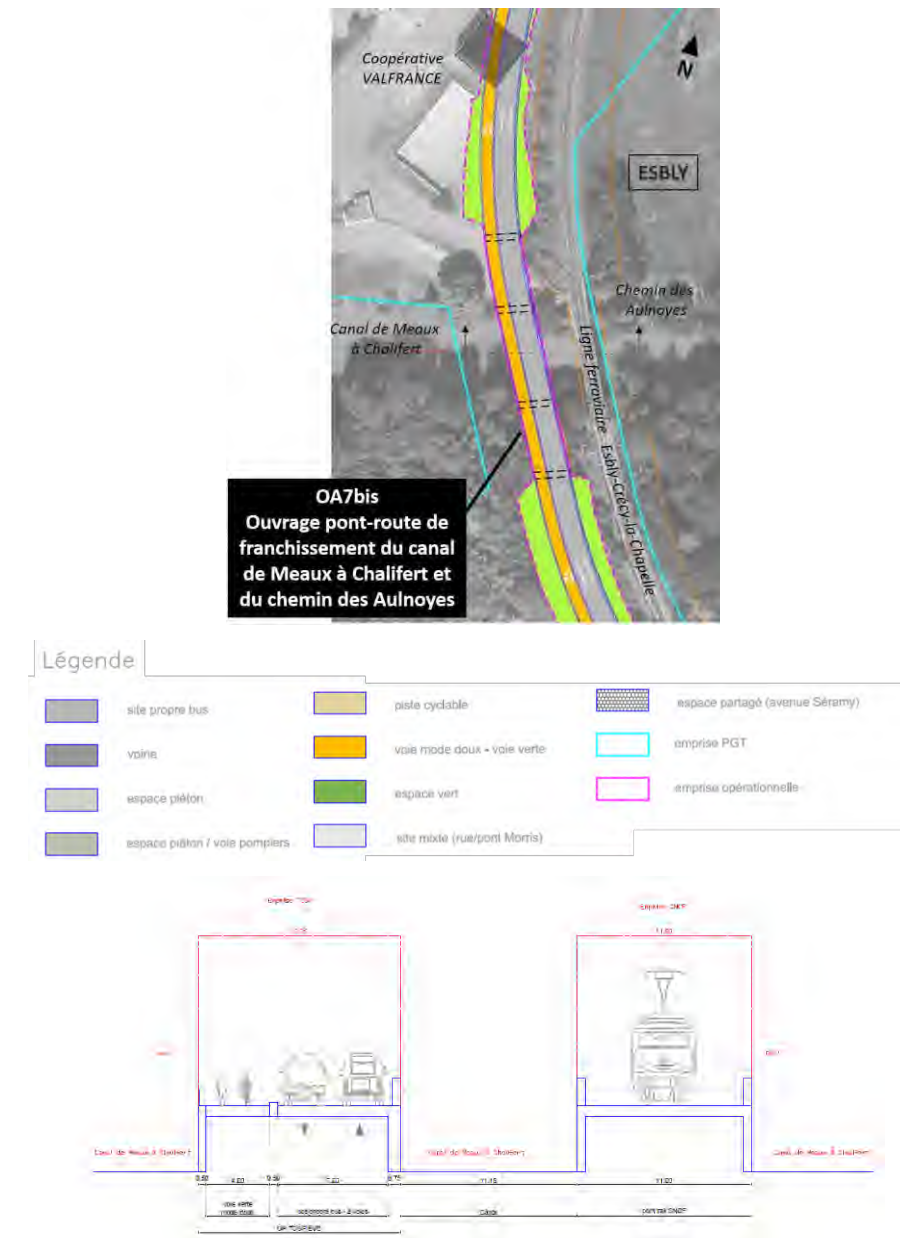
L'ouvrage retenu à ce stade des études est un ouvrage en caisson mixte de trois travées (27-34-27 m), de 12,25 m de large. Les culées et pile de l'ouvrage sont ancrées sur des fondations profondes.

Le chargement asymétrique de la plateforme oriente en effet à ce stade des études le choix du système porteur vers un caisson plutôt que vers un multi poutre afin de mieux reprendre les effets hors plan et les effets de torsion générés.

Pour le franchissement du Chemin des Aulnoyes, l'ouverture de la travée de franchissement est beaucoup plus importante que celle de l'ouvrage existant OA7 (environ 24m contre 4,1 m aujourd'hui).

De par sa position relativement éloignée de la plateforme ferroviaire (l'OA7bis se trouverait à une distance d'environ 10 m de l'ouvrage ferroviaire existant OA7), l'ouvrage projeté, en phase de construction comme en phase définitive ne devrait pas avoir d'impact sur la structure de l'ouvrage existant ou sur les circulations ferroviaires.

Néanmoins, la configuration créée par la juxtaposition des remblais d'approche de l'ouvrage futur et les remblais ferroviaire présente un risque vis-à-vis du drainage des plateformes en situation projetée. Bien que cette configuration ne soit pas idéale vis-à-vis du drainage des plateformes existante et projetée, il pourrait être envisagé de la conserver moyennant certaines dispositions constructives sur le système de drainage à approfondir dans les phases ultérieures du projet. Cela suppose néanmoins que l'on puisse mutualiser les deux systèmes d'assainissement (échanges entre MOA à venir lors des études ultérieures). Au-delà des aspects de drainage de plateforme, une attention particulière devra aussi être apportée aux éventuels tassements que pourrait induire la création de cette nouvelle surcharge à proximité immédiate du remblai ferroviaire existant. La mission G2 AVP devra comprendre un volet modélisation géotechnique pour conclure vis-à-vis de ces risques.



5.2.7. OA8 - Ouvrage type pont-rail à créer pour le franchissement par le TCSP EVE de la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle

Le futur ouvrage OA8 permettra le passage inférieur du TCSP EVE et des modes actifs (piétons, vélos) sous la ligne ferroviaire Esbly – Crécy-la-Chapelle.

L'ouvrage dégagera une hauteur libre de 4,40 m conformément au règlement de voirie.

Le profil en travers des voies TCSP et modes actifs reste le même que précédemment. Néanmoins, étant donnée la courbure du tracé en plan de la voie franchie, l'ouverture droite de l'ouvrage passe à 14 m minimum (au lieu de 12,25 m).

L'ouvrage pressenti pour satisfaire à l'ensemble des contraintes du site est un ouvrage droit de type PIPO sur semelle superficielle, présentant un biais de 70 grades environ.

La portée de l'ouvrage serait de 17 m pour une ouverture biaise de 16 m et une ouverture droite de 14 m.

La largeur droite sur ouvrage ainsi dégagée serait de 12,5 m. Cette dimension devra être confirmée par SNCF-Réseau au cours des études ultérieures au regard du gabarit requis (matériel roulant, courbure, dévers...), ainsi que des éventuelles pistes latérales à prévoir de part et d'autre de la voie.

Cet ouvrage pourra être appuyé sur fondations superficielles ou profondes. Le choix entre ces deux options sera effectué en phase ultérieure du projet sur la base d'études complémentaires.

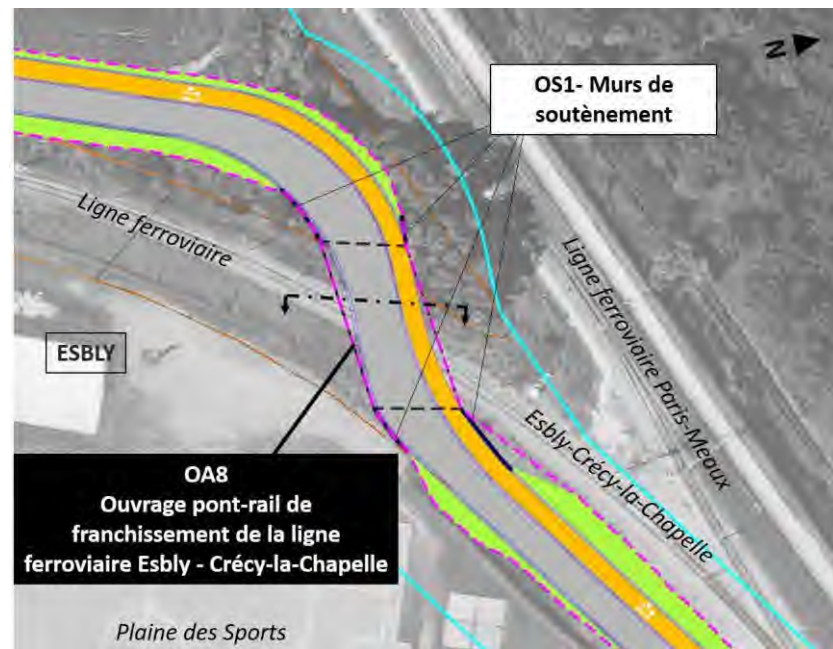


Figure 232 : Localisation projetée de l'OA8bis - Plan d'intention
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Ligne ferroviaire Esbly – Crécy-la-Chapelle



Figure 233 : Coupe d'intention projetée de l'OA8bis
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Une attention particulière devra être accordée à la présence de la nappe dans la conception de l'ouvrage au cours des études ultérieures plus approfondies.

Par ailleurs une étude approfondie de la nature et des caractéristiques fonctionnelles de l'étendue d'eau présente à proximité de l'ouvrage et des terrains de sport, en interface avec le futur tracé, devra être menée dans les phases ultérieures du projet. Le maintien en situation projetée de cet ouvrage hydraulique pourrait en effet nécessiter des ouvrages de soutènement supplémentaires.

5.2.8. Ouvrages de soutènement à mettre en œuvre

Des ouvrages de type soutènement (OS) plus ou moins mineurs seront également à mettre en œuvre dans le cadre du projet (plus particulièrement dans le secteur d'Esbly) :

- OS1 - Murs de soutènement – continuité OA8 ;
- OS2 - Mur de soutènement entre l'OA7bis et l'OA8 ou simple talutage ;
- OS3 - Mur de soutènement au niveau du contournement du cimetière d'Esbly ;
- OS4 - Mur de soutènement au niveau du gymnase d'Esbly ;
- OS5 - Mur de soutènement entre la station TCSP collège d'Esbly et l'OA5bis.

OS1 - Murs de soutènement – continuité OA8

Du fait du franchissement biais du remblai ferroviaire par la plateforme de TCSP EVE, des murs de soutènement seront nécessaires de part et d'autre du futur ouvrage OA8 afin de soutenir la plateforme ferroviaire et empêcher tout tassement préjudiciable.

Ces murs sont à considérer en entrée et en sortie d'ouvrage, de part et d'autre de la chaussée sur des longueurs de 15 et 30 m respectivement soit une longueur cumulée de 90 m (cf. Figure 232 ci-avant).

OS2 - Mur de soutènement entre l'OA7bis et l'OA8 ou simple talutage

La sortie de l'OA7bis côté Nord constitue un point haut pour le tracé du TCSP EVE. A partir de là le profil en long descend progressivement pour passer sous le niveau du TN actuel, et sous la voie ferrée au niveau de l'OA8. De la fin du remblai d'accès à l'OA7bis à l'entrée de l'OA8, le tracé de la plateforme TCSP EVE s'éloignant de la plateforme ferroviaire, un simple talutage avec une pente à 3 (sens horizontal) pour 2 (sens vertical) pourrait ainsi être réalisé à la place d'un mur de soutènement. Cette proposition restera à confirmer et étudier plus précisément au cours des phases d'études ultérieures.

OS3 - Mur de soutènement au niveau du contournement du cimetière d'Esbly

Au niveau du collège Louis Braille et du gymnase associé, la future plateforme du TCSP EVE contourne le cimetière existant nécessitant un ouvrage de soutènement.

Cet ouvrage est long d'une centaine de mètre et d'une hauteur variable (environ 240m²).

OS4 - Mur de soutènement au niveau du gymnase d'Esbly

Au niveau du collège Louis Braille et du Gymnase associé, la future plateforme du TCSP EVE passe en bordure du site du gymnase situé en contrebas nécessitant un ouvrage de soutènement.

Cet ouvrage est long d'une centaine de mètre (96 ml) et d'une hauteur variable (environ 210 m²).

OS5 - Mur de soutènement entre la station TCSP collège d'Esbly et l'OA5bis

Entre la station TCSP du Collège d'Esbly et l'OA5bis un ouvrage de soutènement est également nécessaire afin de mettre en œuvre des rampes. Cet ouvrage est long d'une dizaine de mètre (9,5 ml) et d'une hauteur variable (environ 10 m²).

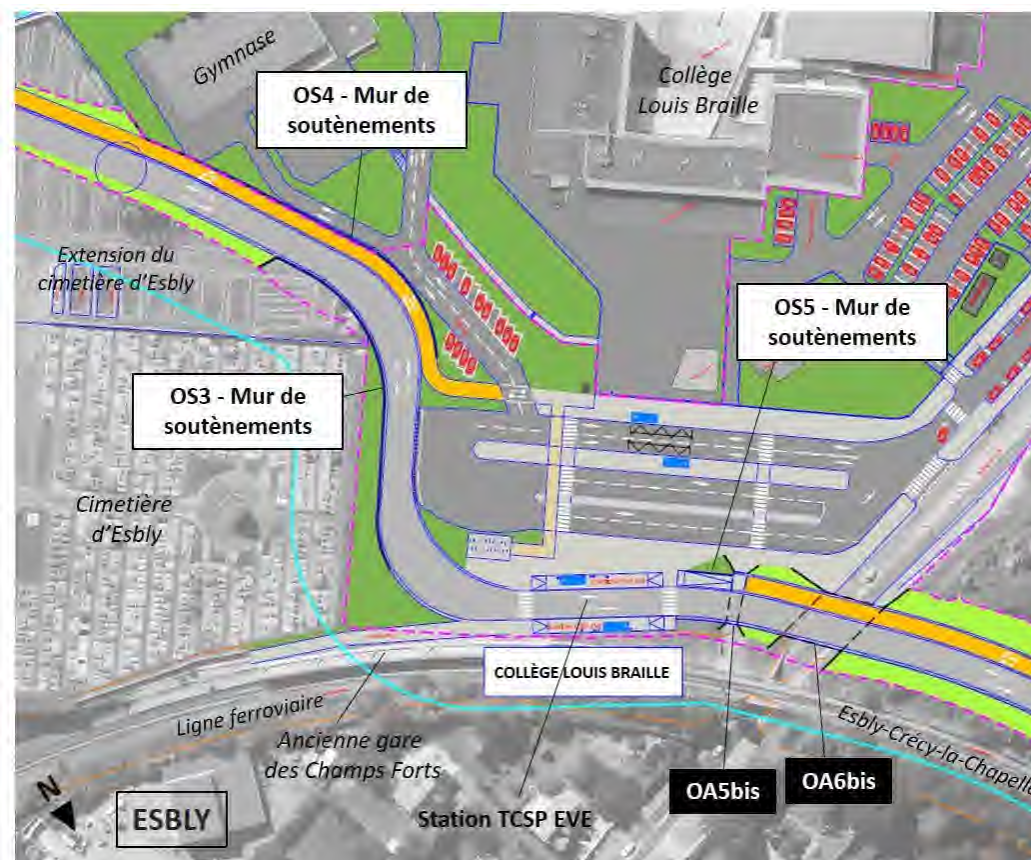


Figure 234 : Plan d'intention du secteur Collège/ Gymnase d'Esbly – présence de trois ouvrages de soutènement OS3 / OS4 / OS5

(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

6. Organisation et durée des travaux

Le planning de l'opération de TCSP EVE sera détaillé dans le cadre des études ultérieures d'Avant-Projet permettant ainsi de préciser l'organisation et la durée des travaux qui seront réalisés. La date prévisionnelle de mise en service est envisagée à l'horizon 2027.

Les grands principes généraux qui guident le phasage pour l'exécution des travaux d'aménagement qui pourront être retenus sont les suivants :

- maintien au maximum de la circulation automobile et des lignes de bus pendant toute la phase travaux ;
- circulation des bus dans la circulation générale lorsqu'une voie bus existante ne peut être conservée en phase travaux ;
- maintien de cheminements piéton et cycliste sécurisés en permanence,
- l'accès en continu aux façades des bâtiments astreints à voie à échelle ou à voie engins.

A ce stade des études, il est trop tôt pour définir précisément les phasages travaux du projet de TCSP EVE. En effet, de nombreux paramètres permettant de mener à bien ce travail ne sont pas encore arrêtés (plan de circulation en phase travaux, concertations avec les villes, les services de secours, le service de collecte des ordures ménagères...).

Néanmoins, les grands principes de phasages des travaux d'opération similaires sont présentés ci-après

Il est entendu que ces phasages ne sont donnés qu'à titre indicatif. Ils seront ajustés, détaillés, complétés par des vues en plan, voire modifiés substantiellement en cas d'imprévu puis validés, dans les phases d'études ultérieures.

6.1. Travaux préparatoires et réseaux

6.1.1. Acquisitions foncières

Le projet se développe en partie sur le domaine routier public mais nécessite également la réalisation d'acquisitions foncières afin d'obtenir les emprises suffisantes à l'insertion du TCSP EVE ainsi qu'à l'ensemble des fonctionnalités nécessaires aux projets urbains.

Les acquisitions des parcelles privées sont des pré-requis importants pour le début des travaux. Elles doivent être réalisées le plus en amont possible, afin de pouvoir effectuer les travaux préparatoires nécessaires sur ces emprises. Bien qu'abordé dans l'étude d'impact, l'analyse précise des parcelles à acquérir sera établie dans l'enquête parcellaire.

6.1.2. Travaux préparatoires et libération des emprises

L'installation des chantiers dans la ville nécessite la mise en place de mesures particulières de circulation réglementant le partage et l'usage de la voie publique (circulation piétonne, accès riverains, livraisons, pompiers, ramassage des poubelles...).

Ces mesures comportent la mise en œuvre d'une signalisation provisoire marquant les modifications diverses apportées aux dispositions courantes (inversion du sens de circulation, interdiction de stationner, restriction du nombre de couloirs, report d'arrêt de bus...).

Outre la dépose du mobilier urbain, la protection ou l'abattage des arbres, il sera aussi nécessaire dans certains cas de modifier la voirie, l'éclairage public ou de créer des voies de déviation et de contournement pour la circulation automobile et les bus.

Il s'agit des premiers travaux qui peuvent être réalisés. Ils seront ordonnancés et planifiés selon les besoins de chaque zone. Des travaux préparatoires sont susceptibles d'être programmés en amont de chacune des phases de travaux.

Cette phase comprend également les différentes démolitions nécessaires sur les emprises acquises.

6.1.3. Dévoisement de réseaux

Le dévoisement des réseaux enterrés ou aériens doit être réalisé, sauf cas particulier (raisons techniques), préalablement aux travaux de voirie / plateforme de manière à garantir la bonne exploitation du TCSP EVE (regards d'accès aux réseaux hors de la plateforme pour ne pas bloquer la progression des véhicules circulant sur le site propre).

Une attention particulière devra être apportée à la coordination entre les nombreux intervenants / concessionnaires durant cette phase. Chacun d'entre eux a des méthodes de réalisation différentes et donc des besoins de phasage et de libération des emprises qui évoluent en conséquence. Le détail des phasages des interventions de dévoisement des réseaux sera défini dans les phases d'études à venir.

Il y aura lieu de prévoir des interventions préalables destinées à libérer les emprises pour les concessionnaires. Des mesures temporaires pourront être mises en place afin d'assurer une continuité de service pour les usagers (maintien des accès piétons et véhicules, maintien de zones de livraisons...)

6.2. Travaux de voirie, de plateforme et des ouvrages

Les travaux de voirie comprennent la réalisation des voiries et trottoirs provisoires et définitifs ainsi que le génie civil des différentes émergences (Eclairage Public, SLT, fosses d'arbres...).

Il s'agit des travaux les plus contraignants pour la circulation. Ils seront réalisés par section, afin de limiter la gêne aux usagers.

Il pourra être pris le parti de débiter par les travaux de voirie avant d'effectuer ceux de la plateforme TCSP EVE quand cela est possible. Cela présente l'avantage de mettre la circulation dans son mode définitif au plus tôt et ainsi limiter le flux de circulation sur les zones de chantier, et d'éviter d'enclaver les emprises « voiries » entre une plateforme déjà réalisée et les trottoirs (dans l'hypothèse où les voiries seraient réalisées après la plateforme).

Toujours dans le but de limiter les contraintes pour les usagers, les travaux de voirie pourront être réalisés en demi-plateforme et ainsi garder un sens de circulation, voire les deux sens (avec une diminution du nombre de voies le cas échéant).

Des itinéraires de substitution seront mis en place à chaque nouvelle phase. Sur ces déviations, un travail de coordination sera à effectuer avec les autres zones de chantier du projet de TCSP EVE, mais également avec l'ensemble des projets connexes, afin d'assurer une cohérence dans le cheminement des véhicules et des piétons.

Les traversées de carrefours sont les cas les plus complexes à gérer, et certains d'entre eux devront faire l'objet de phasages particuliers lors des prochaines phases d'études. Dans le cas où la circulation ne peut être déviée, le carrefour pourra être réalisé par demi-chaussée, afin de conserver une circulation possible.

Des cheminements piétons protégés devront être maintenus pendant l'ensemble de l'exécution des travaux. Des passerelles sécurisées, ou d'autres procédés, seront mis en place, le cas échéant, afin de conserver les accès riverains (y compris aux commerces le cas échéant).

Dès que l'emprise le permet, une voie dédiée aux véhicules de chantier a été prévue dans les principes de phasages présentés ci-dessous, pour cette phase de réalisation des travaux de voirie et de plateforme. Selon les contraintes de chaque section, les revêtements définitifs sont mis en place en fin de chantier.

Les phasages de réalisation des travaux concernant les ouvrages d'art seront à approfondir lors des études ultérieures d'Avant-Projet, de manière spécifique pour chacun d'entre eux.

6.3. Travaux d'équipements et finitions

Cette phase de travaux concerne la mise en place des équipements en station (énergie, SAE, SAI, GTC, etc.) ainsi que les équipements urbains (Signalisation Lumineuse de Trafic - SLT, Signalisation horizontale et verticale, Eclairage Public, mobilier urbain, plantations, ...).

Cette phase intervient après réalisation des nouvelles voiries et de la plateforme du TCSP EVE. La gêne aux usagers y est plus ponctuelle, avec des interventions sur des emprises réduites aussi bien en termes de linéaire que temporel. Afin d'obtenir un rendu qualitatif, une coordination sera effectuée sur la réalisation des revêtements définitifs, notamment en trottoir/station où se trouvent les émergences.

6.4. Essais

La phase essais suit un programme à déterminer dans les études ultérieures qui se décline en trois parties :

- les essais par sous-systèmes et essais d'ensemble : chaque système (billettique, SAE, SLT, éclairage...) est testé séparément puis en association avec les autres systèmes de son environnement afin de vérifier le fonctionnement de la ligne ;
- la formation : les conducteurs, agents de maintenance et de régulation sont formés à la ligne et au matériel utilisé ;
- la marche à blanc : la ligne est testée dans les conditions d'un service commercial, des réglages fins des carrefours sont effectués.

SPECIFICITES PARTICULIERES

ZAC et opérations connexes

Le TCSP jouxte ou traverse le périmètre de différentes ZAC et /ou s'insère au sein d'emprises réservées dans le cadre de projet de doublement des voiries primaires du secteur. De par leur ampleur et leur localisation, ces projets peuvent avoir un impact non négligeable sur l'organisation du chantier du TCSP EVE.

Lors des phases ultérieures, une coordination sera donc à poursuivre avec les différents projets de ZAC et de doublement de voirie pilotés par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance, afin de mettre en cohérence les phasages, emprises travaux, les plans de circulation (circulation générale, bus et chantier), ainsi que les plannings des diverses interventions.

Nouveaux ouvrages routiers de l'avenue Schuman

Les nouveaux ouvrages routiers de l'avenue Schuman à créer (franchissement de la Marina Disney et du boulevard du Parc) pourront être propres au site propre du TCSP EVE ou mutualisés avec le projet de doublement de la voirie de cet axe.

Ceux-ci constituent ainsi également un point de vigilance en termes de planning travaux/phasage et d'interfaces entre projets connexes. Lors des phases d'études ultérieures, une coordination sera donc à effectuer entre les différentes maîtrises d'ouvrage.

A ce titre, une future convention de financement en lien avec le projet de TCSP EVE visera à financer les études d'Avant-Projet (AVP), ainsi que les études PRO/ACT de ces ouvrages d'art en relation avec l'aménageur EPAMarne/EPAFrance.

6.5. Utilisation temporaire de terrains

En plus des zones concernées par les travaux du projet, c'est-à-dire l'ensemble des voiries empruntées par le projet de façade à façade, des emprises sont nécessaires pour le stockage des matériaux et l'installation d'une base vie. Ces emprises doivent être situées à proximité des travaux, bénéficier d'un accès aisé et être réparties le long du tracé.

La position et la superficie de la base vie principale du chantier permettra de déterminer le besoin d'autres bases de stockage de matériaux.

Les autres bases pourraient être installées sur des emprises en cours de mutation urbaine et/ou des terres agricoles selon les secteurs.

6.6. Approvisionnement du chantier et évacuation des déblais

La quantité de déblais à évacuer dans le cadre des travaux de la ligne de TCSP EVE sera important mais n'a pas fait l'objet d'une évaluation précise à ce stade des études

Au regard du tracé emprunté par le TCSP, le transport des déblais et l'acheminement des matériaux de construction se fera essentiellement par la route, entraînant de ce fait des passages de camions sur les axes routiers du secteur. Ces véhicules (bétonnières, camions de matériel et matériaux, véhicules personnels des ouvriers) vont augmenter le trafic routier et risquent donc de perturber les conditions de circulation des usagers de la route. Les déblais non réutilisables (pollués, formation géologique non adaptée, etc.) et/ou excédentaires seront évacués vers des centres spécialisés.

Néanmoins, une alternative via l'utilisation du canal de Meaux à Chalifert pourra être étudiée lors des phases d'études ultérieures.

De manière à réduire les problématiques de circulation, il sera mis en place :

- un plan de circulation pendant la phase de chantier, avec une signalétique appropriée et les accès au chantier seront réalisés le plus efficacement (un cahier des charges de circulation sera alors imposé aux entreprises intervenants sur le chantier sera établi afin d'exclure l'usage de certaines voies et définir les plages horaires de circulation autorisées, pour créer le moins de perturbations possible sur le réseau routier, en accord avec les municipalités) ;
- une vérification de la propreté des axes de circulation sera faite par le maître d'œuvre du chantier et les chaussées nettoyées en cas de projection de boue ;

- les déblais excavés (utilisables et non pollués) de la ligne du TCSP EVE seront, dans la mesure du possible, transportés sur des chantiers d'autres projets qui en auraient besoin (tels que ceux des ZAC environnantes), voire du TCSP EVE lui-même.

La recherche de méthode durable de gestion des déblais se poursuivra lors des études d'Avant-Projet.

6.7. Exploitation sur chantier / pendant chantier

6.7.1. Auscultation

Les travaux de terrassement importants à proximité d'ouvrages existants peuvent, de façon générale, être source de tassements et donc de désordres. En proximité immédiate de piles de ponts routiers ou ferroviaires (ouvrages existants présent le long du tracé) ou de fondations de bâti, une auscultation de piédroits d'ouvrages et de façades d'immeubles (par la mise en place de cibles et moyens de visée adaptés) sera effectuée pour vérifier le bon état des structures.

6.7.2. Nuisances pour les riverains

Les travaux de réalisation du projet de TCSP EVE pourront avoir plusieurs types d'impacts pour les riverains, à savoir :

- impact visuel, les installations de chantiers étant des installations lourdes ;
- impact sonore, les travaux d'excavation, de terrassement et de chargement des camions pouvant être des activités génératrices de bruit ;
- impact sur la qualité de l'air, les travaux pouvant être à l'origine de poussières, vibrations et émissions de CO2 ;
- impact sur les déplacements, la circulation des camions pouvant entraîner des perturbations importantes des déplacements des piétons, cyclistes, usagers du bus, automobilistes et des livraisons.

Un dispositif de communication de proximité sera mis en place auprès des riverains, des automobilistes, et des usagers des transports en commun pour une meilleure compréhension des objectifs des travaux et pour qu'ils puissent être informés sur l'évolution du chantier et sur les gênes causées par ce dernier.

7. Inscription dans le système global de déplacement

7.1. Organisation multimodale du système de transport collectif

Tout au long de son itinéraire, la ligne de TCSP EVE sera en correspondance avec d'autres lignes de transports en commun.

Le schéma de type synoptique ci-dessous indique ces principaux points d'échange.

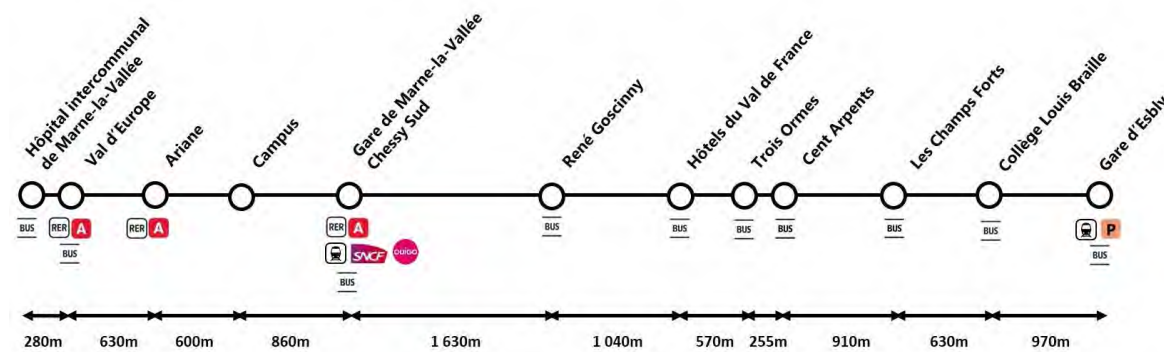


Figure 235 : Synoptique prévisionnel de la future ligne de TCSP EVE
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

7.1.1. Principes de réorganisation du réseau de bus

Le réseau de bus sur le secteur desservi par le TCSP EVE est amené à évoluer.

La restructuration/ réorganisation du réseau en lien avec la mise en service du projet de TCSP n'est cependant pas déterminée à ce jour.

7.1.2. Pôles d'échanges et intermodalité avec le réseau de transports collectifs

Afin de répondre à un fort enjeu de maillage des réseaux de transport en commun dans le périmètre d'étude, les stations du TCSP EVE devront permettre des conditions satisfaisantes d'accès et de correspondance. L'environnement urbain des pôles d'échanges et les différents modes de déplacement associés devront être pris en compte.

Afin de favoriser une intermodalité de qualité, l'aménagement, la conception et la mise en œuvre des stations devront s'inscrire dans :

- Les orientations données par le Plan de Déplacements Urbains en Ile-de-France (PDUIF) en vigueur ;
- Les schémas directeurs de qualité de service définis par Île-de-France Mobilités : Gares routières, Stationnement Vélo dans les gares et stations d'Ile-de-France, Information Voyageurs, Accessibilité, etc.

S'agissant des modes lourds, les connexions avec la future ligne de TCSP s'effectueront principalement au niveau :

- des stations « Val d'Europe » et « Ariane », avec la gare « Val d'Europe » du RER A ;
- de la station « Gare de Marne-la-Vallée Chessy Sud », avec les gares ferroviaire SNCF et RER A RATP de « Marne-la-Vallée – Chessy » ;
- de la station « Gare d'Esbyly », avec la gare SNCF d'Esbyly desservie par la ligne P du réseau Transilien (branches Paris - Meaux et Esbyly - Crécy-la-Chapelle).

En termes de correspondance avec les autres lignes de bus, afin de ne pas obérer les dessertes futures, la grande majorité des stations du TCSP EVE ont été aménagés de façon « doubles », i.e. permettant également l'accueil simultané d'autres lignes de bus qui pourraient emprunter le site propre, facilitant les correspondances avec ces lignes « quai à quai ».

Des correspondances seront également mises en œuvre avec les lignes de bus qui n'emprunteraient pas le site propre le cas échéant, avec pour ces lignes la mise en œuvre d'arrêts sur voirie à proximité des stations du TCSP et la mise en œuvre de traversées piétonnes sécurisées.

Au niveau des gares routières du secteur, des correspondances directes pourront s'effectuer au niveau de celles de Chessy Sud et d'Esbyly côté Sud, desservie par le TCSP EVE via des arrêts qui lui seront réservés.

Les correspondances avec les lignes de bus desservant les gares routières de Chessy Nord et d'Esbyly côté Nord seront plus longues, nécessitant la traversée des pôles d'échanges (respectivement via le parvis Disney pour la première, et via la traversée des voies ferroviaires pour la seconde).

Les correspondances avec les lignes de bus desservant les gares routières de Serris et la future gare routière de Montévrain nécessiteront la mise en œuvre d'un jalonnement spécifique et sécurisé, afin d'orienter les flux voyageurs depuis/vers les stations du TCSP.

7.2. Organisation de la circulation routière et du stationnement

7.2.1. Réorganisation du réseau routier

7.2.1.1. Aménagement des voiries

L'arrivée du TCSP EVE ne modifiera pas la capacité des tronçons sauf à l'approche des carrefours.

Il n'y a pas d'impact sur le plan de circulation. Les sens de circulation sont conservés tels qu'en situation actuelle.

7.2.1.2. Conséquences du projet sur le fonctionnement des carrefours

La mise en œuvre du TCSP EVE va générer de nombreux impacts sur la circulation routière du secteur :

- sur le fonctionnement des carrefours existants traversés par le TCSP EVE ;
- sur la configuration de certains carrefours existants traversés par le TCSP EVE.

En effet la mise en œuvre du TCSP EVE, bien que réduisant globalement la densité de circulation le long de son tracé, va générer de nombreux impacts sur la circulation routière et les carrefours, d'une part à cause de l'insertion d'un site propre pouvant réduire sur certaines sections la capacité des voiries (de manière très limitée dans le cadre du projet de TCSP EVE, hors carrefours), et d'autre part, du fait d'un système de priorité du bus aux carrefours.

Le fonctionnement des carrefours existants, mais également la configuration de certains d'entre eux seront impactés. De nombreux carrefours doivent être en effet modifiés afin de permettre l'insertion de la plateforme du TCSP et son fonctionnement optimal, en particulier les giratoires actuels de grandes dimensions.

Les principaux carrefours impactés par le projet sont listés ci-après :

- Carrefour T9 (intersection cours de la Gondoire / boulevard Circulaire / cours du Danube) ;
- Carrefour C0 (intersection bd circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe) ;
- Carrefour K0 (intersection avenue Schuman / avenue Séramy / avenue Hergé) ;
- Carrefour H1 (intersection avenue Schuman / avenue Goscinny – Verne) ;
- Carrefour G (intersection avenue Schuman / boulevard Circulaire) ;
- Carrefour G2 (intersection RD5d / rue des Labours / avenue de la Fosse des Pressoirs) ;
- Carrefour Q (intersection RD5d / RD934) ;
- Carrefour (intersection RD5d / rue de Montry).

Pour rappel le détail du réaménagement de chacun de ces carrefours dans le cadre du projet de TCSP EVE est présenté dans la *partie 3. Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers*.

Pour des exigences de sécurité, les carrefours avec franchissement de plateforme seront systématiquement gérés par des feux routiers. Si les niveaux de trafic le permettent, les carrefours sans franchissement de plateforme seront généralement traités comme des carrefours sans feux, avec une gestion par « Stop » ou par « Cédez le passage ».

De manière générale, le TCSP EVE sera inséré en phase propre dans les carrefours. Ainsi, sauf cas spécifiques, l'ensemble des circulations routières sera interrompu pendant une phase « TC » au profit des franchissements piétons qui seront mis au vert. Cela permet :

- A proximité des stations, de favoriser l'accessibilité des piétons aux stations, particulièrement lorsqu'un véhicule EVE entre en station ;
- limiter le temps d'attente au rouge des piétons qui sont sources de non-respect de la signalisation lumineuse ;
- maintenir la crédibilité des signaux, en évitant des situations de rouge intégral peu crédible au droit des traversées piétonnes routières si les voies routières et les piétons sont simultanément au rouge pendant la phase TC.

Les résultats des calculs capacitaires menés au niveau des carrefours dans le cadre des études de Schéma de Principe montrent **d'importantes difficultés de circulation à l'horizon de mise en service du TCSP (2025)** dans le secteur du Val d'Europe.

L'analyse des conditions de circulation sans TCSP montre que ces difficultés sont dues à la hausse très importante des trafics dans le secteur (jusqu'à +100% par rapport à la situation actuelle) et ne sont pas le résultat de l'arrivée du TCSP EVE.

La hausse très forte du trafic est directement liée à l'importance du développement urbain. La dégradation des conditions de circulation y est directement liée, dégradation renforcée par le faible maillage du Val d'Europe (plusieurs coupures urbaines, faiblesse voire absence de barreaux de connexion, trame en entonnoir ...). L'exemple le plus marquant concerne la desserte de la rue de la Gondoire, dans un secteur en fort développement, où seulement deux itinéraires sont possibles (via le carrefour T9 ou via la RD231 qui sont déjà surchargés).

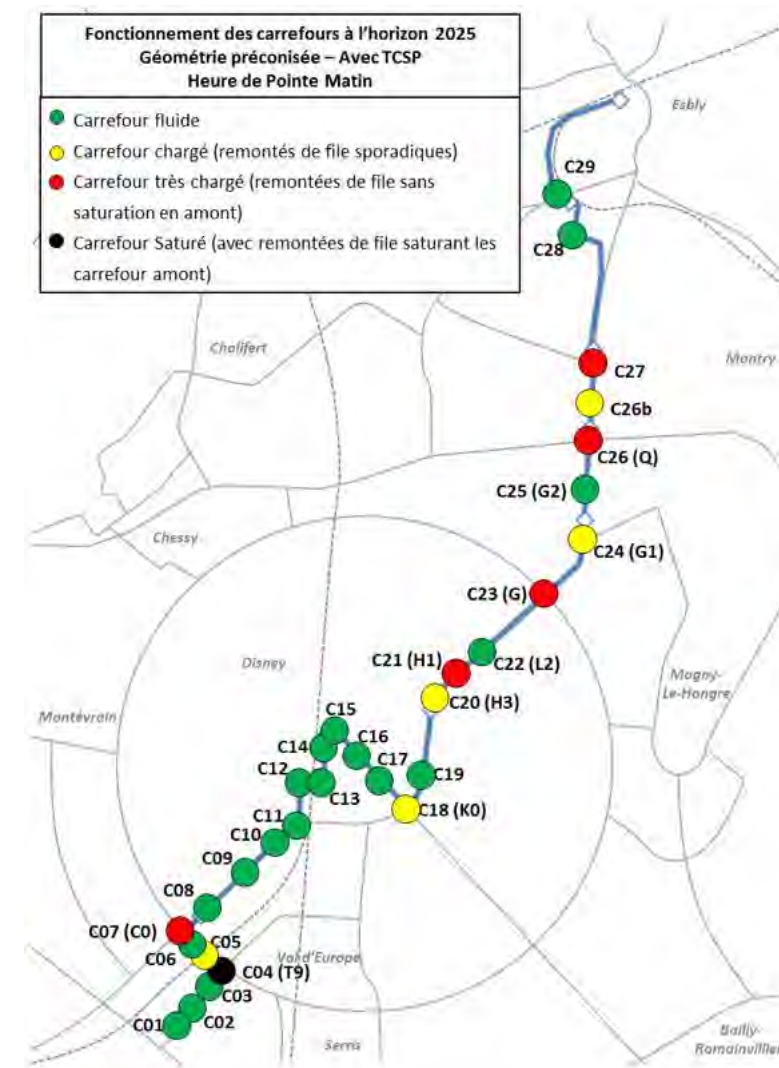


Figure 236 : Synthèse du fonctionnement des carrefours le long du tracé TCSP EVE - en HPM

SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

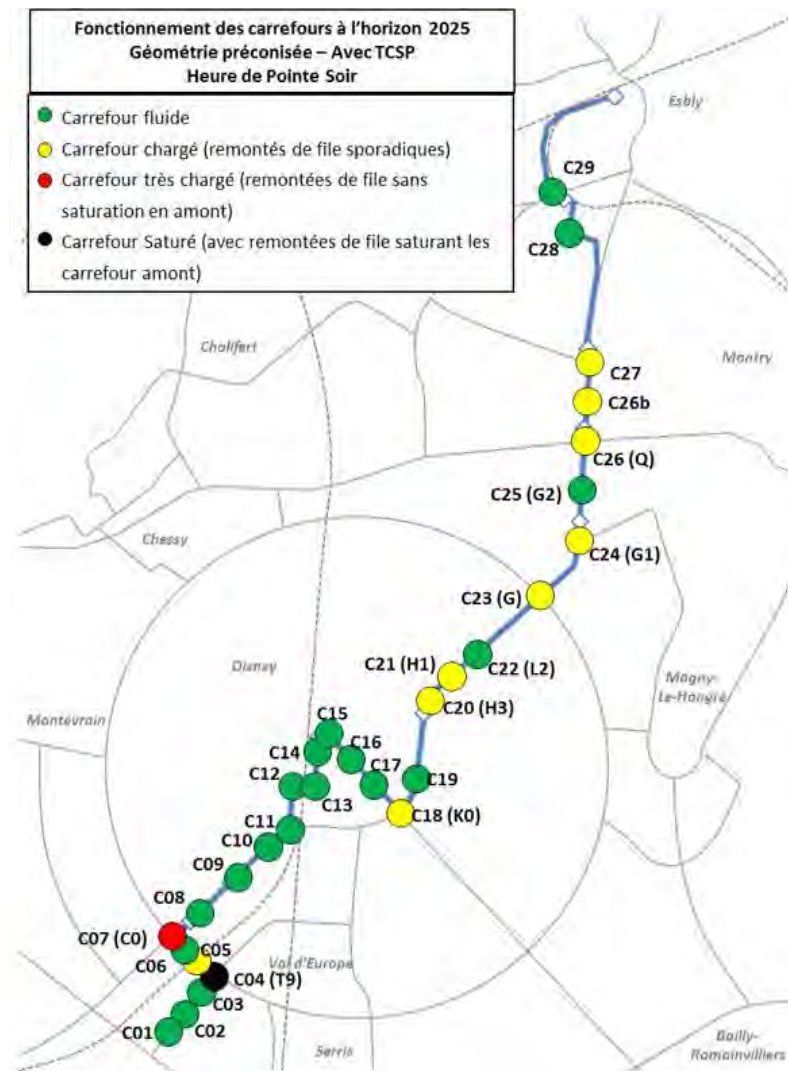


Figure 237 : Synthèse du fonctionnement des carrefours le long du tracé TCSP EVE - en HPS
SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

7.2.1.3. Convois exceptionnels

Afin de ne pas contraindre les différentes voies soumises aux contraintes liées aux convois exceptionnels, le projet de TCSP EVE portera une attention particulière aux interfaces suivantes :

- une interface courte (moins de 500m) à Coupvray sur la RD5d entre le carrefour avec la rue de Montry et celui avec la RD934 (carrefour Q), où peuvent circuler des convois de 2^{ème} ou 3^{ème} catégorie ;
- une interface ponctuelle au niveau du carrefour entre le cours de la Gondoire et la RD231, des convois exceptionnels de 2^{ème} ou 3^{ème} catégorie pouvant circuler sur la RD231.

Les incidences éventuelles liées au passage de transports exceptionnels en particulier sur les axes RD934 et RD5d seront notamment à retenir au cours des études ultérieures, en lien notamment avec les aménagements des ZAC de Coupvray et des Trois Ormes portés par l'EPAMarne / EPAFrance.

7.2.2. Trafic attendu à partir de l'horizon 2025 avec mise en œuvre du TCSP

Les résultats de la simulation de trafic réalisée par CDVIA mi-2020 montrent une augmentation des trafics en 2025 sans projet de TCSP EVE de niveau très variable selon les tronçons. Par ailleurs :

- entre une situation Fil de l'eau 2025 et une situation État projeté 2025 avec TCSP EVE, les trafics observés baissent légèrement pour la situation État projeté 2025 avec TCSP EVE;
- entre la situation Fil de l'eau 2025 et la situation Fil de l'eau 2040, les trafics augmentent pour la situation Fil de l'eau 2040 ;
- entre la situation Fil de l'eau 2040 et la situation l'État projeté 2040 avec TCSP EVE, il est à noter globalement une baisse des trafics, mais très variable selon les tronçons.

Le projet de TCSP EVE aura un impact positif puisqu'il entrainera une baisse du trafic au droit de son tracé, mais pourra induire un report sur d'autres axes et une saturation plus marquée sur certains carrefours. Cette situation apparait du fait de la réduction de voies en certains endroits (de manière très limitée dans le cadre du projet de TCSP EVE, hors carrefours), et de la priorité du TCSP. Néanmoins, les niveaux de trafics resteront très élevés dans le secteur d'étude.

Il est par ailleurs à préciser que sur le secteur d'étude une forte augmentation des trafics routiers par rapport à la situation actuelle est attendue pour les horizons 2025 et 2040, en lien avec le développement des nombreux projets urbains environnants.

Les schémas ci-après illustrent la différence entre le Trafic Moyen Journalier Annuel (TMJA) avec ou sans projet de TCSP EVE à « horizon 2025 ».

IDFM - EVE
Trafic moyen journalier (tous véhicules) 2025
sans EVE



IDFM - EVE
Trafic moyen journalier (tous véhicules) 2025

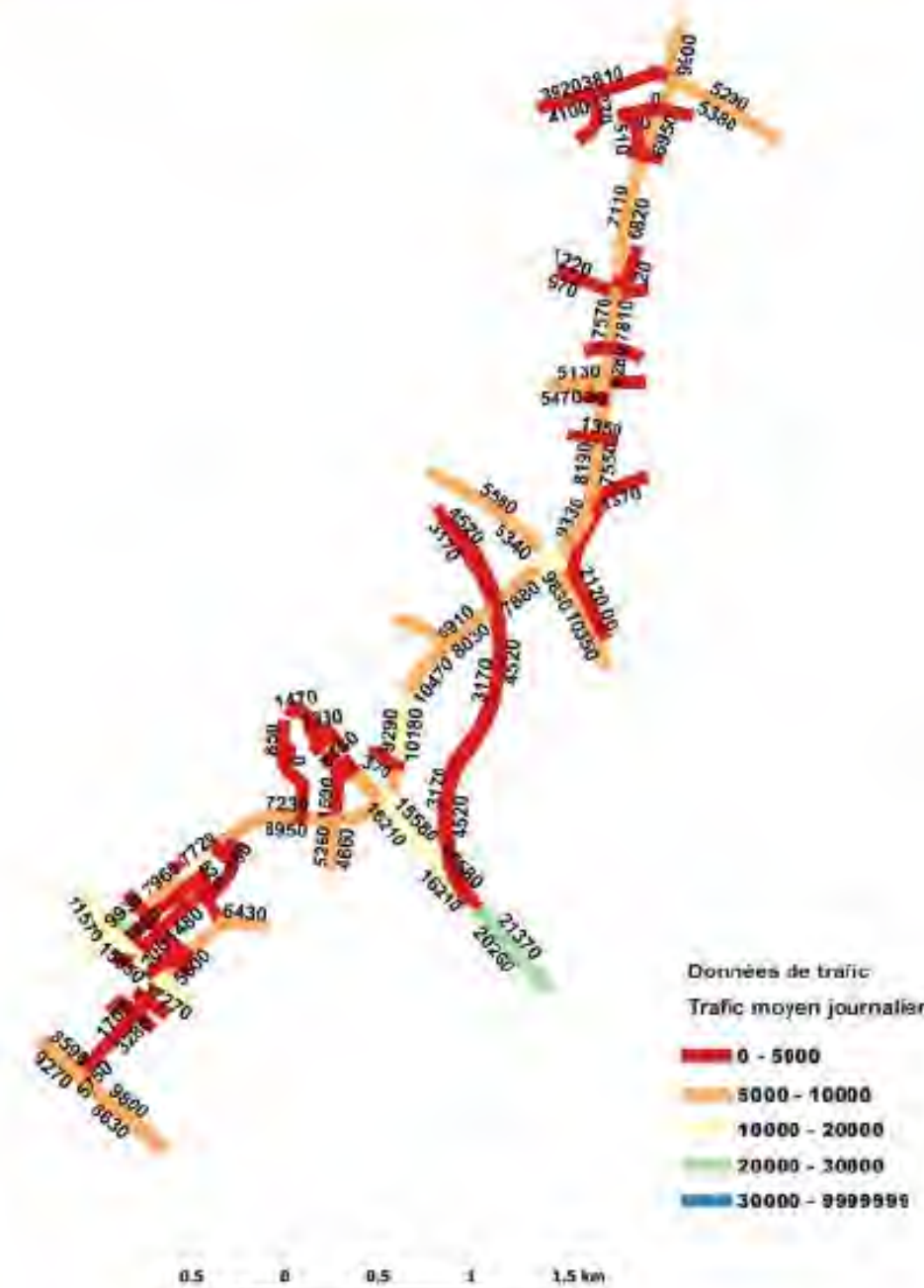


Figure 238 : Trafic Moyen journalier (tous véhicules) Horizon 2025 – Sans projet TCSP EVE (gauche) et avec mise en œuvre du projet de TCSP EVE (droite)
 (SOURCE : CDVIA, 2020)

7.2.3. Conséquences du projet sur le stationnement

Le projet de TCSP EVE amène des modifications concernant le stationnement, que ce soit une création ou une suppression d'emplacements de stationnement.

À noter que le projet n'a pas vocation à créer de l'offre de stationnement pour le rabattement motorisé dans l'environnement de ses stations.

Néanmoins, le projet pourra permettre de reconstituer tout ou partie du stationnement impacté par son insertion.

Stationnement sur voirie

L'impact du projet de TCSP EVE sur le stationnement sur voirie est globalement faible, même si le stationnement sur voirie impacté ne sera pas systématiquement restitué dans le cadre du projet.

Le tableau ci-contre fait un bilan de stationnement sur voirie en fonction des communes de la zone d'étude.

En particulier, les deux bornes éco-mobilité et les places de stationnement associés seront recherchées d'être maintenues sur le cours de la Gondoire dans la mesure du possible, en fonction des contraintes du site et de l'insertion du TCSP EVE. Leur positionnement pourra cependant être requestionné en lien avec l'étude du bipôle d'échanges du Val d'Europe, et des projets d'aménagements urbains (ZAC) programmés autour de cet axe. Néanmoins, à ce stade d'étude, elles sont considérées comme « supprimées » dans le cadre du projet de TCSP EVE.

Il est également à préciser que sur le secteur du Val d'Europe, une offre de stationnement complémentaire sur voirie devrait être mise en œuvre par l'EPAMarne/EPAFrance dans le cadre de projet de doublement de voirie en lien avec les projets urbains du secteur, en particulier le long de l'avenue Hergé doublée (hors périmètre opérationnel du projet de TCSP EVE), où il est prévu la mise en œuvre de places de dépose-minute, de quelques places de livraisons, et de quelques places de stationnement (réglementation zone bleue, voire payante à terme).

Stationnement en ouvrage

Le projet n'aura aucun impact sur l'offre de stationnement en ouvrage présente au sein du secteur d'étude.

Axe	Communes	Places de stationnement existantes sur voirie	Places de stationnement supprimées par le projet TCSP EVE	Places de stationnement rétablies par le projet TCSP EVE
Cours de la Gondoire	Jossigny	9 places au Sud du carrefour d'accès au centre hospitalier, dont <ul style="list-style-type: none"> o 1 place PMR ; o 5 places destinées à l'éco-mobilité (1 place d'autopartage et 4 destinées à la recharge des véhicules électriques) ; 15 places côté Nord du carrefour d'accès au centre hospitalier	- 9 places - 15 places	-
Bd Circulaire (La Méridienne)	Serris	1 place pour autocars côté Nord-Est du boulevard à proximité du carrefour T9 (usage Disney)	-1 place	+ 1 place
Bd Circulaire (Bd du Grand Fossé)	Chessy	Environ 10 places côté Sud-Ouest du boulevard	- 10 places	+ 13 places
Avenue Hergé	Chessy	Aucune	-	-
Avenue Séramy	Chessy	Aucune	-	-
Rue Morris	Chessy	Aucune	-	-
Avenue Schuman	Coupray	3 côté Ouest de l'avenue	-	-
RD5d	Coupray, Magny-le-Hongre, Montry	Aucune (actuellement)	-	-
TOTAL			- 34 places	+ 14 places

Tableau 13 : Bilan du stationnement sur voirie dans le cadre du projet de TCSP EVE

Stationnement en lien avec les équipements du secteur (hors pôles d'échanges)

Les réaménagements du parking du collège Louis Braille d'Esbly, ainsi que du parking du gymnase attenant, devront être pris en charge par le projet de TCSP EVE, afin de restituer une partie des places de stationnement impactées dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet.

Un bilan stationnement sur ce secteur spécifique est présenté dans le tableau ci-après.

Communes	Places de stationnement existantes	Places de stationnement supprimées par le projet TCSP EVE	Places de stationnement rétablies par le projet TCSP EVE
Parking public collège Louis Braille	72	- 72	+ 16 (dont 1 pour UFR)
Parking au sein de l'enceinte du collège Louis Braille	environ 10	- 10 environ	+ 83 à 87 (dont 3 pour UFR)
Parking « privé » gymnase	environ 30 (non matérialisées)	- 30 environ	+ 16
TOTAL		- 112	+ 115 à 119

Tableau 14 : Bilan du stationnement sur le secteur du parking du collège d'Esbly

Le projet n'aura en revanche aucun impact sur le reste de l'offre stationnement en lien avec les autres équipements du secteur (hors pôles d'échanges).

Stationnement en lien avec les pôles d'échanges du secteur

Le projet de TCSP EVE aura également un impact « indirect » sur l'offre de stationnement côté Sud du pôle de la gare d'Esbly avec le réaménagement du pôle côté Sud impactant le parking existant, mais que ce dernier était prévu d'être relocalisé côté Nord dans le cadre du projet de pôle d'échanges (création d'un P+R de de 647 places / horizon 2022) – réflexion d'ensemble concernant les rabattements VP vers le pôle de la gare d'Esbly.

Le projet n'aura en revanche aucun impact sur l'offre de stationnement en lien avec les pôles des gares du Val d'Europe et de Marne-la-Vallée – Chessy.

7.3. Organisation des itinéraires cyclables

7.3.1. Contexte réglementaire

Dans le cadre de la création d'une ligne de transport en site propre, une réalisation ou une rénovation des voies urbaines est à prévoir.

L'article L.228-2 du code de l'environnement (et modifiée par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – article 61) précise que :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. Lorsque la réalisation ou la rénovation de voies vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route.

Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

Les itinéraires cyclables peuvent se décliner sous la forme de piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle, bande cyclable, zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne.

7.3.2. Présentation des itinéraires projetés

7.3.2.1. Synthèse des itinéraires cyclables projetés le long du tracé

Pour rappel, ci-après la synthèse des itinéraires cyclables projetés le long du tracé par séquence en lien avec l'insertion projetée le long du futur tracé TCSP EVE présentée en *partie 3. Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers* de ce présent chapitre.

SEQUENCE 01 « VAL D'EUROPE »

La continuité cyclable est assurée le long du tracé via la mise en œuvre de pistes cyclables bidirectionnelles continues sur trottoir de part et d'autre de la voirie sur le cours de la Gondoire, et par la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle continue sur trottoir côté Nord du boulevard circulaire (RD344), à l'instar des aménagements existants.

Ces aménagements se connecteront à ceux existants sur la RD231 côté Sud du cours de la Gondoire, et à ceux de l'avenue Hergé après le franchissement du carrefour CO.

SEQUENCE 02 « INTRARING »

Il est proposé le long du tracé du TCSP EVE sur l'avenue Hergé, la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle continue sur trottoir côté Nord de l'avenue. Cet aménagement sera porté par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance.

Sur la rue Morris, le projet de TCSP EVE ne prévoit pas d'aménagement de cheminements doux piétons et cycles, implantés directement le long du tracé du TCSP. Les différentes raisons qui ont conduit à cette proposition sont rappelés en partie 3. *Description de l'insertion des aménagements urbains et paysagers/ 3.5. Secteur 2 « Intraring » / 3.5.2 Sous-séquence 2.2 – Insertion au niveau de la rue Morris et de son prolongement.*

Par ailleurs il est à noter qu'un programme d'aménagements cyclables portés par EPAMarne/EPAFrance au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes ». La piste cyclable bidirectionnelle prévue sur la partie Nord-Est de l'avenue Hergé se connectera ainsi à l'aménagement cyclable programmé au niveau de l'ouvrage de franchissement des voies ferroviaires et RER le plus au Nord, et de poursuivre sur le reste de l'avenue Hergé, ou d'emprunter les futurs aménagements cyclables mis en œuvre au niveau de la rue de la Planchette afin de rejoindre le secteur Sud du pôle de Marne-la-Vallée – Chessy.

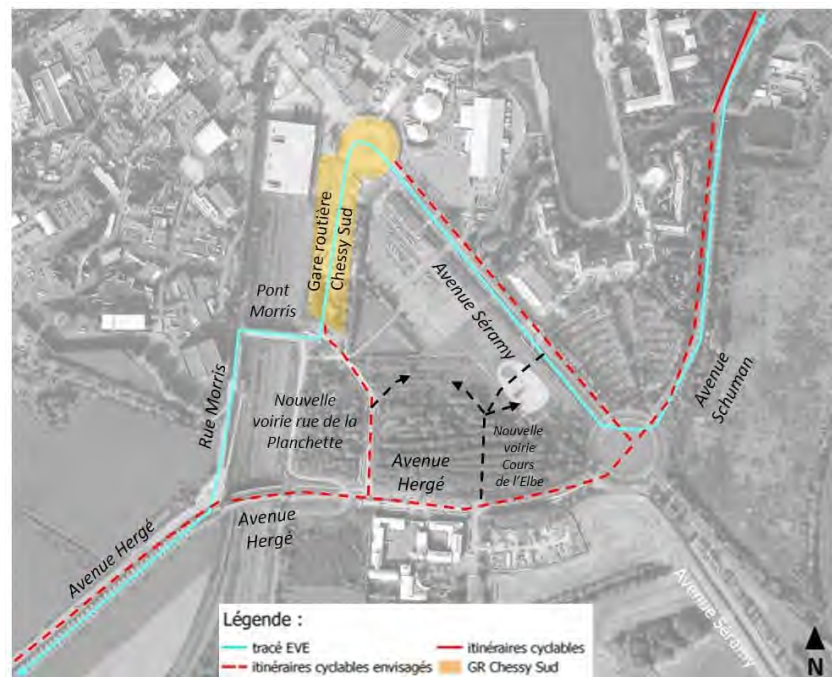


Figure 239 : Itinéraires cyclables existants ou projetés par EPAMARNE / EPAFRANCE au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes »
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET SUR BASE DE DONNEES EPAMARNE / EPAFRANCE, 2020)

Au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes », il est à ce stade proposé sur l'avenue Séramy la mise en œuvre d'une piste cyclable unidirectionnelle bilatérale sur trottoir tout au long de cet axe. Cet aménagement pourra être amené à évoluer en lien avec le développement des projets urbains dans ce secteur.

Ces aménagements se connecteront au niveau du carrefour KO à la piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir envisagée côté Ouest tout le long de l'avenue Schuman.

SEQUENCE 03 « RD5D »

La continuité cyclable est assurée sur la RD5d (côté Sud et Nord) par la mise en œuvre d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir côté Ouest, dans le prolongement des aménagements cyclables proposés sur l'avenue Schuman. Cet aménagement sera porté par l'aménageur EPAMarne/EPAFrance.

SEQUENCE 04 « ESBLY-COUPVRAY »

Le long de la RD5d, au Nord de la rue de Montry, la piste cyclable bidirectionnelle se poursuit sur trottoir côté ouest jusqu'à la station « Les Champs Forts ».

Au-delà une voie verte/voie modes actifs (piétons/cycles) de 5 m de large sera mise en place côté Ouest/Sud de l'axe au niveau du champ des Vignes Rouges en parallèle de la plateforme jusqu'à la rue Jean Lebeau, réduite ensuite à 3m de large pour atteindre le collège et l'accès au gymnase du fait de contraintes d'insertion dans ce secteur spécifique « extension cimetière/Collège d'Esbly ».

Ce type d'insertion est proposé ici du fait d'un plus faible volume de déplacements piétons attendus dans le secteur et permet de conserver la typologie d'aménagement cyclable « piste bidirectionnelle sur trottoir côté Ouest » dans la continuité des aménagements proposés dans la séquence précédente.

Le cheminement des vélos est ensuite assuré au travers du réaménagement du parking du collège Louis Braille. Entre le collège Louis Braille et la gare d'Esbly, il est également prévu la mise en œuvre d'une voie verte/voie modes actifs (piétons/cycles) de 4m de large en parallèle de la plateforme du TCSP EVE, côté Ouest de celle-ci (sauf en amont du terminus où celle-ci rebasculerait côté sud du pôle bus de la gare d'Esbly).

La continuité cyclable est ainsi assurée sur l'ensemble du linéaire, telle qu'illustrée sur la carte ci-après.

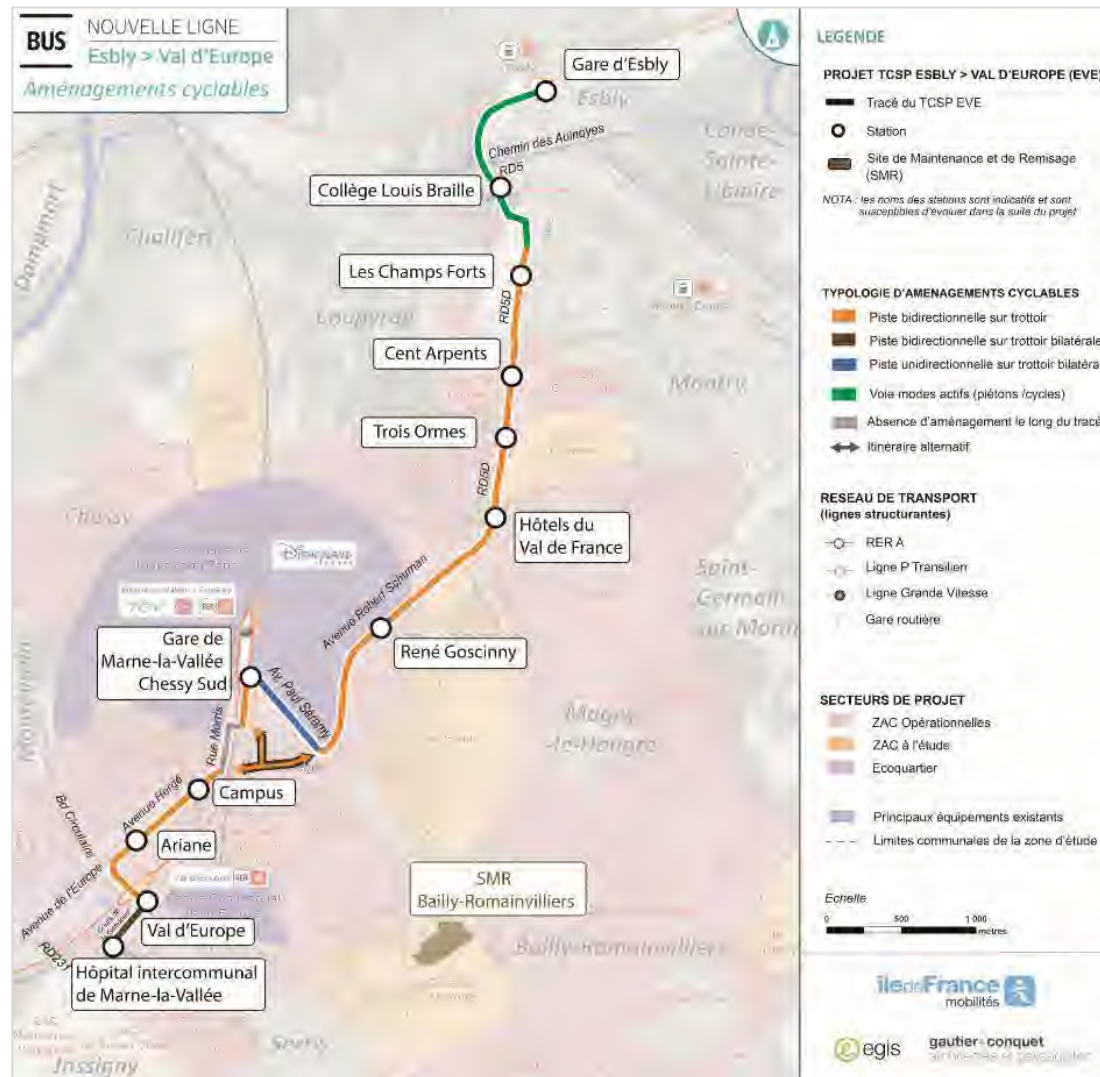


Figure 240 : Aménagements cyclables envisagés le long du tracé du projet de TCSP EVE
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

7.3.2.2. Intermodalité TCSP EVE - cycles

L'ensemble des stations du TCSP EVE projetées est situé le long des itinéraires cycles qui accompagnent le tracé.

Une offre en stationnement vélos (services « Parking Vélos ») sera proposée à proximité immédiate des stations du TCSP EVE afin de favoriser le rabattement en vélos vers la ligne structurante. Celle-ci sera constituée de stationnements vélos de type arceaux vélos abrités et/ou de consignes sécurisées (sous forme de consigne à « racks double-étage » en vue d'un gain de place au sol).

Dans la mesure du possible et selon le contexte de chacune des stations il sera ainsi recherché à mettre en œuvre :

- Au niveau des stations terminus, une consigne vélos sécurisée (services « Parking Vélos ») de 60 places et des arceaux vélos sous abris (minimum 20 arceaux) ;

- Au niveau de la station « Gare de Marne-la-Vallée Chessy Sud » en correspondance avec le pôle d'échanges de Marne-la-Vallée – Chessy, une consigne vélos sécurisée de 120 places (services « Parking Vélos »), en plus des arceaux vélos déjà mis en œuvre dans le cadre du développement de la gare routière Sud ;
- Au niveau des autres stations, un minimum de 6 arceaux abrités (12 places de stationnement à minima).

A noter que dans certains cas de figure, l'insertion des stationnements à destination des vélos pourra être à préciser dans le cadre des études ultérieures, en lien avec l'aménagement des opérations urbaines environnantes.



Figure 241 : Exemples de stationnements vélos – services « Parking Vélos » - consignes sécurisées (gauche) et arceaux vélos abrités (droite) pouvant être mis en œuvre aux abords des stations du TCSP EVE
(SOURCE : ÎLE-DE-FRANCE MOIBLITES, 2020)

7.4. Organisation des itinéraires piétons

Le projet de TCSP EVE vise également une réappropriation de l'espace public par les piétons.

La répartition de l'espace entre les sites dédiés aux différents usagers (trottoirs et espaces piétons, pistes cyclables et stationnements cycles, voies de circulation automobile et espaces de stationnement voiture) est rééquilibrée par l'insertion du TCSP EVE, dans un objectif d'apaisement et d'amélioration des conditions d'utilisation de la voie publique, avec la volonté de favoriser la place accordée aux modes actifs piétons et cycles, et au cadre de vie (espaces plantés).

L'insertion urbaine du TCSP EVE prévoit une sécurisation des espaces piétons aux abords de lieux conflictuels grâce à l'implantation de signaux lumineux, de barrières, de feux de circulation, et de passages piétons. Le projet favorisera également l'accessibilité des Personnes à Mobilité Réduites (PMR).

Le TCSP EVE vient renforcer le réseau de transport lourd en apportant une desserte continue au cœur des différents projets d'aménagements du territoire. Le TCSP EVE apporte également une desserte locale en complément de la desserte du RER A et de la ligne P du réseau Transilien sur le secteur d'étude.

8. Compatibilité du projet

8.1. Compatibilité avec les documents cadres (plans, schémas, programmes)

La politique en matière de développement des territoires, d'urbanisme réglementaire et des grands projets, notamment de transport collectif, sont définis à l'échelle de la Région Ile-de-France par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF).

La politique des transports et des déplacements est définie à l'échelle régionale dans le cadre du Plan des Déplacements urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF).

8.1.1. Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Pour rappel, le SDRIF fait l'objet d'une présentation dans le chapitre I. Historique / 1.1. Document de planification.

Le SDRIF identifie notamment le Val d'Europe comme l'un des pôles structurants de l'agglomération de Marne-la-Vallée participant à la redynamisation de l'Est francilien. Le développement se fera en priorité à proximité des gares et les aménagements devront favoriser une densité plus importante le long du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe.

Cette ligne figure en tant que principe de liaison sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. En tant que telle, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.

Le projet est donc clairement identifié dans le SDRIF et est compatible avec les orientations de celui-ci.

8.1.2. Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

Complémentaire au SDRIF qui identifie les grands projets de transport, le Plan de Déplacements Urbains est un document au cœur de la planification des politiques d'aménagement et de transport. Il est élaboré par Île-de-France Mobilités, en partenariat avec la Région Île-de-France et l'État.

Pour rappel, le PDUIF fait également l'objet d'une présentation dans le chapitre I. Historique / 1.1. Document de planification.

La ligne de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe est identifiée dans le PDUIF en tant que liaison de transport structurante de surface, plus précisément en tant que ligne T Zen potentielle.

Cinq projets de lignes de TZEN ont émergé en Ile-de-France à l'heure actuelle, une ligne a été mise en service (T Zen 1 en 2011), quatre sont en projet actuellement (T Zen 2, T Zen 3, T Zen 4, et T Zen 5). Seize autres lignes sont également en cours d'étude pour accueillir une nouvelle ligne de ce type, dont la liaison « Esbly – Chessy – Serris » (ou « Esbly - Chessy – Val d'Europe » - EVE).

Le projet est donc clairement identifié dans le PDUIF et est compatible avec les orientations de celui-ci.

8.1.3. Le Plan Local des Déplacements des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée

Pour rappel, le Plan Local des Déplacements des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée fait également l'objet d'une présentation dans le chapitre I. Historique / 1.1. Document de planification.

Piloté par le Syndicat intercommunal des transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et des communes environnantes (SIT), le PLD a été approuvé en février 2008 après enquête publique. Le périmètre du Plan Local des Déplacements est celui constitué par les collectivités adhérentes au Syndicat des Transports. Il a été validé par arrêté préfectoral en Octobre 2001.

Le projet du TCSP EVE est inscrit dans le PLD de 2008, aujourd'hui en cours de révision.

Le bilan du PLD de 2008 fait entre autres émerger pour l'objectif n°1 « Faire des transports publics une véritable priorité » le fait que parmi les nombreuses opportunités de TCSP identifiées dans le PLD de 2008, un seul projet est pour le moment en cours de concrétisation, le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE).

Le projet est donc clairement identifié dans le PLD des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et est compatible avec les orientations de celui-ci.

8.1.4. Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)

Pour rappel comme présenté au chapitre II. Diagnostic / 2.1 Les schémas directeurs et contrats de plan, le projet du TCSP Esbly-Val d'Europe s'inscrit dans le périmètre du Scot Marne Brosse et Gondoire (Secteur III), approuvé le 25/02/2013, actuellement en cours de révision, ainsi que des périmètres des SCoT Val d'Europe et du Pays Créçois (anciennement SCOT de la Vallée du Grand Morin), tous les deux en cours de réalisation.

Le projet du TCSP EVE s'inscrit notamment dans les orientations du SCoT Marne Brosse et Gondoire (Secteur III) traduit dans le DOO : « Structurer une mobilité durable grâce aux transports collectifs ».

8.2. Comptabilité avec les documents d'urbanisme opposables

Les PLU sont des documents dont les dispositions graphiques et réglementaires sont opposables aux tiers. Les contraintes associées sont donc importantes.

En effet, en cas d'incompatibilité du projet avec ce document, les PLU doivent faire l'objet d'une procédure de mise en compatibilité conformément aux articles L.123-14 et L.123-14-2 L.153-54 à L.153-59 du Code de l'Urbanisme. Des procédures de MECDU (Mises en compatibilité des Documents d'Urbanisme) seront réalisées pour le projet de TCSP EVE, concernant le territoire des communes de Montry et de Bailly-Romainvilliers.

De plus, le projet de TCSP EVE doit respecter, pour chaque commune, les servitudes d'utilité publique. Elles constituent des limitations administratives au droit de propriété. Elles sont instituées par une autorité publique dans un but d'intérêt général. Qualifiées aussi parfois de « servitudes administratives » ou de « servitudes de droit public », elles sont créées par des lois et règlements particuliers, codifiés ou non et ont un caractère d'ordre public interdisant aux particuliers d'y déroger unilatéralement.

8.3. Compatibilité avec le bilan de la concertation préalable

La concertation publique du TCSP EVE s'est déroulée du 11 mai au 26 juin 2015, et avait pour objectif de recueillir la position des habitants sur les tracés et d'enrichir le projet avec les remarques de chacun.

Il est notamment ressorti de la concertation :

- Un accord général sur le tracé proposé, permettant une correspondance efficace entre les lignes ferrées du secteur, et anticipant son développement. Concernant les variantes de tracé la majorité des avis exprimés, institutionnels comme du grand public, se sont prononcés favorablement pour :
 - L'insertion du TCSP via le collège Louis Braille à Esbly (s'insérant entre celui-ci et le cimetière d'Esbly - option A), avec un terminus au Sud de la gare d'Esbly ;
 - L'insertion du TCSP par le pont Morris au Sud de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy ;
 - L'arrivée sur le secteur du Val d'Europe via le boulevard circulaire (RD344), la SAN du Val d'Europe (aujourd'hui Val d'Europe Agglomération), et le Syndicat intercommunal des transports des zones III et IV de Marne-la-Vallée (SIT), mettant en avant l'opportunité de cette variante, à l'instar d'Île-de-France Mobilités, notamment en raison de la desserte plus directe des équipements majeurs (hôpital, futur pôle universitaire, contre commerciale du Val d'Europe, etc.) ;
- Concernant le SMR, il a été proposé de conserver à ce stade les cinq options pour les approfondir lors des études de Schéma de Principe, même si certains acteurs institutionnels privilégient une localisation de l'équipement à Esbly (à l'Est du centre commercial de la RD239) ou à Bailly-Romainvilliers.
- Des attentes concernant l'amélioration du réseau existant (bus et ferré) et quelques questions concernant la réorganisation des lignes de bus ;
- Plusieurs avis sur le choix du mode d'exploitation TCSP ou T Zen, nécessitant de poursuivre les études et les échanges avant une décision ;
- Des attentes concernant l'offre de service offerte par le bus en site propre, à l'horizon de la mise en service, avec notamment un souhait d'amplitude horaire large ;
- Une attention à porter aux impacts du projet sur la circulation automobile, et sur le stationnement au niveau des trois gares desservies (en particulier à Esbly) ;
- Une vigilance concernant l'insertion du projet dans les zones habitées, avec un soin à porter aux effets induits sur le cadre de vie (nuisances sonores et insertion paysagère) ;
- Des attentes concernant les prochaines étapes de réalisation et les modalités de financement du projet.

Les Etudes Préliminaires du Schéma de Principe ont été réalisées afin de répondre au mieux à ces attentes.

En particulier elles ont permis de confirmer la faisabilité technique du tracé proposé, d'arrêter le choix du SMR et le choix du mode d'exploitation « TCSP » du site propre afin de pouvoir en faire bénéficier d'autres lignes du secteur.

L'offre de service proposée, avec une importante amplitude horaire (5h30-00h30) et une fréquence de passage évolutive en lien avec le développement de l'urbanisation (intervalle de passage cible à terme de 5 minutes en heure de pointe), permettent de répondre aux attentes exprimées lors de la Concertation.

Une attention particulière a été portée également dans le cadre des Etudes Préliminaires du Schéma de Principe aux impacts du projet sur la circulation automobile. Néanmoins, les résultats des calculs capacitaires menés au niveau des carrefours dans le cadre des études de Schéma de Principe montrent d'importantes difficultés de circulation à l'horizon de mise en service du TCSP (2025) dans le secteur du Val d'Europe. Cependant l'analyse des conditions de circulation sans TCSP montre que ces difficultés sont dues à la hausse très importante des trafics dans le secteur (jusqu'à +100% par rapport à la situation actuelle) et ne sont pas le résultat de l'arrivée du TCSP. La hausse très forte du trafic est en effet directement liée à l'importance du développement urbain.

La question des nuisances sonores a également été intégrée dans les études avec la réalisation notamment d'une étude de bruit spécifique dans le cadre du projet. L'insertion paysagère a également fait l'objet d'un traitement particulier dans le cadre des Etudes Préliminaires du Schéma de Principe, en concertation avec l'ensemble des partenaires.

Ainsi, les orientations de la concertation publique ont été suivies afin de compléter les études de faisabilité du projet.

8.4. Compatibilité avec les objectifs du projet

Pour rappel, le projet de TCSP EVE a pour objectifs principaux :

- d'offrir un service de transport à haut niveau de service entre le bassin de vie de Meaux et le secteur IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée ;
- d'assurer un maillage de qualité avec le réseau structurant en permettant un rabattement efficace vers les pôles d'échanges d'Esbly, de Marne-la-Vallée – Chessy, et du Val d'Europe ;
- de créer un service de transport rapide et fiable, accessible à l'ensemble de la population ;
- de desservir les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois de Chessy et du Val d'Europe ;
- d'accompagner le développement urbain du territoire.

Le projet proposé, présenté dans ce document, permet de répondre à ces différents objectifs.



BUS

EVE

NOUVELLE LIGNE

Esbly > Val d'Europe

Chapitre V : Impacts du projet

1. Préambule – Objet de l'étude d'impact

Le présent chapitre est une synthèse de l'étude d'impact du dossier d'enquête publique. Son objectif est de vulgariser et de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude d'impact. Il reprend, sous forme synthétique, les éléments essentiels et les conclusions de chacune des parties de l'étude d'impact

L'étude d'impact vise à analyser les conséquences positives et négatives du projet sur l'environnement et sur la santé, à présenter des mesures de suppression, de réduction et le cas échéant, de compensation des impacts négatifs, et à évaluer son utilité pour la collectivité.

L'objectif du présent chapitre est de vulgariser et de faciliter la prise de connaissance des informations contenues dans l'étude d'impact. Il reprend, sous forme synthétique, les éléments essentiels et les conclusions de chacune des parties de l'étude d'impact.

2. Définition et justification des zones d'étude de l'étude d'impact

L'analyse des différentes thématiques environnementales nécessite une adaptation des périmètres d'études en fonction de la localisation des enjeux environnementaux, de leur étendu ainsi que de leur champ d'action ou d'influence.

A ce titre, l'analyse des enjeux environnementaux a été menée sur deux aires d'étude dont le périmètre a été adapté aux thématiques traitées :

- Une zone d'étude **rapprochée** de 300 m autour des emprises du projet, et incluant ici également les variantes envisagées pour l'accueil du site de maintenance et de remisage (SMR) associé au projet, a été définie pour analyser les enjeux environnementaux liés au tracé envisagé : règlement d'occupation des sols et servitudes éventuelles, réseaux, stationnement, impact faune-flore, pollution des sols, impact acoustique.... Il s'agit de la zone pressentie comme étant la principale aire d'influence du projet ;
- Une zone d'étude **élargie** pour les enjeux qui dépassent ce secteur d'étude : climat, occupation des sols, déplacements, corridors écologiques, NATURA 2000. Cette zone d'étude élargie permet de prendre en considération la réalité régionale du secteur d'implantation à la fois du futur tracé et des variantes d'implantation du site de maintenance présentées lors de la concertation de 2015, et de bien cerner le contexte socio-économique.

La figure ci-après délimitent la zone d'étude rapprochée prise en compte pour l'étude d'impact. Cette dernière concerne ainsi neuf communes du département de Seine-et-Marne (77) : Bailly-Romainvilliers (uniquement en lien avec l'implantation du Site de Maintenance et de Remisage - SMR), Chessy, Coupvray, Esbly, Jossigny, Magny-le-Hongre, Montévrain, Montry, et Serris.

NOTA : Les cartographies du présent document ne prennent pas en compte l'évolution des limites communales de Bailly-Romainvilliers et de Coutevroult formalisée par l'arrêté préfectoral 2020/DRCL/BLO/N°01 du 06 janvier 2020, cette dernière ayant été actée de manière postérieure à leur réalisation (le secteur du projet de TCSP EVE n'est pas directement concerné par cette modification).

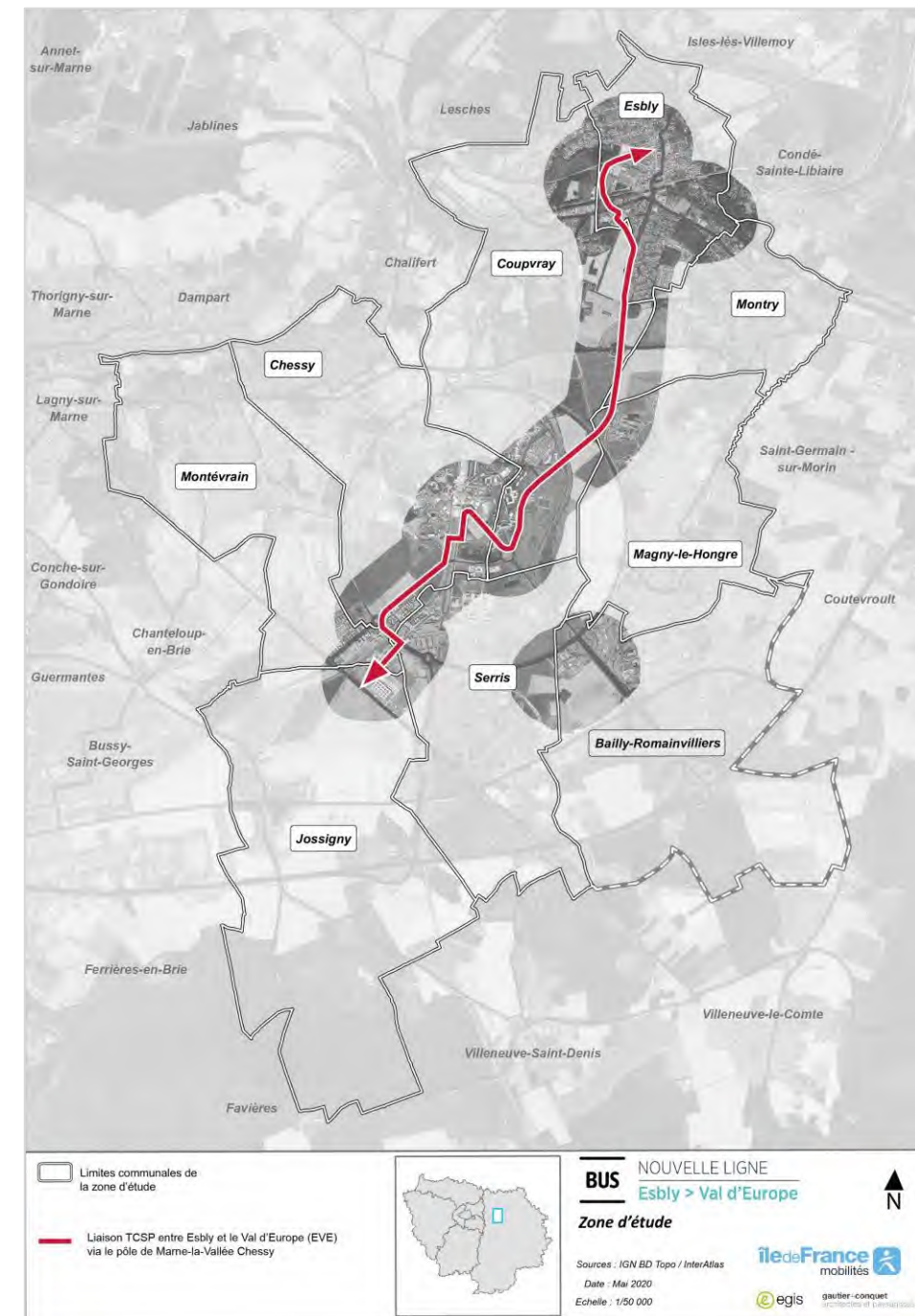


Figure 242 : TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) – Zone d'étude rapprochée prise en compte pour l'étude d'impact et communes concernées par le projet
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

3. Etat initial (synthèse par thématique)

L'état initial de l'environnement est synthétisé dans le tableau ci-après. L'analyse de l'état initial du site a permis de mettre en évidence les principales contraintes et sensibilités du secteur d'étude et ainsi de déterminer le niveau d'enjeux pour chacune des thématiques de l'état initial.

Les enjeux sont, par définition, indépendants de la nature du projet. Ils correspondent à un état de l'environnement dont l'appréciation repose sur les valeurs de la société. La valeur qui leur est accordée est donc susceptible d'évoluer progressivement au cours du temps. Dans certains cas, cette valeur est reconnue par des mesures réglementaires de protection (monuments historiques classés, réserves naturelles, périmètres de protection de captages...) ou des inscriptions à des inventaires (ZNIEFF, ...).

Pour chacun des thèmes de l'état initial, un niveau d'enjeu est précisé.

- Un **enjeu fort** est attribué en chaque point de la zone d'étude pour lequel une problématique très sensible pour la vie des populations concernées est identifiée ou pour lequel la qualité et l'équilibre du milieu environnemental sont déterminants : secteurs réglementairement protégés, zones de grand intérêt patrimonial ou naturel... ;
- Un **enjeu moyen** est attribué en chaque point de la zone d'étude pour lequel une valeur environnementale est présente mais n'entraîne pas de difficultés majeures ;
- Un **enjeu faible** est attribué en chaque point de la zone d'étude pour lequel une faible valeur environnementale est présente mais n'entraîne aucune difficulté d'un point de vue environnemental ;
- Un **enjeu nul** est attribué dans les zones où le milieu n'est soumis à aucune protection à cadre réglementaire et ne fait l'objet d'aucun suivi particulier d'un point de vue environnemental.

Le code couleur associé à ces différents niveaux d'enjeu est le suivant.

Nul	Faible	Moyen	Fort
-----	--------	-------	------

Tableau 15 : Définition des niveaux de sensibilité

Il apparaît à ce stade que les enjeux forts sont liés :

- **Au sol et au sous-sol :**
 - o la pédologie/occupation des sols, en raison du contexte particulier de ce territoire très rural en forte transition (urbanisation massive) ;
 - o le sous-sol, en particulier du fait de la stabilité des sols au nord du secteur d'étude sur la commune d'Esbly. Une mission géotechnique complémentaire devra permettre de préciser les contraintes, et problématiques géotechniques à prendre en compte dans la conception du projet afin de maîtriser les risques associés ;
- **A l'eau :**
 - o les documents de planification de la ressource en eau : le projet devra tenir compte des orientations du SDAGE et du SAGE (opposable aux tiers) afin de garantir la préservation de la ressource en eau ;
 - o les eaux superficielles : les principes de la réglementation loi sur l'eau doivent être appliqués au projet, et les travaux autour de l'Aqueduc de la Dhuis devront respecter les prescriptions applicables à la zone ;
 - o les eaux souterraines : le risque d'inondation par remontée de nappe, en particulier sur le nord du secteur d'étude sur la commune d'Esbly, le long du canal de Meaux à Chalifert ;
 - o la gestion des eaux pluviales à mettre en place dans le cadre du projet dans le respect de la préservation de la ressource en eau, qui devra favoriser l'infiltration pour toute surface nouvellement imperméabilisée et les techniques de gestion alternative (noues paysagères, ...) ;
- **Aux milieux naturels :**
 - o les espaces remarquables ; de nombreux zonages du patrimoine naturel sont identifiés à proximité de la zone d'étude et des corridors écologiques interceptent la zone d'étude et le futur tracé du TCSP ;
 - o les espèces patrimoniales et protégées présentes sur l'aire d'étude, particulier l'avifaune et les chiroptères ;
 - o les zones humides, avec un enjeu fort concernant les 21,7 ha recensés sur la zone d'étude ;
 - o l'agriculture, du fait de la perte importante de surface agricole liée au développement de l'urbanisation dans la région ;
 - o les arbres qui sont nombreux au droit du futur tracé (environ 850 arbres d'alignement et environ 380 sujets compris dans des bosquets ou petits boisements) ;
- **A la population :**
 - o les activités de tourisme et de loisirs, du fait des objectifs affichés du projet ;
 - o les équipements, l'emploi et l'habitat, en lien avec les potentialités de desserte offertes par le TCSP pour les futurs usagers et riverains ;
- **Aux outils de planification urbaine :**
 - o la compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme ;
 - o les projets d'urbanisation du secteur ;
- **Aux transports et déplacements :**
 - o le TCSP EVE est identifié dans les documents de planification ;
 - o le réseau routier actuel, le réseau de transports en commun et les modes actifs : le projet aura des impacts sur les infrastructures et la circulation routière, les aménagements de carrefours et le stationnement. Il a pour objectif de venir compléter le maillage entre les différentes lignes structurantes du réseau francilien en présence sur le territoire et de favoriser les modes actifs ;
 - o les déplacements, le projet engendrant un phénomène de report modal sur le territoire d'étude et contribuant à rééquilibrer le partage modal en faveur des modes de transport collectif.

Tableau 16 : Synthèse et hiérarchisation des enjeux

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
Climat		La Seine-et-Marne connaît un climat océanique dégradé, caractérisé par des étés doux voire chauds, des hivers relativement cléments, et une pluviométrie modérée. Les vents dominantes viennent de l'ouest et surtout du sud-ouest.	Le climat ne constitue pas un enjeu au regard de la nature du projet et de sa zone d'influence.
Sol, sous-sol et terres	Relief	Le relief de la zone d'étude est assez homogène. Celle-ci est constituée pour la majorité de sa surface d'un plateau, le plateau de Brie, entaillé dans sa partie nord (communes d'Esbly, de Coupvray et de Montry) par les vallées du Grand Morin et du Ru de Coupvray. Son altitude est comprise entre 45 m, au niveau du Ru de Coupvray sur la commune d'Esbly, et 130 m, sur la commune de Serris. L'unique déclivité d'importance se trouve au nord de la zone d'étude présentant un différentiel de 70 m entre le rond-point du Maréchal Joffre à Esbly et l'intersection avec la RD934 à Coupvray.	Le relief se présente comme un enjeu modéré localement pour permettre l'insertion du projet au niveau du dénivelé de la Vallée du Grand Morin au nord de la zone d'étude dans le secteur Esbly-Coupvray .
	Pédologie et occupation des sols	La pédologie/occupation des sols de la zone d'étude est marquée par une forte disparité. La zone d'étude est encore majoritairement rurale et dédiée à l'agriculture. Le tracé envisagé traverse les pôles de Chessy et du Val d'Europe, caractérisés par une zone industrielle et commerciale et le parc Disneyland Paris avant de passer par des espaces ruraux et de longer la voie ferrée pour rejoindre Esbly. Le territoire de la zone d'étude est donc aujourd'hui principalement agricole, mais accueille des pôles urbains en mutation avec une forte activité et attractivité.	La pédologie/occupation des sols est un enjeu fort pour l'environnement dans le contexte particulier de ce territoire en transition. Les espaces ruraux représentent aujourd'hui 60% de la zone d'étude. Cependant, les nombreux projets urbains programmés dans le cadre de la phase IV du développement du secteur Marne-la-Vallée/Val d'Europe viendront profondément modifier la structure de ces terres dans les années à venir. C'est dans ces zones de mutations que s'insèrera le TCSP Esbly - Chessy - Val d'Europe (TCSP EVE).
	Sous-sols	La zone d'étude s'étend dans le bassin géologique du Bassin Parisien. Plusieurs formations affleurantes d'âge tertiaire sont présentes. Les limons de plateau sont majoritairement présents sur la zone d'étude et recouvrent d'autres formations, affleurantes au nord. Quelques alluvions, actuelles ou subactuelles et anciennes, sont également présentes au nord de la zone d'étude Une étude géotechnique a mis en lumière des sols de faible qualité mécanique au nord du tracé envisagé, ainsi qu'une problématique de stabilité des talus SNCF sur la commune d'Esbly et d'importantes incertitudes encore à lever, notamment sur la qualité des ouvrages d'art qui seront impactés par le projet.	L'enjeu lié aux sols et sous-sols est fort, des risques de stabilité des sols sont identifiés de manière localisée, au nord du secteur d'étude sur la commune d'Esbly, et des incertitudes sont encore à lever. Une mission géotechnique complémentaire devra permettre de préciser les contraintes et problématiques géotechniques à prendre en compte dans la conception du projet et maîtriser les risques associés.
	Risques géologiques	Le secteur d'étude est soumis aux risques mouvements de terrain et est classé en zone de sismicité 1 (risque très faible). Par rapport au risque « retrait-gonflement des argiles », une zone d'aléa fort et moyen a été mise en évidence sur le flanc de plateau, sur les communes de Coupvray, d'Esbly, de Magny-le-Hongre et de Montry. Sur le plateau et en fond de vallée, le risque identifié est faible. Les communes d'Esbly, de Jossigny et de Coupvray sont concernées par le risque de mouvements de terrain liés à l'affaissement et à l'effondrement de cavités souterraines selon le Dossier Départemental sur les Risques Majeurs de la Préfecture de Seine-et-Marne (Service Interministériel de Défense et de Protection Civiles). Ces risques ne sont pas localisés. Enfin, à ce jour, il n'y a pas de PPRn approuvé sur la zone d'étude.	Le risque géologique est considéré comme un enjeu fort sur la zone d'étude, mais localisé en particulier sur la partie nord du secteur d'étude pour le risque retrait-gonflement des argiles. Une étude géotechnique permettra de définir les règles de constructibilité à respecter afin de maîtriser les risques associés.

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
L'eau	Documents de planification de la ressource en eau	La zone d'étude est concernée par le SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands et le SAGE « Petit et Grand Morin ».	L'eau constitue un enjeu fort. Le projet devra tenir compte des orientations du SDAGE et du SAGE de la zone d'étude afin de garantir la préservation de la ressource en eau. Les règles du SAGE, opposables aux tiers, devront être intégrées dans la conception du projet.
	Eaux souterraines	<p>Deux masses d'eau se superposent au niveau de la zone d'étude : la masse d'eau « Tertiaire - Champigny-en-Brie et Soissonnais » et la masse d'eau « Albien-néocomien captif ».</p> <p>La zone d'étude élargie intercepte ponctuellement un périmètre de protection de captage immédiat sur Condé-Sainte-Libiaire, mais sans interface avec le tracé envisagé.</p> <p>Les résultats des campagnes piézométrique ont permis de caractériser les niveaux d'eau sur la zone d'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en zone de plateau (partie sud du projet) et en zone de versant <p>Les niveaux d'eaux sont ponctuels et les variations météoriques peuvent entraîner un chargement important des nappes. Ceci peut alors provoquer de forts ruissellements, par débordement. Des systèmes de drainage efficaces et une prise en compte de ce phénomène est nécessaire, notamment dans la zone du Champ des Vignes Rouges où le tracé envisagé du TCSP est transverse à la pente.</p> <ul style="list-style-type: none"> - en zone de fond de vallée (partie nord du projet) <p>La nappe alluviale (qui coexiste vraisemblablement avec la nappe lutétienne) est rencontrée sur l'intégralité de la zone de fond de vallée. Il est à noter que plus les sondages sont éloignés du canal de Meaux à Chalifert plus la cote mesurée de la nappe est basse.</p> <p>La cartographie Infoterre précise que l'ensemble du fond de vallée est concerné par une sensibilité très élevée au risque de remontée de nappe jusqu'à un niveau affleurant.</p>	La préservation de la ressource en eau constitue un enjeu fort au regard de la piézométrie, en particulier pour la partie nord de la zone d'étude sur la commune d'Esbyly.
	Eaux superficielles	<p>L'hydrographie s'inscrit dans le bassin versant de la Marne. Le tracé envisagé du TCSP traverse le canal de Meaux à Chalifert au niveau de la commune d'Esbyly, franchit le ru de Coupvray à Esbyly, un lac artificiel « Marina Disney » à Chessy et le ru des Gassets à Jossigny.</p> <p>Le tracé du TCSP franchit également l'aqueduc de la Dhuis au niveau de la RD5d au nord de la RD934 à Coupvray, faisant l'objet d'une zone de protection, les travaux de part et d'autre de l'aqueduc sont soumis pour avis conforme à la SAGEP (Société Anonyme de Gestion des Eaux de Paris).</p>	Les eaux superficielles constituent un enjeu qui peut être qualifié de fort. Les principes de la réglementation loi sur l'eau doivent être appliqués au projet et les travaux autour de l'Aqueduc de la Dhuis devront respecter les prescriptions applicables à la zone.
	Risques inondations	<p>Certains secteurs des communes d'Esbyly et de Montry sont concernés par des zones inondables, dues aux débordements du Bras du Grand Morin et du Grand Morin. Le projet n'intercepte toutefois pas le PPRI.</p> <p>La quasi-totalité de la zone d'étude fait état d'une très faible sensibilité quant au risque de remontée de nappe dans les sédiments. Toutefois, des zones d'affleurement (aléa très élevé) sont identifiées au nord de la zone d'étude en fond de vallée, sur les communes d'Esbyly, de Coupvray et de Montry, et ponctuellement sur les communes de Chessy et de Serris (zone de plateau).</p>	Le risque inondation par remontée de nappe représente un enjeu fort sur le nord du secteur d'étude, sur les communes d'Esbyly, le long du canal de Meaux à Chalifert.
	Assainissement et gestion des eaux pluviales	Les principes d'assainissement devront tenir compte de la préservation des eaux souterraines et respecter les principes de la loi sur l'eau et les contraintes d'assainissement locales, pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales à la parcelles.	Les systèmes de gestion des eaux pluviales à mettre en place dans le cadre du projet dans le respect de la préservation de la ressource en eau constitue un enjeu fort. Ainsi, dans les zones où le projet augmente le coefficient de ruissellement par la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires, et si la perméabilité des sols est suffisante, des aménagements devront être prévus pour assurer la rétention et l'infiltration des eaux pluviales à la parcelle, favorisant les techniques de gestion alternative des eaux pluviales existant (noues et fossés, tranchées drainantes, puits d'infiltration, chaussés structures-réservoir, bassins de rétention et d'infiltration).

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
Milieux naturels, agricoles et forestiers	Espaces remarquables	<p>En termes de nature et de biodiversité, il n'existe pas de zone Natura 2000 dans le périmètre d'étude. Néanmoins, quatre sites Natura 2000 sont recensés à proximité.</p> <p>On notera au nord de la zone d'étude une ZNIEFF de type 1. Il s'agit de la ZNIEFF « Les prés » (110001205), qui concerne une superficie de 17 ha sur la zone d'étude de l'autre côté de la voie ferrée au niveau d'Esblly. De plus, le PRIF « Brosse et Gondoire » est inscrit dans la zone d'étude sur la commune de Jossigny. Par ailleurs, sept ZNIEFF de type 1 et trois ZNIEFF de type 2 sont localisées dans un tampon de 3 km autour de la zone d'étude.</p> <p>La zone d'étude comprend également une partie du futur Parc Naturel Régional « Brie et Deux Morins » sur la commune de Montry.</p> <p>Un arbre remarquable est présent au niveau de l'extension du cimetière d'Esblly, néanmoins le diagnostic phytosanitaire de 2020 préconise son abattage sanitaire à court terme.</p> <p>Plusieurs corridors écologiques de la sous trame herbacée et bleue sont identifiés au sein de la zone d'étude et doivent être pris en compte dans le cadre du projet.</p> <p>De nombreux zonages du patrimoine naturel sont identifiés à proximité de la zone d'étude. Des corridors écologiques interceptent la zone d'étude et le futur tracé du TCSP.</p>	Ces milieux naturels et ces liaisons écologiques constitutifs du patrimoine naturel francilien présentent un enjeu fort pour le projet.
	Habitats	<p>La zone d'étude ne compte aucun habitat d'intérêt communautaire, les habitats naturels/subnaturels sont « anthropisés » et « ordinaires ».</p> <p>L'ensemble des arbres présents dans l'emprise du projet a fait l'objet d'un diagnostic visuel avec une détermination et une localisation des défauts éventuels afin de déterminer les actions à mener. Deux secteurs (à Coupvray et le long de la voie ferroviaire à Esblly) présentent des arbres en état phytosanitaire globalement moyen, nécessitant ponctuellement des abattages de sécurité.</p>	<p>L'enjeu écologique des habitats peut être qualifié de faible et l'enjeu réglementaire est nul.</p> <p>La présence d'arbres d'alignement est un enjeu fort.</p> <p>La zone comprend un nombre important d'arbres d'alignement le long des principaux axes suivant le tracé envisagé du projet de TCSP (environ 850 arbres) ainsi que des bosquets ou boisements (comprenant environ 380 sujets)</p> <p>Ces alignements s'insèrent dans un environnement urbain et anthropisé et sont dans un état phytosanitaire moyen dans l'ensemble.</p>
	Faune et Flore	<p><i>Expertise écologique</i></p> <p><u>Flore</u></p> <p>Globalement, les espèces végétales observées sont communes à très communes. Il a été relevé 11 espèces invasives : le Buddléia de David, la Vergerette annuelle, la Vergerette du Canada, le Galéga officinale, la Vigne vierge, le Laurier cerise, le Cerisier tardif, le Sénéçon du Cap, le Solidage du Canada, le Robinier faux-acacia et la Renouée du Japon.</p> <p><u>Avifaune</u> : Il a été observé 39 espèces protégées sur la zone d'étude, deux espèces de la directive Oiseaux (Martin-pêcheur d'Europe et Sterne pierregarin) et 17 espèces non protégées dont deux espèces patrimoniales (Alouette des champs et Vanneau huppé).</p> <p>La grande majorité de ces espèces est certainement nicheuses sur l'aire d'étude.</p> <p><u>Mammifères</u> : Il a été observé cinq espèces non protégées dont une espèce patrimoniale (Lapin de garenne).</p>	<p>A ce stade des prospections écologiques, l'enjeu écologique vis-à-vis de la flore peut être qualifié de faible et l'enjeu réglementaire est nul à négligeable.</p> <p>Pour les amphibiens, les enjeux écologiques et réglementaires sont faibles sur la zone d'étude.</p> <p>Pour les insectes et les orthoptères, les enjeux écologiques et réglementaires peuvent être qualifiés de faible sur la zone d'étude.</p> <p>En ce qui concerne les mammifères, les reptiles et les odonates sur la zone d'étude, l'enjeu écologique peut être qualifié de modéré et l'enjeu réglementaire est également modéré.</p>

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
Milieux naturels, agricoles et forestiers		<p>Deux espèces protégées sont potentiellement présentes sur la zone d'étude (Écureuil roux et Hérisson d'Europe).</p> <p><u>Chiroptère</u> : Huit espèces protégées et patrimoniales (directive « Habitats ») de chiroptères ont été observées, dont six espèces avec un statut précaire sur les listes rouges nationale et/ou régionale et/ou déterminante de ZNIEFF en Île-de-France (Pipistrelle commune, Pipistrelle de Nathusius, Sérotine commune, Noctule commune, Noctule de Leisler, Murin de Daubenton).</p> <p>3 espèces non contactées sont considérées comme présentes au regard de la bibliographie et des habitats disponibles.</p> <p><u>Amphibiens</u> : Une seule espèce a été recensée sur la zone d'étude, elle est partiellement protégée, patrimoniale (Grenouille commune).</p> <p><u>Reptile</u> : Aucune espèce n'a été recensée sur la zone d'étude mais trois espèces protégées sont potentiellement présentes au sein des milieux en friche.</p> <p><u>Insectes</u> : Lépidoptères rhopalocères : 10 espèces ont été recensées qui ne sont ni protégées ni patrimoniales. Une espèce protégée régionalement est potentielle (le Flambé), Odonates : 13 espèces ont été observées dont une protégée à l'échelle régionale (l'Agrion mignon) et deux espèces patrimoniales et Orthoptères : Sept espèces non protégées et communes ont été observées sur la zone d'étude.</p>	En ce qui concerne l'avifaune sur la zone d'étude, ainsi que pour les chiroptères, l'enjeu écologique peut être qualifié d'assez fort et l'enjeu réglementaire est fort.
	Zones humides	Les expertises de terrain ont permis d'identifier environ 21,7 ha de zones humides. Les zones humides identifiées sont situées essentiellement au nord de la zone d'étude le long du canal de Meaux à Chalifert et du canal latéral du Grand Morin et au sud sur Jossigny et Bailly-Romainvilliers.	Les zones humides représentent un enjeu fort pour le projet tant d'un point de vue écologique que réglementaire.
	Sylviculture et espaces forestiers	Aucune forêt n'est présente dans la zone d'étude rapprochée, cependant des parcelles boisées ponctuent la zone d'étude sans être impactées par le tracé envisagé, en particulier sur les communes d'Esbly, Coupvray et Montry et méritent d'être prises en considération.	Les parcelles boisées ponctuant la zone d'étude constituent un enjeu modéré.
	Agriculture	La zone d'étude s'inscrit dans deux régions agricoles d'Île-de-France : la Vallée de la Marne et du Morin ainsi que la Brie boisée. Un seul type d'agriculture se dégage à l'échelle de la zone d'étude. Les communes qui relèvent une activité agricole sont classées en groupe III selon la typologie établie en 2004 par SEGESA : « communes avec exploitations céréalières de type familial avec chefs âgés ». De manière générale, il s'agit de communes où l'agriculture est en difficulté.	Les enjeux liés à l'agriculture sont considérés comme fort du fait de la perte importante de surface agricole liée au développement de l'urbanisation dans la région.

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
Paysage, patrimoine et loisirs	Paysage	<p>La zone d'étude s'étend sur les Boucles d'Esbyly et le plateau de Chessy.</p> <p>Le territoire est caractérisé par la présence de l'eau (le Grand Morin, les canaux et les rus) et de vallons. Les zones boisées se trouvent principalement au nord de la zone d'étude. Par ailleurs, le tracé envisagé coupe le boulevard circulaire accueillant le complexe Disneyland-Paris, dont l'influence retentit sur l'ensemble de la zone.</p> <p>Le paysage est en mutation sur la zone d'étude, son évolution doit être intégrée à la réflexion sur le choix d'aménagement du projet.</p>	Le paysage constitue un enjeu modéré, à prendre en compte dans la conception du projet.
	Patrimoine culturel	<p>Le territoire de la zone d'étude est un secteur fortement sensible au niveau archéologique sur la grande majorité de son périmètre même si déjà remanié. Les secteurs archéologiques identifiés par la Direction Régionale des Affaires Culturelles de l'Île-de-France (DRAC) dans la zone d'étude sont situés sur les communes de Bailly-Romainvilliers, Magny-le-Hongre, Serris et Coupvray.</p> <p>Seul le site classé « Château et parc de Coupvray » est situé partiellement au sein de la zone d'étude mais le tracé n'intercepte pas son périmètre. Aucun site inscrit n'est situé dans la zone d'étude.</p> <p>Des monuments historiques sont présents dans les communes de la zone d'étude mais les périmètres de protection n'interfèrent pas avec le tracé envisagé.</p> <p>Un site patrimonial remarquable est identifié au sein de la zone d'étude, le Domaine National de Jossigny, au sud de celle-ci, mais il n'intercepte pas non plus le tracé envisagé. Il s'agit du SPR de Jossigny, approuvée le 27 février 2001.</p>	<p>Le patrimoine archéologique présente un enjeu moyen. Une demande d'information préalable sur l'archéologie préventive sera adressée à la DRAC pour mieux connaître les sensibilités de la zone et prendre en compte, le cas échéant, la nécessité de réaliser un diagnostic ou des fouilles archéologiques préventives.</p> <p>Différents sites culturels d'intérêt sont présents dans les communes de la zone d'étude mais les périmètres de protection n'interfèrent pas avec le tracé envisagé. C'est pourquoi le patrimoine culturel est un enjeu très faible.</p>
	Tourisme et loisirs	L'enjeu principal du TCSP projeté entre Esbly, Chessy et le Val d'Europe est de relier le bassin de vie de Meaux, au bassin de vie et d'emploi de Marne-la-Vallée et plus spécifiquement au pôle d'emplois de Disney.	Les activités de tourisme et de loisirs sont très présentes sur la zone et représentent un enjeu fort pour le projet en termes de desserte.

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
Population	Socio-économie	<p>L'ensemble des communes de la zone d'étude compte près de 35 000 emplois en 2015.</p> <p>Toutefois, la majorité des emplois se concentrent sur le secteur IV de Marne-la-Vallée, et plus particulièrement à proximité des équipements Disney implantés sur les communes de Coupvray, Chessy et Serris, ainsi qu'à proximité du centre commercial du Val d'Europe. Le parc Disneyland Paris représente à lui seul près de 15 000 emplois.</p>	<p>L'enjeu principal du TCSP projeté entre Esbly, Chessy et le Val d'Europe est de relier le bassin de vie de Meaux, au bassin de vie et d'emploi de Marne-la-Vallée, et plus spécifiquement au pôle d'emplois de Disney. Par ailleurs, le TCSP assurera le lien entre les nouveaux quartiers des secteurs en cours de densification (Coupvray notamment) et les centralités d'emploi du secteur. Le projet constitue un enjeu pour les riverains potentiels futurs usagers du futur TCSP.</p> <p>L'emploi représente un enjeu fort en lien avec la desserte de ce secteur.</p>
	Habitat	<p>Au sein de la zone d'étude, l'habitat est majoritairement individuel. Le territoire est caractérisé par des centres urbains denses d'une part et des territoires à dominante rurale d'autre part.</p> <p>La particularité du tracé envisagé est de ne pas desservir actuellement de cœur de ville sur un linéaire de plus de 4 kilomètres entre Coupvray et le centre du Val d'Europe à Serris. Toutefois, cette situation devrait connaître d'importantes évolutions grâce aux projets de développement du territoire prévus dans le secteur.</p>	<p>L'habitat est un enjeu fort puisque de nombreux projets urbains sont prévus sur la zone, Le TCSP doit permettre la desserte efficace de ces zones pour permettre l'utilisation des transports en commun par les futurs habitants du secteur.</p>
	Équipements et services	<p>Plusieurs équipements situés dans ou à proximité de la zone d'étude pourront profiter de l'arrivée du TCSP EVE (4 collèges, 1 lycée, le campus Val d'Europe, les parcs Disneyland et leurs hôtels, le centre hospitalier de Marne-la-Vallée, le centre commercial du Val d'Europe et la Vallée Village) ainsi que les équipements futurs envisagés sur le secteur pour venir compléter l'offre existante.</p>	<p>Les équipements situés dans ou à proximité de la zone d'étude pourront profiter de l'arrivée du TCSP EVE.</p>
	Établissements recevant du public et établissements sensibles	<p>Le secteur d'étude constitue un bassin de vie important de l'est francilien. Toutefois, la répartition de la population sur le territoire apparaît hétérogène. Les établissements recevant du public sont identifiés en tant que lieux de fréquentation potentiels de futurs usagers et d'autres part de lieux pris en compte dans le cadre des études air et acoustique.</p>	<p>La qualité de desserte des équipements constitue un enjeu fort pour le projet.</p> <p>Les ERP constituent un enjeu fort en lien avec la desserte de ce secteur en développement.</p>

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
Outils de planification urbaine	Urbanisme	<p>La zone d'étude est concernée par le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Elle fait partie du périmètre du SCoT Marne Brosse et Gondoire (Secteur III), ainsi que des périmètres des SCoT Val d'Europe et du Pays Créçois (anciennement de la Vallée du Grand Morin), tous les deux en cours de réalisation.</p> <p>Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) figure en tant que principe de liaison sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire.</p> <p>En tant que telle, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements. Le projet répond aux orientations des SCOT / PLU des communes traversées et est inscrit dans le Projet d'Intérêt Général (PIG) au secteur IV de Marne-la-Vallée et aux projets Eurodisney (aujourd'hui Disneyland Paris) et Villages Nature.</p> <p>Toutes les communes disposent d'un document d'urbanisme (PLU, PLUi). Les zonages de ces documents s'inscrivent majoritairement en zones urbanisées ou à urbaniser. Néanmoins, la zone d'étude comporte des zones naturelles, situées sur l'ensemble des communes à l'exception de Chessy et Jossigny, et des espaces agricoles situés à Jossigny et Esbly. L'impact potentiel du projet sur ce zonage devra être précisé.</p> <p>La zone d'étude recoupe plusieurs Espaces Boisés Classés (EBC), répartis sur les communes de Montry, de Bailly-Romainvilliers, d'Esbly, de Coupvray et de Magny-le-Hongre. On ne peut pas déboiser un EBC, il doit d'abord être déclassé dans le cadre d'une mise en compatibilité avant d'engager la procédure de défrichement. Néanmoins, le projet n'impactera pas ces espaces.</p> <p>Onze emplacements réservés (ER) sont localisés dans la zone d'étude sur les communes de Montry, Esbly et Coupvray.</p> <p>EBC et ER constituent un enjeu particulier et nécessitent le cas échéant une mise en compatibilité en cas d'impact lié au projet sur ces secteurs. Ce point sera précisé dans la partie impact du projet du présent dossier d'étude d'impact.</p>	<p>Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe figure en tant que principe de liaison sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire du SDRIF. En tant que telle, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.</p> <p>La compatibilité avec les documents d'urbanisme représente un enjeu fort pour la réalisation du projet de TCSP EVE.</p>
	Les projets d'urbanisation	<p>Le TCSP est concerné par plusieurs projets d'urbanisation qui vont mener à d'importants changements dans la structure du territoire d'étude.</p> <p>C'est au cœur des projets présentés ci-avant que le projet de TCSP Esbly-Chessy-Val d'Europe (EVE) doit s'inscrire.</p>	<p>Le projet répond aux objectifs d'aménagement du secteur.</p> <p>Les projets d'urbanisation sont intégrés à la conception du projet.</p> <p>L'enjeu relatif au développement du secteur est très fort.</p>

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
Transports et déplacements	Documents de planification	<p>La ligne de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) est identifiée en tant que liaison de transport structurante de surface, plus précisément en tant que ligne T Zen potentielle. Il est inscrit à l'action 2.3 « Tramway et T Zen : une offre de transport structurante ».</p> <p>Le projet de TCSP est inscrit dans les documents de planification (SDRIF, PDUIF, PLD des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France dans le cadre du Nouveau Grand Paris, CPER 2015-2020 prorogé).</p>	<p>Le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) s'inscrit dans un territoire fortement marqué par la présence de l'automobile. L'offre attractive constituée par la ligne de TCSP pourra engendrer un phénomène de report modal sur le territoire d'étude qui viendrait rééquilibrer le partage modal en faveur des modes de transport collectif.</p> <p>Afin d'accompagner le rabattement vers la ligne de TCSP, des stationnements à destination des vélos, voire des poches de rabattement ou des parcs relais (P+R) pourraient être créés ou renforcés à proximité des terminus de la ligne.</p> <p>Une étude de trafic a été menée sur la zone d'étude, l'enjeu relatif à la circulation routière est un enjeu fort pour le projet.</p> <p>L'étude permet de confirmer l'intérêt du projet et les impacts des aménagements à mener (infrastructures routières, aménagements de carrefours, impact sur le stationnement, mutualisation de la plateforme du TCSP avec autres lignes de transport en commun).</p> <p>Les enjeux relatifs au réseau routier, au réseau de transports en commun, aux modes actifs, et aux déplacements sont forts.</p>
	Le réseau routier actuel	<p>Le réseau de voirie du secteur d'étude est dense. Ce réseau routier peut connaître des difficultés de circulation aux heures de pointe, en particulier le matin, au sein de la zone d'étude rapprochée. Cette dernière concentre un certain nombre de projets routiers envisagés à court/moyen terme (horizon 2025), ou à plus long terme (horizon 2035), en particulier le doublement des voiries primaires du secteur IV de Marne-la-Vallée qui intègrent des réservations d'emprises pour l'insertion d'un site propre pour un TCSP.</p> <p>L'offre de stationnement sur voirie est aujourd'hui limitée sur certaines voiries de la zone d'étude rapprochée, en particulier autour du corridor du futur projet de TCSP Esbly-Val d'Europe (EVE) pour lequel seules les communes d'Esbly, de Jossigny, de Montévrain, de Serris et de Chessy disposent véritablement de places de stationnement sur la voirie. Une offre de stationnement en lien avec les nombreux équipements publics, commerciaux, touristiques, ..., du secteur (en ouvrage ou non), est également présente au sein du secteur d'étude. Principalement de nature privée cette offre de stationnement n'a pas vocation à servir de parkings de rabattement vers le futur transport TCSP EVE. Une offre de stationnement publique est néanmoins proposée actuellement au niveau des pôles d'échanges du secteur (Esbly, Marne-la-Vallée – Chessy, Val d'Europe). L'offre de stationnement est amenée à évoluer dans les prochaines années en lien avec les projets développements urbains du secteur d'étude et/ou des projets de transport.</p>	
	Le réseau de transports en commun	<p>Plusieurs infrastructures ferroviaires sont identifiées au sein de la zone d'étude, dont une voie à grande vitesse. Le secteur d'étude est actuellement desservi par les modes structurants suivants : le RER A (gare du Val d'Europe et gare de Marne-la-Vallée – Chessy), la ligne P du réseau Transilien (gare d'Esbly), et des lignes ferroviaires (gare TGV de Marne-la-Vallée – Chessy).</p> <p>Le secteur est également principalement desservi par les lignes de bus desservant les agglomérations de Val d'Europe et de Marne et Gondoire. D'autres lignes, comme les lignes Express en Seine-et-Marne, ainsi que plusieurs lignes des agglomérations de Coulommiers Pays de Brie et du Pays de Meaux desservent également la zone d'étude rapprochée. Trois gares routières sont présentes actuellement sur le secteur (Esbly, Serris et Chessy Sud).</p> <p>Trois gares/pôle d'échanges au niveau de la zone d'étude (Esbly, Marne-la-Vallée – Chessy, Val d'Europe) sont ainsi dénombrés.</p> <p>Des projets de transport en commun concernent le territoire, en particulier : l'optimisation du pôle d'Esbly, le développement de la gare routière Sud de Chessy, ou encore la création d'une seconde gare routière dans le secteur du val d'Europe.</p> <p>La ligne de TCSP EVE a notamment pour objectif de venir compléter le maillage entre les différentes lignes structurantes du réseau francilien en présence sur le territoire. Le secteur desservi par le tracé du projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) intègre également la desserte de plusieurs pôles d'échanges (Esbly, Marne-la-Vallée – Chessy, Val d'Europe).</p>	

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
	Modes actifs	Le territoire d'étude ne dispose que de peu d'aménagements cyclables à l'heure actuelle. Toutefois, la Région Île-de-France, le Conseil Départemental de Seine-et-Marne (CD77), la Communauté d'agglomération de Marne & Gondoire, Val d'Europe Agglomération et l'EPAMarne/EPAFrance sont porteurs de projets de développement du réseau cyclable du secteur.	
	Les déplacements	<p>Les migrations alternantes domicile-travail entre les communes du secteur d'étude présentent des volumes très variés, pour un volume global d'environ 3 600 déplacements. Le secteur du Val d'Europe exerce une attraction forte sur les communes avoisinantes.</p> <p>Les échanges du secteur d'étude vers le reste de la Région Île-de-France (hors secteur d'étude) sont importants. A l'échelle de la Seine-et-Marne, le pôle de Chessy constitue la principale destination des flux domicile-travail dans le secteur d'étude, suivi par Serris.</p> <p>La liaison entre Meaux et Esbly est également importante à l'échelle du secteur.</p> <p>Au sein du secteur d'étude, la part modale de l'automobile pour les déplacements domicile-travail est de 59,3%. Les transports collectifs assurent quant à eux 33% des déplacements liés au travail. La part modale de la voiture augmente à mesure que l'on s'éloigne du bi-pôle de Chessy – Val d'Europe.</p> <p>Les flux domicile-études entre communes de la zone d'étude (hors flux de déplacements internes aux communes) sont globalement faibles au sein de la zone d'étude pour un volume global d'environ 1 500 déplacements.</p> <p>Les flux internes aux communes sont quant à eux relativement importants sur la zone étudiée (volume global d'environ 8 200 déplacements).</p> <p>Au total, environ 6 270 déplacements domicile-études quotidiens sont dénombrés en lien avec le secteur d'étude (deux sens confondus),</p> <p>A l'instar des flux domicile-travail, la grande majorité des flux domicile-études est en lien avec la Région Île-de-France.</p> <p>A noter que sont également dénombrés un peu plus de 700 déplacements quotidiens en lien avec le bassin de Meaux (dont la très grande majorité à destination du secteur d'étude).</p>	
	Infrastructures aéroportuaires	Aucune infrastructure aéroportuaire n'est présente dans la zone d'étude	
Réseaux	La zone d'étude intercepte de nombreux réseaux (gaz naturel, électricité, eau potable, réseau de chaleur, télécommunication).	<p>Un relevé des réseaux présents dans la zone d'étude a été établi et les études techniques permettront de rétablir ou dévier les réseaux impactés.</p> <p>Les réseaux en présence présentent un enjeu faible.</p>	

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
Les risques technologiques		<p>Cinq installations classées ICPE sont localisées au sein de la zone d'étude.</p> <p>Seule la Coopérative agricole VALFRANCE dispose d'une zone de protection reportée sur le plan de zonage du PLU et qui intercepte le tracé envisagé du TCSP. Toutefois au regard de la nature du projet, la zone de protection autour du silo n'est pas une contrainte. Ainsi, le secteur d'étude n'est soumis à aucun risque technologique.</p> <p>A noter que le dépôt bus de Bailly-Romainvilliers est également aujourd'hui soumis à déclaration au titre des rubriques de la nomenclature relative aux ICPE en lien avec sa fonction d'atelier de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur, et en lien avec sa station-service.</p> <p>Enfin, plusieurs sites sont identifiés dans la base de données BASIAS, un seul dans la base de données BASOL, répertoriant les sites pollués et potentiellement pollués.</p> <p>Dans le cadre des investigations réalisées au stade de l'étude géotechnique, la grande majorité des analyses pollution (92%) menée dans la zone d'étude ont montrés que les matériaux de déblais peuvent être évacués en ISDI ou ISDI+ à l'exception de 4 échantillons pouvant nécessiter une évacuation en ISDND (au sud du tracé sur les communes de Jossigny et Montévrain et au nord sur Esbly entre l'Avenue Joffre et le canal latéral du Grand Morin).</p> <p>En effet l'évacuation des matériaux dans de tels centres peut engendrer d'importants surcoûts de terrassements.</p>	<p>Au regard du diagnostic établi, les risques technologiques et les sites et sols pollués constituent un enjeu faible pour le projet.</p>
Cadre de vie et santé humaine	Bruit	<p>Pour la période nocturne, aucun bâtiment n'est exposé à plus de 60 dB(A). En période diurne, les bâtiments situés en bordure du boulevard du Grand Fossé (RD344) et au Sud de l'avenue Hergé sur les communes de Serris et Chessy (Secteur Sud du projet) sont exposés à plus de 65 dB(A). Ces bâtiments sont donc situés en zone d'ambiance sonore modérée de nuit. Ces bâtiments étant à usage de bureau, ils n'ont pas de seuil réglementaire à respecter (pour ce type de bâtiment seuls ceux situés en zone d'ambiance sonore préexistante modérée doivent à terme respecter un seuil réglementaire dans le cas où le projet engendre une modification significative du bruit).</p> <p>Tous les autres bâtiments de la zone d'étude sont situés en zone d'ambiance préexistante modérée.</p> <p>À noter que sur la commune d'Esbly (secteur Nord du projet), seules les extrémités Ouest des bâtiments d'habitation situées à l'Est de l'avenue Charles de Gaulle sont exposées à plus de 65 dB(A) en période diurne. Ces façades étant majoritairement aveugles (sans ouverture), l'ensemble du secteur est considéré comme étant exposé à moins de 65 dB(A) le jour.</p>	<p>L'étude acoustique menée sur la zone d'étude a permis de définir les seuils réglementaires à respecter en fonction de l'ambiance sonore existante.</p> <p>Les seuils réglementaires à respecter en situation projet sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit en façade des bâtiments d'habitation situés le long des nouvelles voies créées pour le projet (entre la rue Blériot et la place de la Gare à Esbly - secteur Nord) ; Entre 60 et 65 dB(A) le jour et entre 55 et 60 dB(A) la nuit en façade des bâtiments d'habitation, de santé et d'enseignement situés à proximité des voies modifiées par le projet (uniquement si une augmentation significative du bruit est constatée) ; 65 dB(A) le jour en façade des bâtiments de l'hôtel de police situés à l'angle de l'avenue Hergé et de la rue du Grand Secours sur la commune de Chessy (uniquement si une augmentation significative du bruit est constatée). <p>Le bruit constitue un enjeu modéré.</p>
	Vibration	<p>Les vibrations actuelles sont limitées et liées aux déplacements sur la zone d'étude.</p>	<p>Les vibrations ne constituent pas un enjeu.</p>

THEMES		CONTEXTE	ENJEUX POUR L'ENVIRONNEMENT
	Qualité de l'air	<p>Le projet de transport en commun en site propre a pour objectif d'encourager le report sur les transports en commun et ainsi réduire l'usage de la voiture.</p> <p>Sur la base des éléments bibliographiques disponibles, la caractérisation de l'état de référence dans la bande d'étude du projet d'aménagement du TCSP EVE a permis de mettre en évidence :</p> <p>Un environnement caractérisé principalement par des espaces urbains et périurbains ;</p> <p>5 établissements recevant des populations vulnérables ;</p> <p>Aucune station permanente de mesure Airparif dans la bande d'étude mais deux stations situées à 9,8 km (Lognes) et à 28,2 km (Gonesse) de la bande d'étude. Les teneurs moyennes annuelles mesurées par ces stations respectent les normes de qualité de l'air pour l'ensemble des polluants.</p> <p>Par ailleurs, la campagne de mesures, réalisée en octobre 2017, afin de caractériser plus finement la qualité de l'air dans la zone du projet, a mis en évidence :</p> <p>Des teneurs en dioxyde d'azote respectant les normes de qualité de l'air, à l'exception des sites localisés en proximité routière, le long de l'axe du projet ;</p> <p>Des concentrations en benzène respectant les valeurs limites réglementaires de la qualité de l'air.</p>	<p>La qualité de l'air est plutôt satisfaisante hormis près des voies routières.</p> <p>Le projet de transport en commun en site propre a pour objectif d'encourager le report sur les transports en commun et ainsi réduire l'usage de la voiture.</p> <p>L'enjeu lié à la qualité de l'air est faible.</p>
	Pollution lumineuse	<p>Les sources lumineuses identifiées correspondent aux éclairages urbains des zones urbanisées de la zone d'étude (luminaires de voirie, enseignes commerciales, installations industrielles des environs, etc.).</p> <p>Les secteurs les plus exposés correspondent donc aux zones pavillonnaires communales présentes sur la zone d'étude.</p>	<p>L'enjeu est faible. Néanmoins, il faudra veiller à ne pas générer de nuisances lumineuses dans les zones aujourd'hui non ou peu urbanisées.</p>
	Déchets	<p>Sur la communauté d'agglomération Val d'Europe Agglomération, la collecte et le traitement des déchets ménagers sont assurés par le Syndicat mixte des ordures ménagères du Nord Seine-et-Marne.</p> <p>Sur la communauté d'agglomération de Marne et Gondoire, la gestion des déchets est assurée par le Syndicat mixte d'enlèvement et de traitement des résidus ménagers.</p>	<p>La réglementation en vigueur devra s'appliquer à la gestion des déchets.</p> <p>L'enjeu est faible.</p>

4. Impacts et présentation des mesures associées

4.1. Préambule

Comme tout projet d'aménagement, la réalisation du TCSP EVE est susceptible d'avoir des effets positifs, négatifs, directs ou indirects, temporaires ou permanents, à court, moyen et long terme sur l'environnement dans lequel il s'insère.

Ces modifications peuvent avoir des conséquences aussi bien sur le milieu naturel, humain et physique que sur la santé des populations concernées. Conformément à la législation, tous les thèmes abordés dans l'état initial (milieu physique, naturel, humain, cadre de vie et santé ainsi que patrimoine et paysage) sont donc analysés et les impacts prévisibles relevés.

Cette partie consiste tout particulièrement à déterminer la nature, l'intensité, l'étendue et la durée de tous les impacts que le projet peut potentiellement engendrer. Dans cette partie sont repris l'ensemble des thèmes de l'état initial.

Les points suivants de l'étude d'impacts sont notamment repris pour chaque partie :

- Impacts ;
- Mesures proposées ;
- Suivi des mesures.

Impacts du projet

Thème par thème en phase travaux, mais aussi en phase fonctionnelle (phase d'exploitation), les effets sur l'environnement du projet de TCSP EVE sont décrits qu'ils soient négatifs ou positifs, directs ou indirects, temporaires ou permanents, et qu'ils interviennent à plus ou moins long terme. Les effets temporaires sont majoritairement associés à la phase travaux, de même que les effets permanents sont généralement assimilables à la phase exploitation. Toutefois, dans certains cas spécifiques, les effets de la phase travaux peuvent perdurer dans le temps.

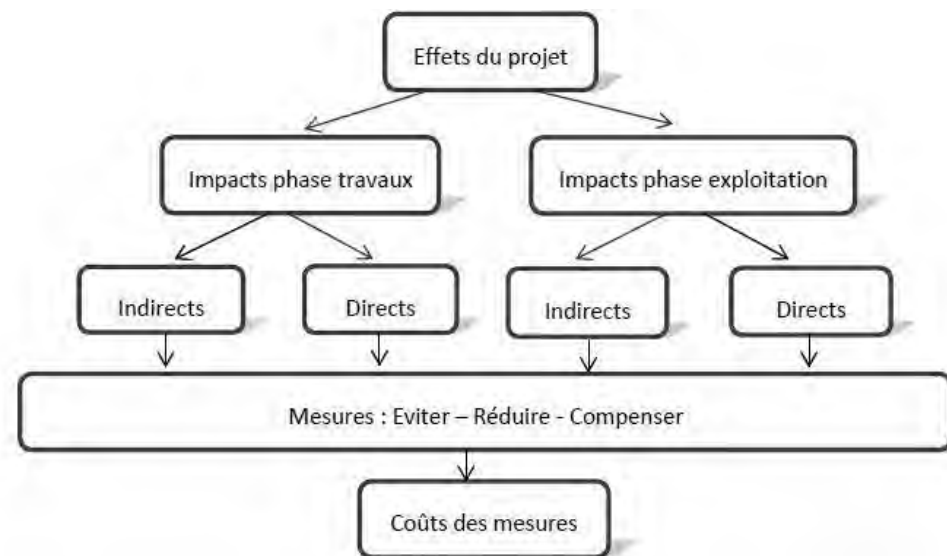


Figure 243 : Schéma de présentation des différents impacts d'un projet

Ci-après quelques définitions concernant les différents types d'impacts.

- **IMPACT** : Un impact est une caractéristique ou un élément du projet qui est susceptible d'affecter son environnement.
- **IMPACT POSITIF** : Un impact positif est lié à l'amélioration d'un élément de l'environnement. Au premier abord, l'impact positif du projet est son objectif intrinsèque. Toutefois, le projet peut engendrer d'autres impacts positifs sur différentes thématiques. L'impact positif n'engendre pas de définition de mesures correctives
- **IMPACT NEGATIF** : Un impact négatif est lié à la dégradation d'un élément de l'environnement. Les impacts négatifs doivent faire l'objet de mesures correctives.
- **IMPACT TEMPORAIRE** : Un impact temporaire peut être transitoire, momentané ou épisodique. Il peut intervenir en phase travaux mais également en phase exploitation. Ces impacts s'atténuent progressivement dans le temps jusqu'à disparaître.
- **IMPACT PERMANENT** : Un impact permanent est un impact durable, survenant en phase travaux ou en phase exploitation qui perdure après la mise en service.
- **IMPACT DIRECT** : Un impact direct est un impact attribuable au projet (travaux ou exploitation) et aux aménagements projetés sur une des composantes de l'environnement.
- **IMPACT INDIRECT** : Un impact indirect résulte d'une relation de cause à impact ayant à l'origine un impact direct. Il peut concerner des territoires plus ou moins éloignés du projet et apparaître dans un délai plus ou moins long.
- **IMPACT INDUIT** : Un impact induit n'est pas lié directement au projet. Il est la conséquence d'autres aménagements et/ou de modification induits par le projet (développement économique suite au projet d'infrastructure par exemple).
- **IMPACT RESIDUEL** : Un impact résiduel est un impact subsistant après l'application des mesures correctives mises en place.
- **IMPACT CUMULE** : La notion d'impact cumulé recouvre l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'impact direct ou indirect, permanent ou temporaire, issu d'un ou plusieurs projets avec le projet étudié et concernant la même entité (ressources, populations ou communautés humaines ou naturelles, écosystèmes, activités, etc.).

Concernant la notion de court, moyen et long terme, il peut difficilement être fait une généralisation au vu de la complexité et du nombre de cas que génère une étude d'impact.

Cette notion complexe et transverse, mêlant à la fois durée et apparition des effets, est souvent définie au cas par cas. De manière à traduire et se donner une représentation à valeur indicative de cette notion, les hypothèses suivantes peuvent être envisagées :

- **Court terme** : effets se manifestant lors des travaux et sur une courte période après la mise en service du projet (quelques mois). Dans le cas où ils se manifestent immédiatement après les travaux, ils résultent alors de l'inertie des phénomènes observés pendant les travaux et disparaissent rapidement. Les effets se manifestant dès la mise en service du projet sont également des effets de court terme (mise en place d'accès temporaires aux parcelles privées lors des déviements de réseaux) ;
- **Moyen terme** : effets se manifestant dans les premières années après la mise en service du projet ; ils résultent de phénomènes d'ajustements réciproques entre le projet et son environnement jusqu'à atteindre une situation d'équilibre ;

- Long terme : lorsque le projet est déjà en exploitation depuis plusieurs années et que son contexte environnemental a pu subir des évolutions significatives par exemples les impacts du projet sur le paysage, l'urbanisme ou la socio-économie se révéleront à plus long terme. Ainsi, l'intégration d'un projet dans le paysage s'améliore au fur et à mesure de la pousse de la végétation ou encore l'urbanisation évolue avec l'attractivité d'un transport en commun).

Mesures proposées

La conception du projet a été menée dans une démarche intégrant les enjeux environnementaux. Cette conception doit tout d'abord s'attacher à éviter les effets sur l'environnement, y compris au niveau des choix fondamentaux liés au projet (nature du projet, localisation, voire opportunité).

Une mesure corrective est liée à un impact négatif du projet sur l'environnement.

Lorsqu'aucune mesure d'évitement n'est envisageable, des mesures de réduction sont proposées.

Si malgré la mise en place de mesure de réduction, l'impact résiduel est jugé significatif : des mesures de compensation peuvent alors être proposées. C'est en ce sens et compte tenu de cet ordre qu'est désignée la séquence « **Éviter, Réduire, Compenser** ».

Mesures d'évitement

Les mesures de suppression ou d'évitement s'inscrivent dans la mise au point d'un projet avec la recherche du tracé ou des aménagements de moindre effet sur l'environnement.

Ces mesures sont donc généralement mises en œuvre ou intégrées dans la conception :

- Soit en raison du choix d'un parti d'aménagement qui permet d'éviter un effet jugé intolérable pour l'environnement ;
- Soit en raison de choix technologiques permettant de supprimer des effets à la source (utilisation d'engins ou de techniques de chantier particuliers, etc.).

Mesures de réduction

Les mesures de réduction sont mises en œuvre quand un effet négatif ou dommageable ne peut être supprimé totalement lors de la conception. Elles visent à atténuer les effets négatifs d'un projet sur le lieu et au moment où ils se développent.

Elles concernent par exemple :

- La conception technique du projet ;
- La phase chantier avec le calendrier de sa mise en œuvre et son déroulement ;
- L'exploitation et l'entretien des aménagements (mise au point de règles d'exploitation et de gestion spécifiques) ;
- Etc.

Mesures de compensation

Les mesures compensatoires apportent une contrepartie aux effets résiduels négatifs du projet qui n'ont pu être évités ou suffisamment réduits.

Suivi des mesures

Les mesures proposées dans le cadre du présent dossier feront l'objet d'un suivi afin de pouvoir vérifier les engagements pris et adapter les mesures pour en améliorer l'efficacité.

Certains suivis de mesures seront engagés dans le cadre des bilans environnementaux (intermédiaire et final) pour vérifier la bonne efficacité des mesures mises en œuvre. Ces suivis porteront potentiellement sur la ressource en eau, la qualité de l'air, le bruit, les insertions paysagères, ..., et l'efficacité des mesures de compensation.

D'autres mesures de suivis porteront sur une longue durée (parfois plusieurs années après la fin du chantier pour les thématiques comme l'air et l'acoustique) afin de s'assurer de leur bon fonctionnement et, à des fréquences régulières de visite.

4.2. Évaluation générale des impacts de la phase travaux et mesures d'insertion

4.2.1. Impacts en phase travaux

Malgré le caractère, souvent temporaire, des impacts d'un projet sur l'environnement et la santé humaine durant la phase travaux, ces impacts ne doivent pas être minimisés concernant les risques d'atteinte et de perturbations qu'ils sont susceptibles de générer.

Il apparaît de fait, indispensable d'évaluer au préalable les sources et travaux susceptibles de générer des impacts, afin de se prémunir, par la mise en œuvre de mesures adaptées, de tout risque de dégradation des milieux.

4.2.2. Mesures en phase travaux

Compte tenu notamment de l'évaluation récente de la réglementation environnementale, les dossiers de consultation des entreprises élaborés avant le début des travaux comporteront des exigences particulières en matière de protection de l'environnement durant la phase travaux.

Le maître d'ouvrage mettra en place un système basé sur le management environnemental, se traduisant par une organisation particulière vis-à-vis de la protection de l'environnement, avec en particulier :

- la mise en place de prescriptions particulières dans les cahiers des charges des entreprises ;
- l'établissement par les entreprises adjudicataires des travaux d'un Plan d'Assurance Environnement (PAE) dans lequel elles s'engagent sur les moyens à mettre en œuvre ;
- le contrôle et le suivi par le maître d'ouvrage et son maître d'œuvre du respect des prescriptions et moyens prévus au PAE.

4.2.3. Analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement et la sante en phase travaux et mesures associées avec modalités des mesures

L'analyse des impacts, regroupée par thématique environnementale, est réalisée pour chaque sous-thématique étudiée dans l'état initial.

Elle est présentée dans les pages ci-après sous la forme d'un tableau reprenant leurs caractéristiques (permanent / temporaire, direct / indirect) et les mesures prises pour les éviter, les réduire voire les compenser ainsi que les coûts associés.

Les impacts ont été hiérarchisés sur la même base que les enjeux, ainsi les niveaux d'impacts sont définis comme suit :

Positif : l'impact est qualifié de positif quand le projet offre l'opportunité d'améliorer la situation actuelle présentée dans l'état initial
Nul : l'impact est qualifié de nul lorsque le projet n'est pas susceptible de modifier l'enjeu environnemental ou lorsque l'enjeu environnemental n'est pas présent.
Faible : l'impact n'est pas bloquant mais nécessite une adaptation, soit technique, soit organisationnelle, afin de supprimer l'impact ou d'obtenir un effet résiduel négligeable à nul.
Modéré : l'impact est considéré comme modéré lorsque le projet n'est pas forcément remis en cause mais où des mesures spécifiques sont toutefois nécessaires pour permettre sa réalisation. Il peut également s'agir de la prise en compte de prescriptions techniques contraignantes liées à l'existence de réglementation locales.
Fort : l'impact est jugé fort, soit lorsque le projet peut être remis en cause (impact non évitable : exemple de risque d'effondrement de bâtis, d'inondation des ouvrages,...), soit lorsque le projet d'aménagement s'inscrit au sein de périmètres réglementaires interdisant ou contraignant en l'état la mise en œuvre des différents ouvrages envisagés.

Tableau 17 : Synthèse de l'analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement et la sante en phase travaux et mesures associées

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
Le climat	<i>Impacts en phase travaux</i>			
	Impact direct temporaire Les émissions de gaz à effet de serre générées lors de la phase de construction ont été estimés à environ 26 900 t éq CO ₂ . Restant d'ampleur limitée, les travaux ne sont pas susceptibles d'avoir une quelconque influence sur le climat.	Réduction Réduction des émissions au maximum par le respect des bonnes pratiques de chantier.	/	/
	<i>Impacts en phase exploitation</i>			
	Impact indirect permanent Le report modal permet d'éviter des véhicules particuliers vers le transport en commun permet d'éviter l'émission de 998 t éq CO ₂ par an l'année de mise en service et de 81 189 t éq CO ₂ , cumulées sur 50 ans après la mise en service.	Réduction Choix de matériaux peu émissifs en équivalents CO ₂ pour la construction des voies routières et le choix de l'enrobé.	/	/
Le relief	<i>Impacts en phase travaux</i>			
	Impact direct temporaire Le relief, au sens géographique du terme, n'est pas modifié, le tracé est calé au niveau du terrain naturel et des voies existantes.	/	/	/
	Impact direct temporaire Pour la construction et l'adaptation des ouvrages, des terrassements sont prévus, notamment en zone Nord, située en fond de vallée et au droit du site de maintenance et de remisage.	Evitement Calage du projet au niveau du terrain naturel Interventions menées avec l'accord préalable des propriétaires par le biais de conventions d'occupation temporaire de terrain. Réduction Choix des zones de stockage et emprises chantier conditionné par le critère de moindre impact visuel.	Modéré	/
	<i>Impact en phase exploitation</i>			
	Impact direct permanent La mise en œuvre du projet TCSP EVE n'est pas de nature à modifier de façon significative la topographie existante sauf ponctuellement sur Esbly (ouvrage et mur de soutènement).	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
La pédologie et l'occupation des sols	<u>Impacts en phase travaux</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>A ce stade des études, on note une augmentation de l'imperméabilisation : environ 100 000 m² de surface imperméabilisé complémentaire,</p> <p>Cependant, le projet de TCSP s'insère dans un environnement d'ores et déjà urbanisé sur une grande partie du tracé. Uniquement au niveau du secteur 4 « Esbly-Coupvray », le TCSP traversera des terres agricoles et notamment le champ dit des « Vignes Rouges ». Les équipements nécessaires à l'exploitation du TCSP EVE (remisage et maintenance notamment – SMR) sont implantés dans le prolongement du dépôt bus existant de Bailly-Romainvilliers, sur des sols fortement remaniés.</p>	<p>Evitement</p> <p>Projet calé en grande partie au niveau de voirie existante pour limiter les prélèvements de surfaces.</p> <p>Dépôts temporaires en dehors des zones favorables à la préservation du cadre de vie des riverains et des zones inondables.</p> <p>Réduction</p> <p>Mesures éventuelles prises et mises en place en phase travaux dans le cadre de l'étude géotechnique G2 à venir dans les phases ultérieures du projet.</p>	Modéré	L'enquête parcellaire menée ultérieurement définira, avec précision, les parcelles à acquérir ainsi que leur coût (indemnisation).
	<u>Impacts en phase exploitation</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>La mise en œuvre du projet n'est pas de nature à modifier la pédologie/occupation des sols en phase exploitation, les effets permanents sont pris en compte dans la phase travaux.</p>	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
Le sous-sol	<u>Impacts en phase travaux</u>			
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Le projet va générer des mouvements de terre.</p> <p>La phase travaux engendre un risque de pollution de fuite accidentelle par les engins de chantier au niveau des aires de chantier ainsi qu'un risque de pollution au niveau des aires de stockage de matériaux potentiellement polluants. Il y a donc un risque de pollution des sols et donc de la ressource en eau notamment par l'utilisation de remblais.</p> <p>Des déchets seront générés pendant les travaux (déblais de terrassement, produits de démolition de voiries, rejets ou émissions liquides...). Une mauvaise gestion de ces derniers peut entraîner une contamination du sol se répercutant dans les eaux souterraines et superficielles ainsi que les nuisances olfactives et visuelles.</p>	<p>Évitement</p> <p>Afin de prévenir les risques de pollution des sols, des dispositions particulières sont mises en œuvre et seront au sein du Plan de Respect de l'Environnement établi par la future entreprise Titulaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - installations nécessaires à la réalisation de travaux sur des sites aménagés et étanches/recueillant les eaux ; - entretien régulier des véhicules de chantier ; - choix d'un liant à faible émission de poussières ; - interdiction de circuler sur une surface venant d'être recouverte de chaux ; - limitation de la vitesse des engins ; - équipement spécifique des engins à l'aide de jupes pour limiter l'envol des poussières ; - réduction au minimum de l'intervalle de temps entre l'épandage et le malaxage, notamment en limitant les longueurs des zones traitées ; - filet géotextile en protection d'envol de poussières et de la chaux sur les zones de dépotage et aux abords des secteurs sensibles. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'un Plan d'Organisation et d'Intervention ; - Mise en place de kits anti-pollution dans les véhicules de chantier ; - Recherche systématique de l'équilibre remblai/déblai pour minimiser les mouvements de matériaux ; - Minimisation du nombre de dépôts proches du tracé. 	Modéré	<p>Les impacts résiduels de la phase travaux sur le sous-sol sont modérés, mais seront connus et déterminés de manière plus précise au fil des études supplémentaires qui seront menées, et qui permettront d'adapter les mesures de réduction intégrées au projet.</p> <p>Une étude géotechnique G2 sera menée dans les phases ultérieures du projet.</p>
	<u>Impacts en phase exploitation</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>La mise en œuvre du projet n'est pas de nature à modifier de façon significative la géologie ou la pédologie.</p>	/	/	/
Les risques géologiques	<u>Impacts en phase travaux</u>			
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Séisme</p> <p>Pas d'impact sur le risque sismique car zone de sismicité très faible.</p>	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire	
	Impact direct permanent Aléa retrait/gonflement des argiles Le projet s'insère en partie dans une zone d'aléa retrait/gonflement des argiles faible où la mise en œuvre du projet n'est pas de nature à engendrer une aggravation notable de ce risque. La sensibilité des constructions située dans les zones où l'aléa retrait/gonflement est moyen à fort reste faible puisque les constructions sont superficielles.	Évitement - Prise en compte du Plan de Prévention des Risques Naturels dans les communes concernées ; - Évitement des fondations sur semelle pour s'affranchir de la zone où le sol est sensible à l'évaporation ; - Structures des différents ouvrages à créer ou à modifier devront être suffisamment rigides.	Faible	/	
	Impact direct permanent Affaissement/effondrement de cavités souterraines L'impact du projet sur le risque d'affaissement/effondrement des cavités souterraines est modéré.	Réduction - Les principes généraux de construction et d'adaptation des ouvrages pour les terrassements et la voirie définis dans le cadre de la mission G1 et seront précisés dans les études menées ultérieurement ; - Des essais en laboratoire permettront de déterminer la plasticité et le potentiel de retrait-gonflement des matériaux de l'arasement de terrassement ; - Adaptation des méthodologies constructives.	Faible	/	
	<i>Impacts en phase exploitation</i>				
	Impact direct permanent Séisme La nature du projet n'est pas susceptible d'aggraver le risque sismique et ses conséquences éventuelles.		/	/	/
Impact direct permanent Mouvements de terrain (aléa retrait/gonflement des argiles et cavités souterraines) Dans la zone d'aléa retrait/gonflement des argiles moyen, il conviendra d'éviter les plantations de grands arbres susceptibles de provoquer des désordres sur la voirie.	Évitement Aucune mesure d'évitement supplémentaire n'est nécessaire puisque les mesures seront directement intégrées dans la phase de conception du projet. Réduction Pour faire face à la survenue d'un événement causant un risque pour les populations, le Plan Communal de Sauvegarde, un Plan particulier de mise en sûreté et le dispositif ORSEC pourront être mis en place.		/	/	
Il convient de noter que le projet TCSP EVE est soumis à déclaration ou autorisation au titre de la loi sur l'eau (articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement et ses décrets d'application n°93.742 et 93.743). L'ensemble des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) liés aux eaux souterraines, superficielles et au milieu aquatique fera l'objet d'une procédure spécifique, au titre de la loi sur l'eau menée dans le cadre des études ultérieures.					

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
Documents de planification de la ressource en eau	Compatibilité avec le SDAGE Seine-Normandie	Intégrés à la conception du projet – le projet sera rendu compatible avec les documents de planification en phase travaux et en phase exploitation.	/	/
	Compatibilité avec le SAGE « Petit et Grand Morin »		/	/
Eaux souterraines	<i>Impacts quantitatifs en phase travaux</i>			
	Impact direct permanent L'impact du projet sur les eaux souterraines est relativement faible, à nuancer et à minimiser car sur la majorité du tracé, la plateforme s'insère sur une voirie déjà existante et les travaux sont peu importants : élargissement sur place, peu d'affouillements et en faible profondeur. Cependant, une attention particulière devra être accordée à la présence de la nappe dans la conception des ouvrages des études ultérieures approfondies. A ce stade, il n'est pas envisager de pompage ou de drainage de l'eau souterraine mais des pompages de fond de fouille pourront toutefois s'avérer nécessaires. Ce point sera également affiné dans les études ultérieures.	Réduction Afin de déterminer les niveaux de nappe, une campagne de reconnaissances sera établie et dans le cas où le niveau d'une nappe viendrait intercepter les ouvrages à créer ou à renforcer, les études détaillées de conception pourraient faire évoluer les méthodologies constructives.	/	/
	<i>Impacts qualitatifs en phase travaux</i>			
	Impact direct temporaire Les risques de pollution des nappes peuvent survenir par infiltration d'eaux superficielles polluées par les activités de chantier ou dans le cas de percolation dans un sol meuble (terrains sableux). Les polluants susceptibles d'atteindre les eaux souterraines sont identiques à ceux pouvant atteindre les eaux superficielles. Le tracé d'intercepte aucun périmètre de protection de captage.	Les mesures sont identiques à celles des eaux superficielles.	/	/
	<i>Impacts quantitatifs en phase exploitation</i>			
Impact direct permanent Le fonctionnement du TCSP n'occasionnera aucun rejet susceptible de polluer les eaux souterraines en direction du sol et du sous-sol et ces eaux seront pour la majeure partie reprise par un réseau d'eaux pluviales.	Aucune mesure particulière n'est mise en place en plus de celles concernant les eaux superficielles.	/	/	

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<u>Impacts qualitatifs en phase exploitation</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les eaux de ruissellement de la chaussée chargée en éléments polluants divers, peuvent être, par le biais de la pollution des eaux superficielle et/ou par infiltration, à l'origine d'une contamination des eaux souterraines.</p> <p>La réalisation du projet n'engendre pas de déblais ou de remblais majeurs sur la majorité du tracé susceptible de provoquer une surcharge du sol et donc de comprimer les nappes souterraines en présence.</p>	Aucune mesure particulière n'est mise en place en plus de celles concernant les eaux superficielles.	/	/
	<u>Impacts quantitatifs en phase travaux</u>			
Eaux superficielles	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Le tracé envisagé du TCSP traverse le canal de Meaux à Chalifert au niveau de la commune d'Esbyly, franchit le ru de Coupvray à Esbyly, un lac artificiel « Marina Disney » à Chessy et le ru des Gassets à Jossigny.</p> <p>Cela nécessite l'adaptation ou la création d'ouvrages d'art.</p> <p>Aucun pompage ni aucun rejet n'est prévu dans les eaux superficielles. Ce point sera affiné dans le cadre des études ultérieures et intégré au dossier loi sur l'eau.</p> <p>L'organisation d'un chantier peut tout de même modifier les conditions d'écoulement des eaux pluviales, du fait du compactage, du remblaiement ou de l'imperméabilisation, même temporaire, des sols. Ceci peut conduire à la création de zones de stagnation d'eau et la diffusion d'eau dans les milieux environnants.</p> <p>Le tracé du TCSP franchit également l'aqueduc de la Dhuis au niveau de la RD5d au nord de la RD934 à Coupvray, faisant l'objet d'une zone de protection, les travaux de part et d'autre de l'aqueduc sont soumis pour avis conforme à la SAGEP (Société Anonyme de Gestion des Eaux de Paris).</p> <p>Le projet intègre les protections sanitaires liés aux aqueducs en vertu de l'article L.20 du code de la santé publique.</p>	<p>Évitement</p> <p>Les eaux de ruissellement des emprises chantier seront redirigées vers des bassins étanches, équipés en sortie d'une vanne de coupure qui permet d'isoler une pollution accidentelle</p>	Modéré	Les mesures compensatoires seront précisées dans le cadre du dossier loi sur l'eau produit dans les phases ultérieures du projet.

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p><i>Impacts qualitatifs en phase travaux</i></p> <p>Impact direct temporaire La présence d'un chantier à proximité d'un cours d'eau constitue un risque de pollution du milieu aquatique par ruissellement des eaux superficielles ou par rejet dans le réseau d'eaux pluviales existant. Les terrassements peuvent entraîner un apport plus ou moins conséquent de particules fines dans le milieu récepteur aquatique (matières en suspension).</p>	<p>Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Collecte des eaux de ruissellement issues des terrassements et des zones de travaux réalisés ou situés en dehors des zones imperméabilisées existantes ; - Stationnement des engins fixes et ravitaillement en carburant sur des aires imperméabilisées, à distance des zones de ruissellement, permettant une intervention rapide en cas de déversements accidentels d'hydrocarbures ; - Stockage du matériel et des produits potentiellement polluants sur des aires spécifiques imperméables en rétention, à l'écart des zones de ruissellement et des points d'eau ; - Récupération des huiles de vidange et liquides polluants des engins dans des réservoirs étanches, stockés sur des aires imperméabilisées, en rétention, et évacués par un professionnel. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Application des modalités des plans de secours établis en liaison avec le Services Départemental d'Incendie et de Secours ; - Kit de dépollution placé dans les véhicules de chantier ; - Mise en place de barrages flottants en cas de pollution significative, obturation du réseau pour éviter la propagation d'une éventuelle pollution accidentelle. 	<p>Modéré</p>	<p>Les mesures compensatoires seront précisées dans le cadre du dossier loi sur l'eau produit dans les phases ultérieures du projet.</p>

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p><u>Impact quantitatifs en phase exploitation</u></p> <p>Impact direct temporaire</p> <p>En phase exploitation il n’y a pas de rejet direct dans les cours d’eau.</p> <p>Le projet engendre une augmentation des surfaces imperméabilisées et donc des quantités d’eaux qui ruissellent, principalement par l’élargissement et la création de la plateforme de bus, ainsi que de cheminements piétons et cyclables.</p> <p>L’imperméabilisation de nouvelles surfaces induit une augmentation du rejet des eaux pluviales dans les réseaux d’assainissement existants.</p> <p>Le projet induit environ 100 000 m² d’imperméabilisation supplémentaire.</p> <p>Les eaux pluviales issues de la plateforme du TCSP EVE et des voiries neuves seront collectées via des avaloirs, grilles et collecteurs ou bassins de rétention installés le long de la plateforme et/ou de la voirie neuve.</p> <p>Le projet recherchera dans les phases d’études détaillées la mise en place de systèmes alternatifs de gestion des eaux pluviales.</p> <p>Dans le cas des voiries requalifiées, les principes d’assainissement ne sont pas modifiés, les avaloirs et grilles seront déplacés ou mis à niveau.</p> <p>Sur le secteur « Esbly – Coupvray » où le projet s’insère en dehors de voiries existantes, des solutions sont prévues pour limiter le débit de fuite dans le réseau d’assainissement existant : des noues sont prévues de part et d’autre au niveau du champ des « Vignes Rouges » ainsi que des bassins de rétention.</p> <p>Au niveau du secteur où la plateforme du TCSP longe la voie ferroviaire, les remblais de la plateforme SNCF existante et celle de la plateforme projetée du TCSP, des cunettes à certains endroits peuvent être créées.</p> <p>Au niveau du SMR, un rejet au réseau se fera au niveau du point de rejet qui sera redimensionné en conséquence ou alors un nouveau point de rejet sera créé, également dimensionné en conséquence.</p> <p>A noter que les eaux pluviales seront gérées conformément aux règlements locaux et en forte coordination avec les aménageurs des projets urbains et différentes solutions de gestions alternatives seront étudiées dans la phase Avant-Projet.</p>	<p>Compensation</p> <p>Un système de gestion des eaux pluviales est mis en place, le projet n’aura pas d’incidence sur les eaux superficielles.</p>	<p>Modéré</p>	<p>Les mesures compensatoires seront précisées dans le cadre du dossier loi sur l’eau produit dans les phases ultérieures du projet.</p>

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<i>Impacts qualitatifs en phase exploitation</i>			
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Pollution chronique Les eaux pluviales en ruisselant sur la plateforme du TCSP mobilisent une partie des dépôts et résidus présents sur la plateforme routière : dépôts de matériaux liés aux échappements des véhicules, résidus issus de l'usure de pneumatiques, résidus métalliques issus de la corrosion des véhicules...</p> <p>Au niveau du SMR, les installations vont générer des eaux usées.</p> <p>Pollution saisonnière La plateforme nécessitera forcément des périodes d'entretien afin de maintenir la sécurité et le fonctionnement du site propre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un entretien hivernal dont l'impact sur l'environnement dépendra de la quantité et de la nature des sels épandus ; - Un entretien des accotements ; - Sur le secteur du SMR, un traitement phytosanitaire pourrait être nécessaire. L'entretien mécanique sera évidemment privilégié au possible. <p>Pollution accidentelle Il existe un risque de pollution accidentelle, notamment par déversement d'hydrocarbures sur la plateforme du futur site propre.</p>	<p>Réduction</p> <p>Pollution saisonnière - Respect des recommandations du SETRA pour les opérations de salage et d'entretien hivernal ; - Traitement des espaces verts et des alignements d'arbres par des opérations mécaniques en évitant toute utilisation de substances phytosanitaires.</p> <p>Pollution accidentelle - Fermeture des vannes des bassins de rétention de manière à confirmer la pollution et éviter sa propagation dans les réseaux ; - Éviter la contamination des eaux superficielles par blocage et obturation des réseaux ; - Récupération avant infiltration de tout ce qui n'est pas encore déversé ; - Excavation des terres polluées au droit de la surface d'infiltration par la mise en œuvre de matériel banal de terrassement, ventilation des tranchées, et réalisation au sol d'aires étanches sur lesquelles les terres souillées seront provisoirement déposées, puis acheminées ultérieurement vers un centre de traitement spécialisé.</p>	Faible	/
	<i>Impacts en phase travaux</i>			
Les risques d'inondation	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Risque inondation par débordement du réseau d'assainissement La modification temporaire des écoulements peut augmenter le risque d'inondation localisé par saturation du réseau d'assainissement.</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un assainissement provisoire de chantier avec des ouvrages de collecte (fossés ou bassins) ; - Mise en place d'un dispositif de collecte et de rétention des eaux pluviales. 	/	/
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Risque inondation par débordement direct d'un cours d'eau En phase travaux, le tracé du projet ainsi que les installations de chantier ne seront pas situés en zone inondable. Aucun remblai ne sera réalisé en zone inondable.</p>	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Risque inondation par remontée de nappes</p> <p>En présence de nappes sub-affleurantes, les effets du chantier sont qualitatifs et liés à un risque de pollution et d'entraînement de particules polluantes.</p> <p>En cas d'occurrence du phénomène, le chantier peut également influencer sur la gravité des dommages aux personnes et aux biens puisqu'il entraîne une imperméabilisation de surface supplémentaire et diminue la possibilité d'infiltration des eaux dans les sols non artificialisés.</p> <p>La contrainte a été intégrée dans la conception du projet en amont.</p>	<p>Suivi</p> <p>- Mise en place d'un réseau de surveillance des eaux souterraines qui permettra d'assurer le contrôle du niveau des nappes en continu, ils permettront de qualifier précisément ce risque, et de disposer du niveau maximal de la nappe d'eau souterraine.</p>	/	/
	<i>Impacts en phase exploitation</i>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Risque inondation par débordement direct d'un cours d'eau</p> <p>Le projet n'est pas situé en zone inondable.</p>	/	/	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Risque inondation par remontée de nappes</p> <p>Des zones d'affleurement (aléa très élevé) sont identifiées au nord de la zone d'étude en fond de vallée, sur les communes d'Esbly, de Coupvray et de Montry, et ponctuellement sur les communes de Chessy et Serris (zone de plateau).</p> <p>La mise en place du dispositif de collecte et de rétention des eaux pluviales permettra de s'assurer que le projet et les imperméabilisations réalisées seront sans conséquence sur le niveau de risque et les conséquences potentielles.</p>	L'ensemble des mesures pour protéger les aménagements vis-à-vis des risques d'inondation et prévenir les désordres induits par ces risques a été identifié dans la phase de conception du projet et sera précisé dans les études ultérieures.	/	/
	L'analyse développée des impacts et mesures en phase travaux/exploitation sur les milieux naturels, la faune et la flore, concerne uniquement les emprises opérationnelles du projet de TCSP EVE.			
	<i>Impacts en phase travaux</i>			
Milieux naturels, faune et flore	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Périmètres de protection et d'inventaire naturels</p> <p>Considérant la nature des travaux, essentiellement implantations de stations et requalifications de voiries, constructions ponctuelles (SMR), et leur localisation, les travaux n'auront pas d'impact sur ces sites.</p>	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Continuités écologiques</p> <p>Les travaux vont entraîner une augmentation de la rupture écologique sur certains secteurs où les continuités écologiques sont peu fonctionnelles et déjà fortement dégradées par les infrastructures de transport.</p>	/	/	/
	<p>Impact direct, indirect, permanent et temporaire</p> <p>Ces impacts concernent la destruction d'habitats d'espèces, destruction d'individus, l'altération biochimique des milieux, la perturbation et la dégradation des continuités écologiques.</p>	<p>Évitement</p> <p>Balisage des zones à enjeux modérés et assez forts en limite des emprises opérationnelles.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Positionnement adapté des emprises chantiers - Adaptation de la période des travaux dans les milieux naturels - Lutte contre les pollutions accidentelles - Gestion des espèces exotiques envahissantes - Mesure de protection des chiroptères - Protection des arbres existants - Reconstitution de milieux naturels et d'alignements d'arbres - Accompagnement de la maîtrise d'œuvre par un écologue 	<p>Faible</p> <p>Habitats d'espèces des oiseux des cortèges anthropiques et boisés</p> <p>Habitats de chasse des chiroptères</p>	<p>Compensation écologique nécessaire en lien avec la destruction d'habitat</p> <p>Dossier CNPN</p>
<i>Impacts en phase exploitation</i>				
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Périmètres de protection et d'inventaire naturels</p> <p>Considérant la nature du projet, essentiellement implantations de stations et requalifications de voiries, constructions ponctuelles (SMR), et leur localisation, le projet en phase exploitation n'auront pas d'impact sur ces sites.</p>	/	/	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Continuités écologiques</p> <p>Dans certains secteurs, le TCSP s'insère sur des emprises actuellement naturelles et va donc augmenter la taille de la rupture de la continuité écologique existante.</p>	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct et permanent</p> <p>Ces impacts concernent la destruction d'habitats d'espèces, destruction d'individus, l'altération biochimique des milieux, la perturbation et la dégradation des continuités écologiques.</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de dispositifs de transparence écologique - Gestion écologique des habitats dans les emprises opérationnelles - Limitation des nuisances lumineuses pour les chiroptères 	Faible	<p>Compensation écologique nécessaire en lien avec la destruction d'habitat</p> <p>Dossier CNPN</p>
Les espaces agricoles et forestiers	<u>Impacts en phase travaux</u>			
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Le tracé s'inscrit majoritairement sur des voiries ou le long de voiries existantes. Sur le secteur « Esbly-Coupvray », le TCSP EVE s'insère en dehors des voiries existantes. Le TCSP EVE traversera notamment des terres agricoles, dont le champ dit des « Vignes Rouges » à Coupvray. La réalisation du TCSP va entraîner la substitution d'environ 3,6 ha de superficie agricole. Sur les surfaces substituées à l'activité agricole, seulement 0,6 ha sont réellement implantés en zone agricole identifiée comme telle (zone A) dans le zonage du PLUi de Val d'Europe (commune de Coupvray), qui représente 0,48% des terres vouées à l'activité agricole sur la commune de Coupvray.</p> <p>Il existe également un faible risque de pollution accidentelle qui se déverserait au niveau des parcelles agricoles limitrophes.</p> <p>Le projet n'impacte par ailleurs aucun espace forestier.</p>	<p>Évitement</p> <p>Implantation du projet le long de voiries existantes limitant le prélèvement de terres agricoles</p> <p>Réduction</p> <p>Les mesures pour gérer une pollution accidentelle sont identiques à celles prévues en cas de pollution des sols.</p>	Faible	/
	<u>Impacts en phase exploitation</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les exploitations impactées par la réalisation du projet connaîtront une réduction de leur superficie totale par une consommation nette d'espace.</p> <p>L'enquête parcellaire menée ultérieurement permettra de définir précisément l'impact foncier et déterminera les compensations financières à mettre en place.</p>	<p>Réduction</p> <p>Les exploitants agricoles et concernés par le projet de TCSP seront indemnisés conformément à la législation en vigueur.</p>	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
Paysage, patrimoine et loisirs	<u>Impacts en phase travaux</u>			
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Comme tout chantier d'infrastructures, les travaux vont entrainer une gêne visuelle par la présence d'engins, de bases vie ou de zones de stockages des terres et des matériaux qui altèrent les conditions de perception par les riverains.</p> <p>Les opérations de terrassement et d'élargissement de chaussées entraineront une modification des éléments paysagers.</p> <p>De nombreux abattages d'alignements d'arbres sont nécessaires afin de libérer les emprises nécessaires aux travaux. L'ensemble des arbres a fait l'objet d'un diagnostic afin de déterminer les actions à mener.</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informations et communication auprès des riverains régulièrement sur l'avancement des travaux afin d'identifier les nuisances potentielles et les modifications de perception des espaces ; - Organisation des travaux afin de limiter au maximum la gêne visuelle potentiellement occasionnée ; - Les zones de travaux seront balisées et maintenues en bon état constant de propreté ; - Les routes empruntées par les camions seront nettoyées en cas de salissures. 	Modéré	/
	<u>Impacts en phase exploitation</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Le TCSP EVE joue un rôle d'articulation entre des secteurs contrastés tant du point de vue de la forme urbaine que de la trame paysagère associée.</p> <p>L'accompagnement paysager a pour objectif de conférer une unité paysagère à la ligne, tout en s'appuyant sur le patrimoine végétal existant et les différentes ambiances végétales existantes.</p> <p>Le projet paysager permet d'accompagner la ligne du TCSP à la ville et au milieu urbain où les espaces végétalisés symbolisent une qualité de vie très recherchée.</p> <p>La trame verte qui accompagne le linéaire du TCSP structure et hiérarchise les espaces à l'intérieur même des communes en permettant de conférer une identité propre à certains quartiers au sein des villes.</p> <p>Le choix de la palette végétale s'est basé sur l'évolution au cours du temps, organisme vivant et qui évolue au fil des saisons et qui joue sur les différentes typologies qui s'accordent avec la grandeur des végétaux. Il s'agira de choisir des espèces adaptées aux conditions pédoclimatiques des lieux et demandant un entretien limité.</p>	<p>Le projet de TCSP EVE tient compte des caractéristiques et de la diversité de l'enchaînement paysager afin de proposer une insertion douce de l'infrastructure, dans un contexte urbain changeant.</p>	Faible	<p><i>Compensation</i></p> <p>Aménagements paysagers intégrés à la conception du projet</p>
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Dans le cadre du projet de TCSP EVE, 750 arbres d'alignement devront être abattus et à minima 750 seront replantés.</p>	<p>Les phases d'études ultérieures viseront à minimiser l'impact du projet de TCSP EVE sur les arbres, en particulier sur les arbres d'alignement.</p>	Fort	<p><i>Compensation</i></p> <p>Le bilan des arbres après projet sera a minima nul, voir positif le cas échéant si un nombre supérieur d'arbres venait finalement à être replanté.</p>

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
Patrimoine culturel	<i>Impacts en phase travaux</i>			
	Impact direct temporaire Patrimoine culturel La nature des travaux n'est pas susceptible d'altérer directement les éléments culturels et paysagers.	/	/	/
	Impact direct temporaire Archéologie Aucun site archéologique n'a été recensé. Conformément à l'application des principes de l'archéologie préventive définie aux articles R.523-1 et suivants du code du patrimoine, le projet fera l'objet d'une consultation du Service Régional de l'Archéologie (SRA) de la DRAC.	La saisine du Service Régional d'Archéologie permettra de prescrire si besoin des diagnostics puis des fouilles archéologiques conformément au Code du Patrimoine. Toute découverte fortuite à caractère archéologique fera l'objet d'une déclaration immédiate après du SRA.	/	/
	<i>Impacts en phase exploitation</i>			
	Impact direct permanent Le projet n'est pas susceptible d'altérer directement ou indirectement le patrimoine archéologique et culturel.	/	/	/
Le tourisme et les loisirs	<i>Impacts en phase travaux</i>			
	Impact direct temporaire Le principal impact sera les nuisances possibles du chantier sur les conditions de circulation et l'accès aux équipements de tourisme et de loisirs.	Les mesures sont identiques à celles mises en œuvre pour limiter l'impact du projet sur la population.	/	/
	<i>Impacts en phase exploitation</i>			
	Impact direct permanent Le projet complète l'offre de transports et améliore l'accessibilité aux équipements de tourisme et de loisirs.	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
La population	<i>Impacts en phase travaux</i>			
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Socio-économie</p> <p>La phase de réalisation du TCSP EVE ne va pas avoir d'impact sur l'évolution de la population mais va pouvoir affecter la fonction sociale actuelle de certains espaces publics. L'impact est faible dans la mesure où les lieux publics favorables à une vie sociale en plein air sont limités sur le tracé.</p> <p>Les travaux interviennent majoritairement sur la chaussée et restent superficiels compte tenu du fait que l'essentiel des travaux de chaussée exécuté sur ces séquences est mené dans le cadre de projets connexes.</p> <p>Les impacts négatifs sur l'emploi et la dynamique économique lors de la phase travaux sont essentiellement liés aux difficultés d'accessibilité, ainsi qu'aux perturbations et gênes que le chantier entraîne.</p> <p>Toutefois, des remontées positives d'un point de vue économique sont à attendre, sur l'emploi dans les domaines de la construction et des équipements</p>	<p>Évitement</p> <p>Les perturbations des lieux publics sont inhérentes aux travaux et ne peuvent de ce fait être évitées.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les travaux seront effectués sur une mince bande autour du tracé pour limiter l'impact sur la composante sociale ; - les équipements nécessaires à l'exploitation du TCSP EVE (remisage et maintenance notamment – SMR) seront implantés dans le prolongement du dépôt bus existant de Bailly-Romainvilliers, ce qui permet de limiter l'impact du projet sur l'activité économique ; - La population et les riverains qui subiront des incidences des travaux seront informés de leur déroulement et de leur évolution au sein des quartiers traversés ; - Mise en place de trottoirs et de passerelles provisoires pour permettre l'accès aux logements et aux commodités quotidiennes ; - Organisation des travaux de telle sorte à maintenir en permanence l'accès aux commerces et aux équipements ; - A la fin des travaux, restitution et remise en état des emprises. 	/	/
	<p>Impact direct temporaire, permanent</p> <p>L'habitat</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nuisances potentielles en phase travaux pour les habitants des rues situées à proximité du pôle de la gare d'Esblly et du quartier des Champs Forts à Esblly ; - Impact permanent sur certaines parcelles privées. 	<p>Évitement</p> <p>Insertion préférentielle de la plateforme et des stations préférentiellement sur le domaine public et privé non bâti pour limiter les acquisitions de parcelles et limiter la destruction de constructions</p> <p>Réduction</p> <p>Interventions menées avec l'accord préalable des propriétaires notamment par le biais de conventions d'occupation temporaire de terrain.</p>	/	Le maître d'ouvrage devra maîtriser le foncier et devra porter une enquête parcellaire pour déterminer avec précision quelles seront les parcelles à acquérir ou à exproprier.

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Les équipements et les services</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les travaux envisagés seront à l'origine d'impact sur les activités des équipements du territoire : restriction des conditions de circulation, réduction des places de stationnement et émissions de bruit, vibrations et poussières ; - Difficultés d'accès aux équipements situés le long du tracé : établissements scolaires, lieux culturels, centres commerciaux, etc. ; - Le chantier génèrera des nuisances acoustiques et pourra diminuer la visibilité de certains commerces et équipements. 	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Phasage adapté et maintien de l'accès aux activités commerciales et équipements durant toute la durée du chantier ; - Forte communication ; - Attention particulière à la desserte des différents équipements en concertation avec les collectivités locales et gestionnaires de voirie ; - Les établissements concernés seront informés du déroulement des travaux et de leur évolution ; - Mise en place d'une signalisation temporaire adaptée pour garantir l'information des usagers et de la clientèle des commerces. 	Faible	/
	<u>Impacts en phase exploitation</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Socio-économie</p> <p>Le projet rayonne sur des territoires qui sont en plein développement et relie le bassin de vie de Meaux à celui de Marne-la-Vallée. Il dessert les actuelles et futures polarités du territoire.</p> <p>L'arrivée du TCSP EVE favorise d'autant plus le développement démographique des zones desservies et entraîne des possibilités de changements des habitudes de déplacements des populations, et un effet sur la vie sociale des populations concernées.</p> <p>Le bilan socio-économique établi pour le projet de TCSP EVE indique une fréquentation du TCSP et des autres lignes de bus utilisant également le site propre sur une partie de leur trajet estimé à 3 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin à l'horizon de mise en service du TCSP EVE.</p> <p>L'attractivité du territoire est renforcée par l'arrivée du TCSP EVE en parallèle des différents aménagements urbains prévus, incitant les entreprises à s'y installer. Il permet également la création d'emplois par le recrutement de conducteurs et de personnels de maintenance.</p>	/	/	/
	<p>Impact direct</p> <p>Habitat</p> <p>Le projet n'est pas susceptible d'avoir des impacts sur l'habitat en phase exploitation.</p>	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les équipements et les services</p> <ul style="list-style-type: none"> - La proximité d'une station du nouveau TCSP EVE avec les équipements, les commerces et les services contribue à renforcer leur attractivité et leur fréquentation ; - Le futur TCSP permet de desservir plusieurs équipements majeurs du territoire : centre hospitalier de Marne-la-Vallée à Jossigny, centre commercial de Val d'Europe, future université de Montévrain, futur centre évènement de Chessy et les parcs Disneyland Paris. Il accompagne également les futurs projets de densification du secteur ; - La présence d'équipements sensibles a été prise en compte dans les modélisations air et acoustique. 	<p>Aucune mesure ne nécessite d'être mise en place en phase exploitation en l'absence d'impact négatif. Les impacts positifs s'amplifieront au fur et à mesure des implantations le long du tracé, à moyen et à long terme.</p>	/	/
Les outils de planifications urbaine	Schéma Directeur Régional d'Île-de-France (SDRIF)	<p>Le projet est compatible avec le SDRIF.</p> <p>Le SDRIF identifie Val d'Europe comme l'un pôles structurants de l'agglomération de Marne-la-Vallée participant à la redynamisation de l'Est francilien. Le développement se fait en priorité à proximité des gares et les aménagements devront favoriser une densité plus importante le long du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe.</p> <p>Le projet répond également à un certain nombre d'orientations du SDRIF.</p>	/	/
	SCoT Marne Brosse et Gondoire	<p>Le projet du TCSP s'inscrit dans les orientations du SCoT Marne Brosse et Gondoire (Secteur III) traduit dans le DOO « Structure une mobilité durable grâce aux transports collectifs ».</p>	/	/
	Plan Local d'Urbanisme de Jossigny	<p>Le projet est compatible avec le PLU de Jossigny.</p>	/	/
	Plan Local d'Urbanisme de Montévrain	<p>Le projet est compatible avec le PLU de Montévrain.</p>	/	/
	Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Val d'Europe	<p>En raison d'une OAP prévoyant de l'habitat au niveau de l'aménagement du futur SMR à Bailly-Romainvilliers, une mise en compatibilité du document d'urbanisme est nécessaire.</p>	<p>Modification du plan d'affectation des sols de l'OAP « Développement de l'urbanisation sur la partie Ouest du territoire de Bailly-Romainvilliers »</p>	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	Plan Local d'Urbanisme de Montry	Le projet en zone IIAU, au sein d'un PIG, interdit à l'heure actuelle toute urbanisation ou aménagement. Une mise en compatibilité du document d'urbanisme est nécessaire.	Mise en place d'un Emplacement Réservé au niveau du tracé du TCSP sur Montry	/
	Plan Local d'Urbanisme d'Esblly	Le projet est compatible avec le PLU d'Esblly.	/	/
	<i>Impacts en phase travaux</i>			
Le réseau routier	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Le réseau routier actuel</p> <p>Les travaux du projet ne modifieront pas de manière significative la nature, le volume, ni la répartition des déplacements des franciliens à des échelles supérieures à l'échelle locale.</p> <p>Les travaux du projet pourront cependant provoquer des perturbations notables de la circulation routière au droit du tracé. A ce stade, les perturbations n'ont pas encore été précisément définies et cela fera l'objet d'études spécifiques dans les phases ultérieures du projet.</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une pré-signalisation et d'une signalisation des positions réglementaires, ainsi qu'une signalisation particulière qui seront entretenues sur l'ensemble des secteurs perturbés par les travaux, suffisamment en amont pour éviter toute incompréhension des usagers des voiries ; - Coordination des différents maîtres d'ouvrage des projets de la zone pour faciliter la réalisation de plusieurs projets en simultané ; - Maintien d'un nombre de voies de circulations autant que possible, au détriment des zones de stationnement ; - Information des populations et des administrés des quartiers traversés par le chantier sur le déroulement des travaux et leur évolution afin d'anticiper les gênes provisoires ; - Les travaux au niveau des carrefours se feront par moitié quand la taille le permet ; - Restitution et remise en état des chaussées ponctuellement détériorées au niveau des emprises chantiers ; - Recherche des meilleurs itinéraires pour le transport poids-lourd entre distance de transport et réduction de gêne aux riverains ; - Mise en place d'un phasage et d'une organisation dans les études ultérieures pour minimiser l'impact sur le fonctionnement des déplacements locaux. 	Moyen	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les franchissements</p> <p>Un certain nombre d'ouvrages d'art existant sont présents le long du tracé du projet du TCSP EVE. Sept d'entre eux sont en interface directe avec le projet (OA1, OA2, OA3, OA4, OA5, OA6 et OA7). La réalisation des nouveaux ouvrages pourra engendrer localement des perturbations sur les circulations routières, actives ou ferroviaires.</p>	<p>Réduction</p> <p>Les conditions d'exécution des ouvrages seront précisées au cours des études ultérieures et viseront à limiter les impacts sur les circulations routières, les circulations actives ou les circulations ferroviaires.</p>	Moyen	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Les itinéraires de convois exceptionnels</p> <p>Des incidences sont à prévoir liées au passage de transports exceptionnels en particulier sur les axes RD934 et RD5d, voire RD231 et seront repreciser au cours des études ultérieures.</p>	<p>Réduction</p> <p>Afin de ne pas contraindre les différentes voies soumises aux contraintes liées aux convois exceptionnels, le projet portera une attention particulière aux interfaces entre la RD5d/RD934 et celle entre la RD231 et le carrefour de la Gondoire.</p>	Moyen	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Stationnement</p> <p>Les impacts sur le stationnement sont inévitables et seront identifiés clairement dans les études ultérieures, à la fois sur le stationnement de voirie et sur les parkings publics en fonction du phasage affiné des travaux.</p>	<p>Les perturbations du stationnement sur les voies réaménagées ne peuvent être évitées, des mesures seront mises en place en concertation avec les riverains et les communes concernées, toutes les dispositions seront prises pour réduire les impacts.</p>	Moyen	/
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Accidents</p> <p>Les zones de travaux seront susceptibles de modifier significativement certains tronçons (piétons ou automobilistes), occultant les repères de certains usagers.</p>	<p>Réduction</p> <p>Pour limiter l'accidentologie, la vitesse sera réduite dans les zones de travaux.</p>	Moyen	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les projets routiers</p> <p>Le projet de TCSP EVE aura un impact direct sur certains projets routiers prévus au sein du secteur.</p>	<p>Réduction</p> <p>Le projet devra s'interfacer le plus en amont possible avec les projets routiers prévus une fois leurs caractéristiques et/ou leur temporalité définies.</p>	Moyen	/
<u>Impacts en phase exploitation</u>				
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Le réseau routier actuel</p> <p>Le projet de TCSP EVE aura un impact positif puisqu'il entrainera une baisse du trafic au droit de son tracé.</p> <p>Néanmoins le projet pourra induire un report sur d'autres axes et une saturation plus marquée sur certains carrefours. Cette situation apparait du fait de la réduction de voies en certains endroits, et de la priorité du TCSP.</p> <p>L'analyse des conditions de circulation sans TCSP montre que les difficultés de circulation à l'horizon de mise en service du TCSP sont dues à la hausse très importante des trafics dans le secteur et ne sont pas le résultat de l'arrivée du TCSP.</p>	<p>Réduction</p> <p>De manière à éviter les saturations trop importantes, la priorité du TCSP et/ou des autres lignes de bus étant amenées à emprunter le futur site propre, pourra être adaptée, sous réserve de garantir les performances attendues en exploitation pour le TCSP EVE.</p>	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les franchissements</p> <p>L'ensemble des ouvrages réalisés dans le cadre du projet permettront au TCSP le franchissement d'obstacles naturels (cours d'eau) et/ou humains (lignes ferroviaires, voiries). Le projet permettra également la mise en œuvre d'un nouveau cheminement modes actifs sécurisé sur le secteur d'Esbly entre le collège et la gare.</p>	/	/	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les itinéraires de convois exceptionnels</p> <p>Les incidences éventuelles en phase exploitation, liées au passage de transports exceptionnels en particulier sur les axes RD934 et RD5d seront notamment à préciser au cours des études ultérieures, en lien notamment avec les aménagements des ZAC de Coupvray et des Trois Ormes portés par l'EPAMarne / EPAFrance.</p>	<p>Réduction</p> <p>Le projet de TCSP portera une attention particulière aux interfaces concernées.</p>	/	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Stationnement</p> <p>Le projet du TCSP amène des modifications concernant le stationnement, des places de stationnement sont supprimées et d'autres sont créées dans le cadre du projet.</p>	<p>Réduction</p> <p>Les réaménagements du parking du collège Louis Braille d'Esbly, ainsi que du parking du gymnase adossé, seront pris en charge par le projet de TCSP EVE, afin de restituer une partie des places de stationnement impactées dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet.</p>	/	/
	<p>Impact indirect permanent</p> <p>Accidents</p> <p>L'implantation en site propre diminue les risques de collision de par la présence d'une chaussée séparée et la pacification de la voie.</p>	/	/	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les projets routiers</p> <p>Le projet de TCSP EVE pourra impacter certains projets routiers prévus au sein du secteur, en particulier les projets devant se réaliser post mise en service du TCSP.</p>	<p>Le TCSP EVE devra s'interfacer le plus en amont possible avec les projets routiers.</p>	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
Le réseau de transport en commun	<i>Impacts en phase travaux</i>			
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Le réseau ferré</p> <p>Dans le cas des transports collectifs lourds, la réalisation de certains ouvrages du projet situés à proximité des voies ferrées existantes aura des incidences en phase travaux sur l'exploitation des trains et la qualité de service des liaisons ferroviaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> - RER A : ITC/CC pour la réalisation de l'ouvrage réseau spécifique (OA) ; - ligne P du Transilien (ligne Esbly – Crécy-la-Chapelle) : ITC pour les travaux préparatoires le long de l'ouvrage pont-rail, ITC en opération coup de Poing pour la mise en œuvre de l'ouvrage pont-rail à Esbly pour le passage du TCSP et de la voie modes actifs. 	<p>Évitement</p> <p>Les perturbations des lignes de transport ne peuvent être évitées pendant les travaux.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le phasage des travaux sera conçu afin d'impacter le moins possible l'offre de transport collectif lourd et sur l'offre en transport collectif de surface ; - Des mesures de communication seront mises en œuvre en amont afin de prévenir les usagers des éventuelles perturbations ou restrictions de circulation ; - Des études approfondies seront menées afin de définir un phasage des travaux le plus adapté aux contraintes d'exploitation ; - Les ITC se feront en période de moindre trafic ; - Les lignes de bus seront maintenues pendant toute la durée des travaux et celles impactées par les travaux feront l'objet de déviations le temps des travaux ; - Des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront mises en place pour alerter le plus possible les usagers des modifications ; - Déviations signalées aux usagers sur les différents modes d'informations et arrêts provisoires localisés au plus proche de leur localisation initiale. 	Faible	/
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Le réseau de desserte de bus</p> <p>Pour les transports collectifs de surface, les travaux peuvent gêner l'accès des usagers aux transports collectifs. Ils peuvent avoir un impact sur les itinéraires et donc la qualité de la desserte locale.</p>	<p>Évitement</p> <p>Les perturbations des pôles d'échanges ne peuvent être complètement évitées pendant les travaux.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les accès aux pôles d'échanges et gares routières seront maintenus par des aménagements provisoires ; - Des affiches seront installées dans les bus et au niveau des arrêts de bus pour communiquer sur les éventuelles perturbations. 	Faible	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Les projets de transport en commun</p> <p>Le projet de TCSP EVE présente des interfaces avec d'autres projets de transport et s'y intègre pleinement, en lien notamment avec les pôles d'échanges :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'optimisation du pôle de la gare d'Esbly (future gare routière Sud) ; - le développement de la gare routière Sud de Chessy ; - la création d'une seconde gare routière dans le secteur du Val d'Europe. 	/	/	/
	<p>Impact direct permanent ou ponctuel</p> <p>Le site de maintenance et de remisage</p> <p>Les travaux nécessaires à la mise en œuvre des équipements nécessaires à l'exploitation du TCSP EVE pourront également induire des perturbations ponctuelles sur le fonctionnement du dépôt bus actuel voisin (circulations, gestion de la maintenance, ...).</p>	<p>Réduction</p> <p>Le phasage du SMR du TCSP EVE sera précisé au cours des études ultérieures et visera à limiter les impacts sur le dépôt existant voisin pour lui permettre un fonctionnement optimal.</p>	Faible	/
	<i>Impacts en phase exploitation</i>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Le réseau ferré</p> <p>Le projet permet d'améliorer la qualité de service pour les usagers avec une fréquence élevée et régulière. Il renforce le maillage des transports en commun lourds en présence et répond aux objectifs du SDRIF et du PDUIF, grâce aux correspondances offertes avec la ligne P du Transilien, le RER A à la gare de Marne-la-Vallée et de Val d'Europe, et les TGV Ouigo et intersecteurs à la gare de Marne-la-Vallée</p> <p>Il permet d'accompagner les projets de densification du secteur, en répondant à la demande croissante de déplacements et en offrant une liaison vers les réseaux ferrés structurants.</p>	<p>Aucune mesure ne nécessite d'être mise en place, le projet de TCSP vient compléter le réseau actuel et améliore les connexions du secteur. Le projet permettra d'améliorer la qualité de service pour les usagers avec une fréquence élevée et une régularité de l'offre.</p>	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Le réseau de desserte de bus La restructuration du réseau n'est pas encore déterminée à ce jour mais visera une insertion optimale du TCSP dans celui-ci.</p> <p>Outre la création de la ligne de bus TCSP EVE, un élément important du projet, sera l'utilisation de son site propre par certaines lignes de bus déjà existantes qui empruntent d'ores et déjà un trajet similaire sur certains tronçons (exploitation type « TCSP » retenue à la mise en service du projet de TCSP EVE), en particulier pour l'accès aux gares routières du Val d'Europe (de Serris et future de Montévrain), et de Marne-la-Vallée-Chessy (Nord et Sud).</p> <p>Cette mutualisation se traduira, pour les lignes concernées, par un raccourcissement de leur temps de trajet, compris entre 30 secondes et quelques minutes, selon la ligne et l'ampleur du tronçon emprunté.</p> <p>Les stations Le TCSP comportera 12 stations. La plupart d'entre elles seront doubles permettant la mutualisation du site propre avec d'autres lignes de bus.</p> <p>Des correspondances seront également mises en œuvre avec les lignes de bus qui n'emprunteraient pas le site propre le cas échéant, avec pour ces lignes la mise en œuvre d'arrêts sur voirie à proximité des stations du TCSP et la mise en œuvre de traversées piétonnes sécurisées.</p> <p>Au niveau des gares routières du secteur, des correspondances directes pourront s'effectuer au niveau de celles de Chessy Sud et d'Esblly côté Sud, desservie par le TCSP EVE via des arrêts qui lui seront réservés.</p>		/	/
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les pôles d'échanges</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au niveau du terminus de la gare d'Esblly, le TCSP s'insère au sein de la future gare routière Sud ; - Au niveau de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy, le projet du TCSP s'insère au sein des aménagements prévus dans le cadre de la gare routière ; - Au niveau de la gare Val d'Europe, le positionnement du TCSP permettra de développer l'intermodalité de la ligne avec la gare du RER A. <p>L'impact du projet est positif puisque le projet s'insère dans les pôles voués à évoluer.</p>	<p>Réduction</p> <p>Les usagers actuels de lignes de bus seront informés des évolutions et des éventuelles restructurations du réseau qui pourraient accompagner la mise en service du TCSP.</p>	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Les projets de transport en commun</p> <p>Le projet de TCSP EVE présente des interfaces avec d'autres projets de transport et s'y intègre pleinement en phase exploitation, en lien notamment avec les pôles d'échanges :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'optimisation du pôle de la gare d'Esbly (future gare routière Sud) ; - le développement de la gare routière Sud de Chessy ; - la création d'une seconde gare routière dans le secteur du Val d'Europe. 	/	/	/
	<p>Impact direct permanent ou ponctuel</p> <p>Le site de maintenance et de remisage (SMR)</p> <p>Les bus nécessaires à l'exploitation future du TCSP seront remisés et entretenus sur la commune de Bailly-Romainvilliers dans le prolongement du site existant (dépôt bus actuel).</p>	/	/	/
	<i>Impacts en phase travaux</i>			
Les modes actifs	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Les travaux sont susceptibles de modifier les conditions de cheminements des piétons et des vélos le long des routes adjacentes, pour les traversées de voiries, etc.</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information des populations et des administrés des quartiers traversés par le chantier sur le déroulement des travaux et leur évolution afin d'anticiper les gênes provisoires ; - Les cheminements piétons provisoirement créés et ceux existants modifiés pour la durée des travaux satisferont aux textes réglementaires en vigueur ; - Établissement d'un plan de cheminement piétons. 	Faible	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<u>Impacts en phase exploitation</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Circulation active Le territoire possède à l'heure actuelle très peu d'aménagements cyclables mais engage une politique volontariste de mise en place d'itinéraires cyclables.</p> <p>La mise place d'un itinéraire cyclable continu est prévu le long du projet de TCSP et vient en complément des cheminements modes actifs identifiés dans le Schéma Directeur et des projets de cheminements doux autour des pôles d'échanges et projets d'aménagements portés par les différents acteurs locaux.</p> <p>Stationnement vélos De nombreux stationnements vélos seront installés au niveau des stations, le projet augmente la possibilité de stationnement vélos dans le secteur avoisinant la future ligne du TCSP EVE.</p>	La desserte et l'accessibilité modes actifs sera améliorée dans le cadre du projet donc la mise en place de mesures n'est pas nécessaire.	/	/
	<u>Impacts en phase travaux</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>En phase travaux, l'acheminement des matériaux et l'évacuation des déblais peuvent entraîner une légère augmentation des besoins en déplacements. Les véhicules relatifs au chantier vont augmenter le trafic routier.</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recherche du meilleur compromis entre distance de transport et gêne causée aux riverains pour les transports poids-lourds par route ; - Phasage et organisation pour minimiser l'impact sur les déplacements doux et la circulation routière. 	/	/
Les déplacements	<u>Impacts en phase exploitation</u>			
	<p>Impact direct permanent</p> <p>Le projet de TCSP est inscrit dans les documents de planification de la région et du département, le PDUIF, Plan Local des Déplacements 3 et 4 de Marne-la-Vallée, Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France et dans le Contrat de Plan État Région.</p> <p>Il permet d'offrir un haut niveau de service aux voyageurs en desservant ce secteur à fort potentiel de densification, les équipements majeurs du territoire et les secteurs d'emplois de Chessy et du Val d'Europe. Il favorisera l'usage des transports en commun et donc une mobilité durable.</p>	Aucune mesure ne nécessite d'être mise en place, le TCSP EVE vient compléter l'offre de déplacement actuel du secteur.	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
Réseaux	<u>Impacts en phase travaux</u>			
	Impact direct temporaire L'aménagement du TCSP EVE va nécessiter le déplacement ou l'approfondissement de certains réseaux existants. Les causes des modifications sont la position longitudinale sous la plateforme du TCSP ou la traversée de la plateforme à une profondeur inférieure à 1,50 mètres. Une analyse complémentaire lors des phases d'études ultérieures sera menée sur les impacts du projet sur les réseaux. De même, le projet s'insère au cœur de nombreux projets d'aménagement connexes urbains et de transport. En parallèle des dévoiements envisagés pour le seul projet du TCSP EVE, il serait également pertinent d'anticiper des besoins futurs, qui peuvent être liés à des opérations d'aménagement connexes/renouvellements prévus.	Réduction - Des investigations complémentaires seront menées pour repérer les réseaux dits « sensibles » en phase Projet pour obtenir un meilleur niveau de connaissance de l'encombrement du sous-sol, pour ainsi conforter la faisabilité technique du projet ; - Un inventaire complet des réseaux aériens et souterrains sera réalisé dans le cadre des études détaillées de conception qui a pour objectif de déterminer les conséquences des travaux sur les installations de gestionnaires et concessionnaires des réseaux, et d'en recenser.	/	/
	<u>Impacts en phase exploitation</u>			
	Impact direct permanent Le projet doit s'équiper de réseaux pour un fonctionnement et une exploitation optimale, mais n'aura aucun effet sur les réseaux.	/	/	/
Les risques technologiques	<u>Impacts en phase travaux</u>			
	Impact direct temporaire ICPE Il n'y aura pas d'impact lié à l'exposition des ouvriers travaillant sur les chantiers au risque industriel. La coopération VALFRANCE, ICPE et située à Esbly, possède un plan de zonage où des précautions sont spécifiées pour les constructions (bâtis) qui sont autorisées sous réserve d'être adaptées à l'effet de surpression. Le SMR sera également soumis à la réglementation des ICPE.	Dans le cadre de la réglementation du ICPE du futur SMR, des mesures de protection en faveur de l'environnement seront à mettre en place.	Faible	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct temporaire BASIAS et BASOL, pollution des sols</p> <p>Lors des opérations de terrassement, les travaux engendreront sur les secteurs pollués la production de très faibles déblais. À ce stade des études, la grande majorité des investigations et analyses de pollution ont montré que les matériaux de déblais peuvent être évacués en ISDI et IDSI+.</p> <p>Le projet implique des reprises de chaussées entraînant un rabotage de la voirie existant et potentiellement des interventions sur des produits contenant de l'amiante.</p>	<p>Des études pollutions des sols complémentaires seront réalisées dans la suite des études pour caractériser notamment la nature des sols au droit des zones terrassées et les volumes de sol impactés par des pollutions.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un plan de gestion des terres ; - Gestion des terres excavées en dehors de leur site d'origine conformément à la législation applicable aux déchets ; - Transport des terres polluées dans des véhicules adaptés et bâchés, accompagné de BSD ; - Nettoyage des zones de stockage et emprises provisoires du chantier. 	Faible	/
	<p>Impact direct temporaire Transport de Matières Dangereuses</p> <p>Les travaux du projet pourront potentiellement engendrés une modification de la circulation routière ainsi que donc une perturbation du Transport de Matières Dangereuses.</p>	Aucune mesure n'est nécessaire pour gérer les risques technologiques en phase exploitation.	Faible	/
<i>Impacts en phase exploitation</i>				
	<p>Impact direct permanent ICPE</p> <p>Le risque d'exposition des usagers au risque industriel est considéré comme nul puisque les installations ICPE sont éloignées du tracé et ne présentent pas de risque industriel.</p>	Les procédures ICPE pour le SMR se poursuivront en lien avec les démarches de demande d'autorisations d'urbanisme afférentes qui feront l'objet d'une étude spécifique.	/	/
	<p>Impact direct temporaire BASIAS, BASOL, pollution des sols</p> <p>Le projet n'est pas susceptible d'engendrer une pollution quelconque des sols.</p>	/	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact indirect permanent</p> <p>Transports de Matières Dangereuses</p> <p>En phase exploitation, le projet n'engendrera pas d'impact significatif sur le transport de matières dangereuses.</p>	/	/	/
	<i>Impacts en phase travaux</i>			
Cadre de vie et santé humaine	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Hygiène et salubrité publique</p> <p>Pendant l'exécution des travaux, il n'y a pas de risque de pollution bactériologique.</p> <p>Aucune fibre d'aimante n'a été repérée sur les échantillons d'enrobés analysés jusqu'à présent.</p>	<p>Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition de sanitaires au personnel de chantier, raccordés au réseau des eaux usées communales ou vidangés par une entreprise spécialisée ; - Nettoyage des engins de chantier sur les zones de travaux. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nettoyage des voiries souillées par les entreprises réalisant les travaux. 	/	/
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> - Toutes les occupations du domaine public viaire réalisées dans le cadre du projet, feront l'objet d'une autorisation préalable d'occupation des sols après vérification de la faisabilité auprès des gestionnaires concernés ; - Insécurité aux abords du chantier liée aux problématiques d'accessibilité et aux multiples usages qui cohabitent. 	<p>Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de mesures d'ordre et de sécurité propres pour éviter les accidents sur le chantier : points de passage sécurisés, communication, propreté, éclairage et au besoin gardé ; - Mise en place d'une signalisation des chantiers à l'égard de la circulation publique ; - Mise en place de l'accessibilité pour les personnes handicapées aux abords des chantiers. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Élaboration d'un Plan Général de Coordination et du Dossier d'Intervention Ultime sur les Ouvrages (PGC DIUO) pour la coordination des chantiers. 	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Bruit</p> <p>Le personnel de chantier, les personnes résidant aux abords des zones de travaux et des itinéraires empruntés par les camions ainsi que les voyageurs seront exposés au bruit des travaux.</p> <p>À ce stade des études, le planning des travaux n'est pas encore arrêté, il le sera dans les phases ultérieures et il n'est pas envisagé de travaux de nuit pour le moment.</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect du contexte réglementaire relatif au bruit ; - Mise en œuvre du maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage ; - Réalisation de dossiers bruit de chantier par les entreprises travaux : dépôt des dossiers qui seront déposés dans les mairies et Préfectures de Seine-et-Marne un mois avant le démarrage des travaux ; - Organisation du chantier (horaires des travaux prenant en compte le contexte local et les arrêtés préfectoraux en vigueur, travaux bruyants en dehors des plages horaires sensibles dans la mesure du possible avec dérogation aux arrêtés préfectoraux si nécessaire) ; - Sélection d'engins de chantier qui respectent les normes européennes en vigueur avec entretien régulier ; - Communication de chantier pour tenir informer les riverains en permanence. 	/	/
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Vibrations</p> <p>Les travaux pourront générer des vibrations et le personnel de chantier est le plus particulièrement exposé.</p> <p>Les travaux pourront également générer des vibrations susceptibles de causer des dommages aux constructions environnantes.</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisation de chantier pour fixer les conditions d'information des riverains, de réalisation des déblais, remblais, ouvrages d'art et horaires de chantier ; - Optimisation du phasage des travaux et des circulations des engins. 	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Qualité de l'air</p> <p>Les travaux sont susceptibles de générer des impacts en termes de pollution de l'air : émissions de poussières lors des décapages et de la mise en œuvre des matériaux, travaux de démolition, circulation des engins, utilisation du matériel de chantier, stockage des matériaux sur les bases chantier (envol de poussières).</p> <p>L'envol de poussières ou de fines particules en suspension peut causer des dommages aux bâtiments (salissures), provoquer une gêne pour les riverains, avoir un impact sur les végétaux, les animaux et sur les sols, être à l'origine d'intoxication humaine par inhalation (dans les cas les plus graves).</p>	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de dispositifs particuliers (bâches, palissades, etc.) au niveau des aires de stockage des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières ; - Arrosage des pistes de chantier, des voies de circulation ainsi que des zones de terrassement ; - Limitation de la vitesse des engins de chantier à 30 km/h dans les zones sensibles à la poussière ; - Limitation des opérations de chargement et de déchargement de matériaux présentant des particules fines lorsque le temps est sec et venteux ; - Interdiction de brûler des matériaux et déchets (emballages, plastiques, caoutchouc, ordures ménagères, etc.) conformément à la réglementation en vigueur ; - Nettoyage des roues des camions en sortie des bases chantier ; - Nettoyage des voiries ayant subi des salissures induites par les chantiers ; - Véhicules et matériels de chantier aux normes (échappement et taux de pollution avec contrôles réguliers) ; - Établissement d'un plan de circulation chantier avec les villes concernées. 	/	/
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Émissions lumineuses</p> <p>Le projet s'insère en milieu urbain qui est déjà conditionné par un environnement lumineux.</p>	<p>Réduction</p> <p>Si toutefois les travaux de nuit devraient être envisagés dans les phases ultérieures de conception du projet, les dispositifs d'éclairage qui pourraient être nécessaires seront choisis de manière à rendre leur impact visuel minimale en s'intégrant au mieux au milieu environnant.</p>	/	/
	<p>Impact direct temporaire</p> <p>Les déchets</p> <p>Les déchets générés lors de la phase travaux proviendront en majorité des activités de terrassement, des accès de voirie et de génie civil.</p> <p>Ils seront triés et évacués selon les normes en vigueur.</p>	<p>Réduction</p> <p>Mise en place d'une gestion des déchets sur chantier.</p>	/	/

Sous-thématique	Impacts	Mesures	Impact résiduel	Mesure compensatoire
	<i>Impacts en phase exploitation</i>			
	Impact direct permanent Bruit Le projet du TCSP EVE présente une modification significative de l'ambiance sonore sur les nouveaux bâtiments localisés sur la rive Nord-ouest de l'Avenue Hergé et sur les nouveaux bâtiments à usage de bureaux localisés sur la rive Nord-ouest de la rue de la Cours de la Gondoire.	Réduction Mise en œuvre de protection de façade pour les bâtiments neufs et pour certains en cours de construction, il est plausible que les performances acoustiques soient atteintes et qu'un simple contrôle de ces performances soit nécessaire.	Faible	/
	Impact direct permanent Vibrations Le projet de TCSP ne générera pas de vibrations en phase exploitation.	/	/	/
	Impact direct permanent Qualité de l'air Le projet de TCSP aux horizons 2025 et 2040 n'engendrera pas de dépassements des normes de qualité de l'air et n'est pas à l'origine du dépassement de la valeur limite pour le dioxyde d'azote.	/	/	/
	Impact direct permanent Émissions lumineuses La plateforme du TCSP se doit de rendre possible les modes de déplacements nocturnes, en soulignant le sens et l'usage de chacun des espaces. L'éclairage doit répondre à une attente de confort et de sécurité des espaces, mais il doit aussi offrir de nouvelles ambiances, de nouvelles lectures des espaces parcourus.	Réduction L'éclairage nocturne sera adapté aux séquences paysagères du projet, ainsi qu'aux éléments architecturaux qui le bordent.	/	/
	Impact direct permanent Les déchets Le projet n'est pas susceptible de générer des déchets en phase exploitation, hormis aux stations et au niveau du SMR où la gestion des déchets pourra être mutualisée avec le dépôt bus voisin existant.	Réduction Des poubelles seront mises en place au niveau des stations.	/	/

5. Modalités de suivi et coût des mesures

5.1. 5. Modalités de suivi des mesures

Conformément à l'article R 122-5 II 9° du code de l'environnement, l'étude d'impact présente les modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées.

Les objectifs de ce suivi sont avant tout de vérifier la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place, et de proposer éventuellement des adaptations.

En tant que Maître d'Ouvrage, Ile-de-France Mobilités s'assurera de la mise en œuvre des mesures. Les modalités de suivi des mesures et de leurs effets mises en œuvre sont présentées ci-dessous. Il s'agit d'une liste indicative et non exhaustive.

Les mesures de suivi présentées ci-après seront précisées lors des phases d'étude ultérieures, et notamment dans les dossiers de demande d'autorisation Loi sur l'Eau concernant la thématique eau et milieux aquatiques.

Cette partie fait un bilan :

- des mesures environnementales par thématiques ;
- des modalités de suivi.

Le suivi proposé comprend deux volets : le suivi en phase de chantier et le suivi en phase d'exploitation dont les principes généraux aux sont présentés ci-après.

SUIVI PRINCIPAL EN PHASE CHANTIER

Les éléments apportés par les études préalables à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) seront repris lors de la consultation des entreprises dans la Notice de Respect de l'Environnement établie par le maître d'ouvrage (NRE).

Les soumissionnaires devront remettre un Schéma Organisationnel du Plan d'Actions Environnement (SOPAE) qui explicite les dispositions d'organisation et de contrôle qu'ils proposent et qu'ils s'engagent à respecter afin d'atteindre les objectifs de protection de l'environnement fixés par la NRE. Avant le démarrage des travaux, les responsables environnement des entreprises ou groupements sélectionnés, rédigent un Plan Assurance Environnement (PAE : ce plan prend en compte l'habitat, la ressource en eau et les milieux naturels et identifie les impacts potentiels des travaux et les mesures à mettre en place pour les prévenir), validé au préalable par le maître d'ouvrage).

Les événements liés au chantier et les documents administratifs sont consignés par un chargé environnement. En cas de non-respect de l'environnement par les entreprises et suivant la gravité de l'incident, des pénalités plus ou moins fortes seront imposées par Ile-de-France Mobilités dans les marchés de travaux.

Le management environnemental fait intervenir de multiples acteurs à diverses échelles en phase de chantier.

SUIVI PRINCIPAL EN PHASE EXPLOITATION

L'article L.1511-6 du code des transports prévoit que « lorsque les opérations mentionnées à l'article L.1511-2 sont réalisées avec le concours de financements publics, un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après leur mise en service. Ce bilan est rendu public. »

L'objectif du bilan est de mesurer et d'interpréter l'écart entre l'évolution constatée et les données prévues lors de l'évaluation à priori du projet. Les grands projets d'infrastructures sont évalués sur la base de critères homogènes intégrant les impacts des effets externes des transports surs, notamment, l'environnement, la sécurité et la santé et permettant des comparaisons à l'intérieur d'un même mode de transport ainsi qu'entre les modes ou les combinaisons de modes de transport.

Ainsi l'objectif d'un bilan est d'analyser et d'expliquer les écarts entre les prévisions du dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), document ayant fait l'objet d'une communication au public, et les observations réelles après la mise en service du TCSP EVE. Cette confrontation est un retour d'expérience utile qui permet d'améliorer les méthodologies d'évaluation et d'éclairer les choix ultérieurs.

Phase travaux

Tableau 18 : Analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement et la sante en phase travaux et mesures associées avec modalités des mesures

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
Climat	<p>Réduction</p> <p>Réduction des émissions au maximum par le respect des bonnes pratiques de chantier.</p>	<p>Les bonnes pratiques concernant la coupure des moteurs, le respect du plan de circulation et l'entretien régulier des engins et du matériel roulant seront vérifiées par le coordinateur sécurité et environnement au sein de chaque lot de génie civil ou d'équipements. Un bilan sera régulièrement dressé.</p> <p>L'indicateur de suivi envisagé est le nombre d'infractions par mois et son évolution.</p>
Le sol, le sous-sol et les terres	<p>Le relief</p> <p>Evitement</p> <p>Interventions menées avec l'accord préalable des propriétaires par le biais de conventions d'occupation temporaire de terrain.</p> <p>Réduction</p> <p>Choix des zones de stockage et emprises chantier conditionné par le critère de moindre impact visuel.</p>	<p>Des obligations contractuelles entre la Maîtrise d'ouvrage et les entreprises imposeront un agrément préalable des solutions de réemploi et de mise en dépôt des déblais ainsi que la mise en place d'un système de traçabilité par le biais de bons de suivi des déchets (dates, lieux, volumes et itinéraires des camions).</p>
	<p>La pédologie</p> <p>Evitement</p> <p>Dépôts temporaires en dehors des zones favorables à la préservation du cadre de vie des riverains et des zones inondables</p>	<p>En cas de présence avérée de sols pollués et si cette stratégie est retenue, les lieux d'évacuation des sols pollués seront indiqués à la police de l'environnement via les bordereaux de suivi des déchets.</p>

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>Le sous-sol</p> <p>Évitement</p> <p>Afin de prévenir les risques de pollution des sols, des dispositions particulières sont mises en œuvre et seront au sein du Plan de Respect de l'Environnement établi par la future entreprise Titulaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - installations nécessaires à la réalisation de travaux sur des sites aménagés et étanches/recueillant les eaux ; - entretien régulier des véhicules de chantier ; - choix d'un liant à faible émission de poussières ; - interdiction de circuler sur une surface venant d'être recouverte de chaux ; - limitation de la vitesse des engins ; - équipement spécifique des engins à l'aide de jupes pour limiter l'envol des poussières ; - réduction au minimum de l'intervalle de temps entre l'épandage et le malaxage, notamment en limitant les longueurs des zones traitées ; - filet géotextile en protection d'envol de poussières et de la chaux sur les zones de dépotage et aux abords des secteurs sensibles. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'un Plan d'Organisation et d'Intervention ; - Mise en place de kits anti-pollution dans les véhicules de chantier ; - Recherche systématique de l'équilibre remblai/déblai pour minimiser les mouvements de matériaux. - Minimisation du nombre de dépôts proches du tracé. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vérification du bon respect des règles de conduites sur le chantier par le coordinateur sécurité environnement ; - Vérification la traçabilité des déchets par le biais de bons de suivi des déchets (dates, lieux, volumes et itinéraires des camions) ; - Le personnel de chantier sera sensibilisé sur le tri avant le démarrage du chantier et tout au long du chantier. Un coordinateur Sécurité, Protection, Surveillance sera en charge de cette sensibilisation et devra veiller à la bonne élimination des déchets ainsi qu'à la propreté du site ; - Mise en place d'un cahier des charges, instaurant les règles à suivre pour le traitement des déchets des chantiers, nécessitera des contrôles encadrés par la maîtrise d'œuvre afin de veiller à leur respect par les entreprises ; - Mise en place de schéma d'organisation et de suivi de l'évacuation des déchets (SOSED) ; - Vérification de la bonne provenance des matériaux ainsi que la mise en œuvre des matériaux adaptés ; - Vérification du respect des règles du plan d'alerte et d'intervention en cas de pollution accidentelle.

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>Les risques géologiques</p> <p>Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte du Plan de Prévention des Risques Naturels dans les communes concernées ; - Évitement des fondations sur semelle pour s'affranchir de la zone où le sol est sensible à l'évaporation ; - Structures des différents ouvrages à créer ou à modifier devront être suffisamment rigides. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les principes généraux de construction et d'adaptation des ouvrages pour les terrassements et la voirie ont été définis dans le cadre de la mission géotechnique G1 et seront précisés dans les études menées ultérieurement ; - Des essais en laboratoire permettront de déterminer la plasticité et le potentiel de retrait-gonflement des matériaux de l'arase de terrassement ; - Adaptation des méthodologies constructives. 	<p>En cas de présence avérée de sols pollués, les lieux d'évacuation des sols pollués seront indiqués à la police de l'environnement via les bordereaux de suivi d'évacuation des déchets.</p>
L'eau	<p>Eaux souterraines et superficielles</p> <p>Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les eaux de ruissellement des emprises chantier seront redirigées vers des bassins étanches, équipés en sortie d'une vanne de coupure qui permet d'isoler une pollution accidentelle ; - Collecte des eaux de ruissellement issues des terrassements et des zones de travaux réalisés ou situés en dehors des zones imperméabilisées existantes ; - Stationnement des engins fixes et ravitaillement en carburant sur des aires imperméabilisées, à distance des zones de ruissellement, permettant une intervention rapide en cas de déversements accidentels d'hydrocarbures ; - Stockage du matériel et des produits potentiellement polluants sur des aires spécifiques imperméables en rétention, à l'écart des zones de ruissellement et des points d'eau ; - Récupération des huiles de vidange et liquides polluants des engins dans des réservoirs étanches, stockés sur des aires imperméabilisées, en rétention, et évacués par un professionnel. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Application des modalités des plans de secours établis en liaison avec le Services Départemental d'Incendie et de Secours ; - Kit de dépollution placé dans les véhicules de chantier ; - Mise en place de barrages flottants en cas de pollution significative, obturation du réseau pour éviter la propagation d'une éventuelle pollution accidentelle. 	<p>Suivi quantitatif</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de piézomètres pour vérifier l'absence d'impact des terrassements sur les écoulements souterrains et anticipation d'une éventuelle remontée de nappe ; - Vérification du respect de la localisation des engins et matériaux de chantier. <p>Suivi qualitatif</p> <p>Les coordinateurs sécurité et environnement ainsi qu'un contrôle extérieur vérifieront sur le chantier l'efficacité de l'assainissement provisoire, les aires de stockage/stationnement ainsi que les pollutions éventuelles. Des bilans sont dressés régulièrement.</p>

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>Les risques inondation</p> <p>Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une procédure d'alerte pour entrainer l'arrêt du chantier ; - Mise en place d'un plan d'évacuation en cas d'alerte ; - Mise en place d'un plan de secours et d'urgence qui sera préalablement établi. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un assainissement provisoire de chantier avec des ouvrages de collecte (fossés ou bassins) ; - Mise en place d'un dispositif de collecte et de rétention des eaux pluviales. 	<p>Mise en place d'un réseau de surveillance des eaux souterraines qui permettra d'assurer le contrôle du niveau des nappes en continu, ils permettront de qualifier précisément ce risque, et de disposer du niveau maximal de la nappe d'eau souterraine.</p>
Milieux naturels, faune et flore	<p>Suivi</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un réseau de surveillance des eaux souterraines qui permettra d'assurer le contrôle du niveau des nappes en continu, ils permettront de qualifier précisément ce risque, et de disposer du niveau maximal de la nappe d'eau souterraine. 	<p>La maîtrise d'œuvre sera accompagnée par un écologue pour effectuer de toutes les mesures mises en œuvre en faveur de la biodiversité.</p> <p>Un expert faune flore désigné par le maître d'ouvrage validera le calendrier d'intervention et contrôlera les mesures de protection des arbres conservés et les conditions de coupent des autres.</p>
Les espaces agricoles et forestiers	<p>Évitement</p> <p>Implantation du projet le long de voiries existantes limitant le prélèvement de terres agricoles</p> <p>Réduction</p> <p>Les mesures pour gérer une pollution accidentelle sont identiques à celles prévues en cas de pollution des sols.</p>	<p><i>Sans objet</i></p>
Paysage, patrimoine et loisirs	<p>Paysage</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Informations et communication auprès des riverains régulièrement sur l'avancement des travaux afin d'identifier les nuisances potentielles et les modifications de perception des espaces ; - Organisation des travaux afin de limiter au maximum la gêne visuelle potentiellement occasionnée ; - Les zones de travaux seront balisées et maintenues en bon état constant de propreté ; - Les routes empruntées par les camions seront nettoyées en cas de salissures. <p>Patrimoine</p> <p>La saisine du Service Régional d'Archéologie permettra de prescrire si besoin des diagnostics puis des fouilles archéologiques conformément au Code du Patrimoine.</p> <p>Toute découverte fortuite à caractère archéologique fera l'objet d'une déclaration immédiate après du SRA.</p>	<p>Vérification du respect des bonnes pratiques de chantier</p> <p>Archéologie</p> <p>Vérification du respect de la législation en vigueur en matière en matière d'archéologie préventive</p>

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>Tourisme et loisirs</p> <p>Les mesures sont identiques à celles mises en œuvre pour limiter l'impact du projet sur la population.</p>	
La population	<p>Socio-économie</p> <p>Évitement</p> <p>Les perturbations des lieux publics sont inhérentes aux travaux et ne peuvent de ce fait être évitées.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les travaux seront effectués sur une mince bande autour du tracé pour limiter l'impact sur la composante sociale ; - les équipements nécessaires à l'exploitation du TCSP EVE (remisage et maintenance notamment – SMR) seront implantés dans le prolongement du dépôt bus existant de Bailly-Romainvilliers, ce qui permet de limiter l'impact du projet sur l'activité économique ; - La population et les riverains qui subiront des incidences des travaux seront informés de leur déroulement et de leur évolution au sein des quartiers traversés ; - Mise en place de trottoirs et des passerelles provisoires pour permettre l'accès aux logements et aux commodités quotidiennes ; - Organisation des travaux de telle sorte à maintenir en permanence l'accès aux commerces et aux équipements ; - A la fin des travaux, restitution et remise en état des emprises. <p>Habitat</p> <p>Évitement</p> <p>Insertion préférentielle de la plateforme et des stations préférentiellement sur le domaine public et privé non bâti pour limiter les acquisitions de parcelles et limiter la destruction de constructions.</p> <p>Réduction</p> <p>Interventions menées avec l'accord préalable des propriétaires notamment par le biais de conventions d'occupation temporaire de terrain.</p>	<p>Île-de-France Mobilités mettra en place un dispositif d'information et de communication permettant des échanges entre les riverains, le Maître d'ouvrage et les entreprises qui pourront prendre plusieurs formes (affiches, communiqués de presse, internet).</p>

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>Les équipements et les services</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Phasage adapté et maintien de l'accès aux activités commerciales et équipements durant toute la durée du chantier ; - Forte communication ; - Attention particulière à la desserte des différents équipements en concertation avec les collectivités locales et gestionnaires de voirie ; - Les établissements concernés seront informés du déroulement des travaux et de leur évolution ; - Mise en place d'une signalisation temporaire adaptée pour garantir l'information des usagers et de la clientèle des commerces. 	
Les outils de planification urbaine	Sans objet	Sans objet
Le réseau routier	<p>Le réseau routier actuel</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'une pré-signalisation et d'une signalisation des positions réglementaires, ainsi qu'une signalisation particulière qui seront entretenues sur l'ensemble des secteurs perturbés par les travaux, suffisamment en amont pour éviter toute incompréhension des usagers des voiries ; - Coordination des différents maîtres d'ouvrage des projets de la zone pour faciliter la réalisation de plusieurs projets en simultané ; - Maintien d'un nombre de voies de circulations autant que possible, au détriment des zones de stationnement ; - Information des populations et des administrés des quartiers traversés par le chantier sur le déroulement des travaux et leur évolution afin d'anticiper les gênes provisoires ; - Les travaux au niveau des carrefours se feront par moitié quand la taille le permet ; - Restitution et remise en état des chaussées ponctuellement détériorées au niveau des emprises chantiers ; - Recherche des meilleurs itinéraires pour le transport poids-lourd entre distance de transport et réduction de gêne aux riverains ; - Mise en place d'un phasage et d'une organisation dans les études ultérieures pour minimiser l'impact sur le fonctionnement des déplacements locaux. <p>Les franchissements</p> <p>Réduction</p> <p>Les conditions d'exécution des ouvrages seront précisées au cours des études ultérieures et viseront à limiter les impacts sur les circulations routières, les circulations actives ou les circulations ferroviaires.</p>	<p>Île-de-France Mobilités mettra en place un dispositif d'information et de communication permettant des échanges réguliers entre les riverains, le Maître d'ouvrage et les entreprises qui pourront prendre plusieurs formes (affiches, communiqués de presse, internet).</p> <p>La propreté des axes de circulation sera vérifiée par le Maître d'œuvre du chantier et les chaussées nettoyées en cas de projection de boue. Un état des voies avant et après travaux sera réalisé pour une remise en état si nécessaire.</p> <p>Les coordinateurs sécurité et environnement ainsi qu'un contrôleur extérieur vérifieront sur le chantier l'efficacité de ces mesures de manière fréquente. Ils dresseront des bilans régulièrement pour tenir informé le Maître d'ouvrage.</p>

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>Les itinéraires de convois exceptionnels</p> <p>Réduction</p> <p>Le projet de TCSP portera une attention particulière aux interfaces concernées.</p> <hr/> <p>Stationnement</p> <p>Réduction</p> <p>Les réaménagements du parking du collège Louis Braille d'Esbly, ainsi que du parking du gymnase attenant, seront pris en charge par le projet de TCSP EVE, afin de restituer une partie des places de stationnement impactées dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet.</p> <hr/> <p>Accidents</p> <p>Les zones de travaux seront susceptibles de modifier significativement certains tronçons (piétons ou automobilistes), occultant les repères de certains usagers</p> <hr/> <p>Projets routiers</p> <p>Le TCSP EVE devra s'interfacer le plus en amont possible avec les projets routiers.</p>	
Le réseau de transport en commun	<p>Le réseau ferré et le réseau de bus local</p> <p>Évitement</p> <p>Les perturbations des lignes de transport ne peuvent être évitées pendant les travaux.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le phasage des travaux sera conçu afin d'impacter le moins possible l'offre de transport collectif lourd et sur l'offre en transport collectif de surface ; - Des mesures de communication seront mises en œuvre en amont afin de prévenir les usagers des éventuelles perturbations ou restrictions de circulation ; - Des études approfondies seront menées afin de définir un phasage des travaux le plus adapté aux contraintes d'exploitation ; - Les ITC se feront en période de moindre trafic ; - Les lignes de bus seront maintenues pendant toute la durée des travaux et celles impactées par les travaux feront l'objet de déviations le temps des travaux ; - Des actions de communication et de sensibilisation auprès des usagers seront mises en place alerter le plus possible les usagers des modifications ; - Déviations signalées aux usagers sur les différents modes d'informations et arrêts provisoires localisés au plus proche de leur localisation initiale. 	<p>Île-de-France Mobilités mettra en place un dispositif d'informations et de communication permettant des échanges réguliers entre les riverains, le Maître d'ouvrage et les entreprises qui pourront prendre plusieurs formes (affiches, communiqués de presse, internet).</p>

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>Les pôles d'échanges</p> <p>Évitement</p> <p>Les perturbations des pôles d'échanges ne peuvent être complètement évitées pendant les travaux.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les accès aux pôles d'échanges et gares routières seront maintenus par des aménagements provisoires ; - Des affiches seront installées dans les bus et au niveau des arrêts de bus pour communiquer sur les éventuelles perturbations. <hr/> <p>Les projets de transport en commun</p> <p><i>Sans objet</i></p> <hr/> <p>Le site de maintenance et de remisage (SMR)</p> <p>Réduction</p> <p>Le phasage du SMR du TCSP EVE sera précisé au cours des études ultérieures et visera à limiter les impacts sur le dépôt existant voisin pour lui permettre un fonctionnement optimal.</p>	
Les modes actifs	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Information des populations et des administrés des quartiers traversés par le chantier sur le déroulement des travaux et leur évolution afin d'anticiper les gênes provisoires ; - Les cheminements piétons provisoirement créés et ceux existants modifiés pour la durée des travaux satisferont aux textes réglementaires en vigueur ; - Établissement d'un plan de cheminement piétons. 	Île-de-France Mobilités mettra en place un dispositif d'informations et de communication permettant des échanges réguliers entre les riverains, le Maître d'ouvrage et les entreprises qui pourront prendre plusieurs formes (affiches, communiqués de presse, internet).
Les déplacements	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Recherche du meilleur compromis entre distance de transport et gêne causée aux riverains pour les transports poids-lourds par route ; - Phasage et organisation pour minimiser l'impact sur les déplacements doux et la circulation routière. 	<i>Sans objet</i>
Les réseaux	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des investigations complémentaires seront menées pour repérer les réseaux dits « sensibles » en phase Projet pour obtenir un meilleur niveau de connaissance de l'encombrement du sous-sol, pour ainsi conforter la faisabilité technique du projet ; - Un inventaire complet des réseaux aériens et souterrains sera réalisé dans le cadre des études détaillées de conception qui a pour objectif de déterminer les conséquences des travaux sur les installations de gestionnaires et concessionnaires des réseaux, et d'en recenser. 	En tant que maître d'ouvrage, Île-de-France Mobilités sera chargé ou chargera un mandataire du suivi des travaux de réseaux menés et de la coordination avec les maîtres d'ouvrage des opérations connexes. Les informations concernant les dates d'intervention des entreprises et les perturbations sur les réseaux seront transmises à Île-de-France Mobilités et aux communes concernées.

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
Les risques technologiques	<p>Des études pollutions des sols complémentaires seront réalisées dans la suite des études pour caractériser notamment la nature des sols au droit des zones terrassées et les volumes de sol impactés par des pollutions.</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un plan de gestion des terres ; - Gestion des terres excavées en dehors de leur site d'origine conformément à la législation applicable aux déchets ; - Transport des terres polluées dans des véhicules adaptés et bâchés, accompagné de BSD ; - Nettoyage des zones de stockage et emprises provisoires du chantier. 	Sans objet
Cadre de vie et santé humaine	<p>Hygiène et salubrité publique</p> <p>Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à disposition de sanitaires au personnel de chantier, raccordés au réseau des eaux usées communales ou vidangés par une entreprise spécialisée ; - Nettoyage des engins de chantier sur les zones de travaux. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nettoyage des voiries souillées par les entreprises réalisant les travaux. <p>Sécurité</p> <p>Évitement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de mesures d'ordre et de sécurité propres pour éviter les accidents sur le chantier : points de passage sécurisés, communication, propreté, éclairage et au besoin gardé ; - Mise en place d'une signalisation des chantiers à l'égard de la circulation publique ; - Mise en place de l'accessibilité pour les personnes handicapées aux abords des chantiers. <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Élaboration d'un Plan Général de Coordination et du Dossier d'Intervention Ultime sur les Ouvrages (PGC DIUO) pour la coordination des chantiers. 	<p>Hygiène et sécurité liées au chantier</p> <p>Les coordinateurs sécurité et environnement ainsi qu'un contrôleur extérieur vérifieront le respect du plan d'organisation de chantier et le respect des mesures d'hygiène.</p> <p>Les coordinateurs sécurité et environnement ainsi qu'un contrôleur extérieur vérifieront sur le chantier l'efficacité de ces mesures de manière fréquente.</p> <p>Ils dresseront des bilans régulièrement pour tenir informer le maître d'ouvrage.</p>

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé		Modalités de suivi
	<p>Le bruit</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect du contexte réglementaire relatif au bruit ; - Mise en œuvre du maximum de précautions afin de respecter la tranquillité du voisinage ; - Réalisation de dossiers bruit de chantier par les entreprises travaux : dépôt des dossiers qui seront déposés dans les mairies et Préfectures de Seine-et-Marne un mois avant le démarrage des travaux ; - Organisation du chantier (horaires des travaux prenant en compte le contexte local et les arrêtés préfectoraux en vigueur, travaux bruyants en dehors des plages horaires sensibles dans la mesure du possible avec dérogation aux arrêtés préfectoraux si nécessaire) ; - Sélection d'engins de chantier qui respectent les normes européennes en vigueur avec entretien régulier ; - Communication de chantier pour tenir informer les riverains en permanence. 	<p>Des campagnes de mesures acoustiques et vibratoires seront réalisées lors des travaux pour vérifier l'émergence du chantier au niveau des sites à enjeux ou lors de plaintes de riverains si des objectifs particuliers sont fixés.</p> <p>L'efficacité des mesures de prévention mises en place par l'employeur seront vérifiées par un coordinateur sécurité qui dressera des bilans réguliers.</p> <p>Un état des lieux des constructions sensibles sera effectué avec un suivi des seuils fixés.</p> <p>L'efficacité des mesures de prévention mises en place seront vérifiées par un coordinateur sécurité.</p>	
<p>Les vibrations</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organisation de chantier pour fixer les conditions d'information des riverains, de réalisation des déblais, remblais, ouvrages d'art et horaires de chantier ; - Optimisation du phasage des travaux et des circulations des engins. 			

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>La qualité de l'air</p> <p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de dispositifs particuliers (bâches, palissades, etc.) au niveau des aires de stockage des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières ; - Arrosage des pistes de chantier, des voies de circulation ainsi que des zones de terrassement ; - Limitation de la vitesse des engins de chantier à 30 km/h dans les zones sensibles à la poussière ; - Limitation des opérations de chargement et de déchargement de matériaux présentant des particules fines lorsque le temps est sec et venteux ; - Interdiction de brûler des matériaux et déchets (emballages, plastiques, caoutchouc, ordures ménagères, etc.) conformément à la réglementation en vigueur ; - Nettoyage des roues des camions en sortie des bases chantier ; - Nettoyage des voiries ayant subi des salissures induites par les chantiers ; - Véhicules et matériels de chantier aux normes (échappement et taux de pollution avec contrôles réguliers) ; - Établissement d'un plan de circulation chantier avec les villes concernées. 	<p>Le coordinateur environnement contrôlera le bon arrosage du chantier en période sèche et venteuse. Il vérifiera également l'utilisation d'engins de chantier aux normes (vérification de l'utilisation de filtres à particules sur les engins de chantier lorsqu'ils peuvent en être équipés.).</p> <p>Et enfin, il vérifiera le bon respect des règles de conduite sur le chantier : coupure des moteurs, le respect du plan de circulation et l'entretien régulier des engins et du matériel de chantier.</p>
	<p>La pollution lumineuse</p> <p>Réduction</p> <p>Si toutefois les travaux de nuit devraient être envisagés dans les phases ultérieures de conception du projet, les dispositifs d'éclairage qui pourraient être nécessaires seront choisis de manière à rendre leur impact visuel minime en s'intégrant au mieux au milieu environnant.</p>	<p><i>Sans objet</i></p>
	<p>Les déchets</p> <p>Réduction</p> <p>Mise en place d'une gestion des déchets sur chantier.</p>	<p><i>Sans objet</i></p>

Phase exploitation

Tableau 19 : Analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement et la sante en phase exploitation et mesures associées avec modalités des mesures

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
Climat	<p>Réduction</p> <p>Choix de matériaux peu émissifs en équivalents CO₂ pour la construction des voies routières et le choix de l'enrobé.</p>	Sans objet
Le sol, le sous-sol et les terres	<p>Le relief</p> <p>Evitement</p> <p>Interventions menées avec l'accord préalable des propriétaires par le biais de conventions d'occupation temporaire de terrain</p> <p>Réduction</p> <p>Choix des zones de stockage et emprises chantier conditionné par le critère de moindre impact visuel</p>	Sans objet
	<p>La pédologie</p> <p>Sans objet</p>	Sans objet
	<p>Le sous-sol</p> <p>Sans objet</p>	Sans objet
	<p>Les risques géologiques</p> <p>Aucune mesure d'évitement supplémentaire n'est nécessaire puisque les mesures seront directement intégrées dans la phase de conception du projet.</p> <p>Réduction</p> <p>Pour faire face à la survenue d'un évènement causant un risque pour les populations, le Plan Communal de Sauvegarde, un Plan particulier de mise en sûreté et le dispositif ORSEC pourront être mis en place</p>	Sans objet

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
L'eau	<p>Eaux souterraines et superficielles</p> <p>Évitement</p> <p>Un système de gestion des eaux pluviales est mis en place, le projet n'aura pas d'incidences sur les eaux superficielles</p> <p>Réduction</p> <p>Pollution saisonnière</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respect des recommandations du SETRA pour les opérations de salage et d'entretien hivernal ; - Traitement des espaces verts et des alignements d'arbres par des opérations mécaniques en évitant toute utilisation de substances phytosanitaires. <p>Pollution accidentelle</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fermeture des vannes des bassins de rétention de manière à confirmer la pollution et éviter sa propagation dans les réseaux ; - Éviter la contamination des eaux superficielles par blocage et obturation des réseaux ; - Récupération avant infiltration de tout ce qui n'est pas encore déversé ; - Excavation des terres polluées au droit de la surface d'infiltration par la mise en œuvre de matériel banal de terrassement, ventilation des tranchées, et réalisation au sol d'aires étanches sur lesquelles les terres souillées seront provisoirement déposées, puis acheminées 	Sans objet
	<p>Les risques inondation</p> <p>L'ensemble des mesures pour protéger les aménagements vis-à-vis des risques d'inondation et prévenir les désordres induits par ces risques a été identifié dans la phase de conception du projet et précisé dans les études ultérieures.</p>	Sans objet
Milieux naturels, faune et flore	<p>Réduction</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place de dispositifs de transparence écologique - Gestion écologique des habitats dans les emprises opérationnelles - Limitation des nuisances lumineuses pour les chiroptères 	Un suivi des arbres plantés sera réalisé (durant 2 ans environ) afin de confirmer leur bon développement et leur bon état sanitaire à la livraison puis sur deux ans après plantation. Le suivi sanitaire et l'entretien sera ensuite réalisé par les gestionnaires de voiries concernés.
Les espaces agricoles et forestiers	Sans objet	Sans objet
Paysage, patrimoine et loisirs	<p>Paysage</p> <p>Le projet de TCSP EVE tient compte des caractéristiques et de la diversité de l'enchaînement paysager afin de proposer une insertion douce de l'infrastructure, dans un contexte urbain changeant.</p> <p>Les phases d'études ultérieures viseront à minimiser l'impact du projet de TCSP EVE sur les arbres, en particulier sur les arbres d'alignement.</p>	Le suivi des mesures concerne les plantations. Un entretien spécifique doit être prévu dans les années qui suivront la plantation. Des tailles de formation régulières afin de progressivement remonter la couronne des arbres et limiter son développement en direction de la plateforme permettront après une quinzaine d'années d'avoir un houppier assez haut.

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	Patrimoine Sans objet	
	Tourisme et loisirs Sans objet	
	Socio-économie Sans objet	
La population	Habitat Sans objet	Réalisation d'un bilan socio-économique une fois le projet mis en service.
	Les équipements et les services Aucune mesure ne nécessite d'être mise en place en phase exploitation en l'absence d'impact négatif. Les impacts positifs s'amplifieront au fur et à mesure des implantations le long du tracé, à moyen et à long terme.	
Les outils de planification urbaine	Sans objet	<i>Sans objet</i>
Le réseau routier	Le réseau routier actuel Réduction De manière à éviter les saturations trop importantes, la priorité du TCSP et/ou des autres lignes de bus étant amenées à emprunter le futur site propre, pourra être adaptée, sous réserve de garantir les performances attendues en exploitation pour le TCSP EVE.	<i>Sans objet</i>
	Les franchissements Sans objet	<i>Sans objet</i>
	Les itinéraires de convois exceptionnels Réduction Le projet de TCSP portera une attention particulière aux interfaces concernées.	<i>Sans objet</i>
	Stationnement Réduction Les réaménagements du parking du collège Louis Braille d'Esblly, ainsi que du parking du gymnase adossé, seront pris en charge par le projet de TCSP EVE, afin de restituer une partie des places de stationnement impactées dans le cadre de la mise en œuvre de ce projet.	<i>Sans objet</i>
	Accident Sans objet	<i>Sans objet</i>

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	Projets routiers Sans objet	<i>Sans objet</i>
Le réseau de transport en commun	Réduction Les usagers actuels des lignes de bus seront informés des évolutions et des éventuelles restructurations du réseau qui pourraient accompagner la mise en service du TCSP EVE.	Les usagers actuels des bus dans le secteur d'étude seront informés de la restructuration du réseau qui accompagnera la mise en service du projet TCSP EVE. Île-de-France Mobilités mettra en place un dispositif d'information et de communication permettant des échanges réguliers entre les usagers, le Maître d'ouvrage et les entreprises. Mise en place d'un dispositif après livraison d'évaluation du projet avec vérification des reports de trafics, de la fréquentation...
Les modes actifs	La desserte et l'accessibilité des modes actifs sera améliorée dans la cadre du projet donc la mise en place de mesures n'est pas nécessaire.	<i>Sans objet</i>
Les déplacements	Sans objet	Réalisation d'un bilan socio-économique une fois le projet mis en service.
Les réseaux	Sans objet	<i>Sans objet</i>
Les risques technologiques	Les procédures ICPE pour le SMR se poursuivront en lien avec les démarches de demande d'autorisations d'urbanisme afférentes qui feront l'objet d'une étude spécifique.	<i>Sans objet</i>
Cadre de vie et santé humaine	Hygiène et salubrité publique Sans objet	<i>Sans objet</i>
	Sécurité Sans objet	
	Le bruit Réduction Mise en œuvre de protection de façade pour les bâtiments neufs et pour certains en cours de construction, il est plausible que les performances acoustiques soient atteintes et qu'un simple contrôle de ces performances soit nécessaire.	Des campagnes de mesures après les travaux (2 ans environ) permettront de vérifier l'apaisement des voiries sur lesquelles s'insère le TCSP.
	Les vibrations Sans objet	
	La qualité de l'air Sans objet	Une campagne de mesures sera réalisée après mise en service (2 ans environ) afin de comparer les résultats de la modélisation avec ceux obtenus sur le terrain.
La pollution lumineuse L'éclairage nocturne sera adapté aux séquences paysagères du projet, ainsi qu'aux éléments architecturaux qui le bordent.	<i>Sans objet</i>	

Thématiques	Principales mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur l'environnement et la santé	Modalités de suivi
	<p>Les déchets</p> <p>Des poubelles seront mises en place au niveau des stations.</p>	<p><i>Sans objet</i></p>

5.2. Estimation des dépenses correspondantes aux mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Conformément à la réglementation en vigueur sur les études d'impact, une estimation financière des mesures environnementales doit être présentée.

Les listings ci-après présentent de manière synthétique une estimation du coût des mesures visant à supprimer, réduire ou si possible compenser l'impact du projet sur l'environnement. Il est à noter que ces coûts seront affinés lors des études ultérieures et éventuellement complétés.

Tout au long des études, la conception du projet intègre des choix techniques et des mesures en faveur de l'environnement, dont les coûts font partie intégrante du coût du projet.

Il convient de noter que certaines mesures en faveur de l'environnement sont difficilement quantifiables et ne sont donc pas mentionnées et/ou chiffrées.

Il s'agit essentiellement de la prise en compte systématique et permanente de l'environnement à chaque étape du projet : communication environnementale en phase travaux, diagnostic archéologique, enfouissement des réseaux, etc.

D'autres mesures ne sont pas précisément comptabilisées et sont prises en compte dans les aléas. Ce sont celles qui correspondent à des aménagements ou des dispositions spécifiques telles que le financement des fouilles archéologiques complémentaires en cas de découverte fortuite par exemple.

Les mesures peuvent être traitées à deux niveaux dans un projet. Il peut s'agir de mesures d'accompagnement permanentes et de mesures d'accompagnement des travaux.

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT PERMANENTES

Un certain nombre de choix techniques, intégrés directement dans la conception du projet, a été fait dans un objectif de minimisation des impacts sur l'environnement.

Ainsi, parmi les différentes options envisageables, il a été retenu celles qui minimisaient les effets négatifs ou valorisaient les effets positifs. Ces mesures ont porté notamment sur :

- le choix du matériel roulant autre que tout diesel. Une motorisation GNV est retenue pour les bus du TCSP EVE : la suppression du tout-diesel permet de réduire les impacts sonores et de limiter les consommations d'énergies fossiles pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Matériel roulant » ;
- le choix du site propre entraînant un report de la circulation automobile ainsi qu'une substitution d'une partie du trafic routier ;

- l'adaptation du tracé a été conçue afin de respecter le tissu et les projets urbains, ainsi que les équilibres des fonctions urbaines. Les projets urbains ont été pris en compte, en coordination avec les communes concernées, dans le choix de l'implantation des stations. Les traversées routières ont été analysées en lien avec les prévisions de trafic notamment, des aménagements complémentaires accompagnent le TCSP et certains carrefours seront restructurés.
- le projet de TCSP EVE bénéficie d'une insertion urbaine et paysagère du projet (ligne et SMR). Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans les postes « Voiries et espaces publics » et « Equipements urbains ». Ce coût intègre notamment la reconstitution des alignements d'arbres et des espaces verts de proximité impactés par le projet.
- les choix concernant l'assainissement de la plateforme et du SMR, valorisé monétairement dans les postes « Voiries et espaces publics » et « SMR » de l'estimation globale du projet ;
- la compensation des places de stationnement publiques/privées impactées ne pouvant pas être restituée (en particulier dans le secteur du parking du collège d'Esblly). Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Projets connexes ».
- la mise en œuvre de protections acoustiques et vibratoires. A noter que compte tenu de la localisation des bâtiments potentiellement impactés, une protection à la source ne peut être envisageable et un recours à un traitement de façade est à préconiser. Toutefois ces bâtiments étant neufs et pour certains en cours de construction, il est plausible que les performances acoustiques nécessaires soient atteintes et qu'un simple contrôle de ces performances soit nécessaire. Pour les isolations de façade, des études de terrain seront nécessaires, avec un chiffrage qui sera réalisé par dénombrement des menuiseries. Dans certains cas, les fenêtres existantes permettront déjà d'atteindre l'objectif d'isolation acoustique. Dans ce cas, aucun traitement de protection acoustique ne sera alors à mettre en œuvre. L'estimation sera à préciser dans le cadre des études ultérieures. Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Aléas et incertitudes ».
- une compensation écologique au sens réglementaire, avec sur la base des impacts identifiés, un coût d'environ 530 000 € a été estimé. Il est à préciser néanmoins que le besoin compensatoire et le coût de la compensation seront à affiner au stade des études ultérieures d'AVP et de la procédure CNPN, en fonction de la « dette définitive » et des « parcelles de compensation » qui pourront être réellement trouvées. A noter que le projet ne prévoit aucun déboisement. Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Maîtrise d'Ouvrage ».

Enfin, le projet intégrera des aménagements ou équipements en faveur de la protection de l'environnement et sera soumis à des actions environnementales ciblées, qui seront définies ultérieurement avec le maître d'œuvre

MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DES TRAVAUX

Certaines mesures spécifiques environnementales complémentaires seront établies durant les travaux. Elles peuvent, pour certaines, nécessiter un suivi de leur mise en place après aménagement de manière plus ou moins prolongée dans le temps.

- Communication et information des riverains et acteurs du territoire concernés par le projet durant les travaux. Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Maîtrise d'ouvrage ».
- Démarche de qualité environnementale pendant toutes les phases du projet. Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Maîtrise d'ouvrage ».
- Rétablissement et maintien des accès riverains, des activités commerciales et équipements, Plan de stationnement et de circulation et réduction des nuisances de Chantier / Balisage, signalisation, mise en place de panneaux pour masquer le chantier en site sensible, aménagement de traversées piétonnes / Protection des arbres. Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Travaux préparatoires ».
- Diagnostic sur état phytosanitaire des arbres. Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Etudes ».
- Etude géotechnique et diagnostic de pollution des sols (amiantes et autres). Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Etudes ».
- Indemnisation des acquisitions foncières. Le coût associé est inclus dans l'estimation globale du projet dans le poste « Acquisitions foncières ».

Par ailleurs, des mesures localisées seront prises afin de minimiser la gêne liées aux travaux :

- restitution des espaces publics dédiés à la circulation des piétons, vélos, des livraisons, de la circulation générale et des espaces de stationnement en voirie ;
- reconstitution et la remise en état de certains réseaux ;
- réaménagement de voiries et de carrefours routiers ;
- maintien des accès pour les secours.

Le coût du projet (ligne et Site de Maintenance et de Remisage, hors matériel roulant) est estimé à **124,0 M€ HT, CE janvier 2020** (coût Hors Taxes aux Conditions Economiques de janvier 2020).

Il s'agit d'une estimation au stade des études préliminaires à plus ou moins 10 %.

Le coût d'investissement de la ligne se décompose de la manière suivante (hors matériel roulant) :

- **Etudes, Maîtrise d'Ouvrage et Maîtrise d'Œuvre** : 15,8 M€ HT ;
- **Acquisitions foncières** : 8,2 M€ HT ;
- **Infrastructures et espaces publics associés** : 83,9 M€ HT ;
- **Site de Maintenance et de Remisage (SMR)** : 2,3 M€ HT (prorata);
- **Provision pour Aléas et Incertitude** (entre 10 et 30% selon les postes) : 13,8 M€ HT.

Les coûts d'acquisition du **matériel roulant** sont estimés à **6,7 M€ HT**.

Le nombre de véhicules nécessaire à l'exploitation est de 14, correspondant à l'exploitation de la ligne avec une hypothèse maximaliste de 5 min en heures de pointe à long terme. Outre les véhicules eux-mêmes, ce poste comprend les frais d'essais et de mise en service du matériel ainsi que la formation du personnel. Le coût unitaire pris en compte est celui d'un matériel à motorisation GNV, plus élevé que pour une motorisation diesel.

A noter qu'un certain nombre de choix techniques, intégrés directement dans la conception du projet, a été fait dans un objectif de minimisation des impacts sur l'environnement et sont ainsi inclus dans les coûts de conception du projet présentés. Ces coûts intègrent également les coûts associés à certaines mesures environnementales qui seront mises en œuvre tout au long de la phase travaux de réalisation.

Les coûts spécifiques associés aux mesures de compensation écologique sont quant à eux intégrés dans les frais de MOA présentés.

Par ailleurs la direction de l'immobilier de l'État (DIE, anciennement France Domaine) a également été saisie par Île-de-France Mobilités pour l'estimation des acquisitions foncières.

La décomposition selon les postes d'investissement définis par le CEREMA est donnée dans le tableau ci-après.

Sur le secteur dit « du Triangle de Bellesmes », les échanges sur le projet de TCSP EVE devront se poursuivre, en lien avec l'EPAFrance, EURODISNEY SAS, les collectivités locales et les financeurs, dans les phases d'études ultérieures (AVP/PRO), afin de préciser le choix d'insertion du TCSP dans ce secteur, ainsi que les périmètres respectifs de financement du projet sur ce secteur et les maîtrises d'ouvrages afférentes.

n°	Poste	Coût de l'opération en M€ H.T CE 01 /2020
1	Etudes	2,0
2	Maîtrise d'ouvrage (MOA)	6,0
3	Maîtrise d'œuvre (MOE)	7,8
4	Acquisitions foncières et libérations d'emprises	8,2
5	Déviations de réseaux	0
6	Travaux préparatoires	7,3
7	Ouvrages d'art	13,8
8	Plate-forme	9,1
9	Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés – NON APPLICABLE POUR UNE TCSP DE TYPE BUS	0
10	Revêtement du site propre	8,9
11	Voirie et espaces publics	18,4
12	Equipements urbains	10,0
13	Signalisation routière	2,9
14	Stations	4,3
15	Alimentation en énergie de traction – NON APPLICABLE POUR UNE MOTORISATION DE TYPE GNV	0
16	Courants faibles et PCC	6,6
17	Site de maintenance et de remisage (SMR)	2,3
19	Opérations induites (Actions non nécessaires au fonctionnement du TCSP)	2,6
20	Provisions pour Aléas et Incertitudes	13,8
TOTAL		124,0 pour les coûts d'investissement (hors matériel roulant*) + 6,7 M€ pour le matériel roulant*

*Le matériel roulant est financé par IdEM et n'entre pas dans le financement de l'opération d'investissement

Tableau 20 : Coût d'investissement du projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (TCSP EVE)

6. Synthèse des effets cumulés du projet avec d'autres projets

6.1. Cadre et définitions

6.1.1. Notion d'impacts cumulés

La notion d'impacts cumulés recouvre l'addition, dans le temps ou dans l'espace, d'impacts directs ou indirects issus d'un ou plusieurs projets concernant la même entité (ressources, populations ou communautés humaines ou naturelles, écosystèmes, activités, etc.). Elle inclut aussi la notion de synergie entre impacts.

La synergie désigne l'effet cumulatif de plusieurs projets dont les effets combinés ou coordonnés donnent un résultat plus important que la somme des effets attendus de chacun d'entre eux pris séparément.

C'est une notion complexe qui nécessite une approche globale des incidences sur l'environnement : approche territoriale, approche temporelle, approche par entité/ressource impactée, approche multi projets. Les effets cumulés sur une entité donnée sont le résultat des actions passées, présentes et à venir.

L'incrémentation découle d'actions individuelles mineures mais collectivement importantes :

- des impacts élémentaires faibles (par exemple des impacts secondaires) mais qui, cumulés dans le temps ou dans l'espace, ou cumulés aux problèmes environnementaux déjà existants, peuvent engendrer des incidences notables : altération des milieux naturels, disparition d'espèces ou d'habitats d'intérêt patrimonial, rupture des continuités écologiques, etc. ;
- le cumul d'impacts peut avoir plus de conséquence que l'addition des impacts élémentaires (notion de synergie, effet décuplé).

6.1.2. Contexte juridique

Conformément à l'article R 122-5 II 5° e) du code de l'environnement, l'étude d'impact doit présenter « Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

[...] e) Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées. Ces projets sont ceux qui, lors du dépôt de l'étude d'impact :

– ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R. 181-14 et d'une enquête publique ;

– ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public.

Sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage » (Art. R. 122-5 du Code de l'environnement).

6.1.3. Méthode d'analyse des impacts cumulés

Pour déterminer les impacts cumulés des projets existants ou approuvés avec le projet du TCSP EVE, le processus a été le suivant :

- recensement des projets dans un périmètre proche (territoires communaux) ;
- sélection des projets à retenir ;
- analyse des impacts cumulés entre le projet du TCSP EVE et les projets retenus en phase travaux et exploitation.

6.2. Projets présentant des effets cumulés avec le TCSP EVE

6.2.1. Projets connus au sens de la réglementation

L'horizon de mise en service du TCSP EVE est pris comme hypothèse à « horizon 2027 ».

Les projets entrant dans le champ de l'analyse des effets cumulés sont les projets existants ou approuvés, c'est-à-dire ceux dont la mise en œuvre aura déjà fait l'objet d'un avis ou d'une décision opérationnelle.

L'identification de ces projets a été recherchée d'un point de vue géographique (sur les communes de l'aire d'étude) et/ou en fonction de la nature du projet (projets d'infrastructure et d'aménagement urbain).

Deux Autorités environnementales ont été identifiées et consultées :

- Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD) ;
- La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE).

Les deux sites internet ont été consultés et ont permis de recenser les différents projets visés à l'article R.122-5-II.5 e) du code de l'environnement et pouvant avoir des effets cumulés avec le projet de TCSP EVE. Les avis concernant les projets interceptés sont listés dans le tableau ci-après et ont été recensés depuis l'année 2012.

Sur le site de l'Ae CGEDD (Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable), aucun projet n'a été recensé dans les communes concernées par le projet.

Sur le site de la DRIEE (où sont répertoriés les dossiers ayant reçu un avis du Préfet Île-de-France), les projets recensés sont listés ci-après :

Les examens au cas par cas

Commune(s)	Projet concerné	Avis
Chessy	Projet de création de 170 logements sur le lot CHL 18.1 de la zone d'aménagement concerté de Chessy	DRIEE – Avis du 7 mai 2020 – dispense d'évaluation environnementale
Couvray	Projet d'aménagement de zones d'expansion de crue à fin de régulation des eaux de ruissellement situé dans les secteurs dits des Prés et du Fond de l'Aulnoy à Couvray	DRIEE – Avis du 9 avril 2020 – dispense d'évaluation environnementale
Serris	Construction de logements sur les lots AF4B9 a et b de la ZAC du Pré de Claye	DRIEE – Avis du 13 janvier 2020 – dispense d'évaluation environnementale
Serris	Construction d'une résidence hôtelière « Les Pléiades »	DRIEE – Avis du 12 novembre 2019 – dispense d'évaluation environnementale
Serris	Extension du centre commercial Val d'Europe	DRIEE – Avis du 7 août 2019 – dispense d'évaluation environnementale
Esbly	Requalification des parkings et conception d'un parking en decking aux abords de la gare d'Esbly	DRIEE – Avis du 27 juin 2019 – dispense d'évaluation environnementale
Serris	Programme immobilier de logements « L'esprit du faubourg » ZAC Pré de Claye- lot AF4B11	DRIEE – Avis du 24 octobre 2018 – dispense d'évaluation environnementale
Bailly-Romainvilliers et Serris	Projet de construction Kustom Hotel	DRIEE – Avis du 14 août 2019 – dispense d'évaluation environnementale
Bailly-Romainvilliers	Création de l'hôtel Vaiana situé au sein de la ZAC des 2 Golfs	DRIEE – Avis du 24 mai 2019 – dispense d'évaluation environnementale
Couvray	Projet d'aménagement d'un port de plaisance sur le canal de Chalifert	DRIEE – Avis du 15 janvier 2019 - soumis à évaluation environnementale
Couvray	Projet de construction d'un ensemble immobilier de 465 logements dans la ZAC des Trois Ormes	DRIEE – Avis du 19 décembre 2018 – dispense d'évaluation environnementale
Couvray	Projet de construction d'ombrières photovoltaïques sur le parking visiteur de Disneyland Paris	DRIEE – Avis du 20 avril 2018 – dispense d'évaluation environnementale
Magny-le-Hongre	Projet de création d'un lotissement dans la ZAC de Courtalin	DRIEE – Avis du 16 novembre 2018 – dispense d'évaluation environnementale
Bailly-Romainvilliers	Projet d'aménagement d'un parc d'activités dénommé « Spirit Business Cluster »	DRIEE – Avis du 5 juillet 2018 – dispense d'évaluation environnementale
Montévrain	Projet d'aménagement d'un ensemble immobilier sur le lot FL3 de la ZAC des Frênes	DRIEE – Avis du 16 mai 2017 – dispense d'évaluation environnementale
Serris	Projet de construction d'un ensemble immobilier dénommé « Park Lane » au sein du lot AF4B5 dans la ZAC du Pré de Claye	DRIEE – Avis du 26 juin 2017 – dispense d'une évaluation environnementale

Commune(s)	Projet concerné	Avis
Chessy	Projet de construction d'un ensemble immobilier à vocation mixte, situé sur le lot AF4 A38 de la ZAC des Studios et des Congrès	DRIEE – Avis du 21 mai 2017 – dispense d'une évaluation environnementale
Couvray	Projet de construction de 241 logements au sein de la ZAC des Trois Ormes	DRIEE – Avis du 10 août 2017 – dispense d'une évaluation environnementale
Couvray	Projet de plateforme de regroupement, tri et traitement de bois et déchets verts et d'aménagement d'une déchetterie professionnelle	DRIEE – Avis du 17 décembre 2017 – dispense d'une évaluation environnementale
Couvray	Projet d'aménagement de zones d'expansion de crue à fin de régulation des eaux de ruissellement	DRIEE – Avis du 26 juin 2017 – obligation d'étude d'impact
Bailly-Romainvilliers	Projet de création d'une unité de méthanisation	DRIEE – Avis du 29 mai 2017 – obligation d'étude d'impact
Montévrain	Projet de construction de 229 logements collectifs et individuels	DRIEE – Avis du 25 novembre 2016 – dispense d'une évaluation environnementale
Serris	Projet de construction d'un bâtiment d'activités et de logistique	DRIEE – Avis du 23 mars 2016 – dispense d'une évaluation environnementale
Jossigny	Extension d'une construction d'immeubles de bureaux sur la ZAC du Pré au Chêne	DRIEE – Avis du 27 mars 2015 – dispense d'une étude d'impact
Montévrain	Projet de construction d'un ensemble immobilier	DRIEE – Avis du 6 mai 2015 – dispense d'une étude d'impact
Montévrain	Construction d'un immeuble- lot MU6 ZAC Montévrain Université	DRIEE – Avis du 8 septembre 2014 – dispense d'une étude d'impact
Bailly-Romainvilliers	Projet de construction d'une venelle au sein d'un programme immobilier	DRIEE – Avis du 17 décembre 2014 – dispense d'une étude d'impact
Montévrain	Projet de construction de logements et commerces dans le lot FL3 de la ZAC des Frênes	DRIEE – Avis du 20 août 2013 – dispense d'une étude d'impact
Chessy	Projet de construction d'un immeuble de 140 logements avec commerces et services en rez-de-chaussée dans la ZAC des Studios et des Congrès	DRIEE – Avis du 10 avril 2013 – dispense d'une étude d'impact
Magny-le-Hongre	Projet de construction d'un hôtel	DRIEE – Avis du 27 mai 2013 – dispense d'une étude d'impact
Serris et Chessy	Construction d'un ensemble immobilier à usage de bureaux dans le périmètre de la ZAC du centre urbain du Val d'Europe	DRIEE – Avis du 9 novembre 2012 – dispense d'une étude d'impact
Couvray	Projet de défrichement de bois des Fours à Chaux	DRIEE – Avis du 13 septembre 2012 – dispense d'une étude d'impact
Montry	Projet de défrichement d'une parcelle	DRIEE – Avis du 28 décembre 2012 – dispense d'une étude d'impact

Les avis rendus par la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale)

Commune(s)	Projet	Avis
Montévrain	Projet de l'écoquartier de la ZAC de Montévrain	MRAE – Avis du 31 octobre 2014
Serris	Projet ZAC des Gassets	MRAE – Avis du 26 janvier 2017
Serris, Coupvray, Bailly-Romainvilliers	Projet de création de la ZAC du Pré de Claye	MRAE – Avis du 25 octobre 2014
Chessy	Projet d'extension du Parc Walt Disney Studios	MRAE – Avis du 15 mai 2019
Chessy, Coupvray	Projet de modification de la ZAC des Studios et des Congrès	MRAE – Avis du 12 juillet 2013
Couvray	Projet de création de poste électrique	MRAE – Avis du 12 juin 2015
Couvray, Montry, Magny-le-Hongre	Projet de création de la ZAC des Trois Ormes	MRAE – Avis du 11 octobre 2012
Bailly-Romainvilliers	Projet de création d'une unité de méthanisation	MRAE – Avis tacite du 9 octobre 2017
Bailly-Romainvilliers	Projet de construction d'un centre de formation	MRAE – Avis du 8 août 2018
Bailly-Romainvilliers	DATA Center LINKCITY	MRAE – Avis du 31 juillet 2017
Bailly-Romainvilliers	« Les Villages Nature Val d'Europe » - travaux miniers	MRAE – Avis du 15 mars 2013
Bailly-Romainvilliers	Projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt Goodman	MRAE – Avis du 6 juillet 2017

Les projets susceptibles d'avoir un ou des effets cumulés sont de différentes natures et concernent principalement les projets d'aménagement urbain de type Zone d'Aménagement Concerné (ZAC), écoquartiers, programmes immobiliers : les projets concernés nécessitent une certaine taille pour avoir une réelle influence à l'échelle globale, que ce soit en phase travaux en phase exploitation.

6.2.2. Présentation des projets ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale

Il est considéré comme hypothèse pour la réalisation des travaux du TCSP EVE par le maître d'ouvrage Île-de-France Mobilités un démarrage à partir de 2025 et une mise en service du TCSP EVE prévue à l'« horizon 2027 ».

Le tableau suivant indique pour tous les projets ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale présentés ci-avant, les dates des travaux et de mise en service, leur localisation et les objectifs visés par ces projets. La dernière colonne précise si le projet est retenu ou non dans l'analyse des effets cumulés.

Commune concernée	Titre du projet	Objet du projet	Localisation	Autorité environnementale	Date de publication de l'avis de l'Ae	Dates prévisionnelles de démarrage des travaux et de mise en service	Maître(s) d'Ouvrage	Projet à retenir dans l'analyse des effets cumulés et justifications
Montévrain	Zone d'Aménagement Concertée « Ecoquartier de Montévrain »	Projet de l'écoquartier de la ZAC de Montévrain, d'une superficie totale de 153 ha, regroupant quatre ZAC créées et développées par l'Établissement Public d'Aménagement de Marne la Vallée	Montévrain	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	31 octobre 2014	Le planning de réalisation de l'écoquartier est prévu jusqu'en septembre 2019	EPA MARNE et commune de Montévrain	OUI
Serris	ZAC des Gassets	La ZAC s'étendra sur 18,3 hectares et fait partie d'un projet urbain, qui s'étendra sur 28 hectares	Serris	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	26 janvier 2017	Réalisation par étapes avec des livraisons de lots prévues entre 2024 et 2030	EPA FRANCE	OUI
Serris, Coupvray, Bailly-Romainvilliers	ZAC du Pré de Claye	Le projet consiste à créer la ZAC du Pré de Claye, située sur un secteur d'une superficie totale de 69,44 hectares, principalement sur la commune de Serris mais également sur les communes de Bailly-Romainvilliers et de Coupvray.	Situé à l'Est du centre urbain et du centre commercial du Val d'Europe, encadré par des	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	25 octobre 2014	1ère phase : 2014 à 2022 (îlots urbains ouest, logements et parc) 2ème phase : 2022 à 2030 (îlots urbains Sud, logements et autres programmes) 3ème phase : après 2025 (zone touristique)	EPA FRANCE	OUI
Chessy	Projet d'extension du parc d'attraction Walt Disney Studios	Projet d'extension du parc d'attraction Walt Disney Studios	Chessy	MRAE	15 mai 2019	Les travaux sont en cours et prévus jusqu'en 2030	Euro-Disney	OUI
Chessy, Coupvray	Projet de modification de la ZAC des Studios et des Congrès	Projet de modification de la ZAC des Studios et des Congrès qui vise à rétablir la concordance du périmètre de la ZAC avec la limite communale entre les communes de Chessy et de Montévrain	Chessy, Coupvray	MRAE	12 juillet 2013	Les travaux de la ZAC des Studios et des Congrès sont prévus d'être achevés à l'horizon 2030	EPAFRANCE	OUI
Couvray	Projet de création de poste électrique	Création d'un poste électrique 225 000/20 000 volts dont l'objectif est de renforcer l'alimentation électrique du quartier Val d'Europe	Couvray	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	12 juin 2015	Le nouveau poste électrique a été inauguré en mai 2018.	ERDF et RTE	NON – ce n'est pas un projet d'aménagement urbain et les travaux ont été réalisés

Commune concernée	Titre du projet	Objet du projet	Localisation	Autorité environnementale	Date de publication de l'avis de l'Ae	Dates prévisionnelles de démarrage des travaux et de mise en service	Maître(s) d'Ouvrage	Projet à retenir dans l'analyse des effets cumulés et justifications
Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre	Projet de création de la ZAC des Trois Ormes	Création de la ZAC des Trois Ormes sur les communes de Coupvray, Montry et Magny-le-Hongre	Majoritairement situé sur Coupvray, 2,2 ha sur Montry et 2,9 sur Magny-le-Hongre	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	11 octobre 2012	Le programme global des constructions prévoit : - un quartier d'habitations avec des livraisons échelonnées entre 2020 et 2029 ; - 65 000 m ² de commerces, bureaux, équipements récréatifs, hôtels, etc. à un horizon au-delà de 2030	EPAFRANCE	OUI
Bailly-Romainvilliers	Projet de création d'une unité de méthanisation	Projet de création d'une unité de méthanisation	Bailly-Romainvilliers	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	Avis tacite du 9 octobre 2017	À l'horizon 2021	Centre de Valorisation Organique 77	NON – ce n'est pas un projet d'aménagement urbain
Bailly-Romainvilliers	Projet de construction d'un centre de formation	Projet de centre de formation destiné aux collaborateurs du maître d'ouvrage, à savoir l'entreprise Deloitte dans la ZAC des deux golfs	Communes de Bailly-Romainvilliers pour l'essentiel et Magny – le-Hongre pour partie	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	8 août 2018	Les travaux ont débuté en février 2020 et devraient terminer 18 à 24 mois avec une fin de chantier prévue pour 2022	Deloitte	NON – les travaux seront terminés
Bailly-Romainvilliers	DATA Center LINKCITY	Projet de construction d'un centre de stockage et de traitement de données informations sur la ZAC du Prieuré Ouest	Bailly-Romainvilliers	DRIEE – Préfet Île-de-France	31 juillet 2017	Nd.	LINKCITY Île-de-France	OUI – il s'inscrit dans la ZAC du Prieuré Ouest
Bailly-Romainvilliers	Villages Nature	Projet de création d'un nouveau complexe touristique, Villages Nature,	Communes de Bailly-Romainvilliers, Coutevroult et Villeneuve-le-Comte	DRIEE- Préfet de la Région Île-de-France	2 février 2012	Les Villages Nature ont ouvert en 2017.	Société Villages Nature	NON – les travaux ont été réalisés
Bailly-Romainvilliers	« Les Villages Nature Val d'Europe » - travaux miniers	Réalisation d'un complexe touristique intégrant une démarche globale de développement durable	Bailly-Romainvilleirs, PIG de développement à long terme du secteur IV de Marne-la-Vallée, agglomération du Val d'Europe	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	15 mars 2013	Les Villages Nature ont ouvert en 2017.	« Les Villages Nature de Val d'Europe SAS », Euro Disney Associés S.C.A Pierre & Vacances et Center Parcs	NON – les travaux ont été réalisés
Bailly-Romainvilliers	Société GOODMAN	Projet de construction et d'exploitation d'un entrepôt sur un terrain se situant dans la ZAC du Prieuré	Bailly-Romainvilliers	DRIEE – Préfet de la Région Île-de-France	6 juillet 2017	Nd.	Société GOODMAN	OUI – il s'inscrit dans la ZAC du Prieuré

NOTA : Les présentations de projet ci-après sont issues des avis de l'Autorité environnementale.

6.2.2.1. ZAC écoquartier à Montévrain

Le projet de l'écoquartier de la ZAC de Montévrain, d'une superficie totale de 153 ha, regroupe quatre ZAC créées et développées par l'Établissement Public d'Aménagement de Marne la Vallée (EPAMARNE), chargé de procéder à toutes les opérations de nature à faciliter l'aménagement de la ville nouvelle. Cet établissement a pour ambition d'insuffler à ce territoire un nouvel élan économique dans une perspective de développement durable.

Les quatre ZAC qui composent la ZAC de l'écoquartier de Montévrain ont été créées respectivement en 1995 (ZAC de Montévrain Val d'Europe, 94 ha, et ZAC Charbonnière, 19 ha), en 2009 (ZAC Clos Rose, 30 ha) et en 2005 (ZAC de Montévrain université, 9 ha). Elles ont été réalisées entre 1996 et 2006, et ont déjà fait l'objet de premières modifications en 2000 et 2001 pour les deux plus anciennes.

Les objectifs de l'écoquartier et l'état d'avancement sont les suivants :

- 2500 logements familiaux et 810 logements en résidences spécialisées (personnes âgées, jeunes travailleurs, étudiants...);
- 1 500 logements familiaux et 700 logements en résidence livrés ou en chantier ;
- 60 000 m² de SHON de commerces/services dont 38 000 m² réalisés ;
- un potentiel de 100 000 m² de SHON de bureaux, dont 26 000 m² réalisés et 10 000 m² contractualisés.

En 2019, plus de 500 logements ont été livrés, ainsi que la place de la Liberté et le collège Lucie Aubrac. L'écoquartier est réalisé à 60% et 6 000 habitants y sont installés.

6.2.2.2. ZAC des Gassets à Serris

Le projet est localisé à Serris, en périphérie Sud-est de l'entité urbaine « Val d'Europe », qui constitue le quatrième secteur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

La ZAC s'étendra sur 18,3 hectares et fait partie d'un projet urbain, le quartier des Gassets, qui s'étendra sur 28 hectares, entre la pénétrante Ouest de Serris (RD345) et la ligne A du RER d'autre part, et entre la méridienne de Val d'Europe (boulevard circulaire) et la RD231 d'autre part. Cet ensemble urbain s'implantera au sein des trois ZAC (d'une superficie totale de 51,3 hectares) : la ZAC des Gassets (18,3 ha), la ZAC de Montévrain Université (9 ha), à l'ouest du site (sur la commune de Montévrain), et la ZAC du Pré au Chêne (24 ha) au Sud-ouest du site, sur la commune de Jossigny.

Le projet s'implante sur une friche enclavée par des infrastructures routières et ferroviaires (dont une ligne de TGV), et localisée au Sud du centre urbaine Val d'Europe, à 300 mètres au Sud-ouest de la gare RER « Serris – Montévrain – Val d'Europe », à 100 mètres à l'Ouest du bourg de Serris, et au Nord-est d'un centre hospitalier, limitrophe de la plaine agricole de Jossigny. Cette friche est composée de milieux naturels ouverts, du ru des Gassets et d'un bassin de rétention des eaux pluviales.

Le projet consiste en la réalisation d'un écoquartier mixte à usages variés, structuré autour du plan d'eau, culminant à un niveau R+6, et comprenant une zone commerciale de 50 000 m² de surface de plancher, un pôle universitaire de 5 ha, des équipements universitaires, 700 logements étudiants, 200 chambres d'hôtels, un « programme tertiaire et d'activités technologiques » de 50 000 m² de surface de plancher, et 30 000 m² de surface de plancher d'équipements privés. Ces réalisations s'accompagneront de la création d'un réseau de voirie multimodal, d'un parc de stationnement, et d'espaces verts. Il pourrait accueillir 2 700 emplois, 10 000 étudiants, en plus des clients de la zone commerciale.



Figure 244 : Localisation de la ZAC des Gassets
(Source : Avi Ae du 26 janvier 2017)

6.2.2.3. ZAC du Pré de Claye à Serris, Coupvray et Bailly-Romainvilliers

Le futur quartier de la ZAC du Pré de Claye prolongera le centre urbain du Val d'Europe vers l'Est, par l'aménagement de quartiers d'habitation, d'un parc urbain et d'équipements structurants, et accueillera, dans sa partie Nord-est et lors d'une phase ultérieure, une partie du programme touristique lié à Disneyland Paris (quartier hôtelier).

Le programme comprend :

- 2 400 logements, essentiellement collectifs, et 400 unités d'hébergement spécifique (étudiants, employés...);
- 2 000 chambres d'hôtel ;
- 5 à 6 000 m² de commerces et services ;
- 2,5 ha de réserve pour des grands équipements publics ;
- un parc urbain d'une surface de 15,4 ha, dont 6 ha de plans d'eau et de cheminements.

L'urbanisation sera réalisée par étapes : la 1^{ère} phase de 2014 à 2022 (îlots urbains Ouest, logements et parcs), la deuxième phase de 2022 à 2030 (îlots urbains Sud, logements et autres programmes) et la troisième phase après 2025 (zone touristique).

6.2.2.4. Projet d'extension du parc d'attraction Walt Disney Studios

Le projet d'extension du parc présenté par Euro-Disney s'inscrit dans la ZAC des Studios et des Congrès, créée en 1994 et modifiée en 2013. Cette ZAC porte sur un secteur de 148 ha et a pour but, l'extension du parc d'attraction, de créer un nouveau quartier développant plus de 500 000 m² de surface de plancher. Les travaux sont en cours et prévus jusqu'en 2030.



Figure 245 : Vue en plan de l'état initial (source : étude d'impact)

Le projet d'extension du parc Walt Disney Studios prévoit notamment, sur une emprise de 30 ha :

- L'aménagement d'un plan d'eau artificiel d'environ 3 ha et 3 m de profondeur, destiné à l'accueil de spectacles aquatiques, agrémenté de restaurants et services sur une emprise de 0,22 ha ;
- L'aménagement de voiries sur 2 ha et la modification du parcours du « Tram tour » ;
- L'élévation de merlons, au fur et à mesure de l'évolution du chantier, autour du site d'une emprise de 1,3 ha sur une hauteur allant jusqu'à 9 mètres, plantés ;
- La construction de nouvelles attractions, réparties sur deux univers, dont les bâtiments se développent, sur une emprise de 1,7 ha, 28 800 m² de surface de plancher sur une hauteur allant jusqu'à 40 mètres.



Figure 246 : Projet d'extension du parc Walt Disney Studios (source : étude d'impact)

Le projet d'aménagement de la ZAC a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale daté du 12 juillet 2013.

6.2.2.5. Projet de modification de la ZAC des Studios et des Congrès

Le secteur du périmètre de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée, possède un statut d'opération d'intérêt national.

Le projet initial de la ZAC a été créé en 1994.

La modification vise à rétablir la concordance du périmètre de la ZAC avec la limite communale entre les communes de Chessy et de Montévrain.

Située au Sud du parc d'attraction Disneyland et des aires de services du parc, le périmètre de la ZAC des Studios et des Congrès inclut le Parc Walt Disney Studios ainsi que des terrains agricoles. Le périmètre est bordé par l'avenue Paul Séramy à l'Est, il inclut l'avenue Hergé en limite Sud ainsi que le boulevard du Grand Fossé à l'Ouest. La gare TGV RER Marne-la-Vallée/Chessy se situe au Nord-Est du périmètre d'étude. L'emprise du terrain totalise une surface de 148 hectares.

Le présent projet prévoit :

- 50 ha de parc à thèmes ;
- 10 ha d'extension de la zone de service ;
- un centre de congrès de 40 000 m² de surface de plancher ;
- 1 000 chambres d'hôtel ;
- 275 000 m² de surface de plancher de bureaux ;
- 10 000 m² de surface de plancher de résidences d'affaire ;
- 14 000 m² de surface de plancher de résidences spécifiques ;
- 1 800 logements dont 20% sociaux et les équipements induits ;
- 5 000 m² de services et commerces ;
- 2 ha de réserve pour les grands équipements publics.

6.2.2.6. Projet de construction d'un centre de formation situé à Bailly-Romainvilliers

Le projet consiste en la construction d'un centre de formation, destiné aux collaborateurs du maître d'ouvrage Deloitte, dans la ZAC des deux golfs sur les communes de Bailly-Romainvilliers, pour l'essentiel et de Magny-le-Hongre, pour partie.

Le site du projet est un terrain actuellement cultivé, qui comprend également une haie arborée et un bois de tilleuls dit « Bois du Trou ». Le site est enclavé dans le Golf de Disneyland. Le projet prévoit un défrichage afin de réaliser une voirie d'accès au site et un cheminement sous cette voirie pour les usagers du golf.

Le projet prévoit sur un terrain de 14,6 hectares :

- La construction de 22 000 m² de surface de plancher, sur une emprise au sol de 1,4 ha et pour une hauteur maximale de 15 m. Le bâtiment est destiné à des activités hôtelières, de formation, de conférence, de restauration et de bien-être ;
- L'aménagement de 9,2 ha d'espaces verts (prairies, bosquets, jardin potager, bois, noues) ;
- La création de 2 ha ou 1,85 ha de lac artificiel ;
- La réalisation d'aires de stationnement (260 voitures, 76 vélos) et des voiries (aire de livraison, voies routières, pédestres et cyclables).

6.2.3. Présentation des projets pris en compte mais qui n'ont pas fait l'objet d'un Avis de l'Ae

6.2.3.1. Aménagements urbains

Les territoires traversés par le futur tracé du TCSP EVE font l'objet de nombreuses opérations de densification et de mutation qui vont mener à d'importants changements dans la structure du territoire d'étude.

Les projets ayant fait l'objet d'un Avis de l'Autorité Environnementale sont décrits dans les paragraphes précédents.

Les projets d'aménagements urbains suivants sont également pris en compte de manière générale :

- ZAC du Pré au Chêne à Jossigny ;
- ZAC du centre urbain du Val d'Europe à Serris et Chessy ;
- ZAC de Courtalin à Magny-le-Hongre ;
- ZAC des Trois Ormes à Coupvray ;
- Zone de l'Épinette à Montry ;
- ZAC de Coupvray à Coupvray ;
- Zone de la Motte à Bailly-Romainvilliers ;
- Zone Erable à Coupvray, Serris, Magny-le-Hongre et Bailly-Romainvilliers.

Au vu de la multitude de projets d'aménagements urbains prévus tout au long du tracé du TCSP, l'analyse des impacts cumulés ne distinguera pas l'impact de chacun des projets d'aménagement urbain.

Pour rappel, les différents ZAC susceptibles d'être en interaction directe avec le projet sont représentés sur la figure ci-contre.

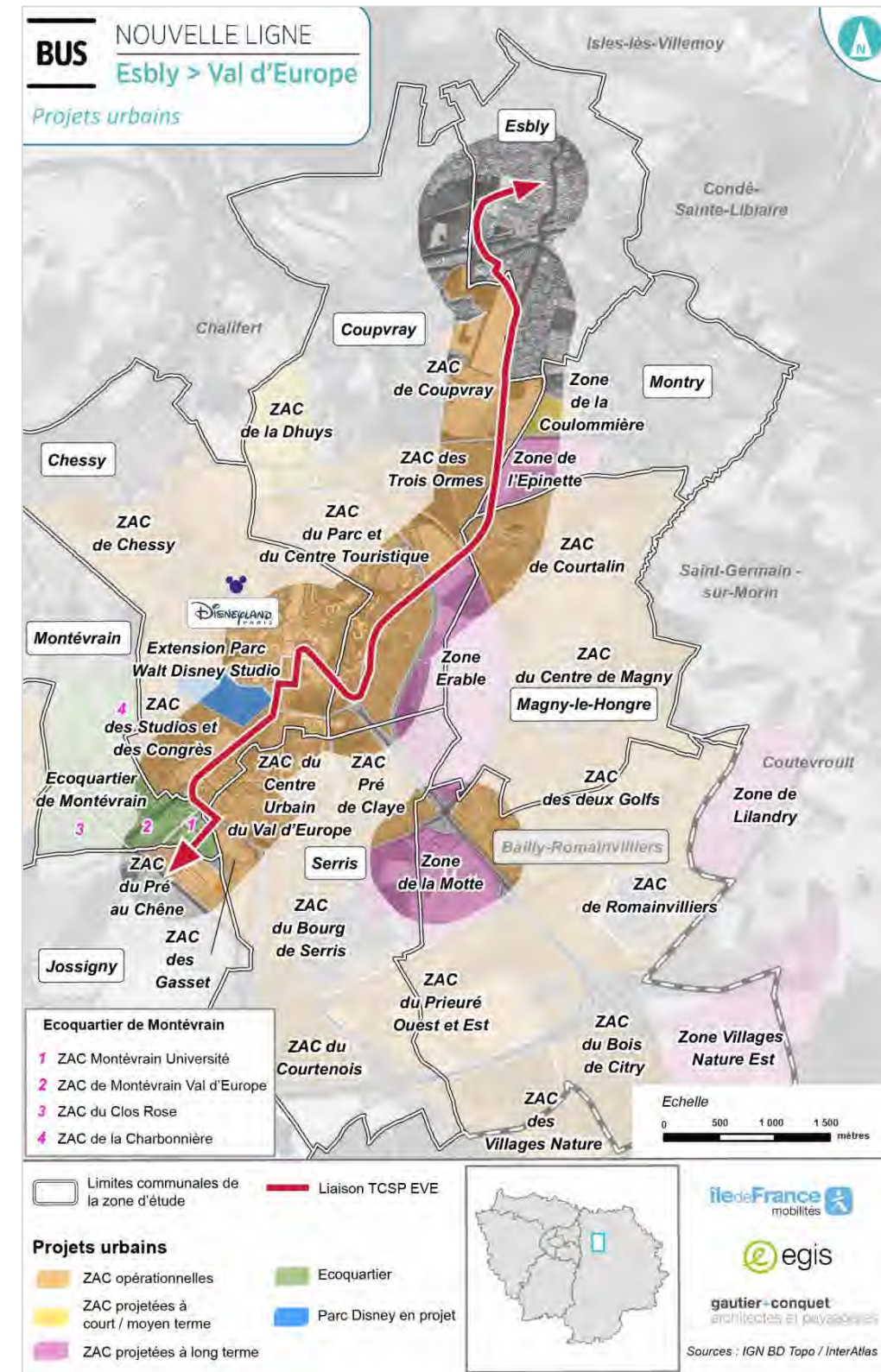


Figure 247 : Carte des projets de développement du territoire d'étude autour du tracé du TCSP EVE
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020 - DONNEES : EPAMARNE/EPAFRANCE)

Projets routiers

La zone d'étude rapprochée concentre un certain nombre de projets routiers envisagés à court/moyen terme (horizon 2025), ou à plus long terme (horizon 2035).

Les projets listés ci-après envisagés pour un horizon à court/moyen terme (horizon 2025) :

- Doublement de voiries primaires du secteur IV de Marne-la-Vallée : avenue Hergé, avenue Schuman, RD5d, et boulevard circulaire entre le carrefour C0 (intersection boulevard circulaire / avenue Hergé / avenue de l'Europe) et le giratoire d'accès aux bureaux Disney (projets numérotés respectivement 3, 4, 5 et 6 sur la figure ci-contre) ;
- Création de nouvelles voiries de desserte secondaire au sein des ZAC en développement, et notamment du secteur dit du « Triangle de Bellesmes », en particulier pour desservir le pôle gare Sud de Marne-la-Vallée - Chessy (projet numéroté 7 sur la figure ci-contre) ;

Et en complément, dans un secteur proche de la zone d'étude rapprochée peuvent être également cités les projets suivants :

- Barreau de contournement A4/RN36 (liaison RD96 - Villages Nature) ;
- Complément de l'échangeur 14 de Bailly-Romainvilliers en desserte de Villages Nature ;
- Réduction de vitesse sur l'A4 à 100 km/h depuis un nouvel échangeur (diffuseur du Sycomore) jusqu'à la Pénétrante Ouest ;
- Prolongement de la rue de Rome à Montévrain jusqu'au boulevard circulaire ;
- Complément ouest de l'échangeur 15 (A4/RN36) ;
- Aménagements de la RN36 : aménagement de giratoires RN36/RD235 et RN36/RD231 (carrefour de l'Obélisque).

Dans la zone d'étude rapprochée sont également envisagés à plus long terme (horizon 2035), les projets routiers suivants :

- Doublement et aménagements de la RD231 entre la pénétrante Ouest et l'avenue de l'Europe à Montévrain (projet numéroté 1 sur la figure ci-contre) ;
- Doublement de la RD345 (pénétrante Ouest), entre le boulevard circulaire et l'échangeur n°12 de l'autoroute A4 (projet numéroté 2 sur la figure ci-contre).

Et en complément, dans un secteur proche de la zone d'étude rapprochée peuvent être également cités :

- Déviation de Chalifert ;
- Avenue de Montguyon (desserte du 3^{ème} parc d'attractions).

A terme, à noter également la volonté de poursuite du doublement de voiries primaires du secteur IV de Marne-la-Vallée avec la finalisation du doublement du boulevard circulaire RD344 sur les trois derniers tronçons.

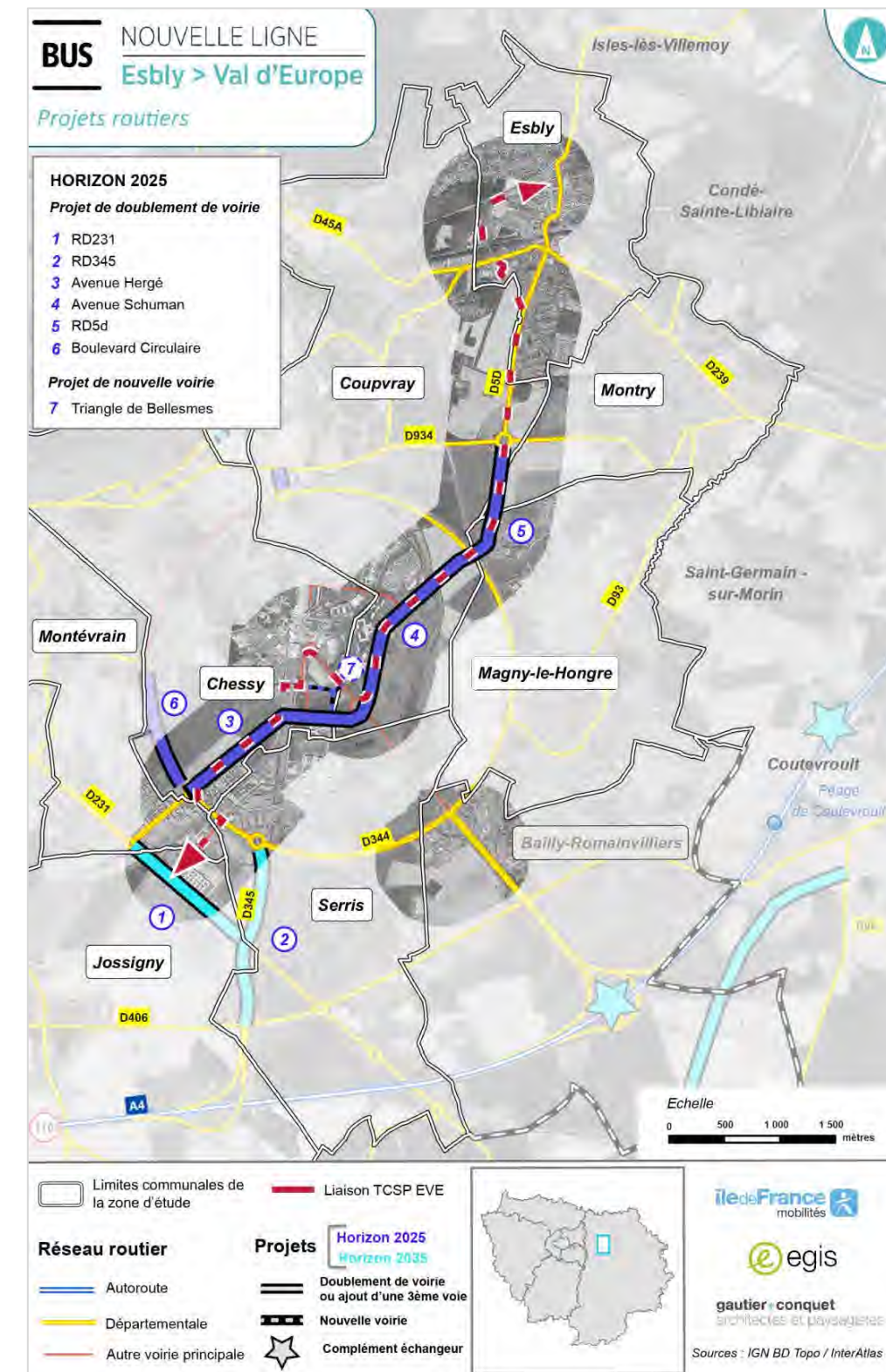


Figure 248 : Projets routiers au sein de la zone d'étude rapprochée
(SOURCE : GROUPEMENT EGIS/ GAUTIER-CONQUET, 2020)

Le projet du TCSP vient donc s'insérer au cœur de nombreux projets d'aménagements connexes urbains et de transport. Il est à préciser que l'insertion du TCSP EVE a d'ores et déjà été intégrée dans la majorité des projets avoisinants le tracé, en particulier dans le cadre des projets de doublement de voiries primaires du secteur, permettant d'ainsi de réserver des emprises pour l'insertion de la plateforme et des stations dans le cadre de la mise en œuvre de ces projets.

Une coordination avec les différents acteurs concernés devra être menée afin d'anticiper les besoins de chacun et d'assurer une cohérence globale.

Une analyse approfondie devra être réalisée lors des phases d'étude ultérieures.

6.2.3.2. Synthèse des effets cumulés en phase travaux

Dans l'analyse des effets cumulés qui suit, sont traitées uniquement les thématiques environnementales pour lesquelles il existe un effet cumulé que ce soit en phase travaux et/ou exploitation entre le projet TCSP EVE et les projets retenus évoqués ci-avant.

IMPACTS CUMULES EN PHASE TRAVAUX

Tableau 21 : Synthèse des effets cumulés en phase travaux

Thématique		Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
CLIMAT		<p>Les chantiers seront générateurs de gaz à effet de serre.</p> <p>Les différents travaux ne seront pas de nature à avoir un effet sur le changement climatique. Localement, en prenant en compte l'ensemble des travaux, un léger effet temporaire pourra intervenir sur le climat.</p>	<p>Les projets routiers ne modifient pas les conditions climatiques locales mais seront générateurs de gaz à effet de serre.</p>	<p>Les émissions de gaz à effet de serre sont inhérentes à chaque chantier et seront réduites au maximum par le respect de bonnes pratiques de chantier.</p> <p>Les émissions cumulées des phases travaux sont localisées et négligeables à une échelle plus large, ils ne seront pas susceptibles d'engendrer une modification du climat local. Cependant les émissions ne seront pas compensées par la seule création d'une ligne de bus en site propre.</p>
LE SOL, LE SOUS-SOL ET LES TERRES	Le relief	<p>Les travaux des projets d'aménagements urbains vont entrainer des terrassements sur une surface conséquente à l'échelle du territoire mais ne vont pas modifier de manière importante la topographie.</p>	<p>Les projets routiers ne vont pas modifier de manière notable le relief mais vont également entrainer des terrassements.</p>	<p>Les impacts cumulés concernant le relief sont faibles dans la mesure où le TCSP EVE n'en a quasiment pas excepté au niveau de son insertion dans le secteur Esbly-Coupvray où le tracé ne s'insère pas le long de voiries existantes.</p> <p>Un équilibre des déblais – remblais pourra être recherché à l'échelle du territoire et des communes concernées par les différents aménagements.</p>
	La pédologie	<p>Les projets s'insèrent majoritairement sur des terrains agricoles, la majorité des emprises présente donc un caractère rural et sont dédiées à l'agriculture.</p> <p>Les travaux des projets urbains vont entrainer de profonds changements visant à reconvertir des zones auparavant exclusivement agricoles en nouveaux quartiers de villes mêlant populations, emplois et équipements.</p>	<p>Les projets routiers ont un impact plus modéré sur la pédologie puisque peu concernent des créations de nouvelles voiries (sauf des voies de desserte au sein des ZAC ou au niveau du Triangle de Bellesmes), mais plutôt des doubléments de voiries ou des aménagements sur des voiries existantes, l'imperméabilisation reste problématique mais les coupures paysagère et écologique sont déjà réalisées.</p>	<p>Les impacts cumulés sur la pédologie sont forts puisque le territoire de la zone est principalement agricole et accueille des pôles urbains. La zone est donc vouée à fortement s'urbaniser et à se densifier, augmentant les surfaces de terres artificialisées/imperméabilisées.</p> <p>Le changement d'usage des sols est important à l'échelle du territoire et les différents produits induisent de nombreuses acquisitions foncières en préalable des travaux.</p>
	Le sous-sol	<p>Les phases travaux des projets d'aménagements urbains et des projets routiers vont augmenter localement le risque de pollution accidentelle des sols et des sous-sols.</p>		<p>Des effets cumulés peuvent être localement observés sur les sols le temps des travaux, mais les mesures présentées pour la thématique permettront de les éviter.</p>
	Les risques géologiques	<p>Pour certains projets, la nature des sols peut être sujette aux mouvements de terrain et à la présence de carrières souterraines. Des études géotechniques permettront d'identifier les risques et les prendre en compte sur l'implantation des emprises travaux et des bases-vie.</p>		<p>Le tracé du TCSP traverse une zone d'aléa retrait gonflement des argiles forte au niveau de l'intersection des communes de Montry et de Coupvray. Les effets cumulés sont faibles en phase travaux car les risques géologiques sont pris en compte dès les premières phases d'organisation des travaux.</p>

Thématique		Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
L'EAU	Les eaux superficielles	<p>Les différentes emprises travaux entraîneront un cumul des volumes d'eaux de ruissellement. La réalisation de travaux est toujours susceptible d'être une source de pollution envers la ressource en eau. Plusieurs chantiers réalisés sur le même territoire accroissent ces risques, leur ampleur et leurs effets. Les pollutions susceptibles d'atteindre les cours d'eau environnants sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les matières en suspension (MES) (érosion du sol et opérations de terrassement) ; - Les produits bitumeux entrant dans la composition des matériaux de chaussée ; - Les rejets potentiels d'huile et/ou hydrocarbures issues de l'entretien ou de la circulation des engins de chantier. 		L'ensemble des effets seront localisés aux abords des chantiers et maîtrisés sur chaque site permettant d'avoir un impact cumulé limité.
	Les eaux souterraines	<p>Chaque entreprise appliquera les mesures telles que l'imperméabilisation des aires de chantier, la récole des eaux de voirie, le nettoyage du chantier, etc.</p> <p>La mise en place des fondations sera maîtrisée pour éviter toute pollution.</p>	Il existe un risque de pollution des eaux souterraines, par infiltration des eaux de ruissellement, limité de par la mise en place des mesures décrites.	Le risque de pollution des eaux souterraines est augmenté avec le nombre de chantiers simultanés tout le long du tracé du TCSP EVE, mais limité par le respect des précautions d'usages à mettre en œuvre pour la gestion des eaux lors des phases de travaux.
	Les risques d'inondations	<p>Certains secteurs des communes d'Esblly et Montry sont concernés par des zones inondables. Toutes les communes concernées par le PPRi de la Vallée de la Marne d'Isles-lès-Villenoy à Saint-Thibault-des-Vignes devront respecter les mesures à mettre en place en phase travaux pour éviter d'accroître le risque inondation. La mise en place d'un assainissement provisoire ainsi que des installations de chantier mobiles et facilement repliables limitent l'impact des travaux sur le risque inondation.</p>		<p>Le risque inondation est augmenté avec le nombre de chantiers simultanés, mais devrait être maîtrisé avec le respect des mesures à mettre en place pour des chantiers situés en zone inondable.</p> <p>D'une manière générale, les projets situés dans des zones de PPRi doivent respecter les prescriptions qui indiquent notamment la transparence hydraulique et donc la non accumulation de zones de dépôt.</p>
	Assainissement et gestion des eaux pluviales	<p>En phase travaux, les emprises chantier terrassées ou imperméabilisées provisoirement ne permettent plus l'infiltration naturelle des eaux pluviales. Ainsi, chaque projet devra mettre en place un assainissement provisoire, en cas d'impossibilité technique de rejet en milieu naturel (dispositif de collecte et de rétention), des eaux de chantier pour éviter toute pollution accidentelle, tout ruissellement d'eaux et permettant un rejet régulier au réseau communal, intercommunal ou départemental.</p>		L'impact cumulé des projets en phase travaux est localisé au niveau du réseau de collecte des eaux qui risque d'être saturé. Il est nécessaire de s'assurer que les stations d'épurations ainsi que les dispositifs de collecte et de rétention soient suffisamment dimensionnés.
LES MILIEUX NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS	Milieux naturels, faune, flore	<p>Les projets peuvent perturber la faune et de la flore ordinaire, patrimoniale et/ou protégée et entraîner une perte d'habitats d'espèces, de la destruction d'individus et de la fragmentation de milieux naturels voir des continuités écologiques.</p> <p>Les plannings chantier de chacun des projets devront être cohérents, notamment sur leur réalisation temporelle afin de respecter les cycles biologiques des espèces potentiellement soumises à impact.</p> <p>Des mesures spécifiques visant à éviter ou réduire les impacts sur les habitats à enjeux devront être mises en œuvre.</p> <p>La réalisation d'un dossier de demande de dérogation d'atteinte aux espèces protégées sera réalisée si nécessaire et précisera les mesures à mettre en œuvre et la compensation si des impacts résiduels significatifs subsistent sur les espèces protégées ou leurs habitats.</p>		<p>L'ensemble des projets aura un impact sur des espaces végétalisés, d'une valeur écologique plus ou moins élevée. Chaque projet sera accompagné de mesures spécifiques visant, au-delà de l'évitement, à réduire l'impact possible et, si nécessaire, à compenser la destruction de milieux par leur reconstitution, voir par l'extension d'espaces naturels dans la région.</p> <p>Compte tenu du nombre important des projets sur un territoire en pleine mutation, des impacts cumulés avec le projet de TCSP EVE sont à prévoir. Toutefois, la grande majorité des impacts ne sera pas portée par le TCSP EVE.</p>
	Les espaces agricoles	<p>Les projets s'insèrent majoritairement sur des terrains agricoles, les propriétaires des terrains impactés se verront attribuer une compensation financière.</p>	<p>Les projets routiers consistent en l'élargissement de voiries, en la requalification de voiries et à la création de voiries pour les dessertes des ZAC.</p>	L'ensemble des projets engendre une forte imperméabilisation de terrains agricoles, les effets cumulés à l'échelle du secteur sont importants.

Thématique		Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
	Les espaces forestiers	Les projets d'aménagements urbains et les projets routiers qui nécessiteraient des défrichements en phase travaux au titre du code forestier devront faire l'objet d'une autorisation particulière et seront soumis potentiellement à la mise en place de compensations.		Le projet du TCSP EVE n'impacte pas d'espaces forestiers mais entraîne la destruction de nombreux arbres d'alignement, notamment, nécessaire pour permettre l'élargissement de la voirie existante.
PAYSAGE		Les installations de chantier et les terrassements nécessaires à la réalisation des travaux vont venir perturber la perception du paysage par les riverains.		La multiplication des emprises chantiers, des zones de stockages de matériaux, des engins de chantier et des base-vie risquent de fortement perturber la perception visuelle des riverains. Chaque chantier sera maintenu en état constant de propreté, délimité et les voiries empruntées par les camions ou engins seront entretenues et nettoyées. De plus, il sera nécessaire d'informer et de communiquer sur l'avancement de chacun des projets aux riverains. Ainsi, l'impact cumulé sur le paysage sera réduit.
LE PATRIMOINE CULTUREL		Les nombreux travaux influencent temporairement les paysages urbains. Une coordination avec l'ABF sera faite en amont pour les travaux s'inscrivant dans des sites inscrits ou classés ou aux abords de Monuments Historiques.		Les impacts cumulés sont forts sur l'ensemble du tracé avec la modification de la perception paysagère du secteur avec les installations de chantier, les réaménagements de voiries ou les abattages d'arbres.
LA POPULATION	Socio-économie	<p>La circulation des camions pour la réalisation des projets pourra perturber les déplacements des riverains et les accès aux habitations.</p> <p>La phase travaux permet d'augmenter la sous-traitance aux entreprises locales et des besoins en restaurations pour les ouvriers qui fréquenteront des établissements du territoire.</p> <p>Les impacts de la phase travaux sur l'emploi et la dynamique économique sont donc essentiellement liés aux difficultés d'accessibilité, ainsi qu'aux perturbations et gênes que le chantier engendre.</p>		<p>Les différents projets auront un effet cumulé positif sur les emplois dans le secteur des travaux publics ainsi qu'un effet cumulé négatif concernant les nuisances, notamment acoustiques, multipliées ou les modifications d'accès.</p> <p>Au stade de la phase travaux, le projet de TCSP n'aura aucun impact sur l'évolution de la population.</p>
	L'habitat	<p>Lors de la phase travaux, certaines interfaces entre les emprises du chantier et les espaces privés seront susceptibles de faire l'objet d'aménagements temporaires (nivellements, accès provisoires, etc.) de manière à améliorer les transitions entre les aménagements ainsi qu'à permettre un accès aux parcelles privées adjacentes aux travaux.</p> <p>Lors des phases travaux de projets situés en milieu urbain dans des secteurs résidentiels, certaines interfaces entre les emprises du chantier et les espaces privés seront susceptibles de faire l'objet d'aménagements temporaires</p>		Des effets cumulés sur l'habitat peuvent être attendus suivant la succession et l'enchaînement des phases de travaux prévus.
	Les équipements et services	<p>Sur les équipements et les services, les effets engendrés par la phase travaux des projets sont similaires à ceux identifiés sur l'habitat. Certaines interfaces entre des équipements et services et l'emprise chantier pourront faire l'objet d'aménagements temporaires.</p> <p>Les travaux pourront engendrer des difficultés d'accès aux équipements situés le long des travaux des aménagements urbains : établissements scolaires, lieux culturels, centres commerciaux, complexes hôteliers, centre hospitalier, équipements administratifs, etc.</p> <p>En outre, le chantier générera des nuisances acoustiques et pourra diminuer la visibilité de certains commerces et équipements. Les difficultés d'accès, les nuisances et les pertes de repères visuels sont autant de facteurs qui peuvent pousser une partie de la clientèle à changer ses habitudes et à fréquenter temporairement d'autres établissements situés à l'écart des travaux et plus accessibles.</p>		Des effets cumulés pourront être observés en termes de durée d'impact lié à la phase travaux sur les équipements et services du territoire.

Thématique		Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
LES OUTILS DE PLANIFICATION URBAINE	Le Schéma Directeur d'Île-de-France	Les projets doivent être compatibles avec les orientations du Schéma Direction d'Île-de-France.		
	Les Schémas de Cohérence Territoriale	Les projets doivent être compatibles avec les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale en vigueur sur leur zone d'emplacement.		
	Les Plans Locaux d'Urbanisme	Les projets doivent être compatibles les dispositions et le règlement des Plans Locaux d'Urbanisme. Une mise en compatibilité des PLU de Montry et du PLU de Val d'Europe sur la commune de Bailly-Romainvilliers est ainsi nécessaire pour permettre les travaux et la réalisation du projet du TCSP EVE.		
TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS	Le réseau routier	Les impacts de la phase travaux se répercuteront sur le réseau routier, car elle pourra entraîner des perturbations plus ou moins importantes nécessaires à la réalisation des aménagements.		<p>La phase travaux peut entraîner des perturbations plus ou moins importantes en termes de capacité du réseau routier, de fonctionnalité des interfaces entre les différents modes de transport et de modifications temporaires du réseau routier.</p> <p>La présence de plusieurs chantiers en simultané pourra engendrer des effets cumulés sur le réseau routier et une communication importante devra être continue entre les maîtres d'ouvrages pour mutualiser et optimiser les impacts temporaires sur le réseau routier.</p>
	Le réseau de transports en commun	<p>L'augmentation de la circulation des camions nécessaires pour l'approvisionnement des chantiers en simultané et l'implantation des zones de chantier à proximité des axes empruntés par les bus peut également avoir des impacts sur leurs itinéraires, ainsi que sur la qualité de la desserte locale. Les temps de parcours pourront être éventuellement augmentés du fait de l'allongement d'itinéraires contournant les zones de chantier.</p> <p>Les projets d'aménagements urbains considérés ne devraient pas avoir d'effets sur le réseau ferré local.</p> <p>Les impacts de la phase travaux pourront se répercuter également sur les pôles d'échanges : la gare d'Esbly, la gare de Marne-la-Vallée-Chessy et le pôle bus de Chessy Sud, et la gare RER du Val d'Europe. La phase travaux pourra entraîner des perturbations plus ou moins importantes en termes d'accessibilité aux pôles, de fréquence de desserte, de fonctionnalité des interfaces entre les différents modes de transport.</p>	<p>Les travaux de projets routiers concernant des voiries existantes qui sont requalifiées ou doublées pourraient nécessiter temporairement des interruptions de trafic ou des aménagements particuliers modifiant les conditions de circulation et les itinéraires bus empruntant ces mêmes voies.</p> <p>Les projets routiers considérés ne devraient pas avoir d'effets sur le réseau ferré local.</p> <p>La phase travaux des projets routiers pourront se répercuter sur les pôles d'échanges, notamment le développement de nouvelles voiries au sein du triangle de Bellesmes qui pourront avoir un impact sur la desserte du pôle de Marne-la-vallée – Chessy et la gare routière de Chessy Sud.</p>	<p>La phase travaux peut entraîner des perturbations plus ou moins importantes en termes d'accessibilité aux pôles, de fréquence de desserte, de fonctionnalité des interfaces entre les différents modes de transport et de modifications temporaires du réseau routier.</p> <p>La présence de plusieurs chantiers en simultané pourra engendrer des effets cumulés sur les infrastructures de transport et une communication importante devra être continue entre les maîtres d'ouvrages pour mutualiser et optimiser les impacts temporaires sur les infrastructures de transport.</p> <p>Le projet EVE nécessite par ailleurs la création ou la modification d'ouvrages d'art franchissant des voiries, voies ferrées, ou voies d'eau pouvant localement interrompre le trafic, en particulier des lignes de RER A et ligne P du Transilien avec des travaux envisagés sous ITC réduits.</p> <p>Un effet cumulé pourra être observé au niveau des ouvrages d'art nécessitant l'implantation du TCSP ainsi qu'un doublement routier.</p>

Thématique		Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
	Les modes actifs	Les travaux sont susceptibles de modifier les conditions de cheminements des piétons et des vélos le long des routes adjacentes pour les traversées de voiries. Certaines portions de trottoirs peuvent être également occupés au droit des aires de chantier.		Des effets cumulés peuvent être attendus avec la multiplication des emprises de travaux, les cheminements piétons et vélos pourront être modifiés localement.
	Les déplacements	En phase travaux, l'acheminement des matériaux aux différentes zones de chantier ou de zones de stockage et l'évacuation des déblais peuvent entraîner une légère augmentation des besoins en déplacements. L'augmentation de la circulation des camions pour la réalisation des projets pourra également perturber les déplacements des riverains et les accès.		Les effets cumulés pour les besoins en déplacements sont importants sur les phases chantier qui se dérouleront simultanément. Il est nécessaire de rechercher une coordination sur les conditions de circulations locales en fonction des besoins de chaque projet. Une communication auprès des riverains sera régulièrement faite.
LES RESEAUX		Les travaux des différents projets auront des impacts potentiels directs sur les réseaux. Chaque type de réseau présente des contraintes et des risques qui lui sont propres. Des réseaux habituellement retrouvés en milieu urbain sont présents (réseaux secs et réseaux humides) et un inventaire complet et précis sera réalisé.	Les projets routiers qui visent à requalifier ou à élargir certaines voies existantes généreront également des impacts sur les différents réseaux qui sont généralement situés le long de ces mêmes voiries. Un inventaire complet des réseaux sera réalisé.	Des effets cumulés sont attendus durant les phases travaux des chantiers sur les réseaux, des dévoiements seront nécessaires afin de ne pas abimer les réseaux existants. Les travaux pourront nécessiter le déplacement ou l'approfondissement de certains réseaux existants, et il sera nécessaire de prendre en compte l'intégralité des projets prévus à court et moyen long terme. Les impacts des projets sur les réseaux devront être réalisés afin d'intégrer les réseaux projetés de l'ensemble des projets urbains en cours ou à venir.
LES RISQUES TECHNOLOGIQUES		Certains aménagements prévus dans les ZAC du territoire nécessitent une autorisation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Les études géotechniques réalisées permettront de déterminer s'il y a une pollution des sols au droit des projets. Le cas échéant, les sols en place seront traités sur place ou excavés et envoyés dans les filières de traitement et d'élimination adaptées.	Les projets routiers augmentent le risque lié au Transports de Matières Dangereuses par l'augmentation du nombre de voies accessibles aux poids lourds et à plus grande vitesse. Les études géotechniques qui seront réalisées permettront de déterminer s'il y a une pollution des sols au droit des projets. Le cas échéant, les sols en place seront traités sur place ou excavés et envoyés dans les filières de traitement et d'élimination adaptés.	Le projet de TCSP s'insère dans la zone de protection autour du silo de la Coopération agricole VALFRANCE située sur la commune d'Esbly, les aménagements doivent être adaptés à l'effet de surpression. De plus, le dépôt bus de Bailly-Romainvilliers actuellement en régime Déclaration ICPE pourra voir son régime modifié à terme avec l'augmentation de la capacité de remisage et la présence de véhicules à motorisation uniquement GNV. L'impact cumulé est modéré car les projets participent à augmenter le risque lié à la présence d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement sur le territoire d'étude. Cependant, des mesures spécifiques sont mises en place pour chaque nouvelle ICPE afin de maîtriser le risque industriel.
LA SANTE HUMAINE	Cadre de vie et santé humaine	De manière générale et applicable à chaque chantier, les populations susceptibles d'être exposées en phase travaux sont les riverains, les populations en transit et les travailleurs proches du futur aménagement et le personnel de chantier.		La présence de plusieurs chantiers concomitants peut augmenter les causes d'insécurité pour les riverains et le personnel de chantier dues à la confrontation entre engins de chantier, circulation générale et circulation piétonne. Chaque chantier devra respecter les mesures de sécurité réglementaires à mettre en place sur le chantier, une signalisation à l'égard de la circulation publique et permettre l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite afin de limiter des effets cumulés.

Thématique	Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
Le bruit	La concomitance de plusieurs chantiers dans un contexte urbain à proximité de secteurs résidentiels et de secteurs d'activités est susceptible de produire des nuisances sonores.		<p>Dans le cas de chantiers ayant lieu de manière proche et de manière simultanée, une coordination des chantiers pourra être nécessaire afin d'appréhender les conséquences de cumul d'effets et de proposer les mesures correspondantes.</p> <p>Les riverains seront tenus informés en permanence et le planning des différentes phases de travaux devra être mis à jour régulièrement.</p> <p>Les entreprises qui réaliseront les travaux devront produire des dossiers bruit de chantier afin d'identifier les travaux les plus bruyants et permettant une coordination des chantiers et ainsi de limiter les effets cumulés potentiellement générés.</p>
Les vibrations	Les projets d'aménagements urbains vont engendrer localement des périodes variables de bruit liés aux différentes tâches de chantier.	Chaque projet routier sera source de bruit et de vibration sur les emprises et dans un environnement plus ou moins proche.	Les vibrations en phase travaux pourront engendrer des dommages sur les constructions environnantes et un risque pour le personnel de chantier, un effet cumulé peut donc être attendu.
La qualité de l'air	Les chantiers seront potentiellement producteurs de poussières et de gaz d'échappement mais la mise en place de mesures adaptées permet de limiter les effets.		Des effets cumulés sur la qualité de l'air pourront être observés avec le projet du TCSP EVE car la phase travaux sera également émettrice de poussières et de gaz d'échappement mais seront limités par la mise en place de mesures adaptées.
La pollution lumineuse	Les travaux des projets d'aménagements urbains et des projets routiers seront susceptibles de générer une pollution lumineuse si des travaux sont réalisés de nuit.		<p>À ce stade des études, il n'est pas envisagé de travaux de nuit. Cependant, si cela devait être mis en place dans la suite des études, ils seront établis dans le respect de la réglementation en vigueur.</p> <p>Si toutefois, des travaux de nuit devraient être envisagés dans les phases ultérieures de conception du projet, les dispositifs d'éclairage qui pourraient être nécessaires seront choisis de manière à rendre leur impact visuel minime en s'intégrant au mieux au milieu environnant. Des effets pourront donc être attendus le cas échéant.</p>
Les déchets	L'ensemble des travaux nécessaires à la réalisation des projets et du TCSP EVE génèreront des déchets et chaque maître d'ouvrage utilisera les filières d'élimination adaptées selon types de déchets. Une coordination des différents projets en phase travaux pourra être mise en place pour mutualiser les transports de déchets, conditionnée par la concomitance des phases travaux des différents projets.		

IMPACTS CUMULES EN PHASE EXPLOITATION

Tableau 22 : Synthèse des effets cumulés en phase exploitation

Thématique		Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
CLIMAT		<p>La réalisation de l'intégralité des projets d'aménagements urbains et des projets routiers entraîne des émissions de gaz à effet de serre mais cette hausse n'est pas susceptible de modifier le climat local.</p> <p>Les projets d'aménagements urbains par l'imperméabilisation des sols participent à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre en supprimant le stockage de carbone permis par des sols non artificialisés.</p> <p>Le mode de circulation routier est également source de gaz à effet de serre.</p>		<p>Le projet de création de voiries de transports en commun qu'est le TCSP EVE est de nature à favoriser le report modal alors que les projets urbains entraînent potentiellement une augmentation du nombre de véhicules circulant sur les voies nouvelles.</p> <p>À terme les émissions de GES avec le projet de TCSP EVE sont globalement moins importantes que celles observées sans projet donc aucun effet cumulé ne sera observé en phase exploitation.</p>
LE SOL, LE SOUS-SOL ET LES TERRES	Le relief	Les projets d'aménagements urbains n'auront pas d'effets sur le relief en phase exploitations.	Les projets routiers n'auront pas d'effets sur le relief en phase exploitation.	Aucun effet cumulé n'est identifié sur le relief en phase exploitation.
	La pédologie	Les projets d'aménagements urbains n'auront pas d'effets sur la pédologie en phase exploitations.	Les projets routiers n'auront pas d'effets sur la pédologie en phase exploitation.	Aucun effet cumulé n'est identifié sur la pédologie en phase exploitation.
	Le sous-sol	Les projets d'aménagements urbains n'auront pas d'effets sur le sous-sol en phase exploitations.	Les projets routiers n'auront pas d'effets sur le sous-sol en phase exploitation.	Aucun effet cumulé n'est identifié sur le sous-sol en phase exploitation.
	Les risques géologiques	Les projets implantés dans des zones soumises à des risques de mouvements de terrain, à l'aléa de retrait-gonflement des argiles ou au risque d'effondrement de carrières souterraines prendront en compte ces risques dès la phase de conception.		L'ensemble des mesures pour protéger les aménagements des risques géologiques seront identifiés dès la phase de conception de chaque projet ce qui permet réduire les effets de chaque projet sur les risques.
L'EAU	Les eaux superficielles	Les projets n'auront pas d'impact sur les eaux superficielles, chaque projet possèdera son propre système d'assainissement et notamment des systèmes de récupération d'eaux potentiellement polluées (hydrocarbures de voiries) tels que des séparateurs à hydrocarbures avant le rejet au réseau.		<p>Les effets cumulés vis-à-vis des eaux superficielles seront peu significatifs voire nuls. Les systèmes d'assainissement et de gestion des eaux qui accompagneront les projets permettront de réguler les écoulements et de conserver la qualité des eaux superficielles et donc celles des eaux souterraines.</p> <p>Les risques de pollution accidentelle sont limités et pris en compte à l'échelle de chaque projet.</p>
	Les eaux souterraines	Les projets d'aménagements urbains qui pourraient avoir des effets sur les eaux souterraines (par la création de bâtiments avec des niveaux inférieurs par exemple ou la présence d'une nappe proche de la surface) auront bénéficié d'études géotechniques précises afin de définir les méthodes de conception les plus appropriées pour assurer la pérennité des constructions en phase exploitation.	Les projets routiers ne devraient pas avoir d'impact sur les eaux souterraines	

Thématique		Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
	Assainissement et gestion des eaux pluviales	Les aménagements des projets urbains vont localement se substituer à des terrains naturels offrant une capacité d'absorption des eaux de ruissellement moins importante.	Les aménagements des projets routiers vont localement se substituer à des terrains naturels offrant une capacité d'absorption des eaux de ruissellement moins importante.	
	Les risques d'inondation	Les projets implantés en zones inondables prendront en compte le risque dès la conception.	Les projets implantés en zones inondables prendront en compte le risque dès la conception.	Le projet de TCSP ne se situe pas en zone inondable, il n'y aura pas d'effet cumulé sur le risque inondation en phase exploitation. Chaque projet intégrera les mesures adéquates concernant sa localisation et par rapport aux aléas et aux risques d'inondation.
LES MILIEUX NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS	Milieux naturels, faune, flore	Le cumul des emprises sur les milieux naturels, sur les espaces agricoles ou sur les espaces forestiers aura des effets sur le dérangement des espèces et la destruction d'habitats. Des mesures seront appliquées par chaque projet pour réduire les effets et une cohérence pourra être recherchée à l'échelle du territoire et entre les différents maîtres d'ouvrages.		
	Les espaces agricoles			
	Les espaces forestiers			
	PAYSAGE	Les aménagements urbains feront l'objet le plus possible d'une intégration paysagère pour s'insérer dans un paysage avec une présence du végétal que ce soit par la présence de parcelles cultivées qui ouvrent vers des horizons boisés ou par la végétation des jardins individuels en bordure de quartiers plus résidentiels. Ils feront l'objet d'études paysagères spécifiques.	Les projets routiers ne sont pas susceptibles de modifier de manière importante le paysage puisqu'ils concernent principalement des réaménagements/élargissements de voiries existantes (sauf au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes»). Ils feront l'objet d'études d'intégration paysagère.	Le projet de TCSP s'intègre dans différentes typologies de paysages actuelles avec une forte présence végétale et il est nécessaire d'anticiper la minéralisation trop importante de l'espace public par la multitude de projets d'aménagements urbains prévus sur le territoire traversé par le TCSP. Des effets cumulés sont attendus sur le paysage qui est voué à grandement évoluer dans les prochaines années. Maintenir une trame verte et des objectifs paysagers qualitatifs est essentiel pour ne pas dégrader la qualité de vie très recherchée en milieu urbain.
	LE PATRIMOINE CULTUREL	Les projets susceptibles d'avoir des impacts visuels directs sur des sites inscrits ou classés ou des Monuments Historiques feront l'objet d'une concertation avec l'ABF concernant leur intégration paysagère.		Le projet du TCSP EVE n'est pas susceptible d'altérer directement ou indirectement de patrimoine remarquable, car il n'a pas d'impact visuel direct. Aucun effet cumulé n'est attendu.
	LA POPULATION	La réalisation des projets d'aménagements urbains voués à accueillir différents types d'activités économiques ainsi que de nombreux logements bénéficiera aux populations locales améliorant leur qualité de vie ainsi que l'attractivité du territoire permettant d'accueillir de nouvelles populations. Le nombre d'emplois, déjà en croissance sur le territoire, continuera d'augmenter.	Les projets routiers améliorent la desserte du territoire et faciliteront le déplacement des populations.	La présence d'une ligne structurante comme le TCSP EVE entraîne des possibilités de changements des habitudes de déplacements de populations et donc un changement d'attitude à l'égard de la façon de se déplacer (baisse de l'utilisation des véhicules individuels, report d'un transport en commun à un autre, multimodalité). Ces modifications ont un effet sur la vie sociale des populations concernées même si le tracé ne dessert actuellement pas de cœur de ville. Situation qui devrait connaître d'importantes évolutions grâce aux projets de développement prévus sur le secteur. Des effets cumulés positifs sont attendus pour les populations locales.

Thématique	Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet	
	Habitat	Les projets d'aménagement urbains permettent d'augmenter l'offre en habitat sur le secteur.	Les projets routiers n'ont pas d'effet sur l'habitat du secteur.	Le projet de TCSP EVE n'a pas d'effet identifié sur l'habitat, ainsi aucun effet cumulé ne peut être observé.
	Équipements et services	Les projets engendreront des effets positifs pour le développement d'équipements et de services. Les nouveaux habitants vont également participer à augmenter la fréquentation des équipements et services du territoire.	Les projets routiers participeront implicitement à améliorer la desserte des équipements et services du secteur.	La proximité d'une station du nouveau TCSP avec les équipements, commerces et services contribue à renforcer leur attractivité et leur fréquentation. Des effets cumulés positifs sont donc observés pour les projets urbains qui accueillent de nouveaux équipements et services. Les projets routiers, les projets urbains et le projet de TCSP contribuent à optimiser le développement et l'accessibilité des équipements et services du territoire.
LES OUTILS DE PLANIFICATION URBAINE	Le Schéma Directeur d'Île-de-France	Les projets doivent être compatibles avec les orientations du Schéma Direction d'Île-de-France.		
	Les Schémas de Cohérence Territoriale	Les projets doivent être compatibles avec les orientations des Schémas de Cohérence Territoriale en vigueur sur leur zone d'emplacement.		
	Les Plans Locaux d'Urbanisme	Les projets doivent être compatibles les dispositions et le règlement des Plans Locaux d'Urbanisme. Une mise en compatibilité des PLU de Montry et du PLUi de Val d'Europe sur la commune de Bailly-Romainvilliers est ainsi nécessaire pour permettre les travaux et la réalisation du projet du TCSP EVE.		
LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT	Le réseau routier	La réalisation des projets d'aménagements urbains bénéficieront de leur propre desserte qui s'intégrera au réseau routier actuel et qui risque d'augmenter leur fréquentation.	Les projets routiers visent à améliorer les conditions de circulation mais risquent de saturer certains axes.	Le projet du TCSP EVE entraîne une baisse de trafic au droit de son tracé, mais entrainera un report sur d'autres axes et une saturation plus marquée sur certains carrefours. Il ne modifiera pas la capacité des tronçons sauf à l'approche des carrefours. Il n'y a pas d'impact sur le plan de circulation.
	Le réseau de transports en commun	Les projets urbains et de ZAC vont entraîner une restructuration du réseau de bus local, qui n'est cependant pas déterminée à ce jour. Cependant, ils ne sont pas supposés avoir d'effet sur les pôles d'échanges que sont la gare d'Esblly, la gare de Marne-la-Vallée – Chessy et la gare du Val d'Europe.	Les projets routiers participeront également à la restructuration du réseau de transport en commun et à l'amélioration des pôles d'échanges du secteur.	Le site propre créé dans le cadre du projet du TCSP EVE sera mutualisé avec d'autres lignes bus qui bénéficieront des avantages de circulations liés au site propre. Des effets cumulés positifs peuvent être observés sur le réseau de transports en commun de bus. Par ailleurs, des effets cumulés positifs peuvent être observés sur les pôles d'échanges puisque le TCSP s'insère dans les pôles qui sont voués à évoluer.

Thématique		Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
	Les modes actifs	Les projets intègrent l'amélioration des conditions de circulations des modes actifs (vélo et marche), nécessaires pour répondre aux différents documents de planification de la région et du département.	La création de nouvelles voiries secondaires dans le secteur du Triangle de Bellesmes prévoit de desservir le pôle gare Sud de Chessy par les modes actifs.	Des effets cumulés positifs seront observés avec la mise en place du TCSP EVE qui améliore la desserte et l'accessibilité des modes actifs sur le territoire et au sein des futurs projets urbains et de ZAC.
	Les déplacements	L'installation de nouvelles populations et de nouvelles activités économiques dans les différents projets de ZAC notamment amène de nouveaux besoins en déplacements.	Les projets routiers permettent de répondre à la demande croissante de besoins en déplacements engendrés par le fort potentiel de développement et d'urbanisation de la zone sur laquelle il s'insère.	Des effets cumulés positifs sont attendus par la réalisation des projets d'aménagement urbain et des territoires traversés par la future ligne du TCSP EVE qui permet de desservir un secteur à fort potentiel de densification et qui favorisera l'usage des transports en commun et une mobilité durable.
LES RESEAUX		Chaque projet doit s'équiper de réseaux pour un fonctionnement et une exploitation optimale. Des interactions entre les réseaux sont nécessaires et une concertation devra être menée avec les concessionnaires réseaux et les maîtres d'ouvrage afin de mutualiser dans la mesure du possible le déploiement de certains réseaux.		
LES RISQUES TECHNOLOGIQUES		Les projets implantés dans des zones soumises à des risques technologiques prendront en compte ces risques dès la phase de conception.	Les projets implantés dans des zones soumises à des risques technologiques prendront en compte ces risques dès la phase de conception.	L'ensemble des mesures prise en compte pour limiter les risques technologiques sur les aménagements prévus seront identifiés dès la phase de conception de chaque projet, permettant d'éviter des effets cumulés.
LA SANTE HUMAINE	Cadre de vie et santé humaine	Les projets urbains, routiers et du TCSP EVE permettent de renforcer l'attractivité du territoire et le développement économique, par une amélioration de l'interconnexion et de l'intermodalité.		
	Le bruit	Les projets d'aménagements urbains feront l'objet d'études acoustiques qui permettront de déterminer les seuils d'isolation à respecter pour les constructions prévues, pris en compte dès la conception du projet.	Les projets routiers vont potentiellement modifier l'ambiance sonore des secteurs traversés.	La création de la ligne de TCSP aura un impact très faible sur les nuisances sonores ressenties au niveau des territoires traversés puisqu'il y emprunte majoritairement des axes déjà circulés. Par ailleurs, lorsque le projet s'inscrit en dehors de voiries existantes aucun effet cumulé n'est à attendre.
	Les vibrations	Aucun effet cumulé n'est attendu sur les vibrations puisqu'aucun projet n'est susceptible de générer des vibrations en phase exploitation.		
	La qualité de l'air	Les projets d'aménagements urbains vont engendrer une légère augmentation des émissions polluantes et à une légère dégradation de la qualité de l'air.	Les projets routiers qui pourront conduire à augmenter le nombre de véhicules à propulsion thermique circulant participant également à l'augmentation des émissions polluantes.	L'ensemble des projets prévus sur le secteur en plus du TCSP aura un effet cumulé négatif et modéré sur la qualité de l'air, car ils émettent tous des polluants. Les projets urbains devront faire l'objet d'une desserte réfléchie et efficace par le réseau de transport en commun en plus du projet de TCSP EVE, qui devrait permettre d'accroître significativement le report modal de la voiture vers les transports collectifs moins polluants. La diminution des émissions polluantes routières sera également permise par l'amélioration du parc automobile, la maîtrise de la vitesse (au sein des ZAC par exemple) et l'amélioration des conditions de circulation (fluidité).

Thématique	Projets d'aménagements urbains	Projets routiers	Effets cumulés avec le projet
La pollution lumineuse	Les aménagements urbains nécessiteront un éclairage nocturne, qui sera adapté aux aménagements paysagers ainsi qu'aux éléments architecturaux globaux.	Les projets routiers nécessitent pour la plupart un éclairage nocturne notamment en zone urbaine et qui est destinée à assurer une sécurité de roulage pour les agents de conduite et les automobilistes.	<p>La cohérence de l'éclairage de la ligne du TCSP répondra à l'insertion urbaine du projet et s'intégrera également dans les aménagements réalisés sur chaque secteur spécifiquement, notamment dans les ZAC traversées.</p> <p>L'éclairage nocturne doit répondre à la fois à une attente de sécurité et de confort des espaces tout en limitant la pollution lumineuse, c'est-à-dire sans nuire à la qualité de vie des habitants et de la faune.</p> <p>Des effets cumulés sont observés sur la pollution lumineuse qui sera augmentée dans le secteur et qui sont inhérents à chacun des projets par la mise en place d'un éclairage nocturne en premier lieu nécessaire à la sécurité des riverains et usagers.</p>
Les déchets	La programmation des projets urbains, qui prévoit d'accueillir des logements, des bureaux, des activités commerciales, des hôtels, etc., va engendrer une augmentation de la production annuelle de déchets ménagers.	Les projets routiers vont générer par leur fonctionnement des déchets ménagers.	Les effets cumulés sont importants sur les déchets puisque l'intégralité des projets va en générer.

7. Coûts collectifs des pollutions et nuisances, avantages induits pour la collectivité et évaluation des consommations énergétiques

COÛTS COLLECTIFS ET AVANTAGES INDUITS POUR LA COLLECTIVITÉ

Les coûts collectifs sont les coûts liés à l'utilisation de biens et de services qui sont supportés par la collectivité dans son ensemble et non par un seul acteur ou consommateur.

Dans le cas des infrastructures de transport (ferroviaire, routier, ...), les coûts résultent de :

- la pollution atmosphérique et l'effet de serre ;
- l'accidentologie ou l'insécurité ;
- les déplacements (congestion routière, ...) ;
- les nuisances sonores des infrastructures.

Ces coûts incluent à la fois les phases de réalisation des travaux et l'exploitation des services.

Les avantages induits sont le bénéfice que la collectivité tire de l'utilisation de ces biens et services.

7.1. Bilan socio-économique monétarisé du projet de TCSP EVE

7.1.1. Principes généraux

L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts. La valorisation des avantages du projet pour la collectivité repose sur des méthodes conventionnelles visant à leur donner un équivalent monétaire pour pouvoir les rapporter aux coûts.

Le bilan socio-économique monétarisé d'un projet de transports collectifs tient ainsi compte des postes suivants :

- Ensemble des coûts d'investissement imputable au projet ;
- Différence de coûts d'exploitation avec la situation de référence sans le projet ;
- Gains de temps pour les usagers des transports collectifs ;
- Gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les automobilistes restant sur la voirie ;
- Economies de dépenses en relation avec la réduction du nombre de places de stationnement automobile, l'entretien de la voirie et la police de circulation ;
- Diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

Pour les dossiers de Schéma de Principe, enquête publique et avant-projet des nouvelles infrastructures de transports collectifs présentées au Conseil d'Île-de-France Mobilité pour approbation, l'évaluation socio-économique est réalisée selon une méthode spécifique à ces projets.

Cette spécificité tient aux différentes valeurs tutélaires utilisées pour le calcul et non à la nature des avantages pris en compte. Elle repose notamment sur une valeur du temps fondée sur le salaire horaire moyen en Ile-de-France.

L'instruction ministérielle en vigueur depuis le 1er octobre 2014 préconise l'utilisation d'autres valeurs tutélaires et conventions de calcul.

Afin de rendre possible la comparaison de l'évaluation socio-économique du projet TCSP EVE avec l'évaluation des autres projets présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités d'une part, et avec d'autres projets de transport en France d'autre part, deux méthodes de calcul ont été mises en œuvre et leurs résultats sont exposés dans ce dossier :

- La méthode francilienne ;
- La méthode de l'instruction ministérielle.

Le bilan est établi à l'« Horizon 2027 », correspondant à l'hypothèse retenue pour l'horizon de mise en service du projet de TCSP EVE, tandis que l'évaluation est présentée aux conditions économiques de 2018.

AVANTAGES LIES AUX GAINS DE TEMPS

Les gains de temps moyens (établis par modélisation) sont multipliés par le nombre de voyageurs annuels qui utilisaient déjà les transports collectifs avant mise en service ou qui se sont reportés de la voiture particulière. Il est fait l'hypothèse que ces derniers bénéficient de la moitié du gain de temps estimé pour les voyageurs utilisant déjà les transports collectifs auparavant.

La valeur actualisée des gains de temps liés à la mise en œuvre de la ligne de TCSP EVE et à la mutualisation de son site propre avec d'autres lignes de bus est évaluée à :

- 138 M€2018 selon la méthode francilienne ;
- 204 M€2018 selon la méthode de l'instruction ministérielle.

GAINS LIES AU REPORT MODAL

Le report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs lié au projet conduit à plusieurs types de gains :

- Les automobilistes qui choisissent d'utiliser les transports collectifs bénéficieront d'une économie dans leur dépense transport : ces anciens automobilistes paieront uniquement un titre de transport pour utiliser les transports en commun. Les dépenses liées au carburant, à l'assurance du véhicule, aux frais d'entretien, de stationnement, de péage etc. seront évitées ;
- Les utilisateurs de la voiture particulière en situation de projet bénéficieront de gains de temps liés à la mise en service du prolongement : la réduction du trafic automobile engendrée par le report modal permettra de réduire la congestion routière ;
- La diminution du trafic routier engendrée par le report modal permet également de réduire les coûts d'exploitation de la voirie (entretien, renouvellement) et de police de la circulation. Le report modal entraîne aussi une diminution du besoin en places de stationnement ce qui permet de réaliser des économies sur les coûts de construction de ces places ;
- Le report modal induit une réduction des nuisances générées par la circulation automobile (pollution, bruit, émissions de gaz à effet de serre) et contribue ainsi à la préservation de l'environnement. De même, en contribuant à réduire le trafic routier, le projet permet de diminuer les risques d'accidents de la route et améliore ainsi la sécurité. Ces gains environnementaux et sociaux apportés par le projet ont eux aussi été valorisés ;
- La construction et la maintenance d'un véhicule induit des nuisances sur l'environnement. La réduction (pour la voiture particulière) ou l'augmentation (pour le tramway) de son usage génère ainsi économies ou coûts supplémentaires.

Les gains liés au report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs sont valorisés à 7 M€2018 en 2027 pour la méthode francilienne et 4,5 M€2018 pour la méthode de l'instruction cadre.

Ils se décomposent de la façon suivante :

Gains en M€ 2018	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	2027	VAN	2027	VAN
Horizon				
Décongestion de la voirie	3,5	60	2	90
Économies d'utilisation de la voiture	1,9	28	0,8	40
Économies de stationnement	0,7	10	0,7	26
Économies d'entretien et de police de la voirie	0,2	2	0,2	6
Diminution des externalités environnementales négatives	0,6	12	0,4	29
<i>dont nuisances sonores</i>	0,3	6	0	0
<i>dont pollution</i>	0,2	4	0,4	22
<i>dont émissions de gaz à effets de serre</i>	0,1	2	0	6
Gains de sécurité routière	0,1	1	0,4	17
Total - Gains liés au report modal	7	113	4,5	207

Tableau 23 : Gains liés au report modal

La valeur actualisée des effets liés au report modal est estimée à :

- 113 M€2018 selon la méthode francilienne ;
- 207 M€2018 selon la méthode de l'instruction ministérielle.

COÛTS DU PROJET

Le coût d'investissement pris en compte pour l'évaluation socio-économique du projet correspond :

- Aux coûts de construction des infrastructures ;
- Au coût d'acquisition du matériel roulant.

L'évaluation s'étalant sur plusieurs décennies, des hypothèses sont faites sur la durée de vie des infrastructures et du matériel roulant pour tenir compte des renouvellements nécessaires pour conserver une qualité de service constante de la ligne.

Les coûts de construction des infrastructures sont estimés à 119 M€2018. Il est pris pour hypothèse que l'acquisition du matériel roulant se fait sur les deux années précédant la mise en service du TCSP, pour un total de 6,5 M€2018 et 14 véhicules articulés.

Le coût d'exploitation et d'entretien annuel, lui, s'établit à 3,4 M€2018.

7.1.2. Bilan socio-économique monétarisé du TCSP EVE : Indicateurs socio-économiques

Le tableau ci-après synthétise les coûts et les gains monétarisés liés aux effets transport apportés par le TCSP EVE et la mutualisation.

VAN en M€ 2018	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Gains de temps	227	339
Gains liés au report modal	113	208
Coût d'infrastructure	-152	-220
Coûts d'acquisition et rénovation du matériel roulant	-8	-12
Coûts annuels d'exploitation et d'entretien	-42	-111
Total	138	204

Tableau 24 : Bilan socio-économique du projet

L'application de la méthode francilienne conduit à un taux de rentabilité interne de 13,2 %. Le bénéfice actualisé, qui correspond à la somme des coûts et des avantages actualisés du projet, s'élève à 138 M€2018.

L'application de la méthode instruction ministérielle conduit à un taux de rentabilité interne de 7,1%. Le bénéfice actualisé s'élève à 204 M€2018.

VAN en M€ 2018	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	340	547
Coûts actualisés (investissement et exploitation)	-202	-343
VAN	138	204
VAN/euro investi	0.9	1.2
TRI	13,2%	7,1%

Tableau 25 : Indicateurs du bilan socio-économique

Le bénéfice actualisé du projet de TCSP EVE est positif dans les deux méthodes.

Dans la méthode d'évaluation francilienne, le taux de rentabilité interne est supérieur au taux d'actualisation de 8%.

Dans la méthode d'évaluation de l'instruction ministérielle de 2014, le bilan est positif. La valeur actualisée nette par euro investi est de 1,2.

L'intérêt du projet du point de vue socio-économique pour la collectivité est donc établi pour les deux méthodes de calcul.

7.2. Monétarisation et analyse des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre

1.1. Cadrage

La monétarisation et l'analyse des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique et à l'effet de serre ont été réalisées conformément à la *Note technique du 27 juin 2014 relative à l'évaluation des projets de transport, aux fiches outils associées* (version du 1^{er} octobre 2014) et le *rapport d'Alain Quinet de février 2019 – La valeur de l'action pour le climat*. Ces documents de référence ont été rédigés par la Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer du Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et par France Stratégie.

Les coûts engendrés par le TCSP EVE vis-à-vis de la pollution locale et régionale ainsi que vis-à-vis de l'effet de serre ont été estimés, de même que ceux liés aux effets amont-aval.

1.2. Synthèse

Les coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique, à l'effet de serre et aux effets amont – aval sont présentés dans le tableau ci-après dans le Tableau 26.

Coût annuel en k€		État de référence	Fil de l'eau		État projeté		Ecart relatif (en %) (FE-ER)/ER		Ecart relatif (en %) (EP-FE)/FE	
		ER2018	FE2025	FE2040	EP2025	EP2040	2025	2040	2025	2040
Pollution de l'air	VL	77	103	105	100	96	35%	37%	-3%	-9%
	Utilitaires	44	57	56	55	51	28%	27%	-3%	-9%
	PL	16	21	20	20	19	28%	25%	-4%	-7%
	Bus	0	0	30	0	41	0%	0%	0%	38%
Effet de serre		530	1403	4614	1408	4251	165%	770%	0%	-8%
Effets Amont - Aval		1	1	1	1	1	27%	26%	1%	-3%
Total en k€		668	1585	4826	1583	4459	137%	623%	0%	-8%

Source : Egis

Tableau 26 : Synthèse des coûts annuels liés à la pollution atmosphérique, à l'effet de serre et aux effets amont-aval

La monétarisation des coûts collectifs liés à la pollution atmosphérique, à l'effet de serre et aux effets amont – aval permet d'estimer une diminution annuelle de -2 k€ à l'horizon 2025 et une diminution de -367 k€ à l'horizon 2040, du fait de la réalisation du projet du TCSP Esbly-Val d'Europe.

Pour la situation à l'horizon de la mise en service, cette évolution s'explique par la faible variation du kilométrage parcouru (-3 %) entre le Fil de l'eau 2025 et l'État projeté 2025. Les coûts sont principalement liés à l'effet de serre (93 % des coûts collectifs suivant l'horizon d'étude considéré).

Pour la situation à l'horizon de la mise en service +15 ans, la valeur résulte de la diminution globale du kilométrage parcouru (-8 %) entre le Fil de l'eau 2040 et l'État projeté 2040 et est principalement lié à l'effet de serre (97 % des coûts collectifs suivant l'horizon d'étude considéré).

7.3. Externalités non monétarisées

Outre les aspects liés à la qualité de l'air et aux différents gains, à l'heure actuelle, en l'absence d'une méthodologie reconnue et partagée permettant d'appréhender clairement l'intégralité des aspects environnementaux d'un projet, l'estimation monétaire globale est difficilement réalisable.

C'est pourquoi au-delà des différents calculs effectués précédemment et notamment du calcul de rentabilité, l'analyse et la prise en compte de facteurs non monétarisés ne sont pas anodines pour bien cerner les avantages et inconvénients d'un projet de transport.

Il s'agit tout particulièrement concernant le TCSP EVE des facteurs qualitatifs liés à la mise en place d'un matériel roulant doté de dernières avancées technologiques respectueuses de l'environnement, difficiles à mettre en perspective à cause du manque de données sur ce nouveau matériel.

7.4. Evaluation des émissions de gaz à effet de serre liées à la réalisation du projet de TCSP EVE

L'objet de ce chapitre est d'évaluer l'impact en termes de gaz à effet de serre (GES) du projet de création d'un Transport Collectif en Site Propre (TCSP) entre la gare d'Esbly et le secteur du Val d'Europe, via le pôle de Marne-la-Vallée - Chessy, autrement appelé « TCSP EVE ».

L'évaluation prend en compte les émissions de GES :

- générées par les travaux d'infrastructures ;
- générées et évitées en phase exploitation suite aux évolutions des circulations et des consommations énergétiques.

L'objectif d'une telle étude est d'estimer la pertinence du projet du point de vue de la lutte contre le changement climatique et de calculer le temps de retour sur investissement carbone. En d'autres termes, il s'agit d'évaluer l'année à partir de laquelle le projet aura permis d'éviter plus d'émissions, qu'il n'en n'aura générées.

L'évaluation est réalisée à partir de la méthodologie Bilan Carbone® de l'ADEME, adaptée au contexte urbain du projet et des facteurs d'émission de la Base Carbone de l'ADEME. Ont été utilisés également en complément les facteurs d'émission et ratios issus du retour d'expérience d'EGIS sur des projets similaires.

L'essentiel des données d'entrée nécessaires à l'évaluation est issu des études préliminaires réalisées au stade du Schéma de Principe.

Pour la phase exploitation, les données d'entrées sont issues des études de trafic et socio-économiques.

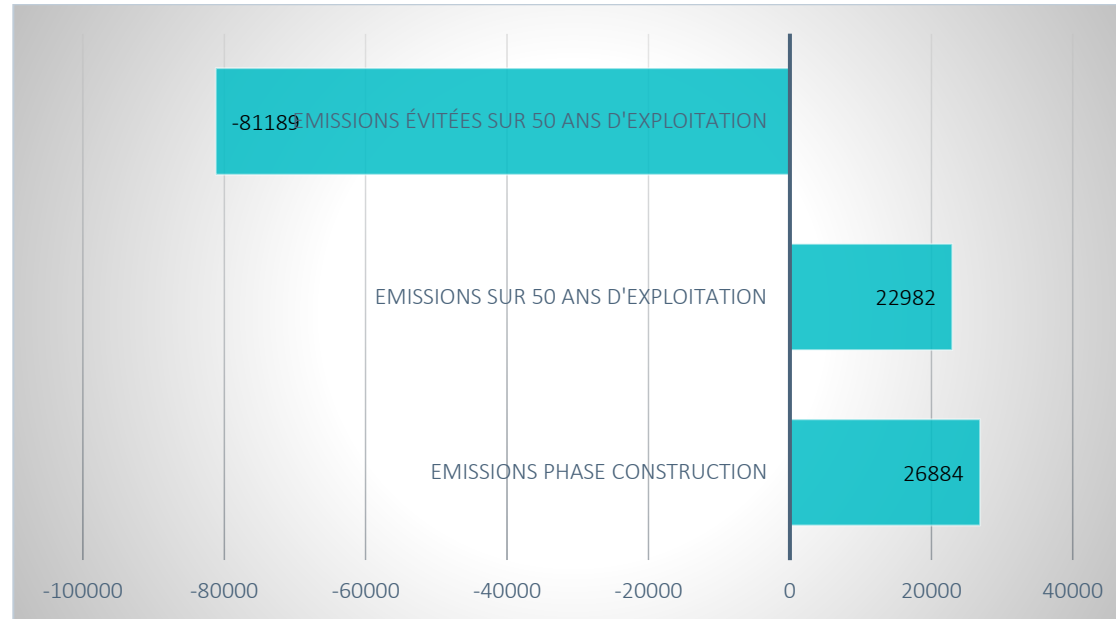
L'intégralité des résultats est présentée en tonnes équivalent CO₂ (t_{eq}CO₂), conformément à la méthodologie de l'ADEME.

Le projet de TCSP EVE génèrerait environ :

- 26 900 t eq CO₂ lors de sa construction ;
- 23 000 t eq CO₂ sur 50 ans d'exploitation (soit en moyenne 460 t eq CO₂ par an).

Sur une période d'exploitation de 50 ans (2027¹⁴ - 2077), le projet permettrait d'éviter, près de **81 200 t eq CO₂** du fait du report modal, soit en moyenne 1 624 t eq CO₂ par an.

Ces résultats sont à considérer au regard du périmètre d'étude non exhaustif et sous réserve de la validation des données d'entrée et hypothèses retenues.



Émissions de gaz à effets de serre en phase construction et sur 50 ans d'exploitation (en TeqCO₂)

BENEFICES DURABLES DU PROJET

À ce stade du projet et compte tenu des incertitudes sur l'évaluation des émissions de gaz à effet, il semble raisonnable de considérer que les émissions générées par la construction et l'exploitation du projet seront inférieures aux émissions évitées du fait du report modal à l'issue des cinquante premières années d'exploitation.

Ce bénéfice environnemental devrait se prolonger bien au-delà des 50 ans pris en compte dans le cadre de cette étude, sur la durée de vie de l'infrastructure (soit environ 100 ans).

8. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, schémas et programmes

Conformément à l'article R.122-5 du code de l'environnement, l'étude d'impact doit notamment présenter :

« 6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R.122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L.371-3 ».

Cette partie permet de vérifier la compatibilité du projet de TCSP EVE avec l'affectation des sols et les documents de planifications environnementales.

Le tableau en page ci-après récapitule les compatibilités du projet avec ces documents.

¹⁴ « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du projet de TCSP EVE

Plan, schéma, programme	Compatibilité du projet
<p>Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)</p>	<p>Le SDRIF identifie notamment le Val d'Europe comme l'un des pôles structurants de l'agglomération de Marne-la-Vallée participant à la redynamisation de l'Est francilien. Le développement se fera en priorité à proximité des gares et les aménagements devront favoriser une densité plus importante le long du TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe.</p> <p>Cette ligne figure en tant que principe de liaison sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire. En tant que telle, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation ou la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements.</p> <p>Le projet de TCSP EVE est inscrit au SDRIF dans la liste des projets de TCSP à réaliser avant 2030.</p> <p>Le projet est donc clairement identifié dans le SDRIF et est compatible avec les orientations de celui-ci.</p>
<p>Plan des transports et des Déplacements urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)</p>	<p>Le projet est clairement identifié dans le PDUIF en tant que liaison de transport structurante de surface, plus précisément en tant que ligne T Zen potentielle. Il est inscrit à l'action 2.3 « Tramway et T Zen : une offre de transport structurante ».</p> <p>Le projet est compatible avec les orientations du PDUIF.</p>
<p>Plan Local des Déplacements des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée</p>	<p>Le projet du TCSP EVE est inscrit dans le PLD de 2008, aujourd'hui en cours de révision.</p> <p>Le bilan du PLD de 2008 fait entre autres émerger pour l'objectif n°1 « <i>Faire des transports publics une véritable priorité</i> » le fait que parmi les nombreuses opportunités de TCSP identifiés dans le PLD de 2008, un seul projet est pour le moment en cours de concrétisation, le TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE).</p> <p>Le projet est donc clairement identifié dans le PLD des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée et est compatible avec les orientations de celui-ci.</p>
<p>Schémas de Cohérence Territorial (SCoT)</p>	<p>Le projet du TCSP Esbly-Val d'Europe s'inscrit dans le périmètre du Scot Marne Brosse et Gondoire (Secteur III), approuvé le 25/02/2013, actuellement en cours de révision, ainsi que des périmètres des SCoT Val d'Europe et de du Pays Créçois (anciennement SCOT de la Vallée du Grand Morin) la Vallée du Grand Morin, tous les deux en cours de réalisation.</p> <p>Le projet du TCSP EVE s'inscrit notamment dans les orientations du SCoT Marne Brosse et Gondoire (Secteur III) traduit dans le DOO : « Structurer une mobilité durable grâce aux transports collectifs ».</p>
<p>Plans Locaux d'Urbanisme</p>	<p>Une mise en compatibilité des documents d'urbanisme sera à faire pour le PLU de Montry et le PLUi du Val d'Europe (commune de Bailly-Romainvilliers).</p>
<p>Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)</p> <p>Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eau (SAGE) du Petit et du Grand Morin.</p>	<p>Le projet devra tenir compte des orientations et des leviers identifiés du SDAGE et du SAGE de la zone d'étude afin de garantir la préservation de la ressource en eau.</p> <p>Les règles du SAGE, opposables aux tiers, devront être intégrées dans la conception du projet.</p>

9. Incidences sur les sites Natura 2000

RESEAU NATURA 2000

Le réseau regroupe l'ensemble des espaces désignés en application de deux Directives européennes :

- la directive « Habitats, Faune, Flore », dont l'objectif est la conservation des habitats naturels, de la faune et de la flore sauvages d'intérêt européen. Les zones concernées par cette directive sont dénommées « Zones Spéciales de Conservation (ZSC) » et « Zones de Protection Spéciale (ZPS) ».
- la directive « Oiseaux » qui prévoit la protection des milieux nécessaires à la reproduction et à la survie d'espèces d'oiseaux considérées comme rares ou menacées à l'échelle de l'Europe. Les zones concernées par cette directive sont dénommées « Zone de Protection Spéciale (ZPS) » ou « Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) ».

L'étude d'incidences vise à vérifier la compatibilité d'une activité avec les objectifs de conservation des sites Natura 2000. Plus précisément, il convient de déterminer si le projet peut avoir un effet significatif sur les habitats et les espèces végétales et animales ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

9.1.1. Contexte du territoire

Aucun site Natura 2000 n'est recensé au sein de la zone d'étude. En revanche, plusieurs sites situés à proximité, à une distance comprise en 300 m et 13 km environ du périmètre d'étude :

- Les Boucles de la Marne (FR1112003), situé à environ 1,5 km ;
- Les sites de Seine Saint-Denis (FR1112013) situé à environ 8 km ;
- Le bois de Vaires-sur-Marne (FR1100819) situé à environ 8 km ;
- L'Yerres de sa source à Chaumes-en-Brie (FR110081) situé à environ 13 km.

L'ensemble des sites Natura 2000 présent dans un périmètre de 5 km autour de l'aire d'étude et en interaction potentielle avec celle-ci ont été pris en compte dans l'analyse.

Ainsi, un seul site Natura 2000 est potentiellement en interaction avec le fuseau d'étude. Il s'agit de la ZPS « Les Boucles de la Marne ». La ZPS est composé de 8 secteurs :

- Jablines ;
- Forêt des Vallières ;
- Isles les Villenoy ;
- Trilbardou/Lesches/Vignely ;
- Meaux/Les Pâtis ;
- Congis sur Théroüanne – Réserve Naturelle Régionale du Grand Voyeux ;
- Isles les Meldeuses/Armentières-en-Brie.

Le secteur Isles-lès-Villenoy est le seul secteur potentiellement en interaction avec la zone d'étude, au nord-est de la zone d'étude, à proximité d'Esblly, situé à 1,5 km du terminus de la ligne du TCSP EVE qui est situé au niveau de la gare d'Esblly et à 300 m de la zone d'étude rapprochée.

Le secteur Trilbardou/Lesches/Vignely est situé à 2,2 km de la gare d'Esblly et à 1,5 km de la zone d'étude rapprochée.

Le secteur Jablines est situé à 4,5 km de la gare d'Esblly et à 2 km de la zone d'étude rapprochée.



Figure 249 : Localisation des secteurs de la ZPS des Boucles de la Marne située à moins de 5 km de la zone d'étude rapprochée et distance des secteurs de la ZPS par rapport à la gare d'Esblly

9.1.2. Evaluation des incidences

Plusieurs menaces pèsent sur la pérennité des milieux et de la zone proposée en ZPS et sur la qualité de ses paysages :

- La pression urbanistique croissante, en lisière des secteurs boisés notamment ;
- Le développement de vastes infrastructures de transport à proximité ;
- Une remise en culture sur des zones reconnues d'intérêt ornithologique ;
- Une diminution des surfaces inondables ;
- Une gestion de certains secteurs, notamment la base de loisirs, prenant insuffisamment en compte les enjeux ornithologiques.

Cependant, en raison de l'absence de l'incidence directe ou indirecte, temporaire ou permanente du projet sur le réseau Natura 2000, aucune mesure d'atténuation ne nécessite d'être mise en œuvre.

9.1.3. Synthèse

Compte tenu de la distance du projet par rapport au réseau Natura 2000, de l'absence d'emprise au sein de ce réseau, de l'absence d'interaction hydraulique et de l'absence d'incidence significative sur les habitats, le projet ne remet pas en cause le maintien en bon état de conservation des populations d'espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation du site Natura 2000.

Le projet ne porte pas atteinte aux objectifs de conservation du site Natura 2000.

10. Méthodes et difficultés rencontrées

Le projet qui est présenté dans ce dossier est le résultat d'une succession d'études techniques et de phases de concertation permettant d'affiner progressivement la définition du projet et ses caractéristiques.

A chacune des phases et avec une précision croissante, les études d'environnement comportent :

- l'établissement d'un état initial et, si possible, son évolution prévisible à court/moyen terme ;
- l'identification et l'évaluation des effets des différentes variantes envisagées ;
- la définition des effets et mesures d'insertion à envisager, en relation avec les attendus de la concertation et en application des textes réglementaires.

ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Les données de l'état initial proviennent essentiellement :

- du recueil de données réalisé auprès des administrations et organismes consultés détenteurs d'informations comme celles liées à la gestion des ressources naturelles, l'occupation des sols,...
- l'analyse de documents et bibliographies disponibles sur le territoire ;
- de visites sur le site et d'investigations de terrain et des mesures visant à qualifier cet état initial (acoustique, qualité de l'air,...).

L'information recueillie est traitée de manière à caractériser l'état initial de l'environnement et à évaluer la sensibilité et les potentialités du territoire.

Afin d'établir l'état initial, deux aires d'étude ont été définies. Elles sont présentées dans la partie 2. *Définition et justification des zones d'étude de l'étude d'impact* ci-avant.

A partir de l'état initial, les principaux enjeux des territoires traversés par le TCSP EVE ont pu être définis.

ANALYSE DES VARIANTES

La synthèse des sensibilités environnementales et des contraintes techniques a permis d'évaluer et de comparer les différentes variantes envisagées et, de justifier le choix de l'une d'entre elles.

EFFETS ET MESURES

L'analyse des impacts est réalisée sur la base d'études de niveau « Schéma de Principe ». La précision de ces études techniques ne permet pas toujours une évaluation précise des incidences des aménagements sur l'environnement. Le cas échéant, certaines hypothèses ont été prises en compte. Ainsi, des principes de mesures ont été proposés, dont la faisabilité a été vérifiée.

L'analyse des impacts a été réalisée en croisant les caractéristiques du projet et les enjeux définis dans l'état initial. Elle se fait donc :

- En déterminant les éléments présents sur le site que la réalisation du projet modifie ;
- En indiquant les nouveaux éléments que le projet amène ;
- En décrivant la nouvelle organisation urbaine que le projet génère, et les variations de production de nuisances ou les améliorations qui les restituent.

La détermination des impacts du projet sur les différentes thématiques de l'environnement s'est appuyée sur la connaissance des territoires concernés, les études techniques préalable au Schéma de Principe (études préliminaires - plans, coupes, croquis), les seuils de respect de la réglementation en vigueur.

L'évaluation des impacts du présent projet a ainsi été effectuée suivant une démarche en deux temps :

- un recueil des données environnementales pour établir l'état initial du site et de son environnement ;
- une analyse des impacts du projet accompagnée de la définition de mesures destinées à supprimer ou atténuer les effets négatifs, ou à défaut de les compenser.

L'identification et l'évaluation des effets, tant positifs que négatifs, sont effectuées selon des méthodes officielles, quand elles existent.

L'évaluation est quantitative chaque fois que possible, compte tenu de l'état des connaissances et des techniques disponibles, ou à défaut qualitative.

Les mesures de réduction ou de compensation sont proposées, de façon spécifique, au regard des impacts identifiés.

Des études spécifiques ont été réalisées sur les thèmes essentielles (faune/flore, acoustique, bilan carbone, air, géotechniques, trafic, etc.)

Le coût des mesures environnementales a été intégré dans l'estimation du projet.

Conformément à la réglementation, les modalités de suivi des mesures en phase travaux et exploitation sont également décrites.

Les prochaines étapes consisteront à engager les études plus détaillées, d'un niveau d'avant-projet (AVP) au sens de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (loi MOP).

DIFFICULTES RENCONTREES POUR LA REALISATION DE L'ETUDE D'IMPACT

Les principales difficultés rencontrées lors de la réalisation de l'étude d'impact sont liées notamment :

- aux protocoles d'études spécifiques et d'analyse qui comportent nécessairement des incertitudes, en particulier les éléments issus de modèles (trafic, acoustiques, air où une marge d'erreur est toujours prise en compte) ;
- à la présence de très nombreux projets au sein de la zone d'étude (ZAC, doublement de la voirie primaire, ...) dont certains ne sont pas encore bien arrêtés et pour lesquels les données techniques, de programmations, d'études d'impact, etc. sont très nombreuses et parfois divergentes. Le tracé du projet de TCSP EVE induit de nombreuses interactions d'ordre sociales, environnementales, d'intermodalité, etc.
- au caractère amont des études techniques ne permettant pas d'établir les impacts précis. L'analyse des impacts est réalisée sur la base d'études de niveau « Schéma de Principe ». La précision de ces études techniques ne permet pas toujours une évaluation précise des incidences des aménagements sur l'environnement. Le cas échéant, certaines hypothèses ont été prises en compte. Ainsi des principes de mesures ont été proposés, dont la faisabilité a été vérifiée. En particulier, le niveau d'études actuel ne permet pas de préciser davantage les éléments relatifs à la loi sur l'eau qui ne pourront être évalués que sur la base d'études de niveau avant-projet.

11. Auteurs des études

11.1. Auteurs du Schéma de Principe et de l'étude d'impact



La présente étude d'impact sur l'environnement a été élaborée sous la direction d'Île-de-France Mobilités.

Le Schéma de Principe et l'étude d'impact ont été réalisés par le groupement EGIS – GAUTIER+CONQUET, sous la direction de Marie-Laure FERRIER (chef de projet Egis), Alix GORET (architecte/paysagiste) et Violayne BOUVY (chef du département économie et planification des transports de la direction des études amont et innovation).



EGIS

4 rue Dolores Ibarruri / 7 rue des Longs Quartier
93100 Montreuil










GAUTIER + CONQUET

5 Rue de Charonne
75011 Paris

Le Schéma de Principe a été rédigé par Marie-Laure FERRIER (chef de projet), Mélanie PAUL (chargée d'étude) et Romain DEPAQUIT (chargé d'étude).

L'étude d'impact sur l'environnement a été réalisée par Egis sous le pilotage, le contrôle et l'approbation de Catherine VALLART (chef de projet environnement).

11.2. Auteurs des études spécifiques

Etude	Société	Adresse	Auteurs
Evaluation socio-économique	Île-de-France Mobilités 	39-41 Rue de Châteaudun 75009 Paris	Direction Prospective et Etudes
Ecologique	EGIS Environnement 	15, avenue du Centre - CS 20538 Guyancourt 78286 Saint-Quentin-en-Yvelines	Laurent DAUVERCHAIN – Chef de projet environnement Valentin CADET – Écologue botaniste Guillaume WETZEL – Écologue fauniste David FURCY – Ecologue Catherine JUHEL – Ecologue Laure-Hélène CANDELIER - Ecologue
Trafic	CD VIA – Ingénierie & mesures des déplacements 	2, rue Suchet 94700 MAISONS-ALFORT	Nicolas DELAVENNE
Acoustique	ACOUSTB 	4 rue Dolorès Ibarruri 93100 Montreuil	Murielle TEYTU Sébastien VOET
Air et santé	EGIS Environnement 	15, avenue du Centre - CS 20538 Guyancourt 78286 Saint-Quentin-en-Yvelines	Géraldine DEIBER – Cheffe de projet environnement – Pilotage et contrôle du dossier Laurent DUCROS – Chargé d'études – Rédaction du dossier Martin JOFFRE – Chargé d'études – Rédaction du dossier
Géotechnique	EGIS Environnement 	15, avenue du Centre - CS 20538 Guyancourt 78286 Saint-Quentin-en-Yvelines	Tony DUMOULIN – Chef de projet géotechnique Georges BIESKE – Expert en géotechnique
Diagnostic phytosanitaire	PAYSARBRE 	18, rue de la Croix Buisée 28630 Nogent Le Phaye	



BUS **EVE**

NOUVELLE LIGNE
Esbly > Val d'Europe

Chapitre VI : Management et calendrier du projet

1. Organisation

1.1. Identification des différentes parties



Île-de-France Mobilités est le Maître d’Ouvrage du projet de TCSP EVE.

Afin de créer un projet utile et fonctionnel pour tous, Île-de-France Mobilités rencontre et échange avec les partenaires suivants :

- **Les financeurs du projet** : l’Etat, la Région Ile-de-France et le Département de Seine-et-Marne ; Le projet EVE est inscrit au CPER 2015-2020 prorogé ;



L’Etat est financeur des opérations inscrites au CPER, dont fait partie le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE)

Tous les ans, la Région Ile-de-France consacre une part importante de son budget au développement et à l’amélioration des transports. Enjeu de dynamisme économique et de qualité de vie, la Région a fait des transports une de ses priorités. La Région Ile-de-France est ainsi le principal financeur des opérations de transports collectifs en Île-de-France, qui assure un rôle clé dans la mise en œuvre du Grand Paris des mobilités, tous modes confondus, et notamment des opérations inscrites au CPER dont fait partie le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE).



Le département de Seine-et-Marne est le propriétaire et gestionnaire de voiries départementales (RD5d, RD5, RD231, ...).

Depuis de nombreuses années, le Département mène une politique volontariste pour aider au développement des transports collectifs. Il participe au financement de nombreux projets de transports en commun en site propre, en particulier le Département de Seine-et-Marne est financeur des opérations CPER au titre du bloc local. Parmi ces projets de transport, le TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) offrira une liaison performante, rapide et capacitaire entre la ligne P du réseau Transilien et la ligne A du RER, et permettra de répondre à la demande actuelle et future de déplacements entre les bassins de vie de Meaux et de Marne-la-Vallée, en accompagnement de l’important développement urbain envisagé sur le territoire traversé par le projet de TCSP EVE.



Île-de-France Mobilités est lui-même financeur d’une partie du projet concernant le matériel roulant.

NOTA : la communauté d’agglomération Val d’Europe Agglomération (VEA) regroupant notamment l’ensemble du secteur IV de la ville Nouvelle de Marne-la-Vallée - Bailly-Romainvilliers, Chessy, Coupvray, Magny-le-Hongre, Serris et Villeneuve-le-Comte, ainsi que les communes d’Esbly, de Montry, de Saint-Germain-sur-Morin, et de Villeneuve-Saint-Denis (10 communes au total), sera également financeur du projet au titre du bloc local à partir du stade des études AVP.

- **Les collectivités territoriales** : les communes de Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Chessy, Serris, Montévrain, Jossigny et Bailly-Romainvilliers ainsi que les la communauté d’agglomération Val d’Europe Agglomération (VEA regroupant 10 communes au total, dont Esbly, Coupvray, Montry, Magny-le-Hongre, Chessy, Serris et Bailly-Romainvilliers), la Communauté d’agglomération Marne et Gondoire (CAMG qui regroupe 20 communes, dont Jossigny et Montévrain) ;

- **Les partenaires et acteurs locaux présentant des interfaces avec le projet** : les Établissements publics d’aménagement de Marne-la-Vallée EPAMarne et EPAFrance, qui sont deux établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) historiquement chargés, pour le compte de l’État et des collectivités territoriales, d’aménager le site de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

- Le Syndicat Intercommunal des Transports (SIT) a quant à lui la compétence de la gestion du réseau intercommunal de transport (lignes de bus Pep’s) et la réalisation du Plan Local de Déplacements. Son périmètre englobe les secteurs III et IV de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée et s’étend sur 28 communes environnantes.

- S’ajoutent à ces partenaires :

- SNCF-Réseau, en tant que gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire de la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle, et partie prenante dans le cadre du projet de pôle de la gare d’Esbly ;
- la société EURODISNEY SAS ;
- Voies Navigables de France (VNF), en tant que gestionnaire du Canal de Meaux à Chalifert ;
- Ports de Paris Seine Normandie (HAROPA), en tant que gestionnaire du port d’Esbly-Coupvray (localisé sur le Canal de Meaux à Chalifert à proximité de la coopérative agricole VALFRANCE), et propriétaire foncier de terres agricoles au voisinage du futur tracé ;
- les exploitants des transports collectifs routiers ;
- le collège Louis Braille d’Esbly, en tant que partie prenante dans le cadre du futur réaménagement de la zone du parking du collège ;
- Grand Hôpital de l’Est Francilien (GHEF), en tant que gestionnaire de l’hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée ;
- la coopérative agricole VALFRANCE.

1.2. Organisation de la phase schéma de principe et du dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP)

Lors des études de Schéma de Principe et du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique, Île-de-France Mobilités s'est appuyé sur diverses assistances techniques pour assurer la consolidation des dossiers et pérenniser le planning du projet :

- Un groupement d'étude pour la réalisation des études techniques relatives à l'insertion du système de transport, aux aménagements urbains associés et aux ouvrages et de certaines des études techniques permettant d'élaborer l'étude d'impact (air et santé, faune-flore, ...) ;
- des études sur le trafic routier ;
- des simulations de fréquentation du système de transport ;
- une assistance à maîtrise d'ouvrage sur la maintenabilité et l'exploitabilité du système de transport ;
- une assistance sur l'organisation, la planification et le pilotage de l'opération ;
- une assistance sur la communication et la concertation du public ;
- des bureaux d'étude pour la réalisation des compléments d'études techniques permettant d'élaborer l'étude d'impact : trafics routiers, études stationnement, diagnostic phytosanitaire, ...

2. Planification

2.1. Calendrier de l'opération

Par délibération du 11 février 2015, le Conseil du STIF (aujourd'hui Île-de-France Mobilités) a approuvé le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales du projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE).

La concertation préalable sur le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d'Europe (EVE) organisée par le STIF (aujourd'hui Île-de-France Mobilités) s'est déroulée du 11 mai au 26 juin 2015.

Le bilan de la concertation a été approuvé par le Conseil du STIF (aujourd'hui Île-de-France Mobilités) du 7 octobre 2015.

Le planning prévisionnel de l'opération envisagé à ce stade des études est le suivant, sous réserve des conclusions de l'enquête publique, de l'obtention des financements et des autorisations administratives, et de la réalisation effective des opérations connexes (en particulier des projets de doublement des voiries primaires) :

- Approbation du Schéma de Principe, du Dossier d'Enquête Publique, et de la nouvelle convention de financement des études d'Avant-Projet (AVP) : 11 février 2021 ;
- Saisine de l'Autorité Environnementale : février/mars 2021 ;
- Enquête Publique : courant 2021 ;
- Déclaration de projet / déclaration d'utilité publique 2021/2022 ;
- Études d'Avant-Projet et études projet à partir de 2022.

Le planning sera détaillé dans le cadre des études ultérieures d'Avant-Projet, permettant ainsi de préciser la date de mise en service. A ce stade des études, la date prévisionnelle de mise en service est envisagée à l'« horizon 2027 ».

2.2. Etapes clés du projet

Le présent chapitre présente les hypothèses prises pour bâtir le planning ci-avant. Ce planning s'entend sous réserve des conclusions de l'enquête publique et de la mise en place des financements.

2.2.1. Etudes préliminaires de Schéma de Principe

Différentes réunions sectorielles (découpage du territoire en plusieurs secteurs géographique particuliers) et comités techniques ont été mis en place par Île-de-France Mobilités pour la définition du parti d'aménagement à retenir sur le projet.

Le processus comprend un examen en comité des financeurs des différentes options d'aménagement, la présentation en comité technique des options retenues en présence des services techniques des communes, puis la validation en commission de suivi avec les élus et les financeurs.

Une fois le parti d'aménagement arrêté, les études ont été finalisées et le Schéma de Principe constitué.

2.2.2. Déclaration d'utilité publique

La constitution du Dossier d'Enquête d'Utilité Publique (DEUP) a été confiée au groupement d'études EGIS / GAUTHIER+CONQUET par Île-de-France Mobilités. Un processus de validation du dossier est prévu.

La décision d'approbation par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités emportera autorisation de transmission du dossier d'enquête au préfet de Seine-et-Marne.

Il appartient ensuite au préfet de soumettre le dossier à l'Autorité environnementale pour instruction et aux différents services de l'Etat qui pourraient être concernés par le projet (défense, santé, culture, ...), afin qu'ils rendent un avis.

La décision de lancer l'enquête publique relève du préfet, qui saisit le tribunal administratif aux fins de désignation d'un commissaire enquêteur puis prend un arrêté prescrivant l'ouverture de l'enquête. Les mesures de publicité relèvent du demandeur.

Le commissaire enquêteur (ou commission d'enquête) fournit, à l'issue de l'enquête, un rapport au maître d'ouvrage retranscrivant les observations et remarques du public ainsi que ses propres conclusions intégrant son avis personnel et motivé.

Après avoir apporté une réponse au commissaire enquêteur sur ses éventuelles remarques, Île-de-France Mobilités établira une déclaration de projet dans laquelle il se prononcera sur l'intérêt général du projet. Celle-ci sera suivie, selon la décision du préfet, d'une déclaration d'utilité publique qui autorisera l'acquisition des parcelles concernées par le projet et les travaux.

2.2.3. Acquisitions foncières

Une enquête parcellaire, déterminant avec précision les surfaces faisant l'objet de l'expropriation et les propriétaires concernés, est organisée par le préfet, saisi par le maître d'ouvrage.

L'arrêté de cessibilité délivré par le préfet clôt la phase administrative de la procédure d'expropriation. Lorsque qu'une phase judiciaire est engagée, il appartient au juge de prendre une ordonnance transférant la propriété et de fixer le montant des indemnités à défaut d'accord amiable entre les parties.

L'enquête parcellaire sera menée ultérieurement à l'enquête d'Utilité Publique.

2.2.4. Études d'Avant-Projet

Le lancement des études d'Avant-Projet (AVP) est conditionné par l'approbation des conventions de financement et de la désignation d'une maîtrise d'œuvre.

L'Avant-Projet, comme les études préliminaires, est soumis à un processus de validation par les différents comités pour une validation par le Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités.

2.2.5. Procédures administratives

Une définition du projet plus aboutie (niveau AVP) permettra de définir les procédures administratives à établir.

A ce stade des études, les procédures qui pourraient s'appliquer dans le cadre du projet sont les suivantes :

- la déclaration ou l'autorisation au titre de la loi sur l'eau (autorisation environnementale) ;
- la déclaration au titre de la législation des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) ;
- la demande de dérogation à l'interdiction de porter atteinte aux espèces protégées ou à leur habitat ;
- le diagnostic archéologique - si prescrit par le préfet de région accompagné ou non de fouilles préventives ;
- les autorisations d'occupation temporaire du domaine public ;
- les éventuelles autorisations d'urbanisme ;
- le dossier de bruit de chantier ;
- la demande d'autorisation de coupes et abattage d'arbres au titre du code de l'urbanisme.

2.2.6. Études de projet

Le démarrage des études de projet est conditionné par l'approbation des études d'AVP et par la signature de la convention de financement des études de projet et des travaux.

2.2.7. Travaux

La réalisation des travaux est conditionnée par le transfert de propriété de l'assiette foncière (ou à défaut la prise de possession anticipée ou l'autorisation d'occupation temporaire), par la réalisation des travaux de libération des emprises lorsque cela est nécessaire (déviations des réseaux concessionnaires notamment), et par la passation des marchés de travaux.

2.2.8. Mise en service

La mise en service du TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) nécessite la réalisation des essais de ligne, la formation préalable des conducteurs, l'obtention de l'arrêté autorisant la mise en service commerciale.



BUS

EVE

NOUVELLE LIGNE

Esbly > Val d'Europe

Chapitre VII : Économie du projet

1. Coût de réalisation

1.1. Présentation synthétique des coûts d'investissement

1.1.1. Présentation des coûts

Le coût du projet (ligne et Site de Maintenance et de Remisage, hors matériel roulant) est estimé à **124,0 M€ HT, CE janvier 2020** (coût Hors Taxes aux Conditions Economiques de janvier 2020).

Il s'agit d'une estimation au stade des études préliminaires à plus ou moins 10 %.

Le coût d'investissement de la ligne se décompose de la manière suivante (hors matériel roulant) :

- Etudes, Maîtrise d'Ouvrage et Maîtrise d'Œuvre : 15,8 M€ HT ;
- Acquisitions foncières : 8,2 M€ HT ;
- Infrastructures et espaces publics associés : 83,9 M€ HT ;
- Site de Maintenance et de Remisage (SMR) : 2,3 M€ HT (prorata) ;
- Provision pour Aléas et Incertitude (entre 10 et 30% selon les postes) : 13,8 M€ HT.

Les coûts d'acquisition du **matériel roulant** sont estimés à **6,7 M€ HT**.

Le nombre de véhicules nécessaire à l'exploitation est de 14, correspondant à l'exploitation de la ligne avec une hypothèse maximaliste de 5 min en heures de pointe à long terme. Outre les véhicules eux-mêmes, ce poste comprend les frais d'essais et de mise en service du matériel ainsi que la formation du personnel. Le coût unitaire pris en compte est celui d'un matériel à motorisation GNV, plus élevé que pour une motorisation diesel.

A noter qu'un certain nombre de choix techniques, intégrés directement dans la conception du projet, a été fait dans un objectif de minimisation des impacts sur l'environnement et sont ainsi inclus dans les coûts de conception du projet présentés. Ces coûts intègrent également les coûts associés à certaines mesures environnementales qui seront mises en œuvre tout au long de la phase travaux de réalisation.

Les coûts spécifiques associés aux mesures de compensation écologique sont quant à eux intégrés dans les frais de MOA présentés.

Par ailleurs la direction de l'immobilier de l'État (DIE, anciennement France Domaine) a également été saisie par Île-de-France Mobilités pour l'estimation des acquisitions foncières.

La décomposition selon les postes d'investissement définis par le CEREMA est donnée dans le tableau ci-contre.

Sur le secteur dit « du Triangle de Bellesmes », les échanges sur le projet de TCSP EVE devront se poursuivre, en lien avec l'EPAFrance, EURODISNEY SAS, les collectivités locales et les financeurs, dans les phases d'études ultérieures (AVP/PRO), afin de préciser le choix d'insertion du TCSP dans ce secteur, ainsi que les périmètres respectifs de financement du projet sur ce secteur et les maîtrises d'ouvrages afférentes.

n°	Poste	Coût de l'opération en M€ H.T CE 01 /2020
1	Etudes	2,0
2	Maîtrise d'ouvrage (MOA)	6,0
3	Maîtrise d'œuvre (MOE)	7,8
4	Acquisitions foncières et libérations d'emprises	8,2
5	Déviations de réseaux	0
6	Travaux préparatoires	7,3
7	Ouvrages d'art	13,8
8	Plate-forme	9,1
9	Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés – NON APPLICABLE POUR UNE TCSP DE TYPE BUS	0
10	Revêtement du site propre	8,9
11	Voirie et espaces publics	18,4
12	Equipements urbains	10,0
13	Signalisation routière	2,9
14	Stations	4,3
15	Alimentation en énergie de traction – NON APPLICABLE POUR UNE MOTORISATION DE TYPE GNV	0
16	Courants faibles et PCC	6,6
17	Site de maintenance et de remisage (SMR)	2,3
19	Opérations induites (Actions non nécessaires au fonctionnement du TCSP)	2,6
20	Provisions pour Aléas et Incertitudes	13,8
TOTAL		124,0 pour les coûts d'investissement (hors matériel roulant*) + 6,7 M€ pour le matériel roulant*

*Le matériel roulant est financé par IdFM et n'entre pas dans le financement de l'opération d'investissement

Tableau 27 : Coût d'investissement du projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (TCSP EVE)

1.1.2. Présentation et justification des coûts au regard des prévisions du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP)

Le Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) donnait une estimation globale du projet de 122 M€ aux conditions économiques de janvier 2014 (ligne et Site de Maintenance et de Remisage, hors matériel roulant), soit **125,9 M€ aux conditions économiques de janvier 2020**, avec une précision de 20%.

Le coût du projet au stade du Schéma de Principe sur un périmètre équivalent s'élève désormais à **124,0 M€** (ligne et Site de Maintenance et de Remisage, hors matériel roulant) avec une précision de 10%, soit une évolution de -1,5% par rapport au DOCP.

Le projet au stade du Schéma de Principe ne porte cependant pas exactement sur le même périmètre que celui pris en compte dans le cadre des études de DOCP et du chiffrage associé.

Les coûts retenus pour le DOCP pour une variante de tracé similaire au tracé pris en compte au stade du Schéma de Principe sont présentés ci-dessous, actualisés en coûts aux conditions économiques de janvier 2020 sur la base de l'indice TP01.

		Coût M€ HT CE janv. 2014	Coût M€ HT CE janv. 2020	
Travaux (dont SRM)	<i>Variante « terminus Sud »</i>	<i>CHMLV via le bld Circulaire</i>	14,0	14,4
	<i>Tronc commun</i>	<i>Via Pont Morris (pont existant)</i>	48,5	50,0
	<i>Variante « terminus Nord »</i>	<i>Collège Braille</i>	44,5	45,9
		SMR	15,0	15,5
		Total (dont SMR) [+20% / -20%]	122,0 [146,4 / 97,6]	125,9 [151,0 / 100,7]
Matériel roulant		12,0	12,4	
TOTAL avec matériel roulant [+20% / -20%]		134 [160,8 / 107,2]	138,2 [165,9 / 110,6]	

Figure 250: Coûts d'investissement du projet de TCSP EVE établi au stade des études de DOCP

Les évolutions de coût s'expliquent par les principaux éléments suivants :

- les coûts de travaux d'infrastructure évoluent à la hausse en lien avec une augmentation du périmètre des infrastructures, des pistes et bandes cyclables, des stations (augmentation d'environ 2 à 4,3 M€ pour ce dernier poste), etc.

En particulier, sur certaines sections où le chiffrage du Schéma de Principe prend en compte un périmètre de « façade à façade », le DOCP prenait en compte uniquement le périmètre « GLO » seul :

- Cours de la Gondoire ;
- Rue / Pont Morris ;
- Avenue Séramy.

Par ailleurs, pour une simplification des interfaces et planning des travaux, le périmètre au terminus de la gare routière de Chessy a été élargi.

En relation avec les impacts du projet sur le parking du collège Louis Braille, le périmètre du projet a également été élargi pour tenir compte d'une restitution des fonctionnalités du collège et de la gare routière le desservant.

Le périmètre de reprise des carrefours a également été élargi pour intégrer les capacités nécessaires à la prise en considération des hypothèses de développement urbain du territoire.

- en revanche, le coût du SMR a été ré-estimé à la baisse du fait du choix de la mutualisation des besoins de remisage et d'entretien des 14 bus EVE sur le site existant de Bailly-Romainvilliers. Les besoins d'EVE (halle de maintenance, espace de remisage, etc.) s'implanteront dans le prolongement du site existant et pourront nécessiter un remaniement du dépôt. Cependant la mutualisation avec les fonctions déjà existantes sur le dépôt induit une baisse significative de ce poste de 15,4M€ à 2,3 M€ aux CE 01/20 grâce à une mutualisation avec les équipements existants ;

- les impacts sur de nombreux ouvrages d'art dont les coûts ont également pu être précisés (légère augmentation de ce poste de 13,3 M€ à 13,76 M€ aux CE 01/20), de même que les besoins liés aux acquisitions foncières (en hausse d'environ 2M€ à 8,2 M€ aux CE 01/20)

1.2. Présentation détaillée des coûts

Cette partie présente les principales hypothèses prises en compte pour l'estimation de chacun des postes définis par la décomposition préconisée par le CEREMA.

1.2.1. Poste 1 : Etudes d'Avant-Projet / projet

Il s'agit des études qui sont engagées par le maître d'ouvrage, en complément des études intégrées au contrat de maîtrise d'œuvre. L'estimatif correspond aux coûts des relevés topographiques, des études géotechniques, de reconnaissance des sols, des études acoustiques, de l'étude de qualité de l'air et des enquêtes et études spécifiques que le maître d'ouvrage estime indispensable à la réalisation du projet.

- Ce poste est estimé sur la base d'un forfait calculé sur la base d'un ratio appliqué au coût total de l'opération hors frais de MOE, MOA, acquisitions foncières et aléas
- Le coût des études d'Avant-Projet et de projet sont intégrés dans le poste 3 « Maîtrise d'œuvre travaux ».

1.2.2. Poste 2 : Maîtrise d'ouvrage

Les frais de maîtrise d'ouvrage incluent tous les frais de personnel, de matériel et d'assistance engagée directement par le maître d'ouvrage : assistance technique, juridique, foncière ; les frais d'assurance, de communication, de concertation et d'organisation de l'enquête publique, ainsi que les indemnités de gêne pendant les travaux ou de préjudice commercial. A ce titre sont également compris les coûts liés à la préparation de l'exploitation commerciale du TCSP.

- Ce poste est estimé sur la base d'un ratio appliqué au cout total de l'opération hors frais de MOE, MOA, acquisitions foncières et aléas.

1.2.3. Poste 3 : Maîtrise d'œuvre des travaux

Les frais de maîtrise d'œuvre correspondent à l'ensemble des missions d'ingénierie qui sont généralement confiées au maître d'œuvre pour la réalisation des études d'Avant-Projet, de Projet, la rédaction des dossiers de consultation des entreprises (DCE) et la conduite des travaux jusqu'à la mise en service du TCSP.

- Ce poste est estimé sur la base d'un ratio appliqué au cout total de l'opération hors frais de MOE, MOA, acquisitions foncières et aléas.

1.2.4. Poste 4 : Acquisitions foncières et libérations d'emprises

Ce poste comprend les acquisitions foncières proprement dites, les démolitions, les modifications et reconstructions d'immeubles, les clôtures, les relogements et les indemnités d'éviction. Sont exclues de cette rubrique, les indemnités des riverains dues à la gêne pendant les travaux.

Options particulières retenues :

Ce poste comprend notamment la démolition et la reconstitution de clôtures au niveau de l'hôpital Intercommunal de Marne- la-Vallée, de la coopérative Val France, et le long du talus ferroviaire SNCF de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle, ainsi que l'achat de terrains privés exclusivement (principalement localisés sur Esbly-Coupvray), mais hors prise en compte des acquisitions foncières liées aux parcelles détenues par un propriétaire institutionnel (dont SNCF).

Il inclue également des provisions pour la restitution des terrains impactés de la coopérative VALFRANCE et de l'extension du cimetière d'Esbly, ainsi que pour la démolition du bâtiment de la coopérative VALFRANCE impacté par le projet et sa reconstruction ultérieure.

1.2.5. Poste 5 : Déviation de réseaux

Il s'agit des coûts de déviations de réseaux de concessionnaires imputables à l'opération, qu'ils soient financés par l'autorité organisatrice ou d'une autre façon.

Options particulières retenues :

Les dévoiements de réseaux étant principalement estimés et réalisés par les concessionnaires réseaux, ce poste n'est pas chiffré. Seul le coût de la création d'un ouvrage spécifique réseaux nécessaire à la mise en œuvre du TCSP a été estimé et pris en compte dans le cadre du poste 7 suivant.

1.2.6. Poste 6 : Travaux préparatoires

Ce poste comprend tous les travaux préparatoires à la réalisation du chantier sur le domaine public, tels que : la libération des emprises, les déviations de voirie, l'éclairage provisoire, les installations de chantier, les voiries provisoires de déviations de circulation, ...

1.2.7. Poste 7 : Ouvrages d'art

Il s'agit des ouvrages de génie civil et de gros œuvre, comme les ponts, les murs de soutènement, les confortations ou modifications d'ouvrages d'art existants. Ce poste comprend les études d'exécution, les travaux préparatoires, les terrassements et démolitions, la réalisation des ouvrages et des superstructures.

Ce poste inclus également les travaux préparatoires propres aux travaux d'ouvrages d'art ainsi que les installations de chantier spécifiques pour ces chantiers.

Options particulières retenues :

- OA1 pont routier bd circulaire (RD344) existant, franchissant le RER A – démolition du terre-plein central comportant aujourd'hui des réseaux, et réaménagement des espaces voiries / site propre bus sur l'ouvrage (pas de renforcement nécessaire) ;
- OA1bis pour le passage spécifique des réseaux et pour le cheminement des piétons à créer à proximité de l'OA1 (cet ouvrage servira également de cheminement piétons) ;
- OA2 pont Morris, pont routier existant franchissant le faisceau ferroviaire RER A et Grandes lignes (remise à neuf de l'enrobé de voirie – pas de traitement spécifique, voie mixte avec d'autres circulations autres que bus – livraisons, accès backstage et VIP Disney, ...) ;
- OA3bis pont routier avenue Schuman franchissant la Marina Disney à créer en parallèle de l'ouvrage existant ;
- OA4bis pont routier avenue Schuman franchissant le boulevard du Parc à créer en parallèle de l'ouvrage existant ;
- OA5bis pont routier franchissant le passage modes actifs à proximité du collège Louis Braille d'Esbly, à créer en parallèle de l'ouvrage ferroviaire existant ;

- OA6bis pont routier franchissant la rue Louis Braille (RD5) à proximité du collège Louis Braille d’Esbly, à créer en parallèle de l’ouvrage ferroviaire existant ;
- OA7bis pont routier franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le Chemin des Aulnoyes à proximité de la coopérative VALFRANCE d’Esbly, à créer en parallèle de l’ouvrage ferroviaire existant ;
- OA8 ouvrage type pont-rail à créer pour le franchissement par le TCSP EVE de la ligne ferroviaire Esbly-Crécy-la-Chapelle (passage inférieur).

Le chiffrage prend également en compte des ouvrages de type soutènement (OS) à créer (plus particulièrement dans le secteur d’Esbly) :

- OS1 - Murs de soutènement – continuité OA8 ;
- OS2 - Mur de soutènement entre l’OA7bis et l’OA8 (ici un simple talutage a été considéré) ;
- OS3 - Mur de soutènement au niveau du contournement du cimetière d’Esbly ;
- OS4 - Mur de soutènement au niveau du gymnase d’Esbly ;
- OS5 - Mur de soutènement entre la station TCSP collège d’Esbly et l’OA5bis

1.2.8. Poste 8 : Plateforme

Ce poste comprend les travaux de l’assise du site propre limités à la largeur de l’emprise réservée. C’est-à-dire les travaux nécessaires à la réalisation des terrassements, de la couche de forme, de la couche de base, et de la couche de soubassement pour les tronçons en ouvrage servant d’assise à la voie, ainsi que du drainage et de la multitubulaire.

1.2.9. Poste 9 : Voie et appareils de voie

Ce poste comprend la fourniture et de la pose de la voie spécifiquement adaptée au tramway (traverses, rails, systèmes d’attaches, de liaisons et antibruit) ainsi que des appareils de voie disposés en zone de manœuvre et en arrière-gare.

Le TCSP EVE étant un projet de site propre exploité par des bus, ce poste n’est pas applicable.

1.2.10. Poste 10 : Revêtement du site propre

Ce poste comprend le revêtement superficiel de la plateforme du site propre du TCSP, et les séparateurs ou bordures.

1.2.11. Poste 11 : Voirie et espaces publics

Ce poste comprend le gros œuvre nécessaire à la reconstitution de l’espace public, conformément à sa destination, entre le site propre et les façades des rues empruntées par le TCSP : démolition de voirie, terrassements, dépollution, chaussées, assainissement de surface, trottoirs, aménagements cyclables, revêtements, ilots, bordures pierre, aménagements de traversée piétonne.

Options particulières retenues :

Le périmètre opérationnel du projet de TCSP EVE pris en compte pour ces travaux est défini sur la base des plans d’insertion. A noter que celui-ci ne couvre pas de périmètre de façade à façade notamment le long des voiries faisant l’objet d’un projet de réaménagement dans le cadre de leur doublement (prise en compte uniquement du périmètre correspondant au GLO et aux séparateurs de plateformes associés, ainsi qu’un périmètre de travaux autour des carrefours traversés faisant l’objet d’un réaménagement).

Les surfaces traitées correspondent aux planches d’insertion présentées dans le *Chapitre IV – Description du projet*.

1.2.12. Poste 12 : Equipements urbains

Ce poste comprend l’ensemble des équipements hors plateforme, implantés le long de la ligne : 750 arbres (hypothèse de restitution à minima de 1 pour 1) et plantations diverses, mobilier urbain (les bancs, corbeilles de propreté, potelet, barrières, grille d’arbres, arceaux vélos et consignes (services « Parkings Vélos »), appui moto, bancs, barrières, garde-corps.

Ne sont pas compris dans cette rubrique les équipements propres au TCSP, aux stations et à la signalisation, qui sont inclus respectivement dans les rubriques 13, 14, 15 et 16. Les séparateurs de plateforme (barrières ou bordures) sont compris dans le poste 10 « Revêtement du site propre ».

1.2.13. Poste 13 : Signalisation routière

Ce poste comprend les signalisations horizontales, verticales de jalonnement, et tricolores pour la circulation routière, y compris le matériel de régulation des feux.

Ne sont pas compris dans cette rubrique le système de priorité aux feux du TCSP et sa signalisation de type « ferroviaire » (TCSP) qui sont inscrits dans la rubrique 16 (Courants faibles et PCC).

Options particulières retenues :

- L’estimation se base sur le nombre de carrefours traité, les carrefours retenus comprennent les intersections de voiries et les passages piétons. Il est ainsi considéré dans le cadre de cette estimation plus d’une quarantaine de carrefours traités en lien directement avec le tracé de la plateforme du TCSP EVE (hors opérations connexes).

1.2.14. Poste 14 : Stations

Cette rubrique inclut :

- L’infrastructure des stations : génie civil, gros œuvre et second œuvre des stations ;
- Les équipements de station : mobilier des stations, abris, bancs, barrières, éclairage, panneaux d’informations fixes, ...

Ne sont pas compris dans cette rubrique les installations et le mobilier nécessaires aux systèmes de SAE, SAI ou SAEIV, courants faibles, exploitation, distribution et oblitération de titres de transport, intégrées dans la rubrique 16 (Courants faibles et PCC).

Options particulières retenues

Le chiffrage principal est établi pour le programme complet du projet de TCSP EVE prévoyant 12 stations.

1.2.15. Poste 15 : Alimentation en énergie de traction

Cette rubrique comprend l'ensemble des installations nécessaires à la distribution de l'énergie aux véhicules à traction électrique :

- Sous-stations, y compris le local ;
- Fourniture et pose du réseau de distribution, des poteaux, ancrages et de la ligne aérienne le cas échéant ;
- Système de contrôle de la commande de l'énergie.

Options particulières retenues

Il est pris ici l'hypothèse d'une motorisation type GNV pour le TCSP EVE, ce poste n'est donc pas applicable.

1.2.16. Poste 16 : Courants faibles et PCC

Ce poste comprend l'ensemble des bâtiments et des systèmes de contrôle et d'exploitation de la ligne de TCSP : automatismes, SAE, SAI, SAEIV, distribution et oblitération des titres de transport, signalisation et commandes spécifiques à la gestion d'un TCSP, poste de commande centralisé correspondant (hors bâtiment si intégré au SMR).

Options particulières retenues

A ce stade de l'étude, un équipement standard en station est chiffré. Il intègre interphonie, information voyageurs, vidéosurveillance des quais, sonorisation des stations.

Un distributeur de titre de transport est provisionné par quai de station (y compris stations « doubles »), hormis en terminus où un seul distributeur sera pris en compte.

Des valideurs embarqués sont provisionnés (4 par véhicules).

Ce poste intègre également l'extension du SAE existant (Système d'Aide à l'Exploitation), un système de balises embarquées dans les véhicules pour la détection du TCSP aux carrefours, des boucles de détection au carrefour (système de secours pour le TCSP et potentiellement utilisé par les autres lignes de bus empruntant le site propre), la mise en place d'une infrastructure de radio-transmission entre les véhicules et le PPC, ainsi que l'adaptation de la gestion technique centralisée des équipements de station.

1.2.17. Poste 17 : Site de Maintenance et de remisage (SMR)

Ce poste comprend les coûts liés aux aménagements nécessaires du terrain, des VRD et des parkings, à la construction des bâtiments envisagés, au matériel, équipements et outillages nécessaires au nettoyage, à l'entretien et au dépannage des véhicules, pour le site de Maintenance et de Remisage (SMR) retenu.

Options particulières retenues

Les bus nécessaires à l'exploitation future du TCSP EVE seront remisés et entretenus sur la commune de Bailly-Romainvilliers dans le prolongement du site existant (dépôt bus actuel). A cette occasion un remaniement des fonctions du dépôt pourra s'avérer nécessaire.

1.2.18. Poste 18 : Matériel Roulant (Périmètre ST)

Ce poste comprend les 14 bus articulés à motorisation GNV.

1.2.19. Poste 19 : Opérations induites

Il s'agit des opérations d'aménagement non strictement nécessaires au projet de TCSP EVE proprement dit, mais que le maître d'ouvrage a choisi d'intégrer dans le coût de l'opération. Il s'agit des opérations d'accompagnement permettant de restituer certaines fonctions qui dépassent le cadre du simple réaménagement de voirie de façade à façade.

Options particulières retenues

Une opération induite est prise en compte dans le cadre du périmètre opérationnel défini pour le projet de TCSP EVE. Il s'agit du :

- **Réaménagement du secteur du parking du collège et du gymnase d'Esbly** : l'aménagement du site propre et d'une station du projet de TCSP EVE dans le secteur du parking du collège et du gymnase d'Esbly nécessite de repenser l'organisation globale du site (cf. *Chapitre IV – Description du projet*).

1.2.20. Provisions pour Aléas et Incertitudes

Le montant des Provisions pour Aléas et Incertitudes (PAI) est destiné à s'assurer que le coût de la réalisation du projet ne dépassera pas l'enveloppe globale à programme constant.

Options particulières retenues :

A ce niveau de précision du projet (niveau études préliminaires de Schéma de Principe), les PAI sont pris à 10% du montant de chacun des postes, à l'exception du poste ouvrage d'art pour lequel est considéré des aléas à hauteur de 30% (Poste n°7 « Ouvrages d'art »).



NOUVELLE LIGNE
Esby > Val d'Europe

Chapitre VIII : Financement du projet

Plan de financement

Le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) est éligible à plusieurs sources/dispo de financement en fonction de la ou des natures des éléments de programme. A ce jour, il est possible d’identifier les sources de financements suivantes.

CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION ÎLE-DE-FRANCE (CPER)

Le Contrat de Projets Etat-Région Ile-de-France (CPER) 2015 – 2020 a été signé 9 juillet 2015.

Il définit les actions que l’Etat et la Région s’engagent à mener et financer conjointement sur la période considérée dans des domaines fixés, ainsi que les conditions de leur suivi et l’évaluation de leur mise en œuvre ; l’un de ces domaines concerne le développement du réseau de transports collectifs.

Ce CPER constitue l’outil principal de la mise en œuvre notamment du SDRIF et du PDUIF. Il doit permettre de stabiliser et d’amplifier la concrétisation de nombreux investissements accompagnés par l’Etat et la Région, comme les infrastructures de transports inscrites dans le protocole d’accord du Nouveau Grand Paris des transports signé le 19 juillet 2013.

Ce 6^{ème} contrat de plan prévoit 7,3 milliards d’euros d’investissement publics d’ici 2020, dont une enveloppe de 420 M€ pour les projets de Tzen, BHNS et autres TCSP identifiés, avec la répartition suivante : Etat (21%), Région (49%) et bloc local (30%).

Le projet de TCSP Esbly – Chessy – Val d’Europe (EVE) figure parmi les opérations mentionnées dans le CPER 2015-2020 prorogé.

La convention de financement des études AVP à hauteur de 3M€ sera financée dans le cadre de ce CPER par l’Etat (21%), la Région (49%), le Département de Seine-et-Marne (20%) et Val d’Europe Agglomération (10%). Cette convention vise à financer les études d’Avant-Projet, ainsi que les études PRO/ACT des ouvrages d’art suivants (OA TCSP Marina Disney, OA TCSP boulevard du Parc).

Le financement des étapes ultérieures sera assuré dans le cadre des futurs CPER, dont celui couvrant la période 2021-2027.



BUS

EVE

NOUVELLE LIGNE

Esbly > Val d'Europe

Chapitre IX : Évaluation de l'intérêt socio-économique du projet

1. Hypothèses retenues pour la modélisation

1.1. Hypothèses de développement humain et économique

Pour établir les prévisions de fréquentation d'une nouvelle infrastructure de transports collectifs, il est nécessaire de tenir compte d'hypothèses de développement urbain et économique. La mobilité dépend, en effet, du nombre et de la localisation des habitants, des emplois et des équipements.

Les prévisions de fréquentation sont établies à l'heure de pointe du matin, période de plus fort trafic au cours de la journée. Elles s'appuient tout particulièrement sur les flux de déplacement pour se rendre au travail ou vers les lieux d'étude, actifs et étudiants constituant l'essentiel de la clientèle des transports collectifs à l'heure de pointe du matin.

Les hypothèses de développement utilisées par Île-de-France Mobilités dans le cadre des prévisions de fréquentation des nouvelles infrastructures de transports collectifs sont établies par l'Institut Paris Région.

Elles sont fondées sur une analyse des tendances passées et sur une projection qui s'appuie sur les objectifs du SDRIF Île-de-France 2030. Elles tiennent compte des opportunités et contraintes qui influenceront sur le développement de l'Île-de-France, ainsi que des projets urbains portés par les collectivités locales franciliennes.

L'évolution de la population et des emplois prévue dans le secteur d'étude aux horizons 2025 et 2035 est très importante (+3,4% par an pour les emplois et +2,9% par an pour la population). Le territoire desservi par la future ligne de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) étant un bassin d'emploi important, la croissance attendue du nombre d'emplois est supérieure à celle de la population.

Le détail de cette évolution de la population et des emplois, pour les communes du territoire d'étude, est présenté dans les deux graphiques ci-contre.

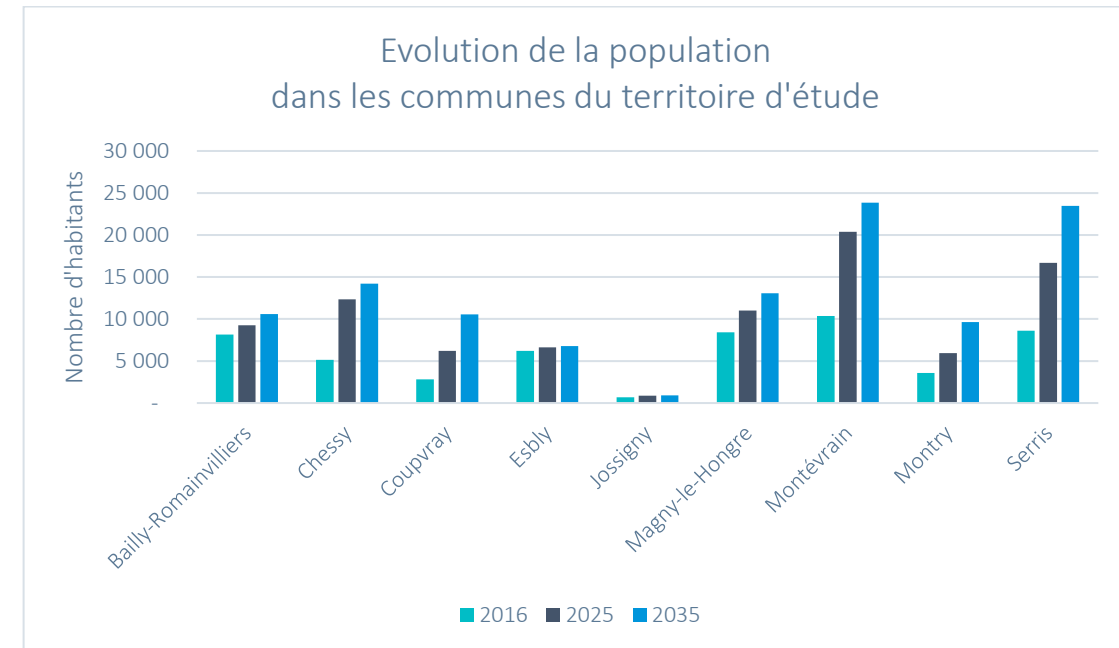


Figure 251 : Projections d'évolution de la population aux horizons 2025 et 2035 dans les communes du territoire d'étude de la ligne de TCSP EVE
(SOURCE : INSTITUT PARIS REGION)

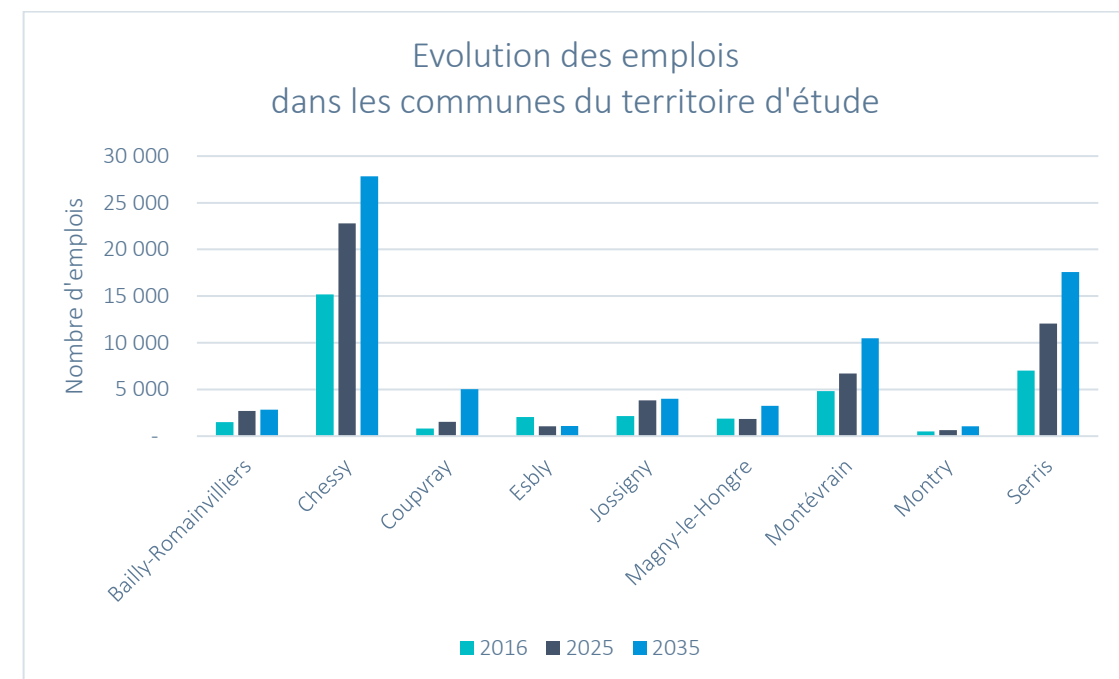


Figure 252 : Projections d'évolution des emplois aux horizons 2025 et 2035 dans les communes du territoire d'étude de la ligne de TCSP EVE
(SOURCE : INSTITUT PARIS REGION)

Même si la progression de la population et des emplois est très forte sur tout le secteur (à l'exception d'Esbly), Coupvray se démarque de façon très significative, avec population et emplois au double de leur valeur 2016 en 2025, puis au presque quadruple pour la population et plus du sextuple pour les emplois.

De façon générale, entre 2016 et 2035, et à l'exception d'Esbly, on observe, dans l'ensemble, un doublement du nombre d'emplois par commune.

Ainsi, le tracé du TCSP EVE s'insère dans un secteur très dynamique, riche en projets urbains (cf. *chapitre II. Diagnostic du territoire / 2. Perspectives d'évolution de l'urbanisation / 2.2. Les projets urbains du territoire concerné* de ce document).

1.2. Hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs

Les modélisations de trafic du projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) intègrent, à l'horizon de sa mise en service, des hypothèses d'évolution du réseau de transports collectifs francilien.

Pour les besoins de la modélisation et de l'analyse socio-économique présentées dans la suite de cette partie, il est nécessaire de prendre en compte une hypothèse pour la mise en service du projet de TCSP EVE. A cette fin, il a été retenu de considérer l'« Horizon 2027 ».

Pour cet horizon, est pris pour réseau de référence, hors projet de TCSP EVE, celui existant en 2020, complété par les projets dont la réalisation est prévue d'ici à 2027. Il s'agit principalement des premières lignes du Grand Paris Express avec le prolongement de la ligne 14 à Orly, la ligne 15 sud, la ligne 16 de Saint-Denis à Clichy-sous-Bois et la ligne 17 de Saint-Denis au Bourget.

Sont également prises en compte les évolutions prévues pour le RER A, ligne majeure desservant le territoire d'étude : le prolongement des missions de Torcy à Chessy et les arrêts systématiques à Noisy-Champs et Neuilly-Plaisance. L'arrêt supplémentaire prévu sur la ligne P, à la future gare de Bry-Villiers-Champigny, est également pris en compte.

2. Prévisions de fréquentation du TCSP EVE

2.1. Méthode

Modèle de prévision utilisé

Les prévisions de trafic du TCSP EVE et des lignes empruntant le site propre ont été réalisées par Île-de-France Mobilités à l'aide de son modèle de prévision des déplacements ANTONIN (Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures).

Ce modèle est fondé sur les comportements de mobilité observés par l'Enquête globale transport de 2010 qui a porté sur 18 000 ménages franciliens.

Le modèle ANTONIN prend en compte l'ensemble des modes de déplacement (voiture en tant que conducteur ou passager, transports collectifs, marche et vélo). Il estime l'évolution des déplacements en fonction du développement urbain ainsi que les reports modaux associés aux évolutions de l'offre de transport.

La description du réseau de transports collectifs est particulièrement détaillée ce qui permet l'estimation du trafic à la suite de la mise en place d'une nouvelle offre de transports collectifs.

Pour les besoins de la présente étude, le modèle ANTONIN, établi sur l'ensemble de l'Île-de-France, a été affiné sur le secteur d'étude tant en ce qui concerne le réseau de transport que la description de l'urbanisation actuelle et future.

2.2. Hypothèses

2.2.1. Période de modélisation

Les prévisions de trafic sont établies à l'heure de pointe du matin (HPM), période dimensionnante pour le projet. Le trafic annuel est obtenu par application de coefficients de passage de l'heure de pointe à la journée puis à l'année. Les coefficients suivants ont été utilisés :

- Un coefficient de 7 a été pris pour le passage de l'heure de pointe à la journée ;
- Un coefficient de 290 pour le passage du jour à l'année, correspondant aux valeurs observées sur l'ensemble du réseau francilien à partir du nombre de validations effectuées avec des forfaits Navigo et Imagine'R à l'année.

2.2.2. Lignes de bus empruntant l'infrastructure en site propre entre Esbly et le Val d'Europe

Un élément important du projet, outre la création de la ligne de bus TCSP EVE, sera l'utilisation de son site propre par certaines lignes de bus déjà existantes qui empruntent d'ores et déjà un trajet similaire sur certains tronçons (exploitation type « TCSP » retenue à la mise en service du projet de TCSP EVE).

Cette mutualisation se traduira, pour les lignes concernées, par un raccourcissement de leur temps de trajet, compris entre 30 secondes et quelques minutes, selon la ligne et l'ampleur du tronçon emprunté.

Afin de détailler les sections du site propre partagées avec d'autres lignes de bus, le tracé du TCSP a été divisé en tronçons, illustrés ci-après.

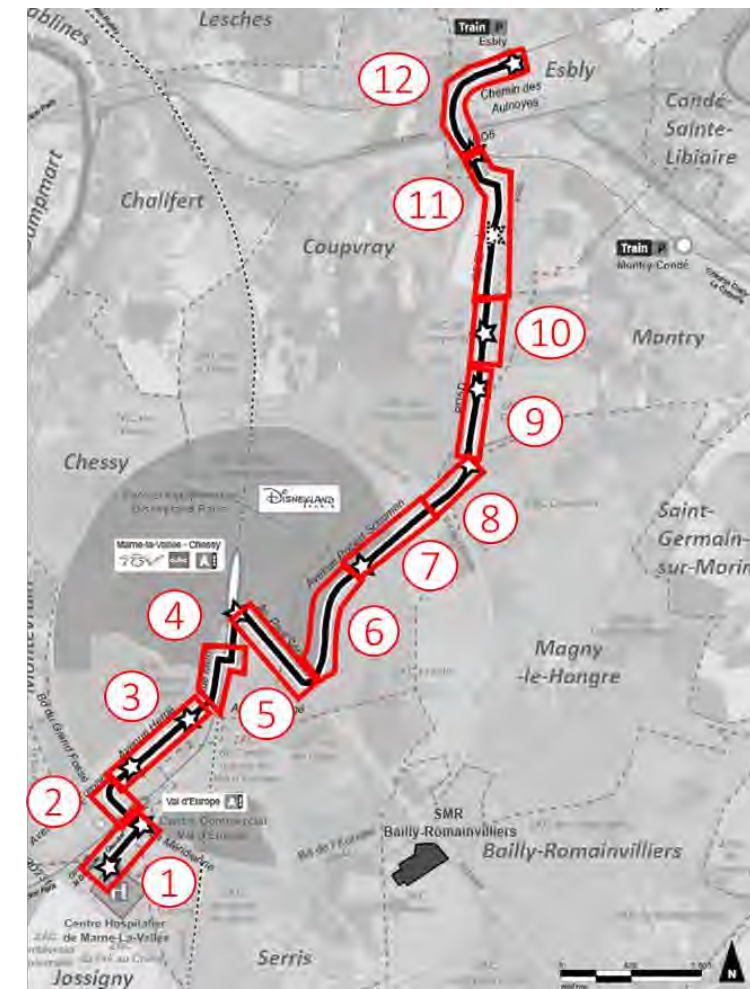
Les lignes susceptibles d'être concernées par cette mutualisation, ainsi que les tronçons du site propre qu'elles emprunteront, et leur fréquence en heure de pointe du matin (HPM), sont détaillés dans le tableau ci-après.

A noter que pour un tronçon donné, l'intervalle de passage entre les bus, toutes lignes confondues, ne sera jamais inférieur à trois minutes par sens afin de garantir la fluidité d'exploitation des lignes.

NOTA IMPORTANT : à ce stade des études, il s'agit là uniquement d'hypothèses prises en compte pour la modélisation de trafic (prévisions de fréquentation). En effet comme précisé précédemment dans ce document, le réseau de bus sur le secteur desservi par le TCSP EVE est amené à évoluer. La restructuration/réorganisation du réseau en lien avec la mise en service du projet de TCSP EVE n'est cependant pas déterminée à ce stade, mais visera à offrir une desserte complémentaire efficace du territoire. Par ailleurs, une hiérarchisation des autres lignes pouvant emprunter également le site propre devra être effectuée afin de garantir les performances de la ligne de TCSP EVE. Ces choix seront effectués ultérieurement.

Ligne de bus	Tronçon du site propre emprunté	Fréquence de passage à l'heure de pointe du matin (en nombre de bus/heure)
« Pep's » 22	Section 1	6
« Pep's » 42	Section 1	4
« Pep's » 43	Section 2	6
69 Express	Section 2	4
17 Express	Section 5	9
« Grand Morin » 62	Section 5	5
« Grand Morin » 19	Sections 5, 6 & 9	5
« Grand Morin » 59	Section 6	2
PEP'S 34	Sections 7 & 8	6
« Pep's » 14	Section 12	3
« Grand Morin » 4	Section 12	1
« Grand Morin » 7	Section 12	3
« Grand Morin » 57	Section 12	3

Tableau 28 : Hypothèses retenues pour la modélisation de trafic (prévisions de fréquentation) concernant les lignes de bus susceptibles d'emprunter le site propre du TCSP EVE



1. Cours de la Gondoire (accès gare routière - GR - bus de Montévrain / GR de Serris)
2. Bd Circulaire (accès GR bus de Serris)
3. Avenue Hergé
4. « Rue Morris » et prolongement
5. Avenue Séramy (accès GR Sud de Chessy)
6. Av. Schuman - Section « Av. Séramy <-> Av. Gosciny »
7. Av. Schuman - Section « Av. Gosciny <-> Bd circulaire » (accès GR Nord de Chessy)
8. RD5d - Section « Bd Circulaire <-> Rue des Labours »
9. RD5d - Section « Rue des Labours <-> RD394 »
10. RD5d - Section « RD394 <-> Rue de Montry »
11. Section « Rue de Montry <-> Collège Louis Braille d'Esbly »
12. Section « Collège L. Braille d'Esbly <-> Gare d'Esbly »

Figure 253 : Division en tronçons du tracé du TCSP EVE

2.2.3. Données socio-économiques

Les prévisions de population et d'emploi les plus précises disponibles, utilisées dans le modèle ANTONIN, sont celles fournies par l'Institut Paris Région. Ces dernières ont été estimées à deux horizons : 2025 et 2035. C'est l'établissement de prévisions de trafic à ces deux horizons, via ANTONIN, qui a permis d'estimer la fréquentation de la future ligne de TCSP EVE pour les « Horizon 2027 »¹⁵ et 2035 présentés ci-après.

2.3. Résultats des prévisions de trafic

2.3.1. Fréquentation et charge à l'heure de pointe du matin (HPM) à la mise en service (« Horizon 2027 »)

La fréquentation du TCSP EVE et des autres lignes de bus utilisant également le site propre sur une partie de leur trajet est estimée à 3 500 voyageurs à l'heure de pointe du matin à l'horizon de mise en service du TCSP EVE.

La charge maximale se situe entre les stations « René Goscinny » et « Gare de Marne-la-Vallée Chessy Sud » en direction d'« Hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée » (correspondant à la section 5 du tracé du TCSP illustrée ci-avant) avec 1 300 voyageurs, dont 500 dans les bus de la ligne TCSP EVE.

En nombre de voyageurs	Fréquentation à la mise en service du projet de TCSP EVE « Horizon 2027 »*
Heure de pointe du matin	3 500 (dont 900 bus TCSP EVE)
Jour de semaine	24 700 (dont 6 300 bus TCSP EVE)
Année	7 170 000
Charge maximale à l'heure de pointe du matin	1 300 (dont 500 bus TCSP EVE)
Tronçon dimensionnant	« René Goscinny – Gare de Marne-la-Vallée Chessy Sud »

* « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE

Tableau 29 : Prévisions de fréquentation du TCSP EVE à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)

2.3.2. Fréquentation des stations du TCSP EVE

À l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)¹⁵, la station la plus fréquentée du TCSP EVE sera « Gare de Marne-la-Vallée Chessy Sud » (en correspondance notamment avec le RER A), avec près de 400 voyageurs montant ou descendant à l'heure de pointe du matin (dont deux tiers sont des descendants et un tiers des montants).

La station où auront lieu le plus de montées, en revanche, est Trois Ormes, avec plus de 200 montants.

¹⁵ « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE



Figure 254 - Nombre de voyageurs par interstation à l'horizon de mise en service du TCSP EVE à l'heure de pointe du matin - HPM (« Horizon 2027 »)

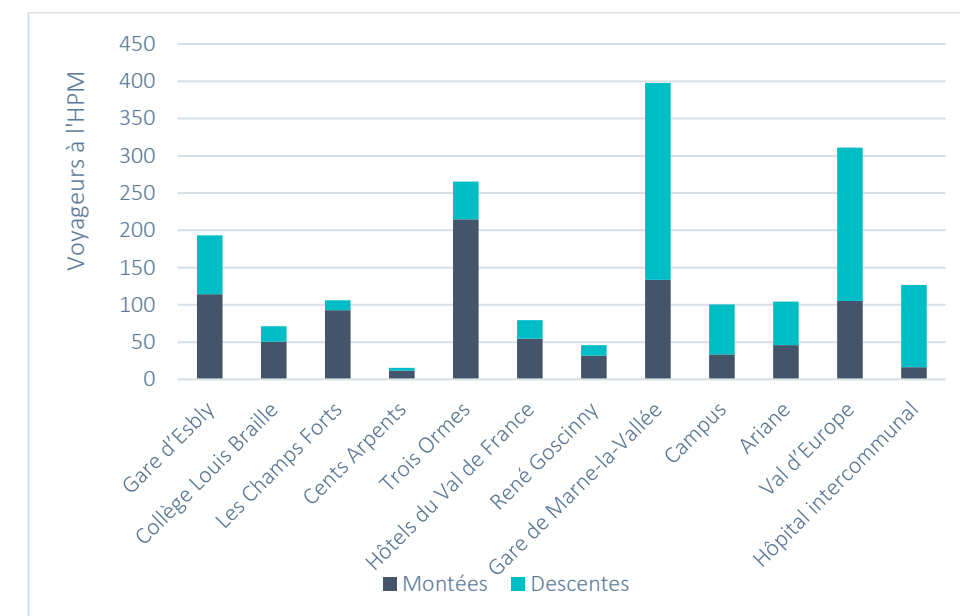


Figure 255 - Prévisions de fréquentation des stations du TCSP EVE à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)

2.3.3. Origines-destinations des usagers

Le projet de TCSP EVE bénéficie en premier lieu aux usagers au départ ou à destination des communes directement desservies par le projet.

Ainsi, à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)¹⁶, les communes de Magny-le-Hongre, de Coupvray et de Montévrain sont les trois communes émettant le plus de déplacements qui utiliseront le projet.

Les destinations des usagers du projet sont, d'une part, toutes les communes alentour, en particulier Chessy, important pôle d'emplois, et d'autre part de nombreuses autres le long de la ligne A du RER, ainsi que Paris, et même sa proche banlieue Ouest.

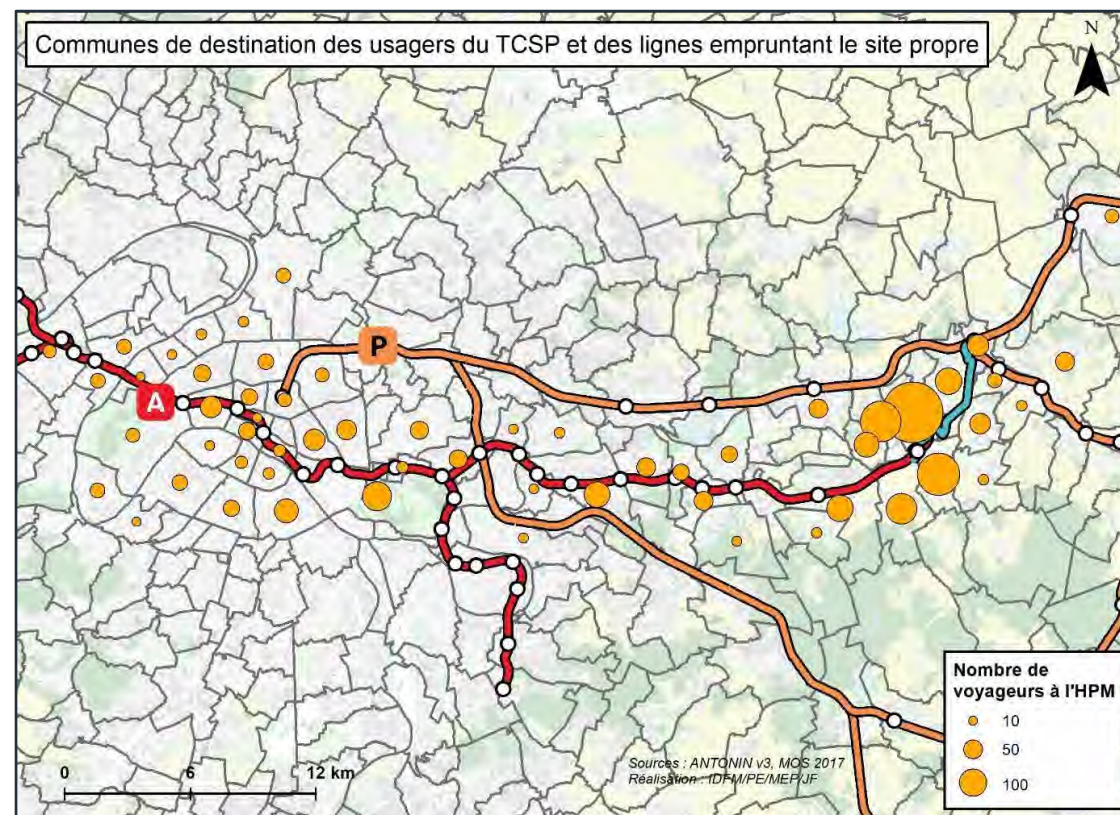


Figure 256 - Communes de destination des usagers du projet de TCSP EVE à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)

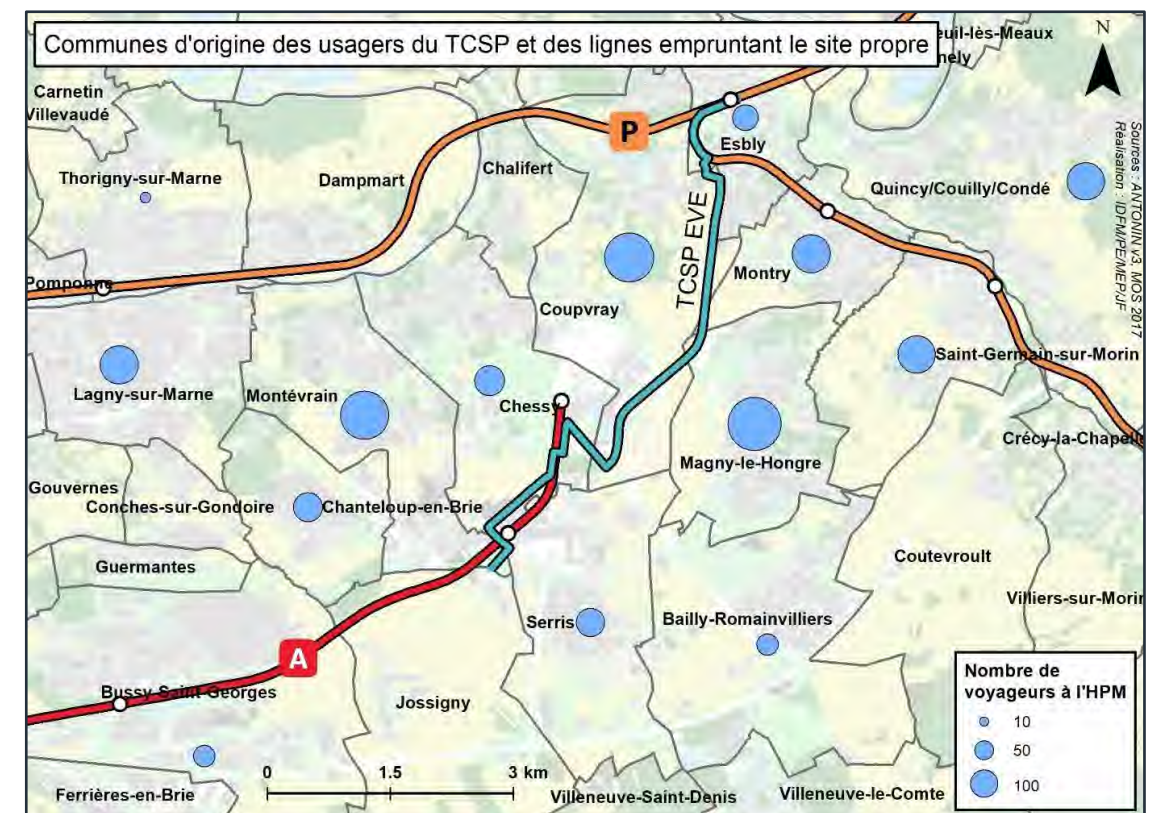


Figure 257 - Communes d'origine des usagers du projet de TCSP EVE à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)

¹⁶ « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE

2.3.4. Fréquentation et charge à l'heure de pointe du matin (HPM) à l'horizon 2035

A titre de comparaison, le tableau ci-après présente les prévisions de trafic à l'horizon 2035, soit plusieurs années après l'horizon hypothétique de mise en service du projet (« Horizon 2027 »).

En nombre de voyageurs	Fréquentation en 2035
Heure de pointe du matin	4 700 (dont 1 600 bus TCSP EVE)
Jour de semaine	33 000 (dont 11 200 bus TCSP EVE)
Année	9 580 000
Charge maximale à l'heure de pointe du matin	1 800 (dont 800 bus TCSP EVE)
Tronçon dimensionnant	« René Goscinny – Gare de Marne-la-Vallée Chessy Sud »

Tableau 30 : Prévisions de fréquentation du TCSP EVE à l'horizon 2035

Entre l'année de mise en service du projet (« Horizon 2027 »), et 2035, il a été considéré que l'augmentation du trafic se faisait selon une proportion annuelle constante d'une valeur de 3.7%.

Après 2035, la progression est fixée à 1% par an.

3. Impact du projet sur la mobilité et les conditions de déplacement

La réalisation du TCSP EVE améliorera les conditions de déplacements et modifiera la mobilité sur le territoire desservi directement et, grâce aux correspondances avec le réseau ferré, sur un large secteur de l'est de l'Île-de-France.

Les effets du projet concernent notamment :

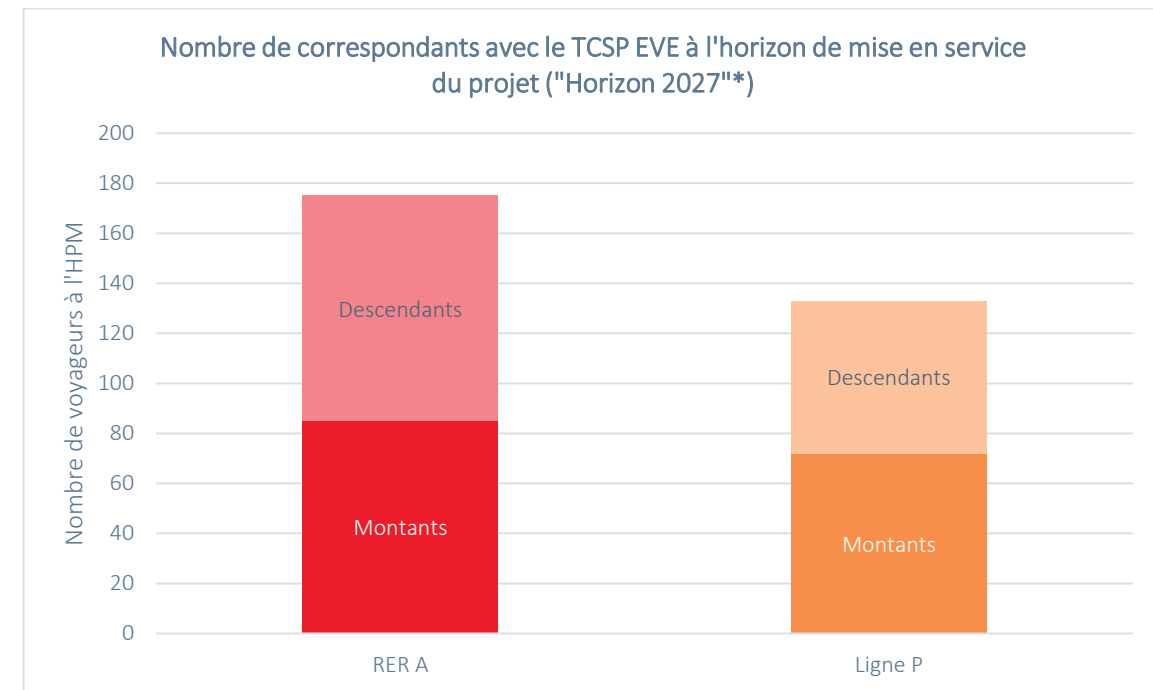
- La diminution des temps de trajet ;
- L'amélioration de la qualité de service, notamment la ponctualité et le confort pour le voyageur ;
- Le désenclavement de certains quartiers peu desservis aujourd'hui ;
- Le report de déplacements de la voiture particulière vers les transports collectifs ;
- Le meilleur maillage du réseau de transports collectifs dans le secteur desservi par le projet.

3.1. Exemples de trajets facilités par le TCSP EVE

En premier lieu, le TCSP EVE permettra un rabattement plus rapide vers les lignes structurantes que sont le RER A et la ligne P du réseau Transilien.

Un tiers des voyageurs qui emprunteront le TCSP EVE sera en correspondance avec le RER A ou la ligne P.

En particulier, la future ligne offrira une alternative bien plus performante que l'actuelle ligne de bus « Pep's » 6 qui relie la Gare d'Esblly et le RER A. En effet, l'intervalle de passage de cette ligne est aujourd'hui de 30 minutes, contre 5 minutes à terme pour le TCSP EVE.



* « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE

Figure 258 : Nombre de correspondant avec le TCSP EVE à l'heure de pointe du matin à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)

Le TCSP EVE constituera également une alternative à la ligne de bus Express en Seine-et-Marne 69 pour le trajet entre Meaux et le secteur du Val d'Europe, facilitant ainsi l'accès aux emplois de la ville nouvelle pour les actifs résidant à Meaux. Le temps du trajet entre Meaux et le secteur du Val d'Europe du bus 69 Express, de 34 minutes, reste toutefois plus avantageux que celui proposé par l'option ligne P suivie de TCSP EVE, qui s'élève à 40 minutes.

3.2. Gain de temps permis par le projet

Les gains de temps moyens établis par modélisation sont multipliés par le nombre de voyageurs annuels qui utilisaient déjà les transports collectifs avant la mise en service du projet ou qui se reporteront de la voiture particulière, en faisant l'hypothèse que ces derniers bénéficient de la moitié du gain de temps estimé pour les premiers.

	Anciens utilisateurs des transports collectifs			Utilisateurs reportés de la voiture particulière		
	Nombre de voyageurs annuel en millions	Gains par voyageur (minutes)	Nombre d'heures économisées	Nombre de voyageurs annuel en millions	Gains par voyageur (minutes)	Nombre d'heures économisées
Horizon de mise en service (« Horizon 2027 »)*	6,7	4,7	532 500	0,4	2,3	17 500

* « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE

Tableau 31 : Nombre annuel d'heures économisées à l'horizon de mise en service du projet de TCSP EVE (« Horizon 2027 »)

3.3. Report de la voiture vers les transports collectifs lié au projet de TCSP EVE

Le modèle permet d'estimer la part des utilisateurs de la ligne de TCSP EVE et des lignes empruntant le site propre qui auraient utilisé leur voiture sans le projet.

A l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)¹⁷, la part des reportés de la voiture représente 6,2% des 7 170 000 utilisateurs annuels du prolongement pour une portée de déplacement moyenne estimée à 16,3 km, soit un total de 5 650 000 de véhicules x kilomètres évités annuellement après prise en compte du taux d'occupation des véhicules personnels de 1,28.

¹⁷ « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE

4. Evaluation socio-économique

4.1. Méthode

4.1.1. Principes généraux

L'évaluation socio-économique d'un projet vise à mesurer son utilité pour la collectivité en comparant ses effets positifs attendus et ses coûts. La valorisation des avantages du projet pour la collectivité repose sur des méthodes conventionnelles visant à leur donner un équivalent monétaire pour pouvoir les rapporter aux coûts.

Le bilan socio-économique monétarisé d'un projet de transports collectifs tient ainsi compte des postes suivants :

- Ensemble des coûts d'investissement imputable au projet ;
- Différence de coûts d'exploitation avec la situation de référence sans le projet ;
- Gains de temps pour les usagers des transports collectifs ;
- Gains de temps liés à l'amélioration des conditions de circulation pour les automobilistes restant sur la voirie ;
- Economies de dépenses en relation avec la réduction du nombre de places de stationnement automobile, l'entretien de la voirie et la police de circulation ;
- Diminution des effets externes négatifs en relation avec le report de la voiture vers les transports collectifs : diminution de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution et des émissions de gaz à effet de serre.

Pour les dossiers de Schéma de Principe, enquête publique et avant-projet des nouvelles infrastructures de transports collectifs présentées au Conseil d'Île-de-France Mobilité pour approbation, l'évaluation socio-économique est réalisée selon une méthode spécifique à ces projets.

Cette spécificité tient aux différentes valeurs tutélaires utilisées pour le calcul et non à la nature des avantages pris en compte. Elle repose notamment sur une valeur du temps fondée sur le salaire horaire moyen en Ile-de-France.

L'instruction ministérielle en vigueur depuis le 1er octobre 2014 préconise l'utilisation d'autres valeurs tutélaires et conventions de calcul.

Afin de rendre possible la comparaison de l'évaluation socio-économique du projet TCSP EVE avec l'évaluation des autres projets présentés au conseil d'Île-de-France Mobilités d'une part, et avec d'autres projets de transport en France d'autre part, deux méthodes de calcul ont été mises en œuvre et leurs résultats sont exposés dans ce dossier :

- La méthode francilienne ;
- La méthode de l'instruction ministérielle.

4.1.2. Détail des valeurs tutélaires et des conventions de calcul des deux méthodes

Les paramètres pris en compte dans les deux méthodes sont listés dans le tableau ci-après.

Ils sont exprimés en euros 2018, année des conditions économiques retenue pour l'évaluation socio-économique du projet (dernière année pour laquelle toutes les valeurs tutélaires utilisées dans l'évaluation sont disponibles).

	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	Valeur conventionnelle pour l'année 2027* en € 2018	Evolution au-delà de 2027* (en monnaie constante)	Valeur conventionnelle pour l'année 2027* en € 2018	Evolution au-delà de 2027* (en monnaie constante)
Période de calcul	Depuis la première année de décaissement, jusqu'à 30 ans après mise en service		Depuis la première année de décaissement jusqu'en 2070	
Valeur résiduelle	Valeur résiduelle au bout de 30 ans des infrastructures et du matériel roulant		Les avantages et les coûts sont prolongés en valeur moyenne sur la période 2070 – 2140	
Taux d'actualisation	8%		4%	
Valeur du temps usager	21,36 €/heure	+ 1,5% par an	12,88 €/heure	?
Coût d'utilisation de la voiture particulière	32,97 €/100 veh.km	Pas d'évolution	13,45 €/100 veh.km	?
Diminution des effets externes environnementaux négatifs liés à la circulation automobile	Bruit	4,45 €/100 veh.km + 2% par an	1,12 €/1000 veh.km	Evolution selon PIB/tête
	Pollution	3,42 €/100 veh.km + 2% par an	18,06 €/100 veh.km	Pas d'évolution
	Effet de serre	1,37 €/100 veh.km + 2% par an	0,58 €/100 veh.km	+5,9%/an avant 2030, +4%/an après
Sécurité routière	1.11 €/100 veh.km	+ 1% par an	5.38 €/100 veh.km	Evolution selon PIB/tête

* « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE

Tableau 32 : Paramètres pris en compte dans les deux méthodes d'évaluation

Pour les valeurs dont l'évolution est indexée à la croissance du produit intérieur brut (PIB) par tête, le référentiel macroéconomique est celui retenu par le Commissariat Général au Développement Durable. Pour le cas de l'Île-de-France, le PIB par tête augmente de 1,5% par an entre 2016 et 2030, puis de 1,0% par an au-delà.

D'autres paramètres non pris en compte traditionnellement dans la méthode francilienne sont en revanche retenus dans la nouvelle instruction. Il s'agit :

- Des effets dits amont-aval correspondant aux coûts environnementaux de construction et de recyclage des véhicules. La valeur retenue en 2018 est de 1,03 €/100 veh.km pour la voiture, et 3,23€/100 veh.km pour le bus. Cette valeur évolue comme le PIB par tête ;
- De l'efficacité économique du financement du projet par des fonds publics d'une part et de la disponibilité de ces fonds au moment de la réalisation du projet d'autre part. Cela se traduit dans le bilan socio-économique par une augmentation de +20% des coûts du projet pour tenir compte du Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP).

Enfin, certains effets conséquents à la réduction de l'usage de la voiture particulière en milieu urbain sont valorisés dans la méthode francilienne. Ils sont repris à l'identique dans la méthode de l'instruction ministérielle.

	Valeur conventionnelle pour l'année 2027* en euros 2018	Evolution au-delà de 2027* (en monnaie constante)
Taux d'occupation de la voiture particulière	1,28	Pas d'évolution
Amortissement du coût de création d'une place de stationnement et frais d'exploitation	3 867 € à Paris 2 023 € en petite couronne 496 € en grande couronne	Pas d'évolution
Décongestion de la voirie	1 véhicule kilomètre supprimé procure un gain de 0,125 heure aux autres véhicules	Pas d'évolution
Entretien et police de la voirie	2,66 €/100 veh.km	Pas d'évolution

* « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE

Tableau 33 - Paramètres liés à l'usage de la voiture particulière pris en compte dans les deux méthodes

Les indicateurs socio-économiques calculés sont :

- La Valeur Actualisée Nette du projet (VAN), qui est la somme des bénéfices nets annuels (avantages – coûts) actualisés à une année donnée pour un taux d'actualisation donné (8% par an dans la méthode francilienne contre 4% par an dans l'instruction ministérielle de 2014) :

$$VAN_0 = \sum \frac{A_n}{(1+a)^n}$$

- La valeur actualisée nette du projet par euros investi ;
- Le taux de rentabilité interne économique et social (TRI), qui est le taux d'actualisation pour lequel la valeur actualisée nette du projet est égale à zéro.

4.2. Bilan socio-économique monétarisé du projet de TCSP EVE

Le bilan est établi à l'« Horizon 2027 », correspondant à l'hypothèse retenue pour l'horizon de mise en service du projet de TCSP EVE, tandis que l'évaluation est présentée aux conditions économiques de 2018.

4.2.1. Avantages liés aux gains de temps

2027* (mise en service)	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	2027	VAN	2027	VAN
Gains de temps (anciens utilisateurs des transports collectifs et usagers reportés de la voiture particulière, en M€)	13,4	138	7,8	204

* « Horizon 2027 », hypothèse d'horizon de mise en service du TCSP EVE

Tableau 34 : Gains de temps monétarisés pour le projet

La valeur actualisée des gains de temps liés à la mise en œuvre de la ligne de TCSP EVE et à la mutualisation de son site propre avec d'autres lignes de bus est évaluée à :

- 138 M€2018 selon la méthode francilienne ;
- 204 M€2018 selon la méthode de l'instruction ministérielle.

Le report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs lié au projet conduit à plusieurs types de gains :

- Les automobilistes qui choisissent d'utiliser les transports collectifs bénéficieront d'une économie dans leur dépense transport : ces anciens automobilistes paieront uniquement un titre de transport pour utiliser les transports en commun. Les dépenses liées au carburant, à l'assurance du véhicule, aux frais d'entretien, de stationnement, de péage etc. seront évitées ;
- Les utilisateurs de la voiture particulière en situation de projet bénéficieront de gains de temps liés à la mise en service du prolongement : la réduction du trafic automobile engendrée par le report modal permettra de réduire la congestion routière ;
- La diminution du trafic routier engendrée par le report modal permet également de réduire les coûts d'exploitation de la voirie (entretien, renouvellement) et de police de la circulation. Le report modal entraîne aussi une diminution du besoin en places de stationnement ce qui permet de réaliser des économies sur les coûts de construction de ces places ;
- Le report modal induit une réduction des nuisances générées par la circulation automobile (pollution, bruit, émissions de gaz à effet de serre) et contribue ainsi à la préservation de l'environnement. De même, en contribuant à réduire le trafic routier, le projet permet de diminuer les risques d'accidents de la route et améliore ainsi la sécurité. Ces gains environnementaux et sociaux apportés par le projet ont eux aussi été valorisés ;

- La construction et la maintenance d'un véhicule induit des nuisances sur l'environnement. La réduction (pour la voiture particulière) ou l'augmentation (pour le tramway) de son usage génère ainsi économies ou coûts supplémentaires.

4.2.2. Gains liés au report modal

Les gains liés au report modal depuis la voiture particulière vers les transports collectifs sont valorisés à 7 M€2018 en 2027 pour la méthode francilienne et 4,5 M€2018 pour la méthode de l'instruction cadre.

Ils se décomposent de la façon suivante :

Gains en M€ 2018	Méthode francilienne		Méthode instruction ministérielle	
	2027	VAN	2027	VAN
Horizon	2027	VAN	2027	VAN
Décongestion de la voirie	3,5	60	2	90
Économies d'utilisation de la voiture	1,9	28	0,8	40
Économies de stationnement	0,7	10	0,7	26
Économies d'entretien et de police de la voirie	0,2	2	0,2	6
Diminution des externalités environnementales négatives	0,6	12	0,4	29
<i>dont nuisances sonores</i>	0,3	6	0	0
<i>dont pollution</i>	0,2	4	0,4	22
<i>dont émissions de gaz à effets de serre</i>	0,1	2	0	6
Gains de sécurité routière	0,1	1	0,4	17
Total - Gains liés au report modal	7	113	4,5	207

Tableau 35 : Gains liés au report modal

La valeur actualisée des effets liés au report modal est estimée à :

- 113 M€2018 selon la méthode francilienne ;
- 207 M€2018 selon la méthode de l'instruction ministérielle.

4.2.3. Coûts du projet

Le coût d'investissement pris en compte pour l'évaluation socio-économique du projet correspond :

- Aux coûts de construction des infrastructures,
- Au coût d'acquisition du matériel roulant.

L'évaluation s'étalant sur plusieurs décennies, des hypothèses sont faites sur la durée de vie des infrastructures et du matériel roulant pour tenir compte des renouvellements nécessaires pour conserver une qualité de service constante de la ligne.

Les coûts de construction des infrastructures sont estimés à 119 M€2018. Il est pris pour hypothèse que l'acquisition du matériel roulant se fait sur les deux années précédant la mise en service du TCSP, pour un total de 6,5 M€2018 et 14 véhicules articulés. Le coût d'exploitation et d'entretien annuel, lui, s'établit à 3,4 M€2018.

4.2.4. Bilan socio-économique monétarisé du projet

Le tableau ci-après synthétise les coûts et les gains monétarisés liés aux effets transport apportés par le TCSP EVE et la mutualisation.

VAN en M€ 2018	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Gains de temps	227	339
Gains liés au report modal	113	208
Coût d'infrastructure	-152	-220
Coûts d'acquisition et rénovation du matériel roulant	-8	-12
Coûts annuels d'exploitation et d'entretien	-42	-111
Total	138	204

Tableau 36 : Bilan socio-économique du projet

L'application de la méthode francilienne conduit à un taux de rentabilité interne de 13,2 %. Le bénéfice actualisé, qui correspond à la somme des coûts et des avantages actualisés du projet, s'élève à 138 M€2018.

L'application de la méthode instruction ministérielle conduit à un taux de rentabilité interne de 7,1%. Le bénéfice actualisé s'élève à 204 M€2018.

VAN en M€ 2018	Méthode francilienne	Méthode instruction ministérielle
Avantages actualisés	340	547
Coûts actualisés (investissement et exploitation)	-202	-343
VAN	138	204
VAN/euro investi	0.9	1.2
TRI	13,2%	7,1%

Tableau 37 : Indicateurs du bilan socio-économique

Le bénéfice actualisé du projet de TCSP EVE est positif dans les deux méthodes.

Dans la méthode d'évaluation francilienne, le taux de rentabilité interne est supérieur au taux d'actualisation de 8%.

Dans la méthode d'évaluation de l'instruction ministérielle de 2014, le bilan est positif. La valeur actualisée nette par euro investi est de 1,2.

L'intérêt du projet du point de vue socio-économique pour la collectivité est donc établi pour les deux méthodes de calcul.

LISTE DES ABREVIATIONS

ANTONIN : Analyse des Transports et de l'Organisation des Nouvelles Infrastructures	EVE : Esbly – Val d'Europe	PIG : Projet d'Intérêt Général
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service	GHEF : Grand Hôpital de l'Est Francilien	PLD : Plan Local de Déplacements
CA : Communauté d'agglomération	GNV : Gaz Naturel de Ville	POS : Plan d'Occupation des Sols
CAMG : Communauté d'agglomération Marne et Gondoire	GR : Gare routière	PPRn : Plan de Prévention des Risques naturels
CC : Communauté de communes	ICPE : Installations Classées pour la Protection de l'Environnement	PPRi : Plans de Prévention des Risques inondation
CDT : Contrat de Développement Territorial	IdFM : Île-de-France Mobilités	RD : Route départementale
CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques	RIF : Région Île-de-France
COP : Convention d'Occupation Précaire	ISDI : Installation de Stockage de Déchets Inertes	RNU : Règlement National d'Urbanisme
CPER : Contrat Plan Etat-Région	ISDND : Installation de Stockage de Déchets Non Dangereux	SAN : Syndicat d'Agglomération Nouvelle
DCM : Délibération du Conseil Municipal	MECDU : Mises en compatibilité des Documents d'Urbanisme	SDRIF : Schéma Directeur de la Région Île-de-France
DEUP : Dossier d'Enquête préalable à la déclaration d'Utilité Publique	MOS : Mode d'occupation des sols	SIT : Syndicat Intercommunal des Transports des secteurs III et IV de Marne-la Vallée
DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles	OAP : Opération d'Aménagement Programmé	SMR : Site de Maintenance et de Remisage
DOCP : Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales	PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable	STIF : Syndicat des Transports d'Île-de-France (désormais Île-de-France Mobilités - IdFM)
DOO : Documents d'Orientations et d'Objectifs	PDUIF : Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France	TCSP : Transport en Commun en Site Propre
DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement	PEM : Pôle d'Échanges Multimodal	TMD : Transport de Marchandises Dangereuses
EPA : Établissement Public d'Aménagement	PL : Poids-Lourds	VEA : Val d'Europe Agglomération
EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunal	PLU : Plan Local d'Urbanisme	VP : Véhicules particuliers
	PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal	VL : Véhicules Légers
		ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

LISTE DES FIGURES

Liste des figures

Figure 1 : Projets de T Zen inscrits au projet de PDUIF	10	Figure 26 : Arbres d'alignements le long du futur tracé du TCSP EVE (exemples cours de la Gondoire / avenue Hergé).....	36
Figure 2 : Extrait de la carte de destination générale du territoire sur le secteur de Marne-la-Vallée...	12	Figure 27 : Arbre remarquable situé dans la partie d'extension du cimetière d'Esbly.....	36
Figure 3 : Contrat de plan Etat Région 2015-2020 - Zoom sur la zone d'étude	13	Figure 28 : Synthèse des enjeux « Faune et Flore » (principales espèces protégées et/ou patrimoniales)	38
Figure 4 : Carte des projets de transports en communs sur le secteur d'étude	15	Figure 29 : PPRI de la Vallée de la Marne d'Isles-les-Villenoy à Saint-Thibault-les-Vignes.....	40
Figure 5 : Tracé de la liaison Esbly – Chessy – Val d'Europe	16	Figure 30 : Risque de remontée de nappe au sein de la zone d'étude	40
Figure 6 : Tracé du TCSP Esbly – Val d'Europe présenté en concertation	18	Figure 31 : Aléa retrait-gonflement des argiles au sein de la zone d'étude.....	41
Figure 7 : Variantes de tracé du projet de TCSP EVE dans le secteur de la gare d'Esbly présentées en concertation	18	Figure 32 : Risques industriels identifiés au sein de la zone d'étude	44
Figure 8 : Variantes de tracé du projet de TCSP EVE au niveau de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy présentées en concertation.....	19	Figure 33 : Emplacement réservé pour le TCSP EVE sur la commune d'Esbly – ER n°4	46
Figure 9 : Variantes de tracé du projet de TCSP EVE dans le secteur d'Esbly présentées en concertation	19	Figure 34 : Carte des projets de développement du territoire d'étude au sein de la zone d'étude rapprochée.....	48
Figure 10 : Variantes de localisation du SMR du projet de TCSP EVE présentées en concertation.....	19	Figure 35 : ZAC du Pré au Chêne à Jossigny : hôpital intercommunal de Marne La Vallée et travaux du projet Carré Haussmann Marne La Vallée.....	49
Figure 11 : Exemple de support d'information de la concertation réalisée pour le projet de TCSP EVE	20	Figure 36 : Limites des ZAC Montévrain Université, Gassets et Pré au Chêne et programmations prévues dans les dossiers de ZAC.....	49
Figure 12 : Modalités d'expression et nombre d'avis recueillis lors de la concertation réalisée pour le projet de TCSP EVE	21	Figure 37 : Périmètre de la ZAC des Gassets.....	50
Figure 13 : Synthèse chronologique des différentes étapes du projet de TCSP EVE avant l'adoption du Schéma de Principe par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités	24	Figure 38 : Parti d'aménagement retenu pour la ZAC du Pré de Claye – réalisation DISNEY	50
Figure 14 : TCSP EVE – Zone d'étude rapprochée et communes concernées par le projet	26	Figure 39 : Vue actuelle de la ZAC du centre urbain du Val d'Europe et du centre-commercial régional du Val d'Europe.....	51
Figure 15 : Carte topographique de la zone d'étude	28	Figure 40 : Vue actuelle de la ZAC des Studios et des Congrès (juillet 2019).....	51
Figure 16 : Profil altimétrique de la section étudiée	28	Figure 41 : Vue sur les hôtels, le lac et le Disney Village intégré au sein de la ZAC du Parc et du Centre Touristique	52
Figure 17 : Occupation des sols.....	29	Figure 42 : Vue actuelle de la ZAC de Courtalin	52
Figure 18 : Densité de population par commune.....	30	Figure 43 : Photos aériennes des ZAC de Coupvray et des Trois Ormes (juillet 2019)	53
Figure 19 : Indice de concentration de l'emploi par commune.....	31	Figure 44 : Plan des futures ZAC des Trois Ormes et de Coupvray.....	54
Figure 20 : Emploi et mode de transport sur le territoire étudié	31	Figure 45 : Extrait de l'affectation des sols de l'OAP du PLUi du Val d'Europe pour le développement de l'urbanisation sur la partie Ouest du territoire de Bailly-Romainvilliers.....	55
Figure 21 : Collège Louis Braille d'Esbly	32	Figure 46 : Extrait du plan du projet d'intérêt général (PIG) relatif au secteur IV de Marne-la-Vallée et aux projets Eurodisney et Village Nature – Focus sur le secteur de Bailly-Romainvilliers et la zone de la Motte.....	55
Figure 22 : Pôles générateurs de déplacements sur les communes du secteur d'étude (hors Bailly-Romainvilliers)	33	Figure 47 : Projections d'évolution de la population aux horizons 2025 et 2035 dans les communes du territoire d'étude de la ligne de TCSP EVE	57
Figure 23 : Les sites et monuments protégés sur le secteur d'étude.....	34	Figure 48 : Projections d'évolution des emplois aux horizons 2025 et 2035 dans les communes du territoire d'étude de la ligne de TCSP EVE	57
Figure 24 : Milieu naturel.....	35		
Figure 25 : Recensement des arbres d'alignement le long des principaux axes du futur tracé du projet de TCSP Esbly-Val d'Europe	36		

Figure 49 : Carte de synthèse du réseau routier et des points durs au sein de la zone d'étude rapprochée	58	Figure 73 : Accès Nord à la gare de Marne-la-Vallée-Chessy (gares RER A et SNCF).....	75
Figure 50 : Vue de la rue Morris (gauche) et du pont Morris (droite).....	59	Figure 74 : Accès Sud à la gare de Marne-la-Vallée-Chessy (gare RER A)	75
Figure 51 : Trafics moyen journalier (TMJ) recensés sur le pont Morris lors d'une campagne de comptages réalisée entre 16 mars et le 22 mars 2018	59	Figure 75 : Gare routière Nord de Marne-la-Vallée – Chessy dans sa configuration actuelle et affectation de lignes en gare routière de Chessy (bas)	76
Figure 52 : Trafics moyen journalier (TMJ) recensés lors d'une campagne de comptages réalisée entre le 30 septembre et le 06 octobre 2017	59	Figure 76 : Gare routière Sud de Marne-la-Vallée – Chessy dans sa configuration actuelle et affectation de lignes en gare routière de Chessy Sud (bas)	76
Figure 53 : Localisation des ouvrages d'art pouvant être en interface directe avec le projet du TCSP au sein de la zone d'étude rapprochée	60	Figure 77 : Mode de rabattement sur le pôle de Marne-la-Vallée Chessy.....	77
Figure 54 : Axes de transports exceptionnels (TE) au sein de la zone d'étude rapprochée	62	Figure 78 : L'importance des pratiques de dépose-minute et la concentration des flux (bus, taxis, véhicules particuliers) accédant ou sortant du pôle génèrent de nombreux dysfonctionnement - De même les portillons d'accès sécurisés au parvis de Disney accroissent sensiblement le temps de correspondance entre les deux pôles Nord et Sud.....	77
Figure 55 : Illustrations de places de stationnement présentes des voiries au sein de la zone d'étude rapprochée (cours de la Gondoire - gauche, boulevard Circulaire - droite)	63	Figure 79 : Gare routière du Val d'Europe, entrée principale côté place d'Ariane à Serris	78
Figure 56 : Illustrations de parcs de stationnement payants en ouvrage présents au sein de la zone d'étude rapprochée (au niveau de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy : parking de la gare public - gauche, et parking Disney Village privé – droite)	63	Figure 80 : La gare routière du Val d'Europe dans sa configuration actuelle	78
Figure 57 : Parkings présents dans le secteur du collège Louis Braille d'Esbly et du gymnase (parking public du collège, parking « privé » du gymnase, et parking au sein de l'enceinte du collège)	64	Figure 81 : Mode de rabattement sur le pôle d'échanges du Val d'Europe.....	78
Figure 58 : Accès au parking-relais situé à proximité de la gare RER du Val d'Europe via la rue de la Charbonnière.....	64	Figure 82 : Aménagement de site propre bus bilatéral le long des cours de la Gondoire et du Danube entre la RD231 et le carrefour T9 (intersection Cours de la Gondoire / bd. Circulaire / cours du Danube)	79
Figure 59 : Vue sur la gare routière Nord et la zone de stationnements adjacente (dépose-minute, taxis, UFR, police/douane, éco-mobilité, livraisons/transport, service « Disney Express »)	65	Figure 83 : Aménagement du pôle de la gare d'Esbly envisagé dans le cadre de l'étude de pôle	79
Figure 60 : Offres de stationnement dans l'environnement immédiat du pôle d'Esbly (côté Nord - haut, et Sud – bas, de la gare)	65	Figure 84 : Plan masse des différentes phases de mise en œuvre de la gare routière Sud (mise en service mi-2019 – phase 1)	80
Figure 61 : Principales offres de stationnement à l'échelle de la zone d'étude	65	Figure 85 : Emplacement envisagé pour mise en œuvre d'une nouvelle gare routière sur la commune de Montévrain.....	81
Figure 62 : Développement de l'offre de stationnement envisagé à ce stade dans le secteur dit du « Triangle de Bellesmes ».....	66	Figure 86 : Passerelle PMR de la gare d'Esbly	81
Figure 63 : Projets routiers au sein de la zone d'étude rapprochée	67	Figure 87 : Exemples d'aménagements cyclables présents sur le secteur d'étude	82
Figure 64 : Avenue Schuman – section entre les ouvrages de la Marina Disney et du Boulevard du Parc ayant déjà fait l'objet d'un doublement de la voirie courant 2018-2019	68	Figure 88 : Pistes cyclables actuelles au sein du secteur d'étude.....	82
Figure 65 : Matériel roulant de la ligne Esbly-Crécy la Chapelle stationné en gare d'Esbly (gauche) et vue des quais de la gare RER du Val d'Europe (droite)	69	Figure 89 : Consigne vélos localisée à proximité de la gare RER du Val d'Europe	83
Figure 66 : Fréquentation des gares et des stations du réseau ferroviaire sur le secteur d'étude	70	Figure 90 : Arceaux vélos abrités localisée à proximité de la gare routière Chessy Sud	83
Figure 67 : Principaux réseaux de transports en commun bus sur le secteur d'étude	70	Figure 91 : Stationnements vélos abrités localisée à proximité de la gare d'Esbly côté Sud	83
Figure 68 : Exemple de dysfonctionnement de l'aménagement de site propre bus bilatéral le long des cours de la Gondoire : auparavant stationnement sauvage sur band plantée, solution mise en œuvre, stationnement non autorisé demeurant sur la voie pompiers d'accès au centre hospitalier).....	72	Figure 92 : Extrait de la carte du réseau RER-V projeté, dont l'axe V-A2 en lien avec le secteur du Val d'Europe	83
Figure 69 : Extrait de la carte du réseau de ligne de bus Express en Seine-et-Marne	72	Figure 93 : Carte des itinéraires de tourisme et de loisirs identifiés dans le plan vélo77 - Focus sur le secteur d'étude (SOURCE : CD77, 2020)	84
Figure 70 : Ligne 57 et 19 du réseau « Grand Morin »	73	Figure 94 : Carte des aménagements locaux, équipements et GIC « nord-ouest » identifiés dans le plan vélo77 - Focus sur le secteur d'étude	85
Figure 71 : Extrait de la carte du réseau bus du secteur du Pays Crécois centré sur le secteur d'étude	74	Figure 95 : Extrait de la carte des itinéraires cyclables utilitaires défini dans le cadre du SDLC de la CA de Marne et Gondoire	85
Figure 72 : Extrait de du plan du réseau Noctilien de 0h30 à 5h30	74	Figure 96 : Flux domicile travail internes au secteur d'étude	87
		Figure 97 - Flux domicile-travail depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle francilienne	89
		Figure 98 : Flux domicile-travail depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle seine-et-marnaise	90

Figure 99 : Flux domicile-études internes à la zone d'étude	91	Figure 124 : Itinéraires cyclables existants ou projetés par EPAMARNE / EPAFRANCE au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes »	126
Figure 100 : Flux domicile-études depuis ou vers le secteur d'étude à l'échelle francilienne	93	Figure 125 : Sous-séquence 2.2 – Insertion au niveau de la rue Morris et de son prolongement / Plan d'intention et coupes d'intention projetées	127
Figure 101 : Qualité de service des aménagements franciliens	97	Figure 126 : Plan masse indicatif du projet d'aménagement global du Triangle de Bellesmes à terme	128
Figure 102 : Rappel des variantes de localisation du SMR du projet de TCSP EVE présentées en concertation	98	Figure 127 : Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » / Plan d'intention.....	129
Figure 103 : Caractéristiques principales et service offert sur la ligne de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) à sa mise en service.....	102	Figure 128 : Scénarios alternatifs à l'étude par l'EPAFrance sur le secteur dit du « Triangle de Bellesmes »	130
Figure 104 : Projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) – Plan de situation / Secteur d'étude rapproché	103	Figure 129 : Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » / Focus gare routière de Chessy Sud à terme / Plan d'intention	131
Figure 105 : Projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) – Plan de situation / Vue élargie	106	Figure 130 : Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » / Focus Avenue Séramy – Plan d'intention et coupes d'intention projetées	133
Figure 106 : Plateforme et station du T Zen 1	108	Figure 131 : Sous-séquence 2.3 – Insertion au niveau du secteur dit du « Triangle de Bellesmes » / Focus Avenue Séramy – Perspective au niveau de l'arrivée sur le giratoire d'accès à la gare routière de Chessy Sud au Nord de l'avenue Séramy – Situation d'intention projetée - (image non contractuelle).....	134
Figure 107 : Découpage en différentes séquences / secteurs d'étude du tracé du TCSP EVE	111	Figure 132 : Reconfiguration du carrefour K0 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention.....	134
Figure 108 : Avantages/inconvénients d'une insertion axiale du site propre.....	112	Figure 133 : Sous-séquence 2.4 - Insertion sur l'avenue Schuman / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées.....	136
Figure 109 : Avantages/inconvénients d'une insertion latérale du site propre.....	112	Figure 134 : Sous-séquence 2.4 - Insertion sur l'avenue Schuman – Coupes d'intention projetées.....	137
Figure 110 : Les différentes typologies d'insertion envisagées pour le TCSP EVE	113	Figure 135 : Reconfiguration du carrefour H1 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention.....	138
Figure 111 : Illustration en coupe des limites d'intervention « Façade à façade » et « GLO » seul (en section courante hors carrefours et hors stations)	114	Figure 136 : Reconfiguration du carrefour G1 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention.....	138
Figure 112 : Périmètre d'intervention du projet de TCSP selon les sections du tracé (« périmètre opérationnel »).....	114	Figure 137 : Secteur 3 « RD5d ».....	139
Figure 113 : Secteur 1 « Val d'Europe »	115	Figure 138 : Sous-séquence 3.1 - Insertion sur la RD5d (au Sud de la RD934) – Section Boulevard circulaire <> Carrefour G2 / Plan d'intention , et coupes d'intention projetées	141
Figure 114 : Sous-séquence 1.1 - Insertion sur le cours de la Gondoire / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées en section courante et en station « Val d'Europe »	116	Figure 139 : Sous-séquence 3.1 - Insertion sur la RD5d (au Sud de la RD934) – Section Carrefour G2 <> Carrefour Q (RD934) / Plan d'intention , et coupes d'intention projetées	142
Figure 115 : Sous-séquence 1.1 - Insertion sur le cours de la Gondoire / Focus terminus du TCSP EVE au niveau de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée / Plan d'intention, coupe d'intention projetée et perspectives (image non contractuelle).....	117	Figure 140 : Reconfiguration du carrefour G2 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention.....	143
Figure 116 : Sous-séquence 1.1 - Insertion sur le cours de la Gondoire / Focus Carrefour T9 – Plan d'intention	118	Figure 141 : Reconfiguration du carrefour Q proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention.....	143
Figure 117 : Perspective du boulevard circulaire et du carrefour C0 réaménagés dans le cadre du projet de TCSP EVE - Situation projetée (image non contractuelle).....	119	Figure 142 : Sous-séquence 3.2 - Insertion sur la RD5d (au Nord de la RD934) / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées	145
Figure 118 : Sous-séquence 1.2 - Insertion sur le boulevard circulaire (RD344) – Plan d'intention, et coupes d'intention projetées.....	120	Figure 143 : Reconfiguration du carrefour avec la rue de Montry proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention.....	146
Figure 119 : Reconfiguration du carrefour C0 proposée dans le cadre du projet de TCSP EVE - Plan d'intention	121	Figure 144 : Secteur 4 « Esbly-Coupvray »	146
Figure 120 : Sous-séquence 1.3 - Insertion au niveau du carrefour C0 – Plan d'intention.....	121	Figure 145 : Sous-séquence 4.1 - Insertion le long de la RD5d / Plan d'intention	147
Figure 121 : Secteur 2 « Intraring »	122		
Figure 122 : Sous-séquence 2.1 - Insertion sur l'avenue Hergé – Vues perspectives au niveau de la future station du TCSP EVE « Ariane » (images non contractuelles)	124		
Figure 123 : Sous-séquence 2.1 - Insertion sur l'avenue Hergé / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées.....	125		

Figure 146 : Sous-séquence 4.1 - Insertion le long de la RD5d – Coupes d'intention projetées	148	Figure 169 : Ouvrage actuel de franchissement du RER A par la rue de la Charbonnière (pont-route)	165
Figure 147 : Sous-séquence 4.2 Insertion entre la RD5d et le secteur du collège Louis Braille / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées	149	Figure 170 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux du tracé de base et des variantes étudiées pour la desserte du Val d'Europe au cours des études de Schéma de Principe	166
Figure 148 : Sous-séquence 4.2 - Insertion entre la RD5d et le secteur du collège Louis Braille – Focus parking du collège Louis Braille / Plan d'intention, et coupe d'intention projeté	150	Figure 171 : Variantes d'insertion du TCSP EVE étudiées sur le cours de la Gondoire	167
Figure 149 : Sous-séquence 4.2 Insertion entre la RD5d et le secteur du collège Louis Braille – Focus parking du collège Louis Braille Perspective – Situation projetée (image non contractuelle)	151	Figure 172 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux des variantes étudiées pour l'insertion du TCSP sur le cours de la Gondoire au cours des études de Schéma de Principe	168
Figure 150: Sous-séquence 4.3 - Insertion entre le secteur du collège Louis Braille et la gare d'Esblly - Vue projetée (image non contractuelle)	152	Figure 173 : Variante de retournement de la ligne de TCSP EVE au sein de l'enceinte de l'hôpital intercommunal de Marne-la-Vallée (avec maintien d'un carrefour en T au niveau de l'accès à l'hôpital).	169
Figure 151 : Sous-séquence 4.3 - Insertion entre le secteur du collège Louis Braille et la gare d'Esblly / Plan d'intention, et coupes d'intention projetées	153	Figure 174 : Variante d'insertion « bilatérale » sur le bd Circulaire non retenue	169
Figure 152 : Aménagement du pôle de la gare d'Esblly envisagé dans le cadre de l'étude de pôle	154	Figure 175 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux des variantes étudiées pour l'insertion du TCSP sur le boulevard circulaire (RD344) au cours des études de Schéma de Principe	170
Figure 153 : Sous-séquence 4.3 - Insertion entre le secteur du collège Louis Braille et la gare d'Esblly – Focus gare routière de la gare d'Esblly / Plan d'intention, coupe d'intention projetée et vue perspective (image non contractuelle)	155	Figure 176 : Variante de tracé étudiée mais non retenue pour l'insertion du TCSP EVE au niveau de l'avenue Hergé	171
Figure 154 : Les trois grandeurs d'arbres	156	Figure 177 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux des variantes étudiées pour l'insertion du TCSP sur l'avenue Hergé au cours des études de Schéma de Principe	171
Figure 155 : Trame paysagère à l'échelle de la ligne de TCSP EVE : alignements structurants, ou accompagnant les circulations douces ou les lieux spécifiques	157	Figure 178 : Variantes de basculement de l'insertion du site propre entre un positionnement axial et latéral Ouest sur la RD5d étudiées au cours des études de Schéma de Principe	172
Figure 156 : Dépôt bus actuel de Bailly-Romainvilliers - Zone de remisage et atelier existant	158	Figure 179 : Variantes de tracé étudiées dans le secteur d'Esblly – Insertion du tracé sur des secteurs hors voirie existante	172
Figure 157 : Dépôt bus actuel de Bailly-Romainvilliers et emprise nécessaire pour les besoins du TCSP EVE (dont COP)	158	Figure 180 : Variantes étudiées sur la section de tracé « Champ des "Vignes Rouges" / Cimetière / Collège L. Braille / Gymnase / Parking / RD5 (rue Louis Braille) » à Esblly	173
Figure 158 : Plan d'intention du projet de SMR en lien avec le TCSP EVE (dont COP)	159	Figure 182 : Vues de l'ouvrage OA6 actuel – Pont-rail franchissant la RD5 (alternat routier)	173
Figure 159 : Variantes de tracé au Val d'Europe écartées après études de DOCP	161	Figure 183 : Vues de l'ouvrage OA5 actuel – passage modes actifs	173
Figure 160 : Variante de tracé dans le secteur du pôle de Marne-la-Vallée - Chessy écartée après études de DOCP	161	Figure 181 : Synthèse des caractéristiques et impacts principaux des variantes étudiées pour l'insertion du TCSP sur le secteur d'Esblly (insertion hors voirie existante) au cours des études de Schéma de Principe	174
Figure 161 : Variante de tracé ZAC de Coupvray écartée après études de DOCP	162	Figure 184 : Variantes de principe de réaménagement de l'espace du parking du collège Louis Braille d'Esblly étudiées	175
Figure 162 : Variantes de tracé Esblly écartées après études de DOCP	162	Figure 185 : Variantes de principe de positionnement de la station « Val d'Europe »	175
Figure 163 : Rappel des variantes de tracé du projet de TCSP EVE dans le secteur de la gare d'Esblly présentées en concertation	162	Figure 186 : Variantes de de cheminements cyclables étudiées dans le secteur d'Esblly entre la gare et le collège	176
Figure 164 : Rappel des variantes de tracé du projet de TCSP EVE au niveau de la gare de Marne-la-Vallée – Chessy présentées en concertation	163	Figure 187 : Rue Louis Braille - RD5	176
Figure 165 : Rappel des variantes de tracé du projet de TCSP EVE dans le secteur d'Esblly présentées en concertation	163	Figure 188: Chemin de Halage le long du canal de Meaux à Chalifert - parallèle à la RD5	176
Figure 166 : Variantes de tracé étudiés dans le secteur du Val d'Europe au cours des études de Schéma de Principe	164	Figure 189 : Rappel des variantes de localisation du SMR du projet de TCSP EVE présentées en concertation	177
Figure 167 : Carrefours localisés au niveau des intersections avenue de l'Europe / rue de la Charbonnière (gauche) et avenue de l'Europe / avenue de la Société des Nations (droite), potentiellement impactés par la suppression de files de tourne-à-gauche en vue de l'insertion du TCSP EVE pour les variantes A et/ou B	165	Figure 190 : Synthèse des caractéristiques des variantes de localisation du SMR étudiées au cours des études de Schéma de Principe	178
Figure 168 : Ouvrage actuel de franchissement du RER A par la RD231 (pont-route)	165	Figure 191 : Croquis axonométrique d'une double voie de TCSP	179
		Figure 192 : Hypothèses prises en compte pour la réalisation du profil en long	179

Figure 193 : Schéma d'insertion d'un TCSP dans un giratoire	182	Figure 221 : Localisation projetée de l'OA3bis.....	196
Figure 194 : Croquis axonométrique d'une station « simples » et vue en plan d'une station de TCSP EVE (32m - bus articulé)	184	Figure 222 : Coupe transversale schématique d'intention des ouvrages à créer pour le franchissement de la Marina Disney selon l'option considérée	196
Figure 195 : Synthèse des interdistances entre les futures stations de la ligne de TCSP EVE	185	Figure 223 : Plan d'intention et coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA3bis projeté – Option 2 ouvrages distincts	197
Figure 196 : Exemple de mobilier – dispositifs amovibles	187	Figure 224 : Localisation projetée de l'OA4bis.....	197
Figure 197 : Exemple de mobilier – dispositifs fixes.....	187	Figure 225 : Plan d'intention et coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA4bis projeté – Option 2 ouvrages distincts	198
Figure 198 : Exemples de mobilier urbain d'usage et de confort	187	Figure 226 : Localisation projetée de l'OA5bis – Plan d'intention	198
Figure 199 : Localisation des ouvrages le long du projet de TCSP EVE	189	Figure 227 : Coupe transversale schématique de la voie portée par les ouvrage futurs OA5bis, OA6bis et OA7bis	198
Figure 200 : Localisation de l'ouvrage OA1.....	190	Figure 228 : Localisation projetée de l'OA6bis – Plan d'intention	199
Figure 201 : Vues de l'ouvrage OA1, depuis le quai de la gare RER du Val d'Europe, sous l'ouvrage, et vue du Terre-Plein Central (TPC)	190	Figure 229 : Localisation projetée de l'OA7bis.....	199
Figure 202 : : Coupe en travers de l'ouvrage OA1 actuel.....	190	Figure 230 : Plan et coupe d'intention de l'ouvrage OA7bis projeté.....	200
Figure 203 : Coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA1 projeté dans le cadre du projet de TCSP EVE	190	Figure 231 : Drainage des plateforme juxtaposées	200
Figure 204 : Localisation de l'ouvrage OA2 « Pont Morris ».....	191	Figure 232 : Localisation projetée de l'OA8bis - Plan d'intention	201
Figure 205 : Vues de l'ouvrage OA2 « Pont Morris »	191	Figure 233 : Coupe d'intention projetée de l'OA8bis	201
Figure 206 : Coupe en travers de l'ouvrage OA2 actuel.....	191	Figure 234 : Plan d'intention du secteur Collège/ Gymnase d'Esbyly – présence de trois ouvrages de soutènement OS3 / OS4 / OS5.....	202
Figure 207 : Coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA2 projeté dans le cadre du projet de TCSP EVE	191	Figure 235 : Synoptique prévisionnel de la future ligne de TCSP EVE	205
Figure 208: Ouvrage OA3 franchissant la Marina Disney (vue aérienne de localisation et vue depuis l'avenue Schuman)	192	Figure 236 : Synthèse du fonctionnement des carrefours le long du tracé TCSP EVE - en HPM.....	206
Figure 209 : Coupe en travers de l'ouvrage OA3 franchissant la Marina Disney	192	Figure 237 : Synthèse du fonctionnement des carrefours le long du tracé TCSP EVE - en HPS.....	207
Figure 210 : Ouvrage OA4 franchissant le boulevard du Parc (vue aérienne de localisation, vues depuis le bd du Parc).....	192	Figure 238 : Trafic Moyen journalier (tous véhicules) Horizon 2025 – Sans projet TCSP EVE (gauche) et avec mise en œuvre du projet de TCSP EVE (droite)	208
Figure 211 : Coupe en travers de l'ouvrage OA4 franchissant le boulevard du Parc	192	Figure 239 : Itinéraires cyclables existants ou projetés par EPAMARNE / EPAFRANCE au sein du secteur dit du « Triangle de Bellesmes »	211
Figure 212 : Localisation des ouvrages OA5 et OA6.....	193	Figure 240 : Aménagements cyclables envisagés le long du tracé du projet de TCSP EVE	212
Figure 213 : Vues de l'ouvrage OA5 – passage modes actifs	193	Figure 241 : Exemples de stationnements vélos – services « Parking Vélos » - consignes sécurisés (gauche) et arceaux vélos abrités (droite) pouvant être mis en œuvre aux abords des stations du TCSP EVE.....	212
Figure 214 : Vues de l'ouvrage OA5 – Pont-rail franchissant la RD5	193	Figure 242 : TCSP Esbly – Val d'Europe (EVE) – Zone d'étude rapprochée prise en compte pour l'étude d'impact et communes concernées par le projet.....	216
Figure 215 : Localisation de l'ouvrage OA7 franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le chemin des Aulnoyes.....	194	Figure 243 : Schéma de présentation des différents impacts d'un projet	230
Figure 216 : Vues de l'ouvrage OA7 franchissant le canal de Meaux à Chalifert et le chemin des Aulnoyes	194	Figure 244 : Localisation de la ZAC des Gassets.....	289
Figure 217 : Localisation d'une partie du talus ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle.....	194	Figure 245 : Vue en plan de l'état initial (source : étude d'impact)	290
Figure 218 : Vues d'une partie du talus ferroviaire de la ligne Esbly-Crécy-la-Chapelle (sur le talus ferroviaire, et depuis l'Est et l'Ouest du talus)	194	Figure 246 : Projet d'extension du parc Walt Disney Studios (source : étude d'impact)	290
Figure 219 : Localisation projetée de l'OA1bis	195	Figure 247 : Carte des projets de développement du territoire d'étude autour du tracé du TCSP EVE.....	291
Figure 220 : Plan d'intention et coupe en travers d'intention de l'ouvrage OA1bis projeté	195	Figure 248 : Projets routiers au sein de la zone d'étude rapprochée.....	292

Figure 249 : Localisation des secteurs de la ZPS des Boucles de la Marne située à moins de 5 km de la zone d'étude rapprochée et distance des secteurs de la ZPS par rapport à la gare d'Esbly.....	310
Figure 250: Coûts d'investissement du projet de TCSP EVE établi au stade des études de DOCP	320
Figure 251 : Projections d'évolution de la population aux horizons 2025 et 2035 dans les communes du territoire d'étude de la ligne de TCSP EVE	327
Figure 252 : Projections d'évolution des emplois aux horizons 2025 et 2035 dans les communes du territoire d'étude de la ligne de TCSP EVE	327
Figure 253 : Division en tronçons du tracé du TCSP EVE.....	329
Figure 254 - Nombre de voyageurs par interstation à l'horizon de mise en service du TCSP EVE à l'heure de pointe du matin - HPM (« Horizon 2027 »).....	330
Figure 255 - Prévisions de fréquentation des stations du TCSP EVE à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »).....	330
Figure 256 - Communes de destination des usagers du projet de TCSP EVE à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)	331
Figure 257 - Communes d'origine des usagers du projet de TCSP EVE à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »).....	331
Figure 258 : Nombre de correspondant avec le TCSP EVE à l'heure de pointe du matin à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »).....	332

Liste des tableaux

Tableau 1 : Chronologie des décisions administratives et des études liées au TCSP Esbly - Val d'Europe (EVE).....	14
Tableau 2 : Population et densité de population des communes de la zone d'étude rapprochée	30
Tableau 3 : Emplois sur les communes de la zone d'étude rapprochée	31
Tableau 4 : Risques naturels et PPR par commune de la zone d'étude	42
Tableau 5 : Sites BASIAS recensés au sein de la zone d'étude.....	43
Tableau 6 : SCoT par commune de la zone d'étude	45
Tableau 7 : Ouvrages d'art en interface directe avec le projet du TCSP au sein de la zone d'étude rapprochée	61
Tableau 8 : Caractéristiques des convois exceptionnels	62
Tableau 9 : Places de stationnement recensées en 2019 le long des voiries au sein de la zone d'étude rapprochée que le futur TCSP pourrait emprunter	63
Tableau 10 : Offre de service des lignes ferroviaires du secteur d'étude	69
Tableau 11 : Flux domicile-travail en lien avec le secteur d'étude à l'échelle de l'Île-de-France.....	88
Tableau 12 : Flux domicile-étude en lien avec le secteur d'étude à l'échelle de l'Île-de-France.....	92
Tableau 13 : Bilan du stationnement sur voirie dans le cadre du projet de TCSP EVE.....	209
Tableau 14 : Bilan du stationnement sur le secteur du parking du collège d'Esbly	210

Tableau 15 : Définition des niveaux de sensibilité	217
Tableau 16 : Synthèse et hiérarchisation des enjeux	219
Tableau 17 : Synthèse de l'analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement et la sante en phase travaux et mesures associées	233
Tableau 18 : Analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement et la sante en phase travaux et mesures associées avec modalités des mesures	265
Tableau 19 : Analyse des effets positifs et négatifs du projet sur l'environnement et la sante en phase exploitation et mesures associées avec modalités des mesures	276
Tableau 20 : Coût d'investissement du projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (TCSP EVE)	282
Tableau 21 : Synthèse des effets cumulés en phase travaux.....	294
Tableau 22 : Synthèse des effets cumulés en phase exploitation	300
Tableau 23 : Gains liés au report modal	306
Tableau 24 : Bilan socio-économique du projet	306
Tableau 25 : Indicateurs du bilan socio-économique	306
Tableau 26 : Synthèse des coûts annuels liés à la pollution atmosphérique, à l'effet de serre et aux effets amont-aval	307
Tableau 27 : Coût d'investissement du projet de TCSP Esbly – Val d'Europe (TCSP EVE)	319
Tableau 28 : Hypothèses retenues pour la modélisation de trafic (prévisions de fréquentation) concernant les lignes de bus susceptibles d'emprunter le site propre du TCSP EVE	329
Tableau 29 : Prévisions de fréquentation du TCSP EVE à l'horizon de mise en service du projet (« Horizon 2027 »)	330
Tableau 30 : Prévisions de fréquentation du TCSP EVE à l'horizon 2035	332
Tableau 31 : Nombre annuel d'heures économisées à l'horizon de mise en service du projet de TCSP EVE (« Horizon 2027 »)	333
Tableau 32 : Paramètres pris en compte dans les deux méthodes d'évaluation.....	334
Tableau 33 - Paramètres liés à l'usage de la voiture particulière pris en compte dans les deux méthodes	334
Tableau 34 : Gains de temps monétarisés pour le projet	335
Tableau 35 : Gains liés au report modal	335
Tableau 36 : Bilan socio-économique du projet	336
Tableau 37 : Indicateurs du bilan socio-économique	336

