

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du 11 octobre 2021

Délibération n° 20211011-279

PÔLE DE VAL DE FONTENAY DECLARATION DE PROJET

Le Conseil,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.3111-14 à L.3111-16-12, R.1241-1 à R.1241-66 et R.3111-30 à D.3111-36 ;
- VU** le code de l'environnement (notamment les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants, L126-1 et suivants et R126-1 et suivants) ;
- VU** le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 18 octobre 2013 et par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- VU** le Plan de déplacement Urbain d'Île de France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France lors de sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le Plan Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France en sa séance du 19 juin 2014 ;
- VU** le contrat de projets Etat Région 2015-2020 d'Île-de-France approuvé par le Conseil régional d'Île-de-France le 18 juin 2015 et signé le 9 juillet 2015 ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/014 du 11 janvier 2017 relative à l'approbation du Dossiers d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) et des modalités de la concertation du projet de pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/148 du 22 mars 2017, ayant approuvé la convention de financement des études préliminaires du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2017/425 du 28 juin 2017, relative à l'approbation du Bilan de la Concertation du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/292 du 8 juillet 2020, relative à l'approbation du Schéma de Principe du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités n°2020/500 du 8 octobre 2020, relative à l'approbation du Dossier d'Enquête d'utilité Publique du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** l'avis de l'autorité environnementale Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en date du 24 février 2021 ;

- VU** l'avis des collectivités territoriales et de leurs groupements consultés en application du V de l'article L. 122-1 ;
- VU** l'arrêté préfectoral du Val-de-Marne n° 2021/01187 en date du 6 avril 2021 d'ouverture de l'enquête d'utilité publique du projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay ;
- VU** le rapport et les conclusions de la commission d'enquête remis le 29 juin 2021 à la Préfecture du Val-de-Marne ;
- VU** le rapport n°20211011-279 ;
- VU** l'avis de la commission des investissements du 30 septembre 2021 ;

CONSIDERANT que le projet du pôle de Val de Fontenay consiste à réaménager les espaces de la gare et à ses abords sur la commune de Fontenay-sous-Bois pour améliorer le fonctionnement de la gare actuelle, et à accompagner l'augmentation de trafic générée par le développement de l'offre de transport en commun et par la dynamique de développement urbain du secteur.

CONSIDERANT que le projet répond aux objectifs suivants :

- Réorganiser et agrandir les espaces de la gare ;
- Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités ;
- Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs ;
- Concevoir un projet phasé.

CONSIDERANT que l'arrêté de déclaration d'utilité publique sera rendu au bénéfice des maîtres d'ouvrage RATP, SNCF Gares & Connexions et en délégation SNCF Réseau, Conseil départemental du Val de Marne, la Société Publique Locale Marne au Bois et Île-de-France Mobilités.

CONSIDERANT que la commission d'enquête a émis le 29 juin 2021 à l'issue de l'enquête publique, un avis favorable à la déclaration d'utilité publique assorti de quatre recommandations :

- **Recommandation n°1** : « [La commission d'enquête] *recommande qu'Île-de-France Mobilités assure une mission de coordination sur l'ensemble des bâtiments voyageurs prévus dans le secteur nord-est, afin de garantir leur cohérence, et d'assurer la prise en compte optimale des différents enjeux : qualité du parcours des usagers, qualité architecturale et urbaine des bâtiments, intérêt pour les riverains, gestion économe des sols, maîtrise des coûts, complémentarité des services et commerces, présence de personnel dans ces gares.* »
- **Recommandation n° 2** : « [La commission d'enquête] *recommande qu'Île-de-France Mobilités s'engage à procéder à des évaluations, et si besoin des restructurations, dans les parcours et arrêts des bus desservant le côté est du pôle, afin d'adapter au mieux les correspondances des voyageurs, entre ces bus et les nouveaux transports lourds.* »

- **Recommandation n° 3** : « [La commission d'enquête] *recommande qu'Île-de-France Mobilités réalise aussi rapidement que possible, et en étroite concertation avec les usagers, l'indispensable amélioration de la sécurité des quais du RER E.* »
- **Recommandation n°4** : « [La commission d'enquête] *recommande qu'Île-de-France Mobilités prévoie des places de stationnement pour la dépose-minute, pour les taxis, et pour les personnes à mobilité réduite, non seulement à l'est du pôle mais aussi à l'ouest, à proximité de la gare actuelle.* »

CONSIDERANT que conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement et à l'article L. 122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'autorité responsable du projet, doit se prononcer, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée, au vu du résultat de la consultation du public.

CONSIDERANT que cette déclaration de projet doit intervenir dans un délai de six mois après la clôture de l'enquête. A l'occasion de la déclaration de projet, l'autorité responsable du projet doit également se prononcer sur les propositions de réponses et d'engagements faisant suite aux recommandations de la commission d'enquête.

CONSIDERANT que la déclaration de projet, prend en considération l'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable en date du 24 février 2021.

CONSIDERANT que la déclaration de projet précise les prescriptions que devra respecter le maître d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables du projet sur l'environnement, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

CONSIDERANT les motifs justifiant de l'intérêt général de l'opération :

- Le projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay s'inscrit dans les orientations des documents de planification du territoire, de l'échelle régionale (SDRIF, PDUIF) à l'échelle communale (PLU).
- Le projet répond à une double nécessité ; il s'agit d'une part de remédier aux dysfonctionnements constatés, tels que la saturation des circulations entre les quais des RER A et E en heures de pointe, la saturation des quais du RER E aux heures d'affluence, pouvant être source d'insécurité, la non-accessibilité aux PMR du RER E, les accès côté Est sous-dimensionnés et peu visibles ; d'autre part d'accompagner la forte augmentation du trafic prévisible dans les années à venir, du fait de l'arrivée de nouveaux moyens de transports lourds (ligne 15 Est, prolongements de la ligne 1 et du tramway T1) et du développement urbain du secteur ; la hausse de trafic est estimée à + 115 % de voyageurs supplémentaires à l'horizon 2035.

- Le projet répond aux objectifs suivants :
 - Réorganiser et agrandir les espaces de la gare ;
 - Aménager les abords du pôle en cohérence avec les projets de développement portés par les collectivités ;
 - Améliorer la qualité de service pour tous les voyageurs ;
 - Concevoir un projet phasé.

- Pour répondre à ces objectifs, le projet comporte une importante réorganisation des espaces ferroviaires, avec la création de deux nouveaux bâtiments à l'Est, de deux passages souterrains facilitant l'accès aux transports et les franchissements des RER A et E et de l'A86, le réaménagement des espaces existants, et la requalification du bâtiment voyageurs existant; il comprend également des aménagements pour faciliter l'intermodalité, avec le traitement des abords de l'ensemble des accès, des aménagements en faveur des déplacements des cyclistes et des piétons.

- Le projet accompagnera la densification et la requalification du secteur Val de Fontenay/Alouettes, dans une dynamique urbaine induisant la réalisation d'opérations de logements et de bureaux dans ce secteur bien desservi par un grand pôle de transports en commun, et correspondant à un des objectifs généraux de l'urbanisme francilien, la densification à proximité de modes de transports structurants.

- Le projet s'inscrit dans l'évolution souhaitable du secteur des transports, vers un transport plus durable ; en favorisant le recours aux transports en commun et aux modes actifs de déplacement, il contribuera à limiter les déplacements automobiles et leurs impacts négatifs, en termes de consommation énergétique, de pollution et de rejets de gaz à effet de serre.

- Le projet présente des impacts négatifs restreints ; les atteintes à la propriété privée étant limitées, les impacts environnementaux étant majoritaires en phase d'exploitation et les inévitables nuisances liées aux phases de chantier étant assorties de mesures pour les éviter ou les réduire. Les impacts du projet sont maîtrisés par l'application d'une démarche ERC (Eviter – Réduire – Compenser) dont les engagements sont détaillés dans le dossier d'enquête publique et dans l'annexe 1 de la déclaration de projet.

- Par les gains de temps qu'il génère pour certains itinéraires et par la décongestion aux lignes de contrôle et sur les quais du RER E, le projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay présente un bilan socio-économique positif alors même que l'ensemble des effets positifs du projet dont le confort des usagers, n'ont pas été pris en compte dans le bilan.

CONSIDERANT que les maîtres d'ouvrage entendent poursuivre le projet prenant en compte les recommandations de la commission d'enquête en y apportant les réponses suivantes :

POUR LA RECOMMANDATION N°1

L'espace public au Nord-Est du pôle de Val de Fontenay sera composé à terme de trois bâtiments voyageurs :

- Un bâtiment voyageur Nord-Est pour l'accès aux RER A et E, compris dans le projet de pôle de Val de Fontenay et sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions ;
- Un bâtiment voyageur pour l'accès à la ligne 15 Est, compris dans le projet Grand Paris Express et sous maîtrise d'ouvrage SGP ;
- Un bâtiment voyageur pour l'accès à la ligne 1, compris dans le projet de prolongement de la Ligne 1 et sous maîtrise d'ouvrage conjointe RATP et IDFM.

Ile-de-France Mobilités confirme assurer une mission de coordination des études AVP des différents éléments du pôle (comprenant les bâtiments voyageurs d'accès aux RER A et E, les passages souterrains Nord et Nord-Sud et les espaces publics aux abords du pôle) qui seront réalisés par chaque maître d'ouvrage sur son périmètre d'intervention et vérifiera, dans ce cadre, la cohérence d'ensemble du programme du pôle.

Ile-de-France Mobilités s'assurera en lien étroit avec la SPL Marne au Bois, aménageur de la concession Val de Fontenay/Alouettes et maître d'ouvrage des espaces publics du pôle, et avec les maîtres d'ouvrage des futurs bâtiments voyageurs (SNCF Gares & Connexions pour le bâtiment voyageur (BV) Nord-Est, SGP pour le bâtiment voyageur (BV) de la ligne 15 Est et RATP/IDFM pour le BV de la ligne 1), de la bonne prise en compte des enjeux mentionnés par la commission d'enquête.

POUR LA RECOMMANDATION N° 2

Île-de-France Mobilités s'engage à poursuivre, dans le cadre des AVP, l'étude du positionnement des arrêts de bus, y compris en étudiant la possibilité d'une gare routière complémentaire à l'Est, afin d'assurer la desserte optimale du pôle aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest. L'étude s'attachera également à définir le phasage de leur mise en œuvre et l'évaluation des incidences des solutions retenues sur l'exploitation des lignes de bus, les correspondances avec les modes de transports lourds (RER A et E et ligne 1 et 15 Est à terme) et l'aménagement urbain.

Cette étude sur les bus sera menée en cohérence et en articulation avec la mise à jour des hypothèses d'itinéraires et de terminus des lignes de bus issues du projet Bus Bords de Marne et de la restructuration du réseau dans le cadre du prolongement de la Ligne 11 à Rosny-Bois-Perrier et du prolongement du tramway T1.

POUR LA RECOMMANDATION N° 3

La sécurité des quais du RER E relève de l'exploitant, SNCF Gares & Connexions.

Île-de-France Mobilités s'engage à exiger de SNCF Gares & Connexions la garantie de la mise en œuvre de tous les moyens techniques et humains pour la réalisation de l'opération de désaturation et de mise en accessibilité du RER E à Val de Fontenay, en commençant par la production d'un AVP au plus vite, en vue d'obtenir des financements pour la réalisation des travaux.

Île-de-France Mobilités demande à SNCF Gares & Connexions d'étudier dans le cadre de son AVP, des propositions et mesures à court et moyen termes pour l'amélioration de la sécurité des quais, sans attendre la réalisation globale du pôle de Val de Fontenay.

POUR LA RECOMMANDATION N° 4

Ile-de-France Mobilités confirme que le projet du pôle de Val de Fontenay comprend bien des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite, pour les taxis et de dépose-minute ; celles-ci ayant été, dans le Schéma de principe positionnées, à l'Est compte tenu de l'exiguïté du site et de l'enjeu de pacification du secteur à l'Ouest.

Ile-de-France Mobilités s'engage dans le cadre des études d'AVP, et en lien avec la restructuration des lignes de bus, à étudier la possibilité d'implanter à l'Ouest des places de stationnement pour les usages mentionnés par la commission d'enquête et en particulier les places pour les personnes à mobilité réduite, dans la mesure des contraintes du site.

Après en avoir délibéré,

ARTICLE 1 : déclare l'intérêt général du projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay au regard des motifs et considérations rappelés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 2 : répond aux recommandations de la commission d'enquête par les engagements exprimés dans l'exposé ci-avant ;

ARTICLE 3 : s'engage à respecter les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine et les modalités de suivi proposées au stade de l'enquête publique, ainsi qu'à poursuivre cette démarche dans la suite du projet. L'annexe n°1 à la présente délibération détaille les engagements pris au stade de l'enquête publique ;

ARTICLE 4 : demande à la Préfecture du Val-de-Marne de prononcer par arrêté la déclaration d'utilité publique du projet, ainsi que l'application de l'article L.122-6 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

ARTICLE 5 : autorise le directeur général à prendre tout acte permettant la mise en œuvre de la présente délibération ;

ARTICLE 6 : charge le directeur général de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs d'Île-de-France Mobilités. Conformément à l'article R. 126-2 du code de l'environnement, la présente délibération sera de plus affichée dans les mairies des communes concernées. Le texte de la déclaration de projet pourra être consultable au siège d'Ile-de-France Mobilités ainsi que sur le site internet du projet (<http://www.iledefrancemobilités.fr>). <http://www.iledefrancemobilités.fr>).

La présidente du Conseil
d'Île-de-France Mobilités



Valérie PÉCRESSÉ

Annexe 1

Mesures à la charge des maîtres d'ouvrage destinées à éviter, réduire et lorsque c'est possible compenser les effets négatifs notables du projet de réaménagement du pôle de Val de Fontenay sur l'environnement ou la santé humaine ainsi que les modalités de leur suivi

En application des articles L.126-1 et L.122-1-1 et R.122-13 du code de l'environnement

Préambule :

L'article L.122-1-1 du code de de l'environnement mentionne notamment que la déclaration de projet « *précise les prescriptions que devra respecter les maîtres d'ouvrage ainsi que les mesures et caractéristiques du projet destinées à éviter les incidences négatives notables, réduire celles qui ne peuvent être évitées et compenser celles qui ne peuvent être évitées ni réduites. Elle précise également les modalités de suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine* ».

La présente annexe présente, sous forme d'un tableau, les effets négatifs notables du projet en phase travaux et en phase fonctionnement, les mesures prévues par les maîtres d'ouvrage, d'évitement, de réduction ou de compensation. Ces impacts et mesures sont identifiés dans l'étude d'impact et éventuellement précisés par les compléments de réponse apportés par les maîtres d'ouvrage dans le mémoire en réponse à l'autorité environnementale ou dans le rapport de la commission d'enquête.

Figurent ensuite les modalités du suivi des incidences du projet sur l'environnement ou la santé humaine.

Effets et mesures sur la population et la santé humaine

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Contexte socio-économique	Travaux	<p>La phase travaux est susceptible d'impacter l'accessibilité aux emplois ainsi que l'accès aux activités, équipements et aux commerces riverains à cause des emprises de chantier.</p> <p>Les commerces intérieurs de la gare (point Relay existants dans le bâtiment voyageur et quai A1) seront fermés pendant une partie des travaux.</p>	<p>Les accès aux commerces, activités, emplois et équipements seront maintenus pendant toute la durée du chantier afin de permettre la continuité de leur activité.</p> <p>Les mesures de signalisation d'itinéraires de déviation des itinéraires routiers ou de déviation et de rétablissement des cheminements piétons permettront de réduire la gêne occasionnée par les occupations temporaires.</p> <p>Différentes mesures concernant l'information des riverains seront mises en place (lettre d'information, site internet...). Les habitants riverains et les usagers des transports en commun, qui subiront directement les effets des travaux du projet d'aménagement, seront tenus informés de leur déroulement et de leur évolution.</p>	-
	Fonctionnement	<p>Le projet prévoit la création de nouvelles surfaces commerciales dans les différents bâtiments voyageurs.</p> <p>À terme, l'amélioration globale du fonctionnement du pôle et de l'offre multimodale, associée au développement de l'offre de transport, augmente le potentiel d'attractivité du territoire et favorise la dynamique démographique (attraction de nouveaux ménages, croissance démographique, ...).</p> <p>Le réaménagement du pôle permet d'améliorer l'accessibilité du quartier et donc aux emplois présents et futurs, dans l'aire d'influence d'un pôle de cette envergure.</p>	-	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Occupation des sols	Travaux	<p>La période de chantier correspond à une période de modification de l'occupation des sols du secteur.</p> <p>Les besoins en emprises chantier les plus importants concernent principalement les grands ouvrages à réaliser tels que le passage souterrain (PASO) Nord et le passage souterrain (PASO) Nord-Sud ainsi que leurs débouchés, et les bâtiments voyageurs (BV) Sud-Est et Nord-Est.</p> <p>A ce stade des études, les besoins en emprises travaux estimée nécessaires sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - PASO Nord-Sud : 8 300 m² (Péripôle et allée des Sablons) - PASO Nord : 14 000 m² (Péripôle) - Réaménagement de la liaison « Quai 2 RER A2 (direction Paris) <-> RER E » : 1 900 m² (Allée des Sablons) - Débouché Ouest du PASO Nord : 1 700 m² (Avenue des Olympiades) 	<p>Les emprises du projet ont été limitées dans la mesure du possible au strict nécessaire pour la réalisation du projet d'aménagement du pôle afin de réduire les dommages au bâti.</p> <p>Afin de limiter les impacts, les emprises chantiers côté Nord-Est seront localisées dans une zone en cours de mutation, appelée Péripôle.</p> <p>Les emprises chantiers côté Sud-Est, seront localisées sur l'allée des Sablons, sur des emprises RATP et évitent ainsi des acquisitions foncières complémentaires.</p> <p>La signature d'un usufruit d'emprises foncières au sein du secteur côté Nord-Est, a permis d'ores et déjà de garantir le foncier nécessaire à la réalisation du projet de pôle de la gare de Val de Fontenay, tout en assurant une cohérence avec les besoins en emprises travaux des projets connexes (en particulier ceux de la ligne 15) et le fonctionnement du reste du site.</p>	-
	Fonctionnement	<p>De façon générale, en comparaison avec la situation actuelle, le projet augmentera la surface du pôle de Val de Fontenay d'environ 6 500 m², dont une surface de bâtiments voyageurs augmentée d'environ 4 400 m². La circulation et le confort des voyageurs seront donc améliorés.</p>	-	-
Risques naturels	Travaux	<p>Le creusement des passages souterrains (au plus profond 54 mNGF) sera réalisé au-dessus du niveau de la nappe du Bartonien (toit de nappe en moyenne à 45 mNGF). Le projet n'est donc pas de nature à modifier l'équilibre hydrique du sous-sol et n'aura donc pas d'effet sur le</p>	<p>En amont des travaux puis pendant leur déroulement, un dispositif de surveillance des mouvements de sol sera mis en place afin de détecter et de suivre les éventuels tassements au niveau des sites sensibles identifiés.</p>	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		risque de retrait gonflement des argiles, ni sur le risque de dissolution du gypse. Seul le phénomène de remontée de nappe comporte un risque élevé dans la zone du Péripôle avec une nappe sub-affleurante, qui peut modifier les caractéristiques des terrains et par conséquent diminuer la portance et entraîner des tassements.	Le suivi et l'auscultation des sols et des bâtiments pendant toute la phase chantier et au-delà permettront de détecter précocement d'éventuels mouvements non anticipés. La mesure principale sur ce thème concerne la poursuite des études géotechniques (G2, G3 et G4) dans les phases ultérieures du projet.	
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Risques industriels	Travaux	Lors du chantier, la présence de canalisations souterraines transportant des matières dangereuses présente un risque car si l'emplacement exact de la canalisation n'est pas connu, les engins de chantier pourraient en menacer l'intégrité. Concernant le transport de matière dangereuses par voie routière ou ferrée, le projet n'induit pas de risque supplémentaire par rapport à la situation actuelle.	Les travaux prévus à proximité de canalisations et réseaux enterrés devront être déclarés à leurs exploitants, avant leur exécution, au moyen de la déclaration de projet de travaux (DT) par les maîtres d'ouvrage, et la déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) par l'exécutant des travaux.	-
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Présence de sols pollués	Travaux	Le diagnostic du sol a mis en évidence une lithologie plutôt hétérogène au droit des sondages réalisés. Les constats organoleptiques, tels qu'une odeur d'hydrocarbures ou de matière organique, ont été constatés au droit des sondages. Etant donné le nombre de sondages effectués et le caractère hétérogène de la lithologie au droit de ces sondages, il n'est pas	Des sondages complémentaires seront menés pour mieux connaître les sols et identifier les risques. Le stockage des déblais, avant évacuation ou réutilisation, sera encadré afin d'éviter la contamination par les déblais pollués des sols ou des eaux avec notamment la mise en	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<p>possible de prédire avec précision la nature des terres des zones non-investiguées.</p> <p>Sur le secteur du Péripôle, un pré-diagnostic amiante a été réalisé et il a été repéré des matériaux et des produits contenant de l'amiante sur une des voiries de desserte interne au site du Péripôle.</p> <p>Concernant les autres secteurs, les enrobés sont susceptibles de contenir de l'amiante. De même les bâtiments qui feront l'objet de démolition sont susceptibles de contenir de l'amiante.</p>	<p>place d'aires de stockage imperméabilisées et à l'abri du vent.</p> <p>Les déblais pollués feront l'objet d'une gestion spécifique et les exutoires retenus dépendront de la qualité des déchets.</p> <p>En cas de découverte fortuite de sols pollués durant les travaux, une procédure d'alerte et de traitement conforme à la réglementation sera mise en place.</p> <p>En cas de présence d'amiante, avant chaque chantier de retrait ou de confinement, les entreprises devront établir un Plan de Retrait ou de Confinement de matériaux contenant de l'amiante (PRC).</p>	
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Déchets	Travaux	<p>Le chantier génèrera une production de déchets, de nature très diverse.</p> <p>Les déchets peuvent créer des risques ou des nuisances.</p>	<p>Des mesures devront être mises en place dès le début du chantier et comprendront :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation d'un « diagnostic déchets / amiante » - La réalisation d'un plan de gestion des déchets de chantier - La production de bordereaux d'enlèvement et de suivi des déchets et le bilan des déchets réutilisés, recyclés ou valorisés. <p>Un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) et un Schéma Organisationnel du Plan d'Assurance Environnement (SOPAE) seront établis par chaque titulaire de marchés de travaux et dès la phase d'appel d'offres.</p>	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
	Fonctionnement	En phase de fonctionnement, les déchets pouvant être générés par le projet sont liés à la fréquentation du site par les usagers, ainsi qu'aux activités économiques.	Différentes mesures seront mises en œuvre en phase de fonctionnement afin de réduire au maximum la production de déchets à la source et d'assurer le recyclage des déchets produits : - Limitation des quantités de déchets à la source ; - Mise en place des systèmes de tri - Mise en place de mobiliers de collecte à des endroits stratégiques qui seront à définir	-
Qualité de l'air et nuisances olfactives	Travaux	Lors des travaux, des perturbations prévisibles et inévitables concernant la qualité de l'air sont attendues. La qualité de l'air sera effectivement affectée par les émissions suivantes : - Les gaz et les poussières fines produites par le passage des camions ; - Les poussières émises lors des périodes sèches pendant les travaux de terrassement ou l'évacuation par poids lourds des déblais ; - Les odeurs émises notamment par les véhicules. Sur la base d'un total d'excavation d'environ 40 000 m ³ de terre, le trafic total de poids lourds (PL) généré serait de l'ordre d'environ 4000 PL pendant l'ensemble des phases de terrassement et d'excavation. La part de poids lourds de chantier injecté sur le réseau autoroutier sera négligeable par rapport au trafic habituel, ainsi les variations des émissions seront négligeables. Compte tenu de la pollution urbaine connue en Ile-de-France, le risque sanitaire de la pollution générée par le chantier est considéré comme non significatif pour les riverains et travailleurs.	Certaines mesures seront mises en œuvre afin d'influer le moins possible sur la qualité de l'air et les odeurs émises pendant les travaux : - L'arrosage des pistes de chantier, des voies de circulation ainsi que des zones de terrassement limitera l'envol des poussières lorsque le temps est sec et venteux. - La vitesse sera limitée à 30 km/h dans les zones sensibles à la poussière. - Les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort seront limitées ; - Les camions transportant des terres respecteront les normes en vigueur relatives au bâchage ; - Les distances à parcourir entre le chantier et les sites d'approvisionnements ou de mise en décharge seront réduites le plus possible.	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Ambiance sonore et vibrations	Travaux	<p>La réalisation des travaux est susceptible d'engendrer des nuisances sonores et vibratoires.</p> <p>Ces nuisances seront différentes en fonction de la position du chantier et de la nature des travaux. Elles proviennent principalement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Du bruit des différents engins et celui des avertisseurs sonores ; - Du bruit des moteurs compresseurs, groupes électrogènes, etc. ; - Du bruit des engins de défrichage et matériels divers (tronçonneuses, etc.) ; - Du bruit des installations de chantier ; - Du bruit lié au trafic induit sur le réseau routier aux alentours de la zone de travaux (poids-lourds pour le transport de matériaux et véhicules légers pour le déplacement des hommes intervenant sur le chantier). 	<p>Conformément à la réglementation (et notamment art. R571-50 du Code de l'environnement), un dossier « Bruit de chantier » sera réalisé préalablement au démarrage des chantiers.</p> <p>Des mesures simples d'organisation de chantier et de respect de la réglementation sur les engins et matériels de chantier permettront de réduire les nuisances acoustiques à un niveau acceptable.</p> <p>De plus, les activités les plus génératrices de nuisances acoustiques seront réalisées en période diurne.</p> <p>Les mesures préconisées seront intégrées dans le dossier de consultation des entreprises et dans le plan d'assurance environnement des entreprises retenues.</p> <p>Une procédure d'information des riverains sera mise en place préalablement au début du chantier et sur toute la durée du chantier.</p>	<p>Les bâtiments situés à proximité des secteurs soumis à des nuisances acoustiques importantes feront l'objet d'une visite préalable aux travaux qui permettra de réaliser une visite contradictoire en cas de dommages aux bâtiments rapportés par les riverains. Ces visites contradictoires et les éventuelles procédures de compensation seront réalisées au cas par cas.</p>
	Fonctionnement	Sans objet	-	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Émissions lumineuses	Travaux	Certaines opérations de travaux devront se dérouler de nuit de manière à impacter le moins possible la circulation ferroviaire. Pour la réalisation de ces travaux de nuit, des éclairages devront être mis en place. Ces éclairages ne créeront pas de nuisances particulières aux habitations ou activités voisines, trop éloignées pour être impactées.	-	-
	Fonctionnement	Pour des questions de sécurité publique, le pôle gare devra être éclairé en période nocturne. Néanmoins, ces éclairages ne créeront pas de nuisances particulières aux habitations ou activités voisines, trop éloignées pour être impactées. Le projet ne génère donc pas de nuisances lumineuses permanentes à un niveau susceptible d'affecter la santé des populations avoisinantes.	Des réflexions au sujet de l'éclairage urbain seront menées afin de réduire les nuisances lumineuses.	-
Chaleur et radiations	Travaux	Certaines étapes de la phase travaux peuvent produire de la chaleur. C'est le cas notamment de la pose d'enrobé ou du chauffage des bases-chantier en période hivernale. Le rayonnement thermique sera cependant très localisé et n'aura pas d'effet sur les riverains.	-	-
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Sécurité publique	Travaux	Les impacts que présente le chantier pour la sécurité publique sont : - la circulation des engins dans les emprises travaux et pour accéder depuis la voirie aux emprises travaux ; - les risques de chute. La proximité d'itinéraires spécifiques (, cheminement piétonnier en correspondance)	Il sera prescrit un cahier des contraintes fonctionnelles d'environnement des chantiers (document contractuel des marchés de travaux), fixant les règles générales et précisant les méthodes particulières d'interventions imposées aux entreprises. Les emprises des travaux seront réservées aux activités propres de l'entreprise.	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<p>peut également induire un risque supplémentaire.</p> <p>Les voiries routières étant impactées, la circulation des engins de secours (pompiers, ambulances, etc.) pourrait être gênée.</p>	<p>Les zones de travaux seront clôturées conformément aux règlements municipaux et leurs accès interdits au public.</p> <p>Les informations légales obligatoires et les informations à destination du public seront affichées. Une information préalable spécifique sera réalisée autour du site, auprès des riverains, et des informations périodiques seront diffusées durant la période de chantier.</p> <p>Des consignes de sécurité en cas d'incident ou d'accident seront dispensées aux personnes intervenant sur le chantier.</p> <p>Les accès aux activités et services environnants seront maintenus, ainsi que les accès des services de secours.</p>	
	Fonctionnement	<p>La création du pôle gare aura un impact positif en permettant une meilleure desserte du quartier et des équipements publics situés à proximité. Le projet induit un nouveau partage de l'espace entre les modes de déplacements.</p> <p>À terme, le dispositif complet offrira aux voyageurs une mise en relation étroite de la gare ferroviaire (« RER » – A et E, et stations de métros), du tramway, du pôle bus, des taxis, des déposes minutes, des abris pour les modes actifs.</p> <p>La requalification de l'espace public intègre la mise en conformité des aménagements avec la réglementation PMR.</p>	-	-

Effets et mesures sur la biodiversité

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Territoires à enjeux environnementaux	Travaux	Sans objet	-	-
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Continuités écologiques	Travaux	Sans objet	-	
	Fonctionnement	Sans objet	-	
Habitats naturels, milieux et flore	Travaux	<p><u>Habitats :</u> Aucun habitat ne constitue un enjeu particulier pour le projet sauf l'habitat « friche et terrain vague », situé partiellement dans l'emprise travaux et correspondant au talus autoroutier de l'A86. A ce stade des études, la surface de talus autoroutier impactée par le projet est estimée à environ 3000 m². Ceux-ci ne comportent pas d'enjeu de préservation important.</p> <p><u>Flore :</u> A noter la présence du Torilis noueux, espèce déterminante de ZNIEFF non protégée nationalement ou régionalement. L'impact brut sur cet habitat naturel et sur le Torilis noueux peut ainsi être qualifié de faible du fait que cette espèce est relativement commune à l'échelle régionale, et que cet habitat n'est situé que partiellement dans l'emprise travaux du projet.</p>	<p>Les emprises chantier ont été réduites au strict nécessaire afin de limiter l'impact sur les habitats naturels et semi-naturels.</p> <p>Pour le Torilis noueux, pour lequel l'impact brut est jugé faible, il n'est pas prévu de mesures réductrices, au vu de l'absence de protection de cette espèce.</p>	-
	Fonctionnement	Sans objet	-	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Espèces exotiques envahissantes	Travaux	Six espèces invasives ont été détectées sur le site. La réalisation de travaux publics peut provoquer l'installation et à la propagation des espèces exotiques envahissantes.	Un plan d'action de gestion des espèces exotiques envahissantes sera imposé dans le cahier des charges des entreprises et mis en œuvre tout au long du chantier. La prise en compte des espèces exotiques envahissantes interviendra dès la phase préparatoire du chantier, se poursuivra tout au long de la phase de travaux mais également au-delà par la mise en place d'un plan de contrôle lors de la phase de fonctionnement. Le plan de gestion prévoira des mesures préventives et curatives	-
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Faune	Travaux	Les travaux n'impacteront pas de gîte bâti ou arboricole potentiellement favorable à la reproduction et au repos des chauves-souris. Les emprises travaux impacteront cependant des habitats potentiellement favorables à l'alimentation des chiroptères. Les emprises chantiers impacteront les habitats des cortèges d'oiseaux : <ul style="list-style-type: none"> - des milieux boisés, parcs et jardins (abords de l'A86 et des voies du RER) pour lesquels un faible pourcentage de surface d'habitat favorable est impacté au regard de la surface disponible dans le secteur. - des milieux anthropiques pour lesquels un faible pourcentage de surface d'habitat favorable est 	Les emprises chantiers sont réduites au strict nécessaire. Les niveaux sonores maximums admissibles aux limites du chantier, la nature et les horaires des travaux devront respecter la réglementation en vigueur. Un suivi environnemental de chantier sera mis en œuvre, via la participation d'un écologue, aux phases de préparation des travaux et de chantier afin de s'assurer que les aspects liés à l'écologie sont bien considérés.	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<p>impacté au regard de la surface disponible dans le secteur.</p> <p>L'impact du projet sur ces cortèges est globalement faible.</p> <p>Le projet s'intègre dans un contexte d'ores-et déjà marqué par les activités humaines et l'augmentation de fréquentation au droit des emprises chantier ne sera pas significative pour le dérangement des espèces.</p>		
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Boisement et alignements d'arbre	Travaux	<p>Aucun défrichement (au sens du code forestier) n'est prévu pour la réalisation du projet de pôle de la gare de Val de Fontenay</p> <p>À noter toutefois, quelques arrachages d'arbre seront nécessaires pour la réalisation du bâtiment voyageurs Nord-Est et pour le bâtiment voyageur Sud-Est.</p> <p>Cinq arbres, au niveau de la Sente du Noyer Baril seront déposés dans le cadre du réaménagement de la sente.</p>	<p>Chaque tronc d'arbre sera protégé sur toute sa hauteur.</p> <p>Toutes les mesures nécessaires seront mises en œuvre afin qu'aucun engin ou matériel ne détériore les branches ou la ramure de l'arbre.</p> <p>Aucun dépôt de matériel ou de matériaux n'est permis sur la zone d'aération de l'arbre.</p>	-
	Fonctionnement	Sans objet	Les aménagements des espaces publics chercheront à proposer le maximum d'arbres et de végétalisation.	-
Zones humides	Travaux	Sans objet	-	-
	Fonctionnement	Sans objet	-	-

Effets et mesures sur les terres, le sol, l'eau et le climat

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Climat	Travaux	Les travaux seront générateurs d'émissions polluantes provenant des engins de chantier. Les poussières soulevées par les engins durant les phases de terrassement/remblai et de manipulation des matériaux, produiront un nuage plus ou moins important selon les conditions météorologiques (vent, pluies...).	Le chantier sera organisé de manière efficiente afin de limiter, autant que possible, les consommations énergétiques et le rejet de poussières : - La vitesse sur les zones de chantier sera limitée - Les véhicules et les engins présents sur le site répondront aux normes d'émission en vigueur - Les déplacements de matériaux et d'équipements sont généralement optimisés - Des mesures telles que l'arrosage des surfaces terrassées ou le bâchage des camions permettent de limiter l'envol des poussières dans l'air	-
	Fonctionnement	Le projet vise de manière globale à l'amélioration de l'offre multimodale en transports collectifs. En favorisant l'utilisation de modes de transports doux ou collectifs, le projet réduit les émissions polluantes générées par le parc automobile local.	-	-
Topographie – relief	Travaux	Sans objet	-	-
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Pédologie – Géologie – Géotechnique	Travaux	Au-delà de la suppression physique de matériaux du sous-sol par le creusement des passages souterrains, l'impact est globalement faible et concerne principalement la gestion des déblais.	La réutilisation des déblais sur site sera recherchée en priorité. Les déblais feront l'objet d'une gestion spécifique et les exutoires retenus dépendront de leur qualité en accord	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<p>Le projet nécessite l'excavation de déblais notamment au niveau des PASOs, et des connexions souterraines d'environ 40 000 m3 de terre.</p> <p>Par ailleurs, il a été mis en évidence que le niveau de fond de fouille des deux PASO se situe approximativement à l'interface entre les remblais et les formations de pente. Les matériaux de remblais constituent des terrains peu compacts et non porteurs, ce qui constitue un risque à prendre à compte.</p>	<p>avec les seuils réglementaires des différents exutoires possibles.</p> <p>Dans le cadre de la réalisation d'études préliminaires de la mission géotechnique, il a été émis des recommandations géotechniques afin d'adapter le projet aux spécificités géotechniques, ainsi, il pourra donc s'avérer nécessaire de réaliser une purge des remblais résiduels sous la base des PASO avec une substitution par des matériaux nobles. Les matériaux vasards alors identifiés devront être purgés.</p> <p>Le projet implique également l'exécution de soutènements ou de blindages qui seront solidaires ou non à la structure. Les dimensionnements complets des ouvrages géotechniques seront poursuivis tout au long du projet dans le cadre des futures missions géotechniques des phases AVP, PRO et EXE.</p>	
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Eaux souterraines	Travaux	<p>Les rabattements de nappe ne sont pas nécessaires puisque le projet est situé au-dessus des aquifères du Bartonien et du Luténien.</p> <p>Le risque principal en phase travaux pour les eaux souterraines, relève de la problématique des pollutions.</p>	<p>Les eaux de ruissellement des zones de chantier seront recueillies dans des bassins de dépollution/décantation avant rejet à débit acceptable par le réseau d'évacuation des eaux pluviales. Ces eaux respecteront les seuils d'acceptation des eaux fixés dans l'arrêté d'autorisation de rejet</p>	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
			<p>temporaire délivré par le gestionnaire du réseau pluvial concerné par le rejet.</p> <p>Les risques de pollution sont faibles et difficilement quantifiables, mais il est possible de s'en prémunir moyennant quelques précautions élémentaires.</p> <p>Tout incident susceptible d'avoir des effets sur le milieu sera immédiatement porté à la connaissance du service chargé de la police de l'eau qui pourra demander l'arrêt du chantier et solliciter une analyse des moyens et méthodes pour éviter que cela ne se reproduise.</p> <p>Les visites régulières de chantier permettront de vérifier la bonne application par les entreprises, des mesures de réduction de nuisances</p> <p>Un plan d'intervention en cas de pollution sera établi préalablement, prévoyant à minima : un accès pour intervenir rapidement, les personnes à prévenir en priorité et les modalités d'intervention.</p>	
	Fonctionnement	<p>Les impacts potentiels du projet en phase de fonctionnement sur les eaux souterraines sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impacts quantitatifs : variation des débits des milieux récepteurs ; - Impacts qualitatifs : variation de la qualité des milieux récepteurs. <p>Les eaux en présence seront de plusieurs types :</p>	<p>La gestion des eaux pluviales sera définie plus précisément dans les phases ultérieures du projet en concertation avec les gestionnaires réseaux et en respectant les prescriptions du SDAGE Seine Normandie, du SAGE Marne Confluence et du gestionnaire de réseaux.</p> <p>Dans les phases ultérieures du projet, il sera étudié les possibilités d'infiltration</p>	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<ul style="list-style-type: none"> - Eaux pluviales ruisselant sur les émergences et les espaces associés (parvis de gares, etc.) ; - Eaux d'infiltration dans les passages souterrains (à priori très limité). <p>Ces eaux peuvent être potentiellement polluées et avoir un impact sur la qualité des eaux souterraines et des milieux aquatiques.</p>	<p>des eaux pluviales à la parcelle, conformément au règlement d'assainissement du CD 94.</p> <p>Si la possibilité d'infiltrer les eaux pluviales se confirme, les dispositifs d'assainissement / infiltration mis en place seront dimensionnés pour ne pas porter atteinte à la qualité des nappes souterraines.</p>	
Eaux superficielles	Travaux	<p>Le risque principal en phase travaux pour les eaux superficielles, comme pour les eaux souterraines, relève de la problématique des pollutions.</p>	<p>Les mesures décrites pour limiter le risque de pollution des eaux souterraines en phase travaux s'appliquent aussi pour la protection des eaux superficielles.</p> <p>Le projet est susceptible d'avoir un effet direct temporaire, principalement qualitatif, sur le milieu récepteur. La mise en œuvre de mesures de réduction (traitement et écrêtement avant rejet dans le réseau, mesures courantes de prévention des pollutions et mesures spécifiques pour le lavage du béton) permet de supprimer cet effet.</p>	-
	Fonctionnement	<p>Les impacts potentiels du projet en phase de fonctionnement sur les milieux récepteurs (cours d'eau, canaux et réseaux d'assainissement) sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impacts quantitatifs : variation des débits des milieux récepteurs ; - Impacts qualitatifs : variation de la qualité des milieux récepteurs. <p>Les eaux concernées sont principalement les eaux pluviales.</p>	<p>La gestion des eaux pluviales sera définie plus précisément dans les phases ultérieures du projet en concertation avec les gestionnaires réseaux et en respectant les prescriptions du SDAGE Seine Normandie, du SAGE Marne Confluence et du gestionnaire de réseaux.</p> <p>Dans les phases ultérieures du projet, il sera étudié les possibilités d'infiltration</p>	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
			des eaux pluviales à la parcelle, conformément au règlement d'assainissement du CD 94. Les arrêtés d'autorisation de branchement et de déversement, ainsi que les conventions de déversement pourront imposer des critères quantitatifs et qualitatifs aux rejets.	
Compatibilité avec les documents de planification relatifs à la ressource en eau	Le projet devra respecter les objectifs de qualité à atteindre pour les masses d'eau définies sur l'aire d'étude. Du fait des mesures prises pour réduire le risque de pollutions des milieux aquatiques, lors de la phase travaux et lors de la phase de fonctionnement du pôle de la gare de Val de Fontenay, les objectifs de bon état ne sont pas remis en cause. À l'issue du processus de conception, le projet sera compatible avec le SDAGE du bassin de la Seine et cours d'eau côtiers normands et le SAGE Marne confluence.			

Effets et mesures sur les modalités de déplacements

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Réseaux routiers	Travaux	<p><u>Trafic routier local</u> Le trafic routier local, aux abords des sites de travaux, sera impacté par la circulation des véhicules d'approvisionnement des chantiers et d'évacuation des déchets et des déblais, avec éventuellement la création ou l'aggravation de zones de congestion et de points durs, au niveau de carrefours ou de tronçons de circulation alternée.</p> <p><u>Perturbations de circulation</u> Des restrictions de circulation pourront être mises en place pendant la période de travaux : réduction du nombre de files, circulation alternée, voire fermeture complète.</p> <p>Les principaux impacts envisagés à ce stade sont notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur l'A86 : <ul style="list-style-type: none"> o la fermeture de la bretelle de sortie n° 19 de l'A86 Ouest lors de sa modification pour quelques semaines environ, et lors de la réalisation du débouché Ouest pour plusieurs mois ; o des fermetures potentielles de l'A86 (une direction ou les 2, en week-end) liées à des survols de grue, ou des accès aux puits intermédiaires lors des travaux du PASO Nord (réduction de voies) ; o une réduction de file de la bretelle de sortie n° 19 de l'A86 Ouest lors des travaux du débouché Ouest ; 	<p>Des recherches d'optimisation et de mutualisation des impacts lors des prochaines études sera étudiée.</p> <p>La réalisation des travaux fera l'objet d'un phasage et d'une organisation permettant de minimiser l'impact sur le fonctionnement des déplacements locaux, et notamment sur la circulation routière, dans le cadre d'une organisation et planification des chantiers à l'échelle du secteur de Val de Fontenay, incluant le pôle mais aussi les projets connexes (T1, M15, M1, projets urbains).</p> <p>Un plan de circulation sera élaboré avec le ou les gestionnaires de voirie. Ce plan se devra d'être évolutif en fonction de l'avancement des différents chantiers sur ce secteur.</p>	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<p>Compte tenu du statut de projet tiers sur une autoroute, un ou plusieurs dossiers d'opportunité seront réalisés et transmis à l'autorité décisionnaire compétente</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sur l'avenue des Olympiades : la fermeture lors des travaux du débouché Ouest du PASO Nord (plusieurs mois), et lors du réaménagement de l'avenue et des espaces publics autour de la gare ; - Sur l'allée des Sablons : la fermeture potentielle ponctuelle lors des travaux du PASO Nord-Sud, et la fermeture lors des travaux de réaménagement de cette voirie ; - Sur l'avenue du Val de Fontenay : des réductions du nombre de files lors des travaux de réalisation du pôle bus ou des travaux préparatoires de la nouvelle liaison Quai 1 RER A <> Accès « Sentier du Bois de l'Aulnay », voire des fermetures ponctuelles ; - Sur le sentier du Noyer Baril : une fermeture de la sortie du parking durant une partie des travaux de réaménagement de cette voirie. 		-
	Fonctionnement	<p>Le projet prévoit le réaménagement des voiries suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement de l'avenue des Olympiades ; - Réaménagement de l'avenue du Val de Fontenay ; - Requalification de l'allée des Sablons ; - Requalification en zone de rencontre du sentier du Noyer Baril ; - Aménagement cyclable de l'avenue Louison Bobet (RD143) ; 	-	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<p>- Modification de la géométrie de la bretelle de sortie n°19 de l'A86 Ouest direction Nogent-sur-Marne / autoroute A4 ;</p> <p>- Aménagement cyclable de la rue Carnot (RD86A).</p> <p>Une étude de trafic a été réalisée afin de mesurer les impacts de réaménagement de voiries sur le périmètre de la gare de Val de Fontenay dans le cadre du projet d'aménagement en pôle.</p> <p>Les valeurs des débits, des vitesses et des retards sont comparables entre la situation de référence et la situation projet. La bretelle de sortie Sud de l'A86 fonctionne bien. Aucun blocage ou remontée de fil n'est constaté.</p> <p>Le projet n'aura pas d'incidence négative sur le trafic.</p>		
Stationnement	Travaux	<p>À ce stade, les principaux impacts identifiés en phase travaux concernent les suppressions de stationnement, avec notamment un impact sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le stationnement côté Nord de l'avenue Louison Bobet ; - le stationnement existant le long du lycée Pablo Picasso sur la partie Nord de l'avenue des Olympiades a - le stationnement existant autour du BV Ouest et sur l'avenue des Olympiades le long de l'autoroute A86 ; - le stationnement actuel côté Ouest de l'allée des Sablons, le long du talus de l'autoroute A86. 	<p>Les places de stationnements UFR impactées pour la réalisation des travaux seront restituées à la fin des travaux.</p>	-
	Fonctionnement	<p>Les impacts sur le stationnement sont les mêmes que ceux listés ci-dessus.</p> <p>Le projet d'aménagement intermodal privilégiera les fonctions taxis et dépose-minute, notamment côté</p>	<p>Les futurs aménagements du projet de pôle doivent être l'occasion de mettre en œuvre une zone de dépose-minute réglementée pour l'usage du pôle, et de</p>	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<p>Est afin d'éviter au maximum certains flux VP de transit côté Ouest.</p> <p>Les stationnements taxis seront positionnés au Nord-Est à terme en lien avec l'aménagement global de ce secteur.</p> <p>Concernant le stationnement deux-roues motorisées (2RM), quelques places sont proposées d'être intégrées dans le cadre du projet côté Nord-Est, tout comme la fonctionnalité de voitures en libre-service.</p>	<p>définir des espaces permettant de dissocier au maximum les différents flux afin de limiter par exemple le stationnement illicite.</p> <p>Concernant le rabattement en voiture, en raison de la localisation du pôle en zone dense, ce mode de rabattement n'est pas encouragé. Il n'est donc pas prévu d'augmentation de la capacité de stationnement pour la gare. Néanmoins, les projets immobiliers et urbains du secteur devront satisfaire leurs propres besoins en stationnement afin d'éviter une congestion du site.</p>	
Transports collectifs	Travaux	<p><u>Transports collectifs de surface</u></p> <p>Les travaux, lorsqu'ils se déroulent sur des espaces publics viaires pourront gêner l'accès des usagers aux transports collectifs. L'implantation des zones de chantier à proximité des axes empruntés par les bus pourra également avoir des impacts sur leurs itinéraires, et donc sur la qualité de la desserte locale, mais également sur les temps de parcours éventuellement augmentés du fait de l'allongement d'itinéraires contournant les zones de chantier.</p> <p>Les lignes de bus seront maintenues lors de la réalisation des travaux. Aucune ligne de bus ne devrait être interrompue complètement. Néanmoins, des modifications d'itinéraires sont à prévoir.</p>	<p>Les lignes de bus impactées par les travaux feront l'objet de déviations conçues pour minimiser l'impact sur la desserte locale et le rabattement vers les réseaux de transport structurants. Ces déviations seront associées au déplacement ou à la création d'arrêts temporaires, le temps des travaux.</p> <p>Un jalonnement adapté, ainsi qu'une communication seront mis en place pour informer en amont des déviations, indiquer les nouveaux tracés et/ou horaires et arrêts, ...</p>	-
		<p><u>Transports collectifs lourds</u></p> <p>Une partie des travaux nécessitera des interruptions temporaires de circulation (ITC) sur les lignes RER A, RER E et l'ensemble des autres circulations utilisant le réseau ferré national (RFN) à</p>	<p>La poursuite des études cherchera à minimiser ses impacts et à les mutualiser avec d'autres travaux pour limiter les interruptions.</p>	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		<p>cet endroit (ligne P, Grandes Lignes, fret, ...), ainsi que des travaux sur les quais.</p> <p>À ce stade, les impacts principaux identifiés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les travaux du PASO Nord : <ul style="list-style-type: none"> o plusieurs de week-end d'ITC sur la branche Tournan du RER E ; - Pour les travaux du PASO Nord-Sud : <ul style="list-style-type: none"> o quelques jours d'ITC sur la branche « Chessy - Marne-la-Vallée » du RER A ; - Pour les travaux de la liaison « Quai 2 RER A <> RER E » : <ul style="list-style-type: none"> o plusieurs week-end d'ITC uniquement de la gare Val de Fontenay RER E ; o de possibles ITC ponctuelles du RER A (non définies à ce jour) ; o une coupure des liaisons directes « Quai 2 RER A <> RER E » pendant environ 2 ans (la liaison restant assurée durant cette période par le PASO Nord mis en œuvre). 	<p>Des itinéraires de substitutions seront notamment mises en œuvre lors des ITC ou de la fermeture de la gare, par l'usage d'autres modes de transports lourds, ou la mise en place de navettes de remplacement.</p> <p>Une communication adaptée sera mise en place pour prévenir, informer et orienter les usagers.</p>	
	Fonctionnement	<p>Le projet de pôle de la gare de Val de Fontenay vise d'une part à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle et d'autre part à accompagner l'augmentation de trafic induite par le développement de l'offre de transport et la dynamique urbaine du secteur.</p> <p>Les aménagements réalisés permettront de répondre aux défis de l'intermodalité et de l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs.</p> <p>L'ensemble des liaisons, en particulier celles en relation avec le RER E, sont rendues accessibles avec le projet d'aménagement du pôle.</p>	-	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Modes de circulation douce	Travaux	<p>L'accessibilité à la gare sera maintenue durant toutes les différentes phases de travaux. Néanmoins, certains cheminements devront se faire le long de zones de chantiers, et certains accès seront fermés ponctuellement, ou sur une plus longue durée selon les cas.</p> <p>Pour la réalisation du BV Sud-Est, l'accès actuel côté Sud-Est devra être fermé pendant plus d'un an. Toutefois, l'accès aux RER A et E sera toujours possible par les autres accès existants rallongeant légèrement les temps de parcours. De même les accès Nord-Est et « Sentier du Bois de l'Aulnay – Centre-commercial » pourront faire l'objet de fermetures ponctuelles (, respectivement dans le cadre de la réalisation du PASO Nord-Sud, et de la nouvelle liaison vers le quai 1 du RER A (direction Banlieue), voire également lors des travaux de réorganisation des lignes de contrôle côté Est du quai.</p> <p>Les parcs de stationnement vélos abrités (Parking Vélos) seront déplacés pendant la durée des travaux, mais leur capacité sera maintenue.</p>	<p>Le maintien de l'exploitation de la gare et de ses accès, pour les piétons, les vélos et les bus sera un prérequis lors de la poursuite des études et des plannings, tant sur les espaces ferroviaires qu'intermodaux. Par ailleurs les travaux d'espaces publics devront être coordonnés entre eux pour garantir le maintien d'un accès efficace au pôle.</p> <p>Les itinéraires piétons et cyclables feront l'objet, autant que possible, de rétablissements provisoires signalisés et sécurisés. Lorsque les rétablissements ne sont pas possibles, les itinéraires cyclables et piétons feront l'objet de déviations les moins longues possibles. Ces déviations seront conçues en concertation avec les acteurs locaux.</p> <p>Un jalonnement adapté ainsi qu'une communication seront mis en place pour informer des travaux.</p>	-
	Fonctionnement	<p>L'impact à long terme sur les circulations douces du secteur sur le périmètre du pôle sera très positif.</p> <p>Les aménagements prévus visent à faciliter au maximum le rabattement par ces modes en pacifiant les espaces circulés, et en créant des espaces autour des bâtiments voyageurs.</p> <p><u>Piétons</u> : Le programme du pôle vise à maintenir et renforcer la place dédiée aux modes actifs par la création de parvis, de voies pacifiées et d'espaces publics plus confortables pour les piétons.</p> <p><u>Vélos</u> : Les différents éléments de programme du pôle consistent à aménager de zones de 30/20,</p>	-	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		créer des aménagements cyclables sécurisés sur les voies départementales, ou encore mettre en œuvre un jalonnement cyclable spécifique sur certains axes.		

Effets et mesures sur les biens matériels, le patrimoine culturel et le paysage

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Contexte urbain et perspectives de développement	Travaux	La réalisation des travaux du projet de pôle pourrait perturber le déroulement des autres projets d'aménagement situés à proximité. L'aménagement de certains secteurs urbains, notamment le secteur sud du Péripôle devront attendre la réalisation des travaux du pôle pour démarrer.	Les travaux des projets réalisés en interface devront respecter un phasage adéquat pour ne pas perturber le bon déroulement de l'ensemble des travaux : - Les différents maîtres d'ouvrage seront concertés ; - Des réunions de planification sont réalisées régulièrement entre les différentes maîtrises d'ouvrage, pour assurer une coordination de l'ensemble des projets.	-
	Fonctionnement	Le pôle de la gare de Val de Fontenay n sera renforcé dans les années à venir avec un important développement de l'offre de transport dans les prochaines années (prolongement de la ligne 1 du métro, du tramway T1 et arrivée de la ligne 15 Est du métro, future liaison Bus Bords de Marne notamment), accompagné d'une dynamique de développement urbain forte et continue. Ainsi, l'amélioration globale de l'offre de transport associée à l'aménagement d'espaces publics aux abords de la gare augmentent le potentiel d'attractivité du territoire et son développement.	-	-
Équipements et espaces publics	Travaux	Les nuisances liées au chantier pourront réduire l'attractivité (bruits, poussières, etc.) des équipements publics et de loisirs. Seul le lycée Pablo Picasso est directement concerné par la réalisation de la zone de régulation avenue des Olympiades). L'accessibilité piétonne entre le pôle gare et le lycée ainsi que le centre commercial	L'accès aux différents équipements sera maintenu pendant toute la durée des travaux. De même, l'accès des services publics et de secours sera toujours maintenu en tous lieux.	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		Auchan pourront être perturbés pendant les travaux de réalisation des espaces publics côté ouest. En outre, la perturbation potentielle des transports collectifs (RER A et E, bus) pendant une partie des travaux, pourront avoir un impact sur l'accessibilité de ces sites.		
	Fonctionnement	À terme, la dynamique de développement urbain accompagnée de l'amélioration globale de l'offre de transport associée à l'aménagement d'espaces publics augmentera l'attractivité et l'accessibilité des équipements publics et de loisirs.	-	-
Compatibilité avec les documents de planification et d'urbanisme	Le projet est compatible avec les documents stratégiques pour le développement territorial. Par ailleurs, le projet s'inscrit dans les orientations du PLU de Fontenay-sous-Bois et est, dès lors, compatible avec ce dernier. Aucune mise en compatibilité du PLU n'est nécessaire.			
Réseaux	Travaux	La réalisation de travaux peut entraîner des dommages sur des réseaux non identifiés. Ces dommages peuvent être dangereux pour les entreprises de travaux (fuite de gaz par exemple) voire pour la population et/ou entraîner des coupures pour les habitants du secteur.	Des démarches sont en cours avec chaque gestionnaire de réseau afin de localiser de façon plus précise les ouvrages existants. Les données recueillies permettront d'identifier les réseaux qui doivent être protégés et ceux qui devront être déviés pendant la durée des travaux. Une mission spécifique devra être confiée à une entreprise compétente pour gérer les repérages, dévoiements ou créations de réseaux.	-
	Fonctionnement	L'impact sur les réseaux est faible en phase de fonctionnement, voire négligeable.	-	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
Patrimoine historique et culturel	Travaux	Sans objet	-	-
	Fonctionnement	Sans objet	-	-
Paysage	Travaux	<p>Les effets visuels en phase chantier sont liés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aux emprises nécessaires aux travaux ; - À la circulation des engins sur les zones de travaux et sur les voies d'acheminement. <p>Environ 3000 m² du talus autoroutier seront déboisés.</p> <p>Les salariés des immeubles de bureaux et les usagers du pôle verront le paysage du pôle évoluer au fil des phases de réalisation.</p> <p>Par ailleurs, les habitations sont situées relativement loin des emprises travaux et l'impact paysager est donc limité pour les habitants riverains.</p> <p>Enfin, les travaux pourront engendrer une dégradation de l'ambiance du quartier liée aux nuisances des travaux.</p>	<p>Afin de minimiser l'impact du chantier, plusieurs mesures de réduction peuvent être mises en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> - les positionnements des installations et zones de stockage seront définis afin d'en limiter l'impact visuel ; - des palissades ou panneaux montrant des perspectives des aménagements après travaux pourront être mis en place pour masquer le chantier ; - une organisation rationnelle des trafics (approvisionnement ou sortie) et du stationnement lié au chantier sera recherchée ; - une remise en état du site sera réalisée à la fin de chaque tranche de travaux. 	-
	Fonctionnement	<p>La réalisation du pôle engendre la création de deux nouveaux bâtiments voyageurs accompagnés de parvis et d'espaces publics en continuité qui viendront modifier le paysage. Ils offrent l'opportunité de créer de véritables « entrées de gare » avec un bâtiment aux dimensions adaptées aux flux attendus.</p> <p>La requalification du BV Ouest et le réaménagement des espaces publics aux abords s'inscrivent en continuité du paysage existant.</p>	-	-

Thématique	Phase	Effets	Mesures d'évitement et de réduction	Mesures de compensation
		Côté Nord-Est, un travail de cohérence urbaine et architecturale sera mené lors de la poursuite des études avec les projets d'aménagement du Péripôle Nord et des projets de transports, dans une vision globale d'aménagement.		

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Modalités de suivi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation

Suivi des mesures en phase chantier

En phase chantier, pour chaque chantier, le(s) maître(s) d'œuvre et le maître d'ouvrage se chargeront de vérifier les mesures adoptées par les entreprises de travaux, pour limiter les incidences sur le milieu environnant. À cet effet, des prescriptions particulières seront incluses dans le Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier.

Durant les travaux, les incidents ou accidents identifiés (pollution accidentelle, ...) seront notés dans un cahier (tableau de bord de qualité).

Par ailleurs, les mesures de suivi en phase travaux qui seront réalisées concernent :

- L'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets – déblais : suivi de la production de déchets en phase chantier : contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place ;
- La prise en compte des risques naturels : dispositif de surveillance des mouvements de sol mis en place afin de détecter et de suivre les éventuels tassements au niveau des sites sensibles identifiés ;
- La prise en compte des sites pollués : procédure d'alerte et mise en œuvre d'une gestion spécifique des déblais et déchets pollués ou amiantés ;
- Le suivi de la qualité des eaux : contrôle de la qualité des eaux de ruissellement du chantier et des eaux d'exhaure avant rejet dans le réseau pour vérifier le respect des préconisations du gestionnaire de réseau ;
- La limitation des travaux de terrassement en période pluvieuse : contrôle quotidien de la météorologie / conditions climatiques ;
- La gestion des espèces invasives : accompagnement écologique du chantier : phases préparatoires, suivi environnemental de chantier et bilan écologique post-chantier ;
- Le suivi des déplacements : vérification de l'établissement d'un plan de circulation piétons, cycles ;
- Le suivi en faveur du paysage : contrôle de l'état de propreté du chantier ;
- Le suivi en faveur du patrimoine archéologique : déclaration et mise en place d'un cahier de suivi des découvertes archéologiques fortuites.

Suivi des mesures en phase exploitation

Les mesures de suivi en phase exploitation qui seront réalisées concernent :

- La ressource en eau – aspect qualité : contrôle de qualité des eaux de ruissellement avant rejet dans le réseau et contrôle du respect des préconisations du gestionnaire de réseau ;
- Les déplacements – suivi du report modal, de l'utilisation des modes actifs et du niveau de fréquentation : réalisation d'une enquête déplacements.