

# **ZAC NOISY POLE GARE**

## **NOISY-LE-GRAND**

**DOSSIER DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE**

**DOSSIER D'ENQUETE PARCELLAIRE**

**DOSSIER DE DESAFFECTATION / DECLASSEMENT**

**DOSSIER 1.**

**DOSSIER DE D.U.P. ZAC NOISY POLE GARE**

**Pièce 2.**

**Notice explicative**

# SOMMAIRE

|       |                                                                                                                                                |    |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1     | PRESENTATION GENERALE.....                                                                                                                     | 3  |
| 1.1   | Objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique .....                                                                         | 3  |
| 1.2   | Présentation de la Ville de Noisy-le-Grand .....                                                                                               | 3  |
| 1.3   | Présentation du concédant la MGP (Métropole du Grand Paris) .....                                                                              | 3  |
| 1.4   | Présentation du maître d'ouvrage la Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN) Noisy Est .                             | 4  |
| 1.5   | Articulation avec les grands projets d'infrastructures de transports .....                                                                     | 4  |
| 1.6   | Articulation avec les autres projets d'aménagement connexes .....                                                                              | 4  |
| 2     | DESCRIPTION DU PROJET .....                                                                                                                    | 6  |
| 2.1   | L'opération Noisy Pôle Gare .....                                                                                                              | 6  |
| 2.1.1 | Etat initial du site et de ses abords.....                                                                                                     | 7  |
| 2.1.2 | Objectifs du projet d'aménagement Noisy Pôle Gare .....                                                                                        | 12 |
| 2.1.3 | Le programme prévisionnel des constructions .....                                                                                              | 14 |
| 2.1.4 | Le plan d'aménagement retenu par la SPLA-IN .....                                                                                              | 14 |
| 2.2   | Appréciation sommaire des dépenses .....                                                                                                       | 24 |
| 3     | CHOIX DU SITE.....                                                                                                                             | 24 |
| 3.1   | Les études menées .....                                                                                                                        | 24 |
| 3.2   | Les solutions envisagées .....                                                                                                                 | 25 |
| 3.3   | La maîtrise du foncier .....                                                                                                                   | 25 |
| 4     | COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET CONTEXTE SPECIFIQUE .....                                                            | 26 |
| 4.1   | Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF-E) 2040 .....                                                         | 26 |
| 4.2   | Compatibilité avec le Schéma Métropolitain de Cohérence Territoriale (SCOT).....                                                               | 26 |
| 4.3   | Respect du schéma régional de cohérence écologique (SRCE) .....                                                                                | 27 |
| 4.4   | Respect du schéma départemental d'aménagement de la gestion des eaux (SDAGE) .....                                                             | 27 |
| 4.5   | Autres documents.....                                                                                                                          | 28 |
| 4.6   | Compatibilité avec le plan local d'urbanisme Intercommunal (PLUI) de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est (EPT GPGE) ..... | 28 |
| 4.7   | Procédure spécifique pour le déclassement des espaces publics.....                                                                             | 31 |
| 5     | JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET .....                                                                                            | 31 |
| 5.1   | Le projet et son contexte réglementaire.....                                                                                                   | 31 |
| 5.1.1 | Le projet .....                                                                                                                                | 31 |
| 5.1.2 | Rappel du cadre général.....                                                                                                                   | 31 |
| 5.2   | Utilité publique de l'opération Noisy Pôle Gare .....                                                                                          | 32 |
| 5.3   | Bilan avantages/ inconvénients .....                                                                                                           | 33 |
| 5.3.1 | Les impacts positifs .....                                                                                                                     | 33 |
| 5.3.3 | Le Bilan des impacts .....                                                                                                                     | 40 |
| 6     | PRISE EN COMPTE DES EFFETS CUMULES DES DIFFERENTS PROJETS AUTOUR DE LA GARE NOISY-CHAMPS.....                                                  | 42 |

# 1 PRESENTATION GENERALE

## 1.1 Objet de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique

La présente demande d'utilité publique porte sur l'opération d'aménagement de Noisy Pôle Gare :

- La création d'environ 1620 logements et le déplacement d'une partie des commerces du centre commercial du Champy en pied d'immeuble, des nouveaux programmes immobiliers qui seront réalisés à proximité de la gare du Grand Paris Express (lignes 15 sud et ligne 16) en interconnexion avec le RER A,
- La création de nouvelles liaisons viaires afin de désenclaver les quartiers existants et mieux relier la future gare du GPE (Grand Paris Express),
- Le renforcement de la connexion entre les commerces et la gare,
- Les travaux d'aménagement et de desserte de l'opération « Noisy Pôle Gare », dont le maître d'ouvrage est la SPLA-IN Noisy Est,
- Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'opération,
- Le déclassement et la désaffectation des espaces publics nécessaires à la mise en œuvre de l'opération.

La DUP sera prise au bénéfice de la SPLA-IN Noisy Pôle Gare qui se chargera de réaliser tous les travaux sur les espaces publics et la voirie. La construction des logements, bureaux, services et commerces sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage tiers (promoteurs, bailleurs).

## 1.2 Présentation de la Ville de Noisy-le-Grand

La ville de Noisy-le-Grand, située dans le département de Seine-Saint-Denis, fait partie de l'Etablissement Public Territorial (EPT) Grand Paris Grand Est et de la Métropole du Grand Paris depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016. La Ville compte plus de 68 000 habitants.

Elle a initié, en 2017, l'opération d'aménagement Noisy Pôle Gare et désigné la SPLA-IN Noisy Est, par délibération du 14 décembre 2017, comme aménageur. Le traité de concession d'aménagement (TCA) a été signé initialement entre la SPLA-IN Noisy Est et la Ville de Noisy-le-Grand le 29 décembre 2017.

## 1.3 Présentation du concédant la MGP (Métropole du Grand Paris)

La Métropole du Grand Paris a vu le jour le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Elle a été créée par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM », et renforcée par la loi du 7 août 2015 de nouvelle organisation territoriale de la République, dit « loi NOTRe ».

La Métropole du Grand Paris est une intercommunalité qui regroupe la ville de Paris, 123 communes des trois départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne et 7 communes de l'Essonne et du Val d'Oise. Elle est gérée par un Président.

Par délibération du 11 octobre 2019, le Conseil de la Métropole du Grand Paris a déclaré d'intérêt métropolitain l'opération d'aménagement Noisy Pôle Gare. Le traité de concession signé entre la SPLA-IN Noisy Est et la Ville de Noisy-le-Grand a donc été transféré à la MGP par avenant n°2 en date du 14 décembre 2020. Ce TCA a fait l'objet d'un avenant n°3 signé le 23 juin 2023 par la MGP et la SPLA-IN Noisy Est.

En application de l'article 7.2.4 du TCA, la MGP et la Ville de Noisy-le-Grand ont délibéré les 16/12/2024 pour la MGP et 24/12/2024 pour la Ville, postérieurement à l'avis de l'autorité environnementale et au mémoire en réponse de la SPLA-IN Noisy Est demandant à la Préfecture du 93 l'ouverture des enquêtes publiques.

## **1.4 Présentation du maître d'ouvrage la Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN) Noisy Est**

La SPLA-IN Noisy Est est le fruit d'un partenariat entre la ville de Noisy-le-Grand et EpaMarne pour donner suite à une volonté conjointe d'aménager le quartier du pôle gare de Noisy Champs.

En 2019, la Métropole du Grand Paris, déclare l'opération d'intérêt métropolitain et rentre dans le capital de la SPLA-IN Noisy Est. A ce jour, les actionnaires de la SPLA-IN sont les suivants :

- Métropole du Grand Paris
- EPT Grand Paris Grand Est
- EpaMarne

La société a pour objet la réalisation de toute opération d'aménagement pour le compte de ses actionnaires et sur leur territoire.

## **1.5 Articulation avec les grands projets d'infrastructures de transports**

Les lignes 15 Sud et 16 du Grand Paris Express ont fait l'objet de Déclaration d'utilité publique (DUP) par décret n°2014-1607 du 24 décembre 2014 pour la première et par décret n° 2015-1791 du 28 décembre 2015 pour la seconde. Ces D.U.P poursuivent des finalités propres à la réalisation du Grand Paris Express.

La ligne enterrée n°15 du Grand Paris Express (GPE) doit permettre de relier la Défense au Bourget via le Sud de l'agglomération et l'Est, notamment le Cluster Descartes à Champs-sur-Marne. Les réflexions portées par la société du Grand Paris sur le tracé de la ligne 15 ont abouti au choix d'un pôle multimodal situé entre les communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne. Les acquisitions nécessaires au projet de la ligne 15 Sud ont d'ores et déjà été réalisées par la Société du Grand Paris dans un cadre amiable auprès d'EpaMarne.

La Ligne 16 du Grand Paris Express (GPE) est composée de la section Saint-Denis-Pleyel / Le Bourget RER / Noisy-Champs. Elle contribue au désenclavement de l'Est du département de Seine-Saint-Denis. Les acquisitions nécessaires au projet feront l'objet d'accords amiables avec EpaMarne, propriétaire des emprises, le moment venu.

## **1.6 Articulation avec les autres projets d'aménagement connexes**

La ZAC Noisy Pôle Gare s'inscrit dans le contexte de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express (ouverture prévue par la Société du Grand Paris en décembre 2025). Plusieurs projets d'aménagement, à des stades opérationnels très différents, s'articulent autour de la gare Noisy-Champs :

- **La ZAC de la Haute-Maison** au sud-est du pôle gare, sur le territoire de la commune de Champs-sur-Marne (77), est portée par la maîtrise d'ouvrage EpaMarne. Le dossier de création a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 décembre **1986**. Ce dernier a été modifié par arrêté préfectoral le 22 janvier 2010. Le dossier de réalisation a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 décembre 1986 ; sa dernière modification a été approuvé le 14 février 2013.

- **La gare du Grand-Paris de Noisy-Champs**, dont la maîtrise d'ouvrage est la SGP (étant rappelé que selon la jurisprudence administrative, les travaux liés au GPE forment des projets distincts des opérations d'aménagement accompagnant la réalisation du réseau GPE au sens des dispositions de l'article L. 122-1 III du code de l'environnement : CAA Paris, 23 juin 2021, n° 20PA02347).

- **La ZAC des Hauts de Nesles** au nord-est du pôle gare, sur le territoire de la commune de Champs-sur-Marne (77), est portée par la maîtrise d'ouvrage EpaMarne. Cette ZAC a été approuvée par arrêté préfectoral le 26 juillet **2018**. Le dossier de réalisation été approuvé par le Préfet le 20 juillet 2022.

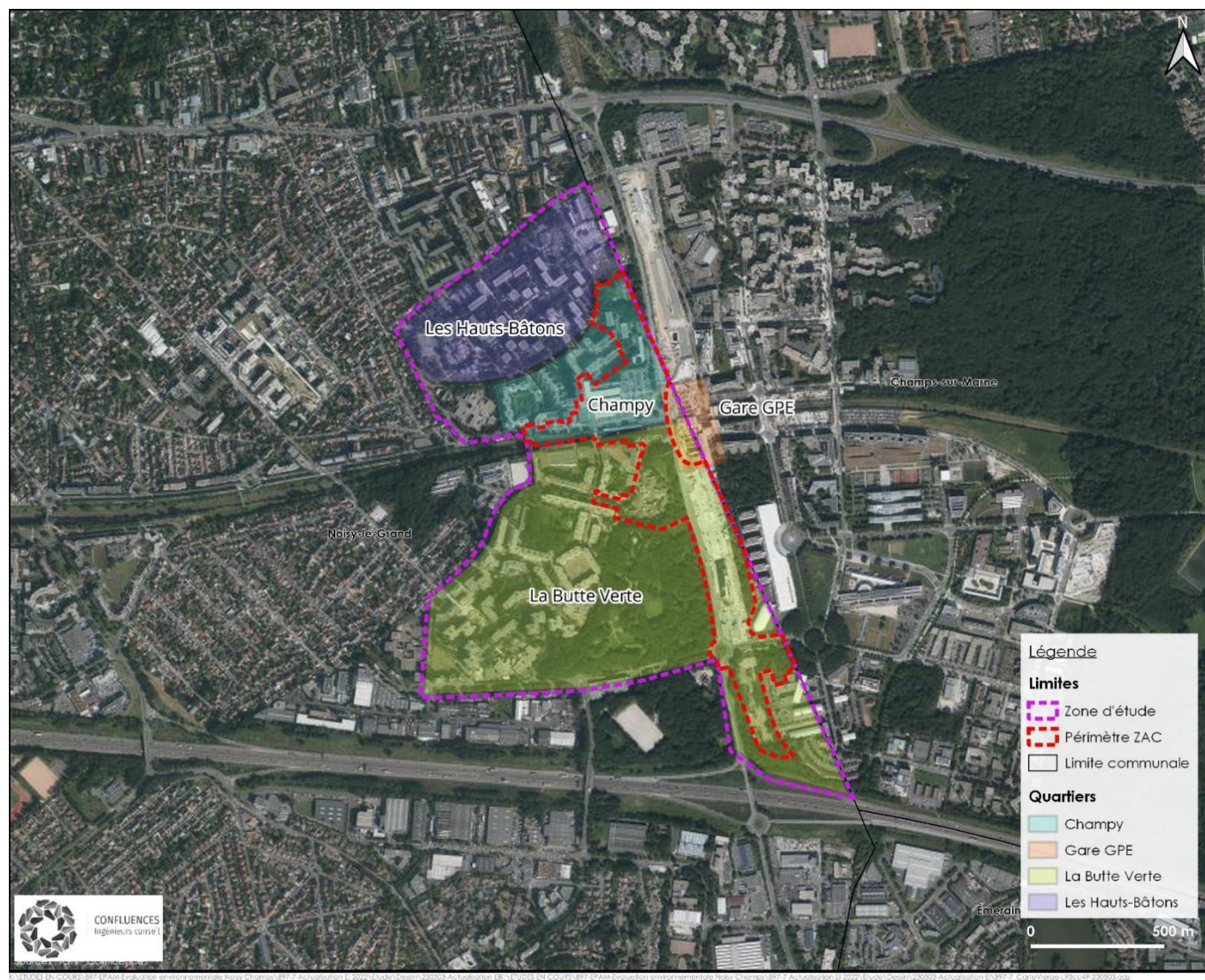


## 2 DESCRIPTION DU PROJET

### 2.1 L'opération Noisy Pôle Gare

L'opération « Noisy Pôle Gare » est située sur la commune de Noisy-le-Grand, dans le Département de Seine-Saint-Denis, à environ 20 kilomètres de Paris.

Cette opération, d'une superficie d'environ 16,5 ha regroupe le secteur du Champy, le futur parvis de gare du GPE, le boulevard du Ru de Nesles ainsi que les emprises occupées aujourd'hui par le chantier du GPE.

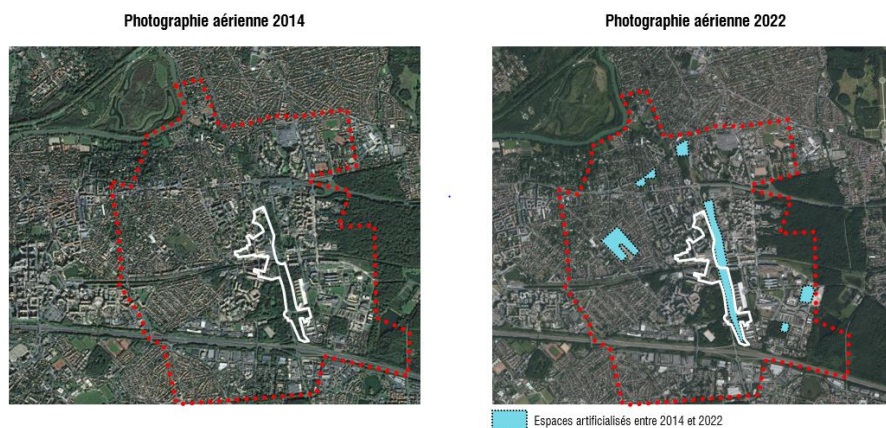


### 2.1.1 Etat initial du site et de ses abords

L'étude comparée des différentes cartes d'occupation du sol, mettent en évidence la mutation urbaine de la commune de Noisy-le-Grand effectuée dans les années 1970 en même temps que la création de Marne-la-Vallée.

La commune de Noisy-le-Grand a pendant longtemps eut une vocation agricole et forestière marquée donc par une mosaïque de parcelles agricoles et de boisements. A partir des années 60, l'urbanisation rapide qui se déroule dans la région, engendre une profonde mutation de la ville. Le tissu urbain se densifie à partir des quartiers existants et sera rapidement accompagné par le développement d'infrastructures telles que l'autoroute A4 en 1972 et la ligne RER A en 1973. L'occupation du sol à Noisy-le-Grand en 2012 était majoritairement représentée par les **espaces construits** ou artificialisés à 61.9 %, par les **espaces ouverts artificialisés** à 13.51 % (habitat individuel, habitat collectif et secteur lié aux transports prédominants) et par les **espaces agricoles, forestiers et naturels** à 24.59 % (Espaces verts urbains dominants).

A l'échelle du périmètre élargi, l'artificialisation des sols a augmenté d'environ 4 % entre 2014 et 2022. Globalement, sur les dix dernières années, l'artificialisation des sols à l'échelle du périmètre élargi a été relativement contenue, les espaces de pleine terre et végétalisés ont été en grande majorité conservé. Toutefois, du fait du chantier du Grand Paris Express porté par la Société du Grand Paris et de la construction de la Structure d'Accompagnement à la Sortie (SAS) portée par le ministère de la justice et l'APIJ, le secteur autour du futur pôle s'est totalement minéralisé.



Source : étude de densité – ZAC Noisy Pôle Gare

Entre 2012 et 2022, le changement d'affectation des sols a été relativement important, avec une augmentation de l'artificialisation de près de la moitié de la superficie du périmètre (construction de la future gare).

**Le projet s'insère donc dans une zone déjà fortement minéralisée et n'engendrera pas de nouvelle artificialisation nette des sols.** Au contraire, l'opération intègre de nouveaux espaces de pleine terre à l'intérieur de chaque lot. A l'issue du projet, une surface estimée à 2 000 m<sup>2</sup> de pleine terre sera restaurée au sein du périmètre de l'opération.

#### Un confins de Ville

Le boulevard du Rû de Nesle qui passe à la fois sur les communes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne constitue une frontière étanche entre deux mondes qui lui tournent le dos. C'est au regard de l'histoire que l'on comprend mieux pourquoi cette situation a perduré.



*Le boulevard du Ru de Nesle dans sa section sud*



*Le boulevard du Ru de Nesle dans sa section nord*

*Source : schéma détaillé d'aménagement du pôle gare Noisy Champs – Devillers et Associés (mandataire)/Berim/AGI2D*

Ancienne emprise réservée pour l'implantation de l'A103, projet visant à relier l'A3 depuis le nœud autoroutier de Rosny-sous-Bois à l'A4, les villes de Noisy et de Champs ont naturellement pris leur distance par rapport à cet axe. Si le boulevard du Ru de Nesle n'a jamais épousé cette destinée autoroutière, son rôle structurant à l'échelle régionale est indéniable notamment du fait de la présence du pont de Gournay. Comme le montre l'analyse urbaine préparatoire au Contrat de Développement Territorial (CDT) de Noisy-Champs, peu de voies secondaires débouchent sur le boulevard du Ru de Nesle. La nature et le nombre de liens est-ouest ponctuant cet axe restructuré devront être repensés afin qu'il constitue une « colonne vertébrale » articulant les quartiers existants et ceux en devenir.

En plus de la fracture due au réseau routier, celle-ci s'est trouvée renforcée par un découpage administratif singulier qui ne fait pas coïncider la limite communale avec le tracé du boulevard. Si bien qu'une petite partie de chaque ville se retrouve sur l'autre rive sans atteindre une surface critique permettant de développer un projet de façon isolée. Cet ancien délaissé, qui permet aujourd'hui de venir glisser l'infrastructure du Grand Paris Express (GPE), est au centre de toutes les attentions et au cœur du projet du pôle gare de Noisy-Champs.

L'arrivée du GPE constitue une véritable opportunité pour ce territoire de se développer et de créer un lien nord-sud fort, de relier entre eux et de fédérer les trois axes est-ouest.

### **Des quartiers enclavés à relier – un projet urbain qui devra réunifier**

Au droit du futur pôle gare, sont présents des quartiers enclavés par les infrastructures de transport de la ville nouvelle. En effet, au début des années 70, furent créés le RER A puis l'autoroute A4, dont le tronçon a été achevé entre 1975 et 1976 et l'autoroute A199. Le boulevard du Ru de Nesle constitue une rupture variant de 60 à 200 m de large entre les tissus urbains est et ouest qu'il dessert de façon limitée. Le RER A constitue quant à lui, au droit du site, une rupture d'au minimum 30 m de large. Ces deux ruptures urbaines marquent l'environnement urbain du futur pôle gare et le divise en maillage de nature et de qualité inégales.

Le boulevard du Ru de Nesle était caractérisé par la prégnance du paysage boisé qui le borde. Ce paysage a été modifié radicalement par le déboisement de la bande dédiée aux travaux du GPE. La rive noiséenne, peu impactée par les défrichements liés aux travaux d'avant et d'arrière-gare, est épargnée, ce qui renforce la présence du parc de la Butte Verte.



*Source : photographie aérienne 2023 - EpaMarne*

## **Le secteur du Champy**

Dans les quadrants ouest, sur le territoire de la commune de Noisy-le-Grand, le patrimoine bâti est en partie composé d'ensembles immobiliers caractéristiques du lancement des villes nouvelles.



*Source : photographie aérienne 2023 - EpaMarne*

La séparation des flux, caractéristique de cette période, a engendré une ville sur dalle laissant une place importante à l'automobile au détriment des autres modes. La partie noiséenne du site du pôle gare est marquée par des ruptures topographiques très marquées. L'arrivée du RER et l'implantation de la dalle ont chamboulé la topographie en créant un niveau de référence différent de celui du niveau du sol. Pour le piéton, cela se traduit concrètement par l'absence des continuités de parcours.



L'allée du Bataillon Hildevert au coeur du pôle commercial

Source : schéma détaillé d'aménagement du pôle gare Noisy Champs – Devillers et Associés (mandataire)/Berim/AGI2D

Le centre commercial du Champy est peu fonctionnel et qualitatif tout en agglomérant des usages différents. L'arrivée de la gare du GPE permettra de faire évoluer ce centre commercial en le connectant de manière plus efficace aux flux de voyageurs et en le restructurant de manière plus ouverte sur les espaces publics afin d'améliorer la lisibilité des parcours et les connexions inter quartiers.



Source : schéma détaillé d'aménagement du pôle gare Noisy Champs – Devillers et Associés (mandataire)/Berim/AGI2D

## Secteur Hauts Bâtons

L'histoire du quartier des Hauts Bâtons est intimement liée à la lutte contre l'exclusion et la pauvreté puisqu'il est installé sur un ancien bidonville d'après-guerre. C'est là que, à la suite de l'appel de l'abbé Pierre pendant l'hiver 1954, des baraquements ont été édifiés pour accueillir plus de 250 familles sans logis. L'importance de cette histoire a même valu à la Chapelle Notre-Dame-des-Sans-Logis-et-de-Tout-le-Monde d'être classée aux Monuments Historiques depuis 2016. La servitude de protection des abords intervient désormais dans un périmètre de 500 m et les nouvelles constructions nécessiteront donc l'autorisation de l'Architecte des Bâtiments de France.



*Source : schéma détaillé d'aménagement du pôle gare Noisy Champs – Devillers et Associés (mandataire)/Berim/AGI2D*

Aujourd'hui le quartier accueille une population de plus de 10 000 habitants. Le quartier comprend plusieurs immeubles d'habitation, dont la Cité de la promotion familiale construite sur l'initiative du père Wresinsky entre 1968 et 1970. Jusqu'en 2013, la Cité comprenait 78 logements gérés par la société HLM Emmaüs Habitat.

Sa démolition-reconstruction, en cours, va modifier sa configuration et un projet d'espace public réalisé par la ville de Noisy-le-Grand préfigure un lien vers Champs-sur-Marne. Le quartier des Hauts Bâtons a lui été construit entre 1972 et 1974 également par HLM Emmaüs Habitat. Un travail de restructuration, réhabilitation et résidentialisation est en partie réalisé sur ce secteur dans le cadre de la convention ANRU1 signée en 2012.

Les différents projets possèdent à la fois une dimension urbaine et sociale et poursuivent plusieurs objectifs :

- connexion des quartiers au reste de la ville ;
- création de nouvelles liaisons urbaines pour désenclaver les quartiers ;
- amélioration des fonctionnalités urbaines, les usages et les pratiques de la ville ;
- clarification du statut espaces publics/espaces privés et de leur intimité depuis la rue.

**Le projet du Pôle gare devra améliorer l'accessibilité de ces quartiers aux nouveaux transports, notamment à la future gare du GPE. Une des problématiques réside dans la différence topographique existante entre la dalle et le sol naturel et le niveau du futur Pôle gare.**

## Secteur de la Butte Verte

Marqué par un ensemble d'immeubles d'environ 340 logements en copropriété, réalisée par Henry Cirani dans les années 70, le secteur de la Butte Verte est un quartier sur dalle. Les flux voitures sont séparés des flux piétons. Le niveau du terrain naturel est celui des voitures sur lequel aucun bâtiment ne s'adresse. Seules des façades de parking ou des entrées de locaux techniques ponctuent les parcours piétons.



La rue de la Butte Verte depuis la promenade Michel Simon

Source : schéma détaillé d'aménagement du pôle gare Noisy Champs – Devillers et Associés (mandataire)/Berim/AGI2D

La voie piétonne d'accès principale aux logements est surélevée de plus de 5 mètres et permet la desserte en enfilade de plusieurs ensembles immobiliers. La proximité de ces immeubles au parc de la Butte Verte en fait un atout.

De nombreux équipements publics sont à proximité et les transports en commun sont directement liés aux quartiers par le système de dalles. Cependant, l'atout de leur proximité au parc en est aussi une contrainte. En effet, les équipements scolaires se retrouvent en fond de ville collés à la butte avec de grands dénivelés et un système de desserte en impasse.

### 2.1.2 Objectifs du projet d'aménagement Noisy Pôle Gare

**Le projet d'aménagement de la ZAC Noisy Pôle Gare s'inscrit dans une démarche globale du territoire entamée depuis 2017 par le début des travaux du Grand Paris Express.**

Le territoire d'étude se répartit en 4 secteurs principaux :

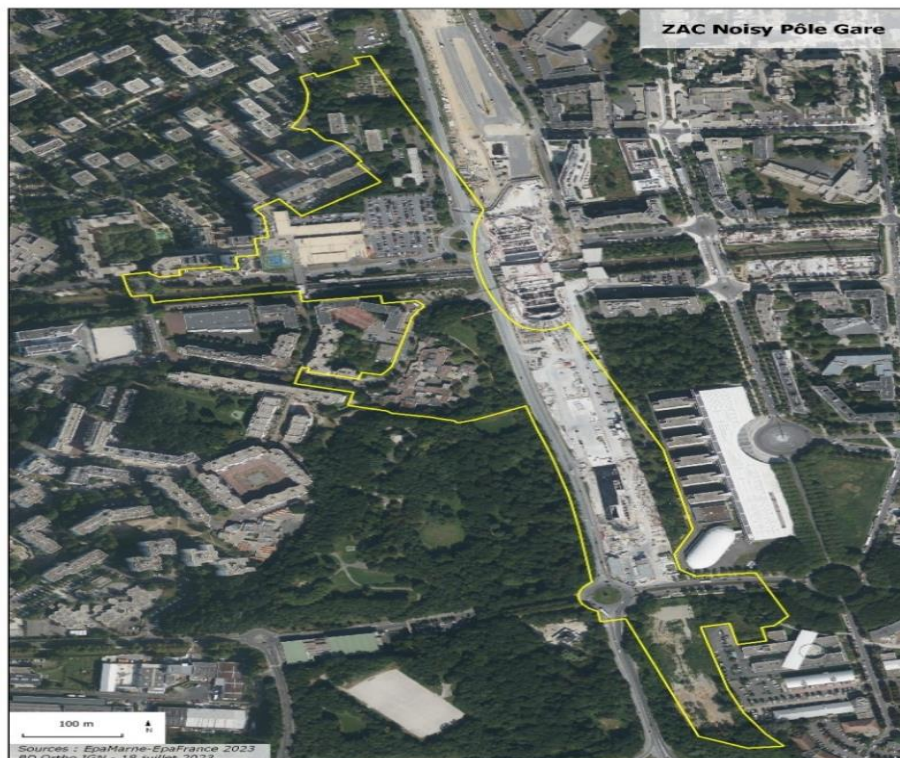
- Le secteur des Hauts-Bâtons au nord,
- Le secteur de Champy, dans lequel s'inscrit le centre commercial,
- Le secteur de la gare, cœur de la zone d'étude,
- Le secteur de la Butte verte comprenant le quartier de la butte verte et le Parc de la butte Verte.

La délibération du 15 février 2022 de la Métropole du Grand Paris a mis en exergue les enjeux poursuivis par l'opération :

- **Faire bénéficier du rayonnement de la nouvelle gare aux quartiers environnants** du Champy, de la Butte Verte et des Hauts Bâtons en engageant une requalification,
- **Développer une offre nouvelle et diversifiée de logements et de bureaux** aux performances énergétiques ambitieuses,

- **Conforter et développer l'attractivité commerciale** du quartier,
- **Organiser le stationnement et l'intermodalité** autour de la gare,
- **Développer des espaces urbains de qualité, paysagers**, permettant de lutter contre les îlots de chaleurs urbains,
- **Adapter les équipements publics** de proximité aux besoins du quartier.

La Métropole du Grand Paris, en partenariat avec la Ville de Noisy-le-Grand, a donc engagé en février 2022, un processus de concertation préalable relatif au projet urbain autour du pôle gare de Noisy-Champs, conformément aux dispositions de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme. La Métropole du Grand Paris a approuvé par délibération en date du 21/10/2022 le bilan de la concertation préalable à la création de la ZAC (en annexe du dossier de création de la ZAC).



La gare de Noisy Champs deviendra une gare clef du réseau du Grand Paris Express avec la mise en service des lignes 15 sud et 16 en interconnexion avec le RER A. Elle représente ainsi une opportunité unique de renforcer le maillage du territoire. Elle s'accompagnera de projets structurants qui consolideront la visibilité du territoire Noisy - Champs et son attractivité pour des investisseurs extérieurs. Ce nouveau pôle viendra en synergie avec :

- le pôle tertiaire du Mont d'Est, symbole de la réussite économique de Noisy-le-Grand et principal pôle tertiaire à l'est parisien,
- la cité Descartes, campus d'excellence et pôle de recherche majeur de l'Île de France,
- la zone d'activités économique des Richardets.

Les projets prennent place autour de la **future gare Noisy – Champs**, emblématique du Grand Paris Express qui sera parmi les premières à être mises en service : elle représentera un nœud d'interconnexions majeur de la région, avec la ligne 15 en 2025 (Pont de Sèvres, Noisy-Champs), la ligne 16 en 2030 (Noisy-Champs – Le Bourget), ainsi qu'un pôle multimodal d'une qualité environnementale exemplaire (TC, autopartage, mobilités douces). Elle sera située à moins de 15 min de Paris et à 15 min du TGV Marne-la-Vallée. L'aménagement de la gare du GPE est ainsi un véritable **accélérateur de potentialités du quartier**.

S'implanteront autour, logements, bureaux, commerces, services et équipements publics, transformant la Cité Descartes et la future ZAC Noisy Pôle Gare en une des centralités les plus compétitives et attractives du Grand Paris.

Ce projet sera également l'occasion **d'améliorer les liaisons inter-quartiers entre la Ville de Champs-sur-Marne et de Noisy-le-Grand**. Il devra également permettre **d'assurer un accès de qualité à la gare**.

Ce projet permettra également de **désimperméabiliser la dalle du Champy** puisqu'un des objectifs de ce projet vise la démolition de la dalle actuelle et du parking aérien afin de retrouver de la pleine terre. De plus, à la place du chantier du Grand Paris Express, viendra s'installer le futur boulevard du Ru de Nesles qui sera fortement planté et accueillera des mobilités douces (piste cyclable de 4 mètres de large).

Le projet de Noisy Pôle Gare doit en effet permettre **de développer l'intermodalité** autour de la gare de Noisy Champs en intégrant un parking relais de 150 places, des pistes cyclables connectées à l'anneau de la gare, des places de stationnements vélos et des arrêts de bus le long du mail de la Rue des Hauts Châteaux et sur l'anneau de la gare.

### 2.1.3 Le programme prévisionnel des constructions

Le programme global des constructions et équipements, sous maîtrise d'ouvrage tiers (promoteurs, bailleurs), est prévu comme suit :

- 95 100 m<sup>2</sup> de SDP de logements soit environ 1 620 logements ;
- 20 000 m<sup>2</sup> de SDP d'activités économiques (bureaux et hôtel) ;
- 11 200 m<sup>2</sup> de SDP de commerces et services ;
- 5 500 M<sup>2</sup> de SDP pour la nouvelle école Gavroche.

L'offre de logement sera développée avec une mixité sociale. Elle s'exprime à l'échelle du périmètre de la ZAC selon la répartition suivante, de manière indicative :

- 28 % de logements sociaux (résidence sociale, logements sociaux familiaux et Bail Réel Solidaire) ;
- 4 % de logements en centre d'hébergement d'urgence et pension de famille
- 68 % de logement en accession libre et logements locatifs intermédiaires.

### 2.1.4 Le plan d'aménagement retenu par la SPLA-IN

La structure des espaces publics autour de la gare Noisy-Champs du GPE s'articule autour de quelques principes majeurs qui ont guidé notre réflexion dans la conception du projet des espaces publics et permis de dimensionner les espaces des rues, venelles, places, parvis, jardins, parcs en fonction des usages anticipés :

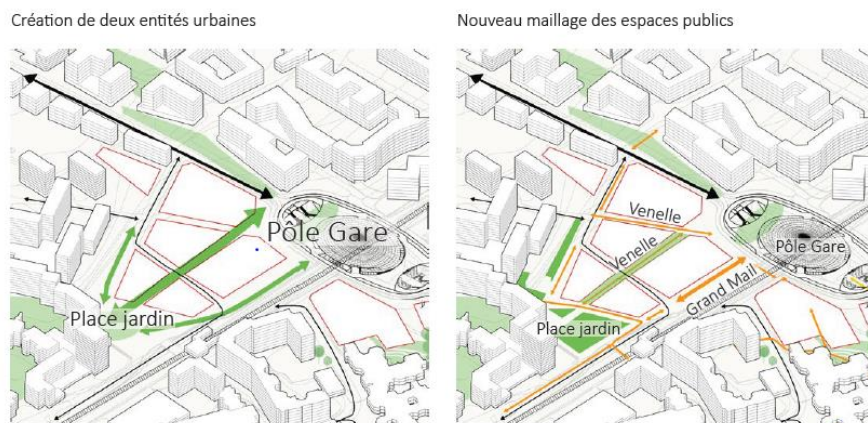
- Favoriser le rayonnement du pôle gare Noisy ;
- Désenclaver les quartiers isolés de Noisy-le-Grand par une restructuration du système viaire en fluidifiant les accès et hiérarchisant les voies ;
- Reconnecter les trames cyclables à l'échelle métropolitaine ;
- Favoriser les flux piétons et donner l'accessibilité à tous (Personnes à Mobilité Réduite) ;
- Retrouver un maillage paysager en lien avec le patrimoine arboré existant, notamment avec la Butte Verte et le parc de la Noiseraie ;
- Retrouver un sol perméable et fertile partout où cela est possible, en commençant par la démolition de la dalle du quartier du Champy ;
- Construire des espaces publics aux matériaux de qualité pour un paysage durable dans le temps et qui profite à tous.



Plan d'aménagement ZAC Noisy Pôle Gare

## Désenclaver les quartiers existants

Le traitement de nouveaux liens vers la gare participera à permettre le désenclavement des quartiers existants des habitants autour de la gare. Des liens est-ouest permettent de nouveaux cheminements et de nouvelles porosités (création de la rue Gavroche). La résorption des ruptures topographiques reste un invariant pour atteindre cet objectif.



*Favoriser l'accès au pôle gare – source : avant-projet des espaces publics- Devillers et Associés-2023*

## Favoriser la mobilité et l'intermodalité autour de la gare de Noisy Champs

Depuis les années 1960 et jusqu'en 2000, le secteur à l'étude reste en attente de l'autoroute A-103. Dans les années 2000, le projet autoroutier sur ce secteur sera écarté. De part et d'autre du tracé de l'ex-A103 et jusqu'aux années 1990, de nouveaux quartiers se sont consolidés en limite de cette infrastructure. Ces quartiers, desservis par un système d'impasses et des flux piéton/véhicule différenciés, se trouvent aujourd'hui déconnectés des quartiers environnants donnant lieu à de grands secteurs enclavés.

Le projet propose de nouvelles coutures urbaines Est-Ouest et Nord-Sud afin de reconnecter les quartiers historiquement isolés avec les tissus environnants.

L'arrivée de la nouvelle gare du Grand Paris Express représente un véritable levier pour le secteur. L'impulsion du projet avec la transformation des abords de la Gare RER A de Noisy-Champs est une opportunité de requalification des quartiers existants notamment afin d'améliorer les déplacements entre quartiers et vers le futur pôle gare.

Cette proposition offre une pacification du schéma de mobilité afin de réconcilier les différents modes de déplacement (piétons, cycles et véhicules), désenclaver les quartiers et adapter les aménagements aux nouveaux enjeux intercommunaux :

- Création de zones de rencontre au cœur des quartiers ;
- Le boulevard du Rû de Nesle est transformé en boulevard urbain, la place de la voiture est réduite et la vitesse contrôlée. Le boulevard créé est très structurant pour la circulation des bus en installant une chaussée 2x2 voies dont la répartition réversible pourrait permettre l'installation à terme de couloirs bus dédiés. Un couloir d'approche de bus à l'approche de la gare est également aménagé. Il sera également aménagé une piste cyclable bidirectionnelle de 4 m de large pour assurer la continuité des déplacements en mode doux ;
- Création de nouvelles liaisons urbaines pour le désenclavement des quartiers ;
- La rue des Hauts Châteaux est mise en niveau et transformée en mail circulé avec du stationnement au sous-sol ;
- De nouveaux franchissements piétons sur le boulevard du Rû de Nesle permettent les déplacements Est-Ouest et l'accès au parc de la Butte Verte.

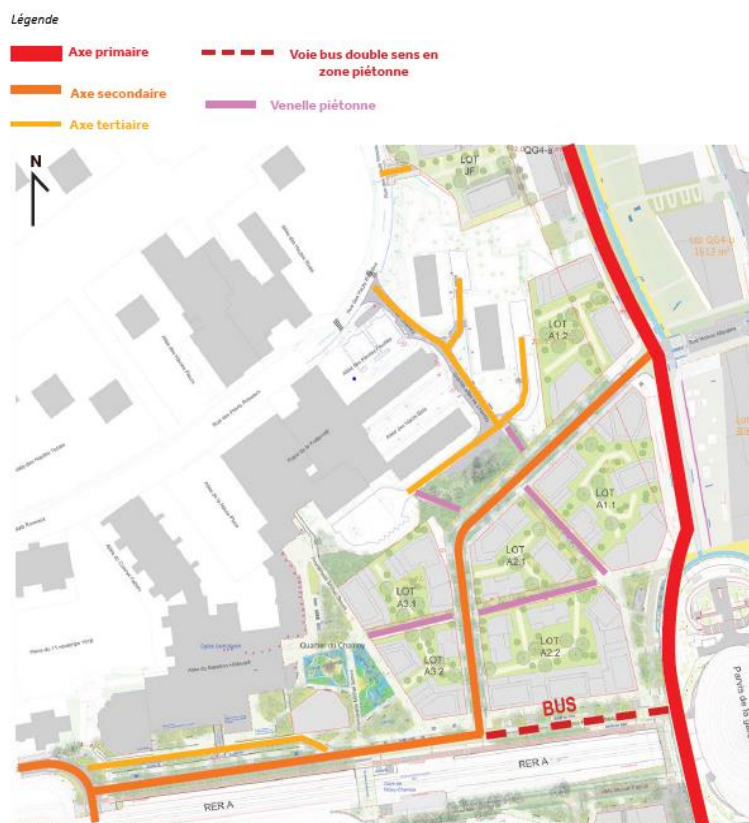
## Le secteur du Champy

Le projet urbain prévoit de démolir intégralement le parking souterrain existant et la dalle du Champy, ainsi que les commerces existants afin de recomposer un quartier qui réponde aux enjeux locaux et métropolitains à proximité de la gare du Grand Paris Express.

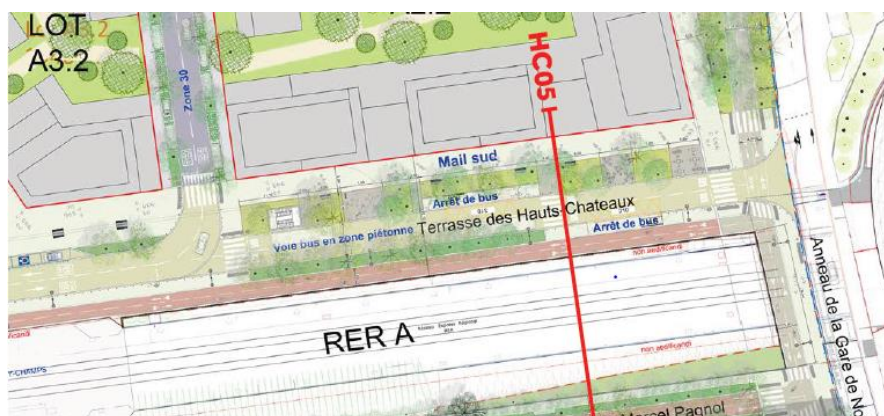
De nouveaux îlots bâtis délimitent des espaces publics constitués de rues, de venelles, de places et jardins. Les nouvelles voies créées permettent de fluidifier les déplacements dans le quartier et de desservir les îlots bâtis comportant des commerces et des logements.

La rue des Hauts-Châteaux qui longe le RER A est mise à niveau avec le quartier et l'ouvrage de franchissement de la ligne ferroviaire. Le projet prévoit le dévoiement de cette rue vers le nord après la gare du RER A pour se brancher sur le boulevard du Ru de Nesle au nord de la gare du GPE, au niveau du carrefour Mandela.

Elle se prolonge en ligne droite pour se brancher sur le futur anneau de la gare du GPE. Seuls les bus seront autorisés à emprunter (limité à 30 km/h) le barreau de la rue des Hauts-Châteaux qui se branche sur l'anneau de la gare du GPE.



Système viaire – secteur du Champy – AVP 2023 – Devillers et Associés

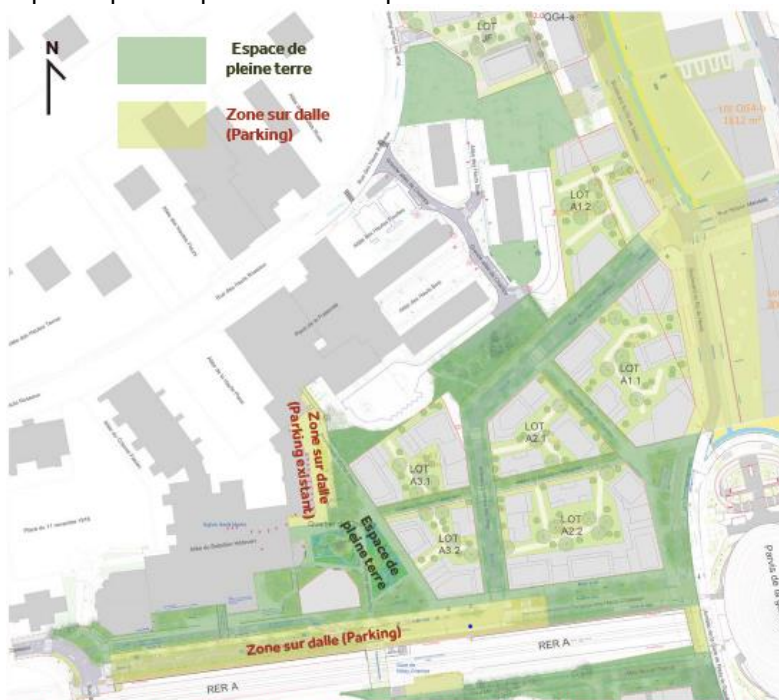


Plan du mail de la rue des hauts châteaux – AVP 2023 – Sources : Devillers et Associés

Un parking souterrain sous la rue des Hauts-Châteaux de 300 places sur deux niveaux permet de répondre à la demande de stationnement à proximité des commerces du quartier et des gares du GPE et du RER A.



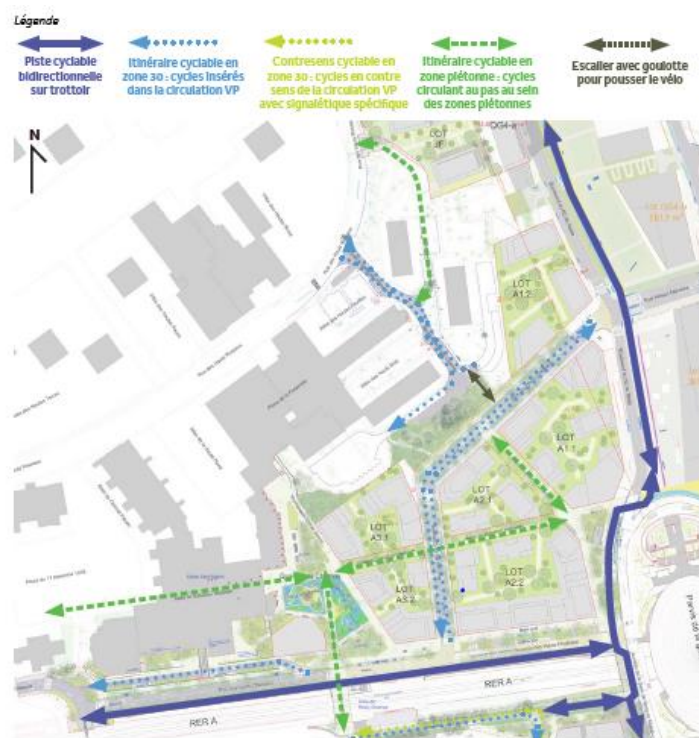
En dehors de cette zone délimitée sur dalle, les espaces publics sont aménagés en pleine terre, ce qui permet de retrouver un sol perméable et fertile et de gommer en partie les ruptures topographiques actuelles. Ce sol retrouvé permet de concevoir des espaces publics plantés et ainsi permettre de limiter les îlots de chaleur en ville.



Les rues sont liées les unes aux autres par un système de venelles publiques qui donnent sur une place jardin qui devient le centre et le poumon du nouveau quartier.

Un mail de près de 22.5 mètres de large et densément planté, accueille des terrasses de restaurants et de bars, exposées au sud et fait le lien entre la rue des Hauts-Châteaux et le parvis de la gare Noisy-Champs du GPE.

Au sud de ce mail, en belvédère sur les voies ferrées du RER A, une piste cyclable bidirectionnelle permet de sécuriser les itinéraires cyclables entre le centre de Noisy et la gare.

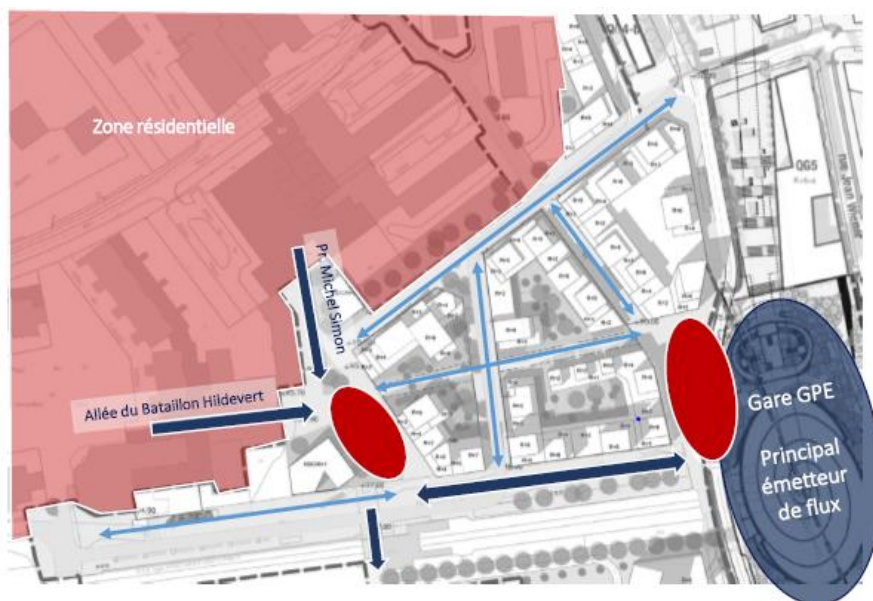


*Itinéraires cyclables – Champy – AVP 2023 (source : Devillers et associés)*

Quartier très actif par ces nombreux commerces et l'arrivée du Pôle Gare, le quartier du Champy s'identifie par deux grandes entités : la place-jardin et le pôle gare. Ces deux lieux attractifs rassemblent du monde. Ils doivent être visibles et accessibles facilement. Le mail du Haut Château est l'articulation entre ces deux entités, en installant une promenade ombragée et en favorisant l'attrait par l'installation de terrasses de restaurants et de bars.

Dans une seconde lecture du quartier, des venelles piétonnes privées et publiques sont dessinées. Le projet du pôle gare de Noisy-Champs devra faire face au défi d'accueillir une gare emblématique du Grand Paris Express. L'arrivée de la gare, de rayonnement régional, devra être sensible aux enjeux à l'échelle locale. Un acteur majeur dans cette transformation est le commerce, qui doit profiter du projet pour se redynamiser et répondre aux besoins identifiés. À l'issue de l'étude de potentiel commercial menée en 2017 et en 2021, le projet proposera les points suivants pour la dynamisation du commerce sur le site :

1. La locomotive commerciale se déplace plus proche de la gare ;
2. De nouvelles liaisons piétonnes sont créées pour désenclaver le quartier du Champy et des Hauts-Bâtons ;
3. Un mail des Hauts Châteaux partagé qui héberge du stationnement au sous-sol sur une partie.



Etude EPPC – programmation commercial secteur Champy - 2020

La petite polarité commerciale existante aujourd'hui sur le secteur Champy sera réaffirmée avec une nouvelle répartition des commerces. La surface commerciale sera augmentée et complétée, ainsi la polarité sera rapprochée de la nouvelle gare du GPE. Ces actions confirment le passage d'une polarité de quartier à une polarité à la hauteur d'un pôle gare régional.

L'objectif du projet vise à transférer le plus grand nombre de commerçants dans une première phase de l'opération au plus proche de la gare du GPE. Ainsi, la locomotive commerciale s'adresse à la gare et crée de nouveaux flux commerciaux qui confèrent un emplacement stratégique qui permettra de développer son activité.

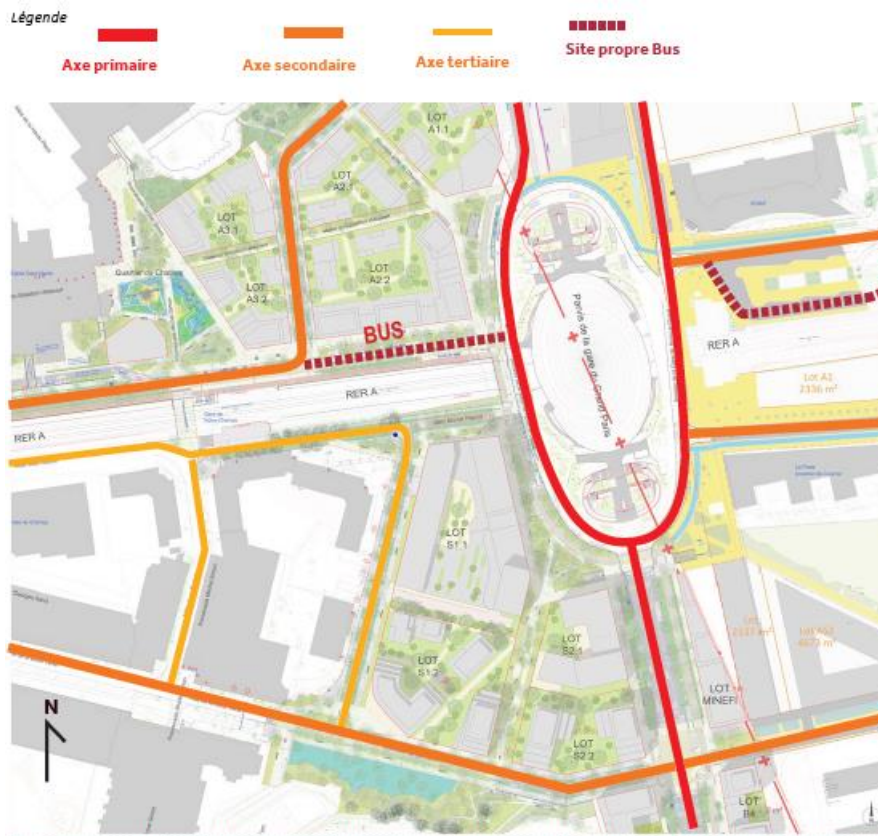
La place de la gare est pensée comme un catalyseur et diffuseur des flux piétons qui optimisent les accès aux quartiers environnants. Elle restera toutefois très active, car des commerces s'adressent directement sur elle et permettront de nouveaux usages des espaces publics.

### Pôle Gare et secteur gare sud

L'arrivée de la gare GPE de Noisy-Champs, avec son anneau en forme d'ellipse, bouleverse la desserte du quartier et pose la problématique des flux d'accès à la gare.

En effet, contrairement à l'existant, la rue de la Butte Verte ne se branche plus sur le boulevard du Ru de Nesle au sud de la voie ferrée du RER A. La présence de l'anneau de la gare GPE ne permet pas la conservation de ce branchement, dès lors, afin de permettre un bouclage de la circulation dans ce secteur nous proposons que la rue de la Butte Verte soit prolongée vers le boulevard du Ru de Nesle à travers la parcelle de l'actuelle école Gavroche en longeant le parc de la Butte Verte. L'école Gavroche est ainsi démolie et reconstruite sur le lot S1.1.

Dès lors, la nouvelle rue Gavroche prolonge l'axe de l'actuelle rue de la Butte Verte à travers la parcelle de l'école existante et creuse son passage jusqu'au boulevard à travers le relief de la Butte Verte et se branche en face de la percée de la future rue Minefi côté Champs-sur-Marne. Il s'agit alors d'un nouvel axe secondaire primordial pour la fluidité du trafic dans le quartier puisqu'il porte une partie du report de trafic lié à la construction de la gare GPE.

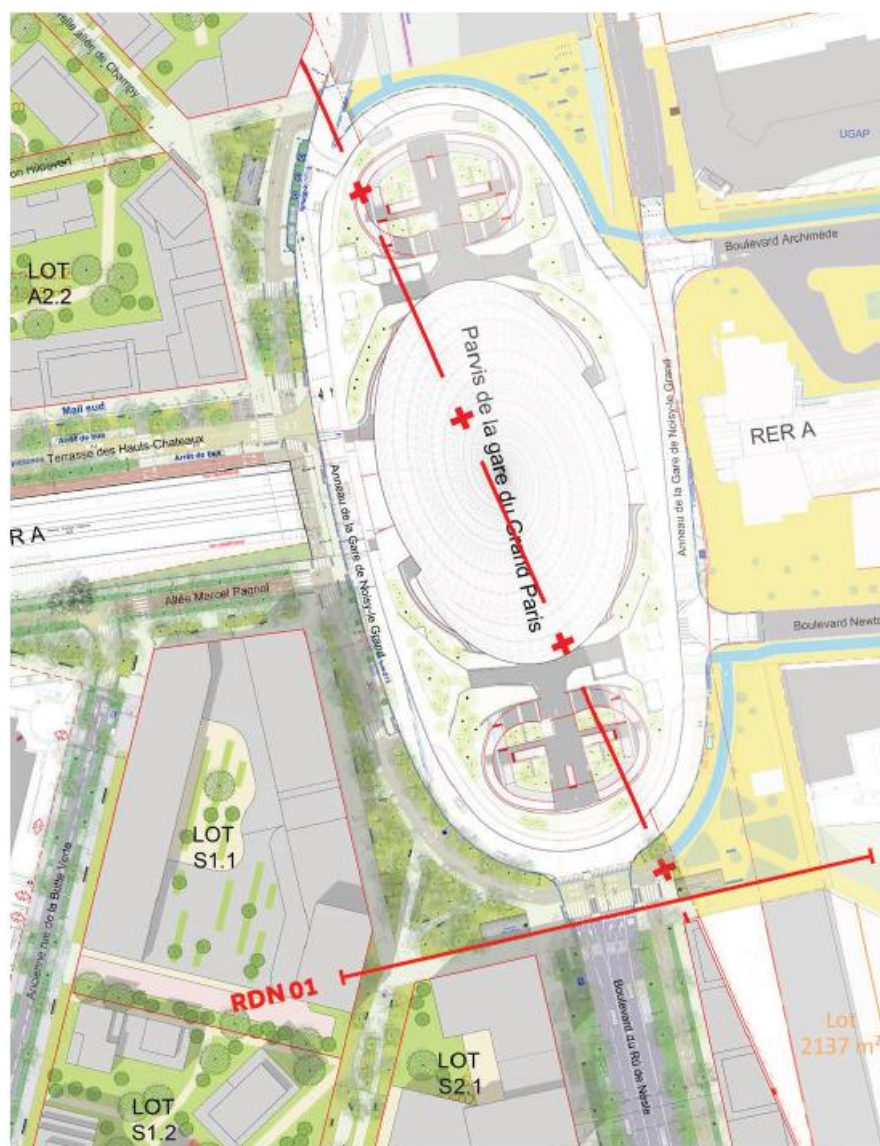


Le percement de la rue Gavroche, en recul par rapport au parc de la Butte Verte, permet l'aménagement d'un grand parvis qui devient le seuil de la nouvelle entrée du parc de la Butte Verte. C'est également l'occasion de créer un bassin de rétention et d'infiltration, en lieu et place de l'actuelle cour de l'école, qui récolte les pluies courantes et contribue à la mise en scène de cette frange du Parc.

## Le parvis de la gare du GPE

Les principes qui ont guidé notre réflexion sont :

- Le constat que le projet urbain produit des activités et des programmations très différentes dans chaque angle du parvis de la gare. Ces programmations reportent dans l'espace public des usages qu'il convient de prendre en compte et de mettre en valeur.
- La forme de rectangle oblique issue de l'alignement des façades sur la plupart des faces amène à la création d'un « cadre » de qualité qui structure la place.
- Mise en valeur des percées visuelles vers les perméabilités du quartier qui débouchent sur la place : rues, venelles, mail, bâtiments voyageurs, etc.
- Des flux piétons à déterminer en fonction des activités et des usages pour favoriser les déplacements (bus, taxis, dépose-minute, abris vélo, Véligo, commerces, équipements...)
- Des zones d'attente à déterminer en fonction des activités (Hôtel, palais des congrès, commerces...).
- Les zones laissées « vacantes » par l'activité de la gare deviennent une multitude de jardins en creux qui permettent la perméabilité du sol et de lutter contre les îlots de chaleur (déminéralisation).
- La biodiversité est favorisée par le choix de la palette végétale qui s'inspire du projet de plantation de l'intérieur de l'anneau de la gare, ainsi que par la palette des forêts franciliennes qui rappelle la présence du Bois Saint-Martin au sud et du parc de la Butte Verte ;
- Une volonté d'unité des matériaux (bordure, sols) et du mobilier (mobilier urbain, éclairage).



## Le déplacement du Boulevard du Ru de Nesles

Le déplacement du tracé du boulevard du Ru de Nesle et sa transformation en boulevard urbain sont des éléments indispensables dans la transformation et consolidation du quartier.

Principal accès routier aux villes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, ce boulevard est aujourd'hui une barrière infranchissable pour les liaisons Est-Ouest du secteur. La réponse à cette problématique consiste à déplacer le boulevard pour l'axer à la nouvelle gare ainsi qu'aux infrastructures de la ligne 15 du Grand Paris Express. Le déplacement implique sa transformation en boulevard urbain.

Ce nouveau caractère de boulevard urbain réduira la place de la voiture à 2x2 voies avec du stationnement en lincoln et des grands trottoirs avec des aménagements qualitatifs. Le projet propose un boulevard habité afin de rendre l'échelle de cette voie plus humaine et franchissable. Les nouvelles constructions qui hébergent les logements sont proposées sur l'emprise de l'ancien boulevard dans sa partie occidentale, en lisière du parc de la Butte verte. Cela permettra de créer des liens entre le parc et le nouveau boulevard garantissant son intégration dans le dispositif urbain. Les nombreuses contraintes des émergences et trémies (35) du Grand Paris Express ont également dessiné le nouveau boulevard du Ru de Nesles.



Plan du boulevard du Ru de Nesles – AVP 2023 – Source : Devillers et Associés

Des bandes plantées généreuses et densément plantées accueillent les pieds des arbres pour participer au paysage de l'avenue, favoriser la biodiversité et limiter les effets des îlots de chaleur en milieu urbain.

À l'ouest, le nouveau front bâti fait tampon entre l'avenue et le parc de la Butte Verte. La fragmentation du bâti au cœur des îlots et la fragmentation des différents îlots permettent des porosités visuelles et de passage vers le Parc de la Butte Verte.

À l'est, les îlots s'installent entre le boulevard et la parcelle de l'ESIEE en ménageant des ouvertures visuelles en cœur d'îlot.

Au sud, le boulevard se déhanche légèrement pour se raccorder sur le rond-point existant au niveau du carrefour de l'avenue Blaise Pascal, boulevard du Champy-Richardets et boulevard du Ru de Nesle.

## 2.2 Appréciation sommaire des dépenses

Le coût total de l'aménagement de la ZAC Noisy Pôle Gare est estimé à environ cent trois (103) millions €, valeur de décembre 2024.

Les autres projets engagés par d'autres collectivités (notamment la Ville de Noisy-le-Grand), dans le périmètre de la ZAC Noisy Pôle Gare, sont estimés à environ trente-et-un (31) Millions € HT.

| DEPENSES REALISEES PAR LA SPLA-IN NOISY EST (TRAITE DE CONCESSION D'AMENAGEMENT)                                 |                      |                   |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------|-------------------|
| Nature de la dépense                                                                                             | Montant € HT         | Maître d'ouvrage  |
| Acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de l'opération envisagée dont évictions                      | 36 281 903 €         | SPLA-IN Noisy Est |
| Acquisitions foncières qui ont précédé l'ouverture de l'enquête publique (à la date du 1 <sup>er</sup> /02/2025) | 1 535 178 €          | SPLA-IN Noisy Est |
| Etudes pré-opérationnelles                                                                                       | 853 226 €            | SPLA-IN Noisy Est |
| Travaux et maîtrise d'œuvre                                                                                      | 28 218 739 €         | SPLA-IN Noisy Est |
| Participation aux équipements publics                                                                            | 27 340 000 €         | SPLA-IN Noisy Est |
| Autres dépenses (taxes, frais financiers, honoraires, rémunération aménageur...)                                 | 8 951 748 €          | SPLA-IN Noisy Est |
| <b>TOTAL</b>                                                                                                     | <b>103 180 794 €</b> |                   |

| PROJETS ENGAGES PAR D'AUTRES COLLECTIVITES DANS LE PERIMETRE DE LA ZAC |                     |                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------------------------------------------------------|
| Nature de la dépense                                                   | Montant € HT        | Maître d'ouvrage                                                    |
| Construction de l'école Gavroche                                       | 18 400 000 €        | Ville de Noisy-le-Grand                                             |
| Réalisation du parking rue des Hauts Châteaux                          | 12 725 000 €        | Ville de Noisy-le-Grand avec convention de mandat SPLA-IN Noisy Est |
| <b>TOTAL</b>                                                           | <b>31 125 000 €</b> |                                                                     |

## 3 CHOIX DU SITE

### 3.1 Les études menées

Une première étude d'impact a été soumise à l'autorité environnementale en 2019 sur la base d'un premier projet d'aménagement établi en 2017-2018.

Le projet de l'opération Noisy Pôle Gare ayant fortement évolué notamment sur sa programmation et son périmètre, une nouvelle étude d'impact a été élaborée.

Cette étude d'impact commune au dossier de création de ZAC porté par la MGP et au dossier de DUP porté par la SPLA-IN Noisy Est a été transmise pour avis préalable à l'autorité environnementale, qui a émis un avis lors de sa séance du 25 juillet 2024. Ces documents sont mis à disposition du public dans le cadre de la présente enquête publique ainsi que le mémoire en réponse.

### **3.2 Les solutions envisagées**

Deux grandes variantes ont été étudiées avant d'aboutir à la solution retenue. Elles sont développées dans l'étude d'impact.

Une première variante prévoyait une programmation et une surface foncière plus importante à la fois en création et en renouvellement urbain. Dans cette proposition, la densité, en cœur de projet était importante puisque 9 ilots centraux totalisaient 137 000 m<sup>2</sup> de SDP pour une surface de 36 200 m<sup>2</sup> de foncier cessible. Le centre commercial, la station-service et le groupe scolaire Gavroche étaient démolis et reconstruits hors site et les rives Nord et Est du Parc de la Butte verte urbanisées jusqu'à l'autoroute. Au regard des enjeux écologiques, cette solution paraissait trop impactante.

Une seconde, au contraire très attentive aux différents commerces existants, proposait de conserver à la fois le centre commercial existant, le remodelage à la marge du groupe scolaire et la reconstruction de la station-service dans le périmètre du projet. Le Rue des Hauts Châteaux conservait son tracé actuel mais, de ce fait, le parking de 300 places sous la Rue des Hauts Châteaux n'était plus réalisable, ce qui posait un réel problème de stationnement. La conservation en l'état du centre commercial n'était pas souhaitable au vu de son état vieillissant et enfin cela ne permettait pas de démolir la dalle du Champy supportant le centre commercial, ce qui ne permettait pas de travailler les ruptures topographiques et la désimperméabilisation du quartier. Seule la rive Est du Parc de la Butte verte était urbanisée mais l'arrivée du programme de l'administration pénitentiaire avec l'implantation du SAS (Structure d'Accompagnement vers la Sortie) a rendu cette hypothèse obsolète.

### **3.3 La maîtrise du foncier**

La DUP Noisy Pôle Gare couvre un périmètre d'un peu plus de 16 hectares concernant 22 propriétaires publics et privés dont :

- 56 942 m<sup>2</sup> maîtrisés par la commune de Noisy-le-Grand
- 56 837 m<sup>2</sup> maîtrisés par EpaMarne
- 4 coques de commerces sur les 22 existantes maîtrisées par l'EPFIF
- 1 coque de commerce appartenant à la SPLA-IN Noisy Est
- 23 859 m<sup>2</sup> appartenant à des propriétaires privés.

TOTAL : 137 638 m<sup>2</sup>

Les emprises maîtrisées par la Commune, EpaMarne et l'EPFIF feront l'objet d'acquisitions amiables et ne sont donc pas compris dans l'enquête parcellaire. Il y a également environ 18% du foncier, compris dans le périmètre de la future ZAC, dont la SPLA-IN n'a pas besoin et qui ne fera donc pas partie de l'enquête parcellaire.

La Commune maîtrise 34 % du foncier et EpaMarne, un peu plus de 34 %.

Il ne reste donc qu'un peu plus de 2 hectares à acquérir, soit environ 14 %.

Pour les parcelles qui ne seront acquises que pour partie et qui se situent en copropriété, la ligne divisoire définitive sera précisée par l'acte prononçant la cessibilité, conformément aux articles L 122-6 et L 132-2 du code de l'expropriation publique.

## 4 COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME ET CONTEXTE SPECIFIQUE

### 4.1 Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF-E) 2040

Le SDRIF-E « objectif 2040 » en vigueur a été voté le 11 septembre 2024. Ce document, qui donne des orientations pour l'ensemble du territoire en matière d'aménagement et de destination des sols (gestion des espaces paysagers, logements, développement économique, emplois ...), s'impose dans un rapport de compatibilité à tous les documents d'urbanisme locaux.

Le SDRIF-E classe la commune de Noisy-le-Grand dans l'agglomération centrale de la région Ile-de-France. Selon la carte des grandes identités géographiques du SDRIF-E, l'opération Noisy Pôle Gare correspond à un quartier à densifier à côté d'une gare et un secteur à fort potentiel de densification. C'est une **polarité d'urbanisation préférentielle**. Le périmètre du projet doit permettre de répondre à cet objectif.

Le nouveau SDRIF-E « objectif 2040 » a été arrêté par la Région Ile-de-France le 12 juillet 2023 et voté le 11 septembre 2024.

**Le projet est donc compatible avec le SDRIF.**

### 4.2 Compatibilité avec le Schéma Métropolitain de Cohérence Territoriale (SCOT)

La Métropole du Grand Paris a adopté le 13 juillet 2023 son schéma métropolitain de cohérence territoriale. Les douze orientations du SCOT Métropolitain sont les suivantes :

1. Conforter une Métropole polycentrique, économe en espaces et équilibrée dans la répartition de ses fonctions
2. Embellir la Métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des îlots de fraîcheur et la rétention de l'eau à la parcelle
3. Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement
4. S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique
5. Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde
6. Offrir un parcours résidentiel à tous les Métropolitains
7. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible
8. Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires
9. Confirmer la place de la Métropole comme une première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique
10. Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets
11. Organiser la transition énergétique
12. Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales, notamment par l'arrêt de la consommation et la reconquête des espaces naturels, boisés et agricoles.

Le projet Noisy Pôle Gare figure comme une zone de projet assurant la cohérence entre le développement urbain et la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers. Il est également indiqué comme un quartier en difficultés à rénover (quartier politique de la Ville) pour améliorer la qualité de vie des habitants, répondre aux enjeux de mixité sociale et fonctionnelle et promouvoir une nouvelle attractivité résidentielle.

De plus, le SCOT met en exergue le projet du Grand Paris Express et la protection des emprises nécessaires à la réalisation des infrastructures de transport et de voirie essentielle au fonctionnement de la Métropole.

**Le projet est donc compatible avec le SCOT métropolitain.**

### **4.3 Respect du schéma régional de cohérence écologique (SRCE)**

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la région Ile-de-France a pour objectif principal, la prise en compte et la remise en état des continuités écologiques. Pour cela, il identifie les composantes de la Trame verte et bleue (TVB) ainsi que les enjeux régionaux et les priorités régionales.

Le SRCE a été adopté par arrêté n°2013294-0001 du préfet de la région Ile-de-France le 21 octobre 2013.

La carte des composantes du SRCE, met en évidence la présence de deux réservoirs de biodiversité sur la commune de Noisy-le-Grand :

- Le Bois Saint-Martin au sud de la commune (ce dernier est hors périmètre d'étude)
- Le Parc de la Butte Verte. Ce dernier est inclus dans l'emprise de la zone d'étude pour la partie qui se trouve au nord du Boulevard Champy-Richardet.

Sur la commune de Champs-sur-Marne, plusieurs réservoirs sont également identifiés. Il s'agit :

- Des abords de la Marne et du Parc de Noisiel
- Du Bois de Grâce et d'une partie du Bois Saint-Martin.

D'après le SRCE, il existe des corridors de la sous-trame arborée, à fonctionnalité réduite entre la forêt de Vaires-sur-Marne au nord et le Bois Saint-Martin au sud, en passant par le Bois de Grâce et le Parc de la Butte Verte. Ce parc participe également au maintien d'une continuité arborée d'est en ouest vers le Bois de Vincennes en longeant l'autoroute A4. La Marne, au nord de la commune, est quant à elle identifiée comme corridor de la sous-trame bleue.

Le secteur est entrecoupé par de multiples infrastructures de transport qui constituent en certains lieux des obstacles et points de fragilité pour le maintien des continuités écologiques. C'est le cas de la RD 199, du RER A et de l'autoroute A4.

La préservation des réservoirs de biodiversité fait partie des objectifs de ce secteur. La continuité arborée identifiée est à restaurer afin d'être plus fonctionnelle. Les obstacles et points de fragilité identifiés sont également à traiter en priorité dans ce secteur afin de rétablir au mieux les continuités de la sous-trame arborée et de la sous-trame bleue, entachées actuellement par la présence d'ouvrages et infrastructures de transports.

Le projet est donc compatible avec le SRCE.

### **4.4 Respect du schéma départemental d'aménagement de la gestion des eaux (SDAGE)**

Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) est né de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et fixe pour une période de six ans des orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de la ressource en eau. Il est élaboré par les comités de bassin de chaque grand bassin hydrographique français.

Un SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands a été mis en œuvre de 2010 à 2015 puis révisé pour 2016 à 2021.

Noisy-le-Grand est située dans le territoire hydrographique des Rivières d'Ile-de-France et dans l'unité hydrographique « Marne Aval ». Les unités hydrographiques correspondent à des regroupements de bassins versants de masses d'eau superficielles basés sur les territoires.

Les principales mesures définies par le SDAGE pour l'unité « Marne Aval » sont la réduction de pollutions des collectivités, des industries et agricoles, la protection et la restauration des milieux, et la gestion de la ressource en eau.

#### 4.5 Autres documents

Aucun parc naturel régional ou national n'est situé dans l'emprise du projet, qui ne fait pas non plus partie d'une ZNIEFF et n'est pas répertorié comme ENS.

#### **4.6 Compatibilité avec le plan local d'urbanisme Intercommunal (PLUI) de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est (EPT GPGE)**

### Développer la mixité des fonctions urbaines dans les centres-villes et les polarités secondaires existants ou à venir

- centres-villes
- polarités secondaires

### Soutenir la réalisation de nouvelles infrastructures de transports en commun structurants

- projets de transports collectifs

### Permettre la structuration de polarités d'échelle supra-territoriale, diversifiées, dynamiques et innovantes dans les espaces à fort potentiel de rayonnement

- conforter les dynamiques des secteurs de rayonnement supra-territorial existants et futurs
- participer à la création de boulevards urbains métropolitains

### Favoriser l'utilisation des modes actifs pour les déplacements du quotidien

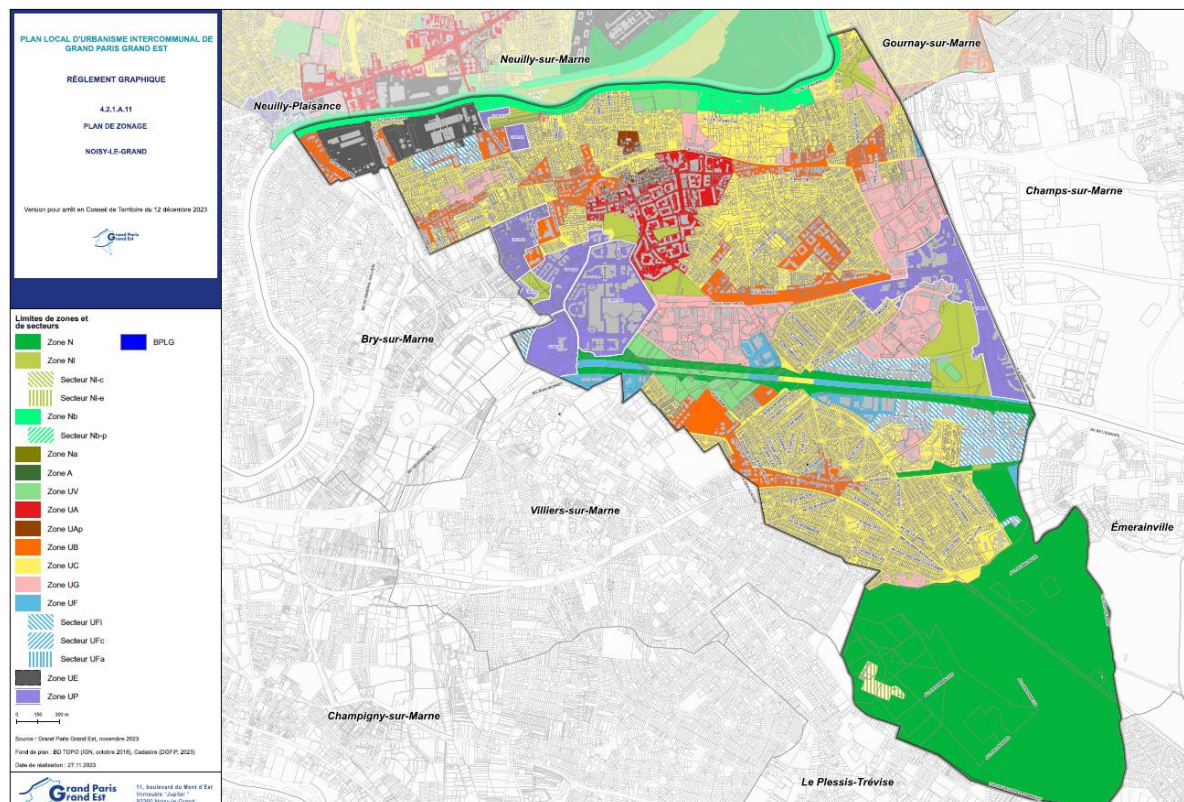
- apaiser les axes majeurs des villes du territoire et développer les itinéraires cyclables
- réduire les coupures urbaines
- liaisons modes actifs (piétons, cyclistes, pistes cavalières...) d'échelle territoriale à préserver et/ou à développer

### Améliorer la qualité urbaine, architecturale

### Poursuivre la réalisation des opérations d'aménagement en cours et mettre en œuvre des projets urbains innovants

- poursuivre le développement des projets d'aménagement en cours et futurs et y développer la culture de l'innovation
- poursuivre la création de parcs nature

Le projet concerne la zone UP qui correspond aux secteurs de projet sur lesquels il existe également une OAP (Orientation d'Aménagement et de Programmation) sectorielle.



Plan de Zonage – PLUI EPT Grand Paris Grand Est (décembre 2024)

Une OAP concerne le secteur du pôle gare de Noisy Champs (ci-dessous).



| Légende :                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                               |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Dépasser les ruptures et donner accès au pôle Gare</b>                                                                                                                                  |                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                            | Accompagner le déploiement du schéma de mobilité du pôle gare du métro Grand Paris Express                                    |
|                                                                                                                                                                                            | Axes de liaisons circulés à créer                                                                                             |
|                                                                                                                                                                                            | Axes de liaisons circulés à requalifier                                                                                       |
|                                                                                                                                                                                            | Axes modes doux à créer ou à renforcer                                                                                        |
| <b>Faire du Pôle Gare un nouveau lieu métropolitain et affirmer le quartier comme une des portes d'entrée de la métropole</b>                                                              |                                                                                                                               |
| <b>A. Le quartier du Champy (Max R+6+attiques, émergences ponctuelles limitées à R+8+Attiques aux abords du parvis de la gare par souci de cohérence urbaine)</b>                          |                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                            | Retrouver de la courtoisie et de la générosité dans les interfaces avec le quartier existant                                  |
|                                                                                                                                                                                            | Désimperméabiliser et densifier la place du végétal afin de lutter contre les îlots de chaleur                                |
|                                                                                                                                                                                            | Créer de nouveaux sous-espaces de centralité supports d'usages différenciés                                                   |
| <b>B. Le Pôle Gare Sud (R+6 max, attiques R+7 ponctuelles sur le boulevard du Ru de Nesle s'ils contribuent à une amélioration de la lecture de l'espace urbain, R+8 pour les bureaux)</b> |                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                            | Créer la nouvelle séquence d'arrivée à la gare                                                                                |
|                                                                                                                                                                                            | Une nouvelle liaison Gare/Butte Verte                                                                                         |
|                                                                                                                                                                                            | Renforcer l'accessibilité pour tous à la Butte Verte                                                                          |
|                                                                                                                                                                                            | Créer un nouveau parvis pour le nouveau groupe scolaire                                                                       |
|                                                                                                                                                                                            | Affirmer des adresses marqueurs forts d'un lieu de centralité : tertiaire (1), hôtelière (2), commerciale (3) et scolaire (4) |
| <b>C. La Butte Verte</b>                                                                                                                                                                   |                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                            | Valoriser le parc de la Butte Verte comme espace vert structurant pour l'ensemble du secteur d'aménagement                    |
|                                                                                                                                                                                            | Aménager de nouvelles « portes » essentielles au rôle de couture urbaine que doit incarner la butte verte                     |
|                                                                                                                                                                                            | Créer un grand jeu qui permette à la Butte Verte de rayonner à l'échelle supra-communale                                      |
|                                                                                                                                                                                            | Créer un nouveau front de parc bâti, mais ouvert                                                                              |
|                                                                                                                                                                                            | Créer une nouvelle façade urbaine pour le Cluster Descartes                                                                   |
|                                                                                                                                                                                            | Concevoir un aménagement réversible (programmatically) du boulevard du Ru de Nesle                                            |
|                                                                                                                                                                                            | Ménager les possibilités futures de requalification du rond-point en carrefour                                                |
| <b>Requalification et développement des rives élargies</b>                                                                                                                                 |                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                            | Assurer une bonne intégration des projets avec les boisements et les tissus urbains environnants                              |
|                                                                                                                                                                                            | Principe de desserte Est-Ouest dans l'îlot Louis Lumière                                                                      |
|                                                                                                                                                                                            | Requalification des quartiers d'habitat collectifs de la Butte Verte et des Hauts-Bâtons                                      |
|                                                                                                                                                                                            | Renouveler le tissu urbain avoisinant la future gare                                                                          |
|                                                                                                                                                                                            | Protéger les boisements existants et contribuer à la continuité piétonne entre le pôle gare et le centre-ville                |
| <b>Rappel : les prescriptions des OAP thématiques s'ajoutent à la présente OAP sectorielle</b>                                                                                             |                                                                                                                               |
| <b>Fond de plan</b>                                                                                                                                                                        |                                                                                                                               |
|                                                                                                                                                                                            | Limites communales                                                                                                            |
|                                                                                                                                                                                            | Périmètre de l'OAP                                                                                                            |
|                                                                                                                                                                                            | Limites départementales                                                                                                       |
|                                                                                                                                                                                            | Bâti                                                                                                                          |
|                                                                                                                                                                                            | Limite parcellaire                                                                                                            |

Le projet est donc conforme au PLUI de l'EPT Grand Paris Grand Est.

## **4.7 Procédure spécifique pour le déclassement des espaces publics**

Dans le cadre de l'opération d'aménagement Noisy Pôle Gare, la SPLA-IN devra acquérir :

- Une emprise appartenant au domaine public routier communal correspondant à une partie de la Rue des Hauts Châteaux. La rue sera remise à niveau et un stationnement sous la voirie sera créé.
- Le Boulevard du Ru de Nesles qui appartient à EpaMarne et qui sera déplacé.
- Le parking du Champy ainsi que les espaces piétons du centre commercial et le square.
- Le groupe scolaire Gavroche qui sera démoli et reconstruit dans la future ZAC à proximité.
- Une partie du Parc de la Butte Verte.

La procédure à mettre en œuvre est détaillée au dossier « Déclassement / désaffectation ».

Sur le fondement l'article L.2141-1 du code général de la propriété des personnes publiques, la Ville de Noisy-le-Grand et EpaMarne devront délibérer sur la désaffectation puis le déclassement des espaces publics avant leur cession à la SPLA-IN. L'enquête publique préalable à la DUP tiendra lieu de l'enquête publique de déclassement nécessaire pour les voies appartenant au domaine public routier.

## **5 JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET**

### **5.1 Le projet et son contexte réglementaire**

#### **5.1.1 Le projet**

Le périmètre de l'opération Noisy Pôle Gare est situé dans le département de Seine-Saint-Denis à environ 20 kilomètres de Paris. L'opération est exclusivement située sur le territoire de la commune de Noisy-le-Grand. La présente demande vise à établir l'utilité publique du projet, et permettre les acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation pour une emprise de 2 hectares environ restant à acquérir.

#### **5.1.2 Rappel du cadre général**

Le projet d'aménagement du Pôle Gare de Noisy-Champs s'inscrit dans une démarche globale du territoire entamée depuis 2017 par le début des travaux du Grand Paris Express. Le réseau du Grand Paris Express est un projet stratégique pour le devenir de la Région d'Île-de-France. La construction de 205 km de lignes de métro automatique permettra de relier les territoires de la Région et de faciliter la vie quotidienne des Franciliens. Le réseau de transport du Grand Paris Express a pour objectifs de raccorder des secteurs denses de proche couronne, de désenclaver les territoires isolés et de relier des bassins d'emploi d'échelle métropolitaine.

Le projet du Contrat de Développement Territorial (CDT) Grand Paris Est Noisy-Champs, Territoire de la transition énergétique, vise d'une part à renforcer la position du territoire en tant que pôle économique et urbain majeur de l'Est parisien, et d'autre part à faire de ce secteur un démonstrateur de la transition énergétique. Les signataires du CDT, l'État, les villes de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne et la communauté d'agglomération du Val Maubuée, devenue communauté d'agglomération de Paris-Vallée de la Marne, affichent leur volonté d'incarner un modèle de développement porteur et soutenable pour l'ensemble de la métropole du Grand Paris. Noisy-Champs occupe ainsi une place tout à fait particulière dans la nouvelle dynamique métropolitaine.

Le CDT doit permettre de valoriser les différents territoires qui composent le moteur économique de ce pôle de développement, et particulièrement :

- **La Gare Noisy-Champs**, avec la mise en service des lignes 15 et 16 du Grand Paris Express (GPE) qui constituera un pôle majeur du Grand Paris, en interconnexion avec le RER A.
- **La mise en service du grand réseau GPE**, qui se traduira sur le territoire par la mise en œuvre d'une gare emblématique, génératrice de renouvellement urbain.
- **Le pôle tertiaire du Mont d'Est**, symbole de la réussite économique de Noisy-le-Grand et principal pôle tertiaire à l'Est de Paris, en plein développement et qui a su attirer de grandes entreprises internationales.
- **La Cité Descartes**, campus d'excellence et pôle de recherche majeur de l'Ile-de-France, composée de 315 établissements d'enseignement et de recherche, dont certains très reconnus à l'échelle internationale, et polarité économique de premier rang, avec des entreprises innovantes et attractives.
- **Les zones d'activités économiques** des Richardets.

L'opération Noisy Pôle Gare accueille une programmation mixte de logements, bureaux, commerces et services en lien avec la proximité de la gare du Grand Paris Express de Noisy-Champs. D'importants travaux de reconfiguration sont également prévus sur les espaces publics.

## **5.2 Utilité publique de l'opération Noisy Pôle Gare**

L'utilité publique de l'opération Noisy Pôle Gare se justifie par la réalisation de nouveaux quartiers de logements, services et commerces au pied ou à proximité de la gare d'interconnexion du métro du Grand Paris Express des lignes 15 Sud et 16 et de la ligne A du RER se répartissant de la façon suivante :

- Le quartier du Champy : ce sera un quartier mixte accueillant principalement des logements (681 logements programmés), des commerces (5700 m<sup>2</sup> de SDP) sur les lots les plus proches de la gare et des services (500 m<sup>2</sup>).
- Le quartier du Pôle Gare : ce sera un pôle mixte accueillant un peu plus de 220 logements, une programmation hôtelière, la reconstruction de l'école Gavroche qui voit son nombre de classes augmenté.
- Le boulevard du Ru de Nesles : des îlots seront bâtis de R+3 à R+7 qui marqueront l'entrée de ville. La fragmentation du bâti au cœur des îlots et la fragmentation des différents îlots permettront des porosités visuelles et de passage vers le Parc de la Butte Verte. La programmation est essentiellement résidentielle avec 720 logements, accompagnés de 1520 m<sup>2</sup> de commerces et 640 m<sup>2</sup> de services en pied d'immeuble. 283 logements sont également dédiés à une programmation de logements étudiants et de logements intergénérationnels.
- L'entrée de Ville : ce quartier comprend un lot de grande dimension qui accueillera la Structure d'Accompagnement à la Sortie (SAS) construit par l'APIJ et le ministère de la Justice. Ce projet a fait l'objet d'un arrêté préfectoral d'autorisation supplétive fixant les mesures ERC (« éviter, réduire, compenser ») sur le lot, à la suite d'une étude d'impact réalisée en 2018. Elle est en cours de construction et sera livrée prochainement. Des bureaux sont également en cours de construction.

La grande diversité de programmation à proximité d'un pôle de transport permettra de compléter et d'enrichir les programmes urbains développés sur les ZAC avoisinantes.

Des travaux sur les espaces publics sont aussi prévus, à savoir :

- La démolition de la dalle du Champy et la restructuration du pôle commercial (relocalisation des commerces existants en pied d'immeuble),
- Le désenclavement des quartiers périphériques et du parc de la Butte Verte,
- Le déplacement du boulevard du Ru de Nesles dans l'axe de l'avant-gare,
- La création d'un parc de stationnement pour restituer le parking démolit et répondre aux besoins de stationnement de l'opération, sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Noisy-le-Grand,
- La démolition et la reconstruction de l'école Gavroche sous maîtrise d'ouvrage de la Ville de Noisy le Grand.

Cette opération permettra ainsi :

- De faire bénéficier du rayonnement de la nouvelle gare, les quartiers environnants en engageant une requalification du quartier ;
- D'améliorer les liaisons inter quartiers et d'assurer un accès de qualité à la gare ;
- De développer une nouvelle offre de logements et de bureaux aux performances énergétiques exemplaires ;
- De conforter et développer l'attractivité commerciale du quartier ;
- D'organiser le stationnement et l'intermodalité autour de la gare ;
- De développer des espaces publics de qualité et paysagés ;
- D'adapter les équipements publics de proximité aux besoins du quartier.

### **5.3 Bilan avantages/ inconvénients**

#### **5.3.1 Les impacts positifs**

- **Impacts sur l'économie et les emplois**

La programmation envisagée s'inscrit dans une stratégie de complémentarité et de synergie avec le tissu local et les différents projets entrepris sur le territoire.

En outre, l'attractivité de l'image du territoire est un effet attendu de la création de ce quartier dans le prolongement de la gare de Noisy-Champs. L'installation de la ZAC permettra le transfert et la création de commerces et autres activités tertiaires.

La zone commerciale actuelle, située sur la dalle du Champy, présente actuellement une offre de services diversifiée au sein d'un mail piéton sur une dalle. Néanmoins, plusieurs éléments ne permettent pas d'inclure ce secteur dans une dynamique de développement économique. Les vitrines et la dalle du Champy sont vieillissantes, tout comme les espaces publics.

C'est pourquoi la restructuration de cet espace, et son insertion dans un refonte complète des alentours de la nouvelle gare, se veut redynamisant pour l'économie locale et ne pourra avoir qu'un impact positif sur le développement et le maintien d'activités économiques diversifiées et l'attractivité des habitants de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne.

**Dans l'ensemble, l'impact sur les activités et l'économie locale est donc très positif.**

- **Impacts sur l'offre de logements**

Une grande partie de la programmation de la ZAC concerne la réalisation de logements.

Le nombre de logement prévus sur ce projet de ZAC est d'environ 1620 logements. Cette programmation répond tout à fait aux enjeux du secteur et du Plan Local de l'Habitat qui définit le nombre de logement à mettre en place sur la commune soit 131 logements par an pour le secteur concerné par l'emprise projet.

Cette offre de logement est en adéquation avec les aménagements récents et futurs du secteur et se veut cohérent avec le développement des nouvelles infrastructures de transports.

**Objectifs SDRIF** : Accroissement minimal de 15 % de la densité des espaces d'habitat pour les secteurs à proximité d'une gare par rapport à l'année de référence 2013, soit un seuil minimum de 91 Logements/Ha.

La ZAC du pôle gare de Noisy-Champs, à elle seule, permet d'atteindre cet objectif, et contribue à augmenter d'un peu plus de 8% la densité d'habitat à l'échelle du périmètre retenu autour du secteur gare.

A l'échelle du secteur élargi étudié, la densité de logement obtenue permet d'atteindre 115 Logements/Ha. Ainsi l'ensemble des opérations permettent de répondre et de dépasser les objectifs de densité fixés par le SDRIF pour les secteurs à proximité d'une gare.

**Objectifs PLU/PLH** : La consommation des espaces identifiés comme « naturels » ou « non urbains » ne dépassera pas 6% des espaces urbanisés au sens strict identifiés au référentiel territorial de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France (IAU) en 2012, soit environ 50 Ha.

La surface des espaces de pleine terre restaurée est supérieure à celle consommée par l'opération.

L'opération, qui prévoit la construction d'environ 1620 logements induit donc une production d'un peu plus de 150 logements par an. La ZAC représente d'ailleurs une des opérations d'aménagement les plus importantes en termes de production de logement de la commune.

La question de la densité s'apprécie selon la perception qu'elle renvoie. Le projet travaille la volumétrie dans son ensemble et la relation entre chacun des bâtiments pour créer une densité à la fois acceptable et donnant une image métropolitaine au quartier. La densité a également été définie en tenant compte de l'environnement proche : des immeubles s'épannelant du R+5 au R+14.

Dans l'ensemble, la densité (environ 490 logements par hectare) perçue se révèle alors acceptable et harmonieuse pour les habitants des quartiers limitrophes, pour les futurs habitants et pour les futurs usagers du quartier.

Dans le quartier du Champy, les formes urbaines, tout en respectant les gabarits imposés par le PLU, travaillent la question de la densité perçue et de la courtoisie envers les copropriétés riveraines. En effet, malgré des îlots compacts les vues longues et en diagonales sont à tous les niveaux.

Cette compacité fragmentée permet des espaces publics tenus à l'échelle du piéton tout en ménageant, notamment en termes d'ensoleillement, la qualité des espaces publics et des cœurs d'îlots.

- **Impacts sur les équipements**

Le groupe scolaire Gavroche actuel dont le patrimoine est vieillissant sera reconstruit au nord de la Butte Verte dans le cadre d'une opération tiroir.

- **Impacts sur l'artificialisation des sols et la nature en ville**

Entre 2012 et 2022, le changement d'affectation des sols a été relativement important, avec une augmentation de l'artificialisation de près de la moitié de la superficie du périmètre (construction de la future gare).

Le projet s'insère donc dans une zone déjà fortement minéralisée et n'engendrera pas de nouvelle artificialisation nette des sols. Au contraire, l'opération intègre de nouveaux espaces de pleine terre à l'intérieur de chaque lot. In fine, le projet permet une augmentation de 3% de la surface de pleine terre à l'échelle de l'ensemble du périmètre d'opération.

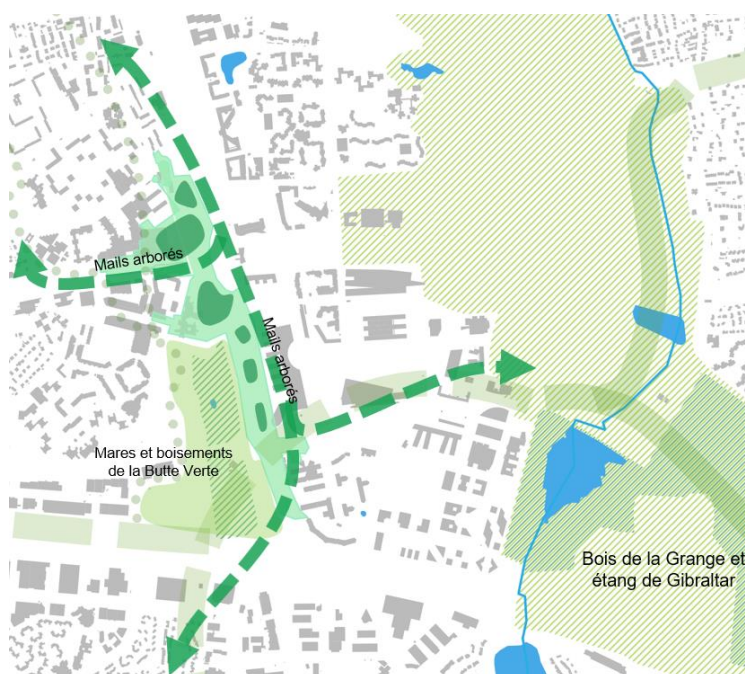
Si les espaces et les habitats naturels sont aujourd'hui limités sur l'emprise du projet, plusieurs espaces verts existent aux abords de ce dernier avec notamment le parc de la Butte Verte qui constitue le principal espace de nature, voisin de la ZAC, et qui est classé pour partie comme ZNIEFF de type I.

Le SRCE identifie par ailleurs un corridor de la sous-trame arborée (est-ouest) à restaurer, qui traverse la ZAC dans sa partie sud.

Le projet vise à favoriser le retour de la biodiversité et de la nature sur la zone. Environ **27 % des espaces publics de l'opération d'aménagement seront perméables** permettant de participer à la reconstitution des continuités écologiques, mises à mal par le chantier du Grand Paris Express.

L'ensemble des espaces extérieurs, publics et cœurs d'îlots seront conçus en intégrant les 4 trames de biodiversité locale :

- La trame verte en pas japonais entre les cœurs d'îlots, les bâtiments (toitures, façades) et les espaces verts du territoire et continue le long des axes principaux et en lien avec la Butte Verte ;
- La trame bleue à travers la stratégie de gestion des eaux pluviales à ciel ouvert ;
- La trame brune, avec la (re)création d'un sol fertile et la réduction de l'imperméabilisation en particulier le long des mails plantés ;
- La trame noire, par la réduction des nuisances de l'éclairage envers la biodiversité.



#### • Impacts sur les îlots de chaleur urbain

##### Le champy

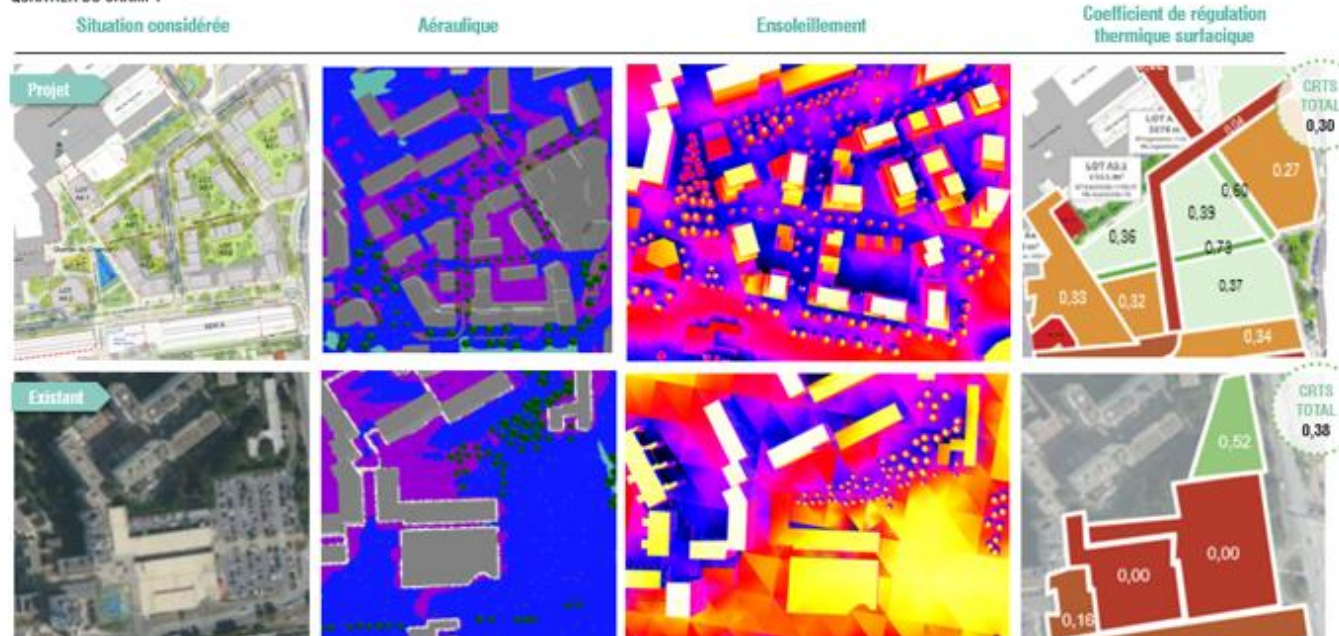
La morphologie des îlots du Champy permet de protéger les cœurs d'îlots du vent. Cela peut être un avantage pour limiter l'inconfort lié aux vents mais aussi un inconvénient en limitant l'évacuation de la chaleur en été. L'étude d'ensoleillement ainsi que le calcul du Coefficient de Régulation Thermique Surfactive (CRTS) montrent toutefois que les lots privés bénéficient d'un ensoleillement direct ainsi que d'un CRTS qui permet de participer à l'îlot de fraîcheur urbain ou de ne pas contribuer à l'effet d'îlot de chaleur. Le risque d'inconfort estival et d'îlot de Chaleur Urbain (ICU) est donc faible pour ces espaces, malgré la faible ventilation.

Concernant les espaces publics, l'allée du Bataillon Hildevert et l'allée du Champy bénéficient d'une perméabilité, d'une végétalisation ainsi que d'une faible exposition au soleil qui participeront au confort estival de ces espaces bien qu'ils soient peu ventilés. Ces caractéristiques participeront également à rafraîchir la zone.

La rue des Hauts Châteaux (interne au quartier du Champy), en revanche, dispose d'un CRTS moins important mais qui est propre aux voiries étroites, même plantées. Les formes urbaines permettent de limiter l'ensoleillement de cet espace ce qui fait que cette rue pourra, tout de même, offrir un confort estival correct pour les piétons.

Enfin la place jardin, qui accueillera des zones de jeux, espaces sportifs et lieux de rencontre, dispose de caractéristiques aérauliques et d'ensoleillement satisfaisantes mais d'un CRTS moyen. Cet espace participera à l'îlot de fraîcheur et présentera un confort optimal par la recherche d'une perméabilité supplémentaire, de la présence d'eau ou l'implantation de matériaux à albédo clair. Cela pourra favoriser le rafraîchissement de la zone.

#### QUARTIER DU CHAMPY

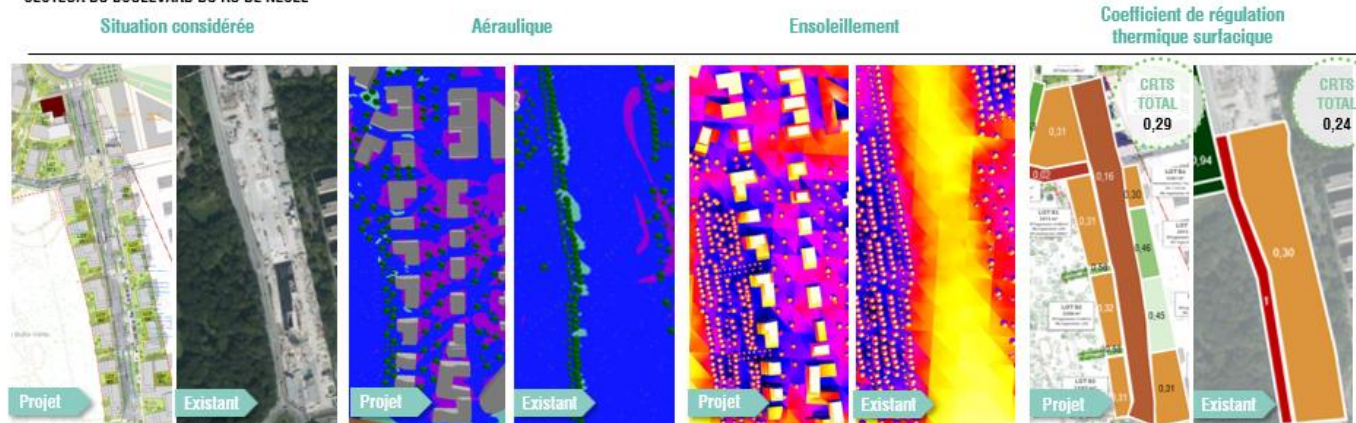


Si la ventilation des lots prévue est moins importante que ce qui existait à l'état initial, on constate toutefois une amélioration du CRTS, une plus faible part d'ensoleillement direct et une plus grande ventilation de la rue des Hauts Châteaux. **Au global, le quartier Champy permet d'améliorer la situation existante vis-à-vis du risque d'îlot de Chaleur Urbain.**

Le boulevard du Ru de Nesles dispose d'une bonne ventilation naturelle propice à l'évacuation de la chaleur accumulée en journée l'été. Par ailleurs, l'ombrage apporté par les bâtiments et les arbres permettent de limiter l'ensoleillement direct de cet axe minéralisé et permettent d'atténuer l'impact du CRTS faible du boulevard.

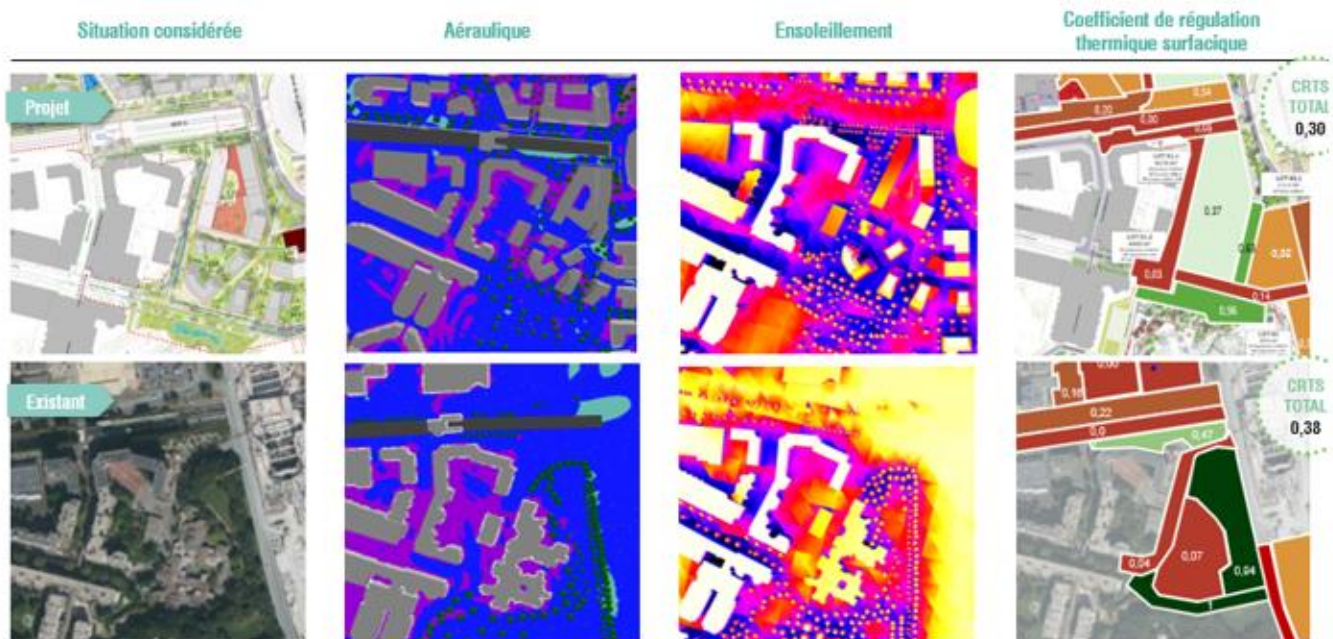
Les lots privés disposent également d'une ventilation et d'une exposition permettant de limiter les surchauffes estivales. Les lots B1, B2 et B3, B4 et B7 sont proches de la limite du CRTS à partir de laquelle la zone est considérée comme participant à l'îlot de fraîcheur. Le travail sur la perméabilité des cheminements en cœur d'îlot, sur l'albédo des revêtements et sur la végétalisation des toitures permettra aux lots de participer à générer plus de fraîcheur sur le secteur du boulevard du Ru de Nesles.

#### SECTEUR DU BOULEVARD DU RÙ DE NESLE



## Le secteur gare

### SECTEUR GARE



La situation projetée participe localement à dégrader le potentiel rafraichissant de cette zone. Cependant, le projet reste vertueux grâce au maintien de pleine terre. Une attention particulière sera à porter dans la suite du projet sur le risque d'inconfort estival au niveau de la cour du nouveau groupe scolaire. La MOE du groupe scolaire devra prendre en compte ce risque dans la conception du bâtiment et dans ses espaces extérieurs.

L'analyse des coefficients de régulation thermique, à l'intérieur du périmètre d'étude dans la situation projet, donne un résultat global de 0,29. A l'échelle globale du périmètre, le projet réduit légèrement la contribution à l'effet d'îlot de chaleur.

La surface au coefficient supérieur à 0,35, soit contribuant à l'îlot de fraîcheur urbain selon le critère de l'ADEME, passe de 19% en situation initiale, à 36% en situation projet. La part des surfaces contribuant à l'îlot de chaleur réduit de 81% en situation initiale, à 64% en situation projet.

### 5.3.2 Les impacts négatifs

#### • Impacts d'un point de vue foncier

La SPLA-IN Noisy Est s'est rapprochée de l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPFIF) afin de favoriser les acquisitions et évictions amiables auprès des commerçants du Champy.

La DUP Noisy Pôle Gare couvre un périmètre d'un peu plus de 16 hectares concernant 22 propriétaires publics et privés dont :

- 56 942 m<sup>2</sup> maîtrisés par la commune de Noisy-le-Grand
- 56 837 m<sup>2</sup> maîtrisés par EpaMarne
- 4 coques de commerces sur les 22 existantes maîtrisées par l'EPFIF
- 1 coque de commerce maîtrisée par la SPLA-IN Noisy Est
- 23 859 m<sup>2</sup> appartenant à des propriétaires privés.

TOTAL : 137 638 m<sup>2</sup>

A défaut d'accord amiable, la SPLA-IN procédera à l'expropriation d'environ 2 hectares de terrains appartenant à des propriétaires privés et à la RATP.

- **Impacts sur le milieu physique**

- Le sol

L'aménagement de la ZAC du Pôle gare va entraîner un remaniement du sol sur une surface de 14 ha, correspondant à l'emprise globale cumulée des bâtiments (logements et équipements), des voiries, cheminements et parkings, et des réseaux. Outre la modification du nivellement, ces aménagements entraîneront une modification de la nature du sol : toitures, chaussée, mais également l'aménagement de parkings souterrains et de gestion des eaux pluviales. Afin de limiter les mouvements de terrain (et les autres impacts environnementaux liés à ces déplacements), et sous réserve de faisabilité géotechnique, le maître d'ouvrage s'engage à réutiliser au maximum en remblais sur site, les terres préalablement déblayées, pour tendre vers un objectif d'équilibre déblais/remblais au sein de l'aménagement.

- Le climat

Le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale. Cependant des effets plus indirects sont possibles dus aux bilans énergétiques des bâtiments, et à la fréquentation de la zone par des véhicules produisant des gaz à effet de serre.

Néanmoins, la vitesse attendue et la fréquentation, ne seront pas significativement différentes de l'actuelle. Le futur boulevard du ru de Nesles, sera par ailleurs limité à 30 km/h.

Plusieurs éléments techniques seront mis en œuvre sur la ZAC pour répondre à ce phénomène et en limiter les conséquences. Pour cet objectif, le projet prévoit la mise en place d'espaces verts dans le projet urbain avec notamment des plantations d'arbres, le long des voiries et au cœur des îlots et la mise en place de toitures végétalisées. La nouvelle offre de transport en commun sur la ZAC avec l'arrivée des nouvelles lignes de métro, permettra de réduire l'utilisation personnelle de véhicule.

La Commune a des objectifs volontaristes en matière de renforcement de son réseau de liaisons douces afin de connecter tous les quartiers du secteur. Le secteur est par ailleurs doté d'un réseau de bus important qui desservira de manière efficace la zone d'étude. Par ailleurs la vitesse de circulation n'excédera jamais 30 km/h (Boulevard Ru de Nesles notamment). Comme énoncé précédemment, la présence de végétation arborée le long des voiries, permettra de limiter l'impact des émissions de carbone.

- Les vibrations

Dans le cadre du projet de Grand Paris Express porté par la Société du Grand Paris, des études ont été menées pour évaluer le risque de vibrations lié à la présence des nouvelles lignes de métro. Ainsi il est indiqué qu'une distance est à respecter par rapport aux parois moulées. Le projet tiendra compte de cette contrainte pour éliminer les contraintes de vibration sur les nouvelles constructions. Ainsi, les fondations profondes seront implantées, comme prévu par ces études, à plus de 2 m de toute paroi moulée. Si cela s'avérait ponctuellement impossible, des dispositions techniques seront proposées par le constructeur pour atténuer, voire supprimer les effets des vibrations liées au passage du métro.

- **Impacts sur les milieux aquatiques et humides**

L'aménagement de la ZAC va entraîner la création de surfaces imperméabilisées supplémentaires par rapport à la situation actuelle (toitures, voiries, parkings) à fort coefficient de ruissellement, à la place de certains terrains aujourd'hui occupés par des surfaces non urbanisées et au niveau desquelles les eaux pluviales peuvent s'infiltrer. Ces surfaces concernent principalement le nord du parc de la Butte verte (hors ZNIEFF). Cette évolution peut donc potentiellement entraîner une réduction du potentiel d'infiltration des eaux pluviales du secteur. En revanche, le secteur du Champy, sera rendu plus perméable avec la démolition de la dalle puisque ce dernier est quasiment à 100% imperméable actuellement.

Aucun impact sur les zones humides n'est prévu dans le projet.

- **Impacts sur les milieux naturels**

- Flore

Les 7 espèces patrimoniales présentes dans le secteur se trouvent sur l'emprise du Parc de la Butte verte et ne seront donc pas impactées directement par ce projet. Il s'agit de :

- Utricule citrine
- Osier rouge
- Orme lisse
- Renoncule aquatique
- Cœnanthe phellandre
- Jonquille des bois
- Nénuphar blanc

Globalement, Il peut néanmoins y avoir un impact indirect sur les milieux naturels limitrophes et particulièrement le Parc de la Butte verte, car la mise en place de la ZAC va potentiellement entraîner, par le biais des aménagements proposés, une augmentation de la fréquentation de ce secteur.

- Faune

Globalement, le risque de destruction directe d'individu n'est possible que sur la zone sud du projet. En effet, au nord, la zone est déjà très urbanisée et peu concernée par cet impact.

Une attention particulière devra toutefois être portée sur l'évolution des habitats après les travaux de la SGP si les travaux du Pôle Gare Noisy-Champs ne devaient pas s'enchaîner directement.

L'impact global sur la faune et les formations végétales est considéré comme étant assez faible au vu des enjeux écologiques qu'ils représentent sur le site.

Néanmoins, l'intensité de cet impact sera diminuée par les mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement et reste à relativiser par la rareté et la stabilité régionale des espèces et habitats concernés.

**Les impacts résiduels étant évalués comme nuls, le projet ne propose pas de mesures compensatoires et ne nécessitera pas la mise en place d'un dossier de dérogation espèces protégées.**

- **Impacts sur le trafic**

Le scénario projet charge la voirie locale aux abords du projet (Rue de la Butte Verte, Rue des Hauts Châteaux en amont du giratoire avec la rue des Verts Bâtons) et charge la Rd370. Le nouveau carrefour intermédiaire permet cependant de délester le Boulevard du Champy-Richardets.

En termes de fonctionnement de carrefours, les carrefours sur la rue de la Butte Verte se chargent mais conservent une charge de trafic faible et un fonctionnement satisfaisant. Le carrefour intermédiaire fonctionne de manière satisfaisante. Enfin, le carrefour Boulevard du Champy-Richardets x Bd Blaise Pascal x Rd370 fonctionne en configuration giratoire et l'on ne note pas d'impact négatif significatif à imputer à la ZAC.

Le projet prévoit la suppression du bypass sur le giratoire Blaise Pascal en venant de l'A4. Ce réaménagement sera problématique en termes de trafic en heures de pointes du matin et du soir, notamment sur la bretelle de sortie de l'A4. En revanche, la suppression du bypass présente des avantages pour les déplacements des cycles et des piétons et permet d'aménager un parvis à la future structure d'accompagnement à la sortie.

- **Impacts sur la qualité de l'air**

Globalement, les concentrations en NO<sub>2</sub> sur la zone d'étude peuvent être considérées comme modérées, avec des valeurs comprises entre 14,0 et 30,2 µg/m<sup>3</sup>.

L'estimation des effets du projet par calcul des émissions polluantes indique les résultats suivants :

- o Une augmentation des émissions est constatée sur l'ensemble des polluants entre le scénario futur sans projet et le scénario futur avec projet (+ 29,1 % en moyenne). Cependant entre le scénario « actuel » et le scénario « futur avec projet », une baisse des émissions de plusieurs polluants (NOX, CO, COV, benzène) peut être constatée.

- o Le scénario « futur avec projet » entraîne une augmentation significative des émissions de NOX (environ 20 %) au niveau de la RN370 (entre l'ovale nouvellement créé et le boulevard du Champy) et une diminution au niveau du boulevard du Champy. Il est néanmoins observé une très forte diminution des émissions sur la RN370 par rapport au scénario actuel (219 %).

La modélisation des concentrations de NO<sub>2</sub> dans la zone d'étude met en évidence les points suivants :

A l'horizon 2035, bien que le projet amène à une augmentation des émissions sur certains axes, celui-ci entraîne une variation non significative des concentrations en moyenne sur la zone (<1 %) et une augmentation non significative à faible (comprises entre +0,1 et +2,6 %) au niveau des sites vulnérables par rapport au scénario futur sans projet.

Le projet prévoit d'éviter les zones les plus exposées aux émissions polluantes, le futur groupe scolaire s'éloignera de l'A4. Une disposition stratégique du bâti pourra permettre une réduction de l'exposition des populations. Le projet prévoit également la réduction des vitesses de circulation à 30 km/h sur toute l'opération. L'insertion de pistes cyclables permettra de favoriser les modes de circulations apaisés.

- **Impacts sur les nuisances sonores**

Les niveaux sonores en façade des logements et équipements existants sont supérieurs ou de l'ordre de 65 dB(A) sur la période (6 h – 22 h) et inférieurs à 60 dB(A) sur la période (22 h – 6 h). L'ensemble du secteur peut donc être considéré comme une zone d'ambiance sonore préexistante modérée de nuit au sens de l'Arrêté du 5 mai 1995.

A l'horizon de l'année 2035, la simulation acoustique intégrant les nouvelles voiries et les nouveaux bâtiments permet de montrer qu'en façade des futurs bâtiments d'habitation de la N370, ainsi qu'autour de la nouvelle gare, les niveaux sonores seront supérieurs à 65 dB(A) de jour et/ou supérieurs à 60 dB(A) de nuit.

Pour les bâtiments existants concernés par un dépassement des seuils réglementaires, un traitement de façade permettant d'améliorer l'isolement devra être réalisé si l'isolement existant ne permet pas de répondre aux objectifs fixés.

Pour les futurs bâtiments d'habitation, l'isolement D<sub>nT,A,tr</sub> minimal de 30 dB permettra le respect du niveau sonore autorisé à l'intérieur des logements, soit 35 dB(A) de jour et 30 dB(A) de nuit, sauf pour les bâtiments situés en bordure de la N370 et des voies structurantes de la gare.

### **5.3.3 Le Bilan des impacts**

Le site de la ZAC Noisy Pôle Gare offre une accessibilité très importante aux infrastructures de transport par sa localisation, et sa proximité avec l'autoroute A4 et la RD 199. A l'échelle supérieure, cette opération contribue au développement du pôle économique régional. Dans le cadre d'un développement urbain durable, la SPLA-IN Noisy Est s'est fixé l'objectif de concilier « vision prospective » et « approche pragmatique » des fonciers économiques sur les nouvelles opérations à lancer. A ce titre, une réflexion sur le plan spatial a été engagée sur cette ZAC, afin de densifier le bâti notamment autour de la future gare de Noisy-Champs. Ce concept permettra d'améliorer la densité par rapport à la situation actuelle. Outre ces objectifs économiques et sociaux, le développement durable du territoire intègre les dimensions paysagères et environnementales du site et la continuité des trames vertes urbaines à restaurer.

Le développement de la ZAC Noisy Pôle Gare s'organisera par phases d'aménagement maîtrisées dans le temps, en veillant à l'équilibre du nombre de logements pour chaque phase, à la qualité des équipements d'accompagnement et à la maîtrise des dépenses publiques.

L'aménagement de la ZAC Noisy Pôle Gare intervient en synergie avec le développement du pôle gare Grand Paris Express Noisy-Champs du GPE. Les effets cumulés de ces deux projets sont positifs en termes de développement urbain : quartier développé dans un secteur bien desservi par les transports en commun et du pôle gare bénéficiant de l'aménagement d'un quartier moderne et bien adapté.

**Les impacts du projet sur la faune et la flore sont évités et réduits par les diverses mesures prévues par la SPLA-IN Noisy Est.**

Ainsi des mesures d'évitements, de réduction et d'accompagnement sont proposées avec l'adaptation du calendrier des travaux. Le choix d'une palette végétale adaptée et la préservation des habitats naturels seront privilégiés.

Des mesures relatives à la circulation de la petite faune et la mise en place de micro-habitat (pierriers, nichoirs.) seront mises en œuvre et intégrées dans les bâtiments. Une gestion différenciée des espaces verts et la limitation des espèces invasives feront l'objet d'un suivi par la collectivité. Par ailleurs, la mise en place de toitures végétalisées à fonctionnalité écologique permettra la constitution de prairies herbacées et de friches. Ces milieux pourront être colonisés par les cortèges spécifiques observés sur le site ainsi qu'à proximité et permettre aussi le maintien de ce cortège, qui concentre l'essentiel des enjeux écologiques. Les mesures destinées au maintien et à la restauration des continuités écologiques ainsi qu'à la valorisation de zone humide permettront de réduire les impacts sur ces éléments à des impacts faibles à très faibles. La prise en compte des enjeux liés à la biodiversité et aux continuités écologiques fait partie intégrante du projet.

Le projet s'insère donc dans une zone déjà fortement minéralisée et n'engendrera pas de nouvelle artificialisation nette des sols. Au contraire, l'opération intègre de nouveaux espaces de pleine terre à l'intérieur de chaque lot. In fine, **le projet permet une augmentation de 3% de la surface de pleine terre à l'échelle de l'ensemble du périmètre d'opération**, cela est d'autant plus vrai sur le quartier du Champy qui est 100 % artificialisé à ce jour.

**Environ 25 % des espaces publics de l'opération d'aménagement seront perméables** (+ 32 % par rapport à l'existant) permettant de participer à la reconstitution d'une trame verte urbaine mise à mal par le chantier du Grand Paris Express.

De plus, le foncier est, pour sa majeure partie, possédé par EpaMarne et la Ville de Noisy-le-Grand, limitant de ce fait la procédure d'expropriation aux seules personnes privées, notamment les copropriétaires du centre commercial du Champy.

Enfin, l'aménagement de la ZAC Noisy Pôle Gare participe à l'effort de production de logements, particulièrement nécessaires en Ile de France et en quartier de gare.

## 6 PRISE EN COMPTE DES EFFETS CUMULES DES DIFFERENTS PROJETS AUTOUR DE LA GARE NOISY-CHAMPS

La ZAC Noisy Pôle Gare s'inscrit dans le contexte de l'arrivée de la gare du Grand Paris Express (ouverture prévue par la Société du Grand Paris en décembre 2025). Plusieurs projets d'aménagement, à des stades opérationnels très différents, s'articulent autour de la gare Noisy-Champs :

- **La ZAC de la Haute-Maison** au sud-est du pôle gare, sur le territoire de la commune de Champs-sur-Marne (77), est portée par la maîtrise d'ouvrage EpaMarne. Le dossier de création a été approuvé par arrêté préfectoral du 15 décembre **1986**. Ce dernier a été modifié par arrêté préfectoral le 22 janvier 2010. Le dossier de réalisation a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 décembre 1986 ; sa dernière modification a été approuvé le 14 février 2013.

- **La gare du Grand Paris de Noisy-Champs**, dont la maîtrise d'ouvrage est la SGP, étant rappelé que selon la jurisprudence administrative, les travaux liés au GPE forment des projets distincts des opérations d'aménagement accompagnant la réalisation du réseau GPE au sens des dispositions de l'article L. 122-1 III du code de l'environnement (CAA Paris, 23 juin 2021, n° 20PA02347).

- **La ZAC des Hauts de Nesle** au nord-est du pôle gare, sur le territoire de la commune de Champs-sur-Marne (77), est portée par la maîtrise d'ouvrage EpaMarne. Cette ZAC a été approuvée par arrêté préfectoral le 26 juillet **2018**. Le dossier de réalisation été approuvé le 20 juillet 2022.

- **La ZAC de Noisy Pôle Gare**, à l'ouest de la gare du GPE, sur le territoire de la commune de Noisy-le-Grand (93), est portée par la Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN) Noisy Est. **Ce projet a fait l'objet de l'étude d'impact inclus dans le présent dossier de DUP et dans le dossier de création de la ZAC.** Il a été déclaré d'intérêt métropolitain en octobre 2019.

Le tableau ci-après synthétise les effets cumulés de ces différents projets qui se développent dans des temporalités différentes, disposent chacune d'objectifs territoriaux propres et sont réalisés de manière indépendante l'une de l'autre.

| OPERATION                                                                         | Consommation d'espaces boisés                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Impacts sur les continuités écologiques                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Déplacements - Trafic                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Développements urbains - Fonctionnalité                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Gestion des eaux pluviales                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Nuisances sonores / qualité de l'air                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Gare Grand Paris Express Noisy-Champs</b>                                      | Le projet génère une consommation d'espaces arborés pour la gare elle-même et pour les travaux de la ligne. La fonctionnalité affectée à ces milieux étant à l'origine relativement réduite (état de conservation moyen, enclavement, etc.), la SGP a pris le parti de valoriser le Bois de Grâce qui présente lui plus de potentialités. L'aménagement de la ZAC du Pôle gare de Noisy-Champs, prolonge ce parti pris en permettant une <b>reconnexion est-ouest et en préservant/valorisant le Parc de la Butte verte</b> .               | Le chantier de la SGP a eu pour incidence le défrichement de plusieurs hectares de boisement, principale trame boisée historique du secteur. Les continuités nord-sud sont, à ce jour, très partielles et limitées aux espaces verts des différents quartiers de Noisy-le-Grand et de Champs-sur-Marne.<br><br>L'objectif du présent projet est donc de <b>recréer des continuités écologiques</b> dans un contexte urbanisé et de <b>valoriser les continuités selon les grands axes</b> (nord-sud et est-ouest).                                                                                                                                                                                                      | Les perturbations de trafic associées à la modification à long terme des voiries, ont directement été intégrées aux simulations réalisées dans le cadre de l'étude de CDVIA en détaillant les dernières hypothèses de programmation retenues pour les principaux projets à venir sur le secteur d'étude.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | L'aménagement de la ZAC intervient en synergie avec le développement de ce pôle gare. Les effets cumulés de ces deux projets sont positifs en termes de développement urbain : quartier développé dans un secteur bien desservi par les transports en commun et pôle gare bénéficiant de l'aménagement d'un quartier moderne et bien adapté                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | D'après le maître d'ouvrage du projet, les futures voies du grand paris Express sont intégralement enterrées et ne devraient pas avoir d'impact sonore.<br><br>Le projet de Grand Paris Express contribue au développement des transports en commun donc à réduire potentiellement les déplacements individuels consommateurs d'énergie fossile et générateurs de polluants atmosphériques                                                                      |
| <b>ZAC des Hauts de Nesles</b><br><i>Avis délibéré n°2020-111 du 24 mars 2021</i> | La destruction de milieux naturels de type boisés, fait également partie des effets cumulés associés aux deux projets. Néanmoins, la part la plus importante de milieux boisés détruits sur l'emprise de ces projets, est imputable au projet d'aménagement du Grand Paris Express. Malgré la destruction de milieux boisés (pour parti dégradés), les deux projets se sont engagés à <b>préservé des espaces naturels à proximité et à valoriser les continuités urbaines</b> par un travail sur les axes principaux et les cœurs de lots. | Le projet de la ZAC des Hauts de Nesles favorise le maintien d'une biodiversité urbaine et de participe au renforcement des continuités écologiques urbaines notamment en améliorant les continuités vertes urbaines nord-sud.<br>Concernant la ZAC de Noisy Champs, cette prise en compte des corridors passe notamment par la mise en place d'un axe principal le long du boulevard Blaise Pascal (est-ouest) et d'un axe secondaire le long de la future voirie qui reliera le Boulevard du ru de Nesles et l'Avenue Ampère, outre l'ensemble des aménagements prévus.<br><br>Les deux projets participeront donc à <b>favoriser la biodiversité et le déplacements des espèces dans un contexte très urbanisé</b> . | Les deux projets vont entraîner une modification notable du paysage notamment par la <b>restructuration des axes de circulation</b> . Ces axes feront l'objet d'un traitement paysager adapté et plus agréable. La transformation de ces axes routiers en boulevard urbain apaisé, constitue une valorisation urbaine d'intérêt pour le secteur.<br><br>Les perturbations de trafic associées à la modification à long terme des voiries, ont directement été intégrées aux simulations réalisées dans le cadre de l'étude de CDVIA en détaillant les dernières hypothèses de programmation retenues pour les principaux projets à venir sur le secteur d'étude dont la ZAC des Hauts de Nesles. | L'aménagement de la ZAC intervient en synergie avec le développement de ce pôle gare. Les effets cumulés de ces deux projets sont <b>positifs en termes de développement urbain</b> : quartier développé dans un secteur bien desservi par les transports en commun et pôle gare bénéficiant de l'aménagement d'un quartier moderne et bien adapté                                                           | <b>La gestion des eaux pluviales est en adéquation avec les obligations du PLU</b> à ce sujet et porte même les ambitions plus loin avec l'objectif d'un « <b>zéro rejet</b> » jusqu'à l'occurrence centennale.<br><br>Dans ces conditions, ce projet ne participe pas à d'éventuels effets qualitatifs cumulés.                                                                 | Les deux projets vont entraîner une augmentation des nuisances sonores et avoir une incidence liée à la qualité de l'air. Néanmoins des études spécifiques sur ces sujets ont été menées et des <b>adaptations en termes d'aménagements sont mises en place afin de limiter et de réduire au maximum ces nuisances</b> .                                                                                                                                        |
| <b>ZAC Clos d'Ambert</b><br><i>Avis de l'Ag. en date du 17 aout 2015</i>          | Pas de données sur l'état boisé ou non de la parcelle avant aménagement. La consultation de photos aériennes antérieures à l'aménagement montrent la présence de quelques arbres qui ne semble pas pouvoir être rattachée à un boisement constitué.                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Le projet s'implante dans un réseau urbain relativement dense, plutôt pavillonnaire où les espaces non revêtus correspondent à des jardins privés discontinus. La ZAC accueille un parc urbain central constitué majoritairement d'espaces ouverts qui participe à la trame verte de la commune.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Le projet vise à améliorer la connexion du quartier aux liaisons douce communales. La proximité avec la gare en 20 minutes à pied vise à limiter les augmentations de trafics liés au développement de ce quartier                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Environ 1200 logements dont 30 % de logements sociaux sont en cours de réalisation. La mise en place de commerces de proximité et d'un groupement scolaire et d'une crèche. Aménagement d'un parc urbain comprenant des prairies et pelouses.<br><br><b>Les deux ZAC participent donc toutes deux à l'effort de production de logements, nécessaires en Ile-de-France, sur la commune de Noisy-le-Grand.</b> | Ce projet ne participe pas à d'éventuels effets cumulés sur la gestion des eaux pluviales. En effet, il prévoit la réalisation de noues d'un bassin de rétention de 2000m <sup>3</sup> au sein de la ZAC afin de réduire les potentiels impacts.                                                                                                                                 | L'étude d'impact du projet estime que l'impact du projet sur l'environnement sonore est faible et que les rejets polluants, principalement induits par le trafic routier, seront minimisés par la logique de développement durable (maillage liaisons douces et transports en commun). Ajoutés à la distance entre les deux projets, ces éléments permettent de conclure qu'aucun effet cumulé n'est à prévoir.                                                 |
| <b>ZAC de la Haute Maison</b>                                                     | <b>Lot V1</b><br><b>Centre Aquatique</b><br><i>Avis de la MRAe en date du 12 avril 2018</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Dans une moindre mesure, un impact cumulé identifié avec ce projet est la destruction de milieux naturels de type boisés. Par ailleurs, des mesures ont été également engagées afin de compenser cette perte notamment par la <b>replantation d'une surface équivalente au défrichement</b> (environ 1,5 hectares), par la <b>conservation d'arbres sains</b> , ainsi que par le maintien d'une continuité de lisière et la replantation d'arbres au sein du site.                                                                                                                                                                                                                                                      | Les perturbations de trafic associées à la modification à long terme des voiries, ont directement été intégrées aux simulations réalisées dans le cadre de l'étude de CDVIA en détaillant les dernières hypothèses de programmation retenues pour les principaux projets à venir sur le secteur d'étude dont la ZAC de la Haute Maison.<br><br>Par ailleurs, la situation du Lot V1, à proximité directe de la gare, a des incidences positives sur la pratique des modes de déplacement doux avec notamment la création d'un réseau de cheminements piétons et vélos accentuera cet effet.                                                                                                      | A une moindre échelle, la construction de ce centre aquatique intercommunal contribue également à l'attractivité sur ce secteur et est une vitrine en termes d'innovation pour la performance environnementale de par son élaboration et son fonctionnement durable.                                                                                                                                         | La gestion des eaux pluviales est en adéquation avec le PLU communal de la zone UDa sur laquelle le projet s'inscrit de par l'élaboration de nombreuses mesures et aménagements (maintien d'espaces perméables, entretiens de noues végétalisées, bassin de récupération <del>enterré</del> <sup>surélevé</sup> ). Ce projet ne participe donc pas à d'éventuels effets cumulés. | Etant donné la distance du projet, <b>aucun effet cumulé n'est notable sur ces aspects</b> . Néanmoins, rappelons que des mesures propres au projet ont été préconisées. Les nuisances sonores seront notamment atténuées par le maintien d'une bande végétalisée et arborée faisant un effet tampon avec la route, par la facilitation des modes doux et alternatifs ainsi que par l'intégration de système d'isolation à la construction.                     |
|                                                                                   | <b>Lot B1</b><br><b>Aménagement</b><br><i>Avis délibéré de la MRAe en date du 9 janvier 2020</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Tout comme le Lot V1, ce projet entraîne la perte d'une friche boisée localisée en partie Nord et correspondant à une végétation non entretenue. Par ailleurs, le projet prévoit 2 200 m <sup>2</sup> d'espaces paysagers ainsi que la plantation de 6 arbres à hautes tiges, avec l'objectif de travailler sur une reconnexion entres habitants et nature.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Positionné entre la Cité Descartes et le quartier du Bois de Grace, le lot B1 renforce l'accessibilité de la Cité Descartes par la réalisation d'une coupure urbaine faisant du site un véritable lieu de vie attractif, tant pour les habitants, les étudiants et chercheurs que pour les entreprises. Ce lot participe donc au développement et à l'attractivité du secteur de la Gare.                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Le site du projet correspond à un lot de la ZAC de la Haute-Maison et participe à sa densification approuvée en 2011. Ce projet favorise donc l'essor de la Cité Descartes, pôle stratégique majeur du Contrat de Développement Territorial de Noisy-Champs et moteur économique.                                                                                                                            | Ce projet ne participe pas à d'éventuels effets cumulés sur la gestion des eaux pluviales. En effet, l'étude d'impact fait mention d'impact positif modéré, notamment par la mise en place de toitures <del>stockables</del> <sup>stockables</sup> (gravillonnées ou et végétalisées et de deux bassins de rétention en sous-sol des franges.                                    | Au vu de la distance entre les deux projets, aucun effet cumulé n'est attendu concernant les nuisances sonores et la qualité de l'air. Par ailleurs, dans le cadre du projet du lot B1, des aménagements ont été préconisés afin de réduire les nuisances sonores (position et morphologie des bâtiments, façades acoustiques, traitement des loggias...). De plus, le risque sanitaire représenté par le trafic ferroviaire a été jugé comme non significatif. |

La cartographie ci-dessous identifie la trame verte urbaine dans les opérations d'aménagement situées aux abords de la gare du GPE.

