

I. Contexte et objectifs

I.1 Contexte

I.1.1 Texte fondateur

La Directive européenne 2001/42/CE¹ prévoit l'évaluation environnementale de certains plans et programmes. L'objectif de ce texte est d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement, de contribuer à la prise en compte des enjeux environnementaux dans l'élaboration et l'adoption de ce projet et de promouvoir un développement durable.

Une évaluation environnementale est donc un outil servant à la prise en compte de l'environnement dans l'élaboration et l'adoption de certains projets, concernant notamment les secteurs des transports et de l'aménagement du territoire urbain et rural.

I.1.2 Les fondements de l'évaluation

Réfléchir, très en amont, à l'impact qu'une telle infrastructure aura sur le territoire, nécessite de s'intéresser à des domaines variés : mobilité, environnement, développement économique, ...

Afin de répondre aux exigences de la Directive, et de recueillir l'ensemble des éléments nécessaires à la construction du scénario de référence, préalable à toute évaluation, différentes thématiques doivent être abordées :

- Air, énergie et facteurs climatiques;
- Acoustique ;
- Sol et eaux souterraines ;
- Eaux de surface ;
- Flore et Faune;
- Agriculture ;
- Paysage, Patrimoines architectural et archéologique ;
- Aspects socio-économiques ;
- Mobilité ;
- Aménagement du territoire ;
- Interactions avec les activités humaines.

¹ Directive transposée en droit français par l'ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 et le décret 2005-608 du 27 mai 2005 et consultable sur

http://europa.eu/legislation_summaries/environment/general_provisions/l28036_fr.htm

1.2 Méthodologie

1.2.1 Une équipe interdisciplinaire

La réalisation d'un état initial de l'environnement complet préalable et de l'évaluation des impacts potentiels du projet a nécessité la constitution d'une équipe interdisciplinaire reposant sur des expertises à la fois technique et une vision prospective en aménagement du territoire.

L'Atelier SERAJI, STRATEC, BIOTOPE et BURGEAP constituent ce groupement.

1.2.2 Présentation des aires d'étude

Les différentes thématiques ont été abordées à trois niveaux différents :

- A l'échelle régionale de l'Île-de-France ;
- A l'échelle d'un périmètre d'étude, correspondant aux communes concernées par le fuseau d'étude ;
- A l'échelle du fuseau d'étude, transmis par le maître d'ouvrage, large de 3 km voire plus, qui prend en compte différentes variantes sur certaines portions.

Au sein du fuseau, des tronçons ont été définis afin de structurer l'état initial :

- Pour les thématiques « Eaux-sols-sous-sols » et « Aménagement du territoire », le découpage s'est opéré de grand pôle de développement à grand pôle de développement.
- Pour la thématique « Faune-Flore-Milieus naturels », le découpage s'est à la fois appuyé sur ces pôles, sur les unités écologiquement cohérentes et sur les principaux éléments fragmentant.

1.2.3 Modélisations utilisées

Afin de mieux cerner les impacts environnementaux du projet, un travail de modélisation du trafic routier actuel et futur a été entrepris. Pour rappel, c'est le trafic routier qui est responsable d'une part importante d'émission de gaz à effet de serre, qui génère des gaz polluants et des nuisances sonores.

L'approche méthodologique décrite ci-dessous est basée sur l'estimation de l'évolution attendue du trafic routier, en volume et en conditions de circulation, d'une part dans le cas d'une évolution tendancielle et, d'autre part, suite à la mise en œuvre du projet. C'est donc une modélisation des trafics qui fournira les indicateurs d'impact pertinents pour les domaines environnementaux en particulier l'air, le bruit et la santé.

L'horizon d'évaluation des indicateurs a été déterminé comme suit : 2013, année de démarrage des travaux (pour mémoire, le chantier sera conduit de manière

continue et une dizaine de tunneliers devraient opérer en même temps), réalisation du réseau complet achevée en 2023 ; 2035 correspond donc à environ 10 ans après la mise en service.

I.3 Limites de l'exercice

Evaluer les impacts potentiels d'un tel projet n'est pas chose facile. De par sa position très en amont dans la conception du projet, les éléments fournis pour l'établissement de l'évaluation environnementale stratégique sont encore à préciser quant aux caractéristiques du futur métro automatique et notamment par rapport au scénario choisi (en souterrain, en viaduc, voire en insertion au sol). L'avantage est de donner toute sa valeur à l'évaluation environnementale puisque le projet peut encore évoluer et s'enrichir des recommandations de cet exercice. L'inconvénient est que certains impacts sont surévalués par défaut (prise en compte du scénario le plus impactant...).

Si la Directive à la base de l'évaluation environnementale prévoit la comparaison des projets étudiés avec des solutions alternatives, l'exercice réalisé dans cette étude intègre les spécificités du projet de métro automatique qui a été de fait promulgué à travers la loi du 3 juin 2010. La loi relative au Grand Paris ne prévoit en effet pas d'alternatives ou de solution de substitution autre que la non-réalisation du projet lui-même. La présente évaluation vise donc à analyser les effets du projet de métro automatique sur l'environnement en opposition à sa non réalisation, à préciser les variantes possibles au sein de l'aire d'étude et à proposer des scénarios dans sa réalisation. Elle a donc été conduite comme un véritable outil d'aide à la définition du projet du maître d'ouvrage.

Afin de déterminer les enjeux pour les différentes thématiques abordées, un recensement des données existantes a été effectué auprès des services de l'Etat. C'est à partir de la collecte de ces informations que l'analyse des sensibilités du fuseau pour les différents thèmes abordés a été réalisée. A ce stade de l'étude et de la définition du projet aucun inventaire de terrain n'a été réalisé.