

I. Méthodologie de l'évaluation environnementale stratégique

L'état initial repose sur des données principalement bibliographiques, issues des principaux services détenteurs au niveau régional et de la consultation de personnes référentes, complétées par l'expérience et l'analyse des membres du groupement dans les domaines considérés.

L'évaluation des impacts potentiels et les propositions de mesures d'accompagnement résultent de l'analyse du projet à travers les éléments fournis par le maître d'ouvrage et l'établissement de ces impacts potentiels, que ce soit en phase travaux ou en phase d'exploitation et cela pour trois scénarios : souterrain, aérien, terrestre.

I.1 Aires d'études

Les différentes thématiques ont été abordées à trois niveaux différents :

- À l'échelle régionale de l'Île-de-France ;
- à l'échelle d'un périmètre d'étude, correspondant aux communes concernées par le fuseau d'étude ;
- à 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.

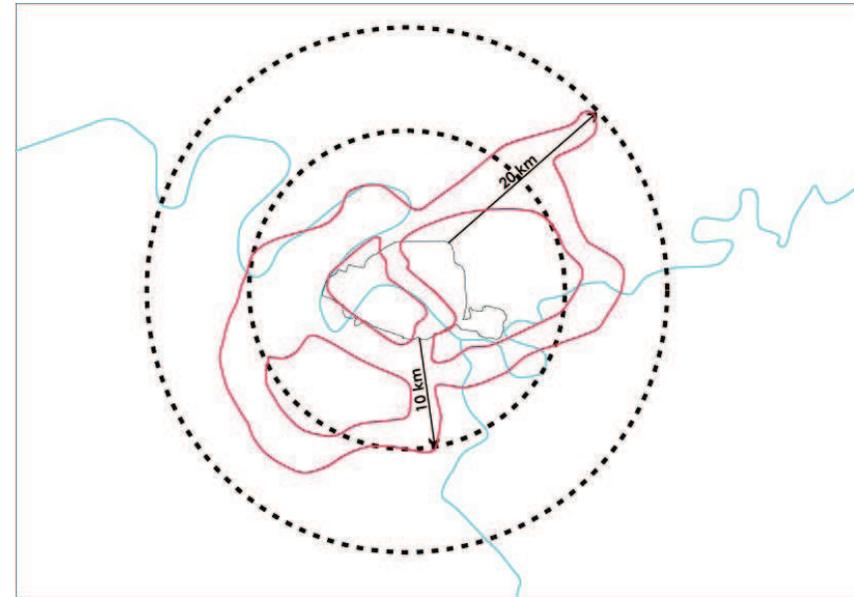


Figure I.1.1.1 Le fuseau au cœur du Grand Paris

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.

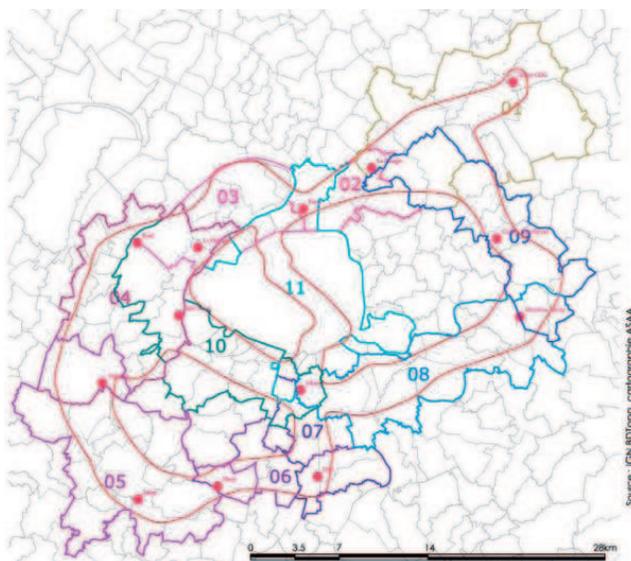


Figure I.1.1.2 : Des tronçons de pôle à pôle

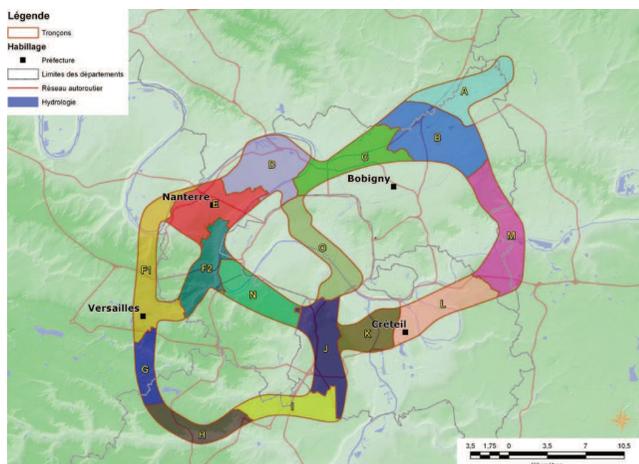


Figure I.1.1.3 : Présentation des tronçons utilisés pour l'évaluation environnementale du projet sur les milieux naturels

I.2 Limites de l'exercice

I.2.1 Stade de définition du projet

Le projet est à un stade de définition très précoce. Certains choix à venir, comme le type de scénario aérien ou souterrain de chaque tronçon et le positionnement des gares et des ouvrages annexes, pourront avoir des incidences importantes selon les thématiques considérées.

Ainsi, à ce stade, aucun inventaire de la faune et de la flore n'a été réalisé. Pour ces mêmes raisons, BURGEAP n'a pas fait de modélisation, les incertitudes étant trop grandes et le niveau de précision des résultats aurait été trop faible.

Cette évaluation environnementale a donc été réalisée dans le plein esprit de la directive 2001/42/CE. Elle constitue un outil important d'intégration des considérations en matière d'environnement dans l'élaboration et l'adoption de ce projet, parce qu'elle assure que ses incidences sont prises en compte en amont du processus et constituent pour le maître d'ouvrage un élément déterminant des choix proposés.

I.2.2 Limites liées aux données

Dans certains domaines, le niveau de la connaissance scientifique est une limite importante. Par exemple, l'hétérogénéité des strates géologiques entraîne des variations de faciès qui peuvent être considérables sur de faibles distances et engendre des modifications importantes des caractéristiques géotechniques et hydrogéologiques de certains horizons géologiques. La connaissance géologique actuelle n'atteint que très localement ce niveau. A l'échelle de la présente évaluation, la prise en compte de ces variations de faciès n'est donc pas possible.

Pour le volet « Faune-Flore », lors du lancement de l'évaluation environnementale, plusieurs études et documents étaient en cours de réalisation et leur transmission n'a pas été possible ou a été effectué à un état avancé de l'étude. Il s'agit notamment de :

- l'étude portant sur les Zones humides en Île-de-France réalisée par la DIREN, non disponible au moment du rendu de cette étude,
- l'actualisation des ZNIEFF 1 et 2, en cours de réalisation ou de validation. Des versions actualisées (non encore validées par le MNHN pour certaines) nous ont été transmises fin avril pour les ZNIEFF de la petite couronne et fin mai pour les ZNIEFF de la Grande couronne comprises dans notre aire d'étude mais il n'a pas été possible de mettre à jour toutes les cartes avant le rendu final de l'état initial (fin mai).

Pour la modélisation, l'acquisition de données relatives au parc automobile d'Ile-de-France en 2035 n'a pas été possible. Ce sont des estimations du parc automobile français¹ de 2025 qui ont été utilisées et projetées à l'horizon 2035 pour les besoins de l'évaluation environnementale stratégique.

Les données relatives à l'archéologie qui ont été transmises par le Service Régional de l'Archéologie d'Ile-de-France permettent l'identification des zones de sensibilité archéologique connues mais, comme elles ne constituent qu'un simple état des connaissances (en date du 12/05/2010), elles ne peuvent être considérées comme une analyse satisfaisante de l'état initial.

I.2.3 Limites liées à la méthode de travail

Étude des continuités écologiques

Une partie du travail d'analyse de la situation initiale a consisté en une identification des continuités écologiques du territoire d'étude, à l'aide d'une méthodologie de travail basée sur l'utilisation du MOS² et de l'ECOMOS. Une méthode de travail simplifiée a été mise en place et présente, bien entendu des limites. Les corridors repérés n'ont par exemple, pas fait l'objet de vérification de terrain.

Usage du sol

Les estimations de population et d'emploi à l'horizon 2035, données d'entrée des modèles utilisés et de l'étude de la capacité théorique du territoire, ont été fournies par le maître d'ouvrage et n'ont pas été discutées.

Deux autres hypothèses structurantes ont été retenues pour ces modèles : des **situations inchangées** (population identique dans les situations avec et sans projet) et des **occupations du sol identiques (données qui sous-tendent les calculs de demande de déplacements et de trafic) entre les deux scénarios à l'horizon 2035**.

Ces hypothèses fortes ne permettent pas la prise en compte des différences entre les effets structurants du système de transport « avec projet » par rapport à ceux, potentiellement moindres, d'un système de transport « sans projet ». Ces hypothèses peuvent avoir des conséquences significatives sur les résultats de modélisation (report modal, qualité de l'air...).

Le projet de métro automatique vise à maîtriser l'étalement urbain en prônant une densification du territoire. Dans une situation sans projet, l'urbanisation sera gouvernée par l'accessibilité routière et la demande en habitations pavillonnaires. La mise en

évidence de la limitation de l'étalement urbain et du gain d'espace créés par la mise en place du projet a été difficile, d'une part par le manque d'information sur les hypothèses d'occupation du sol qui résulteront des contrats de développement territorial prévu par la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et, d'autre part par les formes que risquerait de prendre l'urbanisation de la périphérie dans une situation « sans projet ». Les gains de surface rendus possibles par le projet ont donc été estimés grâce à l'utilisation d'études étrangères traitant des impacts environnementaux de différentes formes de périurbanisation, les références françaises étant peu nombreuses. Une première évaluation des impacts économiques et environnementaux directement liés à la consommation d'espace par l'urbanisation a donc été réalisée mais ce travail demande à être poursuivi.

Air, énergie climat

L'évaluation environnementale stratégique s'est attachée au calcul des émissions de trois polluants issus du trafic routier. Compte tenu des délais imposés, **les calculs de concentration de ces polluants n'ont pas pu être effectués** par AIRPARIF comme il avait été envisagé en début d'étude. Ainsi, il n'a pas été possible de comparer les gains dus au projet en termes de qualité d'air par rapport aux objectifs réglementaires définis par le Plan Régional de Qualité de l'Air (PRQA) et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)³.

Volet bruit

Comme il a pu être démontré lors de l'évaluation environnementale stratégique, les nuisances sonores induites par le projet seront perceptibles à l'échelle locale, notamment aux abords des gares. Il aurait donc été utile d'avoir une projection de l'occupation du sol en 2035 selon un zonage plus fin, afin de prendre en compte de manière plus détaillée l'exposition de la population aux émissions routières de bruit. De même, **une étude de cas à l'échelle locale serait intéressante à terme**.

¹ Données issues de l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)

² Mode d'Occupation des Sols (IAURIF)

³ Le PRQA et le PPA sont des plans spécifiques pour l'air prévus à l'échelle de l'Ile-de-France qui fixent les grandes orientations permettant de réduire la pollution atmosphérique et d'en atténuer les effets.