



## EXAMEN AU CAS PAR CAS DU PROJET DE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS

Mai 2019

### Historique du document

Date	Etabli par	Vérifié par	Approuvé par	Objet
12/06/2018	CBH	NPR	DZH	V0
26/11/2018	CBH	NPR	DZH	V1 Actualisation pour donner suite aux ateliers de concertation
12/02/2019	CBH	NPR	DZH	V2 Intégration des remarques de Paris Terres d'Envol

## Table des matières

<b>1</b>	<b>- RESUME NON TECHNIQUE</b>	<b>7</b>	5.2.8	Levier d'action possible dans le cadre du PLD	59
<b>2</b>	<b>- CONTEXTE DU PROJET ET DU DOSSIER</b>	<b>11</b>	5.3	CONTEXTE URBAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE	60
2.1	PRESENTATION DE L'EPT PARIS TERRES D'ENVOL	12	5.3.1	Occupation du sol	60
2.1.1	Une intercommunalité récente	12	5.3.2	Environnement socio-économique : population, activités et emplois	61
2.1.2	Un territoire stratégiquement positionné	12	5.3.3	Enjeux en lien avec les déplacements	64
2.2	CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS	13	5.3.4	Levier d'action possible dans le cadre du PLD	64
2.2.1	Rappel de la réglementation	13	5.4	NUISANCES URBAINES	65
2.2.2	Contenu de la demande au cas par cas	13	5.4.1	Qualité de l'air	65
2.3	PRESENTATION ET DEFINITION DES AIRES D'ETUDE	14	5.4.2	Ambiance acoustique	69
<b>3</b>	<b>-CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA PLANIFICATION</b>	<b>15</b>	5.4.3	Emissions lumineuses	74
3.1	LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS	16	5.4.4	Enjeux en lien avec les déplacements	74
3.1.1	Définition et objectifs du PLD	16	5.4.5	Levier d'action possible dans le cadre du PLD	74
3.1.2	Le diagnostic	16	5.5	EMISSIONS DE GES ET CONSOMMATIONS ENERGETIQUES	75
3.1.3	Le projet de PLD	16	5.5.1	Gaz à effet de serre	75
3.1.4	Le PLD, une déclinaison locale du PDUIF	16	5.5.2	Consommations d'Energie	79
3.1.5	Articulation avec d'autres plans en vigueur sur le territoire	19	5.5.3	Potentiel énergétique	82
3.2	ELABORATION DU PLD DE L'EPT PARIS TERRES D'ENVOL	21	5.5.4	Enjeux en lien avec les déplacements	83
3.2.1	Le recueil de données préalable	21	5.5.5	Levier d'action possible dans le cadre du PLD	83
3.2.2	Les entretiens	21	5.6	RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES, SITES ET SOLS POLLUES	84
3.2.3	La concertation	21	5.6.1	Risques naturels	84
<b>4</b>	<b>- TERRITOIRE ET MOBILITE</b>	<b>23</b>	5.6.2	Risques majeurs liés aux activités anthropiques	88
4.1	CONTEXTE DE LA MOBILITE DANS L'EPT PARIS TERRES D'ENVOL	24	5.6.3	Les sites et sols pollués	91
4.1.1	Le cadre territorial de l'EPT Paris Terres d'Envol	24	5.6.4	Enjeux en lien avec les déplacements	92
4.1.2	La demande de déplacement	25	5.6.5	Leviers d'action possibles dans le cadre du PLD	92
4.1.3	Le réseau viaire et le trafic automobile	26	5.7	MILIEU NATUREL	93
4.1.4	L'organisation du stationnement	27	5.7.1	Zonages réglementaires	93
4.1.5	Les transports collectifs	28	5.7.2	Zones d'inventaire	96
4.1.6	Les modes actifs et l'écomobilité	30	5.7.3	Contexte faunistique, floristique et habitats	99
4.1.7	Le transport de marchandise et la logistique urbaine	31	5.7.4	Trame verte et bleue	101
4.2	CONCLUSION DU DIAGNOSTIC ET DES ENJEUX	32	5.7.5	Enjeux en lien avec les déplacements	105
4.3	ORIENTATIONS DU PLD	33	5.7.6	Levier d'action possible dans le cadre du PLD	105
4.3.1	Orientation 1 : Mieux intégrer Paris Terres d'Envol dans les échanges franciliens	36	5.8	PAYSAGE ET PATRIMOINE	106
4.3.2	Orientation 2 : Garantir l'accessibilité routière et en transports collectifs aux centres-villes, aux quartiers, aux emplois, et aux projets urbains	37	5.8.1	Paysage	106
4.3.3	Orientation 3 : Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile et de l'espace public	39	5.8.2	Patrimoine	108
4.3.4	Orientation 4 : Promouvoir les modes et services de mobilité adaptés aux courtes distances et favorables à l'amélioration de la santé et du cadre de vie pour tous	40	5.8.3	Enjeux en lien avec les déplacements	111
4.3.5	Orientation 5 : Prendre en compte les nouveaux usages de mobilité des personnes	42	5.8.4	Levier d'action possible dans le cadre du PLD	111
4.3.6	Orientation 6 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises	43	5.9	SYNTHESE DES ENJEUX DE L'ETAT INITIAL EN LIEN AVEC LE PROJET DE PLD	112
4.3.7	Représentation spatiale des orientations proposées	44	<b>6</b>	<b>- DESCRIPTION DES PRINCIPALES INCIDENCES DU PROJET DE PLD ET MESURES ASSOCIEES</b>	<b>115</b>
<b>5</b>	<b>- ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>47</b>	6.1	ANALYSE SYNTHETIQUE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES PAR ACTION DU PLD	117
5.1	ORGANISATION DE LA PRESENTATION DE L'ETAT INITIAL	48	6.2	EVALUATION SYNTHETIQUE DES INCIDENCES PAR THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE	122
5.2	MILIEU PHYSIQUE	49	<b>7</b>	<b>- METHODES, AUTEURS ET LIMITES DE L'ETUDE</b>	<b>127</b>
5.2.1	Contexte climatique	49	7.1	METHODES ET LIMITES DE L'ETUDE	128
5.2.2	Relief et topographie	50	7.1.1	Etat initial	128
5.2.3	Géologie	51	7.1.2	Evaluation des incidences	129
5.2.4	Hydrogéologie – eaux souterraines	53	7.2	AUTEURS DE L'ETUDE	129
5.2.5	Hydrographie – eaux superficielles	55			
5.2.6	Gestion des eaux souterraines et superficielles	58			
5.2.7	Enjeux en lien avec les déplacements	59			

## Table des figures

Figure 1 : Localisation de l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol (Ingérop, 2018) .....	12
Figure 2 : Aire d'étude immédiate (source : Ingérop) .....	14
Figure 3 : Schéma de compatibilité des documents de planification (Ile-de-France mobilités, 2017) .....	17
Figure 4 : Actions du volet socle du PDUIF et actions prioritaires de la feuille de route 2017-2020 (Ile-de-France Mobilités, 2017) .....	18
Figure 5 : Espaces urbanisés et nouveaux espaces d'urbanisation - extrait du SDRIF (Ile-de-France, 2013) .....	19
Figure 6 Plaquette présentant la démarche de PLD (Ingérop, Laurie Castel, 2018) .....	21
Figure 7 : Périmètres des différents ateliers participatifs (Ingérop, 2017) .....	21
Figure 8 : Photographies lors des ateliers thématiques (Ingérop, 2018) .....	22
Figure 9 : Synthèse de l'offre de transports collectifs (Ingérop, 2018) .....	28
Figure 10 Synthèse des enjeux (Ingérop, 2018) .....	32
Figure 11 Orientation 1 (Ingérop, 2019) .....	44
Figure 12 Orientation 2 (Ingérop, 2019) .....	44
Figure 13 Orientation 3 (Ingérop, 2019) .....	45
Figure 14 Orientation 4 (Ingérop, 2019) .....	45
Figure 15 Orientation 5 (Ingérop, 2019) .....	46
Figure 16 Orientation 6 (Ingérop, 2019) .....	46
Figure 17 : Températures enregistrées sur la station du Bourget entre 1981-2010 (Ingerop à partir de données Météo France) .....	49
Figure 18 : Hauteur des précipitations enregistrées sur la station du Bourget ent1981-2010 (Météo France) .....	49
Figure 19 : Rose des vents décennale (1991 – 2010) de la station Le Bourget (MétéoFrance) .....	49
Figure 20 : Topographie de la zone d'étude (source : <a href="http://fr-fr.topographic-map.com">http://fr-fr.topographic-map.com</a> ) .....	50
Figure 21 : Schéma de l'analyse morphologique du département de Seine-Saint-Denis (source : PLU du Blanc Mesnil) .....	51
Figure 22 : Carte de la géologie au sein de l'aire d'étude (source : BRGM) .....	52
Figure 23 : Masses d'eau souterraines de niveau 1 .....	53
Figure 24 : Usages des masses d'eau souterraines (source : BSS) .....	54
Figure 25 : Grands bassins hydrographiques français (source : CNRS) .....	55
Figure 26 : Sous-bassins versants du bassin Seine-Normandie (source : DRIEE) .....	55
Figure 27 : Réseau hydrographique du secteur d'étude (source : DRIEE) .....	57
Figure 28 : Carte d'occupation des sols (source : Ingérop) .....	60
Figure 29 : Population et densité en 2014 (Ingérop, 2018) .....	61
Figure 30 : Emplois en 2014 (Ingérop, 2018) .....	62
Figure 31 : Actifs en 2014 (Source : IAU-Île-de-France 2018, sur la base du RP et des données Altares/SIREN) .....	63
Figure 32 : Carte des équipements (source : INSEE) .....	64

Figure 33 : Concentration moyenne annuelle en PM10 sur la petite couronne francilienne et en Seine-Saint-Denis en 2016 (source : AirParif) .....	65
Figure 34 : Concentration moyenne annuelle en PM2.5 sur la petite couronne francilienne et en Seine-Saint-Denis en 2016 (source : AirParif) .....	66
Figure 35 : Evolution de la moyenne annuelle en PM2.5 de 2009 à 2016 en Seine-Saint-Denis 2016 (source : AirParif) .....	66
Figure 36 : Concentration moyenne annuelle en NO2 sur la petite couronne francilienne et en Seine-Saint-Denis en 2016 2016 (source : AirParif) .....	66
Figure 37 : Evolution de la moyenne annuelle en NO2 de 2009 à 2016 en Seine-Saint-Denis2016 (source : AirParif) .....	66
Figure 38 : Concentration moyenne annuelle en Benzène sur la petite couronne francilienne et en Seine-Saint-Denis en 2016 2016 (source : AirParif) .....	67
Figure 39 : Indice Citeair de la Seine-Saint-Denis pour l'année 2017 2016 (source : AirParif) .....	67
Figure 40 : Carte des zones sensibles à la qualité de l'air en Ile-de-France et Métropole du Grand Paris .	68
Figure 41 : Cartes stratégiques du bruit (type A et C) en Seine-Saint-Denis pour le réseau routier .....	69
Figure 41 : Plan d'exposition au bruit (source : Géoportail, 2018) .....	70
Figure 44 : Plans de Gêne sonore (source : Géoportail) .....	72
Figure 45 : Carte de bruit du transport routier (source : Bruit Parif) .....	73
Figure 46 : Carte de bruit du transport ferroviaire (source : Bruit Parif) .....	73
Figure 47 : Carte des pollutions lumineuses en région parisienne (AVEX 2011) .....	74
Figure 48 : Schéma explicatif de l'effet de serre (source : Climate change science compendium, UNEP, 2009) .....	75
Figure 49: Cartographie des émissions de Gaz à Effet de Serre en Ile-de-France pour l'année 2012 (résolution 1km <sup>2</sup> ) (source : AirParif, 2016) .....	76
Figure 50 : Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Ile-de-France par secteur entre 2000 et 2012 (AirParif, 2016) .....	76
Figure 51 : Contribution des secteurs d'activités aux émissions directes de GES en 2012 en Seine Saint-Denis (source : AirParif, 2016) .....	77
Figure 52: Répartition des émissions de GES par posteau sein de l'EPT Paris Terres d'Envol (source : l'EPT Paris Terres d'Envol) .....	77
Figure 53 : Répartition des émissions de GES du territoire de PTE (transport aérien compris) .....	78
Figure 54 : Répartition des émissions de GES du territoire de PTE (hors transport aérien) .....	78
Figure 55 : Emissions de GES par mode de transport (tCO2e, %) .....	79
Figure 56 : Emissions de GES en fonction du type de carburant .....	79
Figure 52 : Part des différents secteurs dans la consommation d'énergie finale de la France et de la région Ile-de-France (source Ile-de-France : ADEME, ARENE, Tableau de bord de l'énergie en Ile-de-France, édition 2014, données 2009) .....	79
Figure 53 : Part des différents produits énergétiques consommés en Ile-de-France en 2009 (source : ADEME, Tableau de bord de l'énergie en Ile-de-France, édition 2014) .....	80
Figure 54 : Consommations d'énergie par secteur, GWh, % sur le territoire de Paris Terres d'Envol (Source : Wattstrat) .....	80
Figure 55 : Répartition des consommations d'énergie en GWhEF par secteur sur le territoire de PTE (Source : Wattstrat) .....	81



Figure 56 : Répartition des consommations d'énergie par commune en GWh (Source : Alterea) .....	81
Figure 57 : Répartition de la consommation dans le secteur du transport de personnes par type d'énergie (Gwh, %) (source : Wattstrat) .....	81
Figure 58 : Hiérarchisation des enjeux paysagers – (source : Schéma Régional Eolien d'Ile - de - France)82	
Figure 59 : potentiel géothermique (source : BRGM) .....	83
Figure 60: Zonage sismique en France (source : <a href="http://www.planseisme.fr">http://www.planseisme.fr</a> ) .....	84
Figure 61 : Schéma d'illustration du phénomène de retrait-gonflement des argiles (source : MEEDDAT) ..	85
Figure 62 : Carte du risque de retrait gonflement d'argiles (source : BRGM) .....	85
Figure 63 : Carte du risque de dissolution de gypse (source : DDRM Seine-Saint-Denis) .....	86
Figure 64 : Risque de remontée de nappe (source : BRGM) .....	87
Figure 65 : carte des établissements classés SEVESO (source : Ministère de l'Environnement et du Développement Durable) .....	88
Figure 66 : Risque de transport de matières dangereuse par routes (source : DDRM Seine-Saint-Denis 2008) .....	89
Figure 67 : Risque de transport de matières dangereuse par voies ferrées (source : DDRM Seine-Saint-Denis 2008) .....	89
Figure 68 : Risque de transport de matière dangereuses par voie d'eau (source : DDRM Seine-Saint-Denis 2008) .....	90
Figure 69 : Risque de transport de matière dangereuses par canalisations (source : DDRM Seine-Saint-Denis 2008) .....	90
Figure 70 : Sites BASOL (source : BRGM) .....	91
Figure 71 : Sites BASIAS (source : BRGM) .....	92
Figure 72 : Les entités du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis (source : CG93I) .....	93
Figure 73 : Parc Georges Valbon (ou Parc départemental de la Courneuve) .....	94
Figure 74 : Sites Natura 2000 (source : DRIEE) .....	94
Figure 75 : Enveloppes d'alerte zones humides de la DRIEE .....	95
Figure 76 : ZNIEFF sur le secteur d'étude (source : Géoportail) .....	97
Figure 77 : Cartographie des espaces naturels sensibles (source : Géoportail 93) .....	98
Figure 78 : Carte d'alerte flore et végétation (source : Géoportail 93) .....	100
Figure 79 : Extrait de la carte des composantes de la Trame Verte et Bleue de la région Ile-de-France (SRCE Ile de France) .....	102
Figure 80 : Extrait de la carte des objectifs de la Trame Verte et Bleue de la région Ile-de-France (SRCE Ile de France) .....	103
Figure 81 : Proposition d'une enveloppe optimale pour la TVB de Seine Saint-Denis (Source : département de Seine Saint-Denis, janvier 2013) .....	104
Figure 82 : Le chemin des parcs de Seine-Saint-Denis (source : <a href="https://parcsinfo.seinesaintdenis.f/">https://parcsinfo.seinesaintdenis.f/</a> ) .....	105
Figure 82 : Carte du relief et du mode d'occupation du sol dominants pour les Grandes Unités (source : IAU IDF) .....	106
Figure 83 : Sites et monuments historiques inscrits et classés .....	108
Figure 84 : Extrait de la Carte de sites inscrits et classés d'Ile-de-France (source : DRIEE) .....	109
Figure 85 : Zones de saisine archéologique (source : Géoportail93) .....	110

## Liste des Acronymes

AEV	Agence des Espaces Verts d'Ile-de-France	PLUi	Plan local d'urbanisme intercommunal
APB	Arrêtés de Protection de Biotope	PN	Protection Nationale
ARS	Agence Régionale de Santé	PNR	Parcs Naturels Régionaux
AVAP	Aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine	PTE	Paris Terres d'Envol
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service	PDIE	Plans de Déplacements Inter-Entreprises
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières	PDUiF	Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de- France
BSS	Banque du Sous-Sol	PEB	Plan d'Exposition au Bruit
CATF	Communes des anciennes Communautés d'agglomération de Terres de France	PGRi	Plan de Gestion des Risques Inondations
CBNBP	Conservatoire botanique national du Bassin parisien	PGS	Plan de Gêne Sonore
CCAB	Communes des anciennes Communautés d'agglomération de l'Aéroport du Bourget	PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
CCI 93	Chambre de Commerce et d'Industrie de Seine-Saint-Denis	PPRi	Plan de Prévention des Risques Inondation
CIF	Courriers d'Ile-de-France	PPRT	Plan de Prévention des Risques Technologiques
DCE	Directive Cadre sur l'eau	PPBE	Plans de Préventions du Bruit dans l'Environnement
DDRM	Dossier Départemental sur les Risques Majeurs	PR	Protection Régional
DRIEE	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie	SAGE	Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau
EGT	Enquête Globale Transport	SANEF	Société des autoroutes du nord et de l'est de la France
ENS	Espace Naturel Sensible	SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
EPT	Etablissement Public Territorial	SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux
GES	Gaz à Effet de Serre	SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France
IAU	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France	SEDIF	Syndicat des Eaux d'Ile-de-France
ICPE	Installation Classée pour la Protection de l'Environnement	SGP	Société du Grand Paris
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques	SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec den = day (jour), evening (soirée) and night (nuit)	SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit	STIF	Syndicat des Transports de la région Ile-de-France
Loi LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie	TMD	Transport Matières Dangereuses
MNHN	Muséum National d'Histoire Naturel	TRA	Transports Rapides Automobiles
NPNRU	Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain	TC	Transport en Commun
OBDU	Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine	TMD	Transport de Matières Dangereuses
PAVE	Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics	UH	Unité Hydrographique
PCAET	Plan Climat Air Energie Territorial	ZAG	Zone Administrative de Surveillance
PDIE	Plan de Déplacements Inter-entreprises	ZICO	Zones d'Importances Communautaire pour les Oiseaux
PEB	Plan d'Exposition au Bruit	ZNIEFF	Zones Naturelles d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
PLD	Plan Local de Déplacement	ZPS	Zones de Protection Spéciale
		ZPPAUP	Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager
		ZSC	Zones Spéciale de Conservation
		ZRE	Zone de Répartition des Eau

# 1 - RESUME NON TECHNIQUE

---

### Contexte du projet et du dossier

Le **Plan Local de Déplacement (PLD)** est un outil réglementaire à l'échelle intercommunale qui vise à mettre en œuvre localement dans un horizon de 5 ans le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

Le **PLD de Paris Terre d'Envol** concerne **huit communes** situées au nord-est du département de la Seine-Saint-Denis : Aulnay-Sous-Bois, Drancy, Dugny, Le-Blanc-Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte.

Ces communes sont regroupées depuis 2016, dans le cadre de la création de la Métropole du Grand Paris, au sein d'un **Etablissement Public Territorial (EPT)**.

Les principaux enjeux du PLD de Paris Terre d'Envol sont de préparer l'arrivée de la future offre de transport (gares du Grand Paris Express, bus à haut niveau de service...), de mettre en cohérence les politiques de mobilités communales, d'accompagner l'évolution de comportements de mobilité et de favoriser l'émergence d'une identité territoriale tout en limitant les impacts des déplacements sur l'environnement.

### Contexte réglementaire de la demande d'examen au cas par cas

L'examen au cas par cas est une procédure administrative obligatoire pour certains plans et programmes, dont la liste est fixée par la réglementation. À l'issue de cet examen, l'Autorité Environnementale décide si ces plans doivent ou non faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La réalisation des examens au cas par cas pour les plans, schémas et programmes est nécessaire depuis le 1er janvier 2013, date d'entrée en vigueur du décret n°2012-616 du 2 mai 2012.

**Le présent dossier s'attache à respecter le contenu réglementaire d'une demande d'examen au cas par cas tel que défini à l'article R.122-18 du code de l'environnement.**

### Définition des aires d'étude

Trois aires d'études imbriquées sont utilisées dans ce dossier, de manière à caractériser avec la précision adéquate les divers thèmes abordés :

- **L'aire d'étude immédiate**, périmètre du projet de PLD, correspondant aux 8 communes de l'EPT Paris Terres d'Envol (Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay-en-France, Villepinte). Cette aire d'étude constitue le périmètre de référence pris en compte dans le présent dossier. Elle permet une approche complète des sensibilités environnementales ou socio-économiques. Sur certaines thématiques des zooms à l'échelle des communes peuvent s'avérer nécessaires.

- **L'aire d'étude rapprochée**, correspond à l'aire d'étude immédiate ainsi que les communes limitrophes. Cette aire permet en effet d'étudier les enjeux environnementaux directement liés au projet ou à proximité.
- **L'aire d'étude élargie**, pouvant par exemple aller jusqu'à l'échelle du Grand Paris, l'échelle départementale, voire régionale ; cette aire d'étude est variable selon les thématiques. En effet, selon les thèmes, l'analyse et la représentation cartographique peuvent être étendues à une échelle plus large, pour bien appréhender le contexte de l'élaboration du PLD de Paris Terres d'Envol et mieux apprécier ces thématiques dans le territoire.

### Bilan du diagnostic et orientations

Le territoire est traversé par un **réseau dense d'infrastructures de transport** (autoroutes, RER B...). Ces infrastructures représentent des **coupures urbaines** difficilement franchissables, particulièrement pour les modes actifs. Elles participent à créer une séparation entre les zones d'activités au nord (grands pôles d'emplois) et les zones d'habitation au sud.

**La place de la voiture est prépondérante** avec des taux de motorisation élevés sur le territoire. Les problématiques de congestion sont ainsi récurrentes, notamment en lien avec l'importance du trafic de transit et les flux de poids-lourds des zones d'activités et de logistique. Les **conflits d'usage sont de plus fréquents en matière de stationnement** compte tenu d'une politique de stationnement encore peu coercitive.

**La pratique des modes actifs souffre quant à elle du manque d'infrastructures dédiés.**

À l'issue du **diagnostic territorial**, **six grandes orientations** ont été retenues de façon à répondre aux problématiques et grands enjeux identifiés, à rendre l'ensemble du **territoire plus intégré** à son environnement et **plus accessible** pour tous les types d'usagers, tout en améliorant **le cadre de vie** des habitants.

Il s'agit des orientations suivantes :

- **Mieux intégrer Paris Terres d'Envol dans les échanges franciliens**
- **Garantir l'accessibilité routière et en transports collectifs aux centres-villes, aux quartiers, aux emplois et aux projets urbains**
- **Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile et de l'espace public**
- **Promouvoir une mobilité des courtes distances favorable à l'amélioration de la santé et du cadre de vie**
- **Prendre en compte les nouveaux usages de mobilité des personnes**
- **Améliorer le transport et la livraison des marchandises**

### Etat initial de l'environnement

#### • **Milieu physique**

L'aire d'étude est soumise à un climat océanique dégradé avec une influence continentale venant de l'Est de l'Europe pouvant causer des températures très basses pour quelques jours en hiver ou à l'inverse très chaudes en été. La hauteur annuelle moyenne de **précipitation** est de 640 mm pour 113,5 jours de précipitations par an. La **zone est relativement plane** avec une altitude moyenne de 50 m au-dessus du nivellement général de la France (NGF). Les principaux points hauts de l'EPT Paris Terres d'Envol culminent entre 100 et 120 m au Nord-Est.

On rencontre sur la zone d'étude **deux masses d'eaux souterraines**. Au premier niveau se situe l'Eocène du Valois moyennement vulnérable aux pollutions agricoles diffuses et industrielles historiques. Au second niveau se situe, **L'Albien Néocomien captif**, masse d'eau protégée par son classement en **Zone de Répartition des Eaux (ZRE)**, indiquant un déséquilibre entre la ressource et les besoins en eau. Ces deux masses d'eau sont en **bon état chimique et quantitatif**. Les nappes d'eau souterraines situées sur le périmètre de l'EPT Paris Terres d'Envol sont **exploitées par le biais de forages pour des usages d'alimentation en eau potable, d'usage industriel (peu de forage subsistent à ce jour) et d'usage agricole**. L'essentiel de l'eau potable distribuée provient de l'eau de la Marne, traitée par l'usine de Neuilly-sur-Marne.

Concernant les **eaux superficielles**, le fuseau d'étude est localisé dans le **bassin hydrographique de la Seine-Normandie** dans le sous bassin versant « Rivières d'Ile-de-France ». La zone étudiée intercepte le bassin versant du Croult Aval, le Croult Amont et le bassin versant de la Beuvronne, soit les cours d'eau Le Ru du Sausset, La Morée et la Molette ainsi que le canal de l'Ourcq. **L'état chimique** de ces eaux est mauvais tandis que **l'état écologique** est moyen. Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) du bassin de la Seine décliné par le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau) de Croult - Enghien - Vieille Mer ont pour objectif d'obtenir **un bon état écologique des masses d'eau** ainsi que de limiter les risques au niveau des points de captage et les risques d'inondation.

#### • **Contexte urbain et socio-économique**

Le tissu urbain est majoritairement **résidentiel** avec des poches **d'habitat collectifs**. Des espaces **agricoles** sont présents au nord et plusieurs **espaces verts de grande taille** ponctuent le territoire. Paris Terres d'Envol apparaît comme un territoire à la jonction entre les espaces fortement bâtis de la petite couronne et les espaces à dominante agricole de la grande couronne.

La population de ce territoire s'établissait à **357 568 habitants** au

recensement de 2015, soit une **densité moyenne de 4 578 hab/km<sup>2</sup>**. Le sud-ouest de Paris Terres d'Envol, plus proche de Paris, est la partie la plus densément peuplée du territoire.

Paris Terres d'Envol compte plus de 140 000 emplois, **soit 25% des emplois de Seine-Saint-Denis**. Tremblay-en-France est le **deuxième pôle d'emploi du département**, ce qui s'explique par la présence de plateforme aéroportuaire de Paris Charles de Gaulle. Il y a plus d'emplois que d'actifs, ce qui en fait **un territoire attractif en matière d'emploi**, même si des disparités existent entre les communes.

De **nombreuses zones d'activité** de taille variable sont présentes sur le territoire : Garonor, O'Parinor, Paris Nord 2. Une grande partie de ces zones est située dans le corridor de l'A1 entre les deux aéroports.

- **Nuisances urbaines**

En Seine-Saint-Denis, **l'indice de qualité de l'air a été « très faible » ou « faible » plus de 70% du temps**.

Les objectifs de qualité pour la concentration en particule (PMD10 ou PM2.5) sont respectés sur le département excepté aux abords des axes de circulation. Les concentrations de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) et benzène sont plus élevées au sud-ouest, à proximité de Paris, ainsi qu'autour des axes de circulation, puis décroissent en s'éloignant de la capitale. Malgré une diminution des concentrations d'années en années, la **valeur limite annuelle reste dépassée** pour l'azote. Elle est respectée en 2016 pour le benzène. Le département Seine-Saint-Denis fait partie des **zones dites « sensibles »** pour la qualité de l'air ce qui implique un renforcement des orientations définies par le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE). Afin d'améliorer la qualité de l'air, le Conseil de la Métropole du Grand Paris, a adopté le projet de mise en place d'une **Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine** qui interdira les véhicules polluants disposant des pastilles Crit' Air 5. **La commune de Drancy sera concernée par la Zone à Faibles Emissions**.

Afin de diminuer les nuisances sonores, l'État français s'est engagé à réaliser **des plans de préventions du bruit dans l'environnement** (PPBE) pour les grandes infrastructures de transports. Il existe un PPBE en Seine-Saint-Denis. L'EPT est aussi concerné par les **Plans d'Exposition au Bruit (PEB)** des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris-Le Bourget visant à éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances sonores dû à la présence d'**aéroports** et de **Plans de Gêne Sonore (PGS)** qui délimitent les zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement.

**La pollution lumineuse est très puissante et omniprésente**, notamment autour de l'aéroport du Bourget.

- **Emissions de GES et consommations énergétiques**

Le bilan carbone a révélé pour le territoire Paris Terres d'Envol l'émission de **6,6 tCO<sub>2</sub>e/habitant/an** (en France la moyenne par habitant est de 11 tCO<sub>2</sub>e/habitant/an.). Les trois premiers postes d'émissions de GES du territoire sont le secteur du **déplacement de personnes** (30%), le résidentiel (20%) et les consommations de biens (20%). L'utilisation de la **voiture personnelle** est la première source d'émissions de GES du secteur des transports de personnes (48%), suivi par le **transport aérien** (40% des émissions). Le poste « **transport de marchandises** » est évalué à 7% des émissions totales de GES par an du territoire.

Les **consommations d'énergie** du territoire proviennent principalement du secteur **résidentiel** avec 37% des consommations totales, suivi par celles du **transport** des personnes (30%).

Le **potentiel énergétique** du territoire est limité par ses enjeux urbains. L'énergie solaire présente un intérêt moyen, l'exploitation de la biomasse peut être intéressante par la présence de ressources forestières mais le territoire présente surtout un **potentiel géothermique** fort à très fort.

- **Risques naturels et technologiques, sites et sols pollués**

Le secteur d'étude, se situe en **zone de sismicité très faible** (niveau 1 sur 5). En revanche, les communes de Paris Terres d'Envol sont concernées par des aléas faibles à moyens de risque de **retrait-gonflement d'argile** et certaines communes sont concernées par un risque d'effondrement dû au mouvement de terrain par **dissolution de gypse**. Le risque d'inondation par **remontée de nappes** est faible à très élevé selon le périmètre considéré. Le risque d'inondation par **ruissellement pluvial** est fort pour six des communes de l'EPT.

Les **risques anthropiques** sont attribuables aux risques industriels et au transport de matière dangereuses.

On recense sur le territoire 61 **installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)**, dont 3 établissements **SEVESO (sites présentant des risques d'accidents majeurs)** Seuil Bas. Il n'existe aucun **Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT)** approuvé au sein de l'EPT Paris Terres d'Envol.

L'ensemble des communes de l'EPT Paris Terres d'Envol sont concernées par le **risque de transport de matières dangereuses** par **canalisation** (réseau de gaz à haute pression), **transport routier** ou **voies ferrées** (excepté Dugny).

L'EPT Paris Terres d'Envol recense **12 sites BASOL** (Base de données sur **les sites et sols pollués**) sur son territoire et **507 sites BASIAS** (Base nationale des **Anciens sites industriels** et activités de service) sur son territoire.

- **Milieu naturel**

Le territoire de Paris Terres d'Envol est concerné par la zone **Natura 2000** des « **Sites de Seine Saint-Denis** » devenus **ZPS (Zone de Protection Spéciale)**.

Des **zones humides** et potentiellement humides ont été repérées sur le territoire.

On recense 7 **ZNIEFF (Zones Naturelles d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique)** sur le territoire dont 4 ZNIEFF de **type 1** (superficie limitée) et 3 ZNIEFF de **type 2** (grand ensemble) au sein de l'aire d'étude. Le territoire est aussi composé de **3 Espaces Naturels Sensibles (ENS)**, acquis par le département de Seine-Saint-Denis ou par l'Agence des Espaces Verts d'Ile-de-France (AEV).

Certaines **espèces protégées** bénéficient d'une **protection nationale** ou **régionale** préservées réglementairement. D'autres inventaires ont permis de signaler la présence d'espèces intéressantes mais qui ne font pas l'objet d'une protection réglementaire.

Le **Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)** est le volet régional de la trame verte et bleue. Il vise à limiter les coupures écologiques et à préserver les continuités écologiques. Trois **réservoirs de biodiversité** ont été identifiés à l'échelle régionale sur le territoire. Le chemin des Parcs de Seine Saint-Denis permet de relier par des itinéraires cyclistes et piétons les grands pôles de nature du département et participent donc à la conservation d'une trame verte.

L'ensemble de ces espaces à enjeux écologiques doivent être préservés et l'impact des projets environnants limité.

- **Paysage et patrimoine**

L'aire d'étude immédiate est concernée par quatre grandes unités paysagères recensées à l'échelle régionale :

- Saint-Denis : Tissu urbain dense et mixité de l'occupation du sol
- Plaine de France urbaine : Tissu en cours de densification composé de bureaux et logements
- Plaine de France : Paysage ouvert et agricole
- Vallon du Crould

L'EPT possède aussi un **patrimoine historique et culturel** qui se signale par la présence de 9 **monuments historiques** et d'un **site inscrit** : le parc forestier de Sevran et ses abords. Les communes sont aussi concernées par la présence de **sites archéologiques**, impliquant des **zones de présomption de prescription archéologique**.

### **Incidences des actions du PLD sur l'environnement**

La valorisation des transports collectifs et la mise à disposition d'un réseau fiable à travers l'amélioration des conditions de circulation des bus pour les trajets domicile-travail ainsi que la sensibilisation au covoiturage et à l'autopartage permettrait de **diminuer l'utilisation de la voiture par habitant**.

Des aménagements pour les modes actifs et la mise en place de zones intermodales participeraient aussi à la réduction du nombre de voitures et donc à la **diminution du trafic et des problèmes de congestion**. La fluidification du réseau permettrait alors de **limiter la consommation d'énergies** des véhicules étant moins nombreux mais aussi de **réduire toutes les nuisances dues à l'usage de l'automobile**. La mise en place de bornes de recharges pour véhicules électriques permettrait une **diminution de la dépendance aux énergies fossiles**.

Ainsi, la **qualité de l'air** progresserait, les **émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et autres polluants atmosphériques seraient réduites** et le **cadre de vie** des habitants se verrait nettement amélioré.

L'accès à l'emploi et aux services sans nécessité de posséder une voiture **renforcera l'attractivité du territoire**.

La diminution de l'usage de la voiture permettra également de **optimiser l'utilisation des espaces de stationnement** existants. Par ailleurs, la hiérarchisation et le partage plus équitable de la voirie vont dans le sens d'une optimisation de l'espace et donc peuvent conduire à une éventuelle **déperméabilisation** des espaces publics. Ces espaces perméables permettent une régulation des eaux de pluies lors des fortes précipitations.

A travers l'amélioration de la mixité des usages des espaces publics et la création de voies pour modes actifs, la végétalisation pourra être encouragée, ce qui permettra de **créer des espaces potentiels d'accueil pour la biodiversité**. De même, le réaménagement de voiries pourra, en milieu urbain, s'accompagner d'une végétalisation des axes.

Concernant le transport et la livraison de marchandises, le transport routier se verra limité au profit d'autres modes plus propres afin de limiter les nuisances environnementales tant en matière de qualité de l'air et de **climat** qu'en matière de **consommations énergétiques**, sans oublier les **nuisances acoustiques** engendrées par les véhicules en livraison ou **la gêne** qu'ils occasionnent pour les autres conducteurs lorsqu'ils sont garés en double file (phénomène de congestion). Les répercussions environnementales seront alors les mêmes que celles causées par la diminution de l'usage de la voiture.

**Les incidences du projet de PLD par thématiques environnementales et les mesures associées sont présentées en détail dans le dossier d'examen au cas par cas.**



## **2 - CONTEXTE DU PROJET ET DU DOSSIER**



## 2.1 PRESENTATION DE L'EPT PARIS TERRES D'ENVOI

### 2.1.1 Une intercommunalité récente

L'Etablissement Public Territorial (EPT) Paris Terres d'Envol a été créé au 1<sup>er</sup> janvier 2016. Il regroupe six communes des anciennes communautés d'agglomération de l'Aéroport du Bourget (CAAB) et de Terres de France (CATF) ainsi que deux autres communes qui n'étaient membres d'aucune intercommunalité. Ainsi, les communes d'**Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte** ont été regroupées dans le cadre de la mise en place de la Métropole du Grand Paris et de la Loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République du 7 août 2015 (loi NOTRe). Cinq d'entre elles coopéraient déjà auparavant sur les thématiques de la solidarité, des déchets et de l'environnement grâce au Syndicat d'Équipement et d'Aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye (SEAPFA).

Les compétences de l'EPT Paris Terres d'Envol sont désormais définies par la loi avec cinq compétences obligatoires (politique de la ville, déchets, eau et assainissement, action sociale d'intérêt territorial, équipements culturels et sportifs d'intérêts territorial) et des compétences partagées avec la métropole du Grand Paris : la politique locale de l'habitat et du logement, le développement et l'aménagement économique et l'aménagement de l'espace métropolitain. Paris Terres d'Envol a également la charge de réaliser le plan local d'urbanisme intercommunal et le plan climat-air-énergie. **Le transport et la mobilité font quant à eux partie des compétences héritées de la CAAB et de la CATF. Le plan local de déplacements constitue le premier projet de planification de l'intercommunalité.**

### 2.1.2 Un territoire stratégiquement positionné

**Situé au nord-est de la métropole du Grand Paris, Paris Terres d'Envol s'étend sur 74km<sup>2</sup> entre les deux aéroports du Bourget et de Charles de Gaulle.** Ce positionnement stratégique permet au territoire d'exercer une attractivité importante sur les acteurs économiques, notamment dans les domaines du fret et de la logistique. **Le territoire constitue, de plus, la jonction entre les espaces fortement bâtis de la petite couronne et les espaces à dominante agricole de la grande couronne.**

Le territoire dispose de nombreuses infrastructures routières (A1, A3, A104, ex-N2...) et de transports collectifs (RER, tramway, tram-train, lignes de bus, transport à la demande...) qui permettent de desservir les zones d'activités, d'emplois et les équipements.

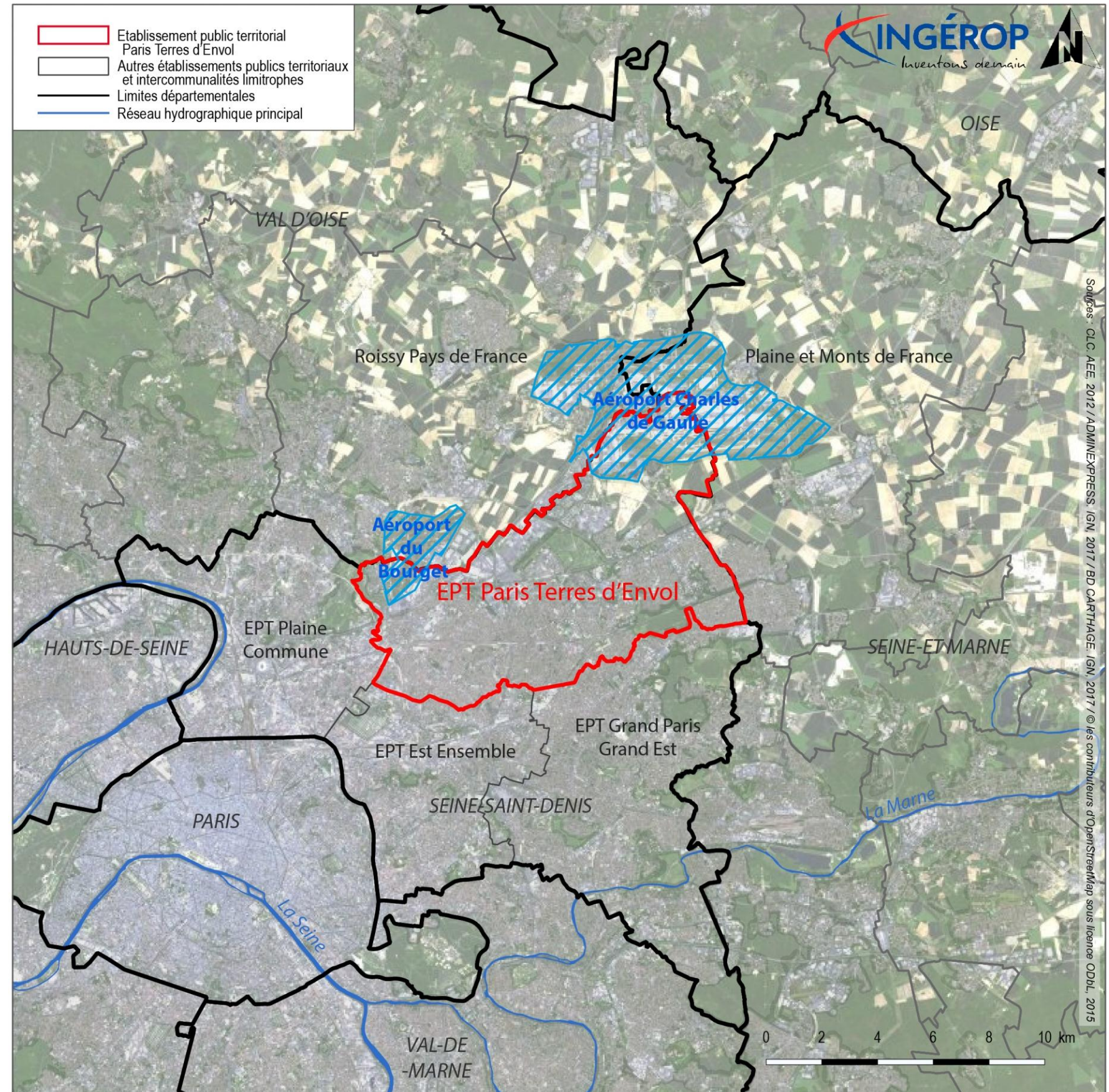


Figure 1 : Localisation de l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol (Ingérop, 2018)



## 2.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE LA DEMANDE D'EXAMEN AU CAS PAR CAS

---

### 2.2.1 Rappel de la réglementation

L'examen au cas par cas est une procédure administrative obligatoire pour certains plans et programmes, dont la liste est fixée par la réglementation. À l'issue de cet examen, l'Autorité Environnementale décide si ces plans doivent ou non faire l'objet d'une évaluation environnementale.

La réalisation des examens au cas par cas pour les plans, schémas et programmes est nécessaire depuis le 1er janvier 2013, date d'entrée en vigueur du décret n°2012-616 du 2 mai 2012.

**Le cadre de l'examen au cas par cas est défini par l'article R.122-18 du code de l'environnement.**

Sur la base d'informations relatives aux caractéristiques du plan ou programme et à la sensibilité environnementale du territoire qu'il concerne, l'Autorité Environnementale estime s'il est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement ou la santé humaine. S'il ne peut être exclu qu'il ait des effets négatifs significatifs, alors l'Autorité Environnementale indique qu'il doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.

### 2.2.2 Contenu de la demande au cas par cas

Conformément à l'article R122-18 du Code de l'Environnement la présente demande d'examen au cas par cas s'attache à présenter :

- La teneur du PLD, ses objectifs et les liens avec d'autres plans et programmes pertinents,
- Les caractéristiques environnementales de la zone susceptible d'être affectée de manière notable par le PLD,
- Les objectifs nationaux, communautaires ou internationaux de protection environnementale pertinents pour le PLD en question,
- Les incidences environnementales notables et sur la santé, susceptibles de découler de la mise en œuvre du PLD,
- Toutes mesures envisageables pour éviter, réduire et compenser les incidences négatives sur l'environnement,
- Une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée,
- Les mesures de suivi envisagées,
- Un résumé non technique de ces informations.

## 2.3 PRESENTATION ET DEFINITION DES AIRES D'ETUDE

L'élaboration du PLD de Paris Terres d'Envol et l'analyse des différents paramètres environnementaux induit des appréciations qui peuvent être abordées à des échelles de précisions géographiques différentes.

Ainsi, trois aires d'études imbriquées sont utilisées dans ce dossier, de manière à caractériser avec la précision adéquate les divers thèmes abordés :

- **L'aire d'étude immédiate**, périmètre du projet de PLD, correspondant aux 8 communes de l'EPT Paris Terres d'Envol (Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay-en-France, Villepinte). Cette aire d'étude constitue le périmètre de référence pris en compte dans le présent dossier. Elle permet une approche complète des sensibilités environnementales ou socio-économiques. Sur certaines thématiques des zooms à l'échelle des communes peuvent s'avérer nécessaires.
- **L'aire d'étude rapprochée**, correspond à l'aire d'étude immédiate ainsi que les communes limitrophes. Cette aire permet en effet d'étudier les enjeux environnementaux directement liés au projet ou à proximité.
- **L'aire d'étude élargie**, pouvant par exemple aller jusqu'à l'échelle du Grand Paris, l'échelle départementale, voire régionale ; cette aire d'étude est variable selon les thématiques. En effet, selon les thèmes, l'analyse et la représentation cartographique peuvent être étendues à une échelle plus large, pour bien appréhender le contexte de l'élaboration du PLD de Paris Terres d'Envol et mieux apprécier ces thématiques dans le territoire.

Il faut donc considérer que les thèmes abordés dans la présente demande au cas par cas pourront être développés sur des **secteurs d'étude de surfaces différentes suivant les problématiques abordées**.

Les planches graphiques illustrant les différents thèmes présentent des échelles et un découpage adapté.

L'aire d'étude immédiate est représentée sur la figure ci-contre.

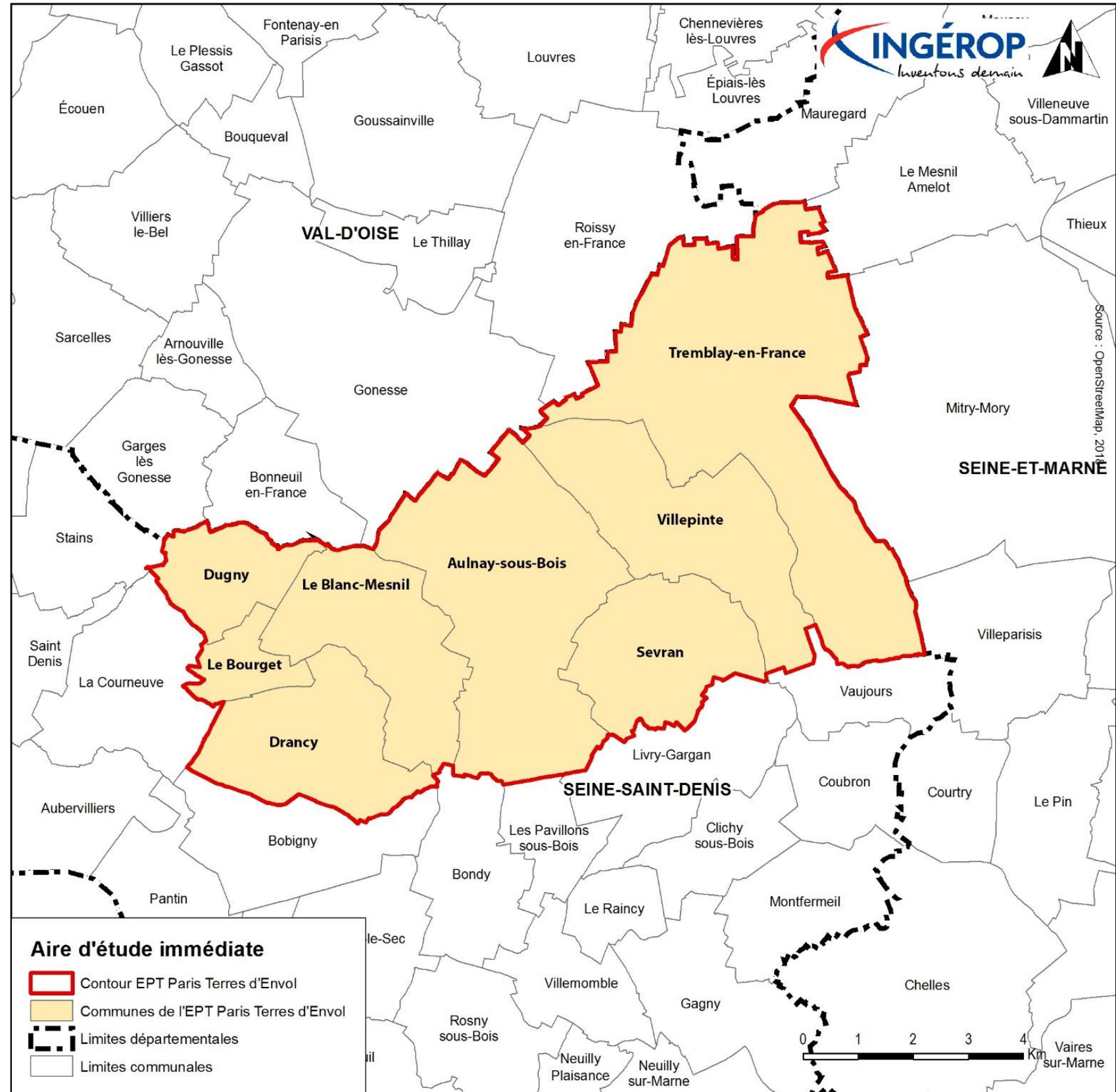


Figure 2 : Aire d'étude immédiate (source : Ingérop)

## **3-CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DE LA PLANIFICATION**

### 3.1 LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS

#### 3.1.1 Définition et objectifs du PLD

La politique de l'établissement public territorial Paris Terres d'Envol en matière de déplacements s'inscrit dans le cadre régional du **Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)**. Ce document réglementaire élaboré par Ile-de-France Mobilités présente le **système de mobilité souhaité pour la région Ile-de-France**. Il peut faire l'objet d'une déclinaison locale à travers **l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements (PLD)** afin de prendre en compte les spécificités de chaque territoire.

Le PLD de Paris Terres d'Envol doit permettre de **matérialiser les positions et les interventions de l'EPT en matière de mobilité à l'échelle de son territoire, dans un horizon de 5 ans**. Le PLD constitue, de plus, les prémices d'une coopération intercommunale plus large (PLUI, SCOT métropolitain...).

Le document doit ainsi :

- **Etablir un constat précis et argumenté de la problématique actuelle de la mobilité**, considérant l'ensemble des modes de déplacements et en identifiant les besoins de déplacements du territoire à court, moyen et long termes
- **Définir et hiérarchiser les principes et les priorités d'intervention** en termes de mobilité au niveau intercommunal dans le cadre d'une stratégie pragmatique, cohérente et partagée, en favorisant autant que possible l'accessibilité en transports en commun et les modes alternatifs à la voiture individuelle
- **Déterminer et articuler clairement les champs du PLD** par rapport à celui couvert par les autres documents de référence et par les autres acteurs de la mobilité
- **Décliner et préciser les objectifs généraux du PDUIF** au niveau local
- **Formaliser les attentes et les positionnements** de Paris Terres d'Envol sur les stratégies et projets de mobilité et de développement urbain définis à différents horizons temporels
- Formuler **des réponses opérationnelles de court terme** pour répondre aux besoins de sites en mutation dans le territoire

#### 3.1.2 Le diagnostic

Le diagnostic constitue la première étape de réalisation du PLD. Il permet d'**établir un état des lieux** du territoire et de **faire ressortir les principaux enjeux liés aux transports et déplacements**. Les objectifs du diagnostic sont les suivants :

- Réaliser une **analyse globale du système de déplacements** et de l'accessibilité du territoire, en sa configuration actuelle et projetée
- **Déterminer les besoins de déplacements** et leurs évolutions potentielles
- **Caractériser les infrastructures et les services** de transport
- **Articuler de manière transversale la problématique des déplacements dans les dynamiques territoriales** à l'œuvre en matière d'urbanisme et de développement économique
- Déterminer **l'adéquation entre l'offre et les besoins de déplacements**
- **Identifier les dysfonctionnements** et les enjeux propres au territoire de Paris Terres d'Envol dans les différents domaines de la mobilité
- **Définir les objectifs pour le PLD** répondant aux enjeux de mobilité identifiés sur le territoire

#### 3.1.3 Le projet de PLD

A l'issue du diagnostic, la démarche consiste à **définir les orientations stratégiques qui guideront l'élaboration des actions** qui composeront le PLD, dont l'objet est de :

- **Formaliser la stratégie de Paris Terres d'Envol** en proposant différentes actions en matière de politique de mobilité, réalisables à court terme dans un délai de 5 ans
- **Caractériser les actions sous forme de fiches** en précisant la nature et les modalités de mise en œuvre
- **Etablir un plan d'actions concret et cohérent**, précisant la hiérarchie et les échéances de mise en œuvre des actions.

#### 3.1.4 Le PLD, une déclinaison locale du PDUIF

##### 3.1.4.1.1 Le PDUIF

Elaboré par Ile-de-France Mobilités, anciennement Syndicat des Transports de la région Ile-de-France (STIF), le **Plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France révisé a été approuvé en 2014**.

Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE) de 1996, les **plans de déplacements urbains ont pour objectif d'amener à un usage coordonné de tous les modes de transports**, notamment les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Le PDU **définit les principes de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Le PDUIF fixe le cadre des PLD**.

A l'échelle régionale, un comité de pilotage politique coordonne la mise en œuvre du PDUIF. Pour donner un nouveau souffle au document, ce comité de pilotage a décidé en 2016 d'élaborer une **feuille de route pour les années 2017 à 2020**. Ce nouveau document complète le PDUIF en confortant ses actions et en intégrant les nouvelles ambitions de la région en matière de mobilité.

##### 3.1.4.1.2 Les objectifs du PDUIF

Les objectifs fixés par le PDUIF visent à **assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité et les enjeux environnementaux**. Le document préconise à l'horizon 2020, une évolution de la **mobilité orientée vers les modes alternatifs à la voiture**, et fixe en particulier les objectifs suivants pour la région Ile-de-France :

- une croissance de **20% des déplacements en transports collectifs** ;
- une croissance de **10% des déplacements en modes actifs** ;
- une **diminution de 2% des déplacements en voiture** et deux-roues motorisés.

**Neuf défis** sont à relever pour atteindre ces objectifs :

- **Défi 1** : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo
- **Défi 2** : Rendre les transports collectifs plus attractifs
- **Défi 3** : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement
- **Défi 4** : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo



- **Défi 5** : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- **Défi 6** : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement
- **Défi 7** : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau
- **Défi 8** : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF
- **Défi 9** : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

### 3.1.4.1.3 Les actions à décliner dans le PLD

Le PLD doit en priorité décliner 12 actions du PDUIF. Celles-ci constituent le « **volet socle** » des PLD et leur mise en œuvre dépend principalement des communes ou intercommunalités.

- Un **réseau de bus attractif** (action 2.4)
- Aménager des **pôles d'échanges de qualité** (action 2.5)
- **Pacifier la voirie** (action 3/4.1)
- **Résorber les principales coupures urbaines** (action (3/4.2)
- Aménager la **rue pour le piéton** (action 3.1)
- Rendre la **voirie cyclable** (action 4.1)
- Favoriser le **stationnement des vélos** (action 4.2)
- Atteindre un **objectif de sécurité routière ambitieux** (action 5.1)
- Mettre en œuvre, au niveau local, une **politique de stationnement** au service d'une mobilité durable (action 5.2)
- Rendre la **voirie accessible** (action 6.1)
- Préserver et **développer des sites à vocation logistique** (action 7.1)
- Contribuer à une **meilleure efficacité du transport de marchandises** et optimiser les conditions de livraison (action 7.4)

D'autres actions non obligatoires peuvent être traitées dans le PLD et constituent le « **volet à la carte** ». Elles peuvent être retenues ou non selon les enjeux du contexte local.

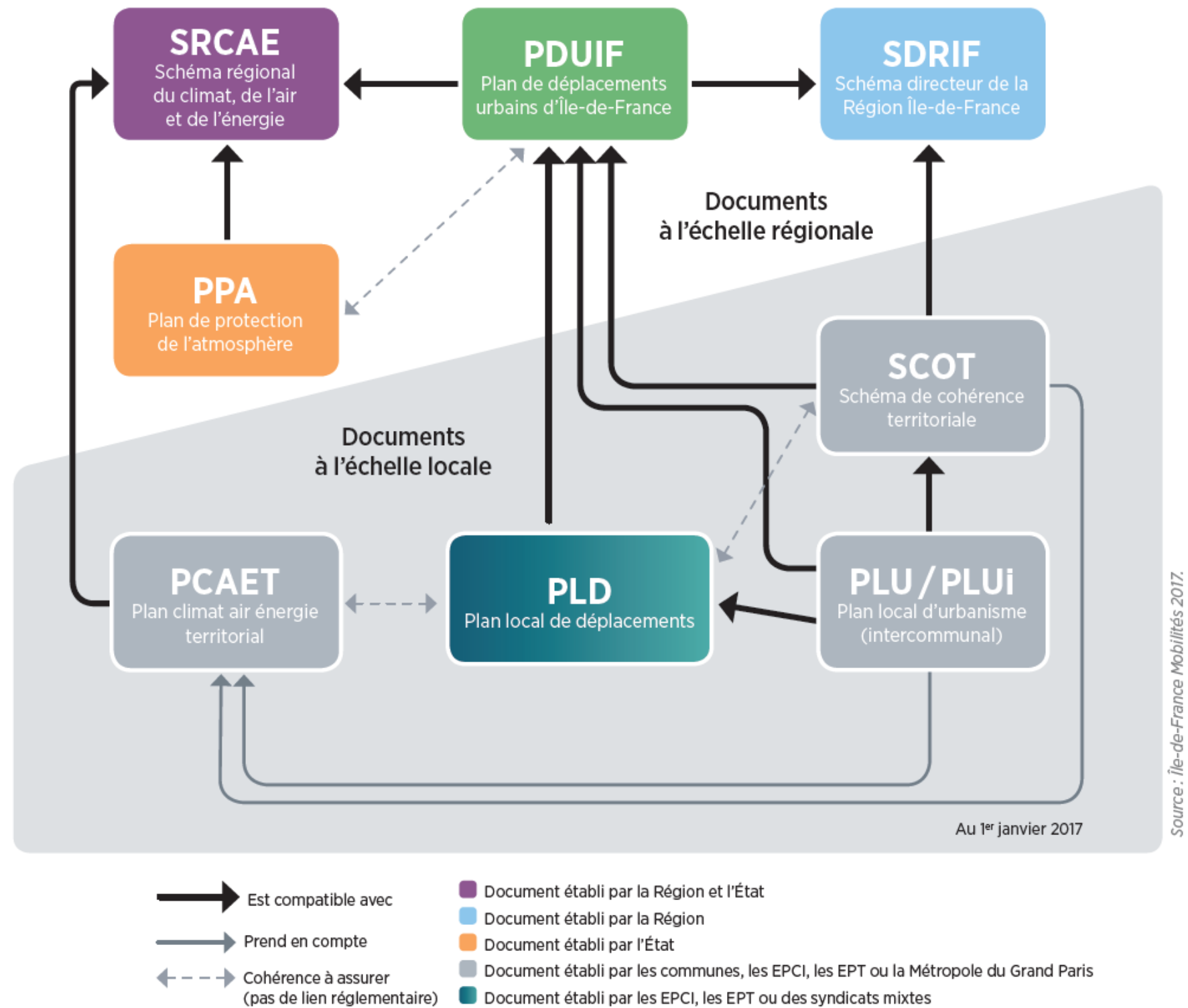


Figure 3 : Schéma de compatibilité des documents de planification (Ile-de-France mobilités, 2017)

3.1.4.1.4 La feuille de route 2017-2020 du PDUIF

Outre le volet socle du PDUIF, la feuille de route 2017-2020 ajoute deux actions prioritaires : le **développement des services vélos et l'accélération du déploiement de plans de mobilité** en entreprise ou administration. La feuille de route donne une nouvelle ambition au PDUIF en incluant les nouveaux projets, les évolutions des contextes institutionnels et de la mobilité ainsi que la prise en compte des enseignements du bilan à mi-parcours du PDUIF.

La feuille de route 2017-2020 du PDIF prend notamment en compte la classification des voies du réseau routier d'intérêt régional qui peut constituer un premier niveau de hiérarchie à l'échelle de Paris Terres d'Envol.

La nouvelle feuille de route fut l'occasion de **renouveler les préconisations en matière de stationnement**. Le PDUIF formulait des recommandations en termes de politique de stationnement sur voirie selon une typologie des communes franciliennes. Le zonage d'application a désormais évolué en s'appuyant toujours sur cette typologie, ainsi que sur l'accessibilité en transports en commun à l'horizon 2025.

Le PLD Paris Terres d'Envol décline à l'échelle locale les objectifs du PDUIF.

Volet socle : actions du PDUIF à décliner prioritairement dans les PLD		Fiches de la feuille de route à prendre en compte
2.4	Un réseau de bus plus attractif	Le bus (réaliser des aménagements ponctuels en faveur des bus)
2.5	Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité	Aménager des pôles intermodaux et multiservices
3/4.1	Pacifier la voirie pour redonner la priorité aux modes actifs	Généraliser la vitesse à 30km/h sur la voirie locale en zone urbaine
3/4.2	Résorber les principales coupures urbaines	Résorber les coupures pour assurer la continuité des itinéraires
3.1	Aménager la rue pour le piéton	Élaborer des plans en faveur de la marche
4.1	Rendre la voirie cyclable	Améliorer la cyclabilité du territoire francilien
4.2	Favoriser le stationnement des vélos	Augmenter l'offre de stationnement pour les vélos
5.1	Atteindre un objectif ambitieux de sécurité routière	Mieux coordonner l'action en faveur d'une plus grande sécurité routière
5.2	Mettre en œuvre des politiques de stationnement public au service d'une mobilité durable	Renforcer l'efficacité des politiques de stationnement payant sur voirie
6.1	Rendre la voirie accessible	Rendre la voirie accessible
7.1	Préserver et développer des sites à vocation logistique	Développer des espaces logistiques et agir sur le foncier
7.4	Contribuer à une meilleure efficacité du transport routier de marchandises et optimiser les conditions de livraison	Organiser les livraisons et la circulation des poids lourds
Autres actions de la feuille de route à décliner prioritairement dans les PLD		
		Développer des services vélos
		Accélérer la mise en place de plans de mobilité dans les entreprises et administrations et le développement du conseil en mobilité

Figure 4 : Actions du volet socle du PDUIF et actions prioritaires de la feuille de route 2017-2020 (Ile-de-France Mobilités, 2017)



### 3.1.5 Articulation avec d'autres plans en vigueur sur le territoire

#### 3.1.5.1.1 Compatibilité avec le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) est un document d'urbanisme ayant pour objectif la maîtrise de la croissance urbaine et démographique tout en garantissant le rayonnement international de la Région. Il apporte une vision stratégique à horizon 2030. Approuvé en 2013, **le SDRIF est de portée supérieure par rapport à d'autres documents de planification : PDUIF, SCOT, PLU et PLD.**

Le projet régional vise notamment « la modernisation du réseau ferré existant et le renforcement du maillage du territoire régional par le prolongement de certaines lignes de métro et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Il vise également le développement des transports collectifs en site propre et le partage de la voirie (voiture, transports collectifs, pistes cyclables, voies piétonnes). La Région encourage également les modes actifs (vélo, marche à pied...) pour se déplacer en Île-de-France à travers le réseau de liaisons vertes qui parcourent le territoire régional » (SDRIF, 2013). D'autres thématiques liées à la mobilité sont évoquées telles que la densification des tissus urbains existants et la corrélation entre construction de logements et création d'emplois.

**Le territoire de Paris Terres d'Envol compte ainsi des secteurs à fort potentiel de densification et un secteur d'urbanisation préférentielle (à Tremblay-en-France entre le Vieux-Pays et Villepinte).**

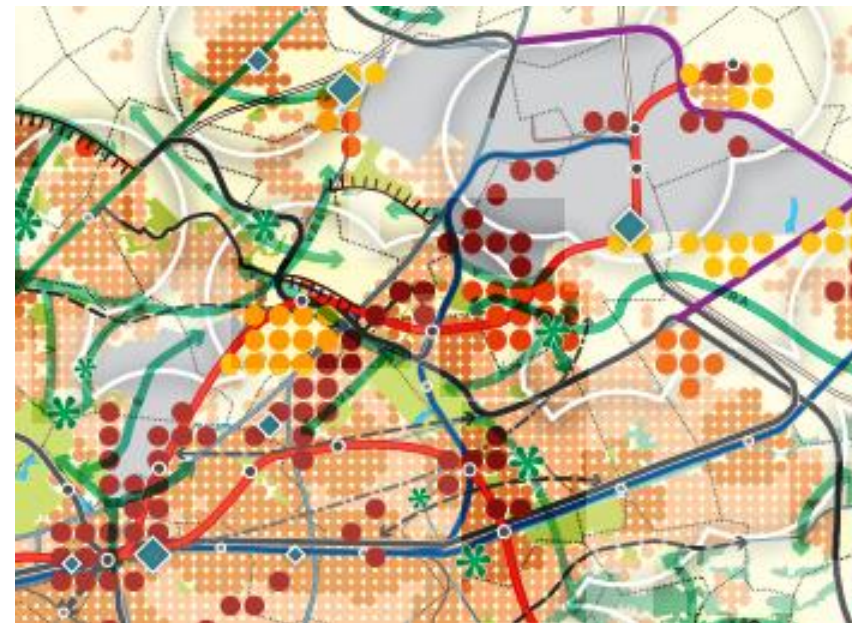


Figure 5 : Espaces urbanisés et nouveaux espaces d'urbanisation - extrait du SDRIF (Ile-de-France, 2013)

Le PDUIF étant compatible avec le SDRIF, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec le SDRIF

#### 3.1.5.1.2 Compatibilité avec le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie en Ile-de-France (SRCAE)

Le SRCAE en Île-de-France fixe les objectifs et les orientations stratégiques pour le territoire régional en matière de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, d'amélioration de la qualité de l'air, de développement des énergies renouvelables et d'adaptation aux effets du changement climatique.

Le SRCAE constitue non seulement le cadre de référence régional en matière d'énergie et de qualité de l'air, mais aussi une boîte à outils pour aider les collectivités à définir les actions concrètes à mener sur leurs territoires, dans le cadre des plans climat-énergie territoriaux.

Il a été adopté par le Conseil régional d'Île-de-France le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de la région, le 14 décembre 2012. Il définit trois grandes priorités régionales pour 2020. L'une d'entre elles concerne les transports : **il s'agit de la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre du trafic routier, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).**

La réalisation de cette priorité passe à la fois par des gains liés aux améliorations technologiques des véhicules et par l'augmentation significative de l'usage des modes alternatifs à la voiture individuelle. **Le SRCAE reprend ainsi les objectifs de parts modales définis dans le PDUIF.**

Le PDUIF étant compatible avec le SRCAE, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec le SRCAE

#### 3.1.5.1.3 Compatibilité avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Pour l'Île-de-France, le SRCE a été approuvé par le conseil régional le 26 septembre 2013, puis arrêté par le préfet de région le 21 octobre 2013.

Volet régional de la trame verte et bleue, le SRCE a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques afin de maintenir ou de restaurer leur fonctionnalité. Pour cela, ce schéma de cohérence écologique doit : Identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques), Identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique, Proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

La fiche action 4.3.9 du SRCE relative aux infrastructures linéaires préconise notamment : de requalifier les infrastructures existantes en améliorant leur transparence et en favorisant la fonction écologique des emprises, d'intégrer la continuité écologique dans les nouveaux projets en concevant des infrastructures préservant les continuités écologiques (principe « éviter / réduire / compenser ») et des emprises favorables à la biodiversité, en zone urbaine dense, de concevoir les nouveaux axes de déplacement ou requalifier les axes existants avec une vocation écologique et paysagère.

Le PDUIF étant compatible avec le SRCE, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec le SRCE

#### 3.1.5.1.4 Compatibilité avec le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) est un outil de planification de la qualité de l'air instauré par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE).

Le premier PPA est entré en vigueur en 2006 ; sa révision a été approuvée le 25 mars 2013 par le préfet de la région Île-de-France.

Le PPA révisé porte principalement sur le dioxyde d'azote (NO2) et les particules (PM10 et PM2,5). Il a pour objet d'assurer le respect des normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L.221-1 du code de l'environnement, et plus particulièrement de ramener les

concentrations de ces polluants à un niveau inférieur aux valeurs limites fixées par l'article R.221-1, en application des directives européennes.

**Les travaux du PDUIF et du PPA se sont déroulés sur la même période, ce qui a permis une grande cohérence entre ces deux démarches qui reprennent les objectifs du SRCAE.**

Pour réduire les niveaux de pollution, le PPA définit 24 actions, classées en 4 types :

- 11 mesures réglementaires,
- 2 objectifs spécifiques concernant le transport routier,
- 7 mesures d'accompagnement,
- 4 études à lancer.

4 des 11 mesures réglementaires sont en interaction potentielle avec le PDUIF :

- Mesure 1 : Obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacement. Cette mesure vient renforcer la portée de l'action 9.1 du PDUIF « Développer les plans de déplacements d'entreprise et d'administration », en rendant obligatoire ces plans pour certains établissements.  
Mesure 8 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les documents d'urbanisme.
- Mesure 9 : Définir les attendus relatifs à la qualité de l'air à retrouver dans les études d'impact. Les grands principes de ces mesures (urbanisation et implantation d'équipements commerciaux subordonnés à leur desserte en transports collectifs, obligations maximales de réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, analyse des flux générés par les projets d'aménagement urbain par mode) sont repris dans les actions du PDUIF 1.1 « Agir à l'échelle locale pour une ville plus favorable à l'usage des modes alternatifs à la voiture » et 5.3 « Encadrer le stationnement privé ». Mesure 11 : Diminuer les émissions en cas de pointe de pollution. La problématique des pics de pollution est traitée dans le chapitre de l'évaluation environnementale du PDUIF relatif à la qualité de l'air.

Les 2 objectifs concernant le transport routier concernent directement le PDUIF :

- Objectif 1 – Promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par le PDUIF. Cette action consiste à intégrer le PDUIF comme un élément concourant à la réalisation des objectifs du PPA. Elle comprend 2 sous-objectifs :  
\* La gestion optimisée des flux de circulation et le partage multimodal de la voirie, qui trouve écho dans le PDUIF au travers des actions 5.4 « Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion » et 2.4 « Un réseau de bus plus attractif et mieux hiérarchisé » (bus express sur autoroutes), et plus généralement au travers du principe de partage multimodal de la voirie, qui préside à l'ensemble des actions des défis : 2 à 7.

\* Le développement des véhicules propres, repris à l'action ENV1 du PDUIF.

- Objectif 2 – Mettre en œuvre des mesures supplémentaires, notamment issues des travaux du comité interministériel sur la qualité de l'air (CIQA) et déclinées localement, permettant d'accroître de 10 % la réduction des émissions de NOx et de PM10 liées au trafic routier, dans le cœur dense de l'agglomération. Cet objectif du PPA comprend une liste de propositions de mesures. Certaines d'entre elles se retrouvent en partie au PDUIF (restrictions de circulation pour les poids lourds polluants, voies réservées aux bus sur autoroutes), d'autres sont complémentaires (abaissement de la vitesse autorisée sur certains axes) ou vont plus loin que les recommandations du PDUIF (le durcissement des règles de stationnement pour les véhicules les plus polluants, par exemple).

Ces actions sont complétées par des mesures d'accompagnement et des études, dont 6 concernent le domaine des transports :

- Mesure d'accompagnement 1 – Sensibiliser les automobilistes franciliens à l'écoconduite. Cette mesure est reprise à l'action 9.1 du PDUIF « Développer les plans de déplacements d'entreprises et d'administrations », qui préconisent de mettre en place des formations à l'écoconduite, au sein des entreprises et administrations.
- Mesure d'accompagnement 2 - Sensibiliser les gestionnaires de flottes captives aux émissions polluantes de leurs véhicules. L'action 7.5 du PDUIF « Améliorer les performances environnementales du transport de marchandises » vise en particulier à faire évoluer les parcs de poids lourds et véhicules utilitaires légers vers des véhicules plus propres. L'action ENV1 cible notamment les flottes captives pour le développement de véhicules propres.
- Mesure d'accompagnement 7 – Réduire les émissions de particules dues aux chantiers. Les nombreux chantiers prévus pour la réalisation des infrastructures de transport inscrites au PDUIF se conformeront aux préconisations du PPA.
- Etude 1 – Etudier la faisabilité d'un contournement pérenne du cœur dense de l'agglomération parisienne pour les poids lourds en transit. Le PPA permettra de préciser l'opportunité et la faisabilité d'une telle mesure, qui n'est pas incluse dans le PDUIF, puisque celui-ci ne prévoit que des actions à réaliser sur le territoire d'Île-de-France.
- Etude 2 – Etude sur le partage multimodal de la voirie en Île-de-France. Ce point renvoie en particulier aux études en cours sur un meilleur usage multimodal des autoroutes et voies rapides, lancées pour la mise en œuvre des actions 2.4 « Un réseau de bus plus attractif » et 2.9 « Améliorer les conditions de circulation des taxis et faciliter leur usage » et 5.5 « Encourager et développer la pratique du covoiturage ».
- Etude 4 – Etudier les évolutions du contrôle technique de pollution pour les véhicules légers et les poids lourds. Ce point n'est pas explicitement prévu au PDUIF qui ne comporte que des mesures s'adressant aux acteurs publics. Il participera à l'amélioration globale des performances environnementales du parc de véhicules

Le PDUIF étant cohérent et en adéquation avec le PPA, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec le PPA.

Le PDUIF s'avère compatible ou cohérent avec d'autres plans, schémas ou programmes, tels que :

- Le Plan particules, élaboré en juillet 2010 par le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Le Plan d'urgence pour la qualité de l'air (PUQA), adopté en comité interministériel pour la qualité de l'air le 6 février 2013,
- Le Plan climat régional, adopté le 24 juin 2011 par le conseil régional d'Île-de-France,
- La Stratégie nationale de développement durable (SNDD) 2010-2013, adoptée le 27 juillet 2010 par le Comité interministériel pour le développement durable,
- Le Plan national santé environnement 2009-2013 (PNSE), adopté le 24 juin 2009,
- Le Plan régional santé environnement (PRSE), arrêté par le préfet de région le 27 juillet 2011,
- Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine Normandie 2010-2015, adopté le 29 octobre 2009 par le Comité de bassin,
- Les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE).

Le PDUIF étant compatible avec différents plans schémas et programmes de planification du territoire, la compatibilité du PLD avec le PDUIF le rend ainsi de facto compatible avec ces différents plans.



## 3.2 ELABORATION DU PLD DE L'EPT PARIS TERRES D'ENVOI

### 3.2.1 Le recueil de données préalable

En 2017, Paris Terres d'Envol a mené une démarche destinée à recueillir une première série de données sur le territoire. Outre les informations en possession de Paris Terres d'Envol, des données ont été collectées auprès des huit des communes du territoire, des services de l'Etat, d'Ile-de-France Mobilités, de l'Observatoire de la mobilité en Île-de-France (OMNIL), de la région Ile-de-France, du département de Seine-Saint-Denis, de la Société de Grand Paris, de la Société Publique Locale Le Bourget... Cette étape a permis de susciter l'intérêt des acteurs communaux et des différents partenaires. Les données collectées sont variées (études de pôle, études et données liées au trafic et à la circulation automobile, au stationnement, aux transports de marchandises et à l'accessibilités des personnes à mobilité réduite, documents de planification et de programmation, données et projets liés aux transports collectifs et aux modes actifs) et ont constitué une première base de travail pour réaliser le diagnostic territorial et des mobilités.

Cette récolte de données s'est poursuivie tout au long du diagnostic du territoire, et a été complétée par des entretiens avec de nombreux acteurs locaux de la mobilité. Ceux-ci ont permis d'enrichir les informations recueillis sur les enjeux portant sur l'ensemble des thématiques de la mobilité, sur les projets et actions déjà engagées en matière de mobilité ou impactant la mobilité du territoire et son fonctionnement. Ces rencontres ont également permis de veiller à assurer la coordination entre la démarche PLD et les projets de chacun des acteurs du territoire.

### 3.2.2 Les entretiens

Les élus, techniciens et partenaires sont consultés en continu afin de diagnostiquer au mieux l'ensemble des enjeux relatifs à la mobilité. Des entretiens ont ainsi été réalisés avec les principaux acteurs de la mobilité :

- Ile-de-France Mobilités
- Le conseil régional d'Ile-de-France
- Les 8 communes de Paris Terres d'Envol
- Le conseil départemental de Seine-Saint-Denis
- Les représentants techniques de la démarche « Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain » (NPNRU)
- Les principaux transporteurs : RATP, CIF et TRA
- La Société du Grand Paris (SGP)

- La Chambre de commerce et d'industrie de Seine-Saint-Denis (CCI 93)
- Les porteurs des démarches PDIE (plans de déplacements inter-entreprises), à l'œuvre dans le territoire.

### 3.2.3 La concertation

L'élaboration du plan local de déplacements de Paris Terres d'Envol est une démarche de territoire à laquelle les habitants sont invités à participer. Une réunion publique sera ainsi organisée dans les prochaines phases de la démarche.

Par ailleurs 3 ateliers participatifs se sont tenus en novembre 2018 aux dates suivantes :

- 8 novembre aux Espaces V de Villepinte
- 13 novembre à l'Hôtel de ville de Drancy, salle des mariages
- 15 novembre à l'Hôtel de ville d'Aulnay-sous-Bois, salle du conseil

Le périmètre de ces différents ateliers est présenté dans la figure ci-contre. A noter que l'atelier dédié aux acteurs économiques a été annulé faute de participants. En remplacement de ce dernier un temps d'échanges avec les acteurs économiques ayant répondu à cette invitation et les représentants de la CCI de Seine-Saint-Denis, sera organisé au premier trimestre 2019.

Ces ateliers avaient pour objectif de :

- Communiquer sur la démarche PLD portée par Paris Terres d'Envol
- Partager les principaux enseignements du diagnostic et sensibiliser les habitants le fonctionnement du territoire
- Débattre des enjeux soulevés dans le diagnostic
- Appréhender les contraintes et les opportunités d'intervention en matière de mobilité
- Tester et affiner les orientations identifiées et les mesures souhaitées
- Réfléchir à des pistes d'actions
- Préparer l'Enquête Publique



Figure 6 Plaquette présentant la démarche de PLD (Ingérop, Laurie Castel, 2018)

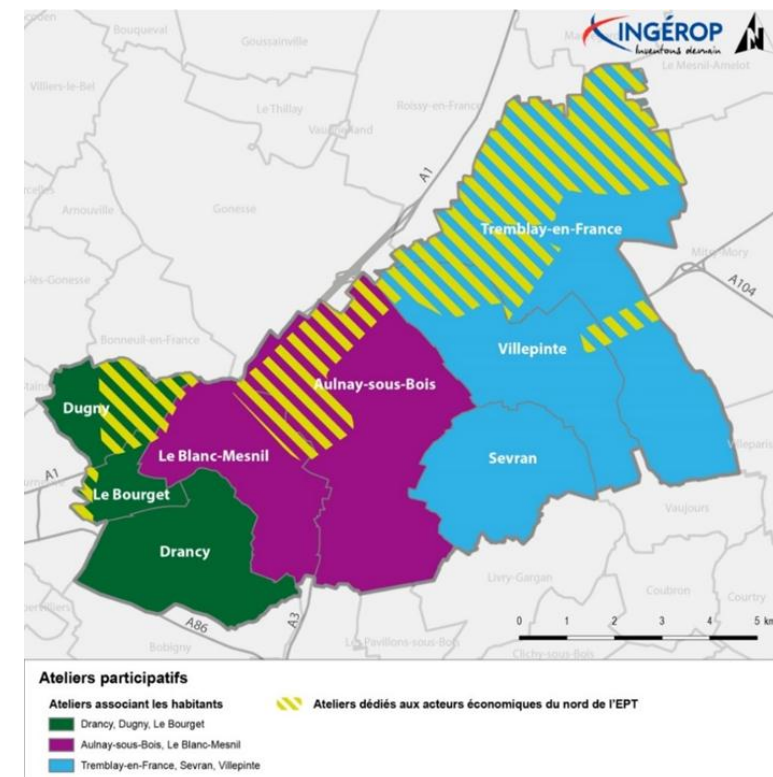


Figure 7 : Périmètres des différents ateliers participatifs (Ingérop, 2017)

Les ateliers se sont articulés autour de cinq thématiques, réparties sur différentes tables :

- **Thème 1** : Transports collectifs et intermodalité
- **Thème 2** : Voirie et circulation
- **Thème 3** : Stationnement
- **Thème 4** : Modes actifs, écomobilité et accessibilité
- **Thème 5** : Transport de marchandises

Les participants avaient pour objectif **d'identifier les dysfonctionnements et enjeux afin de compléter et/ou confirmer** les résultats du diagnostic présenté en séance. Les habitants devaient également **localiser ces enjeux, puis proposer des solutions et premières pistes d'actions**.



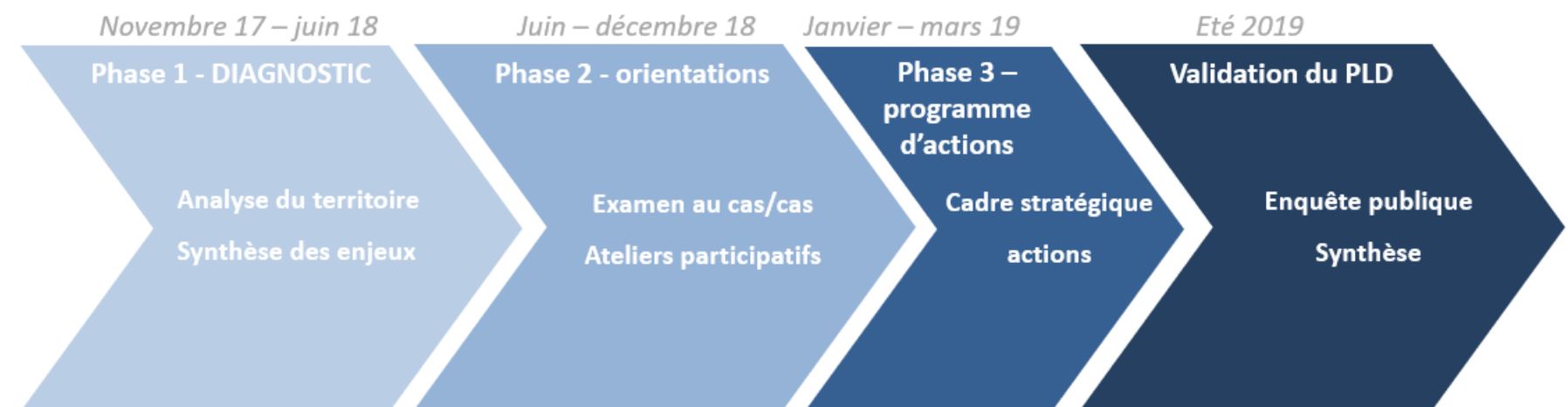
Figure 8 : Photographies lors des ateliers thématiques (Ingérop, 2018)

Au total ce sont environ 100 personnes qui ont participé à ces ateliers de concertation.

Les habitants ont particulièrement souligné les enjeux suivants :

- Le **trafic de transit est important** sur le territoire de Paris Terres d'Envol. Il participe à la dégradation du cadre de vie (sécurité) et renforce la **congestion routière sur le territoire** ;
- Les **liaisons internes en transports collectifs notamment entre le sud et le nord du territoire ne sont pas assez nombreuses** et sont soumises aux difficultés de circulations ;
- Le stationnement dans les quartiers de gare du territoire est confronté à des **conflits d'usages** entre les résidents, les visiteurs et les actifs empruntant le train. L'**offre y est de plus saturée** et parfois peu adaptée ;
- Les **déplacements des modes actifs sont actuellement jugés dangereux** sur une grande partie du territoire. La voirie est actuellement majoritairement conçue pour l'automobile et les aménagements dédiés aux modes actifs sont souvent discontinus.

Il ressort de ces ateliers de concertation que globalement **les enjeux exprimés par les participants rejoignent en partie ceux identifiés dans le diagnostic**. Les réflexions produites lors de cette phase de concertation permettront donc d'alimenter le diagnostic et participeront à l'élaboration du programme d'action du PLD.





## **4- TERRITOIRE ET MOBILITE**

---

Cette partie est issue du diagnostic réalisé en 2018 pour l'élaboration du Plan local de déplacements. Les résultats mis en évidence constituent le socle des orientations d'action.

## 4.1 CONTEXTE DE LA MOBILITE DANS L'EPT PARIS TERRES D'ENVOL

### 4.1.1 Le cadre territorial de l'EPT Paris Terres d'Envol

#### 4.1.1.1 A retenir

L'établissement public territorial est une **intercommunalité créée au 1<sup>er</sup> Janvier 2016** regroupant huit communes de Seine-Saint-Denis (**Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte**). Intégré à la Métropole du Grand Paris, le territoire est peuplé de plus de 350 000 habitants. La densité moyenne de population est nettement supérieure à la moyenne régionale mais les chiffres sont très variables d'une ville à l'autre avec un nombre d'habitants au kilomètre carré plus élevé à l'ouest et le long des voies du RRE B. Malgré une croissance modérée de la population, la proportion de jeunes est importante, signe du dynamisme du territoire. Plus d'un tiers de la population de Paris Terres d'Envol vit dans des **quartiers NPNRU**. Ces quartiers sont souvent confrontés à des problématiques d'enclavement notamment liées aux nombreuses coupures urbaines formées par les grands axes de circulation et de transports et à l'importance des emprises économiques (plateformes logistiques...) du territoire.

Le territoire de Paris Terres d'Envol se caractérise par une **disjonction fonctionnelle forte entre les pôles d'emplois au nord et les pôles résidentiels au sud**. Le corridor de l'autoroute A1 concentre de nombreuses entreprises et centres commerciaux au sein de multiples zones d'activités regroupant plus de 140 000 emplois. Malgré cela, le **taux de chômage est élevé**, supérieur aux moyennes départementale et régionale. Le revenu médian est globalement bas et par conséquent le taux de pauvreté est supérieur à 30% dans plusieurs quartiers « politique de la ville ».

**Différents types de générateurs de déplacements** se côtoient avec des pôles internationaux/nationaux que constituent les deux aéroports et les deux parcs des expositions, des pôles régionaux avec de grands centres commerciaux et des zones d'activités bordant le corridor formé par l'A1 et des pôles plus locaux tels que les centres-villes et les établissements d'enseignement.

Le territoire de Paris Terres d'Envol est concerné par plusieurs **projets urbains** à vocation d'habitat, d'activités ou mixte. De quelques logements à plusieurs milliers, les projets d'habitation vont attirer de **nouveaux habitants** sur le territoire (Sevran Terre d'Avenir, Ecoquartier de la Pépinière, site Ex-PSA). De même, les projets de

zones d'activités créeront des dizaines de milliers d'**emplois** sur le territoire ou à proximité (Aérolians). Le territoire accueillera également des infrastructures, pérennes et temporaires, liées aux JO et notamment le pavillon de badminton (7 000 places) et le village des médias. Ce dernier débouchera notamment sur la création d'un écoquartier situé sur la commune de Dugny. Des projets d'envergure sont également en cours d'étude ou de développement à proximité du territoire et l'impacteront directement (Europacity, extension de l'aéroport CDG, développement de nombreuses ZAC autour du canal de l'Ourcq...)

#### 4.1.1.2 Premières pistes d'actions

- Désenclaver les quartiers de grands ensembles
- Optimiser les déplacements liés aux pôles générateurs de déplacements
- Prévoir les besoins de déplacements et de stationnement liés à la création de nouveaux logements et emplois

#### 4.1.1.3 Atouts / Faiblesses / Opportunités / Menaces

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un espace économiquement dynamique entre deux aéroports</li> <li>• Une population jeune et un poids démographique important à l'échelle de la Seine-Saint-Denis</li> <li>• Des densités de population plus élevées au sud-ouest favorable à l'usage des modes actifs et des transports collectifs</li> <li>• Des espaces verts et agricoles participant à la production d'un cadre de vie agréable</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des revenus globalement bas et un taux de chômage élevé pouvant avoir un impact sur les capacités de déplacements de la population</li> <li>• Des quartiers de grands ensembles parfois enclavés</li> <li>• Une motorisation importante des ménages qui implique un recours important à l'automobile, particulièrement à l'est du territoire</li> <li>• Une disjonction des pôles d'emploi et de résidence engendrant de nombreux déplacements de pendulaires</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un établissement public territorial récent souhaitant mettre en œuvre une stratégie de mobilité cohérente sur son territoire, en participant à la création d'une identité intercommunale</li> <li>• Des projets urbains permettant d'accorder une place importante aux modes actifs dans les nouvelles opérations d'aménagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Risque de paupérisation</li> <li>• Des flux poids lourds nombreux, liés aux multiples chantiers des projets urbains, qu'il est nécessaire d'anticiper et de coordonner pour éviter d'aggraver l'engorgement de la voirie et d'accroître les nuisances</li> </ul>

#### 4.1.2 La demande de déplacement

##### 4.1.2.1 A retenir

L'analyse de l'EGT<sup>1</sup> met en évidence que dans le territoire de l'EPT le taux de motorisation des ménages est de 71%. **La voiture est prédominante avec 39,3 % des déplacements des résidents. La marche est également un mode majeur** avec 38,9 % des déplacements. **La part du vélo est quant à elle limitée** avec moins 2,8% des déplacements. La durée moyenne des déplacements internes et d'échanges en transports en commun est importante : de 58 minutes, soit 10 minutes de plus par rapport à la moyenne régionale. Les déplacements en voiture sont également plus longs : 27 minutes contre 23 en Ile-de-France.

L'analyse des flux domicile-travail met en évidence que le territoire **génère des déplacements importants, compte-tenu de son nombre d'actifs et de sa proximité aux pôles d'emplois majeurs franciliens.**

Les flux sortant sont essentiellement orientés vers Paris, avec une part modale forte en transport en commun (supérieure à 75%), grâce à la desserte du RER B, et vers le pôle d'emploi aéroportuaire. Si les déplacements entrant en provenance de Paris présentent une part modale TC équivalente à celle des flux sortants (de l'ordre de 75%), les autres flux entrants sont très largement réalisés en voiture. Le territoire fait l'objet de déplacements internes importants, donc réalisés sur des courtes distances, actuellement essentiellement réalisés en voiture particulière. La ville d'Aulnay constitue un pôle d'emploi particulièrement important pour les actifs du territoire de l'EPT.

##### 4.1.2.2 Premières pistes d'actions

- Accroître la part modale des déplacements de courte distance, en faveur des déplacements alternatifs à la voiture particulière

Communiquer auprès des actifs sur alternatives à l'usage individuel de la voiture

##### 4.1.2.3 Atouts / Faiblesses / Opportunités / Menaces

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une part des déplacements internes à Paris Terres d'Envol importante, limitant les déplacements longue distance</li> <li>• Des logiques locales de mobilité avec une part importante des communes voisines dans les déplacements des actifs</li> <li>• Une part des transports collectifs importante pour les déplacements de et vers Paris</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un usage des transports collectifs globalement limité, particulièrement pour les déplacements entrants en provenance de l'est du territoire</li> <li>• Un faible recours aux modes actifs pour les déplacements des actifs</li> <li>• Un bilan entrants-sortants marqué par une part plus importante de flux sortants</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une marge de progression importante pour les modes actifs</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un risque d'augmentation de la part de l'automobile dans les déplacements en l'absence d'une véritable politique de mobilité</li> </ul>

<sup>1</sup> L'Enquête Globale Transport est une enquête ménages déplacements, pilotée par Ile-de-France Mobilités et réalisée à l'échelle régionale. Elle permet de connaître les pratiques de mobilité des Franciliens à une époque donnée et d'effectuer une

comparaison avec les enquêtes antérieures (1976, 1983, 1991 et 2001). L'EGT 2010 a été réalisée entre octobre 2009 et mai 2011 hors période de vacances scolaires auprès de 18 000 ménages (soit 43 000 personnes), et recense l'ensemble des déplacements des personnes de 5 ans et plus appartenant aux ménages interrogés, dès lors qu'au moins l'une des extrémités du déplacement se trouve en Ile-de-France.

### 4.1.3 Le réseau viaire et le trafic automobile

#### 4.1.3.1 A retenir

Paris Terres d'Envol est traversé par des axes majeurs autoroutiers (A1, A3, A86 et A104), nationaux (N104...) et départementaux (D40, D44, D115, ex-N2...) supportant des trafics journaliers conséquents. Les **problématiques de congestion** sont ainsi nombreuses en heure de pointe, que ce soit sur ces grands axes, à proximité, au niveau des franchissements du RER B ou dans les centres-villes. Le **réseau routier communal n'est pas adapté à ces trafics importants**, en lien avec la **trame viaire étroite** hérité du passé ouvrier des villes du territoire et sert régulièrement de substitution aux grands axes saturés.

Pour faire face à ces enjeux, des initiatives locales sont mises en place pour améliorer la régulation du trafic (système GERFAUT pour la régulation des feux tricolores, plan de circulation...).

Les **infrastructures routières structurantes** disposent de peu de franchissements et **constituent des coupures urbaines** pour le territoire. Elles participent ainsi à enclaver certains quartiers et à limiter la pratique des modes actifs.

Directement lié à l'importance de la circulation routière, le **nombre d'accidents tend à augmenter ces dernières années dans le territoire** avec une accidentalité qui se concentre sur les grands axes. En Ile-de-France, le nombre d'accidents est globalement en baisse depuis 2010 malgré quelques années de hausse. L'accidentalité piétonne et cycliste est d'ailleurs élevée à Paris Terres d'Envol, y compris sur le réseau local. Les traversées piétonnes concentrent notamment les enjeux de sécurité routière.

#### 4.1.3.2 Premières pistes d'actions

- Résorber les coupures urbaines
- Hiérarchiser le réseau routier en fonction des usages actuels et souhaités
- Limiter la congestion routière
- Sécuriser les déplacements, en particulier pour les modes actifs

#### 4.1.3.3 Atouts / Faiblesses / Opportunités / Menaces

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un territoire desservi par des infrastructures autoroutières majeures</li> <li>• Un maillage dense en routes départementales et nationales</li> <li>• De nombreuses coupures urbaines formées par les grandes infrastructures</li> <li>• Un trafic globalement fluide en heures creuses</li> <li>• Des initiatives locales menées pour pacifier et sécuriser la voirie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau routier magistral générant des coupures urbaines peu franchissables</li> <li>• Des difficultés de circulation sur les axes majeurs, les franchissements de voies ferrées, les centres-villes et les interfaces avec le réseau magistral en heures de pointe</li> <li>• Un report du trafic autoroutier affectant le réseau viaire local étroit non adapté à l'accueil de flux majeurs</li> <li>• Une trame viaire étroite héritée du passé ouvrier offrant peu de possibilités d'aménagements (agrandissement ou voies cyclables et bus), hormis sur les axes majeurs</li> <li>• Une tendance à la hausse du nombre d'accidents depuis quelques années</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une mise en place du système de régulation des feux de circulation GERFAUT pour un fonctionnement optimisé des carrefours à feux</li> <li>• Une mise en place d'actions de sensibilisation et de sécurisation pouvant contribuer à la résorption de l'accidentologie</li> <li>• Mise en place de Plan de circulation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un développement de projets urbains d'envergure (Sevran Terres d'Avenir, Aérolians, Europa City, etc.) induisant de nouveaux besoins en déplacements et pouvant augmenter significativement le trafic automobile</li> <li>• Une croissance du trafic automobile sur les axes majeurs</li> </ul>

#### 4.1.4 L'organisation du stationnement

##### 4.1.4.1 A retenir

**Une offre de stationnement public peu réglementée** sur le territoire de Paris Terres d'Envol et des mesures bien souvent hétérogènes malgré une pression croissante de la demande. Les **conflits d'usages** sont récurrents, notamment au niveau des gares. D'ailleurs, le développement de nouvelles gares dans le cadre du Grand Paris Express (GPE) fait de la question du stationnement un enjeu majeur pour le territoire et les communes (enjeu particulièrement abordé en entretien). Les moyens de contrôle sont de plus insuffisants et ne permettent pas de juguler le stationnement gênant.

Comme d'autres territoires de Seine-Saint-Denis, Paris Terres d'Envol est confronté au **report du stationnement résidentiel sur voirie**. Celui-ci est lié au phénomène de division pavillonnaire ainsi qu'à la dégradation et à l'insécurité des parkings privés des grands ensembles d'habitat collectif. Cumulé avec le stationnement des usagers des gares, **l'espace public de certains quartiers résidentiels se retrouve saturé**.

**Les recommandations de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF ne sont pas mises en œuvre sur le territoire concernant le stationnement public sur voirie**. En outre, les préconisations du PDUIF en matière de stationnement payant sont peu suivies. Seule la ville d'Aulnay-sous-Bois est en adéquation par rapport aux éléments de la feuille de route.

##### 4.1.4.2 Premières pistes d'actions

- Mettre en cohérence les politiques communales de stationnement public et privé
- Réguler le stationnement sur voirie dans les centres-villes et à proximité des gares pour lutter contre les conflits d'usage et les voitures ventouses (stationnement à durée limitée, stationnement payant...)
- Développer le contrôle et la surveillance du stationnement
- Envisager la mutualisation de parcs de stationnement, notamment au niveau des gares
- Amorcer des échanges avec les territoires limitrophes pour tendre vers une réglementation homogène en bordure de Paris Terres d'Envol (avec Vaujours pour la gare du Vert-Galant...)
- Anticiper la réalisation du PLUi en menant une réflexion sur les normes de création de places de stationnement

##### 4.1.4.3 Atouts / Faiblesses / Opportunités / Menaces

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une partie des communes réglementant le stationnement sur certains secteurs</li> <li>• Des parkings d'intérêt régional présents au niveau de certaines gares</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une réglementation du stationnement sur voirie ne respectant pas, dans la majorité des cas, les préconisations de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF</li> <li>• Des conflits d'usage et une offre de stationnement saturée aux abords des gares</li> <li>• Un contrôle de stationnement perfectible</li> <li>• Un stationnement gênant entravant la circulation des bus</li> <li>• Débordement du stationnement résidentiel sur voirie en lien avec le phénomène de division pavillonnaire</li> <li>• Une offre de stationnement privée sous utilisée dans les quartiers de grands ensembles, en lien avec la dégradation des équipements et l'insécurité</li> <li>• Des politiques communales hétéroclites</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un projet de PLUi permettant d'améliorer la cohérence des règles d'urbanisme et de stationnement à l'échelle intercommunale</li> <li>• Des leviers d'actions encore non utilisés (réglementation)</li> <li>• Des possibilités de mutualisation des parcs de stationnement aux abords des gares</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une réglementation du stationnement pouvant rencontrer une certaine hostilité de la part de la population et d'élus</li> <li>• Des comportements difficiles à faire évoluer</li> <li>• Un besoin en stationnement qui va croître avec la réalisation des différents projets urbains du territoire</li> </ul>



#### 4.1.5 Les transports collectifs

##### 4.1.5.1 A retenir

###### 4.1.5.1.1 Différents types de lignes de bus

Outre le réseau lourd constitué du RER B, du T11 Express et du T4, Paris Terres d'Envol est desservi par de nombreuses lignes de bus, permettant un maillage important du territoire. **8 lignes fortes Mobiliën** offrent des niveaux de service importants avec de grandes amplitudes de fonctionnement étendues et des fréquences importantes. La plupart de ces lignes desservent l'ouest du territoire. L'une de ces lignes Mobiliën, la ligne 15 « dite des CIF », a vocation à être transformée en BHNS pour améliorer les liaisons est-ouest.

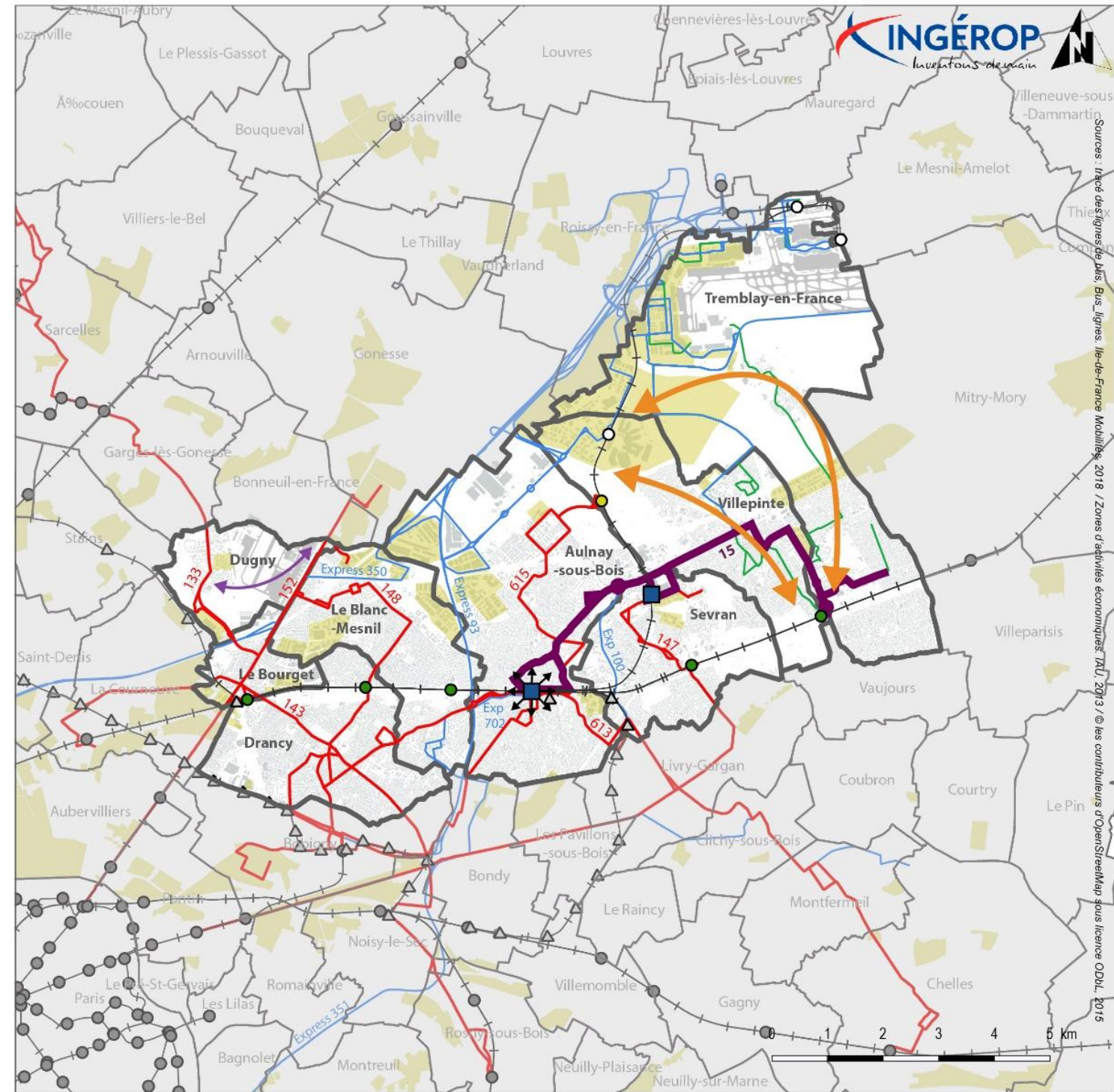
De plus, un service de **transport à la demande** (Filéo) prend le relais des lignes régulières à leur fin de service sur l'est de Paris Terres d'Envol, notamment pour permettre le déplacement des nombreux travailleurs en horaires décalés du territoire à destination de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles-de-Gaulle.

Des **lignes Express** traversent également le territoire, essentiellement pour rejoindre la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles-de-Gaulle.

###### 4.1.5.1.2 Des demandes communales d'amélioration de l'offre existante

L'offre est importante sur le territoire avec une majorité de lignes ayant une fréquence inférieure ou égale à 20 minutes en heure de pointe. Toutefois, des **demandes d'amélioration de la desserte** ont été exprimées par les communes sur certains secteurs. Elles portent sur :

- La création d'une liaison directe entre le centre-ville de Dugny et Pont-Yblon. Actuellement, les usagers des transports collectifs doivent effectuer au moins un changement pour ces deux secteurs séparés par l'aéroport du Bourget.
- L'optimisation des liaisons entre le nord et le sud de Villepinte, en articulation avec l'accès aux gares du Vert-Galant et de Villepinte.
- L'optimisation des liaisons entre le Vieux-Pays de Tremblay-en-France et le sud de la commune, ainsi que le Parc des Expositions de Villepinte. Le quartier du Vieux-Pays est en effet en cours de densification. La ville souhaiterait ainsi bénéficier d'un renforcement de la desserte bus avec une liaison Vieux-Pays – Parc des Expositions passant par Aerolians et Le Colisée.
- La desserte du quartier du Gai Logis et de Drancy Avenir.
- Lors des ateliers, la desserte plus fine des quartiers par des petites navettes et évitant les grands axes de circulation saturés en heures de pointe a été régulièrement évoqué.



#### Synthèse - transports collectifs

##### Dessertes majeures par bus

- Ligne de transports collectifs majeure
- Ligne à vocation structurante (Mobiliën)
- Besoins exprimés en rabattement vers les gares
- Absence de desserte directe en bus
- Ligne Express
- Transport à la demande Filéo

##### Réseau ferré

- Ligne
- Pôle de desserte d'un équipement spécifique (PIEX, aéroport CDG)
- Pôle de desserte situé en milieu non urbanisé (Villepinte)
- Pôle de desserte de coeur de ville
- Grand pôle multimodal de correspondance (Sevrans Beaudottes)
- Pôle structurant multimodal de correspondance (Aulnay-sous-Bois)
- Gare hors Paris Terres d'Envol
- ▲ Station de tramway

##### Bâti et activités

- Espace bâti
- Principale zone d'activités

Figure 9 : Synthèse de l'offre de transports collectifs (Ingérop, 2018)



4.1.5.2.1 *Des difficultés de circulation limitant l'attractivité des lignes de bus*

La fréquence importante des lignes de bus tend à offrir un niveau de service satisfaisant aux usagers. Néanmoins, **la congestion et le stationnement gênant sont dégradés l'attractivité des lignes**. Les transporteurs ont notamment mis en avant une concentration des problématiques au niveau des franchissements des voies ferrées, du canal de l'Ourcq et dans les centres-villes. La vitesse commerciale des lignes s'en retrouve impactée

L'**insécurité** est également un facteur impactant régulièrement le passage des bus dans les certains quartiers.

4.1.5.2.2 *Des projets de transports collectifs pouvant modifier les pratiques de mobilité*

Pour satisfaire les futurs besoins en déplacements des habitants et des pendulaires, de **nombreux projets de transports collectifs** ont vu le jour : Grand Paris Express, bus à haut niveau de service, téléphérique... A différents stades d'avancement et de réflexion, ces projets vont **modifier les habitudes de déplacements des individus**. L'enjeu pour ces nouvelles lignes est de participer à l'augmentation de la part modale des transports collectifs. Leur mise en place peut également être l'occasion de développer les liaisons douces (pistes cyclables lors du réaménagement de voirie pour accueillir un BHNS, services vélos lors de la création d'un nouveau pôle gare...).

**L'amélioration de la desserte en transports collectifs peut être à l'origine de changement des habitudes de mobilité** chez les individus. La part modale des transports en commun peut ainsi progresser, que ce soit pour les déplacements internes à Paris Terres d'Envol ou les flux entrants et sortants. La transformation de la ligne de bus 15 en BHNS et l'arrivée du Grand Paris Express peuvent notamment participer à ce phénomène. Cette nouvelle offre de peut également être à l'origine de **l'installation de nouveaux ménages attirés par la proximité de transports collectifs attrayants et performants**.

4.1.5.3 **Premières pistes d'actions**

- Desservir en transports collectifs routiers les zones d'activités de l'ex-site PSA et d'Aerolians
- Aménager le réseau routier pour faciliter la circulation des bus en agissant sur les points durs identifiés
- Poursuivre la mise en accessibilité des points d'arrêts bus
- Coordonner les déplacements des véhicules lourds liés aux chantiers concomitants des projets urbains et de transport
- Anticiper la mise en œuvre du Grand Paris Express en développant les modes de rabattement alternatifs à l'automobile

4.1.5.4 **Atouts / Faiblesses / Opportunités / Menaces**

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une desserte ferrée structurante du RER B, permettant d'accéder à Paris, l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle et d'autres pôles d'activités (PIEX...)</li> <li>• Un maillage fin du territoire par les réseaux de bus</li> <li>• Des lignes de bus proposant des fréquences importantes pour desservir les équipements, les logements et les emplois tout en offrant de nombreuses correspondances avec le réseau ferré</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des performances des lignes de bus affectées par la congestion, le stationnement gênant et la problématique d'insécurité dans certains quartiers de grands ensembles</li> <li>• Une absence de desserte directe en mode lourd à l'aéroport du Bourget</li> <li>• Un réseau de bus peinant à proposer des liaisons infracommunales optimales dans les communes au tissu urbain fragmenté (Dugny, Villepinte, Tremblay-en-France)</li> <li>• Des zones d'activités mal desservies à l'heure actuelle : ex-site PSA et Aerolians</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des projets de transports collectifs, associés à une amélioration des liaisons modes actifs (rabattement vers les gares), pouvant participer à augmenter la part modale des modes alternatifs à la voiture individuelle</li> <li>• Une amélioration des liaisons de « banlieue à banlieue » avec l'arrivée du Grand Paris Express</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une concurrence importante de la voiture en l'absence de nouveaux aménagements dédiés au bus et d'une politique de stationnement renforcée</li> <li>• Un risque d'augmentation de la congestion au niveau des franchissements des voies ferrées et du canal de l'Ourcq, impactant la circulation des bus</li> <li>• Des flux poids lourds nombreux, liés aux multiples chantiers du Grand Paris Express, qu'il est nécessaire d'anticiper et de coordonner pour éviter d'aggraver l'engorgement de la voirie et d'accroître les nuisances</li> </ul>

#### 4.1.6 Les modes actifs et l'écomobilité

##### 4.1.6.1 A retenir

**De nombreuses coupures urbaines limite la pratique des modes actifs même si la marche présente une part modale élevée.**

La marche à pied constitue l'un des modes de déplacements privilégiés sur le territoire avec une part modale de 39%. Les centres-villes sont en effet propices aux déplacements de courte distance à pied. Toutefois, les **nombreuses coupures urbaines** limitent la progression de la part modale des autres modes actifs. En effet, **les infrastructures dédiées aux cyclistes sont souvent discontinues sur le territoire**. En outre, en dehors des grands axes dont les aménagements tendent à favoriser la circulation routière, le territoire est confronté à une prédominance de profils de voirie étroits ne permettant pas la mise en place d'itinéraire cyclable.

Malgré les obligations législatives, l'élaboration de **plans de mobilité** pour les entreprises ou administrations regroupant plus de 100 salariés sur un même site est encore limitée sur le territoire. Néanmoins, l'existence de trois PDIE situés sur d'importantes zones d'activités du territoire et regroupant plusieurs milliers d'emplois constitue une opportunité et permet de mener des actions cohérentes.

L'autopartage et le covoiturage sont peu pratiqués sur le territoire qui ne dispose pas d'aires spécifiques. Des initiatives sont toutefois recensées dans les entreprises pour les déplacements domicile-travail. Le nombre de bornes de recharge pour véhicules électriques est restreint, en lien avec l'arrêt du service Autolib' qui offrait jusqu'alors la possibilité de chargement de véhicules tiers sur ses bornes.

La mise en accessibilité de l'espace public est quant à elle réalisée au fur et à mesure des réaménagements de voirie ou des projets urbains. Seule la moitié des communes du territoire ont élaboré un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics. Une meilleure planification de la mise en accessibilité constitue ainsi un enjeu pour le territoire.

##### 4.1.6.2 Premières pistes d'actions

- Améliorer les liaisons cyclables au sein de Paris Terres d'Envol et avec les territoires limitrophes pour aboutir à un réseau continu
- Résorber les coupures urbaines
- Mettre en œuvre un jalonnement piéton et cycliste indiquant les directions et temps de parcours
- Poursuivre la pacification de la voirie à Aulnay-sous-Bois et Villepinte et la mettre en œuvre sur les autres communes
- Communiquer sur les modes actifs pour inciter à leur usage
- Encourager au développement de services aux cyclistes
- Poursuivre le déploiement d'une offre de stationnement vélo

- Développer les doubles-sens cyclables et les couloirs mixtes bus et vélo
- Communiquer sur les avantages de l'autopartage et du covoiturage, en associant l'association R'Pro'Mobilité
- Accompagner les entreprises dans la mise en place de plans de mobilité
- Engager ou poursuivre les démarches de PAVE au Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois et Villepinte
- Poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public

##### 4.1.6.3 Atouts / Faiblesses / Opportunités / Menaces

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un apaisement de la voirie entamée dans certaines communes</li> <li>• Une liaison cyclable longeant le canal de l'Ourcq permettant de rejoindre Paris</li> <li>• Des gares accessibles en vélo depuis une grande partie du territoire</li> <li>• Un fort potentiel de marchabilité dans les centres-villes et à l'ouest du territoire où la densité de population est importante</li> <li>• Des initiatives locales favorisant l'écomobilité (pool de voitures électriques à Dugny...)</li> <li>• Des services vélos en développement sur le territoire (location au niveau des gares du Vert-Galant et du Parc des Expositions)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un réseau cyclable discontinu n'incitant pas à l'usage du vélo</li> <li>• Un urbanisme de plaque rendant difficile les déplacements des modes actifs, notamment au niveau des zones d'activités</li> <li>• Des coupures urbaines freinant les déplacements en modes actifs (peu de franchissements sur certains secteurs)</li> <li>• Une signalétique peu développée sur le territoire malgré quelques initiatives</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Des projets d'itinéraires cyclables liés à l'accueil des jeux Olympiques en 2024</li> <li>• Une prise en compte du rabattement vélo dans les études de pôles menées dans le cadre de l'arrivée du Grand Paris Express</li> <li>• Une prise en compte du covoiturage dans les plans de déplacements inter-entreprises</li> <li>• Des opportunités pour les entreprises de rejoindre l'un des trois PDIE du territoire</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une trame viaire étroite limitant les aménagements dédiés aux cyclistes</li> <li>• Un désintérêt de certains acteurs pour les modes actifs</li> </ul>

#### 4.1.7 Le transport de marchandise et la logistique urbaine

##### 4.1.7.1 A retenir

**Le territoire de Paris Terres d'Envol est particulièrement impacté par les activités de la logistique et de livraison** en raison de la présence de grands centres commerciaux régionaux, de deux aéroports, de deux parcs des expositions et de parcs d'activités logistiques auxquels s'ajoutent les cœurs commerciaux des centres-villes. Les nombreux projets en cours de développement (notamment le GPE) vont également générer un trafic de PL important. **Le transport routier assure une part importante de ces activités qui exercent une pression importante sur le réseau routier.**

**La réglementation concernant la logistique urbaine est hétérogène** à l'échelle de Paris Terres d'Envol. La majorité des communes n'ont pas de politique globale sur cette thématique et agissent plutôt au cas par cas (demande de mise en place d'aires de livraisons de la part de commerces...). **La mise en œuvre d'une politique cohérente pour limiter les nuisances dues à la circulation et au stationnement des poids lourds se révèle être essentielle pour le territoire.**

Des **opportunités de développement alternatif au fret routier** existent sur le territoire avec la présence du canal de l'Ourcq, de la gare de triage du Bourget et des voies ferrées à Aulnay-sous-Bois. La feuille de route 2017-2020 du PDUIF propose d'ailleurs d'exploiter les possibilités du transport fluvial et d'exploiter les possibilités du fret ferroviaire quand c'est possible.

##### 4.1.7.2 Premières pistes d'actions

- Organiser le stationnement et la circulation des poids-lourds pour limiter les nuisances
- Réglementer le trafic des poids-lourds sur l'ex-RN2 pour participer à l'amélioration de la sécurité routière
- Améliorer le dialogue entre les acteurs publics et privés
- Coordonner les flux de poids lourds résultant des différents chantiers menés sur le territoire
- Anticiper les futurs flux de poids lourds liés aux projets d'activités (ex-site PSA, Aerolians...)
- Envisager une politique coordonnée en matière de création d'aires de livraison
- Envisager l'installation d'espaces de livraisons de proximité pour des livraisons du dernier kilomètre plus durable
- Etudier les potentiels de recours au fret fluvial et ferroviaire

##### 4.1.7.3 Atouts / Faiblesses / Opportunités / Menaces

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un territoire où les activités de logistique sont présentes en nombre</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un trafic poids-lourds important participant à la congestion</li> <li>• Des réglementations communales de circulation et de stationnement des poids lourds hétérogènes lorsqu'elles existent</li> </ul>
Opportunités	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une prise en compte des problématiques de livraison et de trafics poids-lourds par les communes</li> <li>• Des infrastructures fluviales et ferroviaires pouvant potentiellement servir d'alternative au transport routier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un développement de zones d'activités entraînant de nouveaux flux de véhicules lourds</li> </ul>



## 4.2 CONCLUSION DU DIAGNOSTIC ET DES ENJEUX

Le territoire de l'EPT Paris Terres d'Envol se caractérise par :

- Une **spécialisation importante des fonctions de l'espace**, avec une forte disjonction entre les pôles d'emplois situés au nord du territoire le long des infrastructures autoroutières et les pôles de résidence, situés le long du RER B ;
- Des **coupures urbaines très fortes** issues des infrastructures majeures, de l'urbanisme de plaques et des franchissements peu nombreux, rendant difficiles les déplacements en modes actifs ;
- Une **mobilité interne importante et** des flux sortants tournés vers les principaux pôles d'emplois franciliens : Paris (avec 75% des déplacements réalisés en TC), Roissy et la Seine-Saint-Denis (des déplacements réalisés majoritairement en voiture) des flux entrants en provenance de la Seine-Saint-Denis et de la Seine et Marne (également majoritairement réalisés en voiture) ;
- Des dysfonctionnements liés à l'automobile (accidentalité, congestion, stationnement...), en lien avec la présence des infrastructures et des pôles d'envergure métropolitaine, concentrés dans les centres-villes et les pôles gares
- Un **trafic poids lourds élevé**, en lien avec la concentration des activités économiques et logistiques dans le territoire, participant à la congestion et aux problématiques de sécurité routière ;
- Des **problématiques importantes liées au stationnement**, notamment dans les quartiers-gares avec une saturation des parkings existants, et un stationnement débordant dans les quartiers pavillonnaires ;
- Des **temps de parcours importants en transports en commun**, notamment pour accéder aux gares, en raison du réseau viaire saturés en heure de pointe et des difficultés de circulation liées à la configuration des voiries, en particulier dans les zones pavillonnaires situées au droit des gares ;
- Un territoire globalement peu équipé en aménagement cyclables et en service à destination des modes actifs
- Un **territoire qui se densifie** mais dont les infrastructures, déjà saturées, n'ont plus de réserves de capacité
- Seules, les **gares du Grand Paris ne répondront pas entièrement à l'ensemble des** besoins en déplacement des habitants du territoire (sauf gares nouvelles), des mesures complémentaires apparaissent nécessaires ;
- Les **nombreux projets vont générer des flux importants** et à très court terme, pendant leurs travaux, des enjeux de gestion des flux de chantiers.

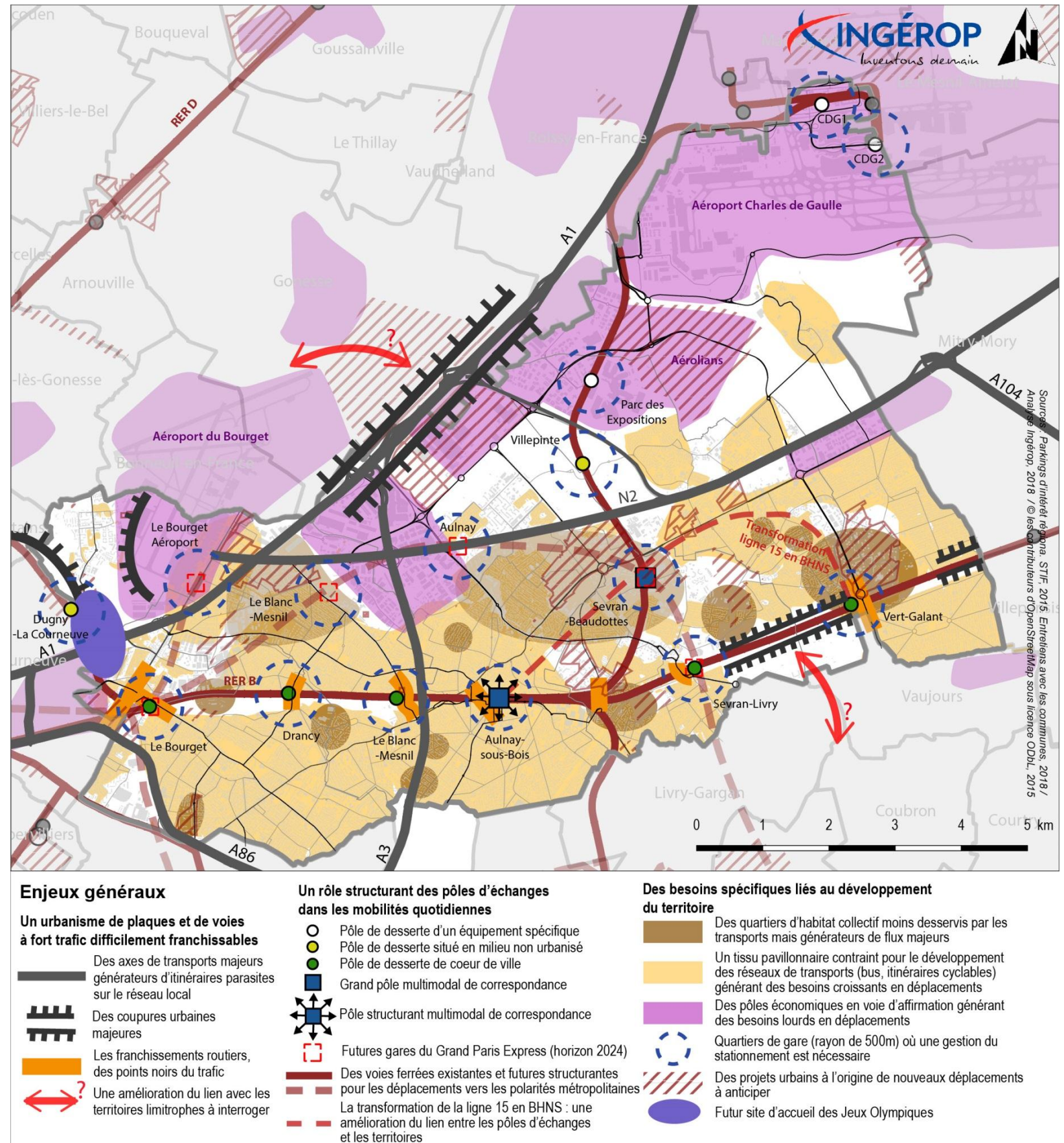


Figure 10 Synthèse des enjeux (Ingérop, 2018)



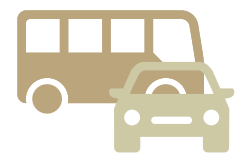
## 4.3 ORIENTATIONS DU PLD

Note : les fiches actions sont en cours d'élaboration et ne feront l'objet d'une validation qu'au cours de l'année 2019. Ainsi, le dossier d'examen « au cas par cas » évalue les impacts potentiels du PLD de l'EPT Paris Terres d'Envol à partir des actions d'ores et déjà pré-identifiées. Le dossier s'appuie néanmoins sur les conclusions des différents entretiens effectués auprès des acteurs du territoire et sur la phase de consultation qui s'est tenue en Novembre 2018.

**En prenant en compte les spécificités du territoire ainsi que les objectifs du PDUIF, et en se basant sur les éléments de diagnostic et les enjeux identifiés, les orientations suivantes sont proposées :**



- **Orientation 1 : Mieux intégrer Paris Terres d'Envol dans les échanges franciliens**
  - Accompagner le développement des infrastructures nécessaires aux déplacements interterritoriaux en lien avec les sites majeurs (aéroport Charles de Gaulle, Paris)
    - Accompagner la mise en œuvre du Grand Paris Express, la poursuite de la modernisation du matériel roulant et le schéma directeur du RER B
  - Faciliter le rabattement par des modes alternatifs à la voiture autour des gares actuelles et futures, avec des politiques de stationnement et en faveur des modes actifs cohérentes
    - Améliorer l'intermodalité bus/train et vélo/train
    - Développer l'offre de stationnement vélo sécurisé au niveau des gares, des principaux arrêts de bus et tout au long des itinéraires cyclables à destination des gares
    - Sécuriser des itinéraires cyclables
    - Améliorer la performance et la fiabilité des bus à destination des gares
    - Elaborer une stratégie de stationnement de rabattement automobile à l'échelle du territoire pour réduire le trafic, optimiser l'utilisation de la voiture et améliorer l'intermodalité voiture/train
    - Prévoir un espace qui permettra d'accueillir de nouveaux services de mobilité
  - Préparer l'arrivée des gares du Grand Paris Express à horizon 2024 en anticipant l'impact sur les déplacements de la phase travaux
    - Veiller à un phasage adapté des travaux et à des itinéraires et espaces de charge/décharge/stationnement PL limitant les nuisances
  - Optimiser l'usage du réseau magistral et du réseau structurant de l'agglomération pour limiter l'impact du trafic automobile
    - Inciter les automobilistes à rejoindre le plus tôt possible le réseau magistral notamment à destination des zones d'emplois desservies par le réseau magistral
    - Etablir des plans de circulation empêchant le report du trafic du réseau magistral sur le réseau local tout en améliorant la connexion entre quartiers et réseau magistral
    - Définir les fonctions de la trame viaire puis, selon les voies, apaiser la circulation, fluidifier le trafic, sécuriser les modes actifs
  - Préparer l'évolution de la ligne 15 en BHNS
    - Anticiper les aménagements nécessaires à la mise en place du site propre identifié par Île-de-France Mobilités
    - Prévoir et aménager les itinéraires de rabattement en modes actifs vers ce BHNS
- **Orientation 2 : Garantir l'accessibilité routière et en transports collectifs aux centres-villes, aux quartiers, aux emplois et aux projets urbains**
  - Valoriser des liaisons nord-sud fortes au sein du territoire pour faciliter les déplacements entre les zones d'habitat et d'emplois (liaisons bus et vélo)
    - Développer les itinéraires cyclables entre le nord et le sud du territoire
    - Créer des itinéraires bus efficaces, fiables, directs et lisibles
    - Mener une campagne de communication sur Filéo pour faire connaître le service de transport à la demande
  - Améliorer la performance du réseau de transports collectifs (traitement des points noirs de circulation et adaptation du matériel roulant)
    - Accentuer le contrôle du stationnement pour limiter le stationnement gênant, créer des sites propres et/ou voies d'approche aux carrefours pour les bus là où c'est nécessaire,
    - Desservir plus finement les quartiers moins bien desservis et proposer un maillage près des gares en évitant les grands axes
    - Etablir un plan de circulation pour fluidifier les principaux axes et améliorer la fiabilité des TC
  - Accompagner l'évolution de la desserte bus pour répondre aux besoins des nouveaux quartiers résidentiels
    - Assurer une desserte TC des nouveaux quartiers
    - Intégrer des voies et des espaces dédiés aux bus dans les nouveaux quartiers lorsque cela semblera nécessaire ; prévoir des itinéraires de rabattement efficaces pour les modes actifs sur les principales lignes de bus et équiper ces itinéraires de rabattement (stationnement vélo, bancs, jalonnement...) ; concevoir des abris bus sûrs, confortables et à proximité de services ; encadrer clairement et contrôler le stationnement pour qu'il ne gêne pas la progression des bus
  - Structurer la trame viaire afin de sécuriser la circulation et de favoriser les modes actifs pour les déplacements locaux en dissuadant le trafic de transit et améliorer la performance des transports collectifs
    - Pacifier la voirie en zone urbaine, limiter la vitesse dans les centralités, les rues étroites, les rues résidentielles inadaptées au trafic de transit et rééquilibrer l'espace utilisé par chaque mode
    - Elaborer des plans de circulation
  - Valoriser la desserte en transports collectifs et les accès en modes actifs des futurs sites ex-PSA, Jeux Olympiques, Aériolians, Sevran Terre d'Avenir et les autres projets urbains
    - Assurer une desserte TC de ces sites sur le territoire et à proximité, et les connecter aux aménagements cyclables





- Concevoir les futurs quartiers et projets en privilégiant la mixité des fonctions (habitat, commerces, emplois...) pour favoriser les déplacements de proximité
  - Prévoir la mixité fonctionnelle dans l'élaboration du PLUi ou les révisions en cours des PLU
  - Accompagner les promoteurs dans les projets
- **Orientation 3 : Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile et de l'espace public**
  - Mener une politique de stationnement sur voirie favorable au report modal et au détriment des véhicules ventouses ; engager le rééquilibrage du partage de la voirie en conséquence notamment dans les secteurs résidentiels et à proximité des équipements et services
    - Réglementer le stationnement dans les centralités et contrôler les pratiques
    - Poursuivre l'amélioration de l'attractivité des parcs relais autour des gares et définir une stratégie de déploiement de stationnement à destination des futures gares pour tirer le meilleur parti de l'offre structurante en transports collectifs
    - Développer le stationnement vélos, trottinettes...
  - Assurer la cohérence des réglementations de stationnement dans les constructions neuves à l'échelle du territoire, dans un objectif de report modal
    - Proposer un cadre de référence conforme aux recommandations du PDUiF pour le futur PLUi
    - Définir des stratégies de stationnement pour encourager à l'usage des transports collectifs et réduire les flux routiers de transit
  - Dans les secteurs résidentiels : faciliter le stationnement des habitants et maîtriser son emprise sur l'espace public
    - Inciter au stationnement dans les espaces privés
    - Interroger la pertinence du stationnement alterné notamment dans les rues empruntées par les bus



- **Orientation 4 : Promouvoir les modes et services de mobilité adaptés aux courtes distances et favorables à l'amélioration de la santé et du cadre de vie pour tous**
  - Mettre en œuvre un schéma cyclable à l'échelle de Paris Terres d'Envol pour créer des continuités, améliorer le stationnement vélo sur l'espace public, ainsi que les services aux cyclistes
    - Développer des itinéraires cyclables, le stationnement et les services aux vélos notamment à destination des gares actuelles et futures
    - Assurer une continuité entre les aménagements cyclables existants
    - Veiller au respect des normes de stationnement vélo dans l'espace privé pour les nouvelles constructions
    - Communiquer régulièrement sur les équipements et itinéraires existants ou à créer à destination des cyclistes
  - Développer et favoriser la pratique de la marche à pied sur le territoire
    - Sécuriser et rendre accessibles des cheminements piétons prioritaires
    - Elargir, lorsque cela est possible, et améliorer la qualité des trottoirs lors des projets de réaménagement de la voirie
    - Associer les associations de PMR dans la conception des espaces publics
  - Améliorer l'environnement autour de la marche à pied et du vélo notamment en matière de jalonnement
    - Poursuivre le développement du jalonnement piéton/cycle dans une logique d'itinéraire à l'échelle intercommunale
  - Résorber les points durs d'accidentalité réels et ressentis
    - Traiter les principales zones accidentogènes pour mettre en sécurité les piétons, cyclistes et autres usagers de l'espace public
    - Proposer des itinéraires bis plus sûrs pour les modes actifs
  - Généraliser l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mise en accessibilité de la voirie dans toutes les communes du territoire
    - Mettre en œuvre l'accessibilité des itinéraires prioritaires
    - Réalisation de PAVE dans les 8 communes de l'EPT
  - Optimiser le franchissement des principales coupures urbaines du territoire
    - Identifier la création de nouveaux franchissements pour modes actifs (franchissements autoroutiers, des axes routiers à forte circulation, des canaux et des voies ferroviaires)
    - Valoriser les franchissements existants



- **Orientation 5 : Prendre en compte les nouveaux usages de mobilité des personnes**
  - Encourager le développement de services de véhicules partagés, là où c'est pertinent, et développer les démarches écomobiles tels que le covoiturage, l'auto-stop organisé
    - Réserver des places destinées aux covoitureurs au niveau des gares
    - Mettre en place des systèmes de covoiturage, d'autopartage et/ou de vélos partagés en lien avec les zones d'emplois (notamment celles disposant d'un plan de mobilité interentreprises)
    - Utiliser le covoiturage comme un service de mobilité à destination des seniors
  - Poursuivre le déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques et autres énergies renouvelables à destination des véhicules particuliers
  - Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de Mobilité pour les entreprises et administrations de plus de 100 salariés
  - Communiquer activement en axant cette communication sur l'évolution des comportements de mobilité et le partage de l'espace public



- **Orientation 6 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises**

- Optimiser les conditions de livraison dans les centralités (gares et centres-villes)
  - Réglementer et mettre en cohérence les horaires de livraison (via des arrêtés municipaux)
  - Déployer des aires de livraison visibles, adaptées et sûres
  - Contrôler le respect des conditions de livraisons (double-file, stationnement gênant de véhicules particuliers sur les aires de livraison...)
  - Prévoir la livraison dans les nouveaux quartiers ou des quartiers en renouvellement urbain
- Proposer des nouveaux services en matière de livraison du dernier kilomètre sur les secteurs Le Bourget - Division Leclerc / Drancy - D115 centre/ Aulnay-sous-Bois - Secteur gare
  - Etudier la possibilité de créer des centres de distribution urbaine et de développer des solutions alternatives de livraisons (vélos utilitaires ont vélos cargos et triporteurs)
  - Etudier la possibilité de recourir au canal de l'Ourcq pour le transport de marchandises et de matériaux
  - Déployer des points de livraison pour les particuliers
- Encadrer la circulation des poids-lourds liée aux zones d'activités et de logistique du territoire ainsi qu'au trafic de transit
  - Interdire la circulation des poids-lourds en transit sur le réseau viaire local (via des arrêtés municipaux)
  - Interdire la circulation des poids lourds les plus polluants en suivant les recommandations du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (interdiction pour les véhicules ne respectant pas la norme Euro 4 au moins)
  - Veiller à la cohérence des réglementations communales
- Optimiser les circulations et le stationnement des véhicules de transport routier de marchandises au sein et aux abords des zones d'activités
  - Optimiser la signalisation au sein et aux abords des zones d'activités
  - Encadrer le stationnement et implanter des aires de stationnement poids-lourds dans les zones d'activités
  - Adapter les infrastructures routières aux flux engendrés par les arrivées de nouvelles plateformes logistiques sur le territoire
- Déployer des stations publiques recourant à un mix énergétique au sein ou aux abords des zones d'activités afin de rendre possible la transition des flottes professionnelles vers les énergies propres

## 1.1. Orientation 1 : Mieux intégrer Paris Terres d'Envol dans les échanges franciliens



### 1.1.1. Accompagner le développement des infrastructures nécessaires aux déplacements interterritoriaux en lien avec les sites majeurs (aéroport Charles de Gaulle, Paris)

Le territoire bénéficie d'une connexion privilégiée à Paris et à l'aéroport Charles de Gaulle, grâce à la desserte ferrée par le RER B. Cependant, la ligne B du RER souffre de problèmes de fiabilité, présentant des taux de ponctualité fluctuants. La circulation sur les branches nord du RER qui traversent le territoire est en partie dépendante des divers incidents pouvant intervenir sur l'ensemble de la ligne mais également sur la ligne D du RER, avec qui elle partage la circulation dans le tunnel reliant **Châtelet-les-Halles** à la Gare du Nord. La poursuite de la **modernisation du matériel roulant** ainsi que le **schéma directeur du RER B Sud** (actions pour pérenniser l'exploitation et améliorer la régularité de la ligne) sont des leviers de l'amélioration des conditions de transport sur la ligne.

L'arrivée des lignes 16 et 17 du Grand Paris Express sera l'occasion d'offrir une **nouvelle alternative** pour se déplacer vers les sites majeurs franciliens (Charles-de-Gaulle, mais aussi Saint-Denis Pleyel et Marne-la-Vallée) et ainsi renforcer les liens entre le territoire de Paris Terres d'Envol et ces sites majeurs.

Le **réseau routier magistral** (A1, A3, A104, A86) souffre de l'importance toujours croissante **des flux entre Paris, l'aéroport de Roissy et le reste de la région Île-de-France**. Le réseau se trouve régulièrement saturé aux heures de pointe. La mise en place du **Grand Paris Express doit permettre de contenir la croissance automobile** entre Paris et Roissy. Cependant, le report modal passe aussi par un changement des pratiques (covoiturage,...).

### 1.1.2. Faciliter le rabattement par des modes alternatifs à la voiture autour des gares actuelles et futures, avec des politiques de stationnement et en faveur des modes actifs cohérentes

Le territoire bénéficie de quelques itinéraires cyclables, notamment le long du canal de l'Ourcq. En dehors de cet axe, les infrastructures sont peu nombreuses et les **itinéraires sont souvent discontinus dans le reste du territoire**, qui bénéficie pourtant d'une bonne couverture en termes d'accessibilité des gares depuis les secteurs d'habitation en moins de 10 minutes à vélo.

Cette couverture d'accessibilité des gares en modes actifs sera **accrue avec l'arrivée du Grand Paris Express**, grâce à la mise en services des trois gares supplémentaires, mais l'exploitation de ce

potentiel passe par la **résolution de la problématique des franchissements** et par la réalisation de projets pour améliorer la continuité des itinéraires cyclables (exemple des boucles cyclables de la convention JO 2024 Paris – Seine-Saint-Denis) et les sécuriser.

Les gares du territoire devront également se doter **d'infrastructures dédiées au stationnement des vélos** afin d'encourager le rabattement vers les gares. L'offre de stationnement vélo pourra de plus être développée au niveau des principaux arrêts de bus, dans les centralités et le long des itinéraires cyclables à destination des gares. La politique de stationnement automobile devra également être interrogée. En effet, il convient de prévoir l'usage de la voiture en combinant de façon cohérente une offre de stationnement de rabattement et une réglementation du stationnement sur voirie.

**Toutes les gares sont accessibles en bus**. Toutefois, les rabattements doivent être facilités en résorbant les points noirs de circulation. L'intermodalité bus/train et vélo/train est également à optimiser.

Par ailleurs, avec l'arrivée du Grand Paris Express, le territoire bénéficiera d'une **bonne couverture en matière d'accessibilité piétonne** aux gares en moins de 15 minutes. Cependant, il importe de **résorber les coupures limitant cette accessibilité** au Parc des Expositions et à l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Ainsi, les **espaces urbains situés autour des gares du Grand Paris Express** devront être pensés comme des **lieux privilégiés** de la multimodalité en accueillant des infrastructures dédiées à tous les modes et en permettant une mixité des usages de l'espace public.

### 1.1.3. Préparer l'arrivée des gares du Grand Paris à horizon 2024 en anticipant l'impact sur les déplacements de la phase travaux

Le territoire de l'EPT Paris Terres d'Envol est concerné par l'arrivée des **lignes 16 et 17 du Grand Paris Express**. La ligne 15 passera également à proximité immédiate du territoire à la gare de Drancy-Bobigny.

Les 5 années à venir vont connaître **d'importantes phases de travaux qui vont affecter l'environnement urbain** de Paris Terres d'Envol, notamment autour des sites des futures gares (Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay, Sevrans-Beaudottes, Sevrans-Livry, Le Bourget Aéroport, et à plus long terme, Parc des Expositions), et des territoires limitrophes (Triangle de Gonesse, etc.). Ces travaux d'envergure auront pour particularité de se dérouler à **plusieurs endroits du territoire simultanément** et auront des répercussions sur la circulation automobile et celle des bus, avec les **mouvements de camions depuis et vers les zones de chantier**. Il importe de veiller à la mise en place d'un **phasage adapté** des travaux sur les différents chantiers permettant la bonne cohabitation des camions et du reste de la circulation, et de réfléchir aux itinéraires/jalonnements des flux pour limiter les impacts sur le réseau local.

En outre, des espaces de charge, décharge et stationnement destinés aux poids-lourds pourront être créés.

### 1.1.4. Optimiser l'usage du réseau magistral et du réseau structurant de l'agglomération pour limiter l'impact du trafic automobile

La fréquentation importante du réseau routier aux heures de pointe est à **l'origine de difficultés de circulation, notamment en centre-ville, sur les axes majeurs** et à l'interface entre les autoroutes et le réseau départemental et local. Cela génère également des **dysfonctionnements sur le territoire** à l'instar des ronds-points situés au-dessus de l'A86 à Drancy (exemple du carrefour Repiquet). La congestion y est importante aux heures de pointe, et particulièrement le soir lorsque les automobilistes quittent l'autoroute. La congestion du réseau magistral provoque un report du trafic autoroutier sur le réseau local qui n'est pas adapté pour supporter des niveaux de trafics importants. L'un des enjeux est ainsi de poursuivre la pacification de la voirie déjà engagée sur certaines communes du territoire et de mettre en place des **plans de circulation**. Il s'agit également d'inciter les automobilistes à rejoindre le plus tôt possible le réseau magistral afin d'apaiser la circulation sur le réseau routier local et de sécuriser les modes actifs.

De plus, des mesures de contrôle-sanction pourraient être appliquées afin de dissuader le transit sur les voiries non adaptées.

### 1.1.5. Préparer l'évolution de la ligne 15 en BHNS

La **ligne de bus 15 est une ligne Mobilien** qui relie la gare d'Aulnay-sous-Bois à la gare du Vert-Galant via Sevrans-Beaudottes. Elle est l'une des lignes de bus les **plus fréquentées du département** avec 20 000 voyageurs par jour. Elle dessert de nombreux quartiers « Politique de la ville » à Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Villepinte et Tremblay. Elle permet une desserte de **nombreux établissements scolaires et un rabattement sur trois gares du RER B**, et cela se ressent davantage lorsque des dysfonctionnements interviennent sur une branche du RER B. La ligne rencontre notamment des problèmes de **congestion à l'approche de la gare de Vert Galant** aux heures de pointe.

La **ligne 15 est identifiée dans le PDUIF parmi les axes TC pouvant accueillir une ligne TZen**. La ligne 15 est destinée à évoluer en une liaison par bus à haut niveau de service (BHNS). Cette évolution en BHNS passe par un **réaménagement de la voirie sur le faisceau de la ligne**, qui devra bénéficier d'un site propre pour améliorer sa qualité de service.

La transformation de la ligne en BHNS implique également d'anticiper les rabattements modes actifs vers cet axe structurant : itinéraires dédiés, stationnement vélo, jalonnement...



## 1.2. Orientation 2 : Garantir l'accessibilité routière et en transports collectifs aux centres-villes, aux quartiers, aux emplois, et aux projets urbains



### 1.2.1. Valoriser des liaisons nord-sud fortes au sein du territoire pour faciliter les déplacements entre les zones d'habitat et d'emplois (liaisons bus et cycles)

La structure des déplacements est marquée par une **prédominance des liaisons est-ouest**, favorisées par un réseau ferré et routier orienté en ce sens. Villepinte et Tremblay-en-France sont des communes très étendues dans le sens nord-sud, mais sont dépourvues d'axes routiers structurants pour effectuer des liaisons internes. Ces liaisons sont même pénalisées par les nombreuses coupures présentes sur ces communes. Il est ainsi peu aisé d'effectuer un déplacement entre le Parc des Expositions situé sur la commune de Villepinte et le sud de cette même commune, tout comme entre le Vieux Pays au nord de Tremblay et le quartier situé au sud de la gare de Vert Galant sur cette même commune. Ce constat s'observe également à Aulnay-sous-Bois, où la cité de La Rose des Vents est difficilement accessible depuis le sud de la commune.

La **valorisation des liaisons nord-sud passe par un développement des itinéraires cyclables** sur le territoire et un **renforcement ou une amélioration de l'offre en transports en commun sur ces axes** (assurer la performance des lignes de bus en étudiant les possibilités de perfectionnement de leur insertion dans le réseau viaire : mesures de gestion du trafic, traitement de points durs de circulation...).

Le **service de transport à la demande Filéo**, qui permet notamment d'assurer une desserte de la zone d'activités de l'aéroport Charles-de-Gaulle en dehors des horaires de fonctionnement des lignes régulières, est encore peu connu par une partie de la population. Il s'agit ainsi de communiquer sur les possibilités offertes par ce service.

### 1.2.2. Améliorer la performance du réseau de transports collectifs (traitement des points noirs de circulation et adaptation du matériel roulant)

La performance de certaines lignes de bus est **pénalisée par des points durs de circulation**. Ces points durs ont pour origine des facteurs liés à la congestion, au stationnement gênant, aux livraisons effectués en double file, à l'étroitesse de la voirie, à l'aménagement des terminus ou encore à l'insécurité.

Les principaux points durs de circulation s'observent sur les **grands axes tels que la RN2 ou la D40 mais également au niveau des centres-villes** (Le Bourget, Sevrans, Le Blanc-Mesnil) et des gares

(Vert-Galant) où la densité importante de commerces et de services participe à la génération de flux de trafic important et génère des conflits d'usage de la voirie.

La résorption de ces points durs apparaît comme un enjeu important pour le territoire.

Pour traiter ces points durs, plusieurs actions sont possibles :

- **l'adaptation des itinéraires de certaines lignes**, en concertation avec les communes et Ile-de-France Mobilités, pour favoriser une circulation sur des axes moins contraints, desservir plus finement certains quartiers et garantir les temps de parcours aux usagers ; ainsi que **la restructuration du réseau** avec l'arrivée du Grand Paris Express, qui sera mise en œuvre dans le cadre de la mise en service du projet (horizon 2024 pour les premières gares) ;
- **la mise en place de couloirs de bus** en site propre, ou de voies d'approches aux carrefours, sur des secteurs ciblés, en concertation avec Ile-de-France Mobilités ;
- **l'établissement d'un plan de circulation** définissant le rôle et la capacité des différentes voies de circulation.

### 1.2.3. Accompagner l'évolution de la desserte bus pour répondre aux besoins des nouveaux quartiers résidentiels

Certains nouveaux quartiers résidentiels accueilleront des milliers d'habitants. Le **nombre de logements créés est important pour les plus grands projets** : 700 logements pour la Pépinière, 700 pour le quartier de gare du Blanc-Mesnil, 600 pour le Baillet, 550 pour le quartier de la Grande Gare...

Alors que les quartiers de gare bénéficieront de la desserte du Grand Paris Express, les **autres quartiers devront être accessibles en bus**. Le réseau de bus actuel est bien maillé, et adapté à la configuration du tissu urbain actuel du territoire. Des **adaptations mineures de lignes** pourraient **s'avérer nécessaires**, et pourraient être valorisées auprès d'Ile-de-France Mobilité. Le tracé du futur bus à haut niveau de service (BHNS) remplaçant la ligne de bus 15 n'est pas encore figé, le **futur éco-quartier de la Pépinière devrait être desservi par ce nouvel axe de transport structurant**.

L'enjeu est également de **favoriser l'intermodalité tout en prévoyant des infrastructures dédiées aux modes actifs**.

Des aménagements dédiés aux bus pourront être intégrés à certains nouveaux quartiers pour favoriser l'usage des transports collectifs. La qualité des abris bus et la mise en place de services sont également à valoriser dans les nouveaux quartiers ainsi qu'au sein des projets de renouvellement urbains.

### 1.2.4. Structurer la trame viaire afin de sécuriser la circulation et de favoriser les modes actifs pour les déplacements locaux en dissuadant le trafic de et améliorer la performances des transports collectifs

La **pacification des axes routiers de desserte locale** en zone urbaine représente un enjeu pour Paris Terres d'Envol qui est confronté à un fort trafic de transit. La pacification peut notamment se matérialiser par des mesures en matière de **sécurité routière** : sécurisation **des déplacements des automobilistes et des autres usagers de la route** (piétons, vélos, ...).

D'autres actions pourront être menées au niveau local : **réservation d'espaces publics pour les modes actifs** (zones piétonnes, zones de rencontre, itinéraires dédiés aux vélos...), réflexion sur la **limitation de vitesse** dans les centralités (pôles commerciaux, pôles gares) et voiries étroites (généralisation de la vitesse à 30 km/h sur la voirie locale en zone urbaine).

### 1.2.5. Valoriser la desserte en transports en commun et les accès en modes actifs aux futurs sites ex-PSA, Jeux Olympiques, Aérolians, Sevrans Terre d'Avenir et les autres projets urbains

Les projets du territoire ne sont pas exclusivement tournés vers l'habitat. En effet, de **nouvelles zones d'activités sont en développement ou en réflexion**.

- **Aerolians**, zone d'activités dans laquelle les premières entreprises sont installées, comptera à terme plus de 15 000 emplois. Aerolians est actuellement desservi par une navette privée. Une **desserte en transports collectifs a commencé à se développer**, avec un renfort de la ligne 39 et la création de la ligne 40, pour permettre aux employés de se rendre sur leur lieu de travail. Une **déviations de la ligne 619 pourrait être une solution** pour relier en bus la nouvelle zone d'activités, dont le potentiel important nécessite un accompagnement par une desserte croissante en bus ;
- **L'ex-site PSA** qui accueille désormais les entreprises Carrefour Supply Chain, Carrefour Online et Chronopost ne dispose plus, quant-à-lui, du passage d'une ligne de bus dans son secteur. **La déviation de la ligne 617 permet depuis peu une desserte du site**, qui pourra être renforcée en fonction du développement futur du site ;
- Une **réflexion sur la desserte en transports collectifs du futur site olympique** de Dugny/Le Bourget après les JO et du projet Sevrans Terre d'Avenir doit également être menée avec Ile-de-France Mobilités.

Cet axe de travail visera à terme de proposer une offre en transports collectifs permettant d'offrir une alternative à l'usage individuel de l'automobile. Outre les lignes de bus, il s'agit de **connecter ces projets à des aménagements cyclables** sûrs et attractifs.

1.2.6. **Concevoir les futurs quartiers et projets en privilégiant la mixité des fonctions (habitat, commerces, emplois...) pour favoriser les déplacements de proximité**

La mixité fonctionnelle permet de réunir sur un même espace des fonctions urbaines variées à vocations diverses (logement, loisir, travail, école...). La pluralité de fonctions regroupées à l'échelle du quartier ou de l'immeuble **limite les déplacements longues distances et le phénomène d'étalement urbain**. Cette mixité peut ainsi être inscrite au plan local d'urbanisme des communes dans les secteurs centraux et assimilés.

### 1.3. Orientation 3 : Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile et de l'espace public



#### 1.3.1. Mener une politique de stationnement sur voirie favorable au report modal et au déclin des véhicules ventouses ; engager le rééquilibrage du partage de la voirie en conséquence notamment dans les secteurs résidentiels et à proximité des équipements et services

Dans le centre-ville d'Aulnay-sous-Bois, la politique de stationnement mise en place permet d'éviter le phénomène de « ventousage ». Il s'agit de la **seule commune de Paris Terres d'Envol à avoir mis en place du stationnement payant sur voirie**. La ville dispose de zones de stationnement payant courte et moyenne durées. D'autres communes ont mis en place des zones de stationnement gratuit à durée limitée, notamment autour des gares et en centre-ville.

**Le report modal doit être favorisé par des mesures plus coercitives.** Ainsi, il convient d'interroger la stratégie de stationnement à l'échelle de Paris Terres d'Envol : public cible, réglementation, zonage, tarifs...

Le stationnement apparaît peu réglementé à Paris Terres d'Envol. **L'offre est parfois en décalage avec la demande.** Ainsi, le rabattement vers les gares a tendance à se matérialiser par un stationnement sur voirie dans des zones résidentielles où aucune tarification ni même limitation de durée n'est mise en place, ce qui engendre des conflits d'intérêts.

- L'offre de stationnement nécessite **d'être pensée en fonction des usages**. Ainsi, les places de stationnement dans les zones commerciales peuvent faire l'objet d'une limitation de durée (zone bleue), favorisant la rotation des visiteurs ;
- L'amélioration de l'**attractivité des parcs relais** dédiés au rabattement est un levier possible pour lutter contre le « ventousage » des espaces de stationnement publics et privés. Le stationnement autour des futures gares du Grand Paris Express est également à interroger.

La **feuille de route 2017-2020 du PDUIF recommande de mettre en place une tarification du stationnement** dans toutes les communes du territoire, en dehors de Dugny, dans les secteurs où la pression sur la voirie est importante. Les communes de Drancy et du Bourget sont identifiées comme devant faire l'objet de politiques de stationnement payant sur une large partie de leur territoire.

Une meilleure gestion **du stationnement sur voirie doit pouvoir mener, à terme, à un rééquilibrage du partage de la voirie**. Il s'agit de mener une politique de stationnement favorable au report modal, qui se matérialise notamment par la **création de stationnement vélos et de cheminements piétons**, rendue possible par un partage cohérent de la voirie. Les véhicules propres et véhicules d'autopartage pourront également bénéficier d'espaces de stationnement dédiés.

#### 1.3.2. Assurer la cohérence des réglementations de stationnement dans les constructions neuves à l'échelle du territoire, dans un objectif de report modal

Le **stationnement constitue un levier pour favoriser le report modal**. Les **normes de stationnement** automobile et vélo inscrites dans les documents d'urbanisme communaux sont **hétérogènes sur le territoire**. Le PLD pourra proposer un **cadre de référence conforme aux recommandations du PDUIF** dans l'objectif d'une certaine homogénéisation des normes dans le cadre du futur PLUi. Les normes de stationnement concernent les opérations de logements, de bureaux, de commerces, etc.

Ces normes pourront notamment être pensées pour encourager à l'usage des transports collectifs. Le nombre de places de stationnement dans les constructions neuves situées à proximité d'un arrêt, d'une station ou d'une gare d'une ligne de transport attractive pourra ainsi être limité. Cette stratégie doit être cohérente avec la politique de stationnement menée sur voirie.

#### 1.3.3. Dans les secteurs résidentiels : faciliter le stationnement des habitants et maîtriser son emprise sur l'espace public

Le territoire de Paris Terres d'Envol est confronté à un **fort débordement du stationnement résidentiel sur l'espace public**. Ce recours à la voirie touche de nombreux quartiers aux caractéristiques différentes :

- Dans les quartiers pavillonnaires, en lien avec le phénomène de division pavillonnaire et la multi-motorisation des ménages ;
- Dans les quartiers de grands-ensembles, en lien avec la dégradation de l'offre de stationnement privée des bailleurs.

Ainsi, il s'agit d'**encourager au stationnement dans les espaces privés**. Cela peut prendre la forme de campagnes de communication, de travail avec les bailleurs, de la mise en place de zones réglementées...).

Le stationnement alterné dans certaines rues pourra également être réinterrogé pour faciliter la circulation et notamment celle des bus.

#### 1.4. Orientation 4 : Promouvoir les modes et services de mobilité adaptés aux courtes distances et favorables à l'amélioration de la santé et du cadre de vie pour tous



##### 1.4.1. Mettre en œuvre un schéma cyclable à l'échelle de Paris Terres d'Envol pour créer des continuités, améliorer le stationnement vélo sur l'espace public, ainsi que les services aux cyclistes

Paris Terres d'Envol présente **une part modale assez faible du vélo**. Les infrastructures dédiées aux cyclistes pâtissent **d'importantes discontinuités** qui réduisent l'attractivité du vélo en tant que mode de déplacement.

- Il importe de **définir une politique cyclable incitative** à travers la **définition d'un Schéma cyclable à l'échelle de l'EPT**. Ce schéma pourra s'inscrire dans la **continuité de documents existants**, tel que le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (2002) ou le Plan Mobilités Durables de la Seine-Saint-Denis (2016) ;
- Dans le cadre de l'organisation des Jeux Olympiques de Paris 2024, le département de Seine-Saint-Denis et la ville de Paris envisagent également la mise en place de **« boucles cyclables »** qui offriront une **accessibilité aux différents sites de compétition et bénéficieraient par la suite aux populations locales**.

Ce schéma cyclable pourra identifier des actions à mener en matière :

- de **continuité des aménagements cyclables** ;
- de **stationnement dédié aux vélos**, sur voirie et sur des espaces privés ;
- de **services aux vélos** (location, achat, réparation).

Outre les aménagements, il s'agit également de **communiquer** régulièrement sur les itinéraires et services mis en place sur le territoire et à destination des cyclistes. La promotion du vélo peut également passer par des actions dans les écoles, en parallèle d'actions de sécurité routière.

##### 1.4.2. Développer et favoriser la pratique de la marche à pied sur le territoire

La marche représente **39% des déplacements** à l'échelle de Paris Terres d'Envol. Or, une grande partie de l'espace public est dédiée aux modes motorisés. Il convient d'assurer une **bonne desserte piétonne des différents pôles générateurs** de déplacements sur le territoire.

Différents types de mesures sont à privilégier pour favoriser la marche à pied pour des déplacements de courte distance :

- Définir et rendre accessibles des **cheminements piétons prioritaires** (notamment en élargissant et améliorant, lorsque cela est possible, la qualité des trottoirs lors des projets de réaménagements de la voirie) ;
- **Combiner les actions en matière de réduction de la limitation de vitesse** sur la voirie locale et la **réalisation d'aménagements piétons sur voirie** ;
- **Sécuriser les déplacements piétons**, en particulier à proximité des établissements scolaires ;
- **Associer les associations de personnes à mobilité réduite** à la conception des espaces publics.

##### 1.4.3. Améliorer l'environnement autour de la marche à pied et du vélo notamment en matière de jalonnement

La **qualité du jalonnement peut participer à la pratique de la marche et du vélo**. Le territoire présente d'ores et déjà des infrastructures dédiées au jalonnement pour les modes actifs. Cela se matérialise par exemple par de la signalétique (panneaux). Cependant, cette **signalétique est présente de manière très inégale** sur le territoire et se situe souvent dans les centres-villes ou dans les quartiers de gare, alors que d'autres secteurs en sont totalement dépourvus.

Sur la base des préconisations de la feuille de route 2017-2020 du PDUIF, l'incitation à la pratique du vélo et de la marche passe par le développement, de manière homogène sur le territoire, d'un **jalonnement qui offre de l'information aux cyclistes** et une visibilité du vélo pour les autres usagers de l'espace public.

Par ailleurs, dans le cadre de la réalisation des différents projets (urbains et de transport), une **réflexion spécifique sur la place des modes actifs doit être intégrée pour aménager les espaces publics**, dans une logique de réseau, pour penser des aménagements de « proches en proches ».

##### 1.4.4. Résorber les points durs d'accidentalité réels et ressentis

En dehors des autoroutes qui traversent le territoire, les **grands axes du territoire concentrent une accidentalité élevée**. Certaines voies de desserte locale présentent également une accidentalité importante. Sur les dernières années, une tendance à **l'augmentation du nombre d'accidents est observable**, ce qui pose la question des dispositifs à mettre en place pour lutter contre ce phénomène.

Le PLD pourra donner un **cadre en termes de sécurisation et de pacification de la voirie** du territoire en tirant parti des bonnes pratiques existantes en faisant à la fois appel à des mesures infrastructurelles de mise en sécurité et des actions de sensibilisation. Une généralisation de la limitation de vitesse à 30 km/h en zone urbaine et la mise en place d'itinéraires bis plus sûrs pour les modes actifs peuvent être envisagées dans ce sens.

##### 1.4.5. Généraliser l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mise en accessibilité de la voirie dans toutes les communes du territoire

Les **personnes à besoins spécifiques** sont à la fois les personnes à mobilité réduite, dont les personnes âgées, les personnes présentant des difficultés d'insertion sociale et touchant de bas revenus ainsi que les personnes géographiquement isolées. Le territoire bénéficie d'une bonne desserte globale par les transports collectifs, malgré les inégalités observées en matière de desserte par les réseaux lourds. Seule **la moitié des communes de l'EPT disposent d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)**, dispositif pourtant obligatoire pour les communes de plus de 1000 habitants. Il importe que toutes les communes de l'EPT élaborent un PAVE avant d'envisager de préfigurer un éventuel PAVE territorial par la suite. Ces PAVE devront se traduire par une hiérarchisation des priorités et des programmations d'aménagement.

Outre la réalisation des PAVE, il s'agit de **mettre en œuvre l'accessibilité des itinéraires prioritaires** permettant de rejoindre les grandes polarités du territoire..

##### 1.4.6. Optimiser le franchissement des principales coupures urbaines du territoire

Le territoire de Paris Terres d'Envol est marqué par la présence d'un **urbanisme de plaques, généré par les emprises des plateformes aéroportuaires et les zones d'activités étendues, pas ou peu franchissables**. Par ailleurs, l'emprise importante des infrastructures routières et ferroviaires sur le territoire induit de nombreuses coupures urbaines dans un tissu urbain fragmenté. La présence de

zones d'activités hermétiques (Paris Nord 2, Garenor, aéroports) renforce cette idée de **fragmentation de l'espace urbain**. Les déplacements à pied et en vélo sont ainsi contraints sur le territoire. Ils sont particulièrement difficiles au niveau des grandes zones d'activités. La **résorption de ces coupures constitue un enjeu particulièrement important** pour le territoire qui dispose d'un nombre limité de franchissements. Il s'agit notamment de **valoriser les franchissements existants** et de mener une réflexion sur la création de nouveaux itinéraires modes actifs au niveau des grandes zones d'activités et des grandes infrastructures (voies ferrées, canal de l'Ourcq), afin de faciliter et encourager les déplacements de courte distance et le report modal.



## 1.5. Orientation 5 : Prendre en compte les nouveaux usages de mobilité des personnes



### 1.5.1. Encourager le développement de services de véhicules partagés, là où c'est pertinent, et développer les démarches écomobiles tels que le covoiturage, l'auto-stop organisé

Paris Terres d'Envol bénéficiait jusqu'à la fin du mois de juillet 2018 de bornes Autolib' sur cinq communes de son territoire. L'arrêt du service proposant des véhicules électriques force à réfléchir au devenir des emplacements dédiés et au développement de **solutions alternatives d'autopartage**.

Le PDUIF propose de **favoriser le stationnement des véhicules propres et des véhicules d'autopartage** en accordant une période de gratuité d'une heure et demie à ces types de véhicules dans le cadre d'une politique de stationnement cohérente.

Le **covoiturage est peu développé sur le territoire de l'EPT**. En effet, la population bénéficie d'une desserte importante par les transports en commun. Néanmoins, les pôles d'emplois du territoire captent de nombreux salariés de toute l'Île-de-France et la part modale de la voiture y est souvent importante. C'est par exemple le cas des plateformes **aéroportuaires de Roissy et du Bourget ou du parc d'affaires de Paris Nord 2**. Ces secteurs, dont la desserte en transports collectifs n'est pas toujours optimale mais qui bénéficient d'une très bonne desserte routière et autoroutière, présentent ainsi un **fort potentiel pour le développement du covoiturage**, notamment entre salariés d'une même entreprise. De plus, de nombreux salariés de ces grandes zones d'activités travaillent en horaires décalés, durant lesquels l'offre de transports collectifs est plus faible. L'intérêt du développement du covoiturage y est d'autant plus fort.

Par ailleurs, l'analyse des flux des actifs a mis en évidence **l'importance des déplacements de courte distance**, et notamment internes au territoire de l'EPT, voire internes aux communes ainsi qu'une attractivité élevée de la ville d'Aulnay pour les actifs résidents de l'EPT. Ces déplacements de courte distance sont actuellement essentiellement réalisés en voiture individuelle. Des actions pourront notamment être menées pour **favoriser le développement du covoiturage de proximité pour ces trajets domicile-travail**.

**L'EPT pourrait encourager à la pratique du covoiturage** en appuyant les démarches incitatives, en nouant par exemple des partenariats avec les différentes plateformes nationales et locales de covoiturage, et en accompagnant les entreprises dans des démarches en faveur du covoiturage (notamment à travers des plans de mobilité). De plus, des flottes de vélos partagés pourraient être mises en place pour les salariés des entreprises du territoire.

Le territoire connaît notamment un **rabattement automobile vers les gares** de la part de personnes résidant dans les départements limitrophes de grande couronne. La création de **places réservées aux covoitureurs au sein des parcs relais** des gares pourrait survenir en complément d'une offre localisée dans les pôles d'emplois.

Outres les avantages économiques et sur l'environnement, le covoiturage favorise également le lien social. Cela est particulièrement vrai pour les seniors pour lesquels le covoiturage peut à la fois permettre de se déplacer et de continuer à avoir des relations sociales avec des actifs ou étudiants par exemple.

### 1.5.2. Poursuivre le déploiement d'infrastructure de recharge des véhicules électriques et autres énergies renouvelables à destination des véhicules particuliers

Sur le territoire, la **majorité des bornes de recharge de véhicules électriques se situait au niveau stations Autolib'**, dans les cinq communes les plus à l'ouest du territoire. Depuis l'arrêt du service d'autopartage, il s'agit de définir une **stratégie de déploiement** de ces infrastructures de recharge sur le territoire. Six autres sites proposent la recharge gratuite de véhicules électriques : des parkings de l'aéroport du Bourget, des commerces et un particulier. Outre l'énergie électrique, d'autres alternatives aux carburants traditionnels peuvent être proposées en recourant au mix-énergétique et en favorisant les énergies propres.

### 1.5.3. Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de Mobilité pour les entreprises et administrations de plus de 100 salariés

L'élaboration d'un **plan de mobilité est désormais obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 100 salariés** sur un même site en Île-de-France. Pour les entreprises, l'obligation découle de la loi. Pour les personnes morales de droit public, l'obligation découle du Plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France. De nombreuses entreprises sont concernées sur le territoire de Paris Terres d'Envol. Le **déploiement de ces plans de mobilité est encore limité** mais peut s'appuyer sur des initiatives existantes. Deux communes (Tremblay-en-France et Villepinte) se sont dotées d'un Plan de Déplacements d'Administration et celui d'Aulnay-sous-Bois est en cours d'élaboration. Les entreprises situées sur un même site

ont également pu se regrouper autour de l'élaboration de Plans de Mobilité Inter-Entreprises (PMIE) sur les sites :

- de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle
- de la plateforme aéroportuaire du Bourget
- du parc d'affaires international Paris Nord 2

Les **autres communes de l'EPT se doteront d'un Plan de Mobilité**, a minima pour leurs sites de plus de 100 salariés. Il en va de même pour les grandes entreprises du territoire. L'avantage de rejoindre un PMIE permet par ailleurs aux entreprises de ne **pas réaliser leur plan de mobilité seules** et favorise également une cohérence des orientations en faveur de la mobilité de l'ensemble des salariés à l'échelle d'un site.

L'accompagnement des entreprises dans l'établissement de stratégie de mobilité permet de rassembler les acteurs économiques et institutionnels pour proposer des solutions répondant à l'objectif de réduction du trafic automobile.

### 1.5.4. Communiquer activement en axant cette communication sur l'évolution des comportements de mobilité et de partage de l'espace public

Développer **l'animation et la communication sur le territoire fait partie intégrante** de la démarche de PLD, dès son élaboration en concertation avec les acteurs politiques et les citoyens jusqu'à sa mise en œuvre. L'objectif d'un **plan de communication sur plusieurs années** serait d'informer sur :

- le champ des possibles en matière de déplacements et les projets d'amélioration des conditions de déplacements ;
- les impacts positifs sur la santé et sur la sécurité routière d'un changement des comportements de mobilité ;
- la vulnérabilité de certains usagers ;
- le coût de la mobilité.



## 1.6. Orientation 6 : Améliorer le transport et la livraison des marchandises



### 1.6.1. Optimiser les conditions de livraison dans les centralités (gares et centres-villes)

Les communes de Paris Terres d'Envol ne disposent pas de politiques harmonisées en matière de livraison. Il s'agit de définir une réglementation cohérente en matière de livraison (horaires notamment) et d'aménager des aires dédiées aux livraisons.

Cependant, le respect de la réglementation et de l'exclusivité des aires aux véhicules de livraisons est parfois compromis. Les difficultés sont récurrentes au niveau des polarités commerciales situées au niveau des gares et centres-villes. Alors que les aires de livraison sont parfois peu nombreuses, elles sont détournées de leur usage par des automobilistes s'y arrêtant ou se stationnant, provoquant l'arrêt des véhicules de livraison en double-file. Ce phénomène participe ainsi à la congestion observée sur le territoire.

Il s'agit donc d'enclencher une dynamique pour **améliorer les conditions de livraison sur le territoire en conciliant les différents usages et en limitant les nuisances**. Il s'agit ainsi de traiter en priorité les quartiers faisant face à des conflits d'usages, et identifiés dans le diagnostic.

Le contrôle de ces aires est un levier pouvant être mis en œuvre afin d'améliorer les conditions de livraison. La création d'espaces dédiés dans les nouveaux quartiers peut également permettre d'anticiper d'éventuelles difficultés liées aux livraisons des commerces, à la circulation et au stationnement.

### 1.6.2. Proposer des nouveaux services en matière de livraison du dernier kilomètre sur les secteurs Le Bourget – Division Leclerc / Drancy – D115 centre / Aulnay-sous-Bois – Secteur gare

Le PDUIF préconise de **maintenir et de faciliter la création de sites logistiques en ville**.

- Le **déploiement de centres de logistique urbaine** pourrait notamment répondre à la problématique du stationnement des véhicules de livraison en ville ;
- Le **déploiement de points de livraison** pour les particuliers pourrait limiter les déplacements des véhicules de livraison. Situés à proximité de lieux fréquentés tels que les gares et arrêts de bus, ces points de livraison ne devraient pas engendrer de déplacements supplémentaires pour les particuliers, ces derniers pouvant récupérer leurs colis lors de leurs trajets quotidiens ;

- En lien avec cette démarche, il pourrait également être exploré la possibilité de **développer des solutions alternatives telles que les livraisons à vélo** (vélos utilitaires dont vélos cargos et triporteurs) **pour le dernier kilomètre**, afin de limiter la circulation de véhicules de livraison (véhicules utilitaires légers, petits camions) sur la voirie dans les zones denses.

En outre, il s'agit de réfléchir aux modes alternatifs à la route pour le transport de marchandises. Le recours au canal de l'Ourcq, déjà en place dans des territoires limitrophes, pourrait par exemple être opportun à Paris Terres d'Envol.

### 1.6.3. Encadrer la circulation des poids-lourds liée aux zones d'activités et de logistique ainsi qu'au trafic de transit

Paris Terres d'Envol est concerné par de **nombreuses activités économiques et de logistique**, principalement localisées sur la partie nord du territoire. Tout en les préservant, l'enjeu est d'orienter les flux routiers de marchandises sur le bon niveau de voirie, notamment pour les sites en développement comme Aérolians et l'ex-site PSA. Il s'agit de **limiter le trafic de transit sur les voies non adaptées**.

Différentes **réglementations liées à la circulation des poids-lourds** pourraient être mises en place en veillant à la cohérence à l'échelle intercommunale. Ces réglementations peuvent notamment concerner une interdiction de circulation des véhicules en transit sur le réseau viaire local et/ou une interdiction de circulation pour les véhicules les plus polluants.

### 1.6.4. Optimiser les circulations et le stationnement des véhicules de transport routier de marchandises au sein et aux abords des zones d'activités

Afin de maintenir la vocation économique de la partie nord du territoire, il convient notamment **d'améliorer les dispositifs de signalisation**, tant dans les zones existantes et leurs abords qu'au niveau des nouvelles plateformes logistiques. Il s'agit également de prévoir des aires de stationnement pour les poids-lourd et d'encadrer le stationnement de ces derniers.

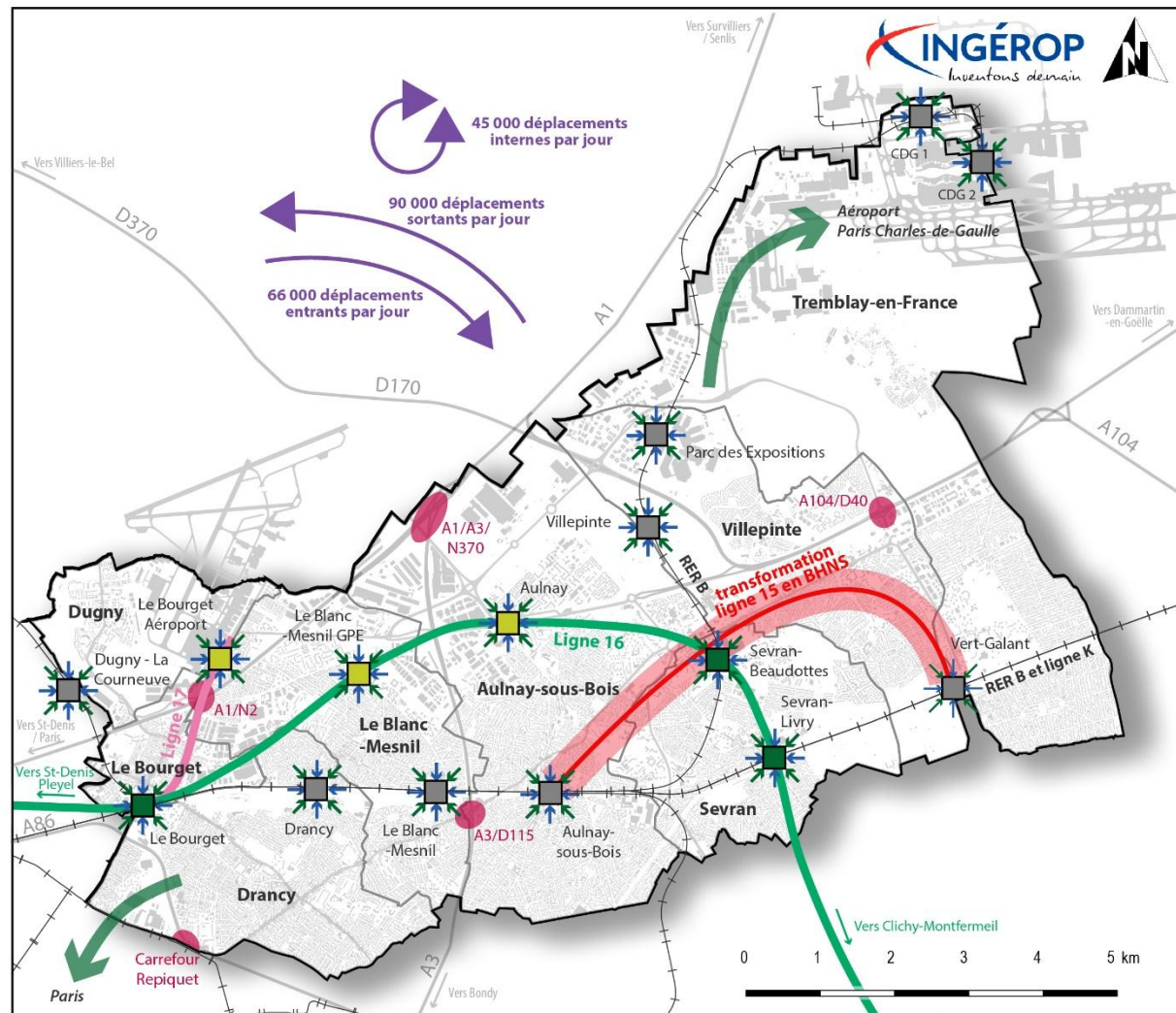
### 1.6.5. Déployer des stations publiques recourant à un mix énergétique au sein ou aux abords des zones d'activités afin de rendre possible la transition des flottes professionnelles vers les énergies propres

Afin de favoriser le recours à des véhicules peu polluants, des bornes de recharges peuvent être déployées au niveau des zones

d'activités. Outre l'installation de ces stations dans les centres urbains, leur déploiement au sein des zones d'activités poursuit l'objectif d'encourager le renouvellement des véhicules professionnels. Il s'agit de recourir à un bouquet énergétique permettant d'offrir des alternatives peu polluantes aux carburants traditionnels.

### 4.3.1 Représentation spatiale des orientations proposées

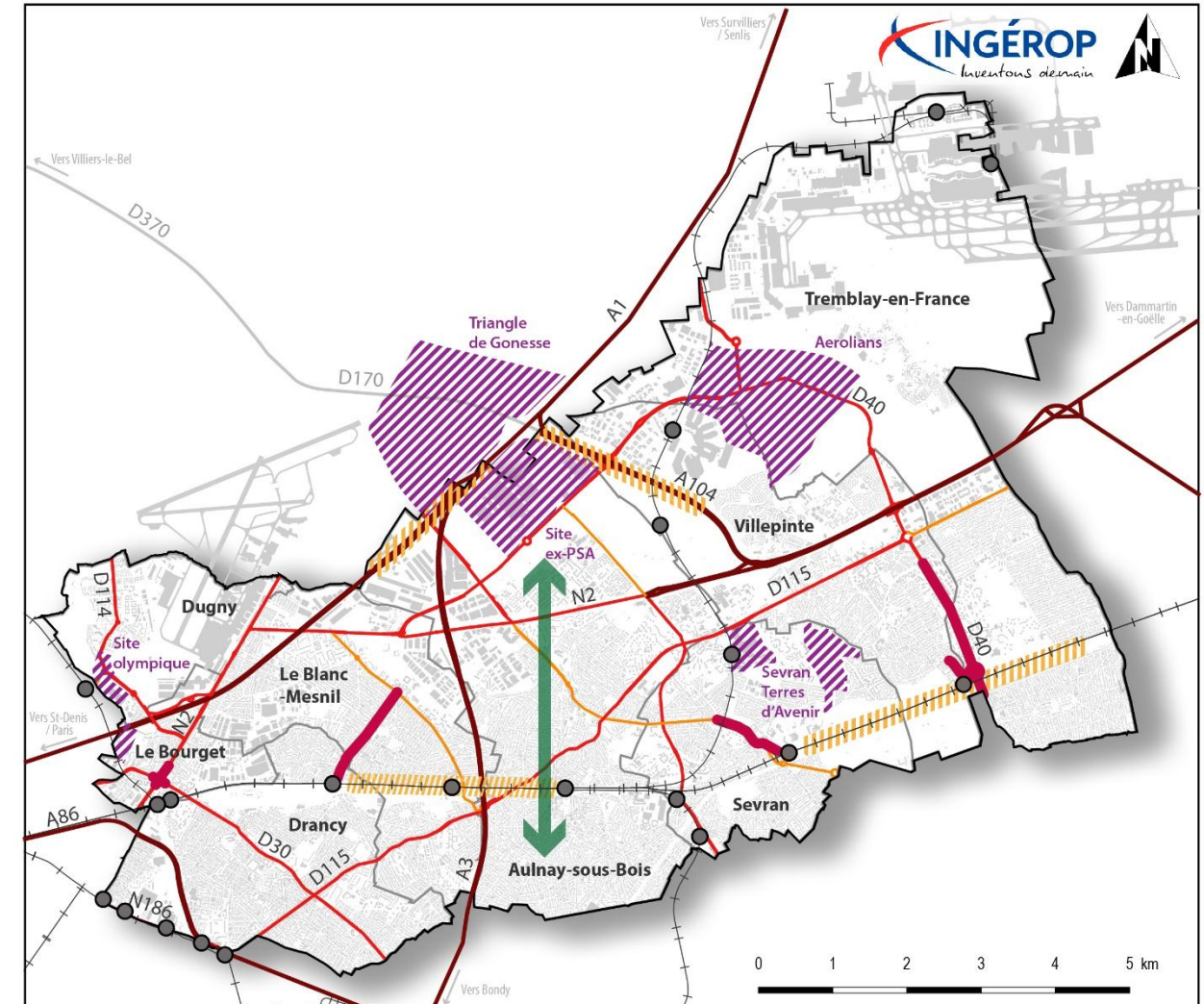
Les cartes présentées ci-après ont pour vocation de transcrire spatialement les premiers éléments d'orientations stratégiques (non exhaustives).



#### Orientations proposées pour Mieux intégrer Paris Terres d'Envol dans les échanges franciliens

- Poursuivre le développement des déplacements interterritoriaux avec les sites majeurs (Paris, Aéroport CDG)
- Préparer l'arrivée du Grand Paris Express à horizon 2024 en anticipant les besoins futurs multimodaux et le partage de l'espace public autour des gares
- Ligne 16
- Ligne 17
- Gare nouvelle GPE
- Gare GPE en connexion avec le réseau existant
- Accompagner le rabattement multimodal autour des gares dans le cadre de politiques modes actifs, de stationnement et de desserte bus cohérentes
- Améliorer les échanges entre le réseau autoroutier et le réseau structurant de l'agglomération
- Préparer l'évolution de la ligne de bus 15 en BHNS (bus à haut niveau de service) à horizon 2024
- Aménager le rabattement modes actifs vers le futur BHNS
- Gare existante
- Ligne existante de transport en commun ferré
- Flux d'actifs de, vers et sur le territoire

Figure 11 Orientation 1 (Ingérop, 2019)

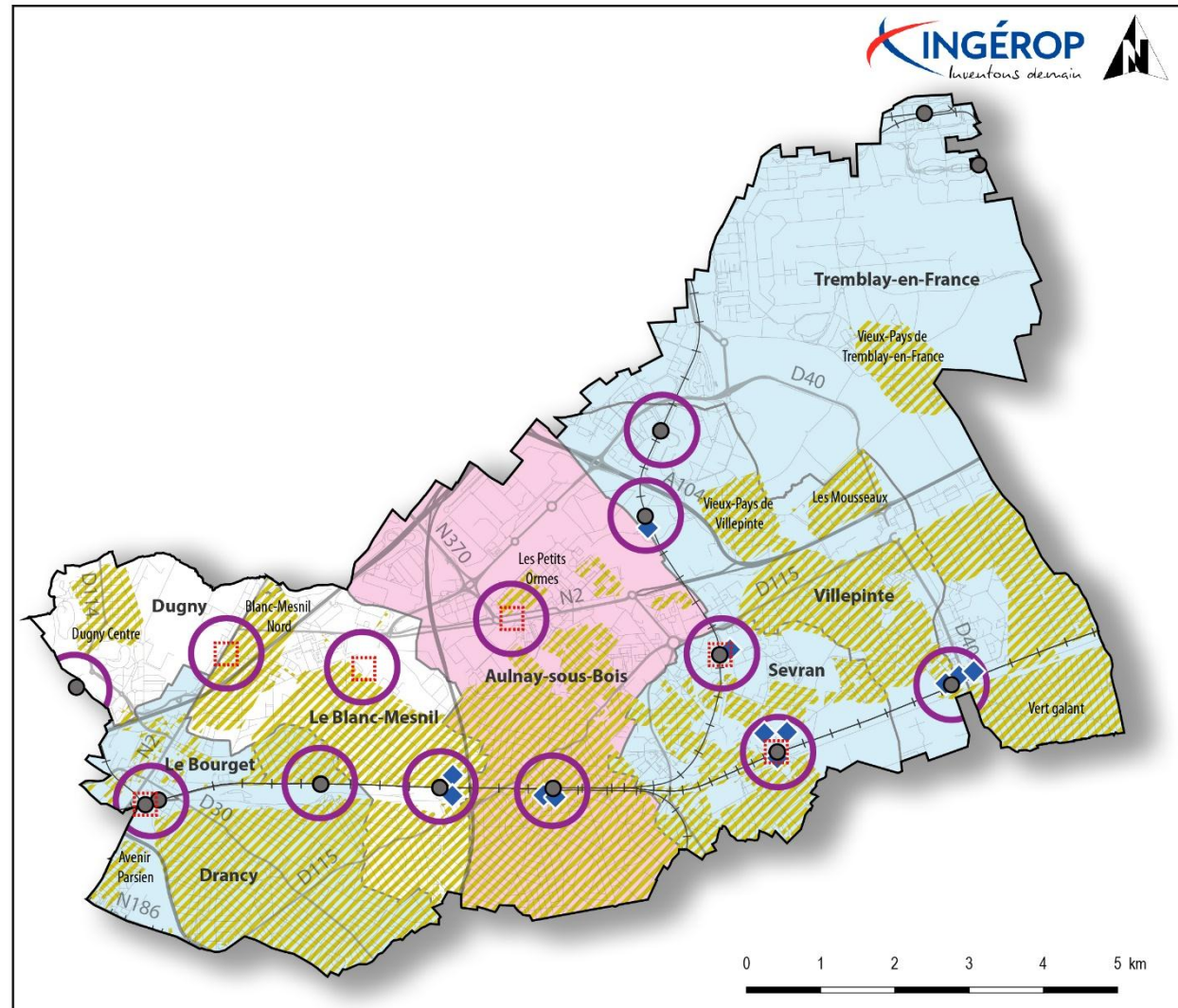


#### Orientations proposées pour Garantir l'accessibilité routière et en TC aux centres-villes, aux quartiers, aux emplois et aux projets urbains

- Valoriser des liaisons nord-sud fortes au sein du territoire pour faciliter les déplacements entre zones d'habitat et d'emplois (liaisons bus et cycles)
- Améliorer la performance du réseau de transports collectifs en traitant les axes où la circulation des bus est difficile
- Rester vigilant quand aux risques de saturation des réseaux routiers liés au développement des futurs sites économiques
- Créer de nouveaux franchissements modes actifs sur les principales coupures urbaines du territoire
- Hierarchiser la voirie et mettre en oeuvre une politique routière coordonnée à l'échelle de l'EPT limitant le trafic de transit sur le territoire
- réseau à caractère magistral (itinéraire du réseau national)
- réseau à caractère structurant (itinéraire d'intérêt régional : niveau 1)
- réseau local intercommunal (itinéraire d'intérêt régional : niveau 2)
- Réseau ferré
- Ligne
- Gare/station

Figure 12 Orientation 2 (Ingérop, 2019)

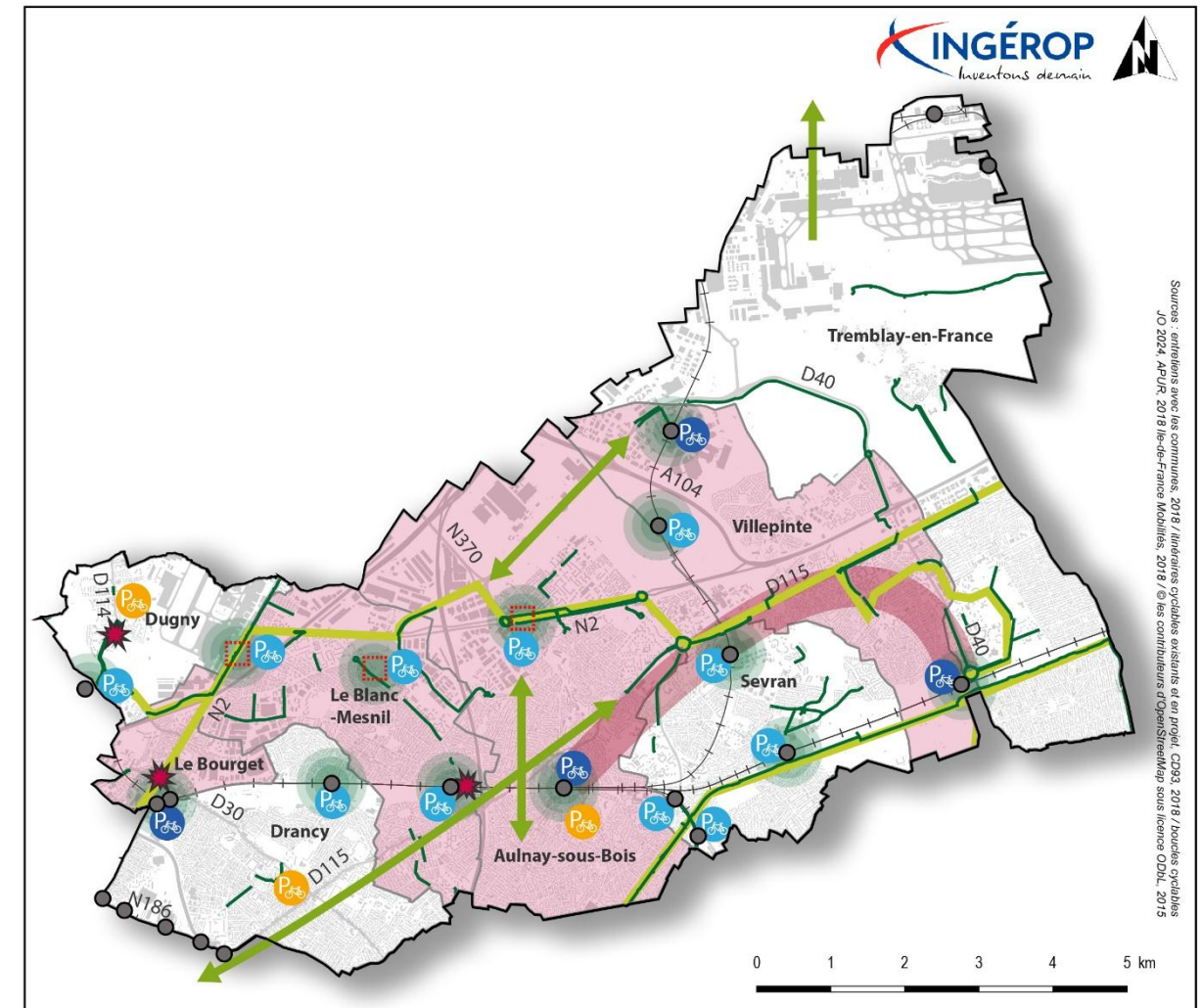




**Orientations proposées pour Maitriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile et de l'espace public**

- Des réglementations hétérogènes
- Stationnement payant à durée limitée sur au moins une zone de la commune
  - Stationnement gratuit à durée limitée sur au moins une zone de la commune
  - Stationnement gratuit sans limitation de durée
- Réseau ferré
- Ligne
  - Gare/station
  - Gare Grand Paris Express à horizon 2025
- Mener une politique de stationnement en faveur du report modal
- Améliorer l'attractivité des parcs relais autour des gares
  - Adapter la réglementation en matière de stationnement autour des gares
- Limiter les conflits d'usage liés au stationnement
- Zones soumises à un débordement du stationnement résidentiel

Figure 13 Orientation 3 (Ingérop, 2019)

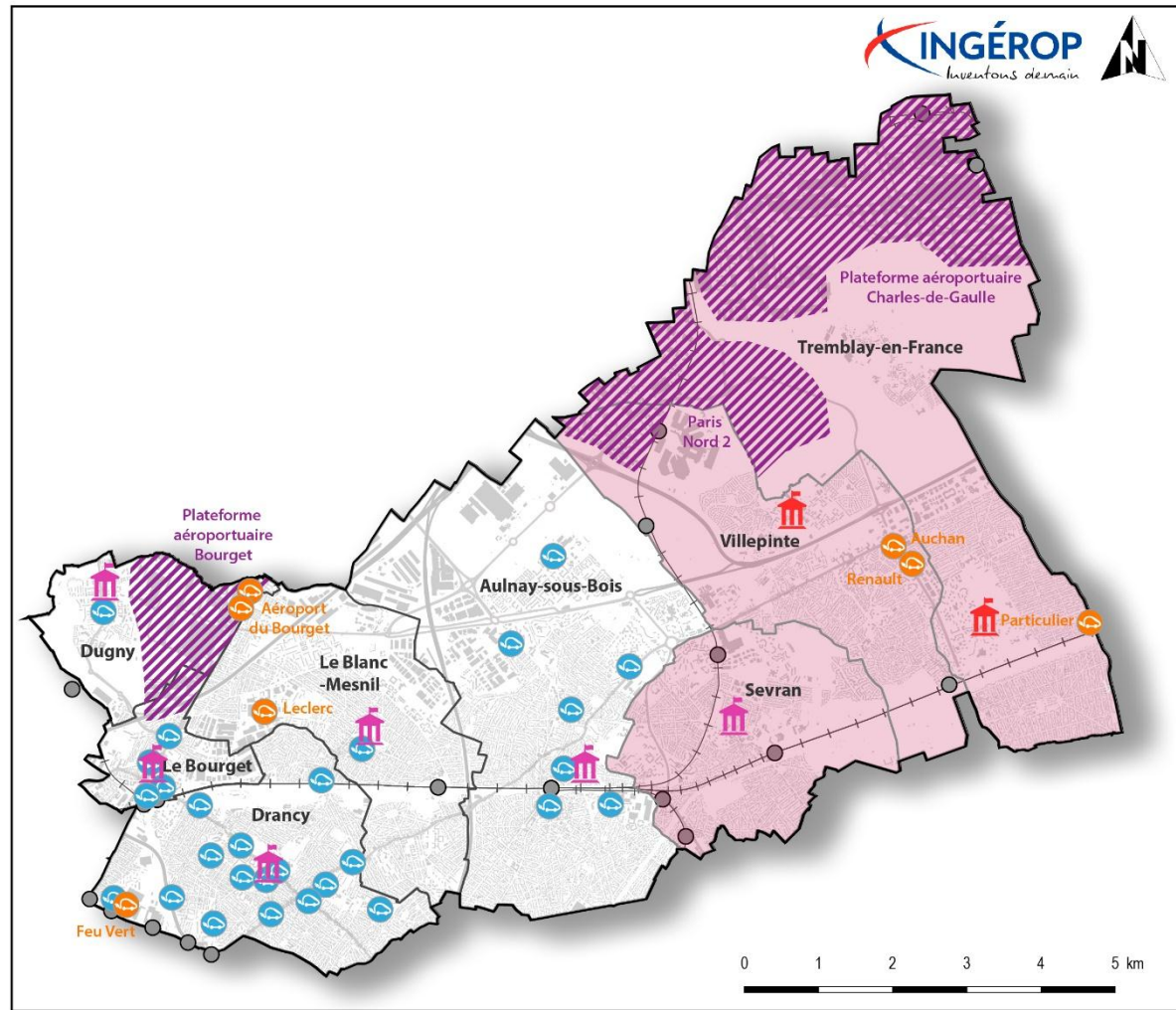


**Orientations proposées pour Promouvoir les modes et services de mobilité adaptés aux courtes distances et favorables à l'amélioration de la santé et du cadre de vie pour tous**

- Définir un schéma cyclable à l'échelle de Paris Terres d'Envol pour créer des continuités
- Tirer parti des itinéraires existants dédiés au vélo
  - Nouveaux itinéraires à créer
  - Tirer parti de la boucle cyclable à l'étude à l'échelle de Paris et de la Seine-Saint-Denis dans l'optique de la convention JO 2024
- Résorber les points durs d'accidentologie vélo et piétons réels et ressentis
- Améliorer l'espace public pour favoriser la marche à pied et le vélo, notamment en matière de jalonnement autour des gares
  - Aménager le rabattement modes actifs vers le futur BHNS
- Poursuivre l'amélioration de la mobilité des personnes à besoins spécifiques
- Commune n'ayant pas encore amorcée de démarche de Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics (PAVE)
- Créer des infrastructures de stationnement vélo sécurisé autour des gares et dans les centralités
- Maintenir les abris vélos sécurisés existants
  - Déployer de nouveaux abris vélos sécurisés au niveau des gares et stations
  - Déployer des arceaux vélos dans les centres villes éloignés des gares
- Réseau ferré
- Ligne
  - Gare/station
  - Gare Grand Paris Express à horizon 2025

Figure 14 Orientation 4 (Ingérop, 2019)

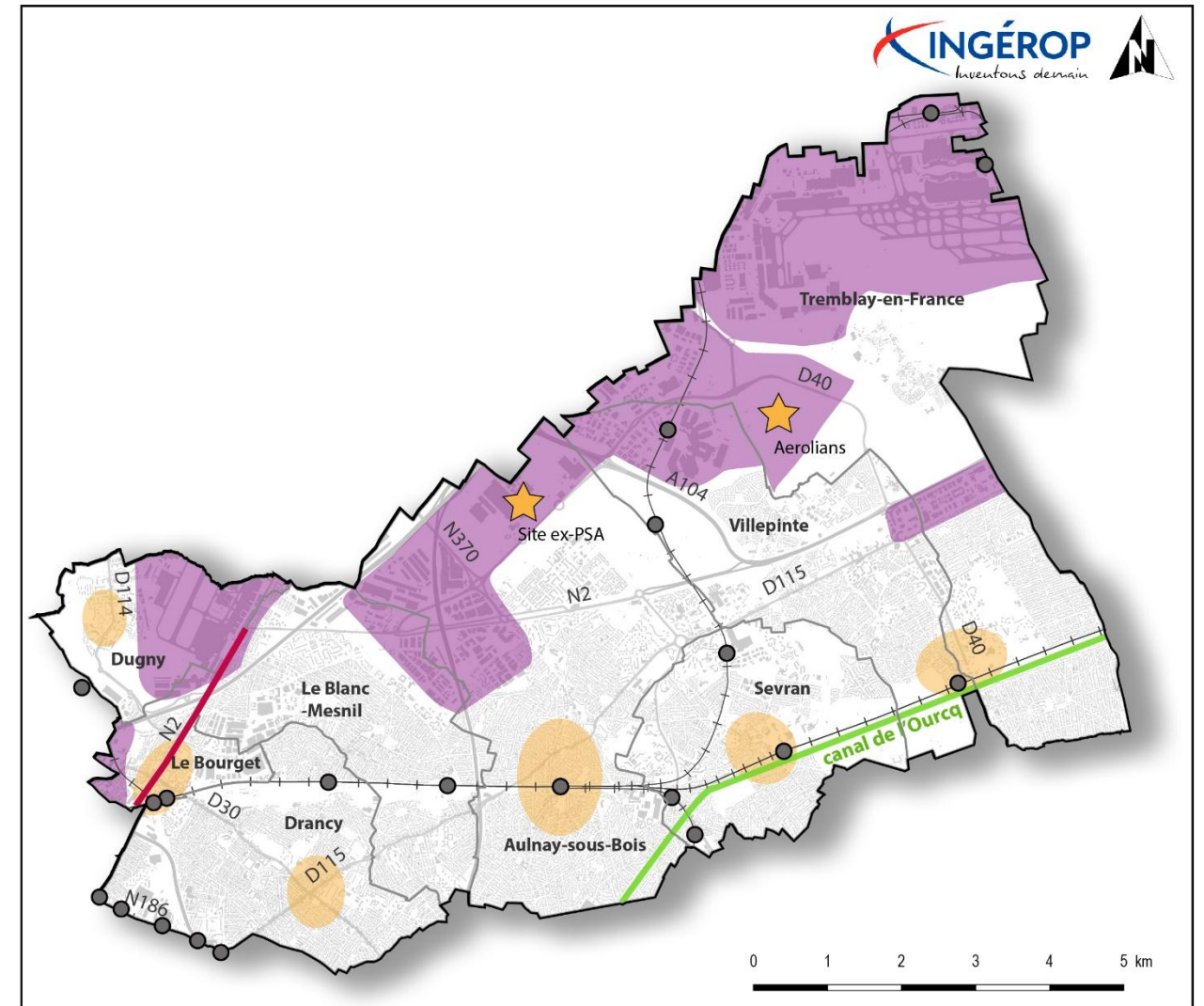




**Orientations proposées pour Prendre en compte les nouveaux usages de mobilité des personnes**

- Poursuivre le déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques
    - Saisir l'opportunité de pouvoir exploiter les infrastructures/emplacements des stations Autolib' et de repenser à un service d'autopartage
    - Autre lieu de recharge
    - Rattraper le retard observé en matière d'infrastructure de recharge dans les communes dépourvues de stations Autolib'
  - Participer à la mise en oeuvre de Plans de Mobilité (PDM)
    - Plan de mobilité inter-entreprises existant
    - Suivre l'application des plans de mobilité dans les communes en disposant pour leurs propres salariés
    - Accompagner les communes ne disposant pas encore de plan de mobilité pour leurs propres salariés
- Réseau ferré
- Ligne
  - Gare/station

Figure 15 Orientation 5 (Ingérop, 2019)



**Orientations proposées pour Améliorer le transport et la livraison des marchandises**

- Optimiser les conditions de livraison et proposer des nouveaux services en matière de livraison du dernier kilomètre dans les principales centralités
  - Encadrer la circulation des poids lourds générée par les zones d'activité et de logistique
  - Encadrer la circulation des poids lourds sur les axes qui subissent un trafic de transit important
  - Profiter du développement de nouvelles plateformes logistiques sur le territoire
  - Etudier la possibilité de recourir au canal de l'Ourcq pour le transport de marchandises
- Réseau ferré
- Ligne
  - Gare/station

Figure 16 Orientation 6 (Ingérop, 2019)

## **5- ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT**

---

## 5.1 ORGANISATION DE LA PRESENTATION DE L'ETAT INITIAL

---

Il s'agit ici de présenter une description des caractéristiques principales, de la valeur et de la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée par la mise en œuvre du PLD.

Les thématiques suivantes sont étudiées :

- Milieu physique (aquatique et non aquatique) ;
- Contexte urbain et socio-économique ;
- Nuisances urbaines ;
- Emission de GES et consommations énergétiques ;
- Risques naturels et anthropiques ;
- Milieu naturel et biodiversité ;
- Patrimoine et paysage

C'est à partir de l'analyse de l'état initial de l'environnement que seront évalués les enjeux du territoire concerné par le PLD. Les incidences notables et prévisibles du projet sur l'environnement seront alors identifiées et qualifiées.

Pour rappel la définition des aires d'étude est présentée dans le chapitre 2.4 du présent dossier.



## 5.2 MILIEU PHYSIQUE

### 5.2.1 Contexte climatique

#### 5.2.1.1 Le climat

L'aire d'étude est soumise à un climat océanique dégradé. Ce climat présente la particularité d'être océanique mais peut subir des influences continentales venant de l'Est de l'Europe ; cela se traduit par des températures très basses sur une période continue de plusieurs jours (le plus souvent, le grand froid dure une semaine) en hiver et le contraire en été. Le même constat peut être dressé pour les précipitations.

Les conditions météorologiques (températures, précipitations, vents) décrites ci-après sont issues de données de la station Météo France Le Bourget située en Seine-Saint-Denis.

#### 5.2.1.2 Les températures

Les températures les plus élevées sont observées durant les mois de juillet et août, avec une moyenne d'environ 19,5°C ; tandis que les températures les plus basses sont enregistrées au cours des mois de décembre et de janvier, avec une moyenne d'environ 4,5°C.

#### 5.2.1.3 Les précipitations

Les précipitations sont réparties sur l'ensemble de l'année avec un minimum au mois de février et un maximum au mois d'octobre. La hauteur annuelle moyenne de précipitation est de 640,7 mm.

Le nombre de jours avec précipitations est de 113,5 jours par an en moyenne.

#### 5.2.1.4 Le vent

La rose des vents ci-après montre selon les différentes orientations, la fréquence des vents enregistrée à la station du Bourget sur la période 1991-2010.

Ces données montrent que les vents du Sud-Ouest et les vents de Nord et Nord-Est dont la vitesse est inférieure à 8 m/s (soit 28,8 km/h) sont dominants. Les vents dont la vitesse est supérieure à 8 m/s sont peu présents et sont orientés sur un large secteur Sud-Ouest.

Les vents sont faibles à nuls 13,9% du temps, faibles 56,6% du temps, moyens 26,6% du temps et forts 2,9% du temps.

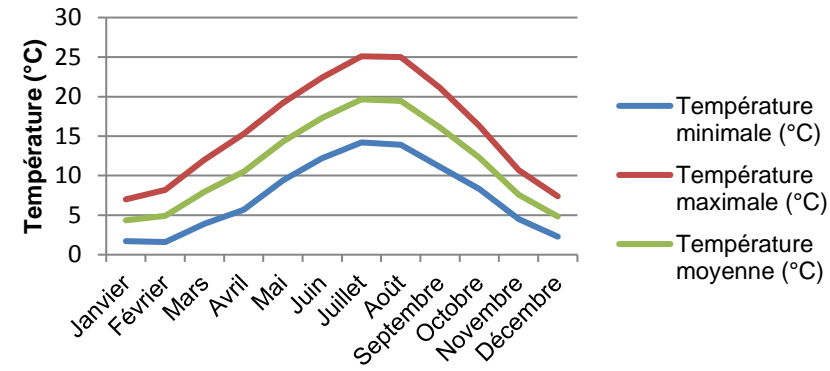


Figure 17 : Températures enregistrées sur la station du Bourget entre 1981-2010 (Ingerop à partir de données Météo France)

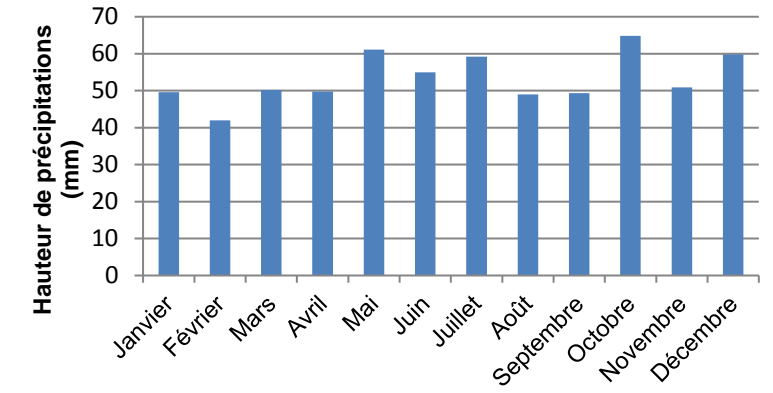
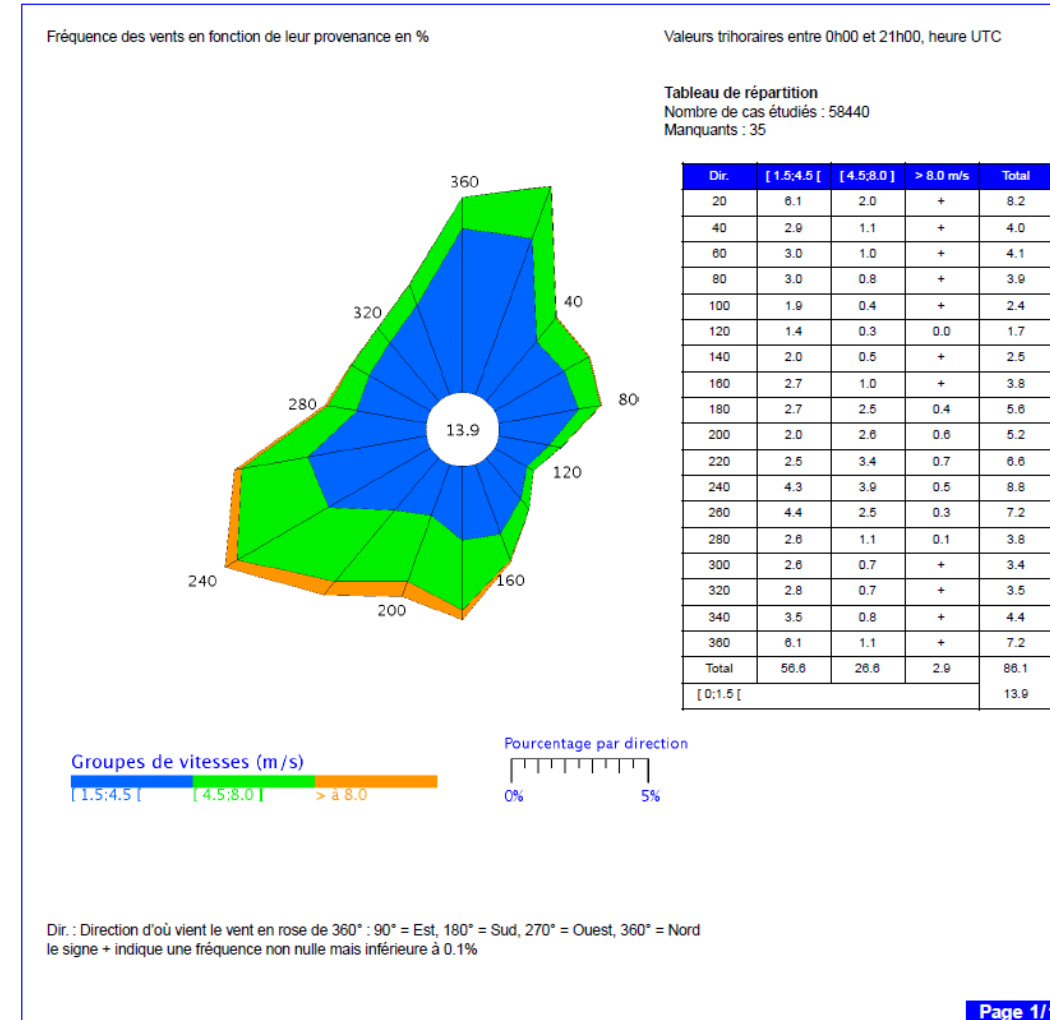


Figure 18 : Hauteur des précipitations enregistrées sur la station du Bourget entre 1981-2010 (Météo France)

### LE BOURGET (95)

Indicatif : 95088001, alt : 49 m., lat : 48°58'00"N, lon : 02°25'36"E



Edité le : 27/08/2014 dans l'état de la base

N.B. : La vente, redistribution ou rediffusion des informations reçues, en l'état ou sous forme de produits dérivés, est strictement interdite sans l'accord de METEO-FRANCE

Figure 19 : Rose des vents décennale (1991 – 2010) de la station Le Bourget (MétéoFrance)

### 5.2.2 Relief et topographie

A l'échelle départementale, la Seine-Saint-Denis est essentiellement constituée par un bas plateau, la Plaine de France, structuré par les larges vallées de la Seine et de la Marne et par un relief de buttes-témoins.

La topographie de l'aire d'étude immédiate est relativement plane avec une altitude moyenne de 50 mNGF. Les principaux points hauts de l'EPT Paris Terres d'Envol culminent entre 100 et 120 m au Nord-Est de la commune de Tremblay-en-France (cf. carte ci-dessous).

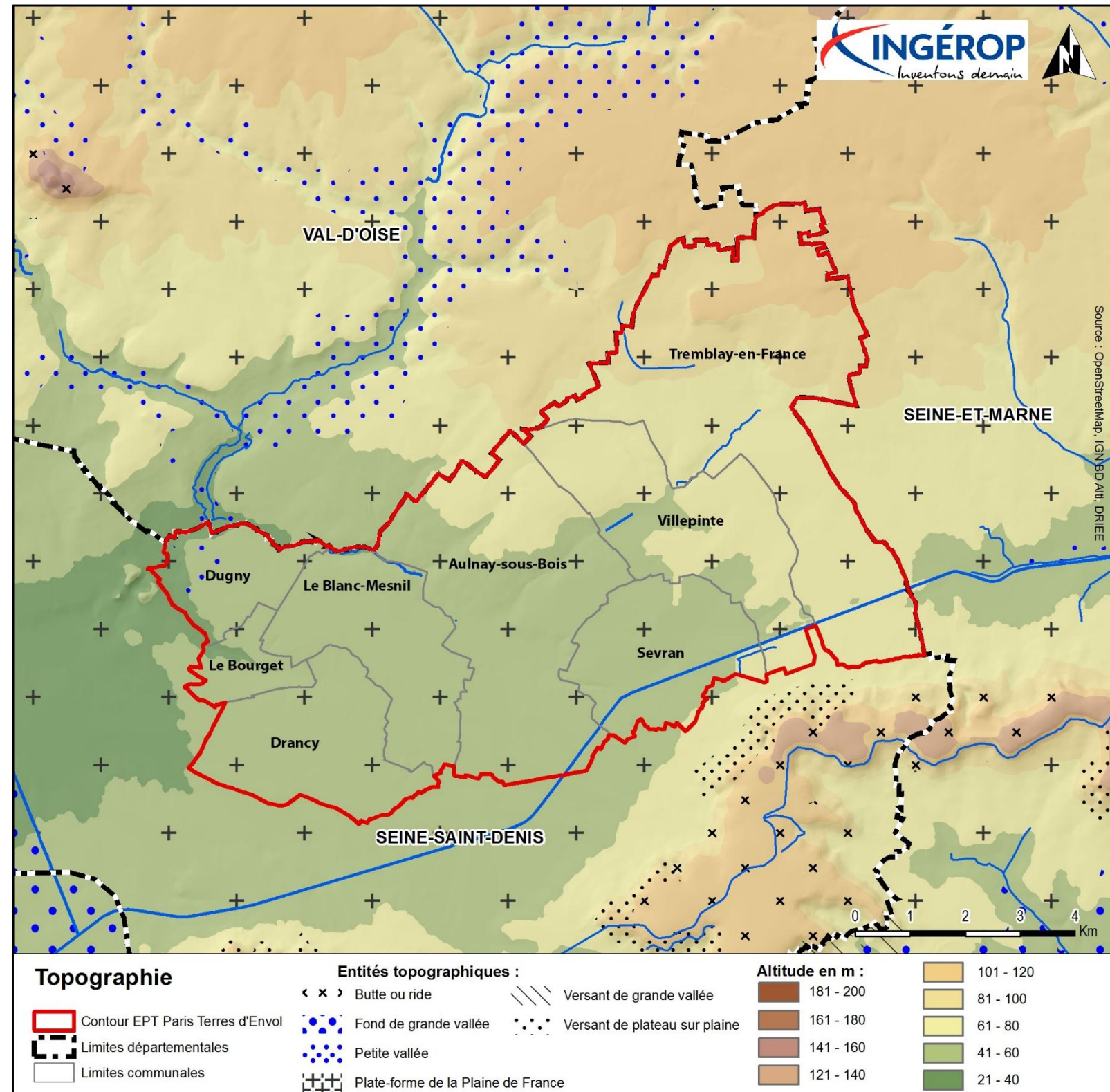


Figure 20 : Topographie de la zone d'étude (source : <http://fr-fr.topographic-map.com>)

### 5.2.3 Géologie

#### 5.2.3.1 Contexte géologique départemental

La géologie du département de Seine Saint-Denis s'inscrit dans celle du bassin sédimentaire parisien. Son relief se caractérise selon l'orientation spécifique de l'anticlinal du pays de Bray. Cette orientation de la plaque tectonique a dirigé les retraits des eaux dans la direction Nord-Ouest / Sud-Est qui caractérise à son tour l'orientation de la Seine et des buttes témoins possédant globalement la même orientation.

Le sous-sol du département est exclusivement constitué de roches sédimentaires dont l'origine est l'accumulation des dépôts détritiques apportés par les vents, les fleuves et surtout par les grandes étendues d'eau qui se sont succédées (mers, lagunes et lacs) et qui occupaient le bassin il y a plusieurs dizaines de millions d'années à l'ère Tertiaire (plus précisément durant l'Eocène et l'Oligocène).

L'analyse morphologique du département révèle l'existence de 3 étages successifs créés par l'érosion différentielle caractérisant le relief. Il s'agit :

- des buttes témoins de l'érosion (strates formées durant l'Eocène supérieur et l'Oligocène) ;
- des plateaux (constitués majoritairement de calcaire) ;
- des vallées creusées dans les plateaux par les cours d'eau (craie-alluvions).

Dans le Nord de la région parisienne, l'anticlinal du Bray fait affleurer les formations lutétiennes et yprésiennes. Ces formations composées de couches calcaires et sableuses sont légèrement inclinées et relativement parallèles entre elles. Elles présentent un pendage moyen de l'ordre de 0,3% sans jamais dépasser 3%. Celui-ci est orienté Nord-Est/Sud-Ouest en direction de la fosse de Saint-Denis (structure monoclinale).

Les phénomènes d'érosion dus aux différents cycles de drainage ont provoqué un enfoncement du réseau hydrographique qui a entaillé les assises géologiques de dureté inégale créant de petites vallées, dont celle du ru du Croult. La coupe géologique schématisée au droit de cette vallée est présentée ci-dessus.

Les formations géologiques d'âge tertiaire et quaternaire rencontrées dans la zone d'étude sont présentées dans le paragraphe page suivante dans l'ordre de superposition, des formations les plus récentes aux formations les plus anciennes.

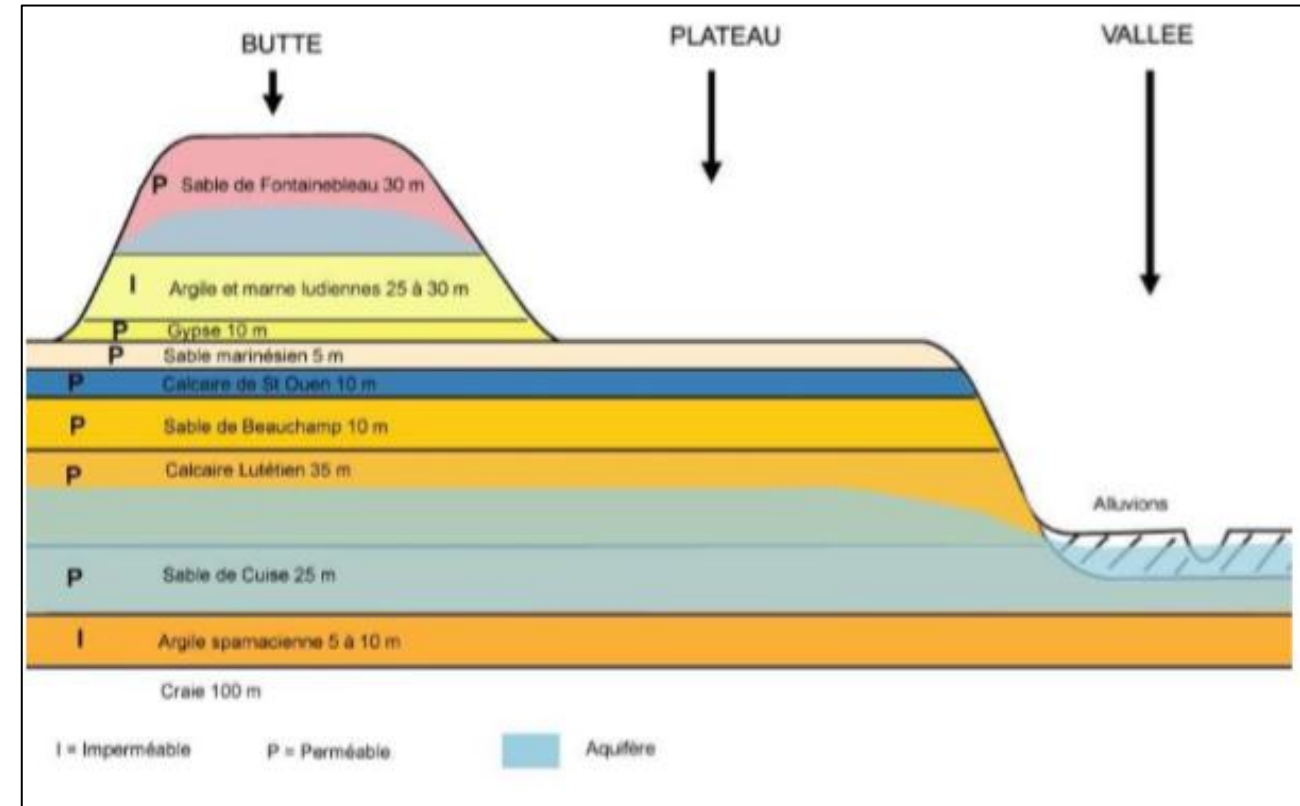


Figure 21 : Schéma de l'analyse morphologique du département de Seine-Saint-Denis (source : PLU du Blanc Mesnil)



### 5.2.3.2 Formations géologiques au droit de l'aire immédiate

D'après la carte géologique de Paris au 1/50 000<sup>ème</sup>, les principales formations géologiques superficielles du secteur étudié sont les suivantes :

#### Formations quaternaires

**Fy, Fx, Fw : Alluvions anciennes** : la majeure partie centrale de la commune repose sur des alluvions anciennes qui constituent de vastes formations de remblaiement déposées par les cours d'eau aux différents stades de l'évolution morphologique des vallées. Elles sont constituées par les matériaux prélevés dans les formations géologiques traversées par les fleuves à l'amont.

**Fz : Alluvions modernes** : Elles présentent un complexe d'éléments sableux et argileux où s'intercalent des lits de graviers et de galets calcaires.

**Lp : Limon des plateaux** : On place sous cette rubrique une série de dépôts hétérogènes d'origine différente et souvent remaniée. Le Loess (dépôt sédimentaire continental d'origine éolienne, composé à 85% au moins de grains de quartz plus ou moins arrondis) constitue une partie de ceux-ci. Les Limons apparaissent dans la Plaine de France.

#### Formations tertiaires

**E6e : Marnes à Pholadomyes. 4ème Masse et sables de Monceau (Bartonien inférieur)**. Les Marnes à Pholadomyes, dernier épisode marin avant l'installation du régime gypsi-lagunaire du Bassin de Paris, forment des coupures très nettes par leur caractère transgressif. Bien que peu puissantes, leur épaisseur ne dépasse pas 2 mètres.

**E 7 a : Masses et marnes du Gypse. Bartonien supérieur (Ludien)**. Cette série comprend trois niveaux de gypse séparés par deux assises marneuses. Son épaisseur peut atteindre 40 m. Le calcaire de Champigny, équivalent latéral des deux niveaux supérieurs, n'est présent que sur une très petite zone du secteur d'étude : c'est un calcaire blanc grisâtre, parfois siliceux, compact et très dur.

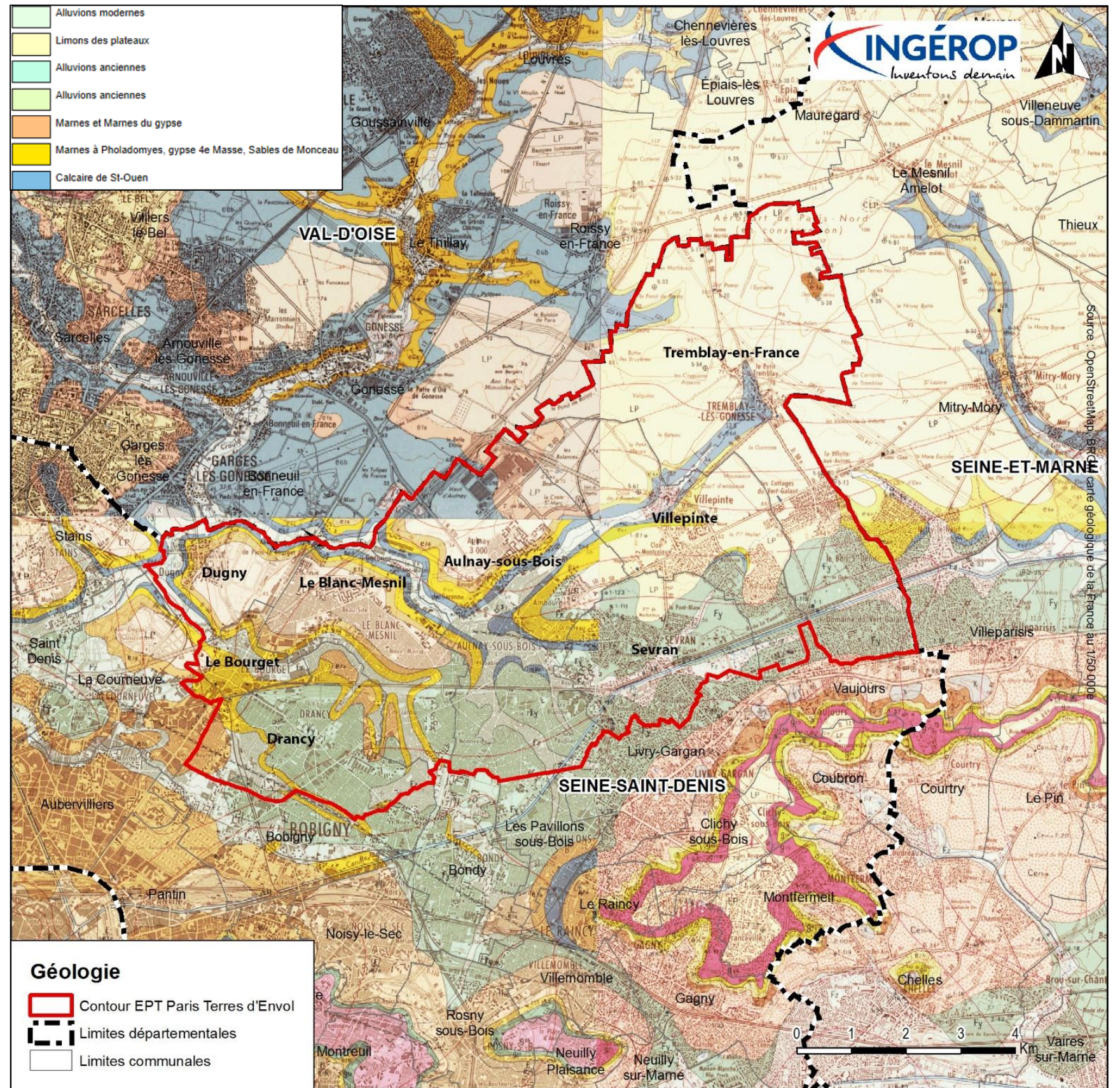


Figure 22 : Carte de la géologie au sein de l'aire d'étude (source : BRGM)



## 5.2.4 Hydrogéologie – eaux souterraines

### 5.2.4.1 Masses d'eaux souterraines

La Directive Cadre sur l'Eau (DCE), directive européenne, vise à donner une cohérence à l'ensemble de la législation avec une politique communautaire globale dans le domaine de l'eau. Elle définit un cadre pour la gestion et la protection des eaux par masses d'eau. Elle vise à prévenir et réduire la pollution des eaux, promouvoir son utilisation durable, protéger l'environnement, améliorer l'état des écosystèmes aquatiques, et atténuer les effets des inondations et des sécheresses.

Elle introduit la notion de « masses d'eaux souterraines » définie comme « un volume distinct d'eau souterraine à l'intérieur d'un ou de plusieurs aquifères » (article 5 et Annexe II) ; un aquifère représentant « une ou plusieurs couches souterraines de roches ou d'autres couches géologiques d'une porosité et d'une perméabilité suffisantes pour permettre, soit un courant significatif d'eau souterraine, soit le captage de quantités importantes d'eau souterraine ».

Les masses d'eaux souterraines rencontrées sur l'aire d'étude, de la formation la plus superficielle à la plus profonde, sont :

- **Niveau 1 : L'Éocène du Valois** (FRHG104), qui est une masse d'eau à écoulement libre, à dominante sédimentaire et qui est moyennement vulnérable aux pollutions agricoles diffuses et industrielles historiques.
- **Niveau 2 : L'Albien Néocomien captif** (FRHG218) qui est une masse d'eau à écoulement captif et profonde de plusieurs centaines de mètres, ce qui la rend peu vulnérable aux pollutions diffuses. **Elle est protégée par son classement en Zone de Répartition des Eaux (ZRE)** : les prélèvements supérieurs à 8m<sup>3</sup>/h au sein de la ZRE sont soumis à autorisation.

### 5.2.4.2 Qualité des eaux souterraines

D'après le Système d'Information sur l'Eau Seine-Normandie, les états chimiques et quantitatifs de la masse d'eau souterraine de l'aire d'étude sont les suivants :

Tableau 1 : Etats des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude (source : SIGES Seine-Normandie)

Masse d'eau	Etat chimique	Etat quantitatif	Objectifs de bon état	
			Chimique	Quantitatif
Eocène du Valois	Bon état	Bon état	2015	2015
Albien-néocomien captif	Bon état	Bon état	2015	2015

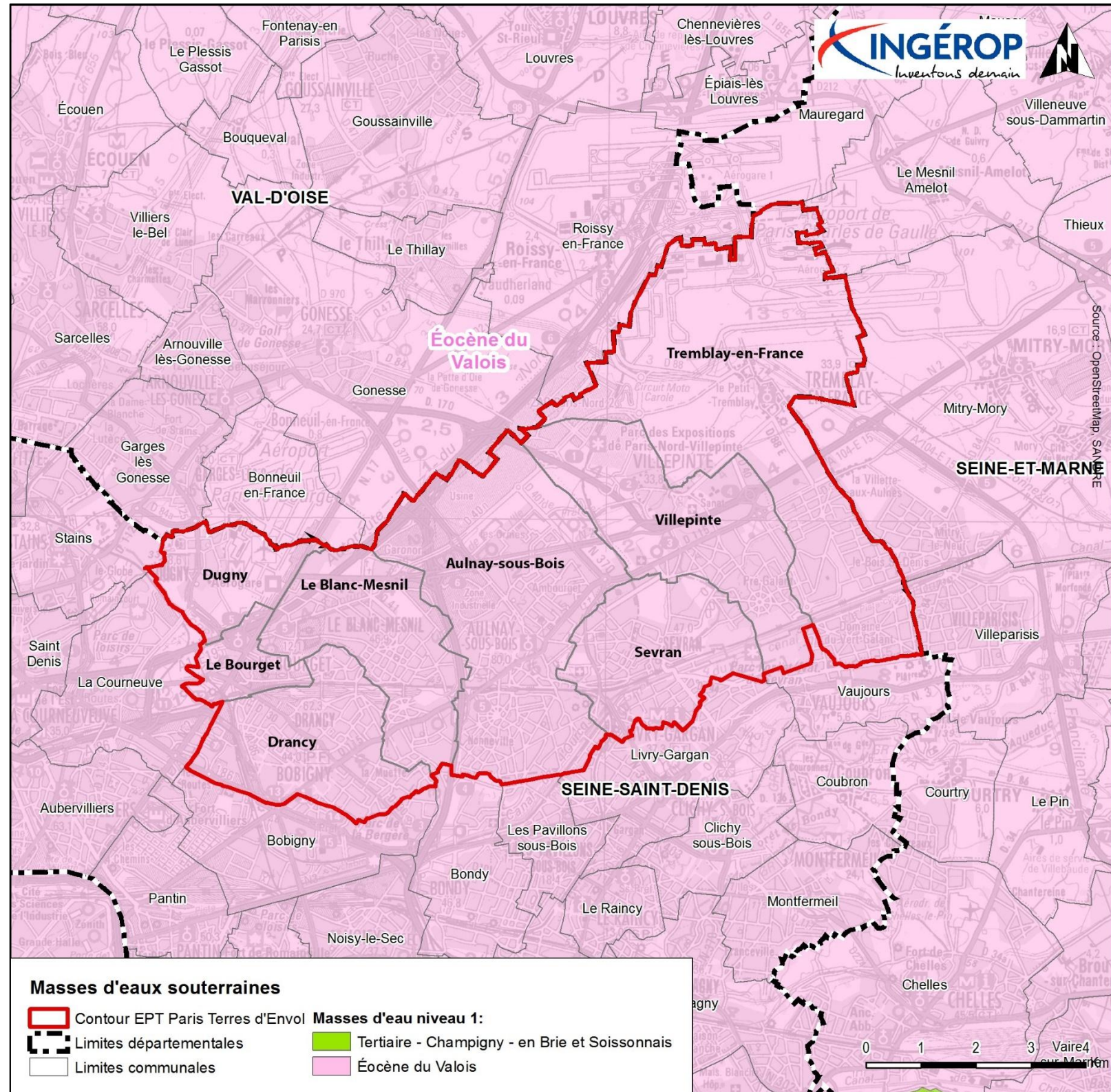


Figure 23 : Masses d'eau souterraines de niveau 1



### 5.2.4.3 Usages des eaux souterraines

Les nappes d'eau souterraines situées sur le périmètre de l'EPT Paris Terres d'Envol sont exploitées par le biais de forages et pour des usages variés. La carte ci-contre présente le résultat de l'inventaire des points de prélèvement d'eau.

Les données sont principalement issues de la « Banque de données du Sous-Sol » (BSS), et de l'Agence Régionale de Santé (ARS).

Mises à part les données relatives aux champs captant d'eau potable, les prélèvements localisés ne sont cependant pas exhaustifs. En effet, les données issues de la BSS incluent tous les ouvrages ayant été déclarés, et ces données ne précisent pas si les prélèvements sont encore en fonctionnement à ce jour. Par exemple, de nombreux forages industriels situés dans le fuseau d'étude datent de années 1960 et leur état d'activité ne peut être confirmé.

La figure suivante présente la localisation des ouvrages recensés comme points de puisages potentiels sur le secteur d'étude (source BSS).

#### 5.2.4.3.1 Alimentation en eau potable depuis les eaux souterraines

D'après les inventaires disponibles, les eaux souterraines sont principalement exploitées à l'heure actuelle pour les besoins en eau potable. Ce sont les aquifères profonds de l'Eocène moyen (Calcaires Grossiers) et de l'Eocène inférieur (Sables de l'Yprésien et Sparnacien) qui sont essentiellement sollicités :

- Commune de Tremblay-en-France : Champ captant au Nord (forage Vilette-aux-Aulnes captant le Sparnacien) et champ captant au Sud (forage F4 Sparnacien);
- Commune d'Aulnay-sous-Bois : 4 forages existants ne servent qu'en cas d'ultime secours. Parmi eux, 3 puisent dans l'Yprésien (A1TER, A4BIS et A5BIS AULNAY) et 1 dans l'Albien (Albien Aulnay Puits B). Ils remplacent les 5 anciens forages qui ont été fermés et rebouchés courant 2013-2014.
- Commune du Blanc-Mesnil (forages F10-F11-F13). Ils puisent dans le Sparnacien (F10 et F11) et l'Yprésien (F13).

#### 5.2.4.3.2 Usage industriel

L'usage industriel (ou artisanal) est plus important et développé principalement sur les communes du Bourget et de Drancy, et plus ponctuellement sur Sevrans. Ces données sont extraites de la BSS.

La grande majorité captant les formations de la nappe de l'Eocène moyen et inférieur (du fait d'une meilleure productivité). La plupart sont des ouvrages anciens et aucun d'entre eux n'est aujourd'hui recensé à la Banque Nationale des Prélèvements quantitatifs en Eau (requête sur 2014). Il est probable que peu d'entre eux existent encore à ce jour.

#### 5.2.4.3.3 Usage agricole

L'usage agricole dans l'emprise de l'EPT Paris Terres d'Envol est représenté par 1 ou 2 ouvrages sur les communes de Sevrans, Villepinte, Drancy et Tremblay-en-France.

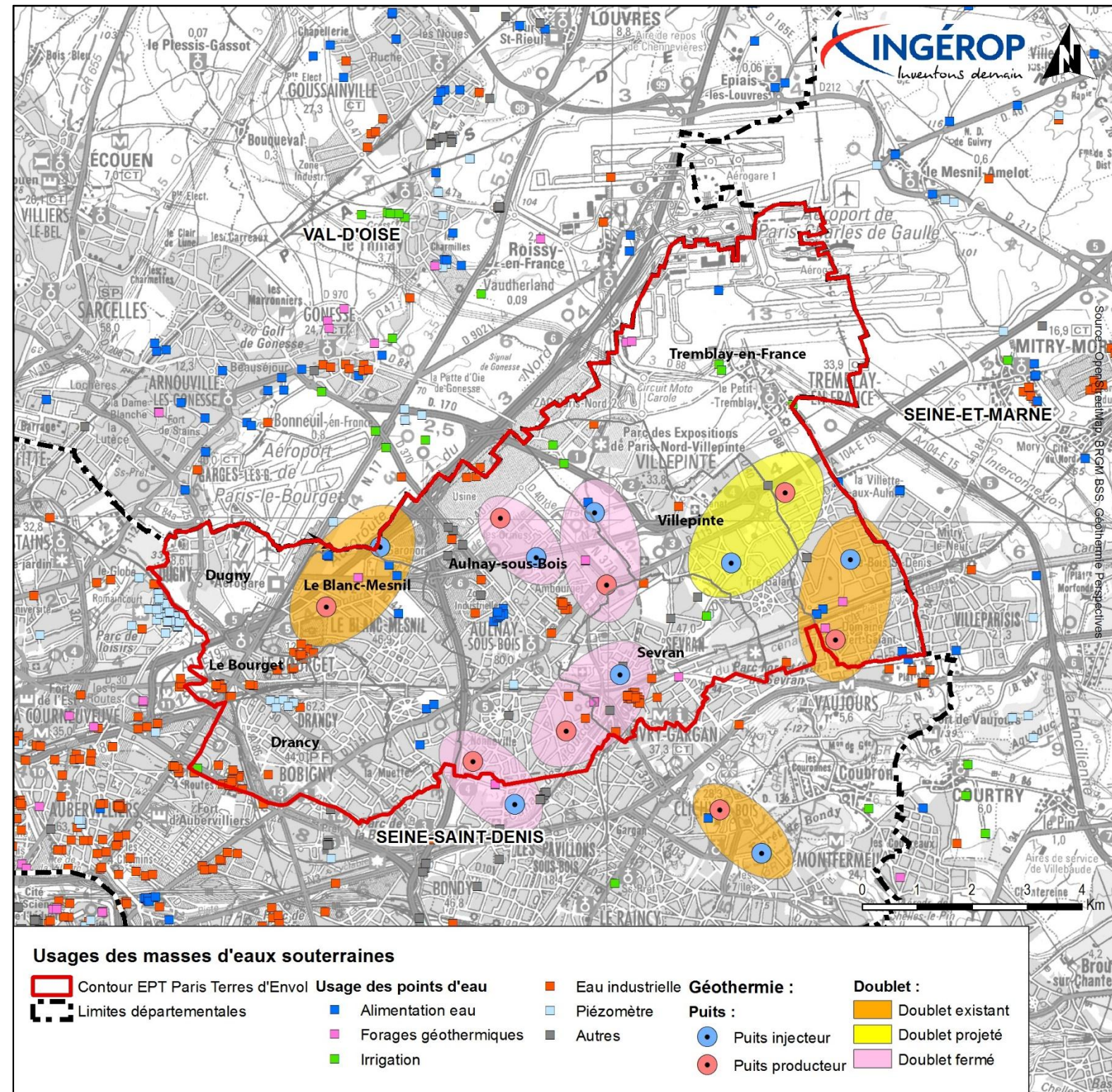


Figure 24 : Usages des masses d'eau souterraines (source : BSS)



## 5.2.5 Hydrographie – eaux superficielles

### 5.2.5.1 Réseau Hydrographique

Le fuseau d'étude est localisé dans le **bassin hydrographique de la Seine-Normandie** (cf. carte ci-dessous), qui couvre environ 97 000 km<sup>2</sup>, soit 18% du territoire français. Il regroupe le bassin de la Seine (75 000 km<sup>2</sup>) et les bassins des petits fleuves côtiers normands (22 000 km<sup>2</sup>).

Le bassin de la Seine, dans lequel se situe le périmètre d'étude, récolte les eaux de ses nombreux affluents tels que l'Oise, la Marne, l'Aube ou encore l'Yonne, le Loing et l'Eure.

Le bassin hydrographique de la Seine-Normandie est découpé en plusieurs sous-bassins versants, induits par les différents cours d'eau (cf. carte ci-contre) :

- Bocages Normands ;
- Seine-Aval ;
- Rivières d'Ile-de-France ;
- Vallées d'Oise ;
- Vallées de Marne ;
- Seine-Amont.

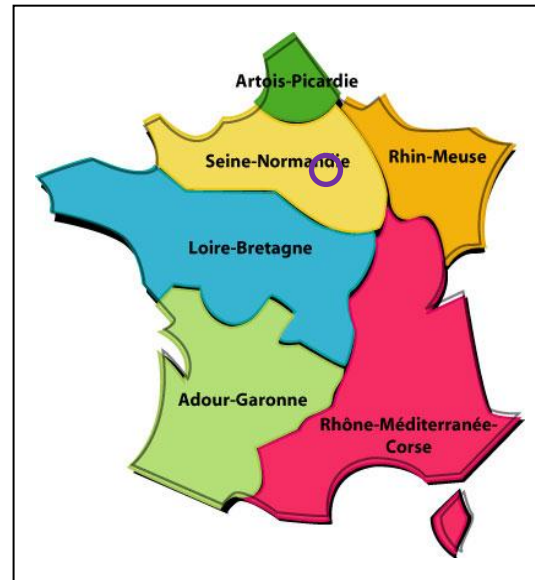


Figure 25 : Grands bassins hydrographiques français (source : CNRS)



Figure 26 : Sous-bassins versants du bassin Seine-Normandie (source : DRIEE)



**Le fuseau d'étude appartient au sous bassin versant « Rivières d'Ile-de-France », d'une superficie d'environ 12 000 km<sup>2</sup>.**

Ce sous bassin versant est lui-même subdivisé en 12 Unités Hydrographiques (UH) cohérentes :

- UH Bassée – Voulzie ;
- UH Bièvre ;
- UH Confluence Oise ;
- UH Croult ;
- UH Juine – Essonne – Ecole ;
- UH Marne Aval ;
- UH Mauldre – Vaucouleur ;
- UH Morins ;
- UH Orge – Yvette ;
- UH Seine Mantoise ;
- UH Seine Parisienne ;
- UH Yerres.

L'aire d'étude immédiate est concernée par **deux Unités Hydrographiques : UH Marne Aval et UH Croult.**

Le tableau ci-après présente les masses d'eau interceptées par le périmètre d'étude immédiat au sein de ces deux Unités Hydrographiques.

**Le territoire de Paris Terres d'Envol intercepte trois masses d'eau superficielles ou bassins versants, qui sont, le Croult Aval, le Croult Amont et la Beuvronne.**

5.2.5.1.1 Bassin versant du Croult (parfois noté Crould)

Ce bassin versant fait partie de la région naturelle de la Plaine de France, dont l'altitude moyenne est de l'ordre de 100 m NGF et qui se caractérise par des pentes douces. La Plaine est limitée à l'Ouest et au Nord par une série de buttes dont le point culminant atteint environ 200 m NGF. La limite Est du bassin topographique, qui correspond à peu près à la limite du Val d'Oise, est moins élevée.

Le Croult et ses affluents, en particulier le Petit Rosne, entaillent la plaine en direction générale Nord-Sud. La superficie du bassin versant s'élève à 193 km<sup>2</sup>, dont 71 km<sup>2</sup> drainés par le Petit Rosne, principal affluent du Croult.

Le cheminement hydraulique du Croult s'étend sur environ 28 km. Celui du Petit Rosne représente environ 33 km.

Ce bassin regroupe les masses d'eau suivantes :

- FRHR157A : le Croult de sa source au lac départemental de la Courneuve ;

- o FRHR157A-F7060600 : le Petit Rosne ;

- FRHR157B : le Croult du lac départemental de la Courneuve au confluent de la Seine ;

- o FRHR157B-F7075000 : la Morée ;

Le ru busé de la Molette, intègre le bassin versant de la Morée.

Tableau 2 : Masse d'eau du périmètre immédiat

UH <sup>2</sup>	Code UH	Masse d'eau	Cours d'eau concernés par la masse d'eau	Nombre de cours d'eau de la masse d'eau recoupant le périmètre d'étude immédiat
Marne aval	IF.6	La Beuvronne de sa source au confluent de la Marne (exclu) <b>FRHR152</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beuvronne</li> <li>• Biberonne</li> <li>• La Reneuse</li> <li>• Le Croult Cul</li> <li>• Ru des Cerceaux</li> </ul>	0
Croult (ou Crould)	IF. 4	Le Croult de sa source au lac départemental de la Courneuve <b>FRHR157A</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Petit Rosne</li> <li>• Le Croult</li> </ul>	0
		Le Croult du lac départemental de la Courneuve au confluent de la Seine (exclu) <b>FRHR157B</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le Croult</li> <li>• <b>La Moree</b></li> <li>• <b>Ru du Sausset</b></li> <li>• La Vieille Mer</li> <li>• <b>La Molette *</b></li> <li>• Ru de Montfort *</li> </ul>	3

\* Statut de « cours d'eau » indéterminé

<sup>2</sup> Unité hydrographique



### 5.2.5.1.2 Bassin versant de la Beuvronne

Ce bassin versant se situe sur l'unité hydrographique Marne Aval, et concerne la masse d'eau superficielle FRHR152 : la Beuvronne de sa source au confluent de la Marne.

Celle-ci regroupe les masses d'eau suivantes :

- FRHR152-F6612000 : la Biberonne ;
- FRHR152-F6614000 : la Reneuse.

Le bassin versant de la Beuvronne est situé à l'extrême Nord-Ouest du département de Seine-et-Marne, bordé au Nord par le département de l'Oise, à l'Ouest par les départements du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis.

La Beuvronne est un cours d'eau de 25 km de long qui se déverse en Marne au niveau de la commune d'Annet-sur-Marne. Le sens d'écoulement du réseau hydrographique s'effectue des Monts de la Goële au Nord, vers les plaines marneuses au Sud, en rive droite de la Marne, au droit des « boucles de la Marne ».

Son affluent principal est la Biberonne qui mesure 26 km de long.

### 5.2.5.1.3 Synthèse

En résumé, l'aire d'étude intercepte les cours d'eau suivants :

- **Le ru du Sausset** : petite rivière de faible pente (0,3%) prenant sa source à Tremblay-en-France, traversant Villepinte et le Parc départemental du Sausset et passant à Aulnay-sous-Bois où il conflue avec la rivière Morée ;
- **La Morée** : petite rivière canalisée d'environ 18 km de long, née de ruissellements sur les derniers contreforts du massif de l'Aulnoye à Vaujours/ Au niveau de l'aire d'étude, quelques sections à l'air libre de la Morée subsistent, en particulier au niveau d'Aulnay-sous-Bois et du Blanc-Mesnil. Ces sections servent d'exutoire à des rejets d'eaux pluviales et au rejet de la station d'épuration Seine-Morée, gérée par le Syndicat Intercommunal d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP) et entrée en service en 2013 ;
- **La Molette** : petit ruisseau issu du ru du Moleret, aujourd'hui busé à la suite de l'urbanisation du secteur (statut « cours d'eau » indéterminé) ; La Molette rejoint la Vieille Mer en aval. Cet écoulement a été canalisé et est utilisé historiquement en tant que réseau d'assainissement eaux pluviales et/ou unitaire. Il présente deux cheminements de canalisations : un au Sud, un au Nord (qui est le cours d'eau d'origine) ;

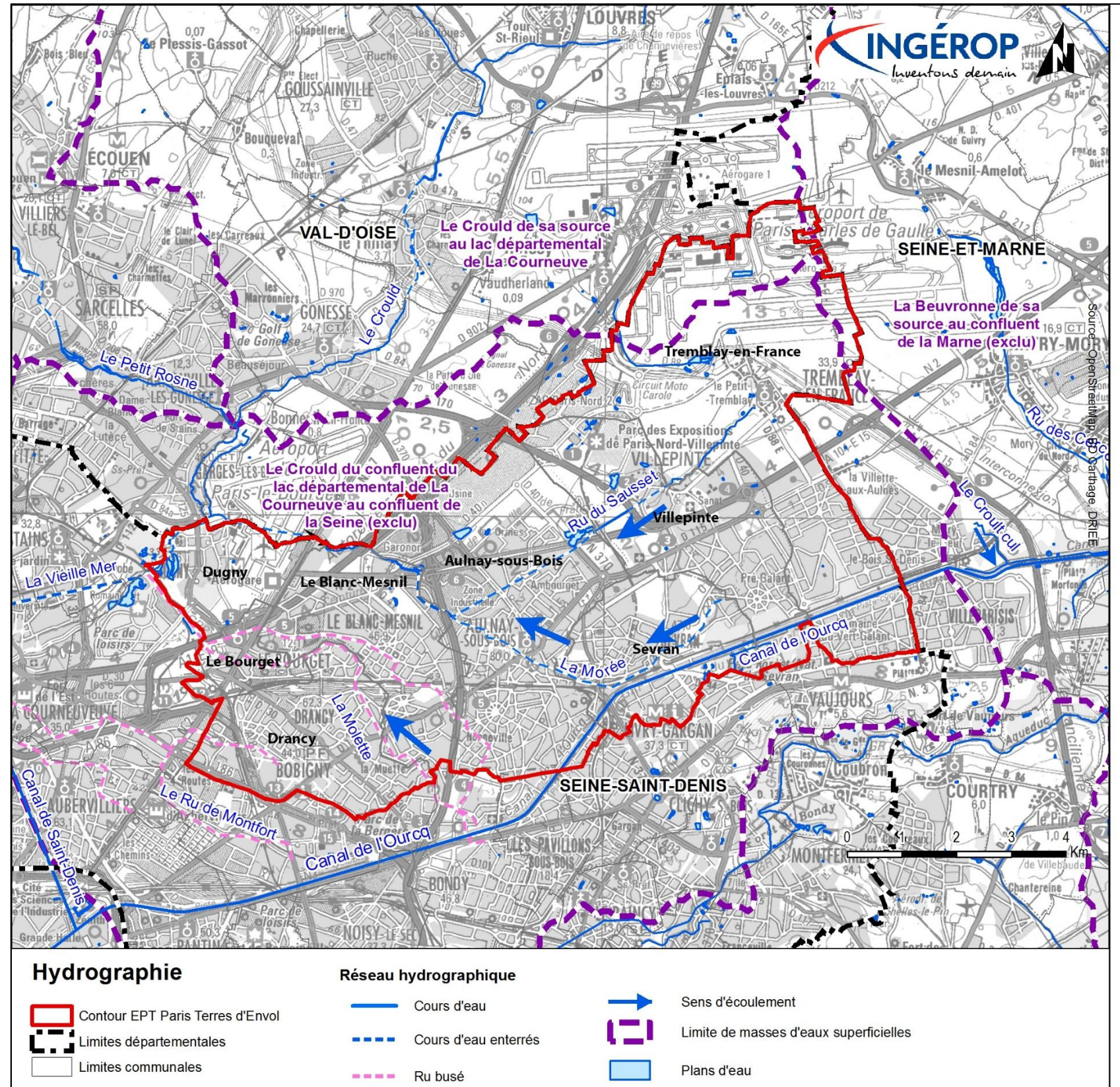


Figure 27 : Réseau hydrographique du secteur d'étude (source : DRIEE)



En dehors de ces cours d'eau, un canal est également recoupé par le périmètre d'étude :

- **Le canal de l'Ourcq.**

Ce canal, d'une longueur de 130 km s'étend de Mareuil-sur-Ourcq au bassin de la Villette à Paris. Le canal traverse ainsi l'ensemble de la Seine-Saint-Denis entre Paris et la Seine-et-Marne.

Achévé en 1821, le canal a pour premier objectif d'alimenter Paris en eau potable. Le canal de l'Ourcq permet également l'établissement d'une nouvelle voie de transport de marchandises vers la capitale. Le bassin de la Villette, offrant un accès direct aux canaux de Paris : l'Ourcq, Saint-Denis et Saint-Martin, voit ainsi très rapidement transiter de nombreux produits. Depuis 1962, seuls les onze premiers kilomètres, entre le bassin de la Villette et Aulnay-sous-Bois, exempts d'écluses, sont ouverts au trafic commercial. Au-delà, le canal est destiné à la plaisance.

Au-delà de sa vocation première de voie fluviale et de réserve hydraulique, le canal de l'Ourcq s'impose aujourd'hui comme un élément majeur du paysage du département. Les canaux offrent désormais des opportunités d'aménagements pour les communes qu'ils traversent : reconquête des berges et reconversion du site des Grands Moulins à Pantin, parc forestier à Sevran, etc.

Au sein de Paris Terres d'Envol, le canal de l'Ourcq traverse les communes du Blanc-Mesnil, Sevran, Villepinte et Tremblay-en-France.

Depuis la fin des années 1990, les abords du canal situés dans l'agglomération parisienne sont réhabilités et aménagés pour en faire un axe vert ouvert aux activités de loisir tels que le cyclotourisme et la randonnée pédestre. Le Comité Départemental du Tourisme de Seine-Saint-Denis avec le soutien de la région Ile-de-France a notamment mis en place un parcours pédestre du parc de la Villette au parc de la Bergère à Bobigny.

### 5.2.5.2 Qualité des eaux superficielles

D'après le Système d'Information sur l'Eau Seine-Normandie, les états chimique et écologique des masses d'eau superficielles de l'aire d'étude sont les suivants :

Tableau 3 : Etats des masses d'eau superficielles de l'aire d'étude

Masse d'eau	Etat chimique	Etat écologique	Objectifs de bon état	
			Chimique	Écologique
Seine du confluent de la Marne (exclu) au confluent du Ru d'Enghien (inclus)	Mauvais	Moyen	2027	2021
Canal de la Ville de Paris	Inconnu	Bon	Non déterminé	2015

### 5.2.6 Gestion des eaux souterraines et superficielles

#### 5.2.6.1 SDAGE

Le bassin Seine-Normandie bénéficie d'un SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) pour la période 2016-2021 adopté par le Comité de Bassin le 5 novembre 2015. Il s'agit du **SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands**. Ses principaux objectifs sont les suivants :

- atteindre le bon état écologique pour 62% des masses d'eau de surface en 2021,
- atteindre le bon état pour 28% des masses d'eau souterraines,
- réduire les rejets, émissions et pertes de substances dangereuses,
- réaliser des actions volontaristes de protection et de reconquête des captages d'alimentation en eau potable les plus touchés,
- restaurer la continuité écologique des cours d'eau,
- développer les politiques de gestion locale autour des établissements publics territoriaux et les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux.

Les enjeux du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers sont déclinés en orientations fondamentales et dispositions organisées autour de 8 défis :

- Défi 1 : Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques.
- Défi 2 : Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques.
- Défi 3 : Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants.
- Défi 4 : Protéger et restaurer la mer et le littoral.

- Défi 5 : Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future.
- Défi 6 : Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides.
- Défi 7 : Gestion de la rareté de la ressource en eau.
- Défi 8 : Limiter et prévenir le risque d'inondation.

#### 5.2.6.2 SAGE

L'aire d'étude rapprochée est également concernée par le **SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau) de Croult - Enghien - Vieille Mer** dont le périmètre a été arrêté le 11 mai 2011. **Ce SAGE n'est pas encore approuvé, il est en cours d'élaboration (Novembre 2018).**

Le diagnostic qui a été publié en mai 2015 énonce les 8 enjeux (2 grands enjeux intégrateurs et 6 enjeux sectoriels) qui ont été d'ores et déjà identifiés :

- Premier enjeu intégrateur : la réconciliation des fonctions hydrauliques, écologiques et paysagères des cours d'eau et des bassins. Cet enjeu apparaît comme la combinaison de 3 enjeux sectoriels inter-reliés. Il traite de ce qui est « visible » et « lisible » dans l'espace : les paysages liés à l'eau, les espaces naturels humides, les rivières, les canaux, les plans d'eau, les inondations, ...
  - Enjeu sectoriel : La maîtrise des risques liés à l'eau,
  - Enjeu sectoriel : Le maintien, la restauration et la reconquête écologique des milieux humides et aquatiques,
  - Enjeu sectoriel : La redécouverte et la reconnaissance sociale de l'eau
- Deuxième enjeu intégrateur : la reconquête de la qualité des ressources en eau, et le maintien des usages associés. Cet enjeu apparaît aussi comme la combinaison de 3 enjeux sectoriels inter-reliés. Il s'inscrit dans un temps long, voire très long et traite de ce qui « ne se voit pas » : la qualité de l'eau, les nappes souterraines, les réseaux, ...
  - Enjeu sectoriel : La reconquête de la qualité des eaux superficielles (et des nappes d'accompagnement),
  - Enjeu sectoriel : La protection de la qualité des eaux souterraines,
  - Enjeu sectoriel : La sécurisation de l'alimentation en eau potable sur le long terme.

#### 5.2.6.3 Alimentation en eau potable

Depuis le 1er janvier 2016, La gestion de la compétence « Eau et Assainissement » est désormais mise en œuvre par l'établissement public territorial, Paris Terres d'Envol en coordination avec les huit villes qui composent le territoire.

Cette compétence concerne la gestion de l'eau potable (production, distribution, suivi...) et la collecte des eaux usées et des eaux pluviales.



**Paris Terres d'Envol a délégué l'administration et la gestion du service public de l'eau potable (production et gestion) au Syndicat des Eaux d'Île-de-France (SEDIF).**

Plusieurs nappes se trouvent dans le sous-sol de la Seine-Saint-Denis, à des niveaux différents. La qualité des nappes les plus en surface ne permet pas leur exploitation pour l'alimentation en eau potable. Les nappes les plus profondes, de l'Albien et du Néocomien, sont des nappes d'eaux très pures, surveillées en tant que réserve en cas de crise d'alimentation en eau potable. La Seine-Saint-Denis compte 9 forages. Au quotidien, leur pompage est fortement contrôlé ; il se limite à quelques industriels et à l'alimentation de quelques communes du département. A présent leur niveau remonte, et leur pollution affecte le développement du territoire.

**L'essentiel de l'eau potable distribuée provient de l'eau de la Marne, traitée par l'usine de Neuilly-sur-Marne.** Il s'agit d'une usine de production d'eau potable produisant 255 000 m<sup>3</sup> d'eau par jour et couvrant les besoins des 1,63 million d'habitants de l'est de la banlieue parisienne (Seine-Saint-Denis et est du Val-de-Marne).

Située sur les bords de la Marne à une vingtaine de kilomètres en amont de son confluent avec la Seine, l'usine de Neuilly-sur-Marne/Noisy-le-Grand assure en moyenne une production de 244 000 m<sup>3</sup>/j. Sa capacité maximale est de 600 000 m<sup>3</sup> par jour.

#### 5.2.6.4 Zone de répartition des eaux (ZRE)

Afin de faciliter la conciliation des différents utilisateurs de l'eau dans les zones présentant une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins, des zones de répartition des eaux (ZRE) sont fixées par arrêté du préfet coordonnateur de bassin depuis 2007.

L'inscription d'une ressource en eau en ZRE constitue un signal fort de reconnaissance d'un déséquilibre durablement instauré entre la ressource et les besoins en eau.

**La nappe de l'Albien-Néocomien interceptée par l'aire d'étude est classée en ZRE par l'arrêté préfectoral du 21/12/2004.**

#### 5.2.7 Enjeux en lien avec les déplacements

- Prise en compte du réchauffement climatique dans les projets d'aménagements, en particulier des effets d'îlots de chaleur urbains,
- Prise en compte des orientations du SDAGE Seine Normandie lors d'aménagements réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du PLD : prévention et gestion des inondations, réduction des pollutions des cours d'eau et des nappes, gestion qualitative des milieux.
- Réflexion quant au potentiel polluant des infrastructures de transport (lessivage des sols revêtus lors des épisodes pluvieux).

#### 5.2.8 Levier d'action possible dans le cadre du PLD

- Favoriser les espaces perméables et végétalisés afin de lutter contre les phénomènes d'îlots de chaleurs urbains.
- Prendre en compte la gestion de la ressource en eau comme objectif prioritaire dans les futurs aménagements.



## 5.3 CONTEXTE URBAIN ET SOCIO-ECONOMIQUE

### 5.3.1 Occupation du sol

Le tissu **urbain résidentiel est majoritairement composé d'habitat individuel**. Toutefois, de **nombreuses poches d'habitat collectif** sont présentes sur le territoire.

Historiquement, l'habitat individuel s'est développé le long de la voie ferrée Paris – Soissons, à proximité des usines, sous forme de pavillons. Par la suite, durant les Trente Glorieuses, les grands ensembles ont été construits entre le bâti existant, c'est-à-dire entre les infrastructures de transport et les zones pavillonnaires.

Outre la présence des zones résidentielles et de nombreuses activités, le territoire compte des **espaces agricoles sur la commune de Tremblay-en-France**, entre l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la Francilienne autour du Vieux-Pays. Il s'agit de cultures céréalières caractéristiques de l'agriculture du bassin parisien.

Le territoire de Paris Terres d'Envol compte également **plusieurs espaces verts de grande taille** : parc départemental du Sausset à Aulnay-sous-Bois et Villepinte, parc Robert Ballanger à Aulnay-sous-Bois, parc forestier de Sevrans, parc Jacques Duclos au Blanc-Mesnil, parc départemental Georges-Valbon à Dugny...

**Paris Terres d'Envol apparaît comme un territoire à la jonction entre les espaces fortement bâtis de la petite couronne et les espaces à dominante agricole de la grande couronne.**

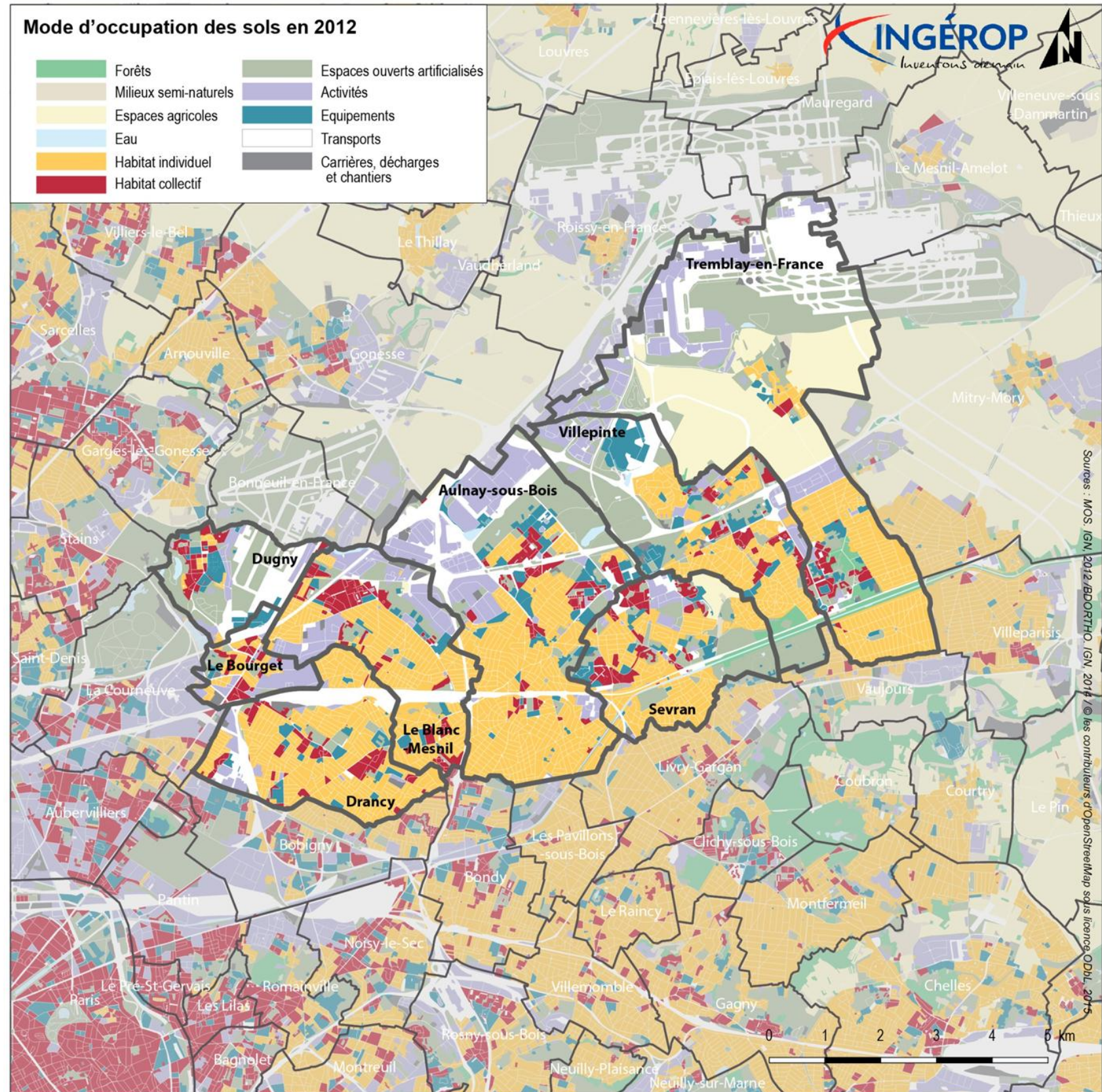


Figure 28 : Carte d'occupation des sols (source : Ingérop)



### 5.3.2 Environnement socio-économique : population, activités et emplois

#### 5.3.2.1 Population et démographie

La population de Paris Terres d'Envol s'établissait à **357 568 habitants** au recensement de 2015, soit une densité moyenne de **4 578 hab/km<sup>2</sup>**. Le poids démographique du territoire est important à l'échelle du département puisqu'il représente plus de 22% de la population de Seine-Saint-Denis (et 2,9% de la population d'Ile-de-France). La densité de Paris Terres d'Envol est toutefois en deçà de la moyenne départementale de 6 749 hab/km<sup>2</sup>.

Aulnay-sous-Bois, avec plus de 83 000 habitants, est la commune la plus peuplée de l'établissement public territorial. Dugny et Le Bourget sont quant à elles les communes les moins peuplées du territoire.

**Les densités de population sont plus importantes au sud-ouest du territoire, plus proche de Paris.** Drancy apparaît ainsi comme la commune la plus dense de Paris Terres d'Envol avec 8 965 hab/km<sup>2</sup>. En revanche, Dugny et Tremblay-en-France, qui ont toutes les deux des emprises aéroportuaires importantes sur leur territoire, sont les communes les moins denses. De plus, des activités agricoles sont présentes à Tremblay-en-France, au nord de la commune.

Les densités de population sont plus importantes entre l'ex-N2/A104 et les voies ferrées du RER B est-ouest, à Drancy et au Bourget. Elles sont plus faibles au sud des voies de la branche Mitry-Claye du RER B avec la présence prépondérante d'habitat pavillonnaire.

De manière générale, les quartiers de grands ensembles sont caractérisés par une forte densité de population.

Commune	Population	Superficie	Densité
<b>Aulnay-sous-Bois</b>	83 584 hab.	16,21 km <sup>2</sup>	5 160 hab/km <sup>2</sup>
<b>Drancy</b>	69 568 hab.	7,77 km <sup>2</sup>	8 965 hab/km <sup>2</sup>
<b>Dugny</b>	10 505 hab.	3,89 km <sup>2</sup>	2 701 hab/km <sup>2</sup>
<b>Le Blanc-Mesnil</b>	55 297 hab.	8,07 km <sup>2</sup>	6 869 hab/km <sup>2</sup>
<b>Le Bourget</b>	16 239 hab.	2,09 km <sup>2</sup>	7 807 hab/km <sup>2</sup>
<b>Sevrans</b>	50 480 hab.	7,27 km <sup>2</sup>	6 934 hab/km <sup>2</sup>
<b>Tremblay-en-France</b>	35 381 hab.	22,62 km <sup>2</sup>	1 577 hab/km <sup>2</sup>
<b>Villepinte</b>	36 514 hab.	10,37 km <sup>2</sup>	3 521 hab/km <sup>2</sup>
<b>EPT Paris Terres d'Envol</b>	<b>357 568 hab.</b>	<b>78,26 km<sup>2</sup></b>	<b>4 578 hab/km<sup>2</sup></b>

Source : INSEE, 2015

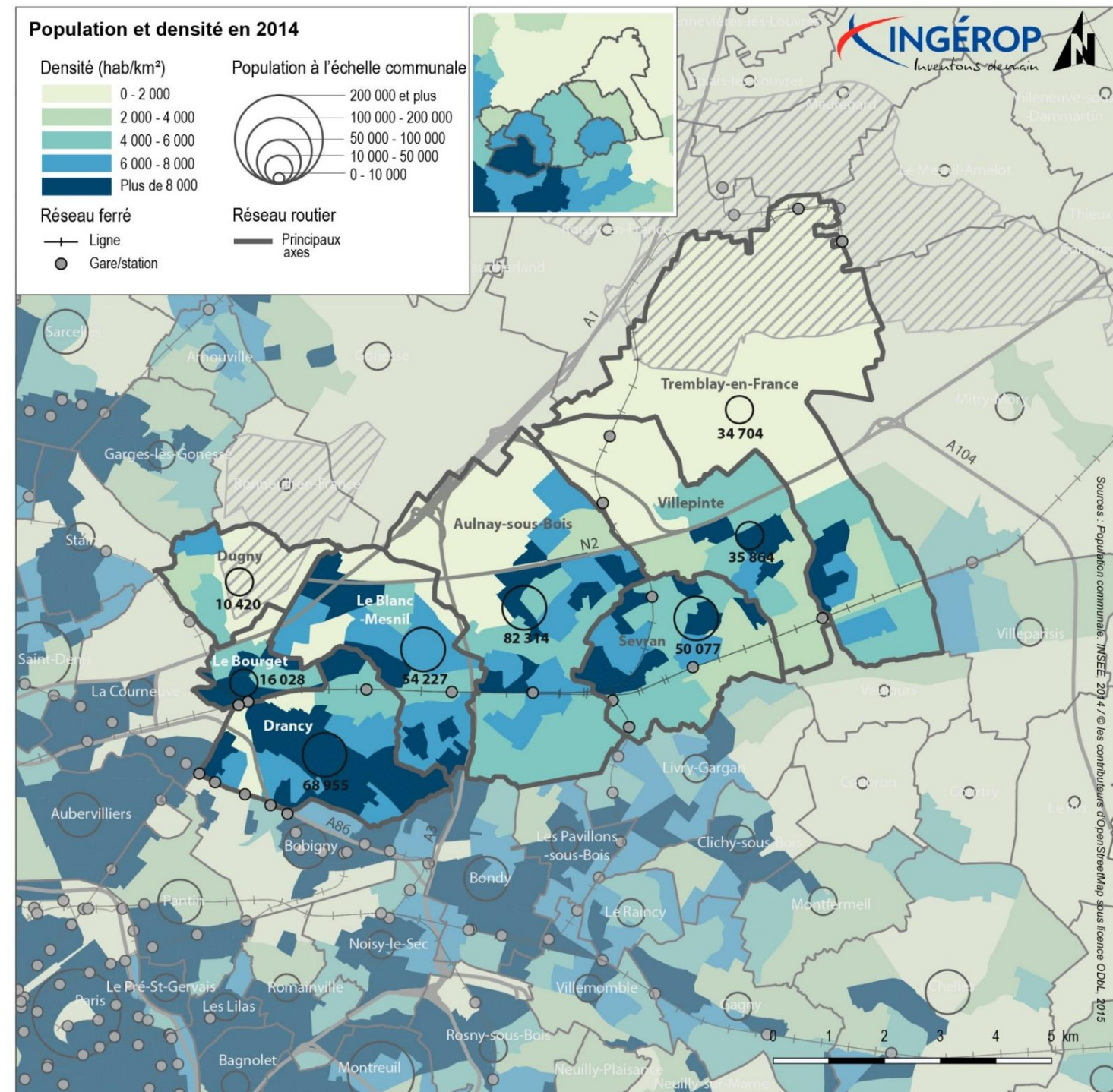


Figure 29 : Population et densité en 2014 (Ingérop, 2018)

	Population en 2015	Densité de population en 2015
<b>Région Ile-de-France</b>	12 082 144	1 006 hab/km <sup>2</sup>
<b>Département de Seine-Saint-Denis</b>	1 592 663	6 749 hab/km <sup>2</sup>
<b>EPT Paris Terres d'Envol</b>	357 568	4 578 hab/km <sup>2</sup>



5.3.2.2 Activités économiques et emplois

**Paris Terres d'Envol compte 140 492 emplois en 2014, soit 25% des emplois de Seine-Saint-Denis.**

Tremblay-en-France est la commune qui présente le plus grand nombre d'emplois (53 743). Il s'agit du deuxième pôle d'emploi de Seine-Saint-Denis, derrière Saint-Denis et juste devant Montreuil. Ce poids important de la commune en matière d'emploi s'explique par le grand nombre d'emplois intégrés à la plateforme aéroportuaire de Paris Charles de Gaulle, dont une partie conséquente s'étend sur le territoire de Tremblay-en-France. Ainsi, la commune accueille des grandes entreprises du secteur aéroportuaire telles qu'Air France ou FedEx.

Aulnay-sous-Bois est la deuxième commune présentant le plus grand nombre d'emplois (27 440). De très grandes entreprises y sont implantées telles que L'Oréal et Carrefour France.

**La répartition des emplois sur le territoire est globalement hétérogène** avec une commune disposant d'un peu plus de 2 000 emplois (Dugny) et d'autres disposant de plus de 15 000 emplois (Aulnay-sous-Bois, Tremblay-en-France et Villepinte).

Enfin, Paris Terres d'Envol est entouré de communes avec de nombreux emplois : Roissy-en-France, Bobigny, Pantin, Aubervilliers... Un peu plus éloignés, Saint-Denis et surtout Paris apparaissent comme des pôles d'emplois majeurs à proximité du territoire.

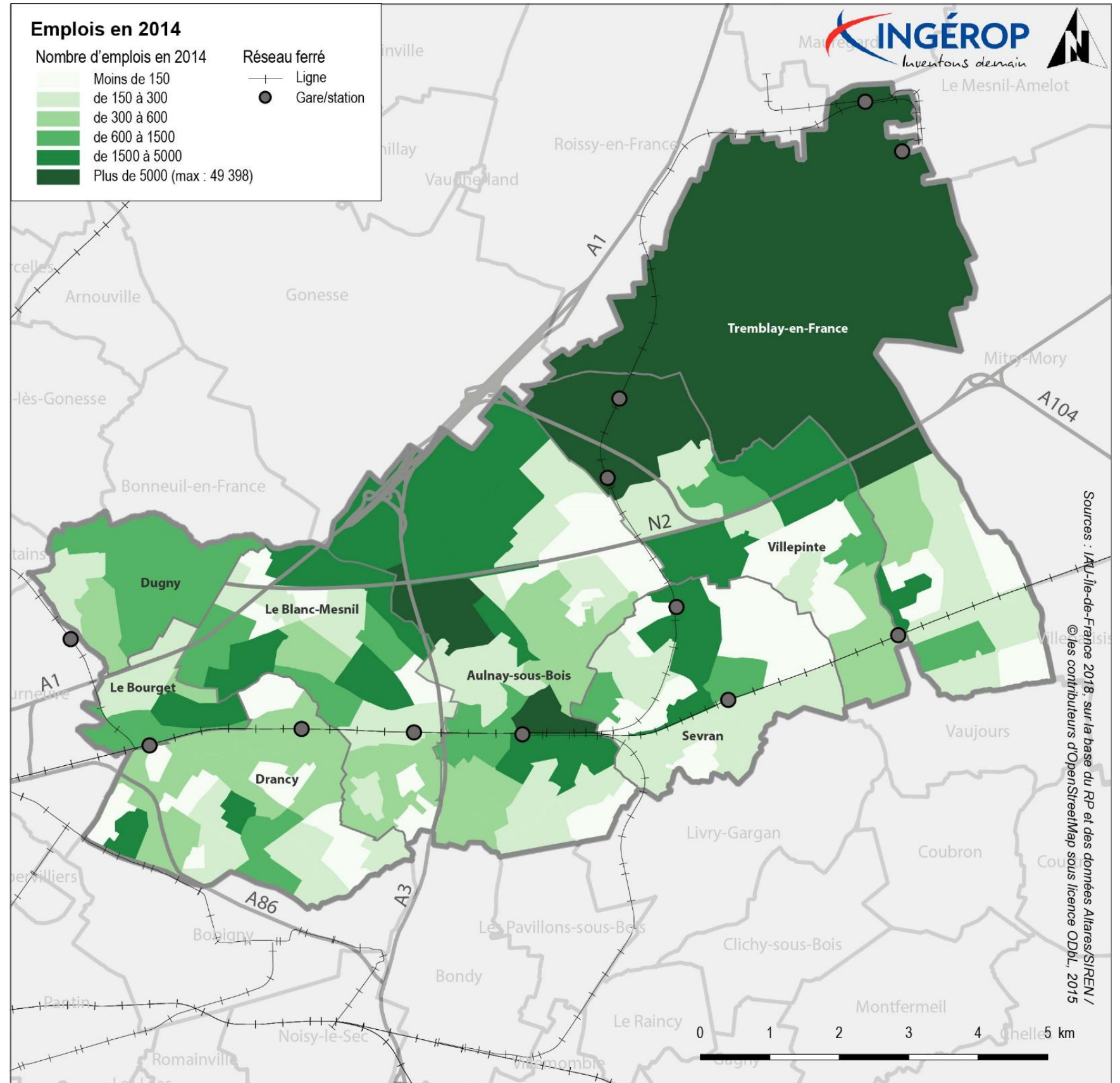
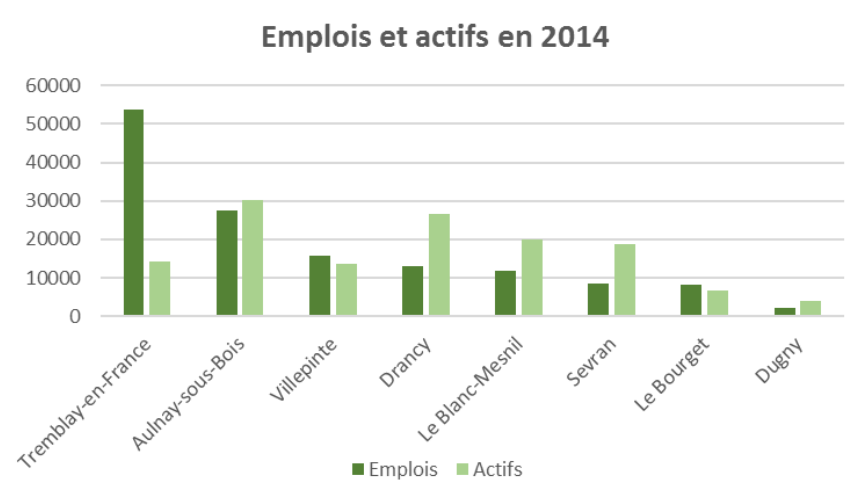


Figure 30 : Emplois en 2014 (Ingérop, 2018)

5.3.2.1 Actifs et emplois, des répartitions spatiales différenciées

Alors que les données concernant les emplois (page précédente) proviennent de l'IAU, les données utilisées pour les actifs proviennent de l'INSEE.

Aulnay-sous-Bois est la commune présentant le plus grand nombre d'actifs occupés (30 339). Cela s'explique notamment par le poids démographique de la commune, le nombre d'actifs étant grandement fonction de la population de chaque commune.



Le nombre d'actifs occupés est plus élevé que le nombre d'emplois dans cinq communes du territoire : Aulnay-sous-Bois, Drancy, Le Blanc-Mesnil, Sevrans et Dugny. A l'inverse, Tremblay-en-France, Le Bourget et Villepinte comptent plus d'emplois que d'actifs occupés.

Le ratio actifs occupés/emplois est inférieur à 1 en Ile-de-France. Il est égal à 1,11 en Seine-Saint-Denis et à 0,96 à Paris Terres d'Envol. Il y a donc plus d'emplois que d'actifs sur le territoire de l'établissement public territorial, ce qui en fait un **territoire attractif en matière d'emploi**, même si des disparités existent entre les communes.

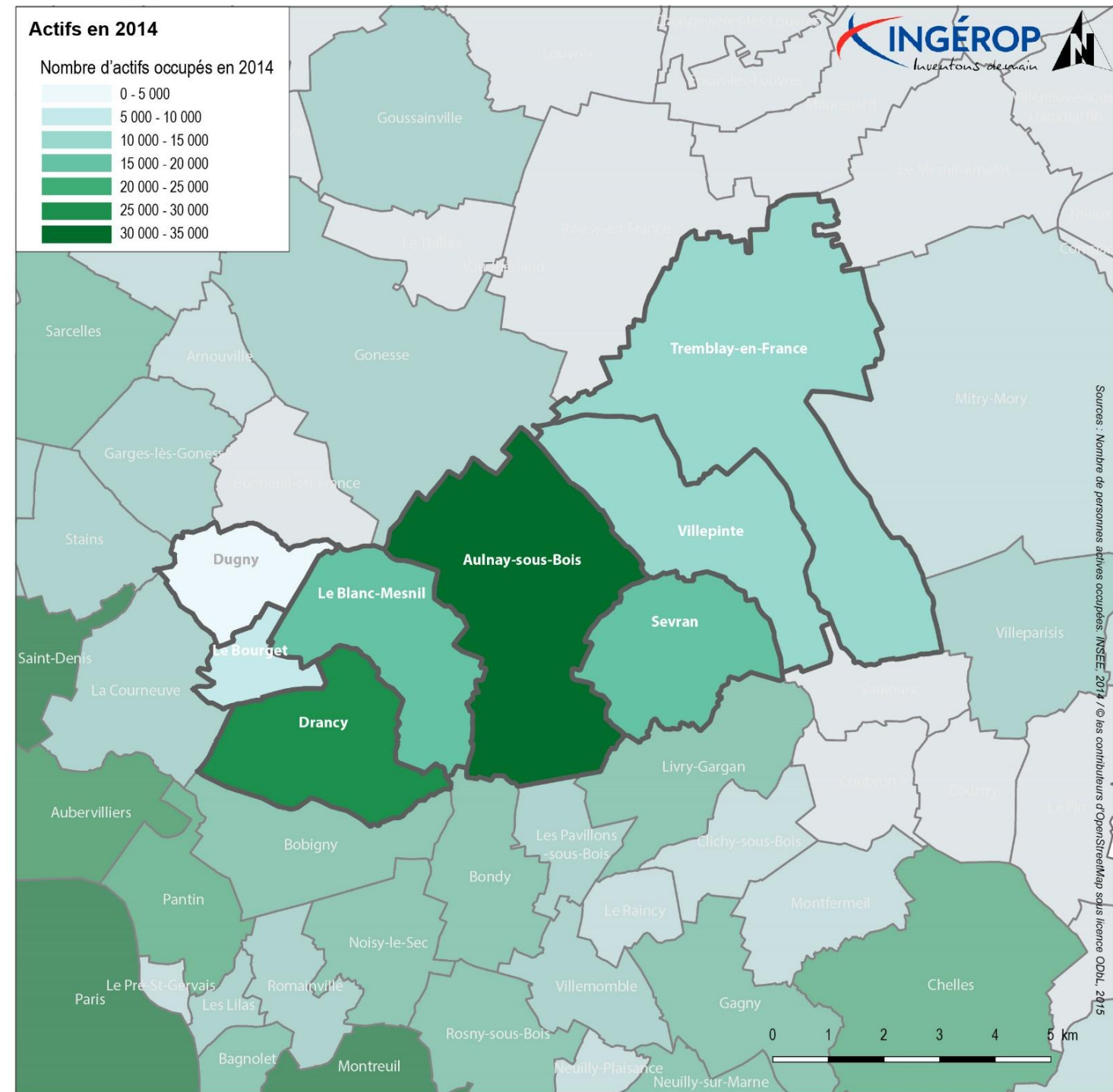


Figure 31 : Actifs en 2014 (Source : IAU-Île-de-France 2018, sur la base du RP et des données Altares/SIREN)

	Emplois	Actifs occupés	Ratio actifs occupés/emplois
<b>Région Ile-de-France</b>	5 680 430	5 402 699	0,95
<b>Département de Seine-Saint-Denis</b>	560 662	624 859	1,11
<b>EPT Paris Terres d'Envol</b>	140 492*	134 566	0,96



### 5.3.2.2 Zones d'activités

De nombreuses zones d'activité de taille variable sont présentes sur le territoire ; une grande partie est située dans le corridor aéroportuaire Le Bourget - Roissy.

#### 5.3.2.2.1 Centre Garonor

Le Parc logistique de Garonor, situé sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et du Blanc-Mesnil, s'étend sur une surface de 85 hectares. Il dispose d'une capacité de traitement de 8 millions de tonnes de marchandises annuelles. 300 entreprises sont installées sur ce site et emploient environ 4 500 salariés.

#### 5.3.2.2.2 Centre O'Parinor

Le centre commercial O'Parinor, situé à Aulnay-sous-Bois, compte 220 boutiques et 90 000 m<sup>2</sup> de surface de vente. Tout comme Aéroville, il s'agit de l'un des quinze plus grands centres commerciaux français.

#### 5.3.2.2.3 Paris Nord 2

La zone d'activités de Paris Nord 2, premier parc d'affaire privé européen, est implantée sur une surface de 372 hectares. Elle regroupe 18 000 emplois (tertiaire et commercial), répartis sur quatre communes dont deux font partie de Paris Terres d'Envol : Villepinte, Tremblay-en-France, Gonesse et Roissy-en-France.

### 5.3.3 Enjeux en lien avec les déplacements

- Améliorer les déplacements internes au territoire, notamment pour rejoindre les zones d'emplois
- Favoriser la **mixité des fonctions** au sein des villes

### 5.3.4 Levier d'action possible dans le cadre du PLD

- Améliorer la desserte des parcs d'activités depuis les gares,
- Accompagner les secteurs en développement urbain : logements, zones d'activités, équipements

Figure 32 : Carte des équipements (source : INSEE)

## 5.4 NUISANCES URBAINES

### 5.4.1 Qualité de l'air

#### 5.4.1.1 Bilan de la qualité de l'air en Seine-Saint-Denis en 2016

Source : « surveillance et information sur la qualité de l'air en Seine-Saint-Denis en 2016 » - Airparif, 2017.

La météorologie de l'année 2016 est marquée par deux semestres contrastés. Le premier semestre a connu des conditions plutôt favorables à la dispersion des polluants : un temps peu ensoleillé, une pluviométrie excédentaire et des températures supérieures aux normales saisonnières en particulier en période hivernale. A l'inverse, le second semestre est marqué par un temps sec et très ensoleillé, avec une vague de chaleur tardive fin août, peu favorable en termes de qualité de l'air et des conditions anticycloniques exceptionnelles, puissantes et durables au mois de décembre.

Cette météorologie particulière a fortement impacté la qualité de l'air francilienne sur l'année (émissions locales faibles en janvier/février mais fortes en décembre, photochimie en été).

Malgré cette météorologie la répartition des indices est proche de celle de l'année 2015. En Seine-Saint-Denis, **l'indice de qualité de l'air a été « très faible » ou « faible » plus de 70% du temps.**

#### Les particules PM10

Sur le département, les concentrations de PM10 sont assez homogènes. Il apparaît clairement que les concentrations sont plus élevées aux abords des principaux axes de circulation départementaux. Comme en 2015, toutes les stations de mesure de fond de la Seine-Saint-Denis respectent la valeur limite annuelle avec des valeurs de  $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .

L'objectif de qualité ( $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) est toujours dépassé à proximité des axes routiers. Le nombre d'habitants concernés par un dépassement de la valeur limite annuelle est très faible (moins de 1% en 2016).

En termes d'évolution sur le moyen terme, en s'affranchissant des fluctuations météorologiques interannuelle et des évolutions météorologiques, les teneurs moyennes en PM10 en Seine-Saint-Denis montrent une tendance à la baisse au cours des 16 dernières années. Cette baisse est illustrée par les niveaux mesurés par les stations. Entre 2000 et 2016, ces niveaux ont ainsi baissé d'environ -30% sur les sites de fond du département. Cette évolution des niveaux est à mettre en relation avec la baisse des émissions de particules primaires PM10 du département, estimée à -50% entre 2000 et 2012 et liées notamment à l'introduction des filtres à particules sur les véhicules diesel et dans une moindre mesure à la baisse du trafic.

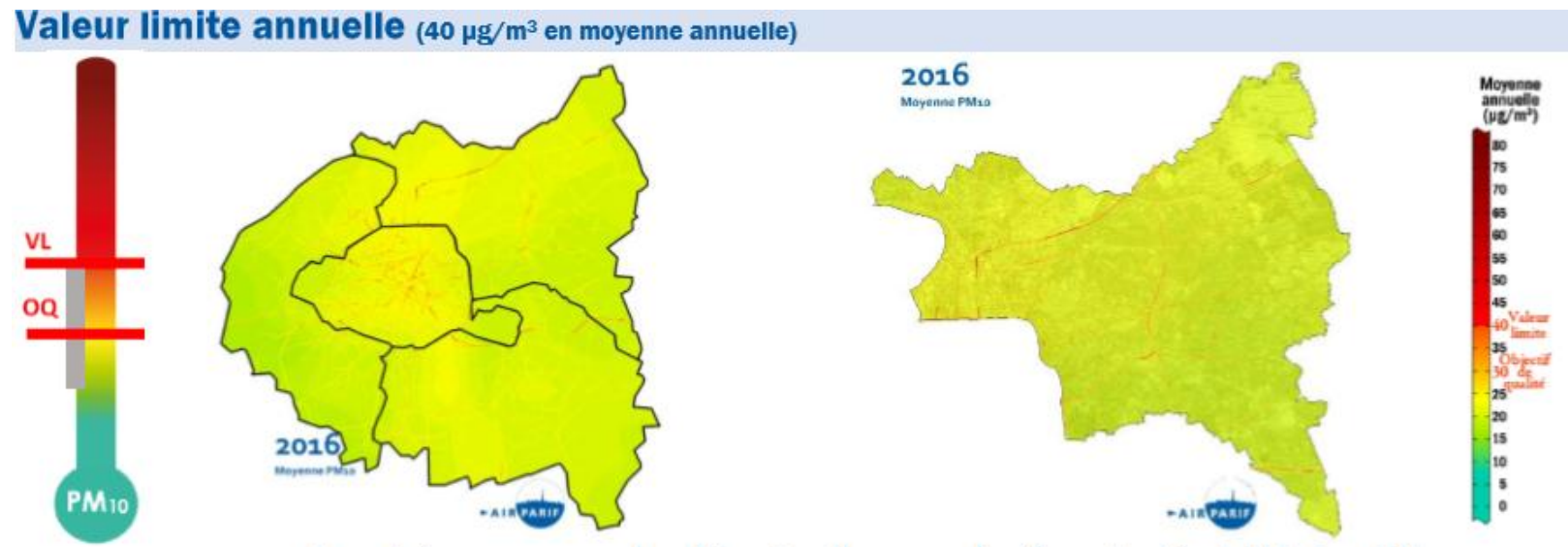
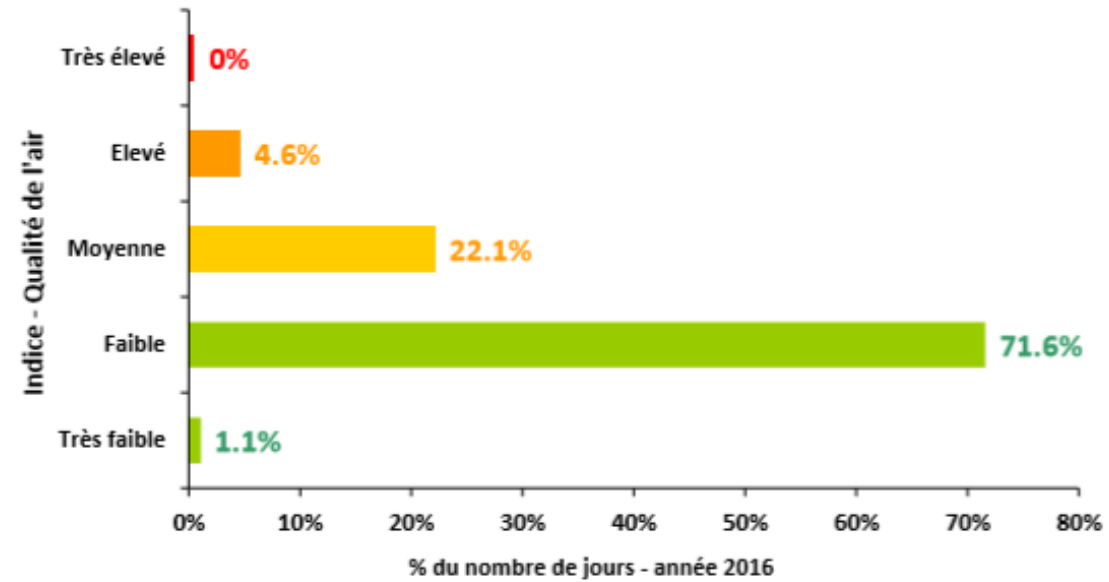


Figure 33 : Concentration moyenne annuelle en PM10 sur la petite couronne francilienne et en Seine-Saint-Denis en 2016 (source : AirParif)



### Les particules PM2.5

Comme pour les PM10, les concentrations sont légèrement plus élevées à l'ouest du département. Les concentrations les plus élevées sont relevées aux abords des axes majeurs de circulation. La valeur limite annuelle est respectée sur la totalité de la Seine-Saint-Denis en 2016.

En termes d'évolution en moyenne annuelle, en s'affranchissant des variations météorologiques, les niveaux moyens annuels de PM2.5 ont baissé de plus de 30% entre 2002 et 2004 et 2014 et 2016 sur le site de fond de la Seine-Saint-Denis. Cette baisse s'explique notamment par la diminution des particules primaires émises à l'échappement des véhicules diesel (environ -50% entre 2000 et 2012) et dans une moindre mesure par la baisse du trafic.

### Le dioxyde d'azote NO<sub>2</sub>

Les concentrations de NO<sub>2</sub> sont plus élevées au sud-ouest du département, à proximité de Paris et décroissent en s'éloignant de la capitale. Les concentrations les plus élevées sont relevées au voisinage des principaux axes routiers du département avec un écart important avec le fon environnant et des dépassements sévères de la valeur limite annuelle. Les moyennes annuelles de NO<sub>2</sub> des stations de fond du département sont comprises entre 27 et 37µg/m<sup>3</sup>.

Sur le moyen terme, les concentrations en dioxyde d'azote montrent une tendance à la baisse. Le profil de l'évolution du dioxyde d'azote à proximité des axes routiers est très différent de celle du fond de la Seine-Saint-Denis. Entre 2000-2002 et 2010-2012, les niveaux de NO<sub>2</sub> à proximité du trafic sont globalement en hausse (8%) et une tendance à la diminution n'est observée qu'à partir de 2011-2012 (-7%), la moyenne 2014-2016 étant la plus faible de l'historique. Sur les stations de fond, une baisse plus lente est observée depuis 2000-2002 (-23%).

Ces différences peuvent s'expliquer par les améliorations technologiques des véhicules notamment la généralisation progressive des pots catalytiques.

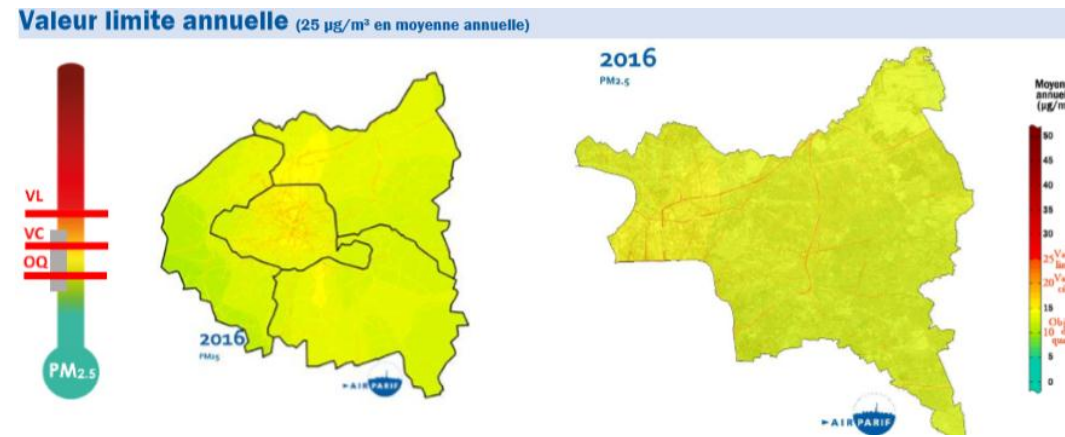


Figure 34 : Concentration moyenne annuelle en PM2.5 sur la petite couronne francilienne et en Seine-Saint-Denis en 2016 (source : AirParif)



Figure 35 : Evolution de la moyenne annuelle en PM2.5 de 2009 à 2016 en Seine-Saint-Denis 2016 (source : AirParif)

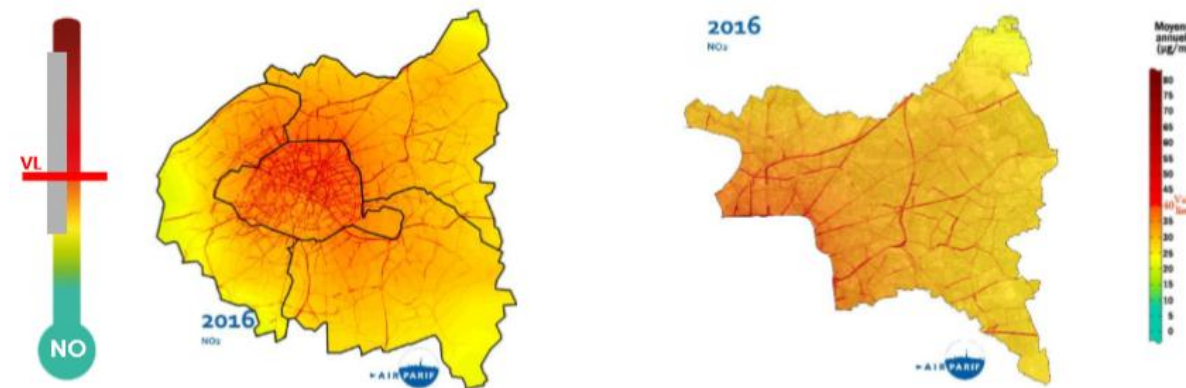


Figure 36 : Concentration moyenne annuelle en NO<sub>2</sub> sur la petite couronne francilienne et en Seine-Saint-Denis en 2016 2016 (source : AirParif)

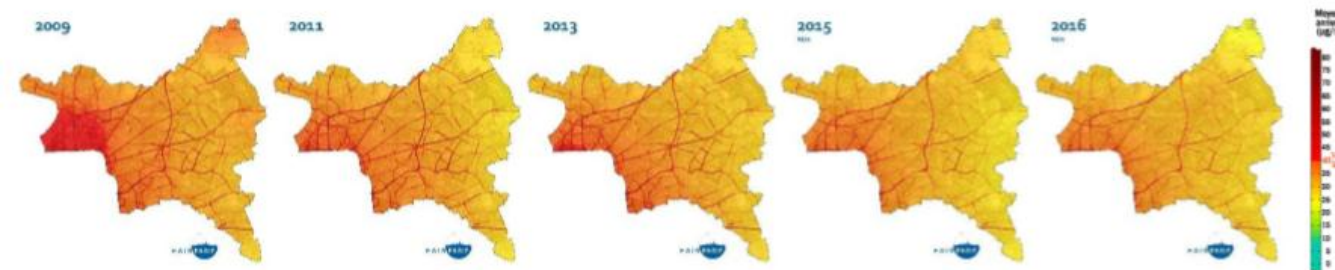


Figure 37 : Evolution de la moyenne annuelle en NO<sub>2</sub> de 2009 à 2016 en Seine-Saint-Denis2016 (source : AirParif)

### Le Benzène

Les concentrations en benzène sont légèrement plus élevées dans le cœur dense de l'agglomération parisienne. La moyenne annuelle de la station de fond de Saint-Denis est inférieure à la moyenne de l'ensemble des stations de l'agglomération (1 µg/m³). Les concentrations les plus élevées sont relevées à proximité des axes de circulation. La valeur limite européenne relative au benzène (5 µg/m³) est respectée en Seine-Saint-Denis, comme sur l'ensemble de l'Ile-de-France. L'objectif de qualité français (2 µg/m³) est respecté dans le département en 2016.

### Conclusion

Malgré une tendance à la baisse des niveaux de pollution chronique depuis quelques années, **les concentrations de particules et de dioxyde d'azote restent problématiques en Seine-Saint-Denis, avec des dépassements importants des valeurs limites.**

**Pour les PM2.5 et le benzène, les concentrations mesurées respectent les valeurs limites, mais excèdent toujours les objectifs de qualité.**

**Les niveaux d'ozone respectent la valeur cible mais dépassent les objectifs de qualité.** Ces dépassements sont généralisés à l'ensemble de la région.

#### 5.4.1.2 Indice européen Citeair

L'indice Citeair a été développé sur l'initiative de réseaux de surveillance de la qualité de l'air, dans le cadre du projet européen du même nom (Citeair – Common information to European air). Il a été lancé en 2006 pour apporter une information au public :

- Simple et prenant en compte la pollution à proximité du trafic,
- Comparable à travers l'Europe,
- Adaptée aux méthodes de mesure de chaque réseau de surveillance.

L'indice Citeair varie de 0 à 100 et permet de qualifier la pollution en 5 classes :



**L'indice « faible » pollution domine en Seine-Saint-Denis en 2017 avec 67,7 % ; l'indice « moyen » est à 27% ; enfin l'indice « élevé » représente 3.3 %.**

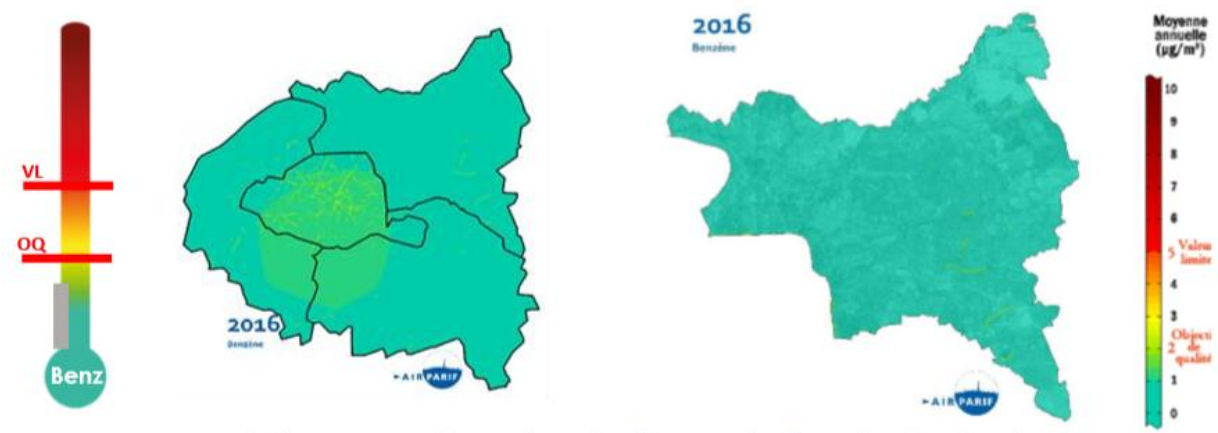
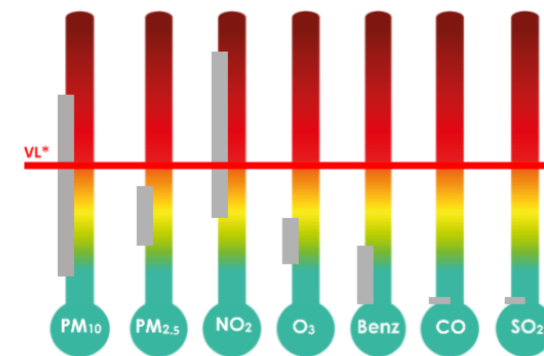


Figure 38 : Concentration moyenne annuelle en Benzène sur la petite couronne francilienne et en Seine-Saint-Denis en 2016 2016 (source : AirParif)



Le rectangle vertical gris représente la gamme de concentration dans le département  
 \*La ligne rouge représente le seuil de la valeur limite (VL) (ou de la valeur cible (VC) pour les polluants ne disposant pas de VL (O<sub>3</sub>).  
 Pour les PM<sub>10</sub> les niveaux indiqués concernent la valeur limite journalière.

Indice Citeair	Nombre de jours	% du nombre de jours
[0-24]	7	1.92
[25-49]	247	67.67
[50-74]	99	27.12
[75-100]	12	3.29
[>100]	0	0

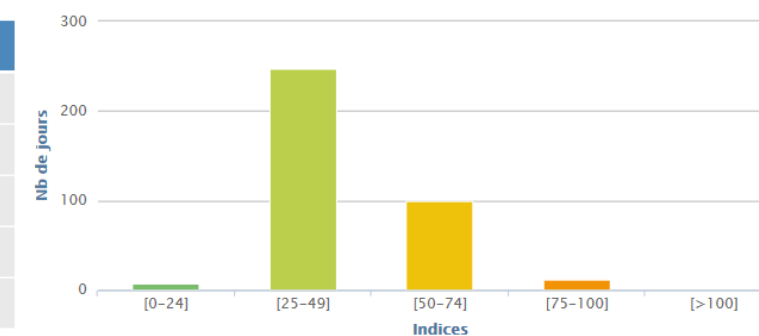


Figure 39 : Indice Citeair de la Seine-Saint-Denis pour l'année 2017 2016 (source : AirParif)



#### 5.4.1.3 Zones sensibles pour la qualité de l'air

Le Code de l'environnement prévoit que les orientations du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) soient renforcées dans les zones où les valeurs limites de la qualité de l'air sont, ou risquent, d'être dépassées et dites « sensibles » en raison de l'existence de circonstances particulières locales, liées à la protection de certains intérêts.

Cette zone se caractérise par des densités de populations élevées (ou la présence de zones naturelles protégées), et par des dépassements des valeurs limites concernant les particules PM10 et les oxydes d'azote.

**Le département de Seine-Saint-Denis fait partie de cette zone dite « sensible ».**

La cartographie de la zone sensible recoupe la Zone Administrative de Surveillance<sup>3</sup> ZAG (ZAS-ZAG)<sup>4</sup>, qui correspond en très grande partie à l'agglomération parisienne. Elle englobe la totalité des habitants potentiellement impactés par un dépassement des valeurs limites de NO<sub>2</sub>. Elle couvre également 99,9 % de la population potentiellement impactées par un risque de dépassement des valeurs limites de PM10.

#### 5.4.1.4 Zone à faible émission

Le Conseil de la Métropole du Grand Paris, réuni lundi 12 novembre 2018, a adopté le projet de mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) métropolitaine qui interdira les véhicules polluants disposant des pastilles Crit'Air 5 et non classés à l'intérieur du périmètre de l'A86 à partir du 1er juillet 2019.

Il s'agit de l'une des mesures les plus efficaces pour lutter contre la pollution de l'air et pour, à terme, mieux respirer et mieux vivre au sein de la Métropole.

La ZFE métropolitaine concernera 79 communes et s'appliquera, à compter de juillet 2019, aux véhicules Crit'Air 5 et non classés, quelle que soit leur motorisation (diesel ou essence). Pour les particuliers, cela correspond à un total de 118 000 véhicules immatriculés soit moins de 1% de l'ensemble du parc roulant.

**La commune de Drancy sera concernée par la Zone à Faibles Emissions.**

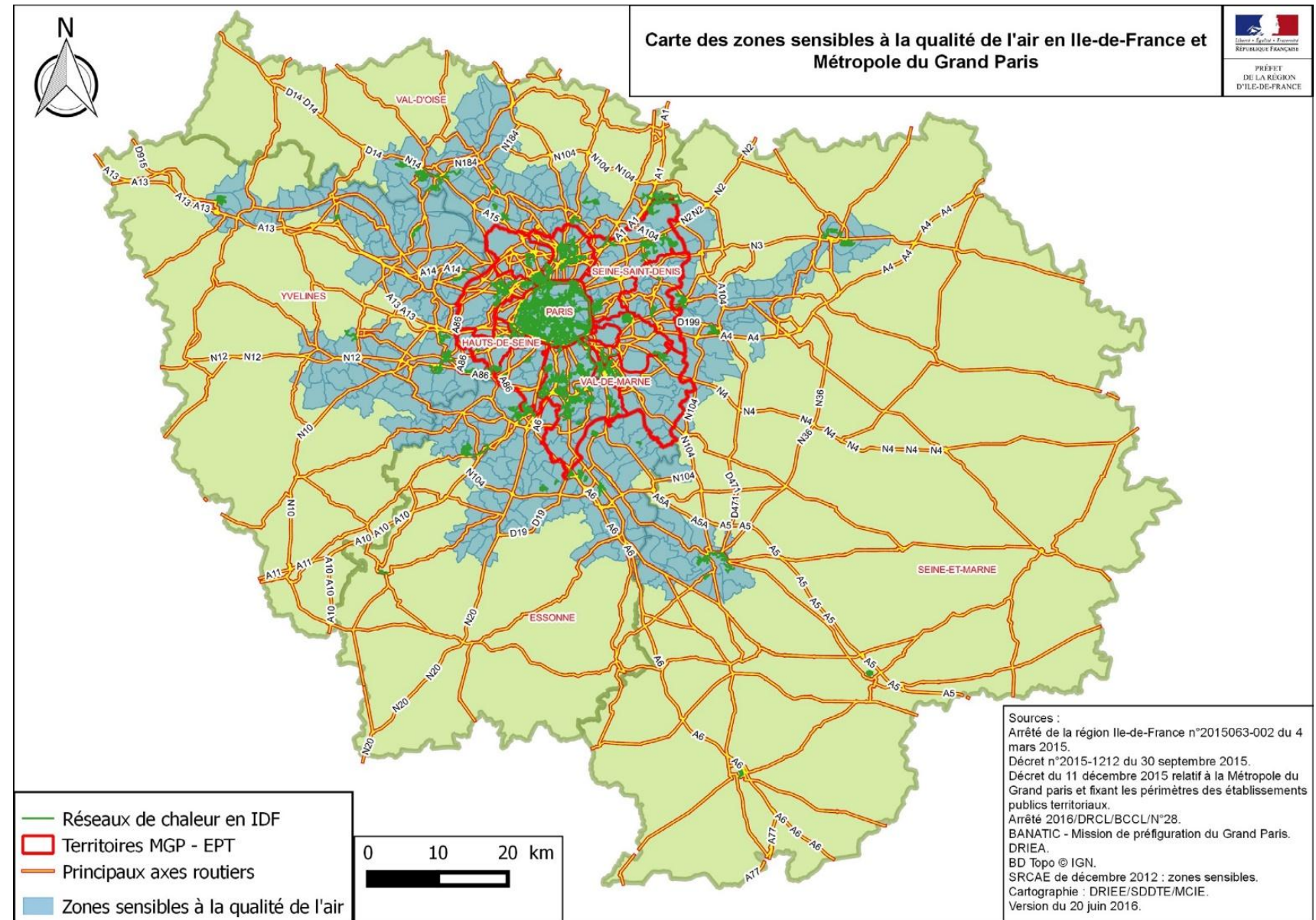


Figure 40 : Carte des zones sensibles à la qualité de l'air en Ile-de-France et Métropole du Grand Paris

<sup>3</sup> Les zones administratives de surveillance sont des zones réglementaires au niveau européen, dont le découpage vise à faciliter le reporting européen, harmoniser les modalités de surveillance, optimiser le nombre d'appareils de mesure à déployer

et dimensionner les zones aux plans d'actions locaux existants afin de mieux appréhender les spécificités locales.

<sup>4</sup> Il s'agit de l'agglomération parisienne définie par l'INSEE en 1999, à laquelle l'agglomération des Meaux et les communes reliant les deux agglomérations sont rattachées.



## 5.4.2 Ambiance acoustique

### 5.4.2.1 Les cartes de bruit stratégique de bruit de la Seine-Saint-Denis

La Directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement vise, au moyen de cartes de bruit stratégiques, à évaluer de façon harmonisée l'exposition au bruit dans les États membres.

Mises à la disposition du public, les cartes de bruit sont des représentations graphiques des niveaux de bruit, (isophones de 5 en 5 décibels) complétées par des tableaux d'estimation des populations touchées par des niveaux de bruit dépassant les valeurs réglementaires. **Les cartes de bruit servent de point de départ à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement**, dont l'objectif est de proposer les moyens d'action pour la résorption des nuisances sonores identifiées.

Comme le prévoit l'article L572-5 du Code de l'Environnement, les cartes de bruit doivent être réexaminées et le cas échéant révisées tous les 5 ans.

Les cartes de bruit comportent des documents graphiques de bruit suivants :

- **Des cartes de type A** ou « cartes des zones exposées au bruit ». Ces cartes également appelées « cartes de type a » représentent sous la forme de courbes isophones, les zones exposées à plus de 55dB(A) selon l'indicateur Lden et à plus de 50dB(A) selon l'indicateur Ln, avec un pas de 5 en 5dB(A).
- **Des cartes de type B** ou « cartes des secteurs affectés par le bruit » qui représentent les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet en application de l'article R571-37 du Code de l'Environnement.
- **Des cartes de type C** ou « cartes des zones où les valeurs limites sont dépassées » représentent les parties de territoires susceptibles de contenir des bâtiments dépassant les valeurs limites mentionnées à l'article L571-6 du Code de l'Environnement et fixées par l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006.

Pour les routes, les valeurs limites correspondent à un Lden de 68dB(A) et à un Ln de 62dB(A). Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement.

L'analyse des cartes de bruit stratégique, établies par le département de la Seine-Saint-Denis, révèle que **les principales causes de dégradation de la qualité sonore du territoire sont liées au trafic routier. La présence et la proximité immédiate d'importantes infrastructures de transports : A1, A3, A104, exRN2** en est la raison.

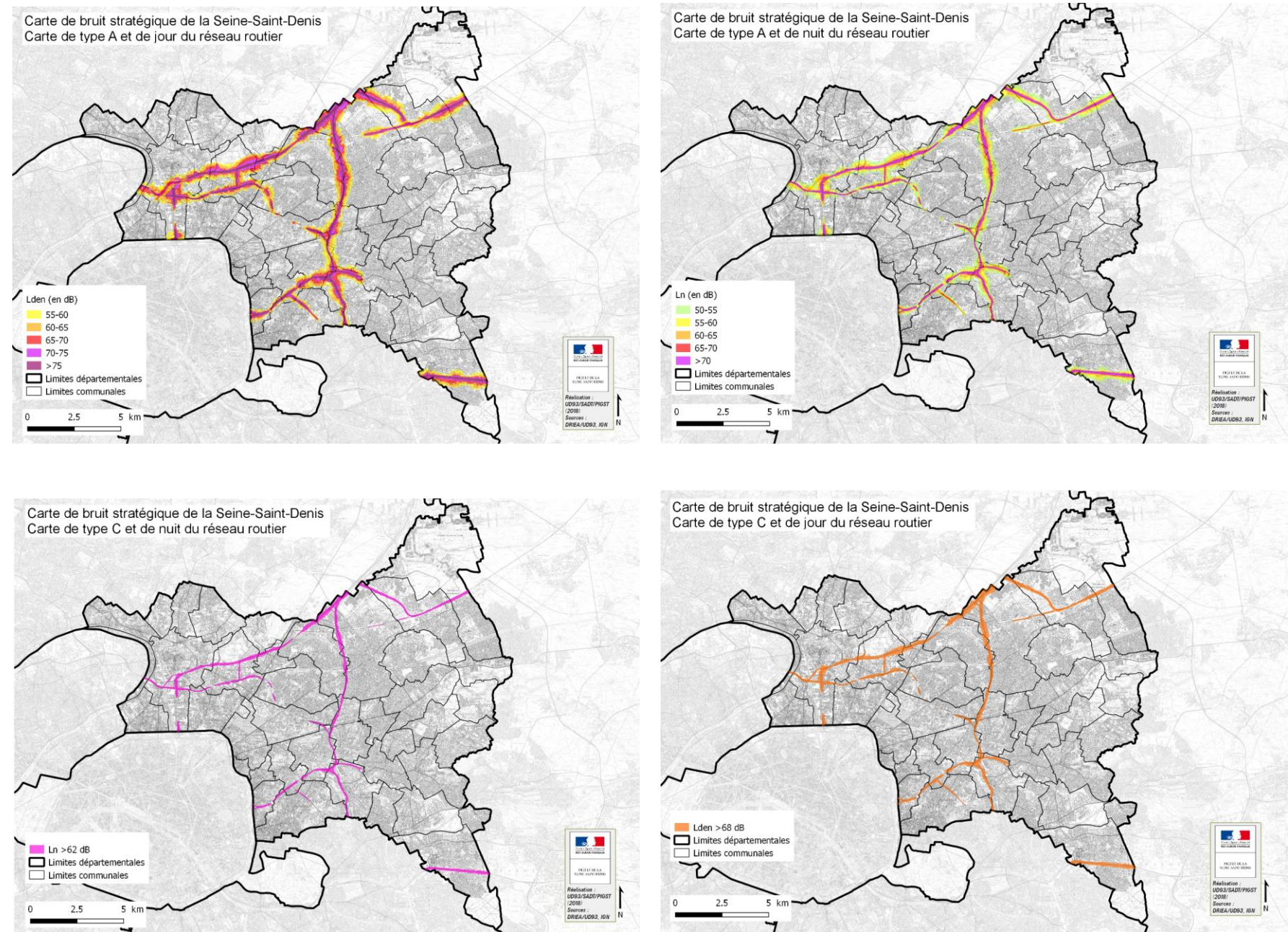


Figure 41 : Cartes stratégiques du bruit (type A et C) en Seine-Saint-Denis pour le réseau routier



#### 5.4.2.2 Les plans de prévention du bruit dans l'environnement

L'objectif de ces PPBE est d'améliorer au quotidien le cadre de vie et la santé des habitants par la prévention et la réduction, si nécessaire, du bruit dans l'environnement et favoriser l'accès de chacun à une « zone calme » identifiée et préservée. Doivent être considérées les nuisances engendrées par les infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien ainsi que certaines industries.

Les PPBE sont établis :

- par le représentant de l'État (préfet de département) pour les infrastructures routières du réseau national (concedé ou non), les infrastructures ferroviaires et les grands aéroports ;
- par les communes ou les Établissements Publics de Coopération Intercommunales (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- par les collectivités en charge de leur gestion, pour les infrastructures routières hors réseau national.

##### 5.4.2.2.1 Plan de prévention du bruit sur l'environnement de l'état

Dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, l'État français s'est engagé à réaliser **des plans de préventions du bruit dans l'environnement** (PPBE) pour les grandes infrastructures de transports.

La transposition aux articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 du code de l'environnement, précise les modalités de mise en œuvre de cette directive.

L'objectif de ces PPBE est d'améliorer au quotidien le cadre de vie et la santé des habitants par la prévention et la réduction, si nécessaire, du bruit dans l'environnement et favoriser l'accès de chacun à une « zone calme » identifiée et préservée. Doivent être considérées les nuisances engendrées par les infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien ainsi que certaines industries.

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit l'élaboration de deux PPBE, correspondant aux deux échéances relatives aux cartes de bruit.

#### 1ère échéance

La première échéance prévoit la réalisation et la publication de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des grandes infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an (16 400 véhicules/jour).

En Seine-Saint-Denis, le projet de PPBE de l'État a été élaboré conjointement par l'UTEA93, la RATP, la DIRIF, la SANEF et RFF. Ce projet a été soumis à la consultation du public du 2 juillet au 29 août 2012. Il a par la suite été présenté en comité de suivi le 16 janvier 2013, avant d'être **approuvé par arrêté préfectoral du 21 mai 2013**.

#### 2ème échéance

En Seine-Saint-Denis, le PPBE de l'Etat dit de deuxième échéance concerne les infrastructures routières et ferroviaires gérées par l'État et supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ou 30 000 passages de train. Il met à jour le PPBE approuvé le 21 mai 2013.

Mis à disposition du public entre avril et juin 2018, il a été **approuvé par arrêté préfectoral du 4 juillet 2018**.

##### 5.4.2.2.2 Plan de prévention du bruit dans l'environnement de Seine-Saint-Denis

Le Département de la Seine-Saint-Denis a adopté en 2012 son Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Il définit pour les 5 années à venir l'action du Département en matière de lutte contre les nuisances sonores.

Sont identifiés au sein de ce plan, les secteurs prioritaires, c'est-à-dire les zones d'habitations identifiées comme particulièrement exposées au bruit.

10 secteurs ont été identifiés comme prioritaires du fait du nombre d'habitants exposés à des niveaux élevés de bruit la nuit (supérieurs de 4 dB (A) au seuil de 62 dB (A) caractérisant un point noir de bruit).

Les 10 secteurs "prioritaires" sont les suivants :

- **le long de l'ex-RN 3 (près de 6 400 habitants estimés selon un relevé de terrain)**
  - à Pantin : de la porte de Paris à la rue Formagne
  - à Bondy : de l'A 86 à la limite communale des Pavillons-sous-Bois
  - aux Pavillons-sous-Bois : sur toute la longueur
  - à Livry-Gargan : de la limite communale jusqu'à la rue Marc Sangnier
- **le long de l'ex-RN 2 (environ 3 400 habitants estimés à partir de la carte de bruit)**
  - à Aubervilliers / La Courneuve : de la Porte de Paris aux Quatre routes
- **le long de l'ex-RN 301 (environ 3 900 habitants estimés à partir de la carte de bruit)**
  - à Aubervilliers : de la rue de la Haie Coq à la limite communale avec La Courneuve
  - à Stains : le long du boulevard Maxime Gorki
- **le long de l'ex-RN 1 (environ 3 250 habitants estimés à partir de la carte de bruit)**
  - à Saint-Denis dans le secteur de Joliot-Curie
  - à Pierrefitte-sur-Seine : tout le long de l'ex-RN 1
- **le long de la RD 44 (environ 800 habitants estimés à partir de la carte de bruit)**
  - à Aulnay-sous-Bois avenue Jacques Duclos, du chemin des moulins à la RD 44

La carte des secteurs prioritaires est présentée à la page suivante.

#### 5.4.2.3 Plan d'Exposition au Bruit

Le plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme qui vise à éviter que de nouvelles populations soient exposées aux nuisances sonores générées par l'activité d'un aéroport.

Les PEB déterminent aux abords des plateformes des zones de bruit à l'intérieur desquelles s'appliquent des contraintes d'urbanisme, afin d'éviter que les populations nouvelles ne viennent s'installer dans des secteurs susceptibles d'être exposés à des nuisances sonores. Les mesures de protection s'appliquent sur quatre zones :

- **Zones A et B de bruit fort** : les seules constructions autorisées sont celles à usage d'habitation et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, ou nécessaires à l'activité agricole
- **Zone C de bruit modéré** : sont autorisées les constructions individuelles ou collectives à condition qu'elles soient situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil
- **Zone D de bruit moins sensible** : les constructions autorisées doivent faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées.

#### Le PEB révisé de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle

Le 3 avril 2007, le PEB révisé de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle a été approuvé. Au sein de Paris Terres d'Envol, ce PEB concerne les communes d'Aulnay-sous-Bois, Tremblay-en-France et Villepinte.

#### Le PEB de l'aéroport de Paris-le Bourget

Le PEB de l'aéroport de Paris-le Bourget a été approuvé par arrêté interpréfectoral n°2017-0305 le 6 février 2017. Au sein de Paris Terres d'Envol, ce PEB concerne les communes d'Aulnay-sous-Bois, Dugny, Tremblay-en-France et Villepinte.

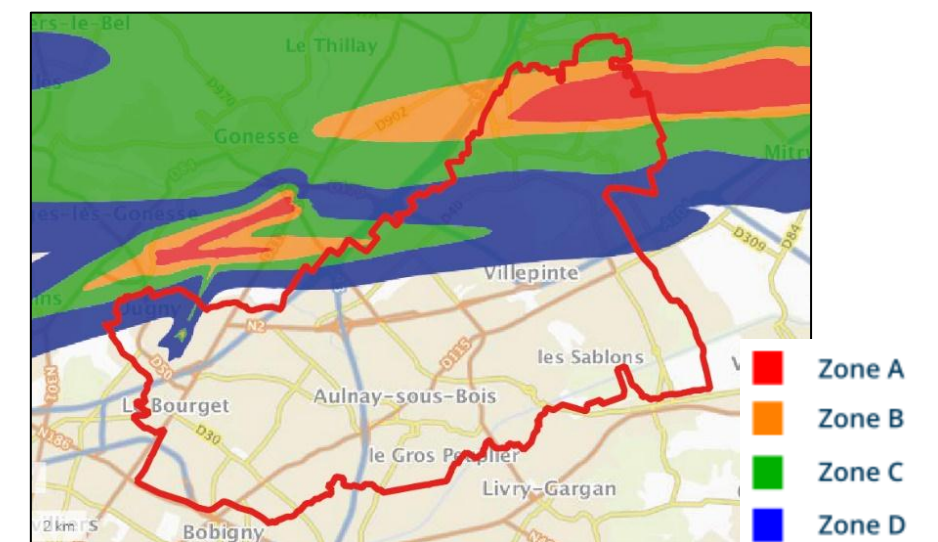
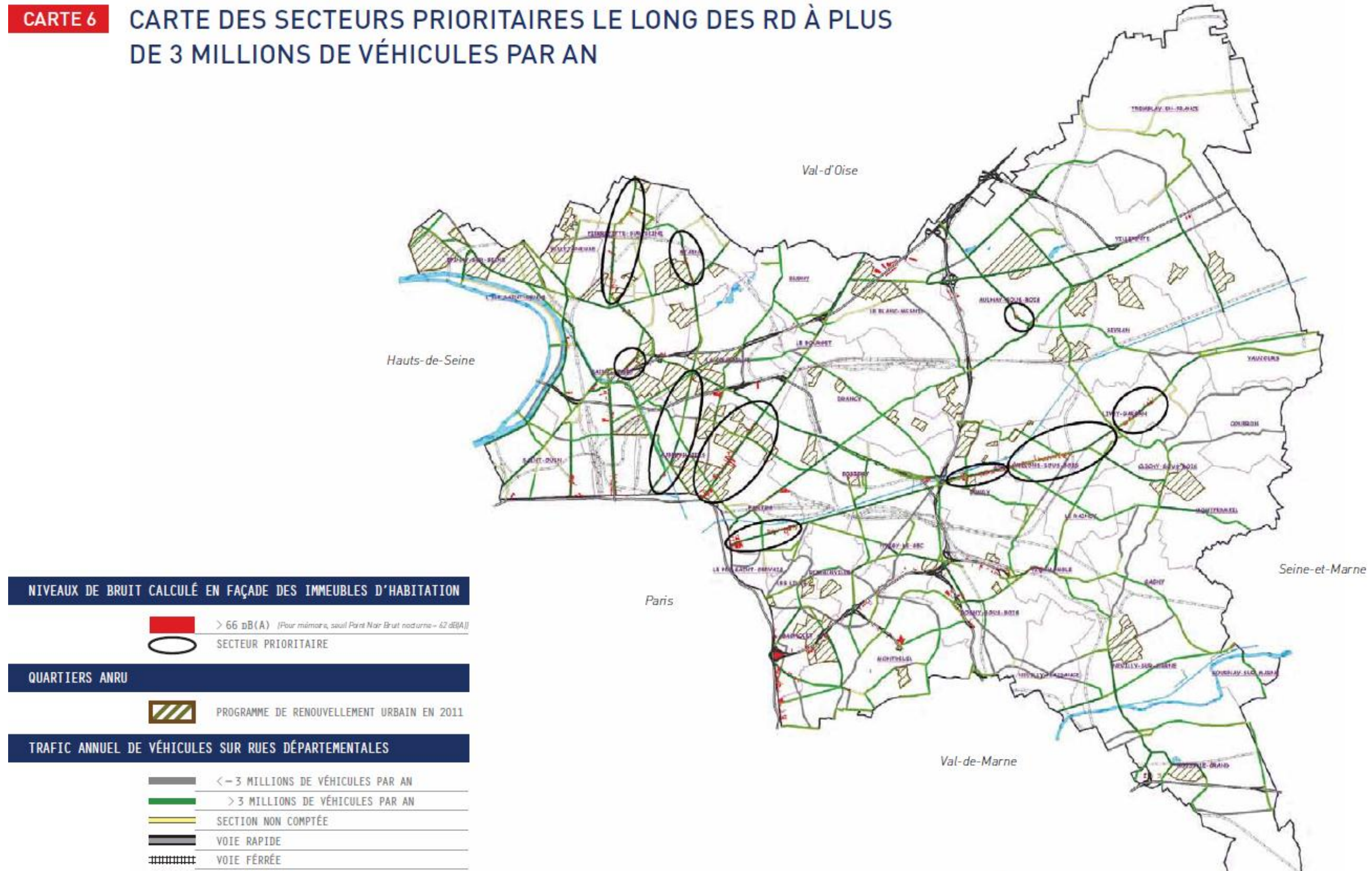


Figure 42 : Plan d'exposition au bruit (source : Géoportail, 2018)



**CARTE 6** CARTE DES SECTEURS PRIORITAIRES LE LONG DES RD À PLUS DE 3 MILLIONS DE VÉHICULES PAR AN





#### 5.4.2.4 Plan de Gêne Sonore (PGS)

Prévu par la loi 92-1444 du 31 décembre 1992, le Plan de Gêne Sonore (PGS) est un document qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide ne peut être allouée que sous certaines conditions.

Le PGS, à l'inverse du PEB, obéit à une logique curative et constate une gêne sonore réelle. Il comporte trois zones délimitées. Les trois zones I, II, III sont définies sur la base du trafic estimé, des procédures de circulation aérienne applicables et des infrastructures qui seront en service l'année suivant la date de publication de l'arrêté approuvant le plan :

- zone I, dite de gêne très forte
- zone II, dite de gêne forte
- zone III, dite de gêne modérée

#### Le PGS de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle

**Le PGS de l'aéroport Roissy-Charles-De-Gaulle a été approuvé par arrêté interpréfectoral n°2013-11667 11 décembre 2013. Il concerne la commune du périmètre d'étude de Tremblay-en-France.**

#### Le PGS de l'aéroport de Paris-le Bourget

**L'aéroport du Bourget est doté d'un Plan de gêne sonore (PGS) approuvé en 2011**, dont la zone III (entre 55 dB(A) et 65 dB(A) en valeur moyenne Lden) concerne Pierrefitte, Stains et Saint-Denis. Certains quartiers de ces villes subissent donc des gênes sonores de modérées à fortes. Les habitants concernés peuvent demander des aides à insonorisation de leur habitation.



Figure 43 : Plans de Gêne sonore (source : Géoportail)



#### 5.4.2.5 Bruit Parif

En Île-de-France, l'observatoire régional du bruit (Bruitparif) réalise différentes cartographies liées au bruit. Ces cartographies permettent d'identifier les zones de bruit critique (secteur exposé à des niveaux de bruit supérieur à 73 dB(A) jour et 68 dB(A) nuit pour le rail et 70dB(A) jour et 65dB(A) nuit pour la route).

Les cartes ci-après nous indiquent qu'il peut y avoir dépassements des valeurs seuil à certains endroits, ce qui peut signifier la présence de quelques points noirs.

Ces cartes sont cohérentes avec les secteurs prioritaires identifiés dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement de Seine-Saint-Denis (cf. ci-avant).

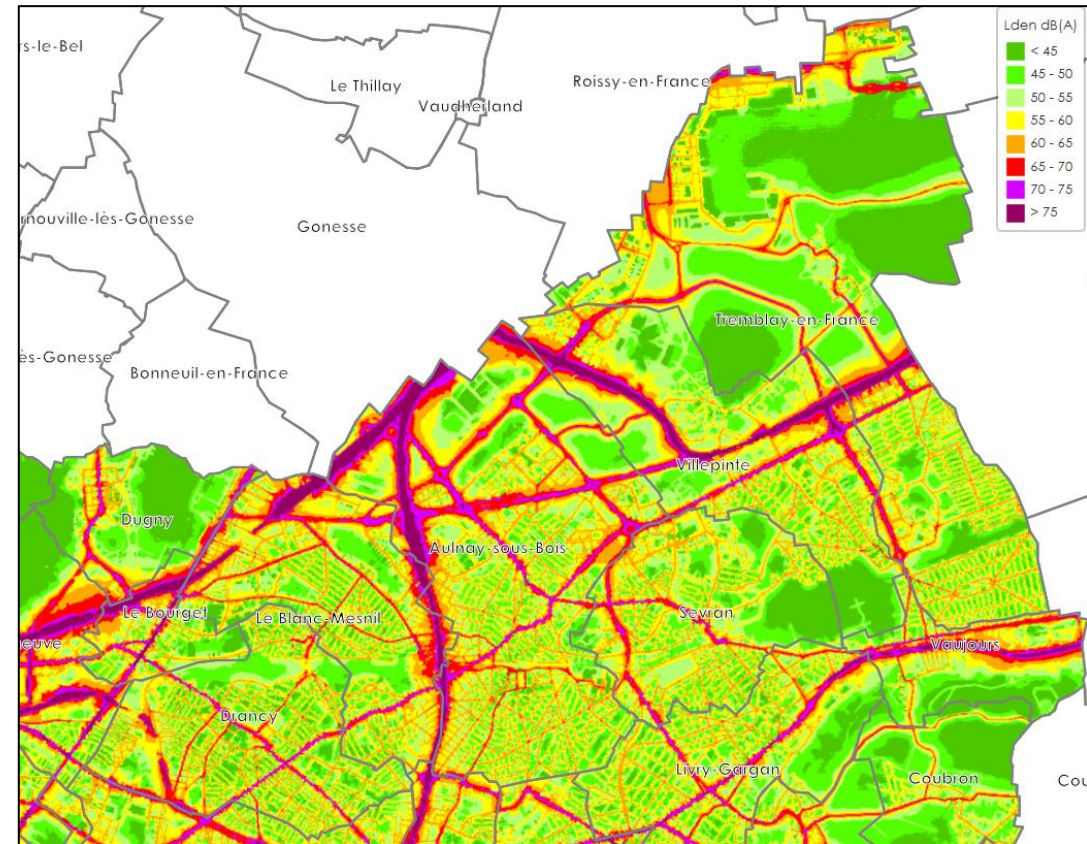


Figure 44 : Carte de bruit du transport routier (source : Bruit Parif)

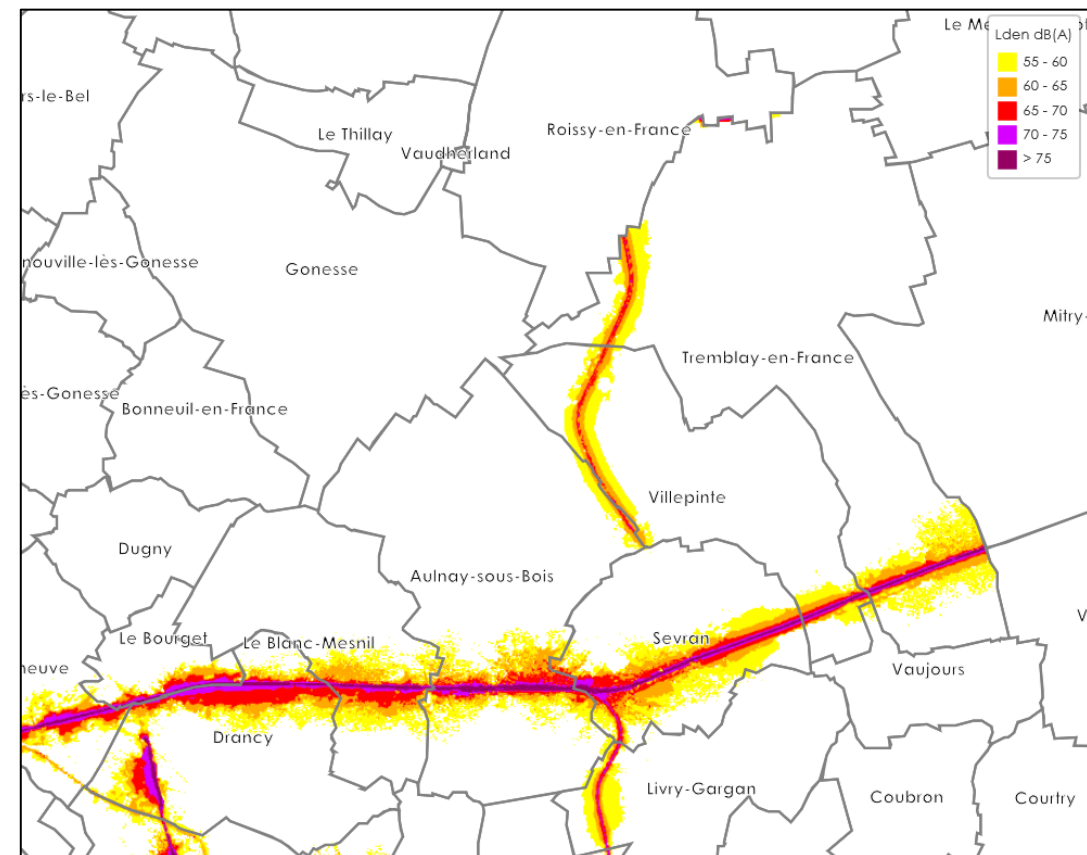


Figure 45 : Carte de bruit du transport ferroviaire (source : Bruit Parif)



### 5.4.3 Emissions lumineuses

L'île de France est une région des plus urbanisées induite par le rayonnement de Paris et les communes qui se sont développées en périphérie de la capitale et constituent des sources de pollution lumineuse en période nocturne. Au sein du territoire de Paris Terres d'Envol, Le Bourget contribue plus particulièrement à ces émissions du fait de la présence de l'aéroport de Paris- Le Bourget.

La lumière émise par les communes la nuit (éclairage en bordure de voiries, candélabres des espaces publics) occasionne une gêne pour l'observation des étoiles. Mais cette pollution a surtout un impact sur le milieu naturel. Pour la faune et la flore, cela génère des perturbations endocriniennes ou comportementales. La faune est davantage perturbée avec des phénomènes d'attraction irrésistible vers la lumière ou au contraire, de répulsion.

L'aire d'étude s'inscrit en zone blanche, selon la classification réalisée par AVEX en 2011. Dans cette zone, il est possible de distinguer entre 0 et 50 étoiles selon les conditions. **La pollution lumineuse est très puissante et omniprésente.**

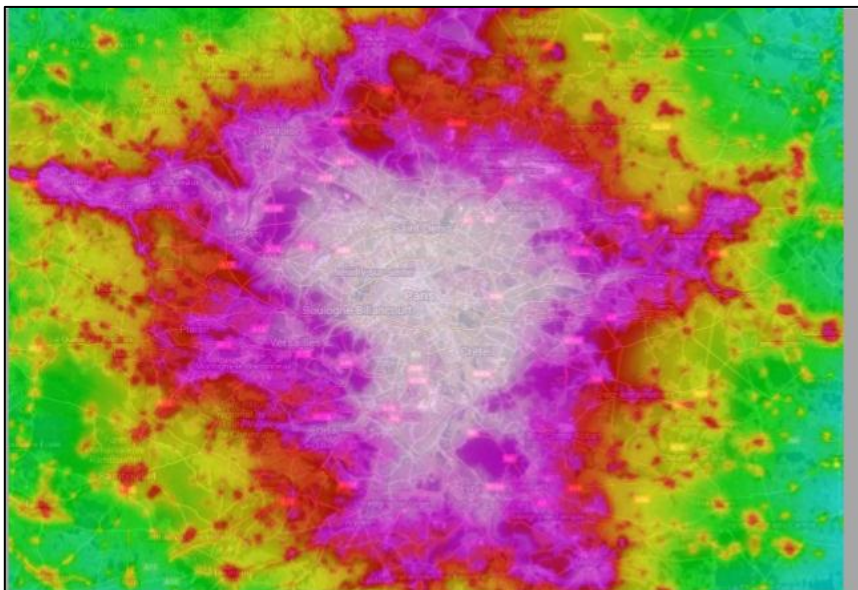
Figure 46 : Carte des pollutions lumineuses en région parisienne (AVEX 2011)

### 5.4.4 Enjeux en lien avec les déplacements

- Qualité de l'air :
  - Réduire les émissions de polluants atmosphériques.
  - Réduire l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus des circulations routières.
- Ambiance acoustique :
  - Réduire les niveaux de bruit dans les zones urbaines, qui présentent de risques pour la santé humaine.
- Emissions lumineuses :
  - Limiter la pollution lumineuse au sein des aménagements d'infrastructures de transport.

### 5.4.5 Levier d'action possible dans le cadre du PLD

- Qualité de l'air :
  - Favoriser les modes alternatifs à la voiture (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage.
  - Limiter les vitesses de circulation (les émissions de polluants routiers à l'échappement étant directement dépendantes des vitesses de circulation).
  - Limiter le trafic routier en centre urbain (zone plus densément peuplée).
- Ambiance acoustique :
  - Réduire le trafic automobile.
  - Limiter la place de la voiture individuelle dans la ville.
  - Développer les zones de circulation apaisée.
  - Réduire les vitesses de circulation.
  - Améliorer le revêtement des chaussées.
  - Mettre en place des mesures de limitation de la propagation du bruit (écran antibruit et isolation des façades)
- Emissions lumineuses :
  - Mettre en œuvre un éclairage adapté, limité et raisonné au sein des gares et des pôles d'échanges multimodaux.



- **Blanc** : 0-50 étoiles visibles (hors planètes) selon les conditions. Pollution lumineuse très puissante et omniprésente. Typique des très grands centres urbains et grandes métropoles régionales et nationales.
- **Magenta** : 50-100 étoiles visibles, les principales constellations commencent à être reconnaissables.
- **Rouge** : 100 -200 étoiles : les constellations et quelques étoiles supplémentaires apparaissent. Au télescope, certains Messier se laissent apercevoir.
- **Orange** : 200-250 étoiles visibles, dans de bonnes conditions, la pollution est omniprésente, mais quelques coins de ciel plus noir apparaissent ; typiquement moyenne banlieue.
- **Jaune** : 250-500 étoiles : pollution lumineuse encore forte. La Voie Lactée peut apparaître dans de très bonnes conditions. Certains Messier parmi les plus brillants peuvent être perçus à l'œil nu.
- **Vert** : 500-1000 étoiles : grande banlieue tranquille, faubourgs des métropoles, Voie Lactée souvent perceptible, mais très sensible encore aux conditions atmosphériques, typiquement les halos de pollution lumineuse n'occupent qu'une partie du ciel et montent à 40 -50° de hauteur.
- **Cyan** : 1000-1800 étoiles : la Voie Lactée est visible la plupart du temps (en fonction des conditions climatiques) mais sans éclat, elle se distingue sans plus.
- **Bleu** : 1800-3000 : bon ciel, la Voie Lactée se détache assez nettement, on commence à avoir la sensation d'un bon ciel, néanmoins, des sources éparses de pollution lumineuse sabotent encore le ciel ici et là en seconde réflexion, le ciel à la verticale de l'observateur est généralement bon à très bon.
- **Bleu nuit** : 3000-5000 : bon ciel : Voie Lactée présente et assez puissante, les halos lumineux sont très lointains et dispersés, ils n'affectent pas notablement la qualité du ciel.
- **Noir** : + 5000 étoiles visibles, plus de problème de pollution lumineuse détectable à la verticale sur la qualité du ciel. La pollution lumineuse ne se propage pas à plus de 8° au-dessus de l'horizon.

## 5.5 EMISSIONS DE GES ET CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

### 5.5.1 Gaz à effet de serre

L'effet de serre est provoqué par des gaz, appelés Gaz à Effet de Serre (GES) qui ont la propriété de « piéger » une partie du rayonnement infrarouge émis par la terre vers l'atmosphère terrestre. La chaleur s'accumule ainsi dans l'atmosphère et la réchauffe. L'effet de serre est d'abord un phénomène naturel nécessaire à la vie sur terre : il permet de bénéficier d'une température moyenne de 15°C à la surface terrestre. Sans sa présence, cette dernière tomberait à -18°C.

Le changement climatique est provoqué par les conséquences d'un effet de serre additionnel causé par l'augmentation de la concentration en GES due aux activités humaines. Elles accentuent donc ce phénomène.

Le principal gaz à l'origine de cet effet de serre anthropique est le dioxyde de carbone, ou CO<sub>2</sub>. Ce n'est pas le seul contributeur : le méthane (CH<sub>4</sub>) et le protoxyde d'azote (N<sub>2</sub>O) ont également une responsabilité dans le réchauffement global de l'atmosphère. Tous les gaz à effet de serre n'interceptent pas les rayonnements infrarouges et ne perdurent pas dans l'atmosphère de la même manière et, par conséquent, n'ont pas le même effet sur le réchauffement global. Il leur est donc attribué un « Potentiel de Réchauffement Global » (PRG) en comparant leur effet à celui du CO<sub>2</sub>. Certains gaz pouvant persister plusieurs centaines ou milliers d'années dans l'atmosphère, ce PRG est évalué pour une durée donnée, correspondant le plus souvent à cent ans. Les six gaz à effet de serre visés par le protocole de Kyoto sont donnés dans le tableau ci-dessous.

Tableau 4 : Gaz à effet de serre et leur Potentiel de Réchauffement Global de la version AR5 (source : <http://www.ipcc.ch/>)

GES	PRG à 100 ans
CO <sub>2</sub> dioxyde de carbone	1
CH <sub>4</sub> méthane	28
N <sub>2</sub> O protoxyde d'azote	265
C <sub>n</sub> H <sub>m</sub> F <sub>p</sub> hydrofluorocarbures	Entre 1 et 12 400
C <sub>n</sub> F <sub>2n+2</sub> perfluorocarbures	Entre 6 630 et 11 100
SF <sub>6</sub> hexafluorure de soufre	23 500

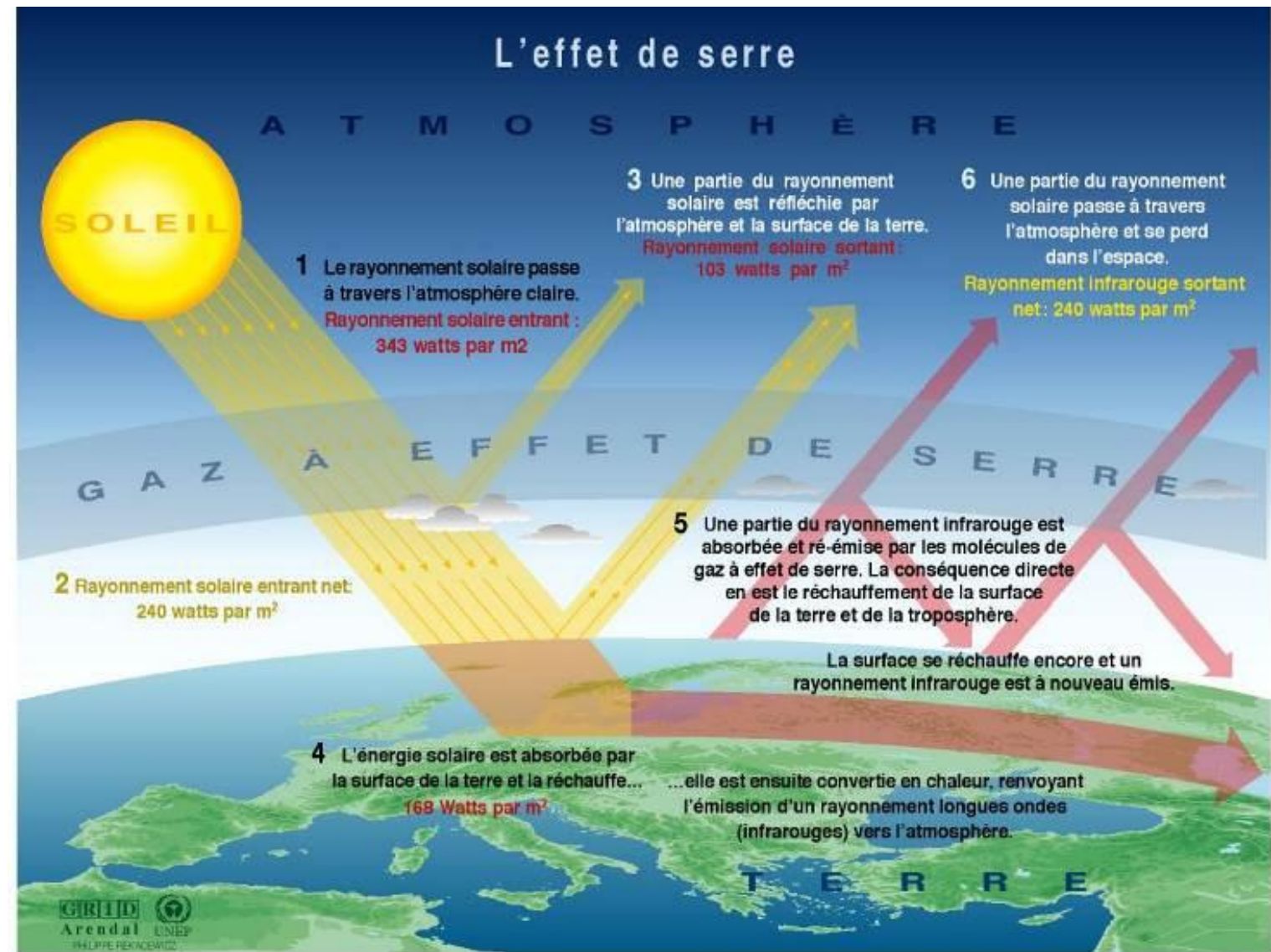


Figure 47 : Schéma explicatif de l'effet de serre (source : Climate change science compendium, UNEP, 2009)



### 5.5.1.1 Situation en Ile-de-France

Les Gaz à Effet de Serre (GES) repris dans l'inventaire francilien d'AirParif sont le CO<sub>2</sub>, le CH<sub>4</sub> et le N<sub>2</sub>O qui correspondent à 96% des émissions de GES en tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> recensées en Ile-de-France<sup>5</sup>.

Cet inventaire considère principalement les émissions directes, c'est-à-dire que seules les émissions sur le territoire francilien sont prises en compte et sont attribuées au secteur physiquement émetteur. Ce sont les résultats présentés ci-après.

Les résultats pour l'année 2012 évaluent les émissions à 41 millions de tonnes d'équivalent CO<sub>2</sub><sup>6</sup> (tCO<sub>2</sub>e). Elles se répartissent sur le territoire francilien comme dans la figure ci-contre.

Les émissions se concentrent dans Paris et la petite couronne, ainsi qu'à proximité des grands axes routiers. En effet, les secteurs résidentiels et tertiaires ainsi que le trafic routier sont les principaux émetteurs de GES (chapitre suivant) avec plus de 70% des émissions de GES en 2012. L'usage d'énergie fossile est mis en cause dans la plupart des émissions de GES.

A lui seul, le parc résidentiel est responsable de 25% des émissions de gaz à effet de serre franciliennes, principalement dues à l'utilisation de gaz naturel.

### 5.5.1.2 Les émissions en Ile-de-France

Entre 2000 et 2012, une diminution globale des émissions de GES a été observée (-18%).

Ces baisses sont toutefois variables d'un secteur d'activité à l'autre : les émissions de GES du secteur du traitement des déchets présentent la principale baisse (-56%) devant celles du trafic routier (-15%), de l'industrie manufacturière (-14%), du secteur aéroportuaire (-20%), de l'énergie (-14%), du résidentiel/tertiaire (-14%) et enfin devant l'agriculture (-11%).

Les émissions de GES ont diminué de manière plus importante sur la période de 2005 à 2012. Cela s'explique notamment par une baisse prononcée de la quantité déclarée de déchets ménagers incinérés. Les conditions météorologiques plus favorables expliquent également la baisse des émissions du secteur résidentiel et tertiaire. Faute de recul suffisant, il est difficile de savoir si cette diminution se prolongera durant les années suivantes.

En ce qui concerne le trafic, la diminution des émissions de GES est principalement visible sur les véhicules essence de particuliers dont les émissions réduisent de moitié. En parallèle, les émissions liées aux véhicules diesels de particuliers ont augmenté de près de 25% en 12 ans (Source : AirParif, 2016).

La baisse globale des émissions de GES dans le trafic routier peut s'expliquer par l'avancée de la technologie dans l'industrie automobile. Les véhicules sont désormais moins énergivores.

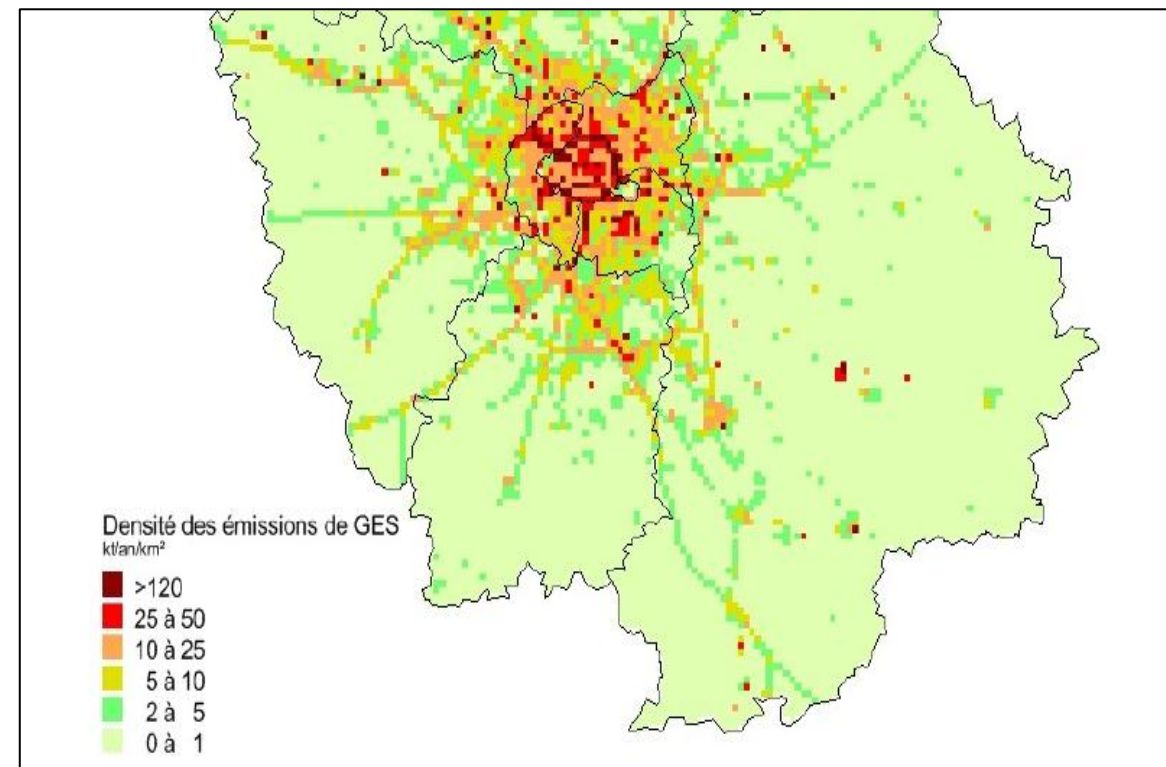


Figure 48: Cartographie des émissions de Gaz à Effet de Serre en Ile-de-France pour l'année 2012 (résolution 1km<sup>2</sup>) (source : AirParif, 2016)

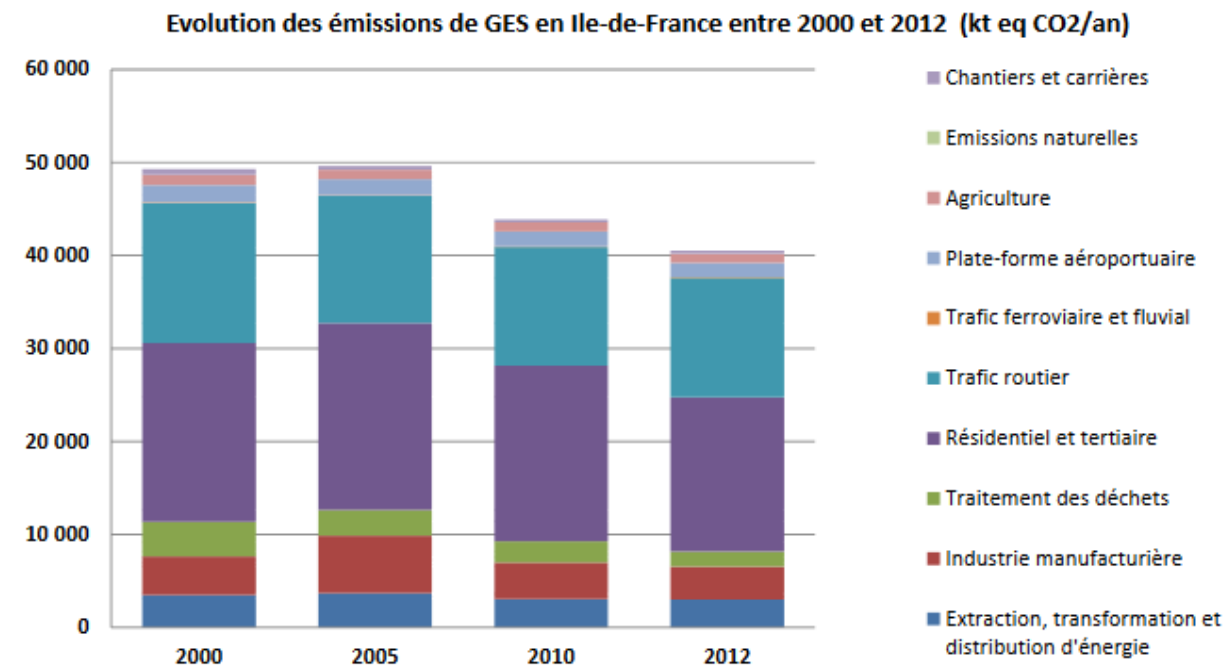


Figure 49 : Evolution des émissions de gaz à effet de serre en Ile-de-France par secteur entre 2000 et 2012 (AirParif, 2016)

<sup>5</sup> Source : CITEPA

<sup>6</sup> Une tonne d'équivalent CO<sub>2</sub> d'un GES particulier est la quantité de CO<sub>2</sub> émise dans l'air qui aurait le même impact en termes de réchauffement que la quantité du GES considéré pour une durée de séjour de 100 ans dans l'atmosphère.

### 5.5.1.3 Les émissions en Seine-Saint-Denis

En 2012 en Seine-Saint-Denis, le total des émissions des GES atteint environ 5 millions de tCO<sub>2</sub>e soit 12% des émissions franciliennes. Les principales sources d'émissions sont :

- le secteur résidentiel et tertiaire (2,8 millions de tCO<sub>2</sub>e) qui contribue à hauteur de 17% des émissions de GES franciliennes,
- le secteur routier (1,2 millions de tCO<sub>2</sub>e) qui contribue à hauteur de 9% des émissions de GES franciliennes.

D'autres secteurs d'activités ont des contributions aux émissions régionales non négligeables : 12 % pour les chantiers, 11% pour le traitement des déchets et 10% pour la plate-forme aéroportuaire.

Tous secteurs confondus, les émissions totales de GES en Seine-Saint-Denis ont diminué de 5,8 millions de tCO<sub>2</sub>e en 2000 à 4,7 millions de tCO<sub>2</sub>e en 2012 (soit -18% environ).

### 5.5.1.4 Les émissions sur le territoire de Paris Terres d'Envol

L'année de référence retenue pour réaliser le Bilan Carbone® du territoire de l'EPT Paris Terres est l'année 2015. Les données énergétiques de Wattstrat ont été utilisées pour élaborer le Bilan Carbone® sur les postes : Industries de l'énergie, Industries, Tertiaire, Résidentiel, Agriculture, Fret, Déplacements de personnes. Celles-ci ont pour année de référence 2015.

Le total des émissions de GES (énergétiques et non énergétiques) associées aux activités du territoire est évalué à **2 333 721 tCO<sub>2</sub>e** en 2015, soit **6,6 tCO<sub>2</sub>e/habitant/an** (en France la moyenne par habitant est de 11 tCO<sub>2</sub>e/habitant/an.).

Les émissions de GES de Paris Terres d'Envol représente 3.9% des émissions de la MGP.

Par ailleurs, on comptabilise sur le territoire des économies d'émissions de GES permises par la valorisation des déchets lors de leur traitement. Par exemple, le recyclage des emballages ménagers entraîne des émissions moins élevées que les émissions liées à la fabrication d'emballages neufs. **Ces économies s'élèvent à 24 318 tCO<sub>2</sub>e** (soit 1% des émissions), mais elles ne sont pas comptabilisées directement dans le Bilan Carbone® du territoire.

Tableau 5 : Bilan des émissions directes de GES en kilotonnes éq. CO<sub>2</sub> en 2012 et contribution de la Seine-Saint-Denis aux émissions franciliennes par secteur d'activité

Secteur d'activité	93	Ile-de-France	Contribution
Extraction, transformation et distribution d'énergie	30	2 990	1%
Industrie manufacturière	290	3 560	8%
Traitement des déchets	210	1 900	11%
Résidentiel et tertiaire	2 830	16 570	17%
Trafic routier	1 180	12 860	9%
Trafic ferroviaire et fluvial	<10	90	<1 %
Plate-forme aéroportuaire	150	1 490	10%
Agriculture	<10	1 000	<1 %
Emissions naturelles	-	-	-
Chantiers et carrières	40	340	12%
	4 730	40 800	12%

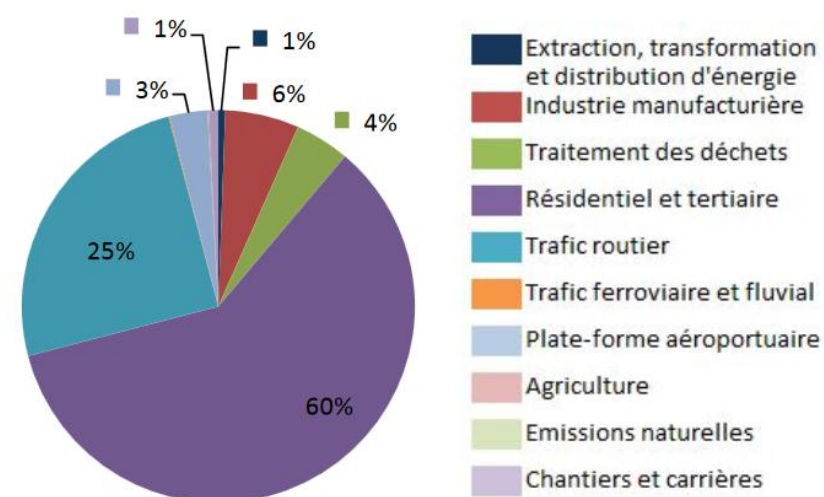


Figure 50 : Contribution des secteurs d'activités aux émissions directes de GES en 2012 en Seine Saint-Denis (source : AirParif, 2016)

Poste	tCO <sub>2</sub> e	%
Résidentiel	471 794	20.22 %
Consommation de biens	460 442	19.73 %
Déplacements de personnes (y compris le transport aérien)	700 604	30.02 %
Tertiaire	218 817	9.38 %
Construction et voirie	149 125	6.39 %
Transport de marchandises	169 975	7.28 %
Industries	145 422	6.23 %
Déchets	8 792	0,38 %
Production d'énergie	7 814	0,33 %
Agriculture et pêche	935	0,04%
<b>TOTAL</b>	<b>2 333 721</b>	<b>100 %</b>
Economies revendiquées	24 318 tCO <sub>2</sub> e	1 %

Figure 51: Répartition des émissions de GES par posteau sein de l'EPT Paris Terres d'Envol (source : l'EPT Paris Terres d'Envol)



Les deux graphiques ci-contre, présentent les émissions de GES par secteur d'activité du territoire. La Figure 53 expose les résultats du bilan carbone en intégrant les consommations d'énergie issues du transport aérien.

Les **trois premiers postes d'émissions** de GES du territoire sont le secteur **déplacement de personnes** (30.02% - y compris le transport aérien), le **résidentiel** (20.22%) et les **consommations de biens** (19.73%).

**L'ensemble des bâtiments** (résidentiels et tertiaires) totalisent **29.59% des émissions du territoire. Les émissions correspondent à la consommation d'énergie du parc bâti.**

Pour le poste « **consommation de biens** » sont prises en compte les émissions de gaz à effet de serre liées à la production de tout ce qui est consommé en vue de l'alimentation des habitants et des personnes actives sur le territoire. **L'approche a été effectuée à partir du nombre de repas pris chaque année, soit 188 336 930 repas.**

Le poste « **construction et voirie** » représente **6.23% des émissions de GES**. Ce poste comporte les émissions liées à la construction de nouveaux bâtiments quelle que soit leur nature (tertiaire, logement, industrie...) ainsi que l'utilisation des matériaux pour la construction et/ou maintenance des routes sur le territoire. L'approche utilisée pour déterminer les émissions liées aux constructions et voiries est une approche par les surfaces pour les bâtiments.

Dans le poste transport de marchandise sont prises en compte les émissions de GES liées à l'utilisation de combustibles fossiles, principalement routier. Le poste « **transport de marchandises** » est donc **évalué à 169 975 tCO<sub>2</sub>e, soit 7.28% des émissions totales du territoire.**

Le secteur de l'industrie (hors énergie) est responsable de plus de 145 422 tCO<sub>2</sub>e, soit 6.23% du portrait territorial. Ces émissions s'expliquent principalement par une forte consommation énergétique « fossile » de la part des acteurs industriels pour assurer les besoins thermiques des procédés.

Les émissions liées à la « production d'énergie » représentent 0,33% du total des émissions de GES, soit 7 810 tCO<sub>2</sub>e. Ces émissions correspondent à la consommation d'énergie nécessaire à la production de chaleur à partir de sources fossiles (pétrole et gaz), de l'électricité, de l'énergie solaire et de la géothermie.

Le secteur agricole est le dernier poste en termes des émissions de GES. Il représente 0.04% du total, soit 935 tCO<sub>2</sub>e, ses émissions sont principalement issues des cultures de céréales, d'oléagineux et de colza.

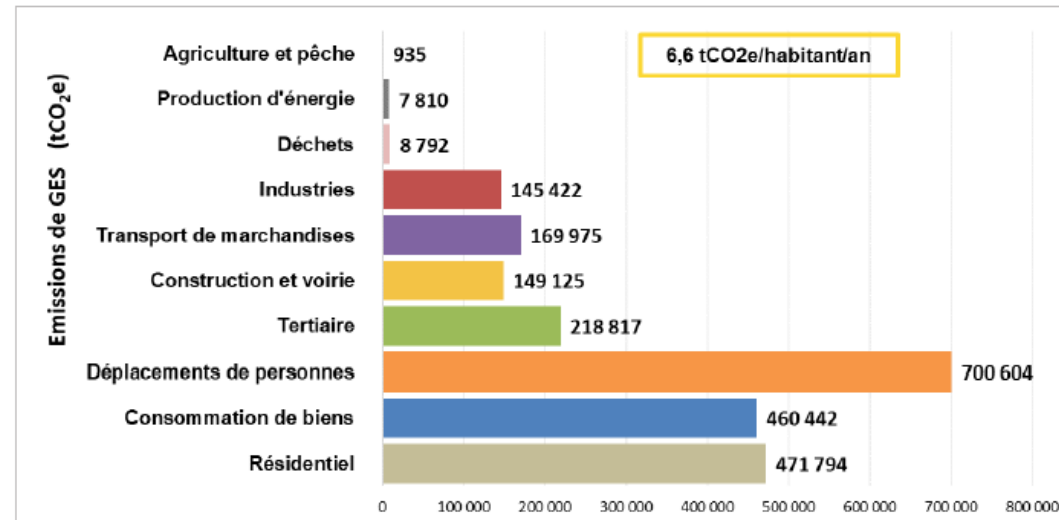


Figure 52 : Répartition des émissions de GES du territoire de PTE (transport aérien compris)

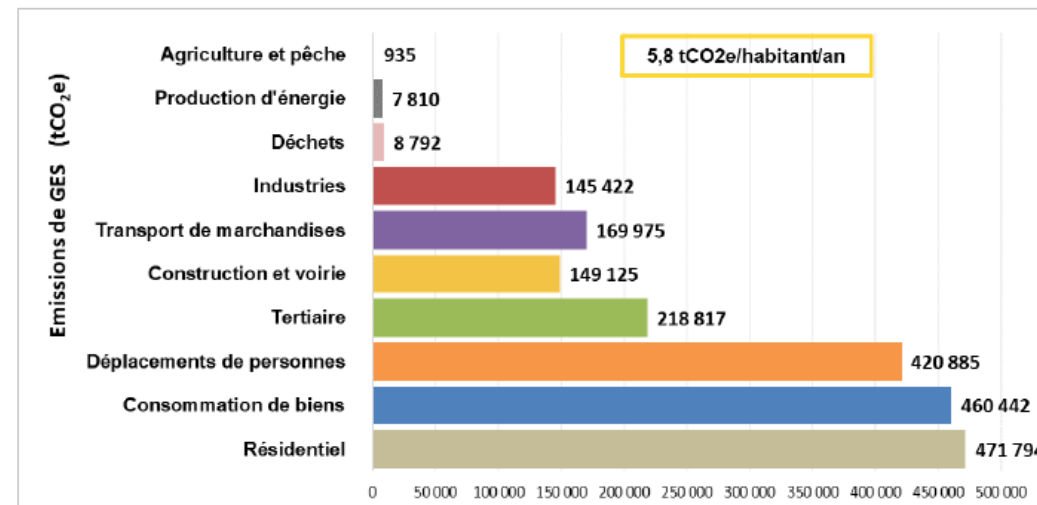
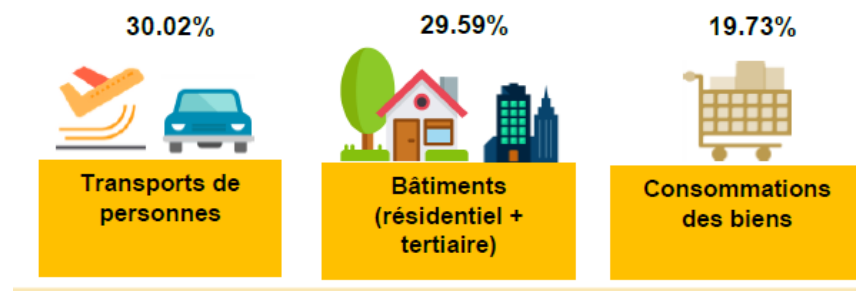


Figure 53 : Répartition des émissions de GES du territoire de PTE (hors transport aérien)



5.5.1.4.1 Les émissions dans le secteur des transports

Les émissions de GES liées aux déplacements de personnes sur le territoire de PTE s'élèvent à **700 604 tCO<sub>2</sub>e** en 2015. Elles constituent le **premier poste d'émissions** de GES du territoire avec **29,91%** des émissions. Le graphique ci-contre présente le pourcentage d'utilisation et les émissions de GES de chaque mode de transport. **Le transport aérien** est la deuxième source d'émissions de GES du poste déplacements de personnes sur le territoire de Paris Terres d'Envol. Il représente **39,93%** des émissions de GES de ce secteur, soit **279 719 tCO<sub>2</sub>e**. Cette part très importante des émissions est due à la présence des deux aéroports.

L'utilisation de la **voiture personnelle** est la première source d'émissions de GES du secteur des transports de personnes. Elle représente **47,87%** d'émissions, soit 335 392 tCO<sub>2</sub>e, suivi de l'usage des **véhicules utilitaires légers** (camionnettes) avec 74 381 tCO<sub>2</sub>e (**10,62%**). Les **transports en commun** sont responsables des émissions de GES de l'ordre de 11 112 tCO<sub>2</sub>e, soit **1,59%** du totale du poste déplacements de personnes.

Les émissions de GES sont notamment liées au choix du carburant. En effet, la consommation des carburants tels que le kérosène, le diesel ou l'essence contribue grandement aux émissions de gaz à effet de serre.

La voiture particulière et les véhicules utilitaires légers sont le principale poste d'émissions des GES pour ce secteur, avec 58,5% des émissions de GES. Cela est lié à l'utilisation du diesel et de l'essence qui sont des carburants fortement émetteurs de GES.

Les transports en commun sont responsables de 1,6% des émissions liées aux déplacements.

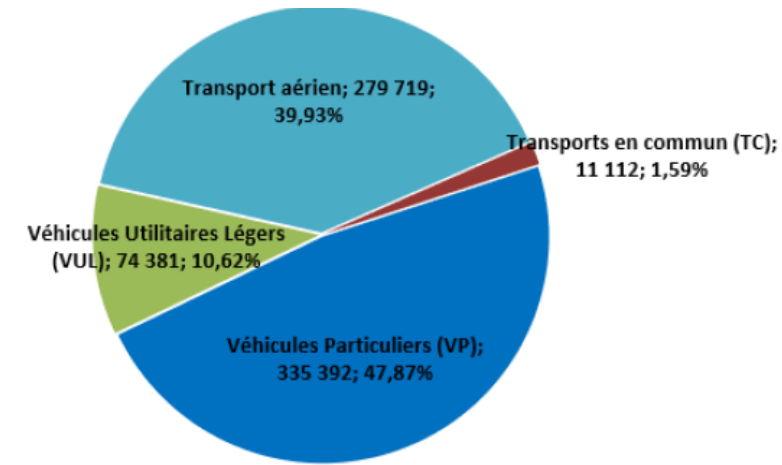


Figure 54 : Emissions de GES par mode de transport (tCO<sub>2</sub>e, %)

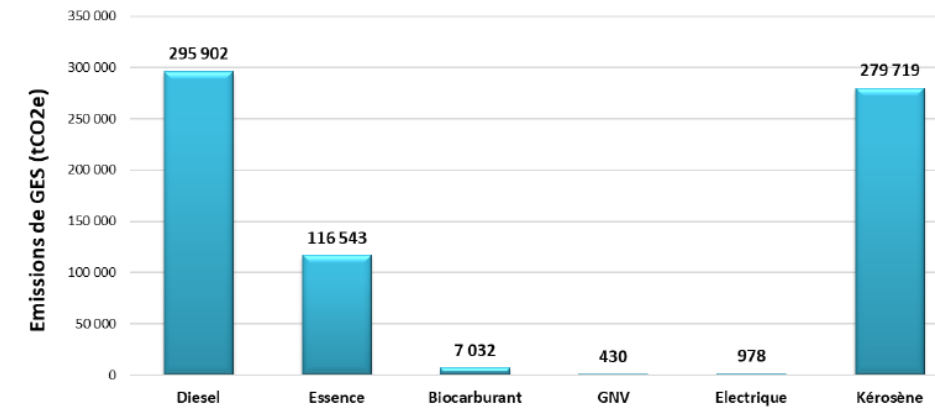


Figure 55 : Emissions de GES en fonction du type de carburant

5.5.2 Consommations d'Energie

5.5.2.1 Les consommations globales en Île-de-France

L'Île-de-France est une région fortement peuplée et où l'activité économique est très concentrée, entraînant des besoins énergétiques importants. D'ailleurs, l'Île-de-France est la première région française consommatrice d'énergie : **23,7 millions** de tonnes équivalent pétrole (tep) ont été consommées en 2008 (**14,6%** de la consommation totale en France)<sup>7</sup>.

Une nuance est toutefois à apporter. Rapporté à l'habitant, l'Île-de-France consomme moins que la moyenne nationale : 2,03 tep par francilien (énergie finale), contre 2,6 tep par français. Cette différence s'explique par la présence, en Île-de-France, d'un tissu urbain d'une haute densité, d'une présence moins forte d'industries et d'une grande proportion d'habitat collectif qui permettent une utilisation plus importante des transports en commun et des économies d'énergies dans l'habitat. Les répartitions par secteur des consommations énergétiques en France et en Île-de-France sont présentées sur la figure ci-contre.



Figure 56 : Part des différents secteurs dans la consommation d'énergie finale de la France et de la région Île-de-France (source Île-de-France : ADEME, ARENE, Tableau de bord de l'énergie en Île-de-France, édition 2014, données 2009)

<sup>7</sup> Tableau de bord de l'énergie en IdF, données 2008, édition 2012, ARENE, ADEME



En Ile-de-France, les secteurs résidentiel, tertiaire et des transports dominent largement les consommations totales d'énergie finale.

**Le premier poste consommateur dans la région est le secteur des transports.** Il représente 40% des consommations totales d'énergie. Cette proportion est plus élevée qu'à l'échelle nationale (32%). L'intensité du trafic aérien (3 aéroports d'envergure internationale), et la part importante du trafic routier<sup>8</sup> expliquent un bilan énergétique des transports qui pèse davantage en Ile-de-France qu'à l'échelle du pays. Le secteur résidentiel est le deuxième contributeur et représente 29% des consommations finales à l'échelle régionale.

L'importante quantité de bureaux, commerces et sièges sociaux franciliens explique le fait que le secteur tertiaire<sup>9</sup> se range en 3<sup>ème</sup> position : 23% du bilan énergétique régional. En considérant l'ensemble du pays, les données disponibles associent les postes résidentiel et tertiaire et présentent une part prépondérante de 44%, premier poste de consommation d'énergie à l'échelle nationale.

L'industrie en Ile-de-France représente, par contre, une proportion relativement faible (7%) des consommations finales par rapport à la moyenne nationale (21%). En effet, l'Ile-de-France se désindustrialise et la part de la population active dans le secteur industriel a baissé de 9% entre 2005 et 2008. Les consommations d'énergie ont, elles aussi, chuté d'environ 33% depuis 2005.

Le secteur agricole est le dernier consommateur d'énergie et représente en Ile-de-France moins de 1% du bilan énergétique.

En ce qui concerne les types d'énergie consommés dans la région, les produits pétroliers occupent la première place (44%) comme en atteste la figure suivante. Les consommations de gaz naturel et d'électricité sont bien inférieures, mais sont très proches l'une de l'autre, à respectivement 25% et 23%.

#### 5.5.2.2 Consommations énergétiques du Territoire Paris Terres d'Envol

La **consommation globale sur le territoire de Paris Terres d'Envol est estimée à 7 761,15 GWh/an.** À l'échelle de la Métropole du Grand Paris (MGP), la consommation énergétique finale est de 91 TWh en 2012, soit 56% des consommations de la Région Ile-de-France (hors transport).

La consommation globale de Paris Terres d'Envol représente 5.26% de la consommation énergétique de la MGP (hors déchets et transports). De plus, lorsque la consommation est ramenée au nombre d'habitant, elle indique 21,5 MWh/habitant/an. Ceci est dû à la part importante de la consommation de kérosène pour le transport aérien. En isolant cette donnée, la consommation par habitant est de 19,3 MWh/habitant/an. Le tableau ci-contre présente les consommations en GWh d'énergie finale par secteur de Paris Terres d'Envol.

<sup>8</sup> Le transport aérien et le transport routier représentent respectivement 52% et 43% de l'ensemble des consommations énergétiques dans le secteur des transports franciliens en 2009.

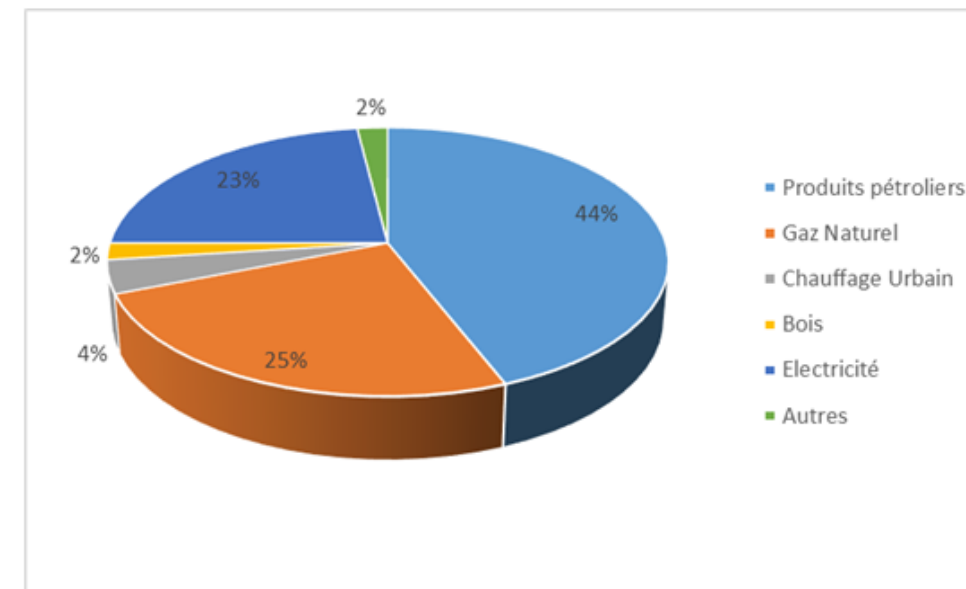


Figure 57 : Part des différents produits énergétiques consommés en Ile-de-France en 2009 (source : ADEME, Tableau de bord de l'énergie en Ile-de-France, édition 2014)

SECTEUR	CONSOMMATIONS (GWh <sub>EF</sub> )	%
Résidentiel	2 881,74	37,13
Tertiaire	1 380,13	17,78
Transport de personne	2 342	30,17
Transport de marchandises	528,09	6,80
Agriculture	0,40	0,005
Déchets	15,77	0,20
Industrie hors branche énergie	612,85	7,89
Industrie branche énergie	0,18	0,002
<b>TOTAL</b>	<b>7 761,15</b>	<b>100</b>

Figure 58 : Consommations d'énergie par secteur, GWh, % sur le territoire de Paris Terres d'Envol (Source : Wattstrat)

<sup>9</sup> Le secteur tertiaire désigne l'ensemble des activités de service, qu'ils soient marchands ou non marchands, à destination des particuliers et des entreprises.

Pour le territoire de Paris Terres d'Envol, **les consommations d'énergie proviennent principalement du secteur résidentiel avec 37,13% des consommations totales, suivi par celles du transport des personnes (30,17%)**. Viens ensuite le secteur tertiaire (17,78% des consommations totales) puis l'industrie (7,89%). Enfin, le secteur du transport de marchandises est représenté avec 6,80% des consommations. Les déchets, l'agriculture et l'industrie branche énergie représentent respectivement 0,203 %, 0,005 % et 0,002 % des consommations énergétiques globales.

Les consommations des bâtiments (résidentiel et tertiaire) représentent 54,91% des consommations totales d'énergie du territoire.

A l'échelle des communes, **la commune d'Aulnay-sous-Bois regroupe 23% des consommations énergétiques du territoire de Paris Terres d'Envol**, tous les secteurs confondus. Cela s'explique par sa forte densité d'habitation et d'activités. En effet, le secteur résidentiel (39%) le secteur de l'industrie qui est important (23%). et le secteur tertiaire (14%) sont fortement représentés.

**La commune du Bourget est la deuxième commune la plus consommatrice avec 15% des consommations**, cela est lié à la présence d'un aéroport sur cette commune et donc à d'importantes consommations en carburant (kérosène). Cette commune est suivie par les communes de Drancy et de Tremblay-en-France avec 14% et 13% des consommations respectives. Les communes du Blanc-Mesnil (12%), de Sevrans (11%) et de Villepinte (10%) ont encore des consommations assez élevées. Tandis que la commune de Dugny a des consommations faibles soit 2% des consommations totales du territoire. Les consommations d'énergie de celles-ci sont principalement associées au secteur résidentiel (51% des consommations).

#### 5.5.2.2.1 Les consommations d'énergie du secteur du transport du Territoire Paris Terres d'Envol

**Les consommations énergétiques finales du transport de personnes de PTE sont évaluées à plus de 2 342 GWh (y compris le transport aérien avec une consommation de 898.78 GWh)**. Ces consommations représentent 30.17% des consommations totales du territoire.

4 types de véhicules sont utilisés sur le territoire pour le transport de personnes dont : les Véhicules Particuliers (VP), les Véhicules Utilitaires Légers (VUL), les Transports en Commun (TC) et également le transport aérien avec l'aéroport du Bourget.

Les produits pétroliers (93.4% du total) sont fortement consommés par l'ensemble de véhicules : 90 % pour les VUL, 93% pour les VP, 64% pour le TC et 100% pour le trafic aérien avec le kérosène.

L'électricité (0.8% du total) est principalement utilisée par les transports en commun (23% des consommations). La part d'électricité dans la consommation d'énergie de VUL et VP est inférieur à <1%.

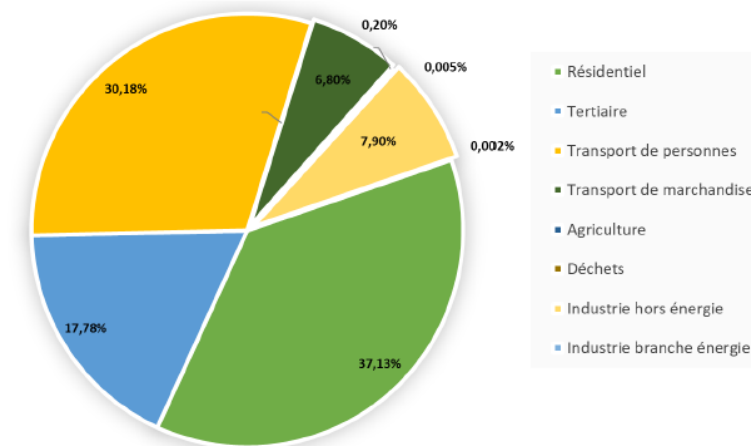


Figure 59 : Répartition des consommations d'énergie en GWhEF par secteur sur le territoire de PTE (Source : Wattstrat)

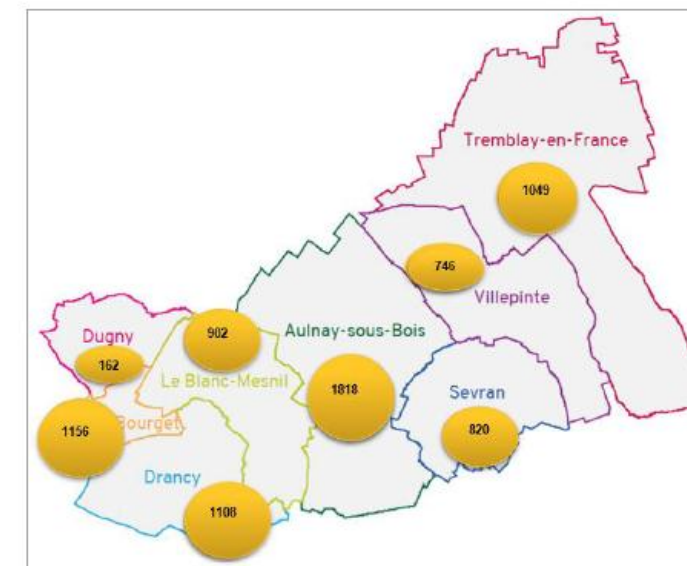


Figure 60 : Répartition des consommations d'énergie par commune en GWh (Source : Alterea)

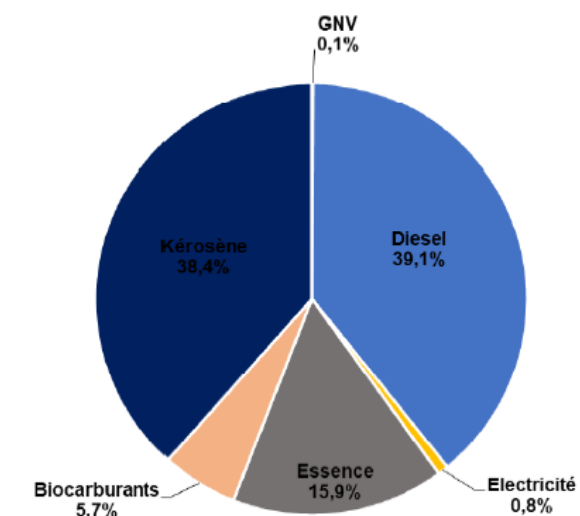


Figure 61 : Répartition de la consommation dans le secteur du transport de personnes par type d'énergie (Gwh, %) (source : Wattstrat)



**Les consommations énergétiques finales du transport de marchandises de PTE sont évaluées à plus de 528,09 GWh.** Ces consommations représentent 6.8% des consommations totales du territoire.

Le transport de marchandises est effectué par des VUL et des poids lourds.

On observe que les poids lourds sont les plus consommateurs de produits pétroliers (diesel et essence) avec 99,58% des consommations totales. Les VUL consomment 99,57% de produits pétroliers. Les consommations d'énergies fossiles sont importantes pour le transport de marchandises.

Ensuite, l'électricité est uniquement utilisée pour les VUL (0,26% des consommations).

Le GNV est consommé pour les VUL mais son utilisation est assez faible (0,17%). Le GNV est également utilisé en faible quantité pour les poids lourds (0,42% des consommations des poids lourds).

Les énergies fossiles dominent le mix énergétique avec 99,6% des consommations. Les consommations de GNV et d'électricité sont les mêmes (0,2% des consommations).

### 5.5.3 Potentiel énergétique

#### 5.5.3.1 Energie éolienne

Etant un espace fortement urbanisé, le secteur d'étude possède un enjeu paysager très fort. **Il représente donc une zone défavorable pour l'installation d'éoliennes.**

#### 5.5.3.2 Energie solaire

Le potentiel en énergie solaire est moyen mais suffisant pour l'implantation de panneaux solaires ou photovoltaïques, à condition de prévoir leur intégration dans le paysage (sur le pavillonnaire notamment).

A titre d'exemple, l'ensoleillement de la commune du Bourget (1627.4 h/an en 2014) et son potentiel solaire (environ 1300 kWh/m<sup>2</sup>/an) font des panneaux photovoltaïques un moyen efficace de production d'électricité.

De manière générale, la production d'électricité avec des panneaux solaires photovoltaïques en Seine-Saint-Denis est relativement intéressante.

#### 5.5.3.3 La biomasse

Des ressources forestières potentiellement intéressantes sont recensées en Ile de France et pourraient être mobilisées dans le cadre de la création d'une filière bois-énergie locale.

De plus, l'approvisionnement en bois est envisageable par voie ferroviaire. Le Plan Pluriannuel Régional de Développement Forestier affiche de plus un objectif de consolidation de la filière bois.

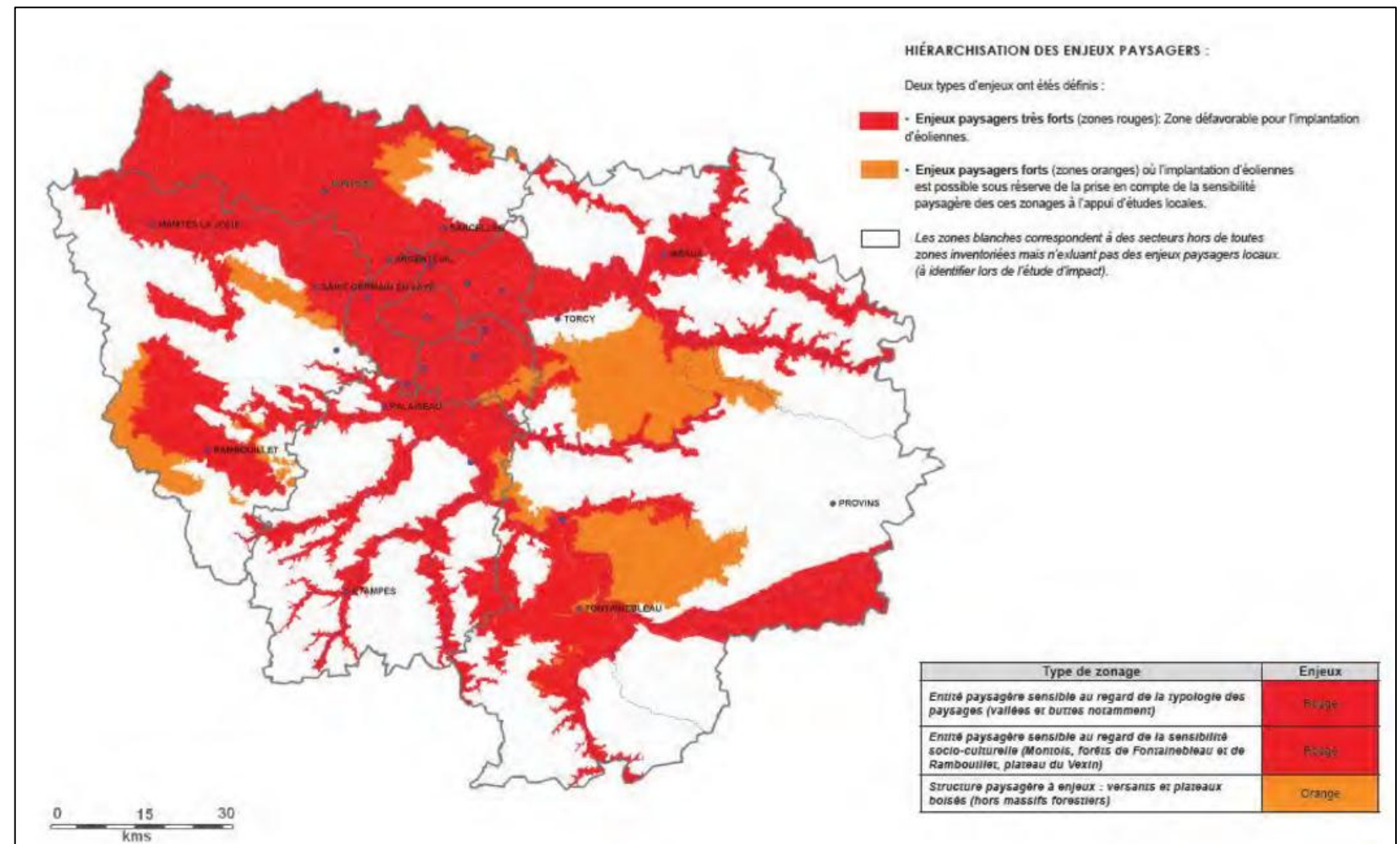


Figure 62 : Hiérarchisation des enjeux paysagers – (source : Schéma Régional Eolien d'Ile - de - France)



#### 5.5.3.4 La géothermie

Il existe plusieurs types de géothermie :

- La géothermie haute énergie (température > 150°C). Ces ressources se situent entre 1500 et 3000 m de profondeur et sont localisées dans des zones spécifiques où le gradient géothermal du sol est anormalement élevé (régions volcaniques).
- La géothermie moyenne énergie (90°C < Température < 150 °C). Ces ressources sont présentes à de nombreux endroits sur terre (même contexte géologique que pour la haute énergie) mais à une profondeur moins importante (moins de 1000 m)
- La géothermie basse énergie (30°C < Température < 90°C). Ces ressources sont présentes dans de nombreuses régions du globe et notamment en Europe (extraction de l'eau dans des gisements situés entre 1500 et 3000m)
- La géothermie très basse énergie (Température < 30°C). Ces ressources sont localisées en tout point de la planète.

En Seine-Saint-Denis, quatre villes ont un réseau de chaleur fonctionnant grâce à la géothermie : **Le Blanc-Mesnil**, Clichy-sous-Bois, La Courneuve et **Tremblay-en-France**. D'autres réseaux de chaleur sont alimentés avec des énergies fossiles (Bagnole). La géothermie représente 7,5% de l'énergie distribuée sur ces réseaux, contre 10% pour le charbon et 3% pour le fioul - en écrêtage. Quelques 16.500 logements de Seine-Saint-Denis sont alimentés via la géothermie (sur un total de 100.000 en Ile-de-France).

**La carte ci-contre montre que les communes du secteur d'étude possèdent un potentiel géothermique fort à très fort.**

#### 5.5.4 Enjeux en lien avec les déplacements

- Choix préférentiel des modes de déplacement les plus efficaces, en termes de consommation énergétique par kilomètre parcouru et donc en termes d'émissions de GES (puisque les émissions de GES dues aux transports routiers sont directement liées à la consommation énergétique des véhicules ; ainsi, les enjeux liés aux deux thématiques sont également très proches).
- Prise en compte des risques économiques et sociaux liés à la raréfaction des ressources pétrolières.
- Encourager l'approvisionnement en énergie renouvelables dans le cadre des aménagements du PLD projetés par exemple par la mise en place de bornes de recharge solaires pour les véhicules électriques.

#### 5.5.5 Levier d'action possible dans le cadre du PLD

- Une plus grande cohérence entre urbanisme et offre de transport alternatif à la voiture.
- Développer l'offre de transports en commun.
- Réduire le trafic.
- Réduire les vitesses des véhicules motorisés.
- Créer des aménagements pour les modes actifs.

- Rationaliser l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage, pratiques permettant de moins se déplacer...).
- Favoriser l'utilisation et le stationnement en ville des véhicules « décarbonés »

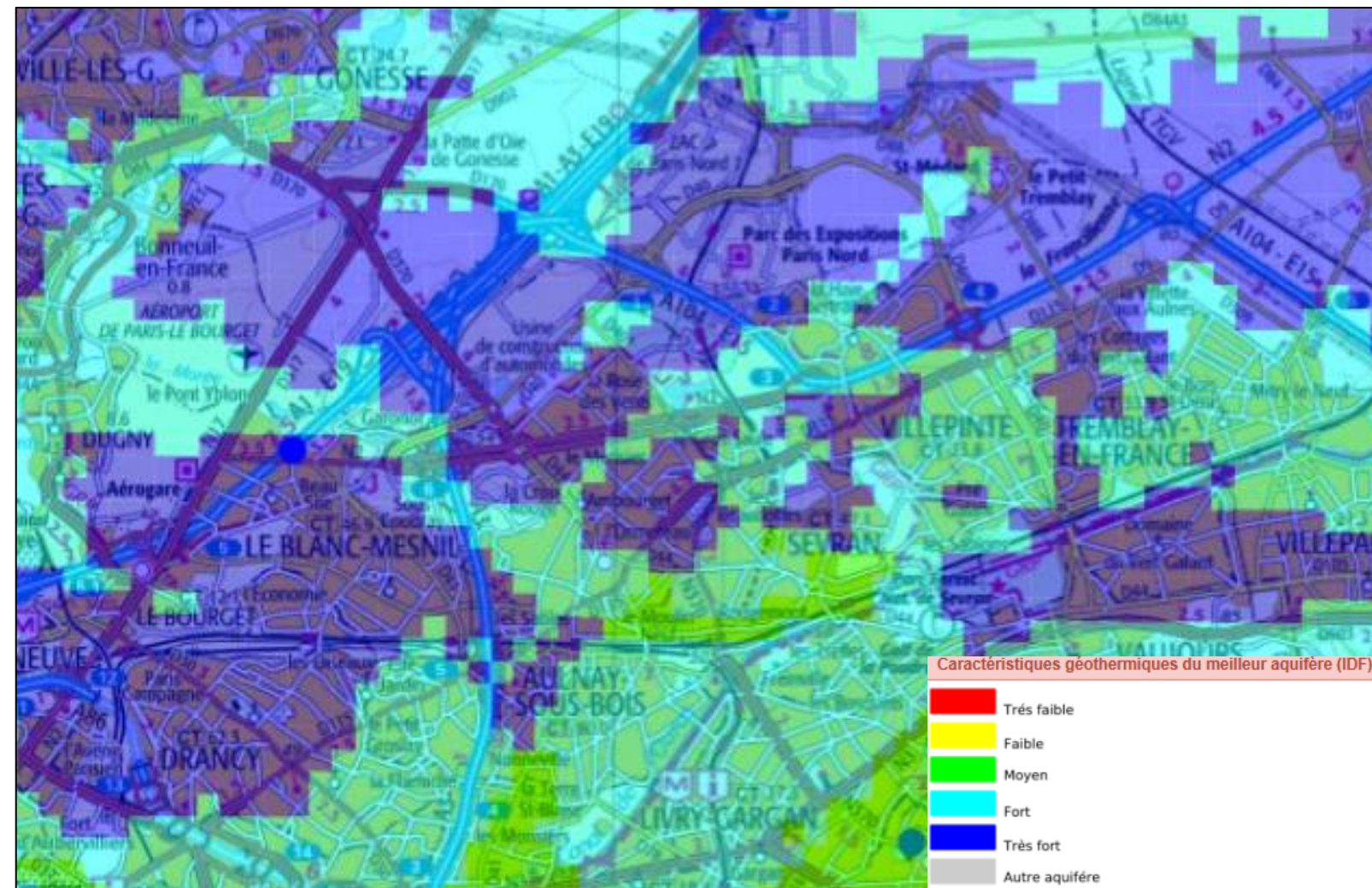


Figure 63 : potentiel géothermique (source : BRGM)



## 5.6 RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES, SITES ET SOLS POLLUES

### 5.6.1 Risques naturels

Le Département de Seine Saint-Denis dispose d'un Dossier Départemental des Risques Majeurs, qui recense les risques naturels et technologiques auxquels les habitants du département sont soumis ainsi que les moyens de préventions et les consignes de sécurité associées.

#### 5.6.1.1 Risque sismique

L'activité sismique est une manifestation de la tectonique des plaques se concentrant le long des failles, en général à proximité de frontières entre plaques tectoniques. Le risque sismique est présent partout à la surface du globe, y compris en France.

Le zonage sismique de la France a été modifié par les décrets n°2010-1254 du 22 octobre 2010 et n°2010-1255 du 22 octobre 2010, ainsi que par l'Arrêté du 22 octobre 2010, codifiés aux articles R.563-1 à R.563-8 du Code de l'environnement. Cinq zones de sismicité croissante en fonction de la probabilité d'occurrence des séismes ont été déterminées sur le territoire national.

Comme le montre la figure ci-après, le secteur d'étude, se situe en **zone de sismicité très faible (niveau 1 sur 5)**.

#### 5.6.1.2 Risque de mouvement de terrain

Les mouvements de terrain regroupent un ensemble de déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou anthropique. Ils sont fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Suite à une évolution naturelle ou sous l'action des activités humaines, la stabilité initiale des sols ou des massifs géologiques peut être remise en cause et aboutir à des déformations, ruptures, dissolutions ou érosions. Ils se manifestent par :

- **Des mouvements lents et continus** : tassements, affaissements des sols, retrait-gonflement des argiles, glissements de terrain le long d'une pente ;
- **Des mouvements rapides et discontinus** : effondrements de cavités souterraines ou artificielles (carières et ouvrages souterrains) ou provoqués par la dissolution du gypse, écroulements et chutes de blocs, coulées boueuses et torrentielles.

Sont exposés ci-après les risques présents dans l'aire d'étude immédiate.

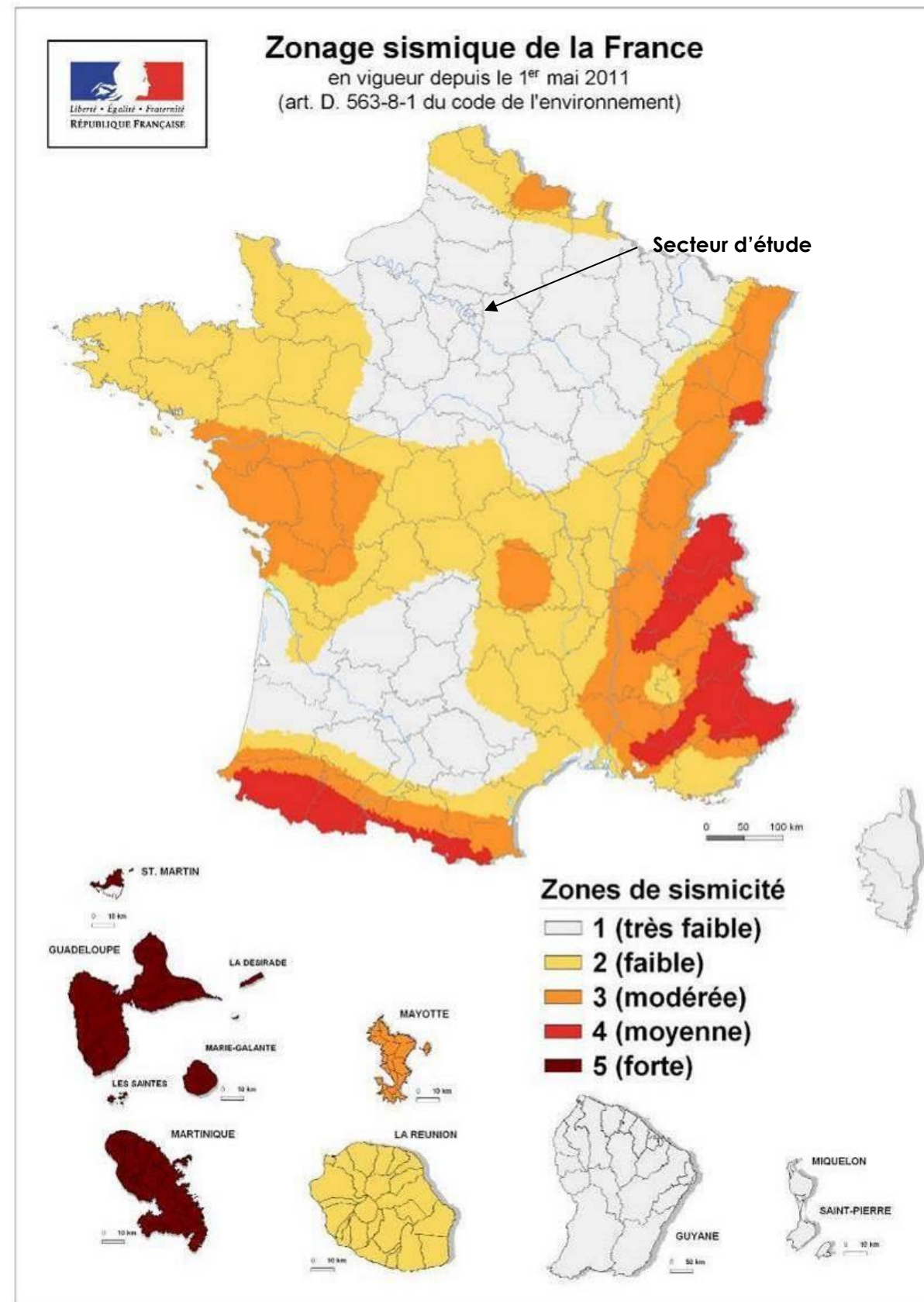


Figure 64: Zonage sismique en France (source : <http://www.planseisme.fr>)



5.6.1.2.1 Risque lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles

Les sols argileux changent de consistance en fonction de leur teneur en eau. Ainsi, lorsque la teneur en eau augmente dans un sol argileux, on assiste à une augmentation du volume de ce sol tandis qu'un déficit en eau provoquera un phénomène inverse de rétraction ou « retrait des argiles ». Le schéma ci-après illustre ce phénomène.

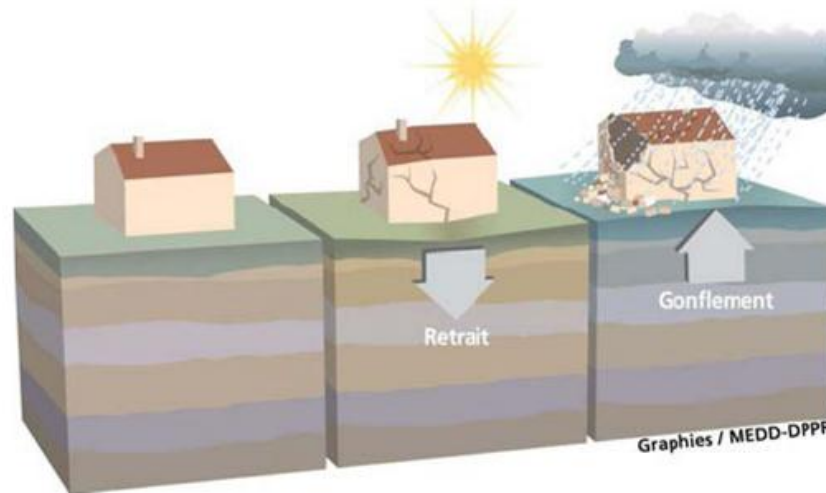


Figure 65 : Schéma d'illustration du phénomène de retrait-gonflement des argiles (source : MEEDDAT)

Dans le département de Seine-Saint-Denis, toutes les formations géologiques renferment, à des degrés divers, des terrains de nature argileuse. C'est donc **l'ensemble du département qui est concerné par le risque de retrait-gonflement des argileux.**

Un plan de prévention des risques retrait-gonflement des argiles a été prescrit sur tout le département en juillet 2001.

Plus particulièrement, les **communes de l'EPT Paris Terres d'Envol sont concernées par des aléas faible à moyen de risque de retrait-gonflement d'argile** (cf. carte ci-dessous.)

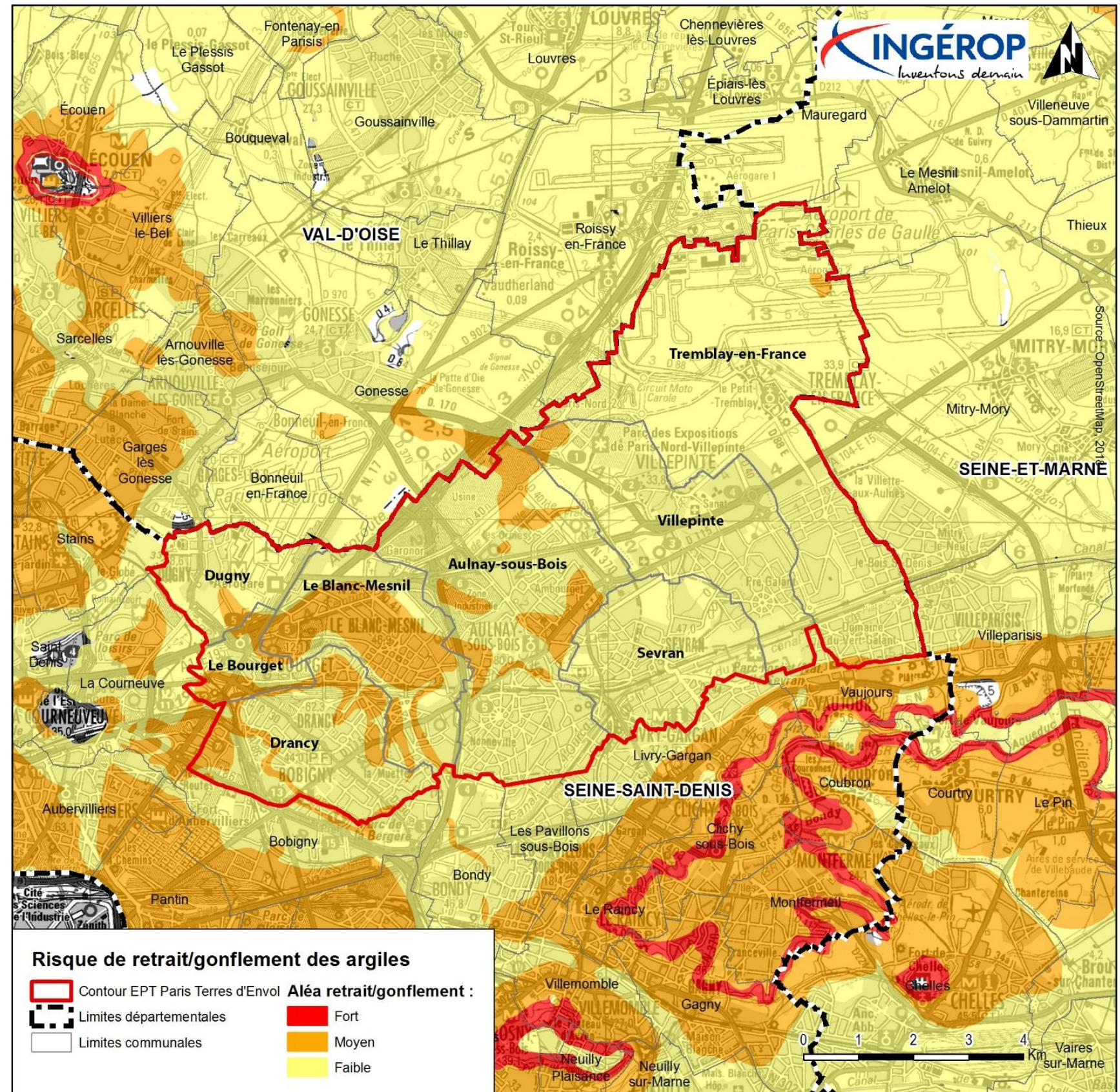


Figure 66 : Carte du risque de retrait gonflement d'argiles (source : BRGM)



5.6.1.2.2 Anciennes carrières ou dissolution de gypse

Le sous-sol de la Seine-Saint-Denis est riche en formations gypseuses particulièrement soumises au processus d'érosion. Le gypse est un matériau soluble dans l'eau à 2g/l. Par conséquent, toute présence et circulation d'eau (infiltration, remontée de nappe et circulation souterraine) à travers des couches contenant du gypse est susceptible d'entraîner la dissolution d'une poche de gypse. Il peut apparaître alors un vide franc ou une zone décomprimée en sous-sol. En contact avec du gypse, l'eau stagnante en dissout une partie jusqu'à atteinte de la limite de solubilité. En revanche, l'eau mobile (provenant de divers écoulements), ne parvient pas à saturation et la dissolution du matériau se fait de façon continue. La résistance à la pression du gypse est médiocre. Cette mauvaise tenue combinée à la dissolution expose le toit à un risque d'effondrement, créant une cloche de fontis pouvant atteindre la surface.

Arrêtés conformément à l'ancien article R. 111-3 du code de l'urbanisme, les périmètres de risques mouvements de terrain liés aux cavités souterraines (anciennes carrières ou poches de dissolution du gypse) valent plans de prévention des risques approuvés. Ils concernent 22 communes du département.

Parmi les communes de l'aire immédiate, Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil, Villepinte, Sevrans et Tremblay-en-France sont concernées par le risque de mouvement de terrain par dissolution de gypse (cf. carte ci-après).

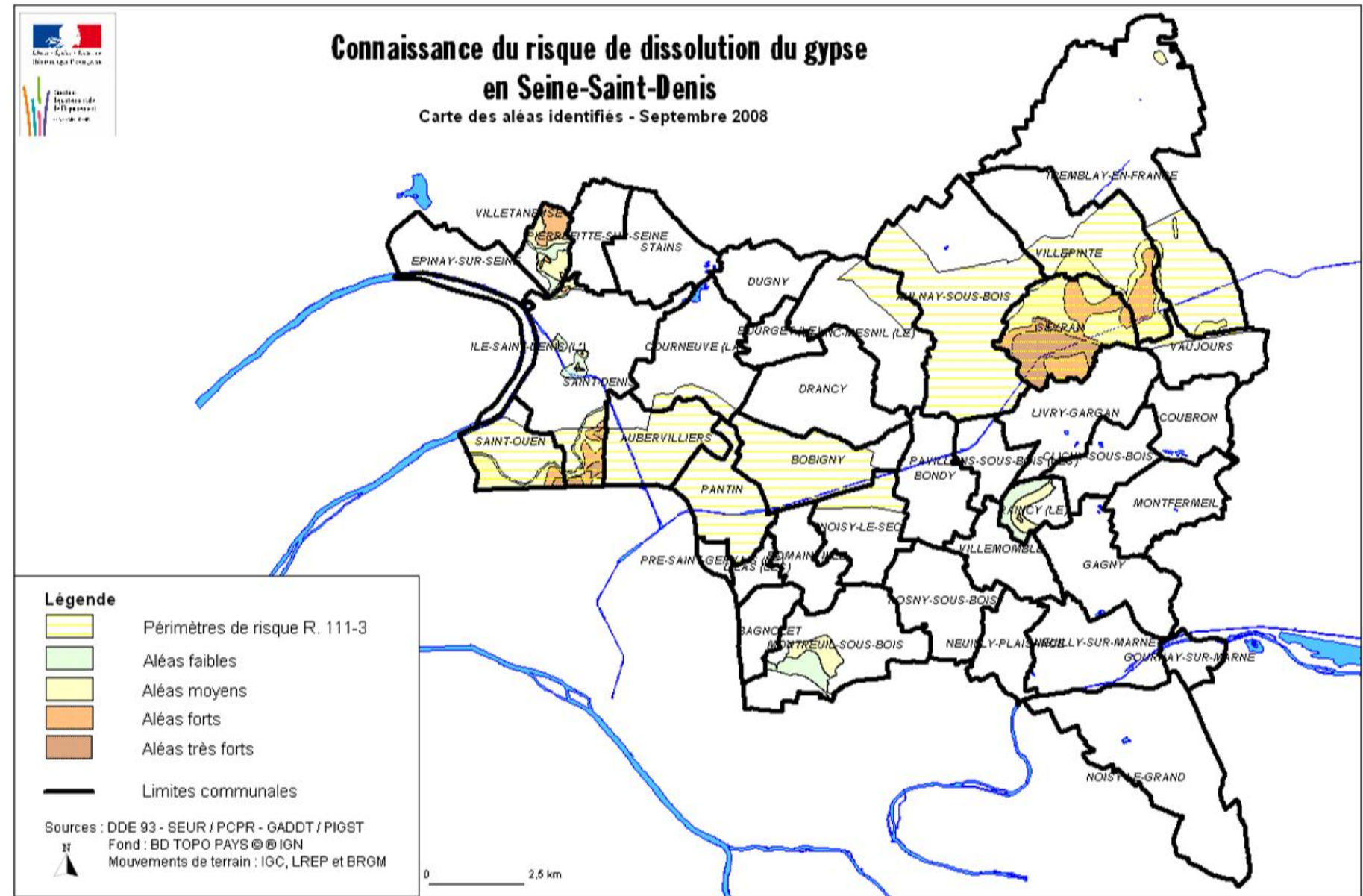


Figure 67 : Carte du risque de dissolution de gypse (source : DDRM Seine-Saint-Denis)



### 5.6.1.3 Risque d'inondation

Le Bassin Seine-Normandie dispose d'un Plan de Gestion des Risques d'Inondations (PGRI) approuvé le 7/12/2015. Les Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) doivent être compatibles avec le PGRI. L'aire d'étude immédiate n'est pas concernée par les zonages du PPRI de la Seine.

Cependant, elle est tout de même concernée par :

- le risque d'inondation par remontée de nappe dans les sédiments;
- le risque d'inondation par ruissellement pluvial.

#### 5.6.1.3.1 Risque d'inondation par remontée de nappes

Ce risque est faible à très élevé (nappe affleurante) au droit du périmètre concerné (cf. carte ci-contre)

#### 5.6.1.3.2 Risque d'inondation par ruissellement pluvial

Les inondations par ruissellement se produisent lors de pluies exceptionnelles, d'orages violents, quand la capacité d'infiltration ou d'évacuation des sols ou des réseaux de drainage est insuffisante. Ce défaut d'absorption a pour origine deux causes principales, qui peuvent d'ailleurs se combiner :

- dans le premier cas, l'intensité des pluies est supérieure à l'infiltrabilité de la surface du sol ;
- dans le second cas, le ruissellement est dit « par saturation » : la pluie arrive sur une surface partiellement ou totalement saturée par une nappe.

Au sein du périmètre d'étude les communes de Sevran, Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc-Mesnil, et Villepinte sont soumises au risque fort d'inondation par ruissellement pluvial. La commune du Bourget est quant à elle soumise au risque moyen d'inondation par ruissellement pluvial.

#### 5.6.1.1 Risque de Tempête

Le périmètre d'étude ainsi que l'ensemble du département est soumis au risque de tempête.

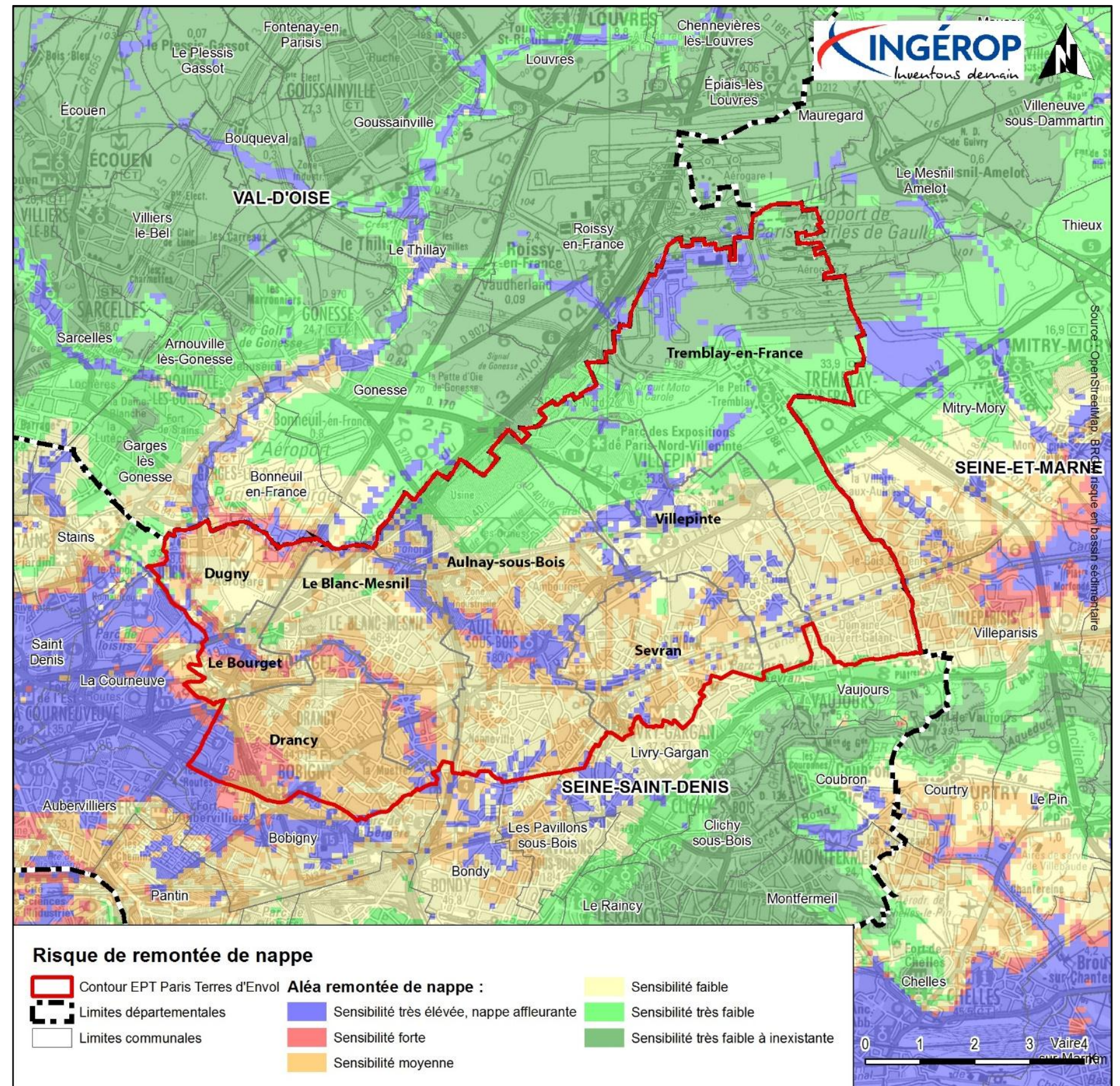


Figure 68 : Risque de remontée de nappe (source : BRGM)



## 5.6.2 Risques majeurs liés aux activités anthropiques

### 5.6.2.1 Risques industriels

Le risque majeur industriel correspond à un événement accidentel sur un site industriel, qui entraîne des conséquences immédiates graves sur le personnel, les populations avoisinantes, les biens et / ou l'environnement.

Les établissements présentant un risque de la sorte sont classés en deux catégories par la Directive SEVESO II :

- Les établissements SEVESO « seuil bas ».
- Les établissements SEVESO « seuil haut », correspondant aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à autorisation préfectorale d'exploiter avec possibilité d'instauration de servitudes d'utilité publique.

Sur le site du Ministère de l'Environnement et du Développement Durable, rubrique Installations Classées, on recense sur le territoire de l'EPT Paris Terres d'Envol 61 installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), dont 3 établissements SEVESO Seuil Bas :

- « Carrefour Supply Chain » à Aulnay-sous-Bois
- « Air liquide » à Le Blanc Mesnil,
- « Nord Stock Chem » à Villepinte.

Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) n'est approuvé au sein de l'EPT Paris Terres d'Envol.

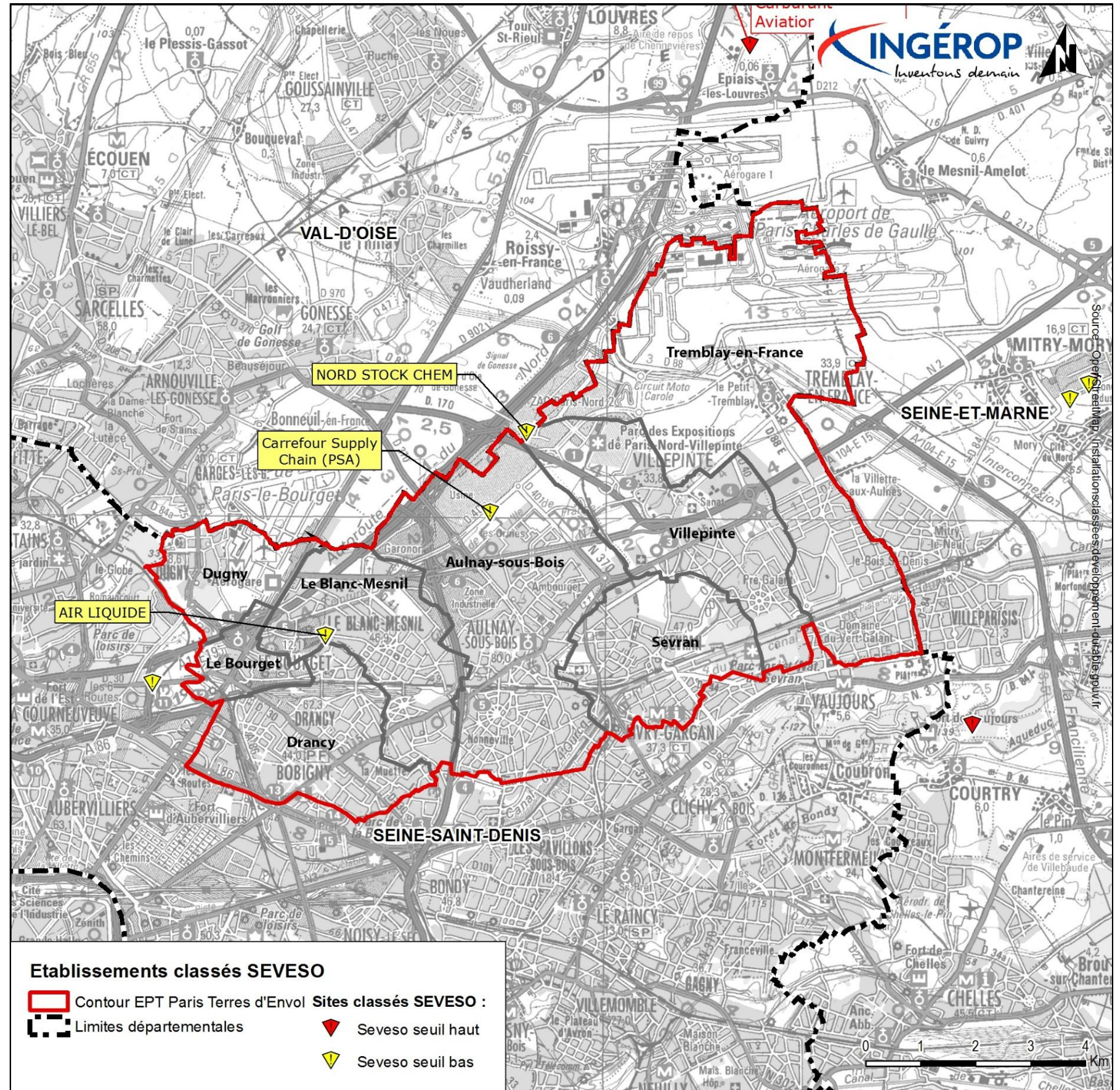


Figure 69 : carte des établissements classés SEVESO (source : Ministère de l'Environnement et du Développement Durable)



### 5.6.2.2 Les risques liés au transport de matières dangereuses

Le risque « transport de matières dangereuses » (TMD) est lié à un incident ou accident se produisant lors du transport de matières dangereuses, par voie routière, ferroviaire, aérienne, fluviale ou par canalisation. Ces marchandises dangereuses correspondent à des matières ou objets présentant des dangers d'explosion, d'incendie, de toxicité, de corrosivité, de rayonnement radioactif... Outre les effets directs tels que cités ci-avant, le risque TMD peut conduire à des effets indirects, comme des fuites et épandages de produits toxiques, pouvant engendrer des pollutions des sols, des nappes, de l'eau, etc.

**Le transport routier** est le plus exposé, car les causes d'accidents sont multiples : état du véhicule, faute de conduite du conducteur ou d'un tiers, météo, vitesse excessive, trafic...

**L'ensemble des communes de l'EPT Paris Terres d'Envol sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses par transport routier (cf. carte ci-contre).**

**Le transport ferroviaire** est plus sûr (système contrôlé automatiquement, conducteurs asservis à un ensemble de contraintes, pas de risque supplémentaire dû au brouillard, au verglas...), mais le suivi des produits reste un point difficile.

**L'ensemble des communes de l'EPT Paris Terres d'Envol sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses par voies ferrées, exceptée la commune de Dugny.**



Figure 70 : Risque de transport de matières dangereuse par routes (source : DDRM Seine-Saint-Denis 2008)

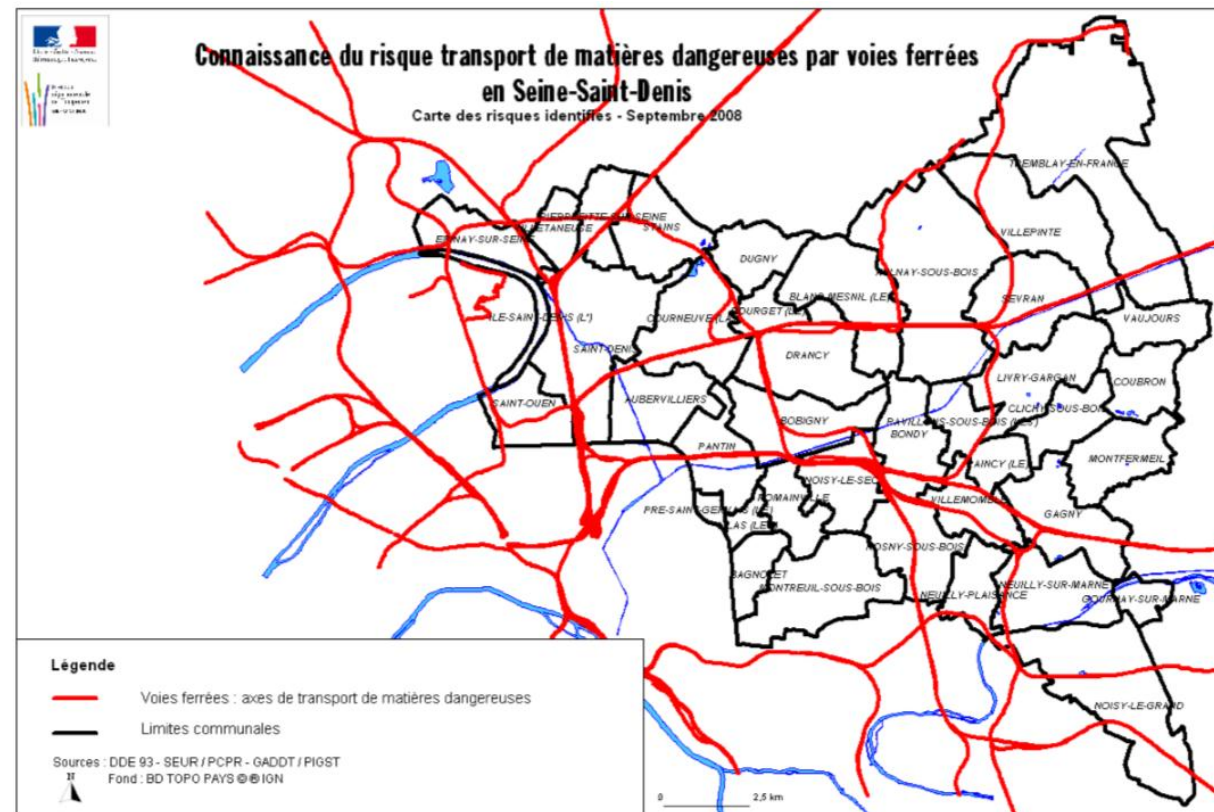


Figure 71 : Risque de transport de matières dangereuse par voies ferrées (source : DDRM Seine-Saint-Denis 2008)



**Le transport par voie d'eau, fluviale ou maritime** se caractérise surtout par la possibilité de déversements accidentels présentant des risques de pollution, pour le milieu aquatique. **Selon le DDRM Aulnay-sous-Bois, Sevrans et Villepinte sont concernées par ce risque, au niveau du canal de l'Ourcq (cf. carte ci-après).**

A noter que le risque TMD est très faible par voie d'eau en Seine-Saint-Denis, notamment au regard de l'utilisation du canal de l'Ourcq comme voie navigable.

**Le transport par canalisation** devrait en principe être le moyen le plus sûr, car les installations sont fixes et protégées ; il est utilisé pour les transports sur grande distance des hydrocarbures, des gaz combustibles et parfois des produits chimiques (canalisations privées). Toutefois des défaillances se produisent parfois, rendant possibles des accidents, alors très meurtriers.

**L'ensemble des communes de l'EPT Paris Terres d'Envol sont concernées par le risque de transport de matières dangereuses par canalisation (réseau de gaz à haute pression) (cf. carte ci-contre).**

Toutes les canalisations font l'objet d'un plan de surveillance et d'intervention départemental. Il existe également un plan de secours spécialisé interdépartemental pour le transport de matières dangereuses.

**Le transport par air est négligeable.** On peut noter cependant son utilisation pour le transport de matières radioactives ou biologiques, à destination médicale. Il fait l'objet d'une réglementation spécifique.

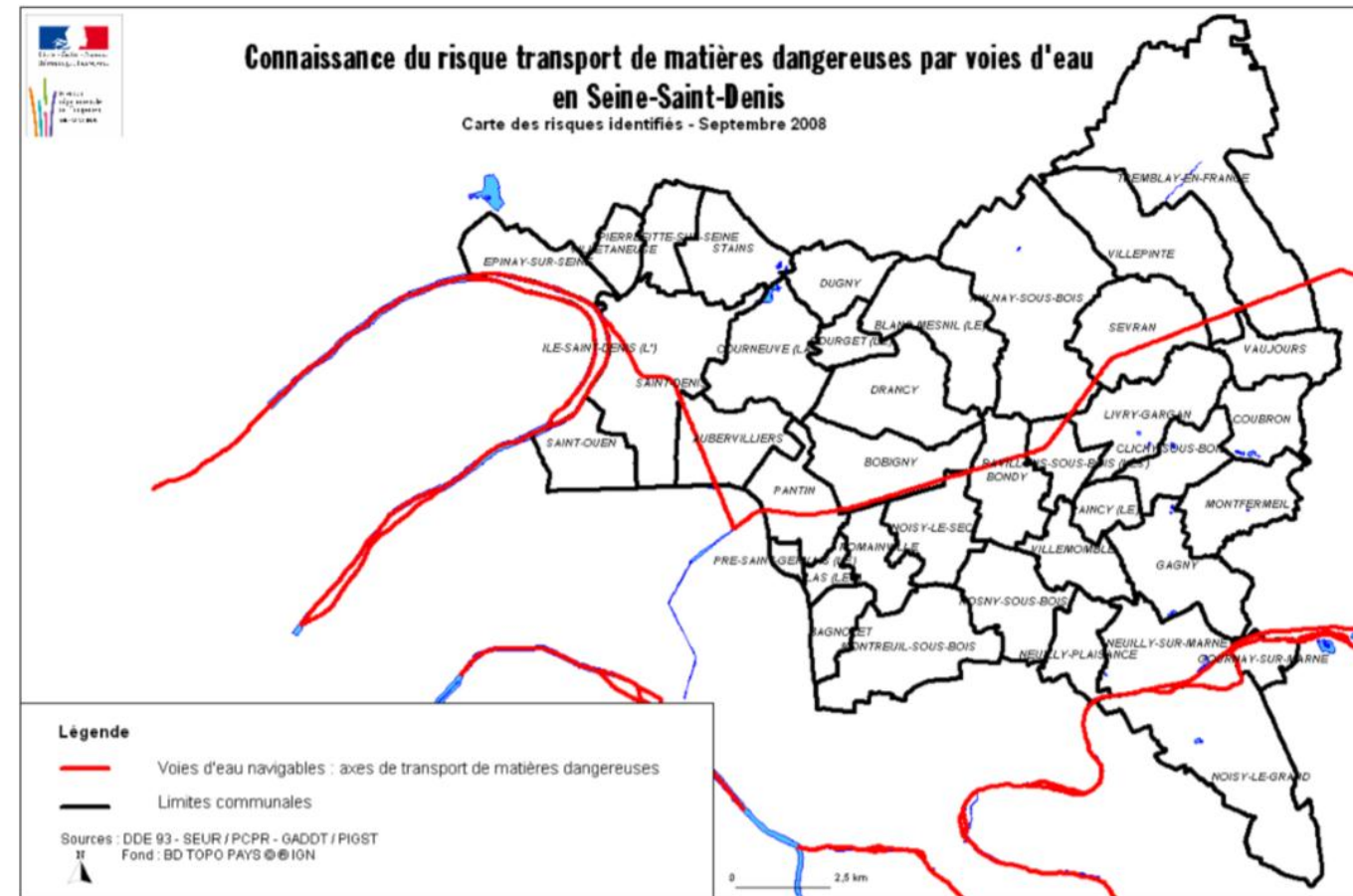


Figure 72 : Risque de transport de matière dangereuses par voie d'eau (source : DDRM Seine-Saint-Denis 2008)

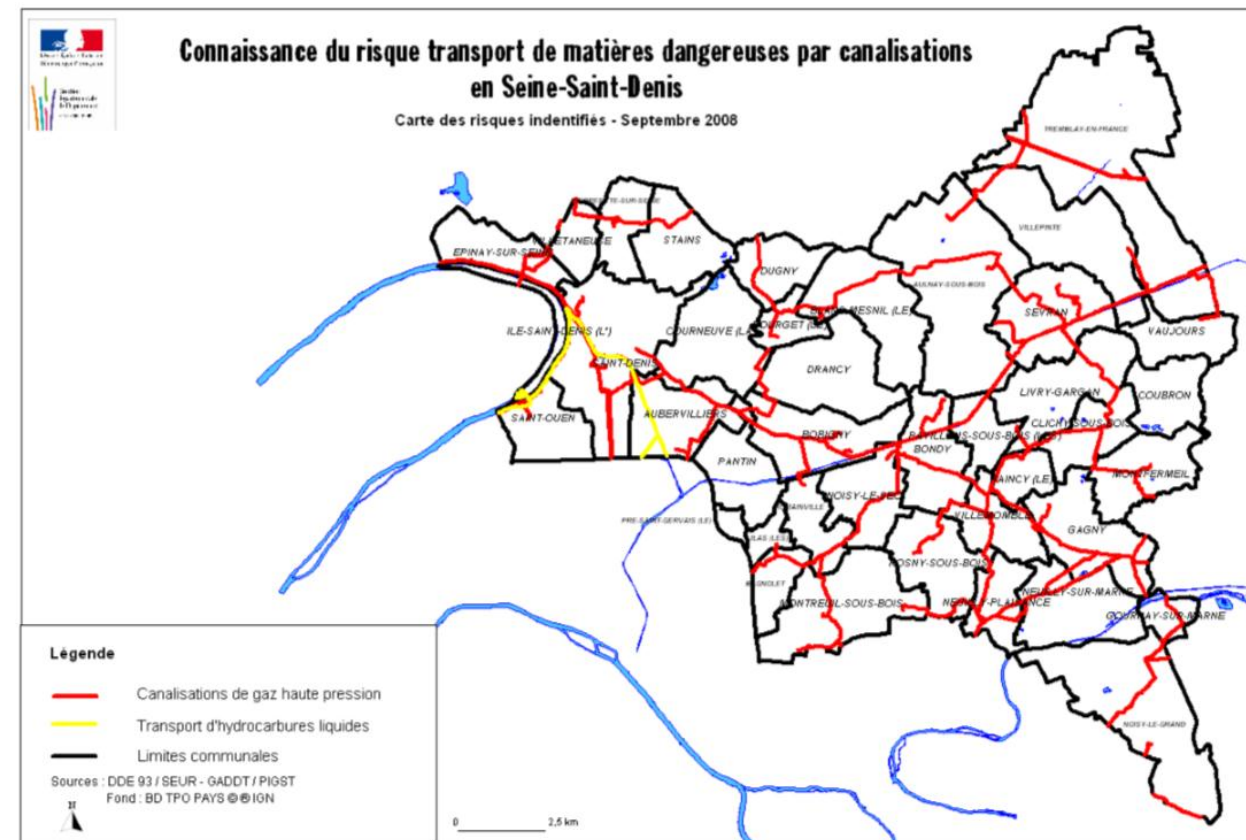


Figure 73 : Risque de transport de matière dangereuses par canalisations (source : DDRM Seine-Saint-Denis 2008)



### 5.6.3 Les sites et sols pollués

La base de données **BASOL** (BAse de données sur les sites et SOLs pollués) répertorie les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

L'EPT Paris Terres d'Envol recense 12 sites BASOL sur son territoire :

Tableau 6 : Sites BASIAS et BASOL recensés sur le territoire Paris terres d'Envol

Communes	Noms usuels	N° BASIAS	Code activité
Aulnay-sous-Bois	CMMP (Comptoir des Minéraux et Matières Premières)	93.0052	G1 - Céramique, verre, matériaux de construction
Aulnay-sous-Bois	Peugeot Citroën Aulnay	93.0072	H1 - Mécanique, électrique, traitement de surface
Drancy	A 86 DRANCY	93.0028	D13 - Dépôts de pétrole, produits dérivés ou gaz naturel
Drancy	ELM Leblanc	93.0050	H1 - Mécanique, électrique, traitement de surface
Drancy	REVIVAL ex CFF	93.0058	K5 - Récupération, dépôts de ferrailles
Drancy	ECLAIR DAIM	93.0067	E - Textile, cuir et peaux
Le Blanc-Mesnil	FIRSTINOX (ex SFRM)	93.0030	J52 - Fonderie des métaux non ferreux
Le Blanc-Mesnil	BP BLANC MESNIL P VAILLANT COUTURIER	93.0076	L23 - Détail de carburants
Le Bourget	B.A.S.F.	93.0003	D4 - Encres, vernis, peintures, colles (fabrication de)
Sevran	KODAK	93.0049	D52 - Produits de traitements photographiques
Sevran	FAIVELEY (ex SAB WABCO)	93.0056	Non renseigné
Tremblay-en-France	CSF STATIONS FRANCE (ex HAMON)	93.0074	L23 - Détail de carburants

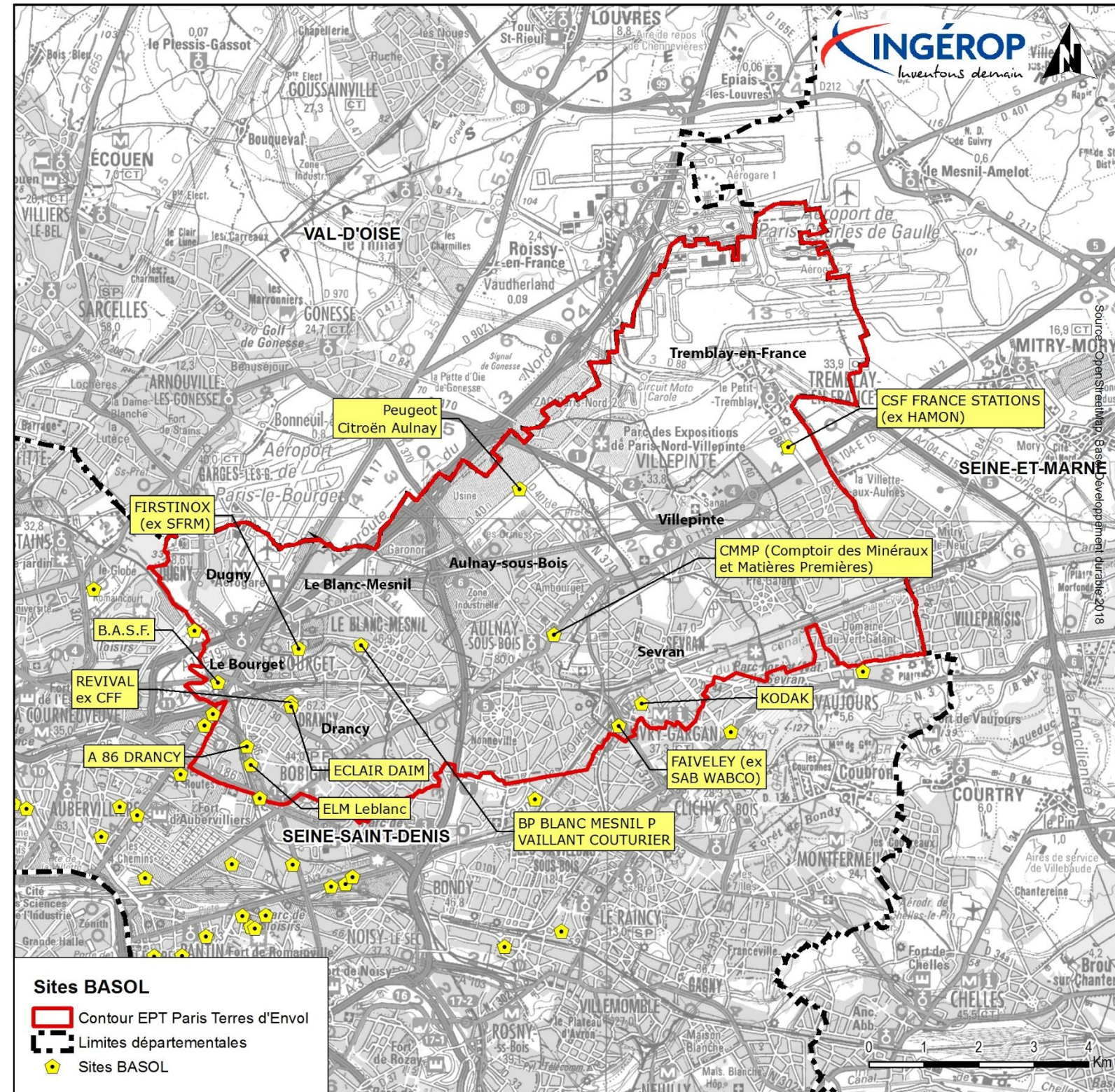


Figure 74 : Sites BASOL (source : BRGM)



**La base de données BASIAS** (Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) recense les sites industriels, en activité ou non, susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement.

507 sites BASIAS sont répertoriés au droit de l'EPT Paris Terres d'envol. En effet, la proximité avec Paris est un vecteur de présence de sites BASIAS.

#### 5.6.4 Enjeux en lien avec les déplacements

- **Risques naturels :**
  - Préservation des zones d'expansion des crues et des ouvrages de protection (levées) des zones urbaines, dans le cadre des aménagements liés au PLD.
  - Maîtrise des débits de rejet des eaux pluviales des nouveaux aménagements, par des techniques de gestion : limitation de l'imperméabilisation, bassins de rétention, chaussées réservoirs...
  - Prise en compte du risque « mouvements de terrain » dans la réalisation d'aménagements, dans le cadre du PLD.
  - Non aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques majeurs : prise en compte des périmètres de risques naturels lors de la conception et la réalisation de nouvelles infrastructures ou aménagements.
- **Risques anthropiques :**
  - Organisation du trafic, qualitativement et quantitativement, sur les axes importants concernés par le risque de transport de matières dangereuses, afin d'assurer l'organisation des secours (en situation de crise brutale), la continuité d'approvisionnement des établissements, l'évacuation des biens et des personnes
  - Prise en compte des contraintes de pollution des sols dans le cadre des aménagements liés au PLD.

#### 5.6.5 Leviers d'action possibles dans le cadre du PLD

- Prendre en compte les risques existants sur le territoire et limiter l'exposition des populations dans le cadre des nouveaux aménagements
- Sécuriser les déplacements de la population par des aménagements adaptés

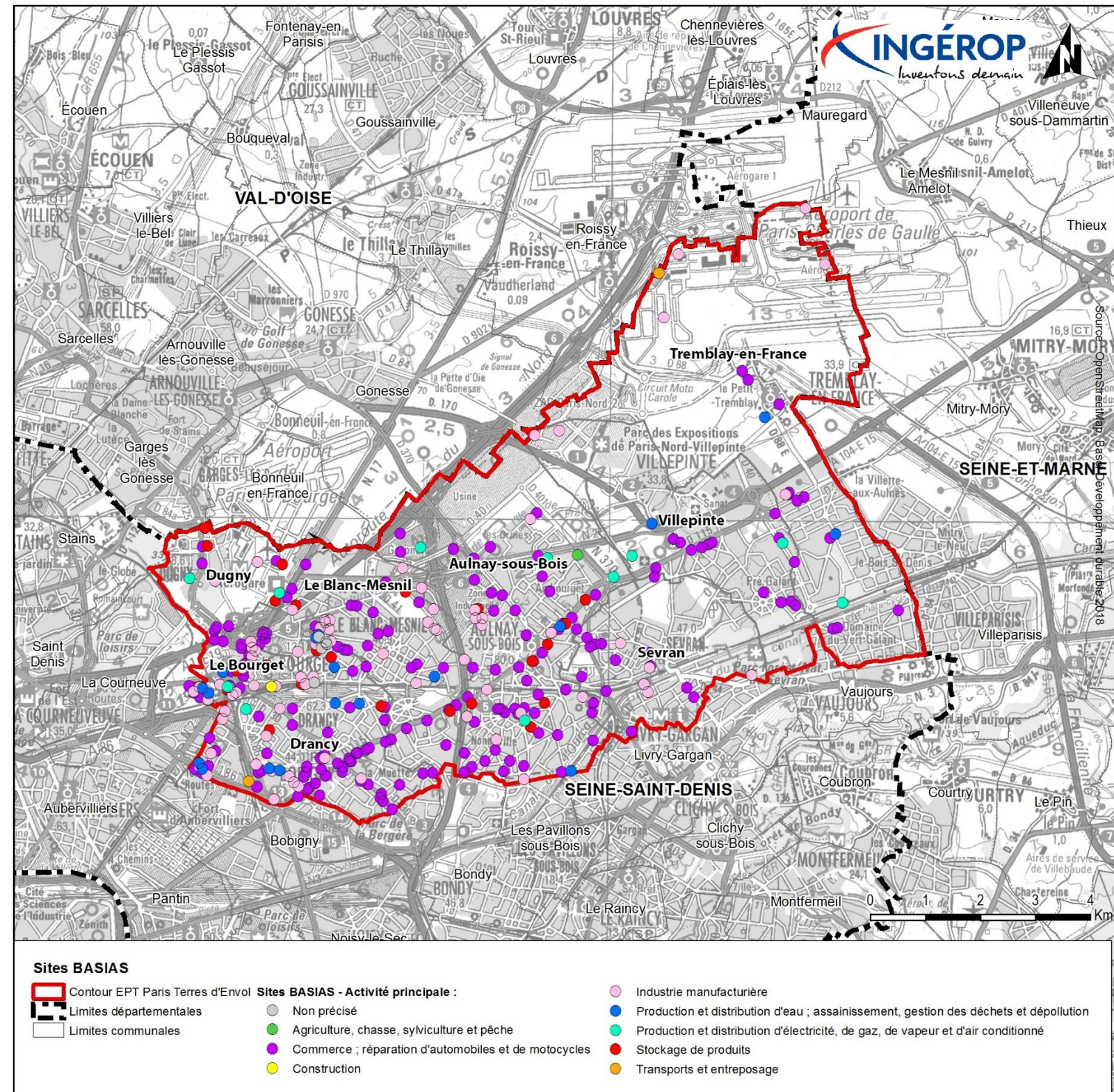


Figure 75 : Sites BASIAS (source : BRGM)



## 5.7 MILIEU NATUREL

### 5.7.1 Zonages réglementaires

#### 5.7.1.1 Les sites Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un réseau écologique européen cohérent formé par les **Zones de Protection Spéciale (ZPS)** et les **Zones Spéciale de Conservation (ZSC (ou SIC avant désignation finale))** classées respectivement au titre de la Directive « Oiseaux » et de la Directive « Habitats-Faune-Flore ». L'objectif est de préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne. Dans ce réseau, les Etats membres s'engagent à maintenir dans un état de conservation favorable les habitats naturels et les espèces d'intérêt communautaire.

Le territoire de l'EPT Paris Terres d'envol est concerné par la zone Natura 2000 des « Sites de Seine Saint-Denis » (FR1112013).

Les « Sites de Seine-Saint-Denis » sont devenus ZPS (Zone de Protection Spéciale) en application de la Directive communautaire 79/409/CEE dite « Directive Oiseaux », remplacée par la Directive 2009/147/CE, par arrêté interministériel du 26 avril 2006. Le Document d'Objectifs a été validé en février 2011.

Le site est composé de 15 grandes entités :

- Parc départemental de la Courneuve (ou George-Valbon),
- Parc départemental de l'île Saint-Denis,
- Parc départemental du Sausset,
- Bois départemental de la Tussion,
- Parc départemental de la Fosse Maussoin,
- Parc départemental Jean Moulin les Guilands,
- Futur parc départemental de la Haute Isle,
- Promenade de la Dhuis,
- Plateau d'Avron,
- Parc des Beaumont à Montreuil,
- Bois de Bernouille à Coubron,
- Forêt de Bondy,
- Parc national de Sevrans,
- Bois des Ormes.



Figure 76 : Les entités du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis (source : CG93I)



Les entités incluses ou interceptées par l'aire d'étude immédiate sont :

- Le parc départemental du Sausset sur les communes de Villepinte et Aulnay-sous-Bois ;
- Le parc départemental de la Courneuve sur la commune de Dugny ;
- Le Bois de la Tussion sur les communes de Villepinte et Sevrans.

A noter que plusieurs gares ferroviaires se situent à proximité de ces périmètres (la gare de Villepinte est située au sein du parc départemental du Sausset, les gares du Vert-Galant à Villepinte et de Sevrans-Livry à Sevrans sont situées à proximité du bois départemental de la Tussion).

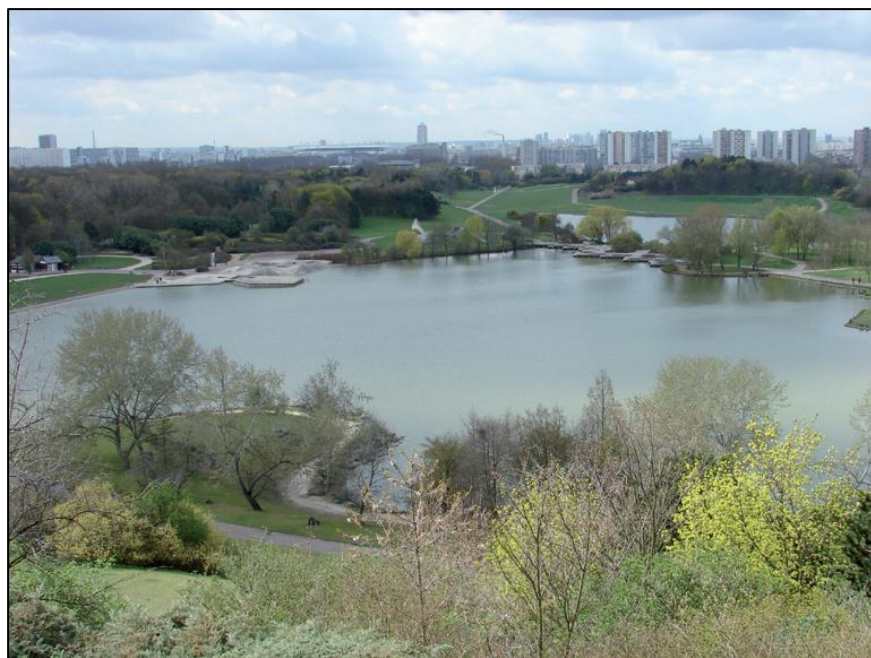


Figure 77 : Parc Georges Valbon (ou Parc départemental de la Courneuve)

#### 5.7.1.2 Les réserves naturelles

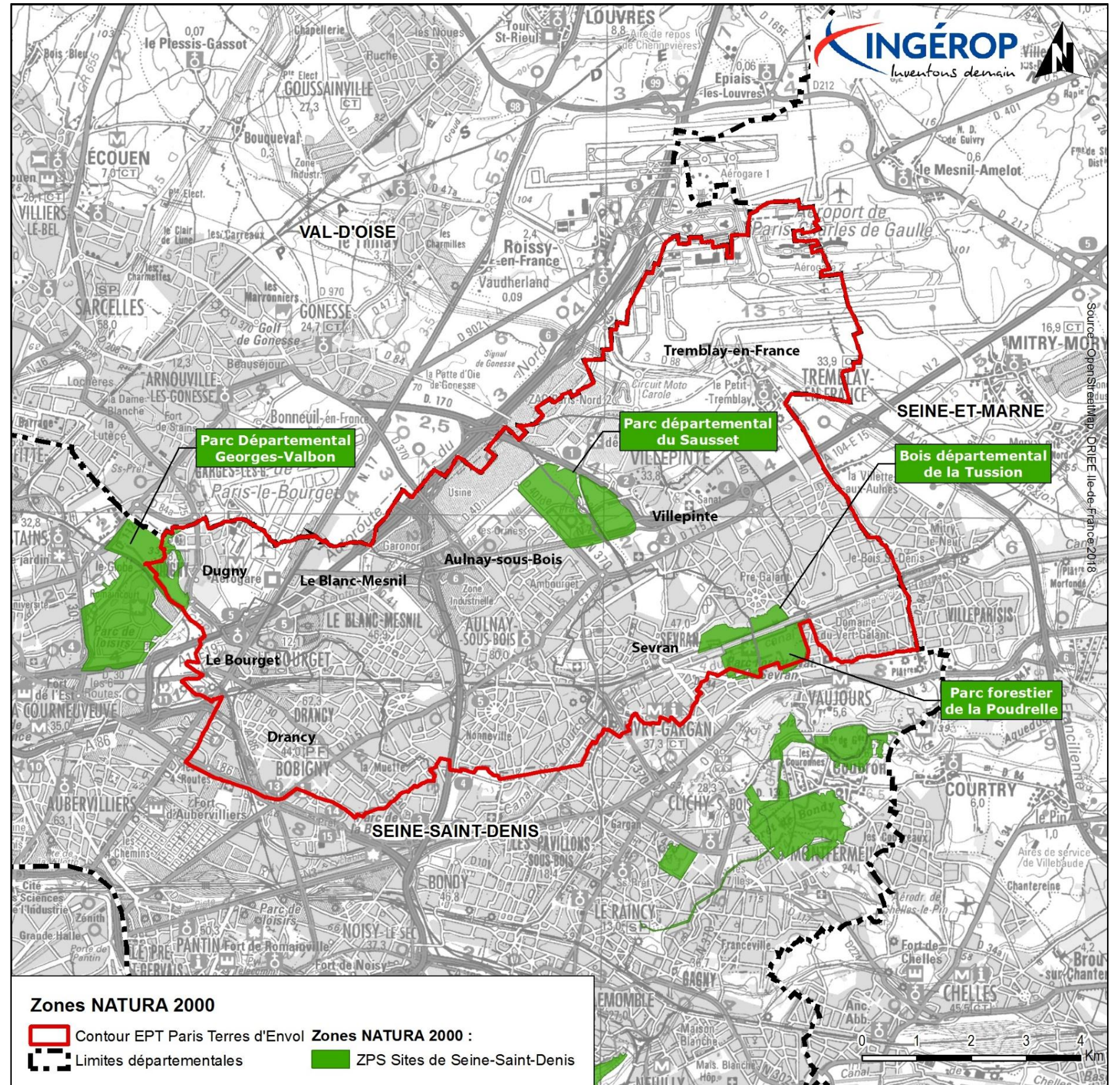
Le territoire de l'EPT Paris Terre d'Envol n'accueille aucune réserve naturelle.

#### 5.7.1.3 Les Parcs Naturels Régionaux (PNR)

Le territoire de l'EPT Paris Terre d'Envol n'accueille aucun parc naturel régional.

#### 5.7.1.4 Les Arrêtés de Protection de Biotope (APB)

Le territoire de l'EPT Paris Terre d'Envol n'accueille aucun APB.





### 5.7.1.5 Les zones humides

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Ile-de-France, la DIREN a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides de la région selon les deux familles de critères mises en avant par l'arrêté du 24 juin 2008 modifié - critères relatifs au sol et critères relatifs à la végétation.

Cette étude a abouti à une cartographie de synthèse qui partitionne la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et le caractère de la délimitation qui conduit à cette analyse.

Elle s'appuie sur :

- Un bilan des études et une compilation des données préexistantes,
- L'exploitation d'images satellites pour enrichir les informations sur le critère sol. L'ensemble de ces données a ainsi été croisé, hiérarchisé et agrégé, pour former **une cartographie des enveloppes d'alerte potentiellement humides**.

Classe 1	Zones humides de façon certaine et dont la délimitation a été réalisée par des diagnostics de terrain selon les critères et la méthodologie décrits dans l'arrêté du 24 juin 2008 modifié
Classe 2	Zones dont le caractère humide ne présente pas de doute mais dont la méthode de délimitation diffère de celle de l'arrêté : - zones identifiées selon les critères de l'arrêté mais dont les limites n'ont pas été calées par des diagnostics de terrain (photo-interprétation) - zones identifiées par des diagnostics terrain mais à l'aide de critères ou d'une méthodologie qui diffère de celle de l'arrêté
Classe 3	Zones pour lesquelles les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser.
Classe 4	Zones présentant un manque d'information ou pour lesquelles les informations existantes indiquent une faible probabilité de zone humide.
Classe 5	Zones en eau, ne sont pas considérées comme des zones humides

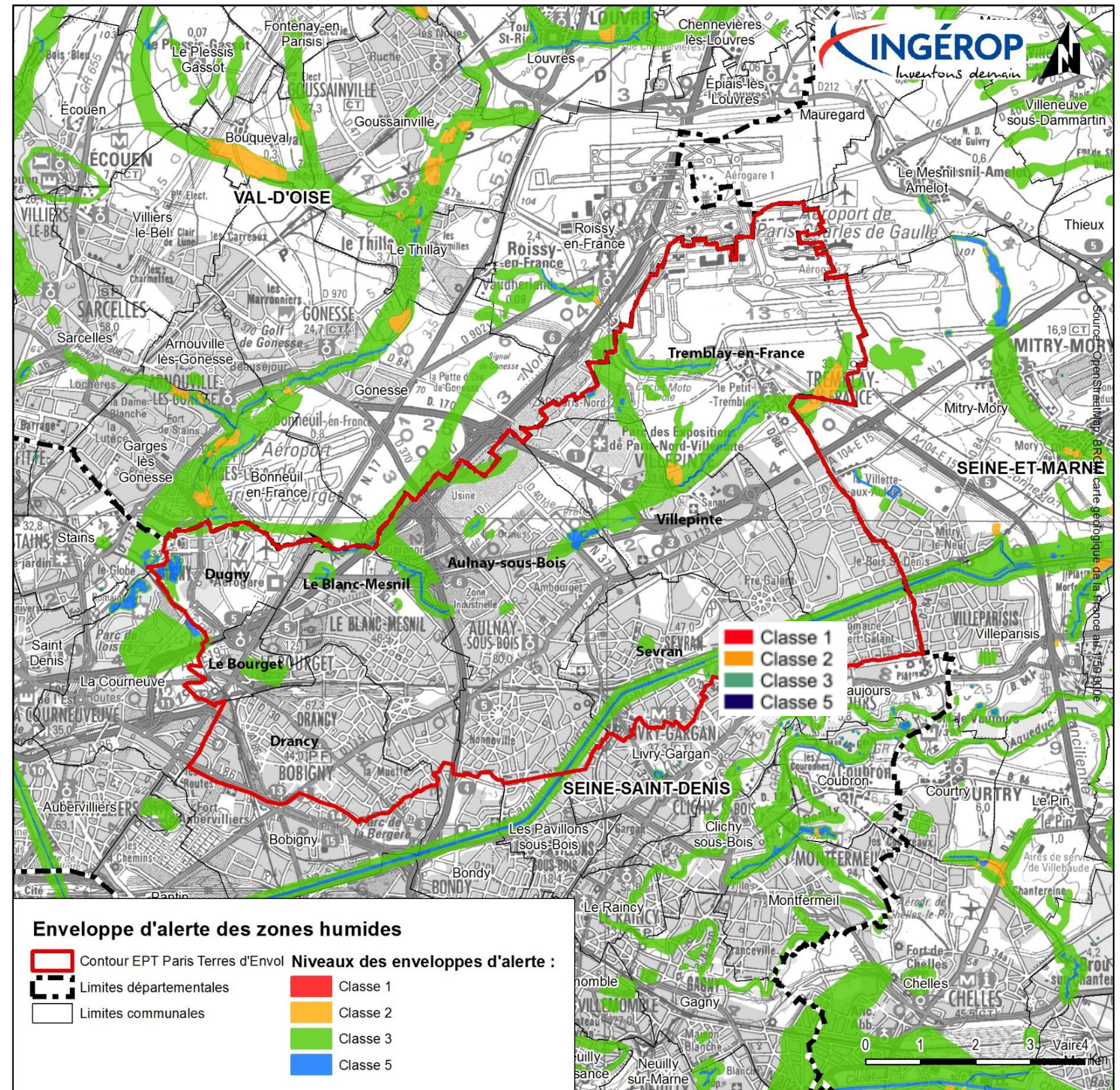


Figure 79 : Enveloppes d'alerte zones humides de la DRIEE

Comme illustré dans la figure ci-contre, sur le territoire de Paris Terres d'Envol trois types de zones sont rencontrées (classe 2, 3 et 5).



## 5.7.2 Zones d'inventaire

### 5.7.2.1 Les Zones Naturelles d'intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Une **ZNIEFF** (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique) est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional. On distingue deux types de ZNIEFF :

- les **ZNIEFF de type I**, d'une superficie généralement limitée, définies par la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional ;
- les **ZNIEFF de type II** qui sont de grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Ces zones peuvent inclure une ou plusieurs ZNIEFF de type I.

A noter que cette appellation ne confère aucune protection réglementaire à la zone concernée, mais peut tout de même constituer un instrument d'appréciation et de sensibilisation face aux décisions publiques ou privées suivant les dispositions législatives.

On recense **4 ZNIEFF de type 1 et 3 ZNIEFF de type 2 au sein de l'aire d'étude immédiate** :

- La ZNIEFF de type 2 : « Le parc départemental du Sausset », n° 110020474, à cheval sur les territoires de Villepinte et Aulnay-sous-Bois :

D'une superficie de 200 ha, elle est située en zone urbaine sur les communes de Villepinte et d'Aulnay-sous-Bois. Il s'agit d'une ancienne zone de grande culture qui a été réaménagée en grand parc urbain composé de cinq espaces bien distincts présentant une flore remarquable : une zone de forêt (70ha), les boisements et clairières du Puits d'enfer (20 ha), les Près Carrés (33ha), l'étang et le marais de Savigny (52 ha) et une zone de bocage (43 ha). Le marais de Savigny constitue un milieu privilégié pour l'avifaune.

**Elle comprend les 2 ZNIEFF de type 1 « Coteau du parc départemental du Sausset » et « Prairies du parc départemental du Sausset »**

- La ZNIEFF de type 2 : « Parc départemental de la Courneuve », n° 110020475 sur la commune de Dugny :

D'une superficie de 353 Ha, cette ZNIEFF est principalement présente sur la commune de La Courneuve, mais prend également place sur les communes de Stains, Saint-Denis, Garges-lès-Gonesse et Dugny. Le site est essentiellement fréquenté par des promeneurs et des riverains. Cet espace a une fonction de détente et de repos, également vecteur de pratiques sportives, culturelles, et de loisir de plein air. Une gestion écologique est appliquée au sein du "vallon

écologique". Les voies de circulation routière et ferrée concernent une faible partie de la ZNIEFF. L'ensemble du parc, quant à lui, fait plus l'objet d'une gestion que l'on pourrait qualifier « d'harmonique », préservant l'équilibre entre l'accueil des usagers et la protection des espèces et habitats.

Le site de La Courneuve présente plusieurs pôles d'intérêt majeur que sont les milieux aquatiques (reproduction du Blongios nain, du Crapaud calamite, de l'Aeshne isocèle et de l'Utriculaire citrine), les secteurs enfrichés et le "Vallon écologique". Ces deux derniers sont favorables à plusieurs insectes vulnérables dont les lépidoptères et les orthoptères.

De par son emplacement (environnement urbain), le parc possède un intérêt pour l'avifaune qui est relativement intéressante au niveau régional, voire assez remarquable pour le département de la Seine-Saint-Denis (plusieurs espèces nicheuses en déclin et plusieurs espèces remarquables en migration). Il s'agit entre autres de la Bondrée apivore (migration) et du Pic noir (passage en période de reproduction). Ces deux espèces, inscrites à l'annexe I de la directive "Oiseaux", sont considérées comme rares. Ces oiseaux sont déterminants pour la création de ZNIEFF si le site regroupe respectivement un minimum de 10 couples, ce qui n'est pas le cas pour ce site.

**Elle comprend la ZNIEFF de type 1 « Parc forestier de Sevrans, bois de la Tussion et bois des sablons ».**

- La ZNIEFF de type 2 : « Massif de l'Aulnoye, parc de Sevrans et la fosse Maussoin », n° 10030015 sur les communes de Villepinte et Sevrans :

Le massif forestier de l'Aulnoye est une entité remarquable au niveau de l'Île-de-France. On y compte pas moins de 30 espèces déterminantes. De par son substrat (sableux, calcaire ou marno-calcaire), nous avons une alternance de milieux humides (boisement, réseau de mares...) et de milieux secs (pelouses, coteaux, prairies, vergers...). Ces hétérogénéités d'habitats et de strates sont favorables à l'installation et au développement d'une flore et d'une faune exceptionnelles.

**Elle comprend la ZNIEFF de type 1 « plans d'eau et friches du parc départemental de la Courneuve ».**

- La ZNIEFF de type 1 « Prairies du parc départemental du Sausset », n° 110020455, à cheval sur les territoires de Villepinte et Aulnay-sous-Bois :

Ces 50 Ha, correspondent à des prairies artificielles correspondant à des prairies mésophiles de fauche et rassemble de nombreuses espèces prairiales dont des espèces remarquables comme le Cynoglose officinal, la Vesce à feuilles ténues ou l'Orobanche de la Picride. Il accueille aussi une entomofaune variée.

- La ZNIEFF de type 1 : « Coteau du parc départemental du Sausset », n° 110020453 sur la commune de Villepinte :

Cette ZNIEFF constitue le site le plus remarquable au sein du parc. Onze plantes y trouvent leur seule station en Seine-Saint-Denis. Huit espèces d'orchidées y ont été recensées. Ceci en fait le plus important site de Seine-Saint-Denis pour le nombre d'espèces d'orchidées hébergées.

Une butte marneuse (Marne blanche) favorise la croissance d'espèces calciphiles. Il s'agit en fait d'un remblai issu du creusement de l'Étang de Savigny et sur lequel s'est développée une végétation spontanée. Le substrat permet l'installation d'une pelouse mésophile à Brachypode penné et d'une pelouse marneuse à Lotier à gousse carrée (habitat déterminant pour la création de ZNIEFF). Ces deux milieux regroupent de nombreuses espèces caractéristiques. L'intérêt de ces milieux est conforté par l'abondance des orchidées (diversité, densité) dont l'Orchis homme-pendu, l'Orchis militaire et l'Orchis singe.

Dans quelques secteurs, la flore recensée correspond à celle des prairies mésophiles de fauche.

- La ZNIEFF de type 1 « Parc forestier de Sevrans, bois de la Tussion et bois des sablons », n° 110030017 sur les communes de Villepinte et Sevrans :

La forêt de Sevrans est un vestige de l'ancienne forêt royale de Bondy, qui s'étendait jusqu'au Bois de Vincennes. La Poudrerie Impériale de Sevrans-Livry a été créée sous Napoléon III en 1865, abandonnée en 1969 pour laisser place à la création du Parc Forestier National, géré par l'ONF jusqu'en 1999 puis par l'Agence des Espaces Verts.

Au sein de la ZNIEFF, les boisements sont essentiellement de type chênaie-charmaie. Le domaine forestier du Parc Forestier National est entrecoupé de nombreuses allées souvent très anciennes, vestiges du domaine de La Poudrerie et maintenant bordées de noyers d'Amérique, de marronniers, de tilleuls et de platanes. Globalement, le Parc Forestier comprend donc des peuplements diversifiés et anciens, rajeunis par la tempête de 1999. Le milieu boisé abrite trois étangs permanents ainsi que des mares temporaires. Les zones de prairies, souvent rases, contrastent avec les deux milieux cités précédemment.

Les vieux peuplements forestiers favorisent la présence d'un coléoptère mangeur du bois mort : le Grand Capricorne (*Cerambyx cerdo*), espèce inscrite à l'annexe II de la directive « Habitats » et déterminante pour la création de ZNIEFF en Île-de-France.

Le Bois de la Tussion accueille le Clytè mystique (*Anaglyptus mysticus*). Ce longicorne, déterminant pour la création de ZNIEFF en Île-de-France, est excessivement rare en Île-de-France. Il se rencontre dans divers feuillus, et notamment sur les aubépines. Ce site héberge également la Grisette ou Hespérie de l'Alcée (*Carcharodus alceae*), petit papillon typique des prairies sèches, qui pond sur les fleurs de la famille des Mauves. C'est une espèce assez rare et dispersée, qui est déterminante pour la création de ZNIEFF en Île-de-France.



Les prairies sèches sont bénéfiques à plusieurs espèces d'odonates et de lépidoptères dont le Demi-deuil (*Melanargia galathea*), espèce déterminante pour la création de ZNIEFF.

Un autre intérêt de la ZNIEFF concerne le réseau de mares anciennes conforté par plusieurs plans d'eau, ornières et fossés. Ceci constitue un habitat très rare en milieu urbain. Ainsi, les mares temporaires du Bois de la Tussion sont favorables à plusieurs amphibiens (absence de poissons), notamment des tritons.

- La ZNIEFF de type I : « Plans d'eau et friches du parc départemental de la Courneuve », n° 110020468 sur la commune de Dugny :

Les plans d'eau et friches du parc de la Courneuve sont constitués de plusieurs îlots situés sur les communes de La Courneuve, Dugny et Sains. Ils forment au total un espace de 23Ha. L'intérêt principal de la ZNIEFF concerne la présence d'une importante population de Crapaud calamite et d'une petite colonie de Blongios nains. Ces deux espèces s'y reproduisent régulièrement. Le "Vallon écologique" accueille d'autres oiseaux remarquables. Il héberge également plusieurs espèces d'odonates dont un est remarquable : l'Aeshne isocèle. La reproduction de cette dernière y a été constatée. Elle profite également des plans d'eau localisés au nord.

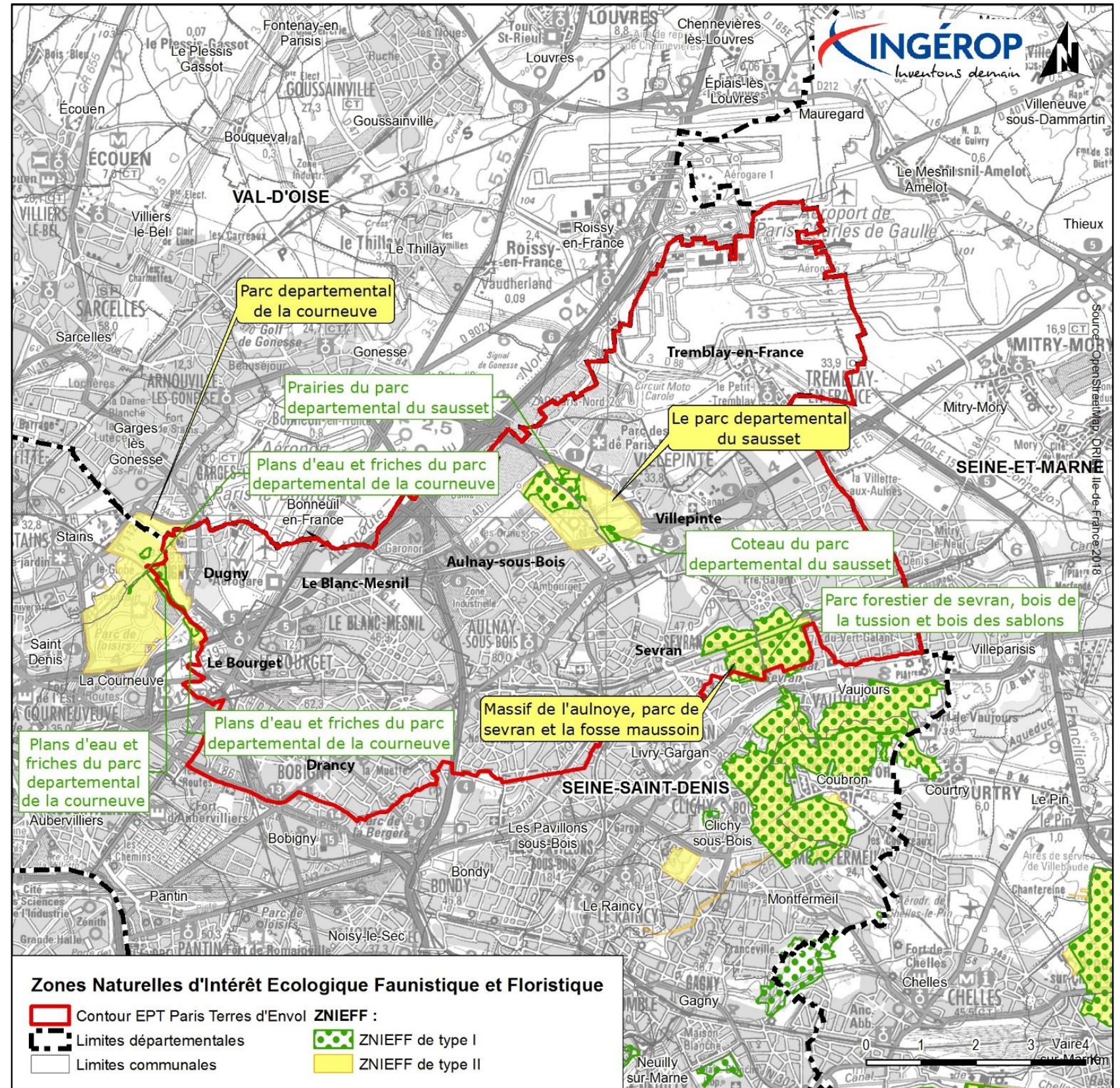


Figure 80 : ZNIEFF sur le secteur d'étude (source : Géoportail)



### 5.7.2.2 Les Zones d'Importance Communautaire pour les Oiseaux (ZICO)

Une **ZICO** (Zone d'Importance Communautaire pour les Oiseaux) correspond à des sites d'intérêt majeur qui hébergent des effectifs d'oiseaux sauvages jugés d'importance communautaire ou européenne. Les inventaires scientifiques des ZICO ont contribué à la détermination des zones de protection spéciale du réseau Natura 2000.

**Le territoire de l'EPT Paris Terre d'Envol n'accueille aucune ZICO.**

### 5.7.2.3 Les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

**Les espaces naturels sensibles** des départements (ENS) sont un outil de protection des espaces naturels par leur acquisition foncière ou par la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics mis en place dans le droit français.

Les ENS sont acquis par le Département, au moyen de la Taxe d'Aménagement (remplace depuis 2012 la Taxe Départementale des Espaces Naturels Sensibles (TDENS)). Cette taxe peut être utilisée par voie amiable, par expropriation ou par exercice du droit de préemption de terrains, ainsi que pour l'aménagement et l'entretien de tout espace naturel, boisé ou non, appartenant au département, sous réserve de son ouverture au public.

**Le territoire de l'EPT Paris Terre d'Envol est concerné par 3 ENS :**

- **Le parc de la Courneuve ou Georges Valbon** situé en partie sur la commune de Dugny, acquis par le département de Seine-Saint-Denis ;
- **Le parc départemental du Sausset** situé sur les communes de Villepinte et Aulnay-sous-Bois, acquis le département de Seine-Saint-Denis ;
- **L'ENS « Tremblay-en-France »** sur les communes de Tremblay en France et Villepinte, acquis par l'Agence des Espaces Verts d'Ile-de-France(AEV).

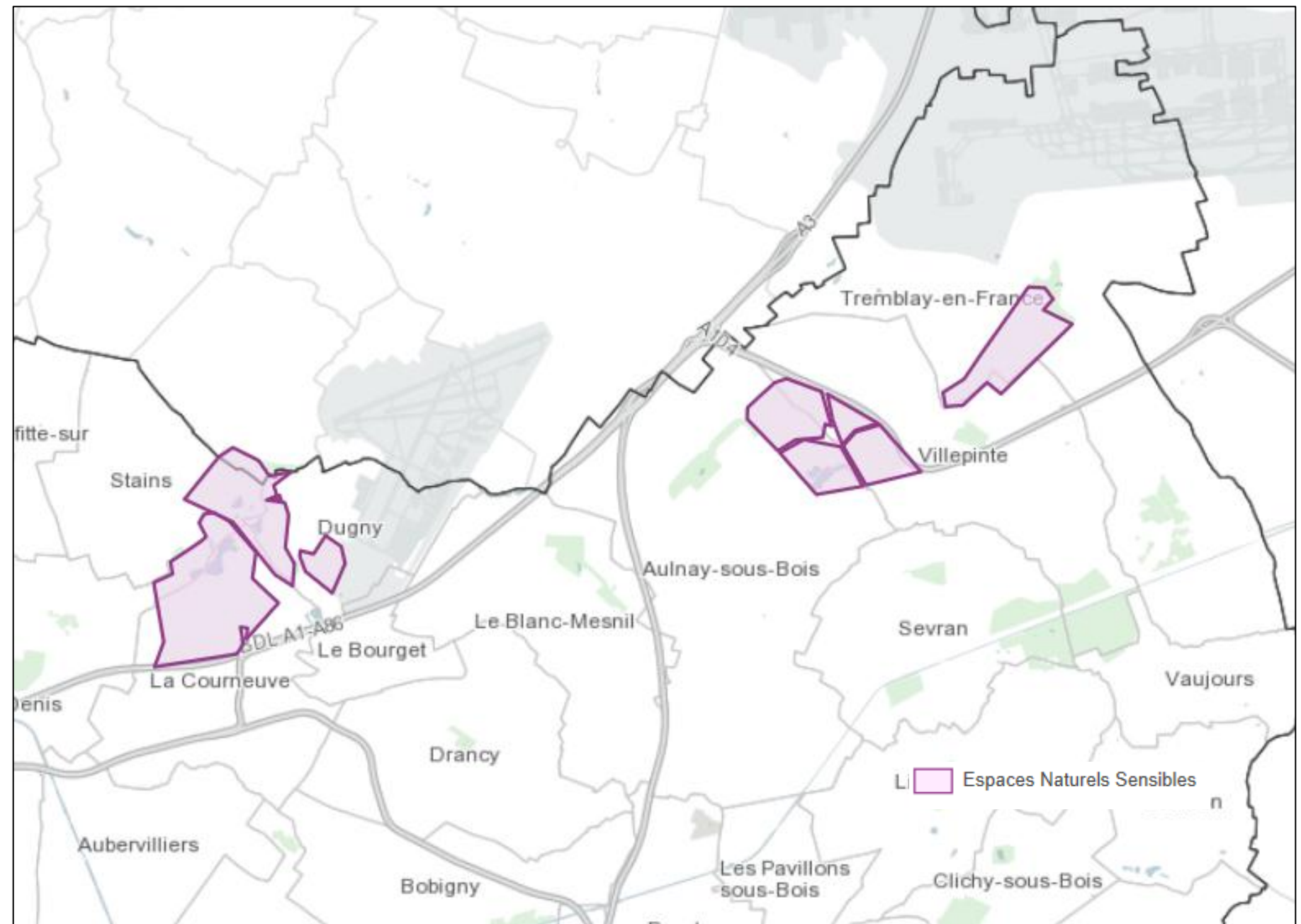


Figure 81 : Cartographie des espaces naturels sensibles (source : Géoportail 93)

Tableau 7 : Surfaces des habitats naturels par commune (source : ODBU, 2011)

### 5.7.3 Contexte faunistique, floristique et habitats

Le Conseil général de Seine Saint Denis s'est doté, en 2005, d'un Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine. Cet observatoire réunit le Département, les communes et les intercommunalités, des scientifiques et des associations dans l'optique de développer des pratiques citoyennes de co-élaboration autour des enjeux liés à la valorisation et à la préservation de la biodiversité.

**L'ODBU (Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine)** a pour objectif de faire connaître la biodiversité présente en Seine-Saint-Denis et d'optimiser sa préservation.

Sa création a permis la mise en place d'une plate-forme participative de recensement de la faune locale, à travers l'utilisation d'un SIG en ligne utilisable par tous. Cet outil a ainsi conduit à la compilation des données de connaissance existantes avec, en 2011, la réalisation d'état de la connaissance de la biodiversité par commune, ainsi que d'un recensement des espèces rencontrées par commune.

#### 5.7.3.1 Habitats et flore

##### 5.7.3.1.1 Habitats naturels et semis naturels

Le diagnostic met en évidence la forte présence des milieux anthropisés sur le territoire d'étude, avec la présence importante de milieux herbacés plantés (Prairies semées, pelouses des parcs, terrains cultivés, friches récentes). On constate également une forte disparité de proportion des milieux naturels entre les communes. Ainsi le parc Georges Valbon, par sa taille, procure à la commune de Dugny une très forte proportion d'espaces verts qui permet d'équilibrer la plus faible proportion d'autres communes comme Drancy ou le Bourget.

Commune	Milieu humide	Milieu boisé « naturel »	Milieu boisé planté	Milieu herbacé « naturel »	Milieu herbacé planté	Surface totale des habitats naturels
<b>Surface des habitats naturels regroupés par catégories (hectares)</b>						
Le Bourget	0.0	0.0	4.8	0.4	10.7	16
Villepinte	2.3	62.3	107.1	84.5	75.0	361.3
Sevran	4.9	69.5	19.3	9.8	93.1	196.6
Tremblay-en-France	1506	78.6	37.3	296.3	700.6	1128.4
Drancy	0.0	0.2	15.1	2.7	20.8	38.7
Dugny	8.0	4.9	22.4	17.6	121.0	173.8
Aulnay-sous-Bois	9.9	1.7	106.7	48.5	110.1	277.0
Le Blanc-Mesnil	1.9	0.4	26.5	17.3	40.9	87.1
Moyenne communale 93	5.1	36.8	24.9	26.5	54.0	142.7
Total Département	157	1327	970	1005	2106	5565
<b>Proportion de chaque catégorie d'habitat par rapport à la surface de la commune %</b>						
Le Bourget	0.0	0.0	2.3	0.2	5.2	7.8
Villepinte	0.2	8.9	10.3	8.1	7.2	34.6
Sevran	0.7	9.6	2.7	1.4	12.8	27.1
Tremblay-en-France	0.7	3.5	1.6	13.0	30.8	49.7
Drancy	0.0	0.0	1.9	0.3	2.7	5.0
Dugny	2.0	1.2	5.7	4.5	31.0	44.5
Aulnay-sous-Bois	0.6	0.1	6.6	3.0	6.8	17.1
Le Blanc-Mesnil	0.2	0.1	3.3	2.1	5.1	10.8
Moyenne communale 93	0.7	5.4	3.5	4	7.2	20.9



### 5.7.3.1.2 Végétation

Les données présentées ci-après sont issues des bases de données Flora pour la flore et Habitat pour les végétations du Conservatoire botanique national du Bassin parisien (CBNBP).

Ces données proviennent de sources variées :

- des inventaires contemporains de terrain menés par le personnel du CBNBP, les correspondants bénévoles ou les structures partenaires du CBNBP ;
- de la saisie de bibliographie ;
- de la saisie d'informations d'herbiers.

**Pour la flore, la catégorie "rouge" signale l'existence d'un enjeu réglementaire. Une espèce est protégée si elle est inscrite dans l'une des deux listes suivantes :**

- Protection Nationale (PN) : Taxon bénéficiant d'une protection nationale en France métropolitaine, arrêté du 20 janvier 1982, modifié par l'arrêté du 31 août 1995.
- Protection Régionale (PR) : Taxon bénéficiant d'une protection régionale en Île-de-France (arrêté du 11 mars 1991).

**La catégorie "orange" signale la présence d'une ou plusieurs espèces menacées d'extinction mais non protégées réglementairement.** Une espèce est dite menacée si elle appartient aux catégories en danger critique d'extinction (CR), en danger d'extinction (EN) et vulnérable (VU) de la liste rouge régionale d'Île-de-France (Auvert, 2011).

**Les secteurs en "violet" indiquent que le CBNBP possède des données sur le secteur mais qu'aucune espèce protégée ou menacée n'a été inventoriée.** Cependant, les inventaires ne pouvant prétendre à l'exhaustivité (type d'inventaire réalisé, nécessité de passer plusieurs fois par an...), il se peut néanmoins qu'un enjeu existe.

**Tous les secteurs qui ne sont ni en rouge, ni en orange, ni en violet n'ont fait l'objet d'aucun inventaire renseigné dans Flora ; le CBNBP ne possède donc strictement aucune information sur la présence ou non d'enjeux floristiques.**

La carte présentée ci-contre met en évidence la présence d'espèces floristiques protégées dans le parc départemental du Sausset, à cheval sur les communes de Villepinte et Aulnay-sous-Bois et dans l'aménagement du vallon du Sausset sur la commune de Tremblay-en France.

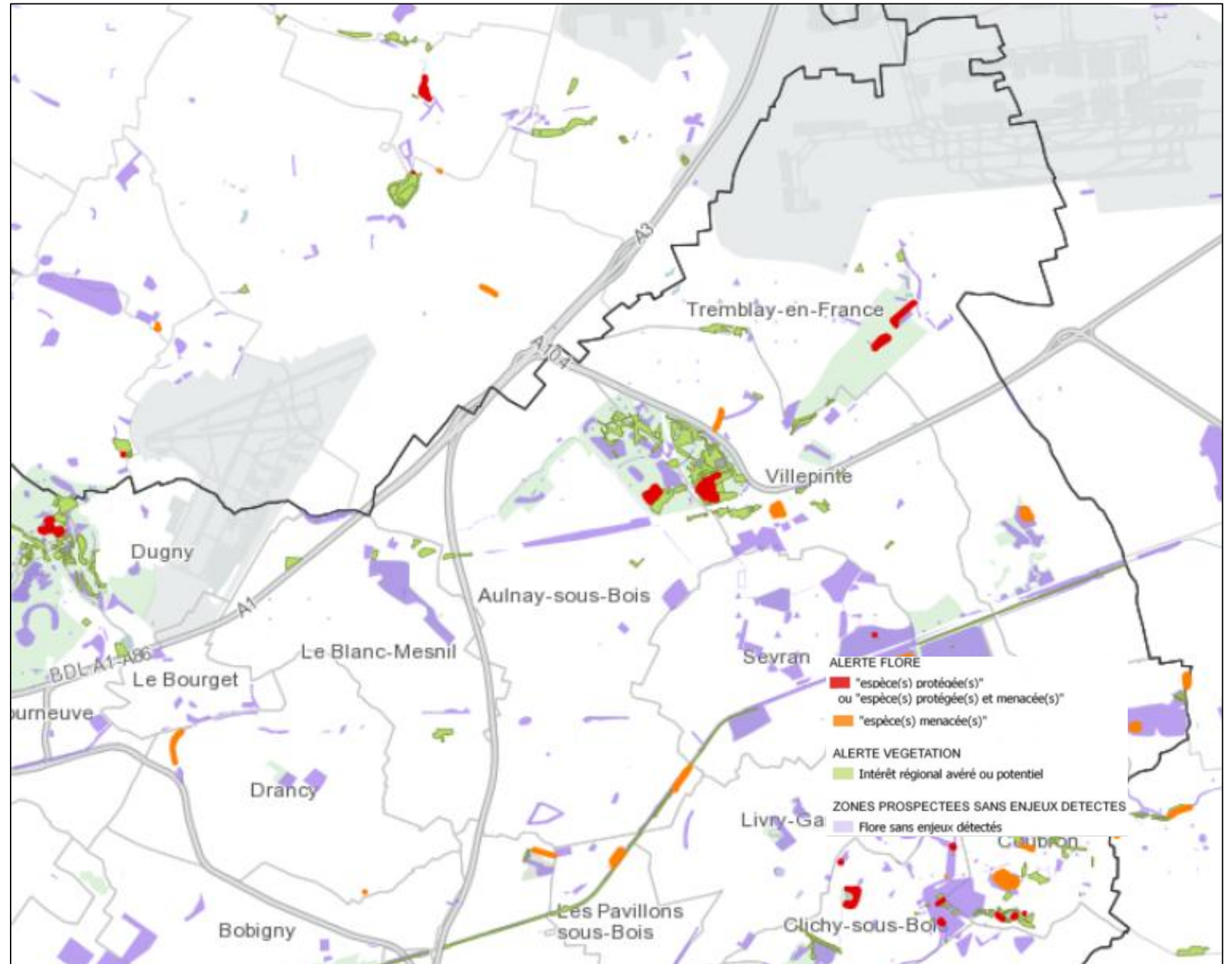


Figure 82 : Carte d'alerte flore et végétation (source : Géoportail 93)

### 5.7.3.2 Espèces floristiques et faunistiques présentes

Les données suivantes présentent le nombre d'espèces sur les différentes communes de l'EPT Paris Terres d'Envol par groupe taxonomique, comparé à la moyenne du nombre d'espèces par commune en Seine-Saint-Denis.

### 5.7.4 Trame verte et bleue

#### 5.7.4.1 Au niveau régional, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est le volet régional de la trame verte et bleue. Co-élaboré par l'État et le conseil régional entre 2010 et 2013 et approuvé par délibération du Conseil Régional le 26 septembre 2013 ; il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. A ce titre, il doit :

- Identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- Identifier les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définir les priorités régionales à travers un plan d'action stratégique ;
- Proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques.

**Le périmètre de l'EPT Paris terres d'Envol est concerné par trois réservoirs de biodiversité identifiés à l'échelle régionale (cf. cartes sur les pages suivantes) :**

- le parc de la Courneuve ou Georges Valbon, dont une petite partie est située sur la commune de Dugny ;
- le parc départemental du Sausset, qui pour rappelle concentre l'ensemble des protections liées aux milieux naturels en raison de la richesse de ses milieux : Zone Natura 2000, ENS, ZNIEFF de type 1 et 2. ;
- le parc forestier de la Pourdrerie.

Tableau 8 : Nombres d'espèces par commune (source : ODBU,2011)

Commune	Flore	Oiseaux	Reptiles et amphibiens	Insectes	Mammifères	Champignons	TOTAL
Le Bourget	246	33			1		280
Villepinte	475	126	13	136	5	382	1137
Sevran	444	65	12	9	2		532
Tremblay-en-France	325	58	13				396
Drancy	238	41	2				281
Dugny	250	106	8	43	2		409
Aulnay-sous-Bois	397	130	6	146	7	399	1085
Le Blanc-Mesnil	246	52	4			2	
304Moyenne communale 93	318	53	6	23	2	21	425
Total Département	1227	180	18	573	15	534	2547



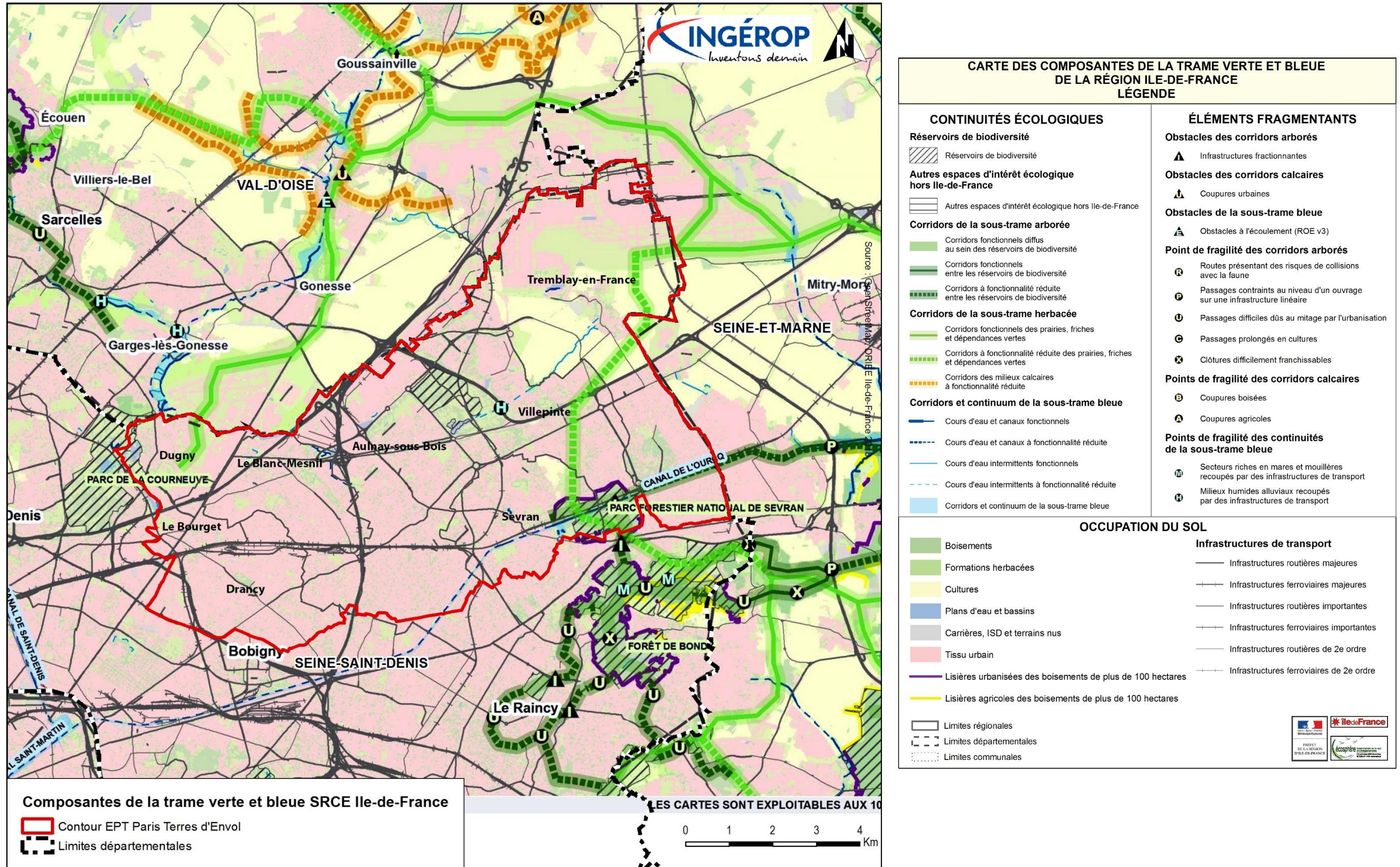


Figure 83 : Extrait de la carte des composantes de la Trame Verte et Bleue de la région Ile-de-France (SRCE Ile de France)



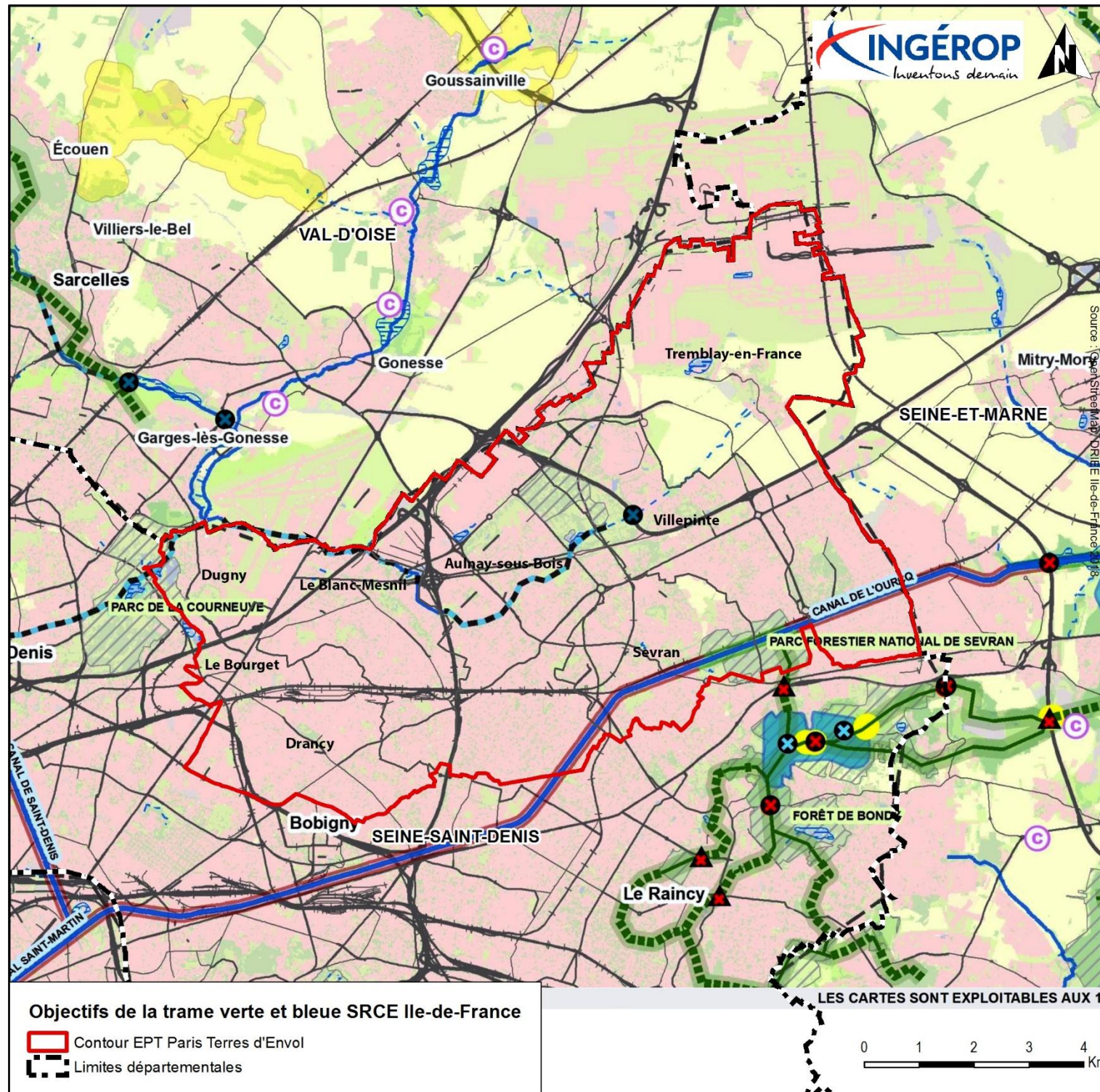


Figure 84 : Extrait de la carte des objectifs de la Trame Verte et Bleue de la région Ile-de-France (SRCE Ile de France)



### 5.7.4.2 Au niveau départemental, la Trame verte et bleue de Seine-Saint-Denis

Source : La trame verte et bleue départementale en Seine-Saint-Denis, Proposition d'une enveloppe optimale version provisoire 2013 - CG93

Le département de Seine-Saint-Denis a réalisé une étude trame verte et bleue qui a abouti à la proposition d'une enveloppe d'intervention prioritaire. Cette enveloppe a vocation à être utilisée afin de mener des actions efficaces pour augmenter la perméabilité du tissu urbain (permettre les déplacements et dispersions des espèces) tout en préservant les fonctionnalités existantes inscrites au SRCE.

Cette enveloppe provisoire a été définie en :

- intégrant les composantes du SRCE,
- identifiant les sites du département ayant un intérêt écologique fort malgré l'absence d'espèces rares ou vulnérables (carrières à ciel ouvert, friches, délaissés urbains...). Ces zones peuvent servir à minima de zones relais voire de réservoirs. Ces espaces ont été identifiés notamment grâce aux cartographies du Conservatoire botanique national du bassin parisien (CBNBP)
- utilisant la carte de perméabilité urbaine issue du modèle réalisé par le Muséum national d'histoire naturelle (MNHN). Ce dernier analyse la capacité du tissu urbain à faciliter le déplacement des espèces.

Le secteur d'étude est concerné par le réseau au nord-ouest. Cet arc se caractérise par :

- la présence de réservoirs et sites à forts enjeux écologiques
- la présence de grands pôles de nature majeurs pour notre territoire (des sites Natura 2000, le parc départemental Georges-Valbon, le parc départemental de l'île Saint-Denis ainsi que les berges de la Seine) ; ces espaces restent cependant isolés les uns des autres et confrontés à de nombreuses coupures urbaines ;
- la présence de friches urbaines dont le rôle fonctionnel a été démontré. Cependant, leur vocation urbaine est aussi à considérer.
- des liaisons fonctionnelles avérées mais aussi à confirmer notamment dans le cadre de la poursuite des travaux du MnHn :
  - une liaison fonctionnelle entre le parc Georges Valbon et le Val d'Oise,
  - la Seine, le canal Saint Denis,
  - des liens fonctionnels grâce aux friches relais entre le parc Georges Valbon et la Butte Pinsson à confirmer.
- un secteur majeur de rupture à l'est du parc départemental Georges-Valbon avec notamment l'aéroport du Bourget

Enfin, en termes d'occupation du sol, nous pouvons relever la présence :

- d'espaces a priori à forte mutabilité comme les friches urbaines, potentiellement mutables à court terme. La mise en œuvre d'une gestion temporaire avant leur transformation mais aussi la prise en compte d'orientations d'aménagement afin d'éviter de voir disparaître la totalité de ces espaces semblent importantes pour préserver les liens existants,
- de grandes unités de gestion (cimetière, zones d'activités) regroupant une multiplicité de propriétaires, et faisant potentiellement l'objet d'une grande diversité de modes de gestion.

Ce sous-réseau a priori fonctionnel (sous réserve de la validation du modèle du MnHn) semble plus fragile car il repose en partie sur des espaces mutables.

## Les composantes de la trame verte et bleue départementale Proposition d'une enveloppe optimale pour le territoire - Arc nord / nord-est

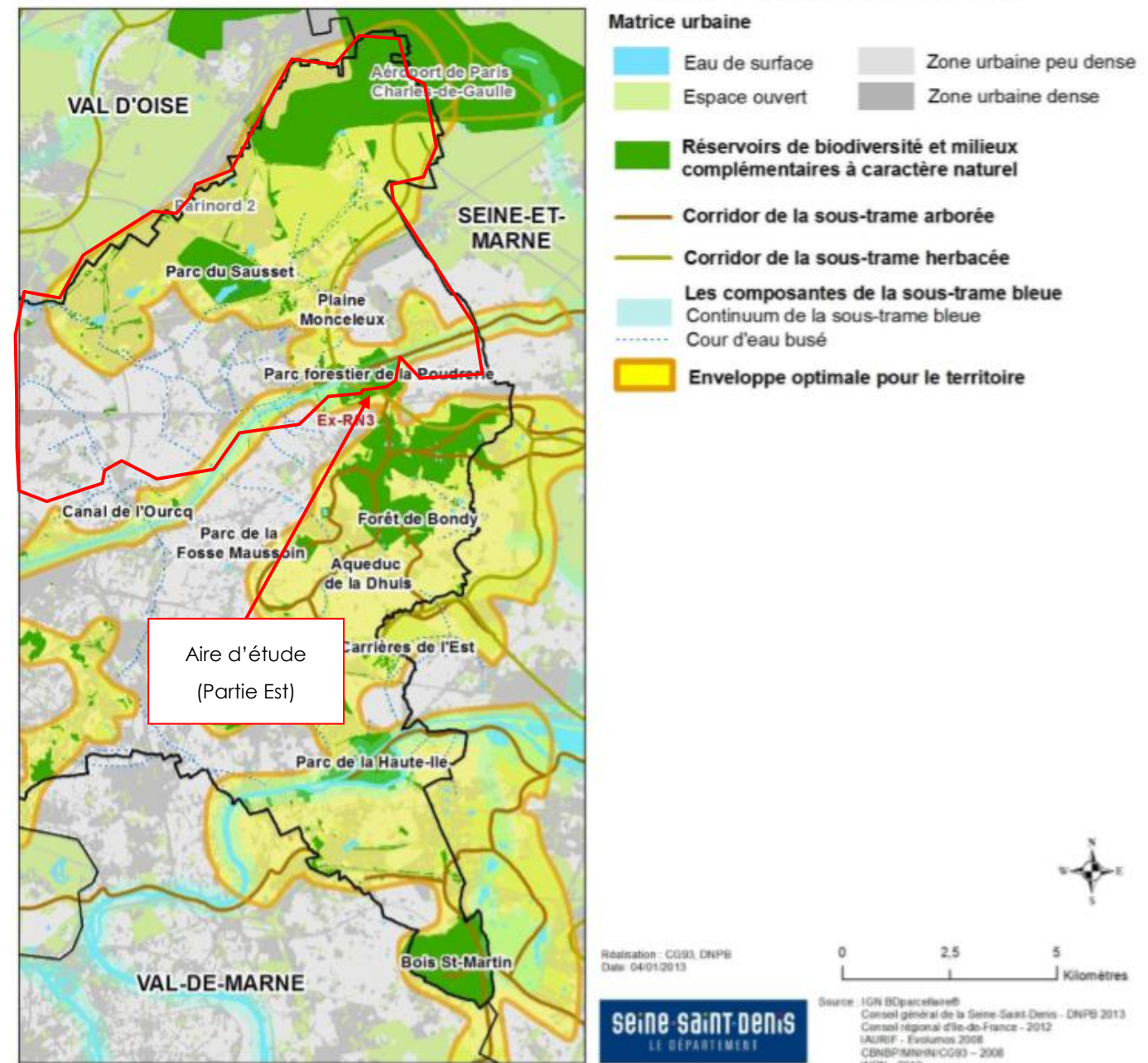


Figure 85 : Proposition d'une enveloppe optimale pour la TVB de Seine Saint-Denis (Source : département de Seine Saint-Denis, janvier 2013)

### 5.7.4.3 Le Chemin des Parcs de Seine Saint-Denis

Source : <https://parcsinfo.seinesaintdenis.fr/-Le-Chemin-des-Parcs-.html>

Le chemin des parcs de Seine-Saint-Denis relie les grands pôles de nature de la Seine-Saint-Denis pour les piétons et les cyclistes au sein d'un aménagement écologique et paysager agréable et favorable à la biodiversité.

Il repose sur trois grands principes d'aménagement :

- **Faciliter les accès aux parcs et aux lieux de vie** : le Chemin des Parcs est le support de tous types de déplacements : balades, sports et loisirs, mais aussi déplacements quotidiens. Il vise à relier les espaces de nature et offre l'occasion de tisser des liens entre la ville et les parcs, pour les habitants.
- **Redécouvrir la nature en ville** : les plantes utilisées dans les aménagements du Chemin des Parcs sont sélectionnées précautionneusement pour favoriser la biodiversité, tout en garantissant la meilleure intégration paysagère. Il est aussi un atout pour la circulation des espèces entre les pôles de nature qu'il relie.
- **Favoriser les animations et les activités pédagogiques** : souvent situé à proximité de gares, le Chemin des Parcs est accessible à tous, et permet l'organisation d'évènement pour les groupes (science participative, promenades urbaines, randonnées, animation avec les scolaires et les collégiens...).

### 5.7.5 Enjeux en lien avec les déplacements

- Préservation des espaces à enjeux écologiques (site Natura 2000, ZNIEFF, ENS, zones humides, réservoirs de biodiversité ...) dans le cadre de la mise en œuvre du PLD, en particulier dans le cadre de l'accessibilité aux gares et les équipements situés à proximité immédiate des secteurs écologiques concernés.
- Évitement de nouvelles coupures écologiques, favoriser la circulation des espèces sur le territoire par des aménagements ou la suppression d'obstacles.
- Limitation de la consommation d'espaces.

### 5.7.6 Levier d'action possible dans le cadre du PLD

- Prendre en compte les zonages naturels réglementaires et d'inventaires dans la mise en œuvre du PLD.
- Préserver les habitats et espèces à enjeux.
- Limiter le dérangement de la faune et de la flore lors de la mise en œuvre de nouveaux aménagements dans le cadre du PLD.
- Favoriser les continuités écologiques par le biais des cheminements doux (piétons et cycles).
- Améliorer la gestion des plantes exotiques envahissantes au sein des nouveaux aménagements, dans le but d'en limiter la prolifération

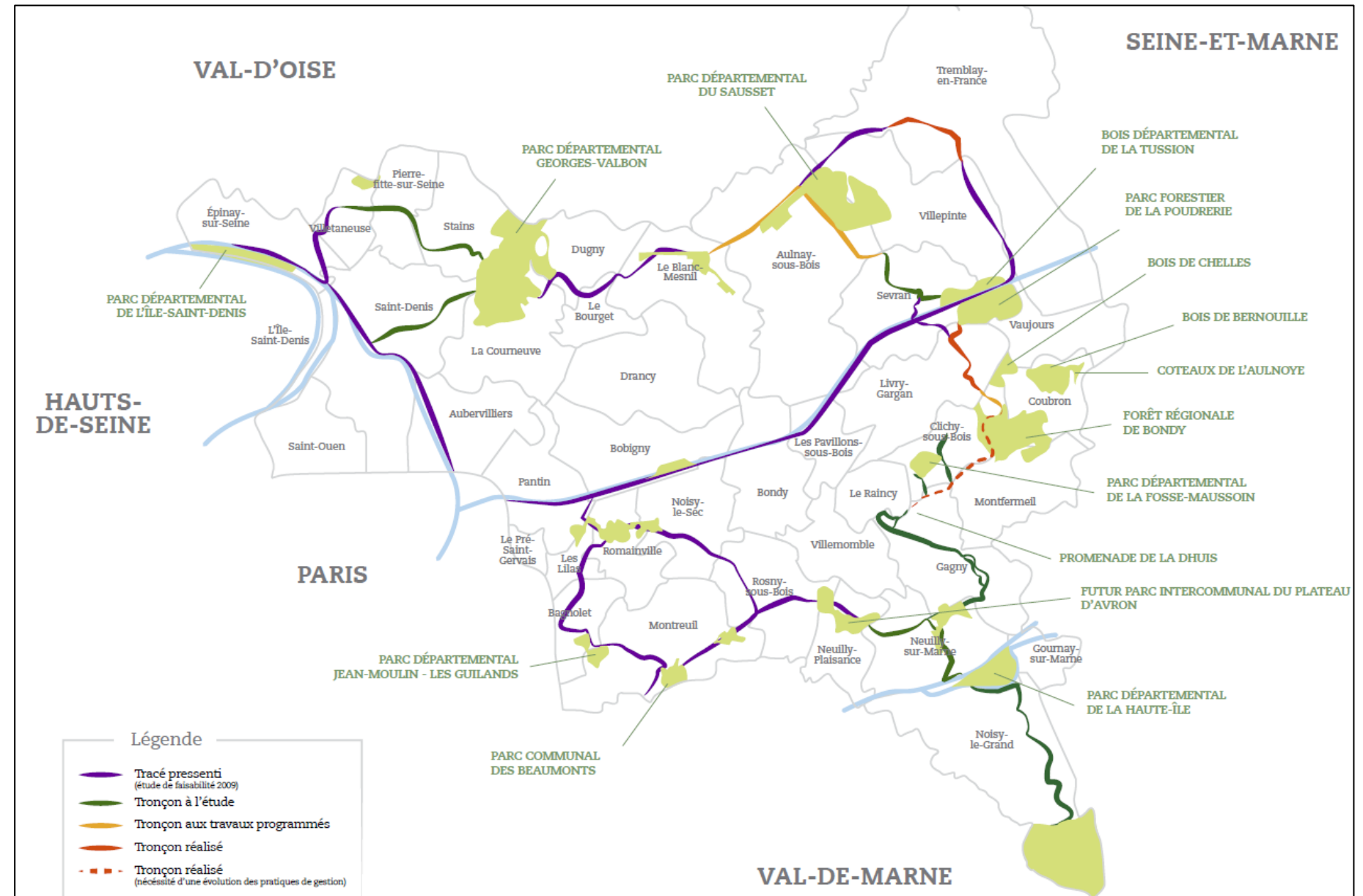


Figure 86 : Le chemin des parcs de Seine-Saint-Denis (source : <https://parcsinfo.seinesaintdenis.fr/>)



## 5.8.1.2 Unités paysagères

## 5.8 PAYSAGE ET PATRIMOINE

## 5.8.1 Paysage

## 5.8.1.1 Généralités

Au sens de la Convention Européenne du Paysage dite « convention de Florence » (Conseil de l'Europe, 2000), le « Paysage désigne une partie de territoire telle que perçue par les populations, dont le caractère résulte de l'action de facteurs naturels et/ou humains et de leurs interrelations ».

La description de l'état des lieux et de la sensibilité d'un paysage passe donc par la description de ses caractéristiques physiques, de son occupation des sols, des usages et des perceptions sociales de ce territoire. Les premiers fondements naturels et humains des paysages du fuseau d'étude sont donc en partie présentés dans les parties relatives aux milieux physique et humain.

Le paysage est un concept culturel, il peut être variable en fonction des filtres sociaux propres à chaque observateur. Toutefois, à l'échelle d'un territoire, il est possible de dégager des caractéristiques fortes et partagées qui permettent d'évaluer la sensibilité d'un paysage et l'acceptabilité d'un projet susceptible de le modifier.

L'atlas des paysages est une source bibliographique, un référentiel de base qui propose une description du territoire selon un découpage en unités paysagères. Celles-ci sont des enveloppes géographiques homogènes de combinaison de facteurs humains et naturels. Elles désignent des secteurs ayant globalement les mêmes caractéristiques ou les mêmes problématiques en termes d'évolution ou de sensibilité patrimoniale. Les limites paysagères sont généralement des transitions difficiles à cartographier par un simple trait. Les cartographies des unités paysagères identifient donc différents ensembles et la typologie peut varier en fonction des critères pris en compte ou du point de vue. Elle reprend, de manière générale, le découpage des structures géographiques structurantes (occupation des sols dominante, vallées, plateaux, etc.).

**A ce jour (novembre 2018), il n'existe pas d'Atlas départemental de paysage pour la Seine Saint-Denis, celui-ci étant en cours d'élaboration.**

Sur l'ensemble de la région Ile-de-France, les unités paysagères (dénommées grands ensembles paysagers) ont été délimitées par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU-IDF, 2010). Ces unités paysagères sont caractérisées chacune par des particularités territoriales (géomorphologie, géologie, hydrographie, occupations du sol...), une structuration du bâti, des activités humaines et une histoire, particulières.

Le chapitre suivant s'appuie donc sur ce découpage pour présenter le contexte.

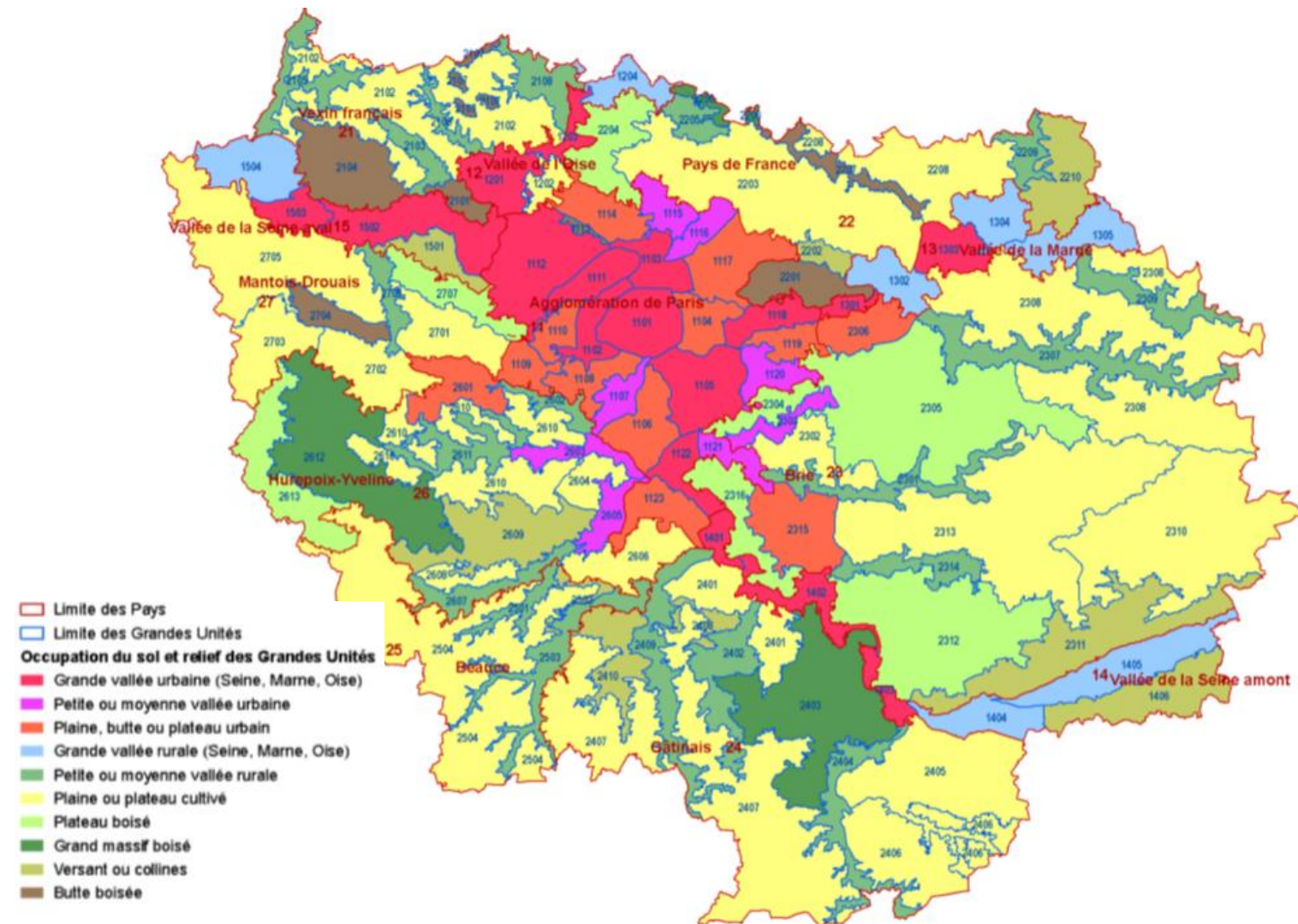


Figure 87 : Carte du relief et du mode d'occupation du sol dominants pour les Grandes Unités (source : IAU IDF)

La carte ci-dessus montre que l'EPT Paris Terres d'Envol appartient à l'agglomération de Paris, et aux unités paysagères suivantes :

- **la Grande vallée urbaine** : on classe dans cette catégorie les Grandes Unités faisant partie majoritairement à la fois de l'agglomération parisienne et des vallées de la Seine ou de ses grands affluents. Elles abritent de fortes densités de population et le plus souvent le lieu d'une importante activité fluviale. Les rives des cours d'eau sont le plus souvent urbanisées ou industrialisées, mais quelques espaces ouverts demeurent. Les coteaux qui dominent le fond de vallée ménagent de nombreux points de vue et élargissent le champ visuel.
- **la petite et moyenne vallée urbaine** : on classe dans cette catégorie les Grandes Unités majoritairement urbanisées, occupant les rives d'un cours d'eau secondaire. Ces espaces se composent d'une vallée relativement étroite surplombée par des coteaux plus ou moins abrupts, toujours assez rapprochés, ce qui crée le plus souvent une sensation de relative fermeture pour celui qui s'y trouve, même s'il peut avoir des vues lointaines dans l'axe de la vallée.
- **la Plaine, butte ou plateau urbain** : on classe dans cette catégorie les Grandes Unités majoritairement urbanisées au relief peu marqué, pouvant être situés en position dominante (plateau) ou non (plaine).



5.8.1.2.1 Grandes unités

L'aire d'étude immédiate est concernée par quatre grandes unités paysagères recensées à l'échelle régionale, dont les caractéristiques sont décrites ci-après :

- 1103 – Saint-Denis ;
- 1117 – Plaine de France urbaine ;
- 2203 – Plaine de France ;
- 1116 - Vallon du Crould

**Saint-Denis (1103)**

Également constituée d'un tissu urbain dense, l'unité paysagère de Saint-Denis possède cependant une occupation du sol mixte à vocation habitat/industriel. Elle comprend un noyau industriel et commercial important, aujourd'hui en cours de recomposition et en pleine mutation vers des activités tertiaires (La Plaine). Ce continuum urbain, sans distinctions territoriales communales visibles, est compartimenté par de grandes infrastructures de transport qui entraînent une fragmentation du territoire (A86, RN1, RER B, etc.).

**Plaine de France urbaine (1117)**

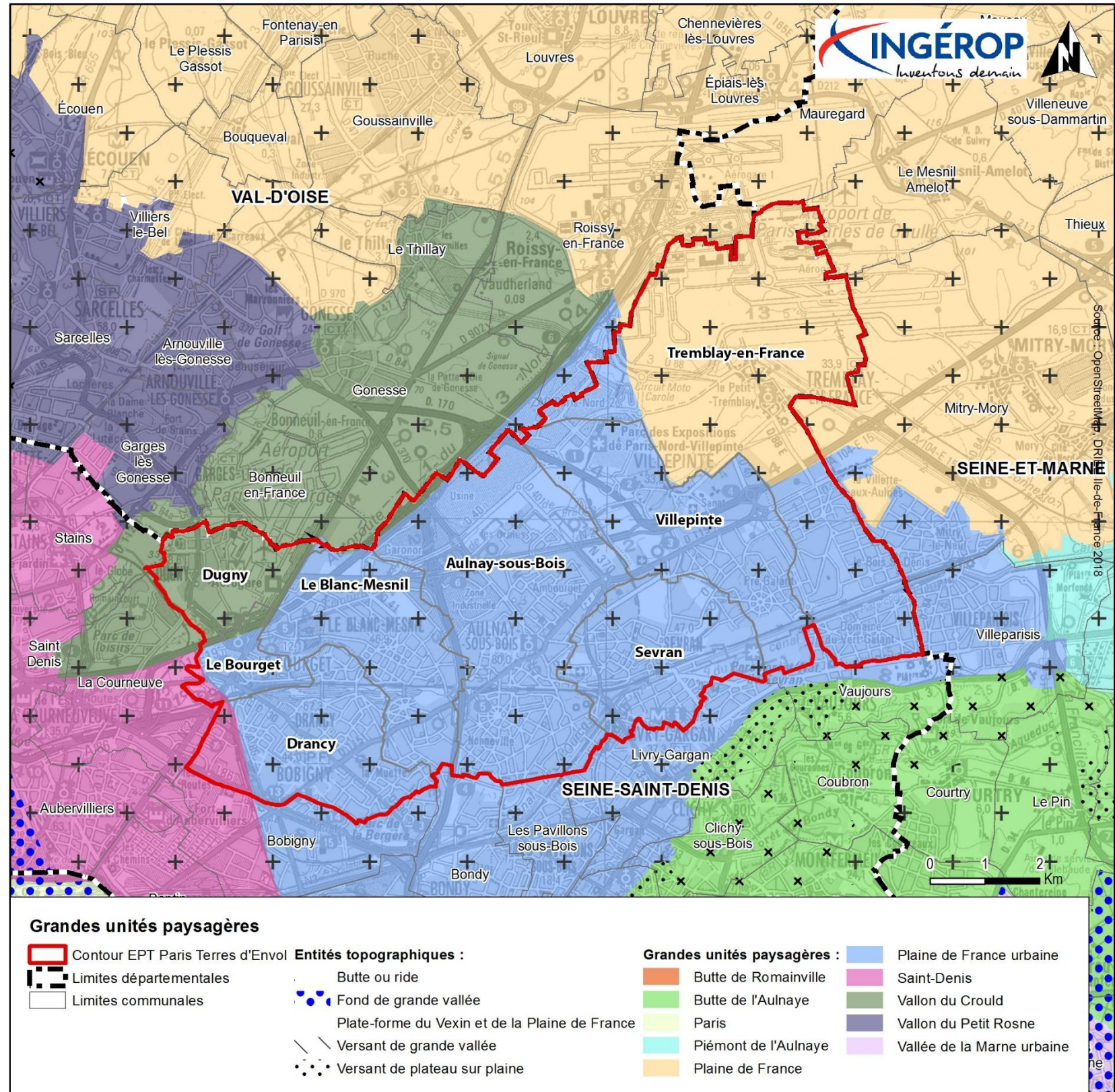
Il s'agit d'un paysage urbain étendu développé sur la partie Sud de l'ancienne plaine agricole lors du développement industriel. Le tissu urbain est aujourd'hui en mutation. Il se densifie, développant des immeubles de bureaux et de logements.

L'entité est délimitée :

- Au Sud et à l'Est, par la chaîne des buttes de l'Est parisien (de Bagnolet à Montfermeil) ;
- À l'Ouest par les emprises non bâties du parc de la Courneuve et de l'aéroport du Bourget ;
- Au Nord par les emprises encore agricoles de la Plaine de France au-delà de l'Autoroute 104.

**Plaine de France (2203)**

L'unité correspond à la partie encore agricole de l'ancien Pays de France située en limite de l'urbanisation de l'agglomération parisienne. C'est un paysage ouvert et plat où s'est maintenue une agriculture intensive sur de grandes parcelles. Il est ponctuellement traversé par des vallons qui captent les eaux de la plaine. La croissance urbaine en périphérie éloignée (infrastructures, activités) entraîne une fragilisation de l'activité agricole dans sa partie Sud.





### 5.8.2 Patrimoine

Le patrimoine, selon son intérêt historique, artistique, archéologique, esthétique, scientifique ou technique, est considéré comme indispensable à l'identité et à la pérennité de la communauté dont il résulte. Les patrimoines bâtis et paysagers, visibles, participent à l'identité des paysages.

#### 5.8.2.1 Patrimoine historique et culturel

##### 5.8.2.1.1 Monuments historiques

Les monuments faisant l'objet d'arrêtés de classement et d'inscription au titre de la loi sur les monuments historiques du 31 décembre 1913 ont été recensés sur les territoires des communes de l'aire d'étude et présentés dans le tableau suivant.

Ces monuments bénéficient d'un périmètre de protection de 500 m de rayon. L'Architecte des Bâtiments de France doit être consulté pour tous travaux à l'intérieur de ce périmètre.

**9 monuments historiques sont recensés au sein de du territoire de l'EPT Paris Terres d'Envol.**

Tableau 9 : Monuments historiques (source : Géoportail 93)

Commune	Monument	Type de protection
Tremblay-en-France	Eglise Saint-Médard	Classé par l'arrêté du 1939/04/12
Tremblay-en-France	Grange aux dîmes	Inscrit par l'arrêté du 1939/05/31
Aulnay-sous-Bois	Eglise Saint-Sulpice	Classé par l'arrêté du 1942/07/11
Drancy	Cité de la Muette – Immeuble en U	Classé par l'arrêté du 2011/05/25
Drancy	Asile de Drancy	Inscrit par l'arrêté du 1929/04/06
Le Blanc-Mesnil	Cité 212	Inscrit par l'arrêté du 1996/02/21
Dugny	Aérogare du Bourget	Inscrit par l'arrêté du 1994/06/30
Le Bourget	Eglise Saint Nicolas	Classé par l'arrêté du 1912/09/24
Villepinte	Pavillon d'Aluminium démontable	Inscrit par l'arrêté du 28/04/1993

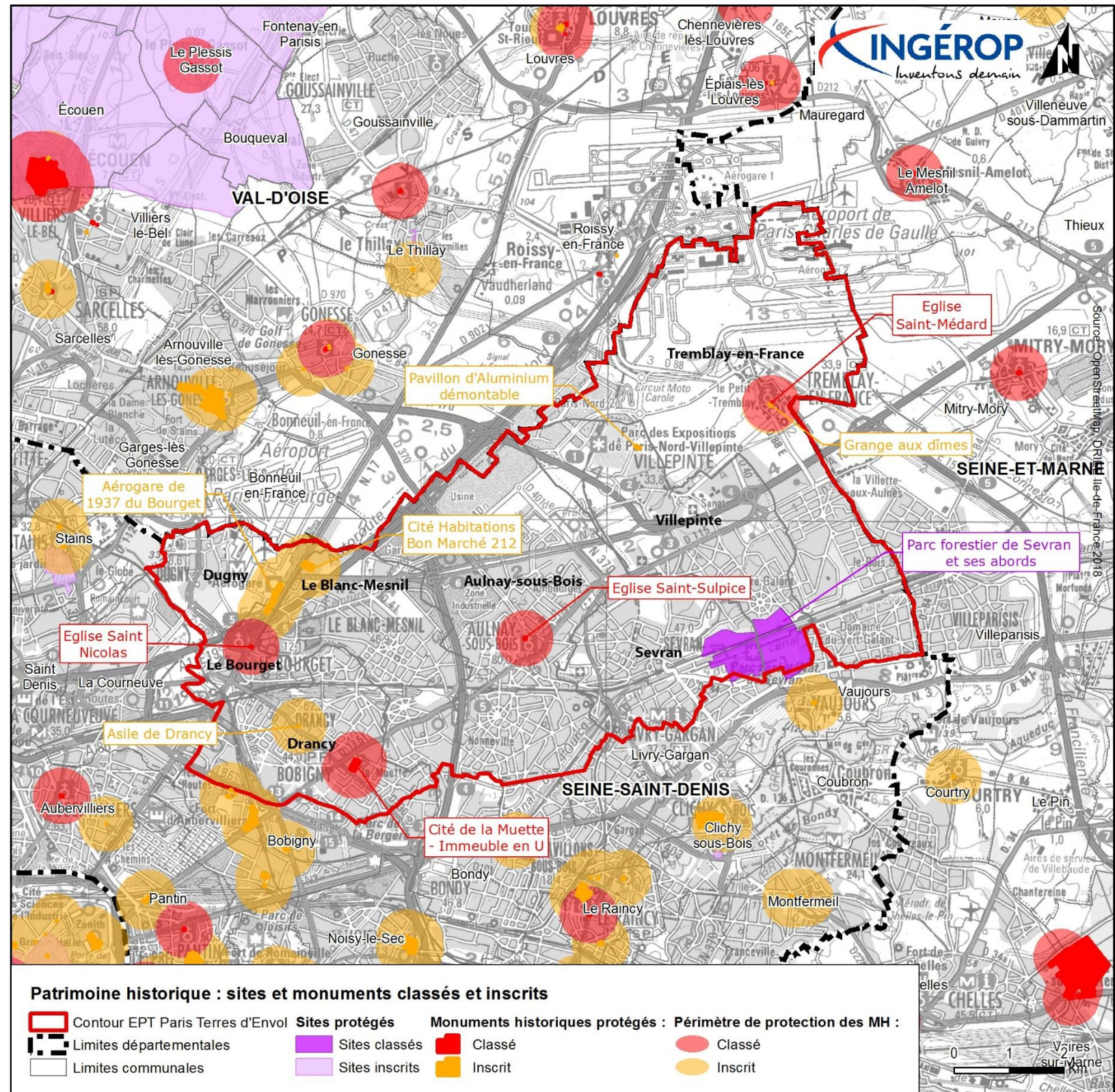


Figure 88 : Sites et monuments historiques inscrits et classés



5.8.2.1.2 Sites inscrits ou classés

Les sites et monuments naturels de caractère historique, artistique, scientifique, légendaire ou pittoresque, susceptibles d'être protégés au titre de la loi du 2 mai 1930 (articles L. 341-1 à L. 342-1 du Code de l'Environnement), sont des espaces ou des formations naturelles dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état (entretien, restauration, mise en valeur...) et la préservation de toutes atteintes graves (destruction, altération, banalisation...).

**Un site inscrit est recensé au sein du périmètre d'étude (cf. Tableau et carte ci-dessous).**

Tableau 10 : Sites classés ou inscrits (source : DRIEE)

Commune	Site classés ou inscrits	Type de protection
Sevrans et Villepinte	Parc forestier de Sevrans et ses abords	Site inscrit 21 avril 1994

5.8.2.1.3 Sites patrimoniaux remarquables

Pour affiner la notion des « abords » de monuments historiques, la loi du 7 janvier 1983, relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions, et l'Etat, prescrit en son article 70 : "sur proposition ou après accord du conseil municipal des communes intéressées, des zones de protection du patrimoine architectural et urbain (ZPPAU) peuvent être instituées autour des monuments historiques et dans des quartiers, sites et espaces à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique, historique ou culturel". L'appellation ZPPAU a été complétée par la loi du 8 janvier 1993 qui étend le champ d'application aux paysages et les transforme en Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP).

Depuis 2016 (Loi N°2016-925 du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine), les sites patrimoniaux remarquables se substituent aux anciens dispositifs de protection, notamment les ZPPAUP. Ces derniers ont été automatiquement transformés en sites patrimoniaux remarquables.

Les Sites patrimoniaux remarquables sont les villes, villages ou quartiers dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public » et visent à identifier clairement les enjeux patrimoniaux au sein d'un même territoire.

Ils sont dotés d'un règlement comprenant les prescriptions relatives à la qualité architecturale des constructions nouvelles et à la conservation et à la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces naturels et urbains.

**Aucun site patrimonial remarquable dans le périmètre d'étude.**

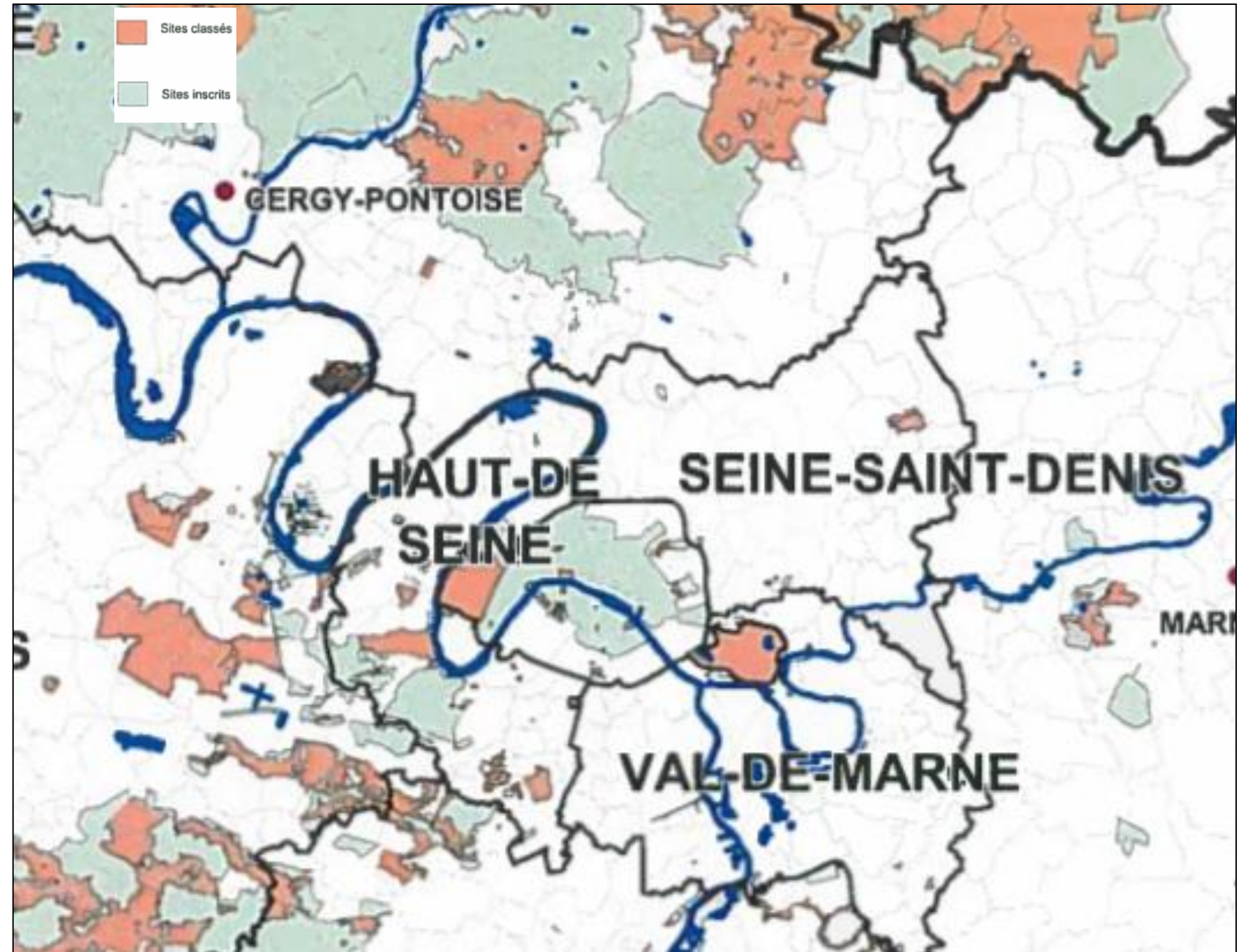


Figure 89 : Extrait de la Carte de sites inscrits et classés d'Ile-de-France (source : DRIEE)



### 5.8.2.2 Patrimoine archéologique

Les communes du périmètre d'étude sont concernées par la présence de sites archéologiques, dont des zones de présomption de prescription archéologique au titre du décret 2004-490 (occupations préhistorique, protohistorique et antique, bourg ancien, bourg ancien du Blanc-Mesnil/cours de la Morée).

Un seuil de saisine de 5 000 m<sup>2</sup> est fixé pour l'ensemble du territoire pour certain type de travaux. Les procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive ont été définies dans le décret n° 2004-490 du 3 juin 2004 en application de la loi n°2003-707 du 1er août 2003.

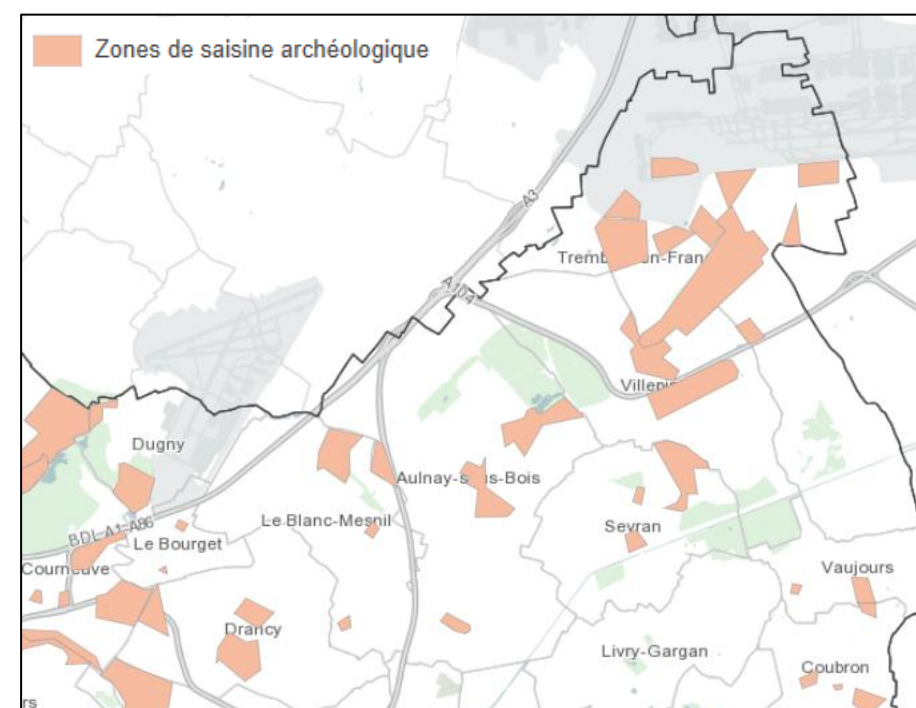


Figure 90 : Zones de saisine archéologique (source : Géoportail93)

Tableau 11 : Zones de saisine archéologiques (source : Géoportail93)

Communes	Zones de saisines	Dénominations des zones
Aulnay-sous-Bois	10797	Stes préhistoriques, protohistoriques et antiques
	10798	Bourg ancien
	10799	Ancien hameau de Nonneville
Dugny	10823	Sites médiévaux
	10822	Sites néolithique, antiques, médiévaux
Drancy	1500	Occupation médiévale
	10819	Site médiéval
	10821	Site Antique
Le Blanc Mesnil	10800	Bourg ancien, cours de la Morée
	101497	Ferme du Coudray
	101498	Ferme de Groslay
	101499	Occupations préhistorique, antique et médiévale
Sevrans	10868	Eglise d'origine mérovingienne et nécropole associée
	10869	Ferme de Montceaux, d'origine médiévale
	10870	Site préhistorique
Le Bourget	10806	Site néolithique
	10807	Bourg ancien
Villepinte	10880	Bourg ancien, site antique
	10881	Sites protohistoriques, antiques et médiévaux
Tremblay-en-France	10875	Site préhistorique
	10876	Sites préhistoriques et antiques
	10877	Sites préhistoriques et antiques
	10878	Site antique
	101503	Sites préhistoriques, antiques et médiévaux
	101501	Sites préhistoriques
	101504	Bourg ancien, occupations de toutes périodes
	10874	Sites préhistoriques et antiques
	10873	Sites préhistoriques et antiques

### 5.8.3 Enjeux en lien avec les déplacements

- Valorisation du patrimoine bâti et paysager reconnu et protégé par l'aménagement des infrastructures de transport.
- Valorisation des paysages de proximité, avec une attention particulière sur les espaces naturels, ruraux et les franges urbaines.
- Préservation des paysages ruraux (contre le mitage et les ruptures induites par les grandes routes).
- Amélioration de la qualité des espaces publics urbains.

### 5.8.4 Levier d'action possible dans le cadre du PLD

- Favoriser la traversée des paysages identitaires et remarquables par les itinéraires de déplacements de découverte (axes de déplacement et de découverte).
- Signalisation et points de vue sur les paysages remarquables et le patrimoine protégé, depuis les axes de déplacement.
- Amélioration de la de l'accessibilité, par les modes actifs et les transports collectifs, des espaces naturels et ruraux (notamment en limite urbaine) et du patrimoine.
- Redéfinition du partage de la voirie entre les différents modes de transport.
- Résorption des coupures urbaines et création de continuités piétonnes/cyclistes sécurisées, donnant lieu à l'amélioration de la qualité des espaces publics.
- Conception d'infrastructures de déplacements bien intégrés dans le paysage (plantations d'accompagnement par exemple), en résonance avec les ambiances environnantes et ne générant pas d'effet de coupure.
- Réduction des circulations motorisées à proximité du patrimoine bâti, pour réduire le noircissement des façades.



## 5.9 SYNTHÈSE DES ENJEUX DE L'ÉTAT INITIAL EN LIEN AVEC LE PROJET DE PLD

L'enjeu du PLD est de mettre en place les conditions permettant de réduire significativement le trafic routier sur certains axes et d'assurer un report modal vers les modes alternatifs aux modes motorisés individuels. Cette baisse de trafic - et le report modal associé - devront être significatifs pour engendrer de réelles incidences sur les niveaux de bruit, les émissions de polluants et gaz à effet de serre, notamment le long des axes structurants et dans les centres urbains denses.

Le plan devra donc s'appuyer sur des mesures fortes cohérentes et complémentaires visant à renforcer l'utilisation de modes alternatifs et concurrentiels à la voiture individuelle, notamment dans un contexte de développement fort des transports collectifs au sein de l'agglomération parisienne.

Le tableau suivant est une synthèse des enjeux qui ressortent de l'état initial de l'environnement :

Tableau 12 : Synthèse de l'état initial de l'environnement

Thèmes	Constat	Enjeux	Leviers d'action possible dans le cadre du PLD
Milieu physique		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prise en compte du réchauffement climatique dans les projets d'aménagements, en particulier des effets d'îlots de chaleur urbains,</li> <li>• Prise en compte des orientations du SDAGE Seine Normandie lors d'aménagements réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du PLD : prévention et gestion des inondations (risque inondation faible à très élevé au droit du périmètre concerné), réduction des pollutions des cours d'eau et des nappes, gestion qualitative des milieux.</li> <li>• Réflexion quant au potentiel polluant des infrastructures de transport (lessivage des sols revêtus lors des épisodes pluvieux).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser les espaces perméables et végétalisés afin de lutter contre les phénomènes d'îlots de chaleurs urbains.</li> <li>• Prendre en compte la gestion de la ressource en eau comme objectif prioritaire dans les futurs aménagements.</li> </ul>
Contexte socio-économique		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les déplacements internes au territoire, notamment pour rejoindre les zones d'emplois du territoire</li> <li>• La mixité des fonctions actuellement très sectorisées</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer la desserte des parcs d'activités.</li> <li>• Améliorer les liaisons Nord-Sud.</li> <li>• Accompagner les secteurs en développement urbain : logements, zones d'activités, équipements.</li> </ul>
Nuisances urbaines		<p>La limitation des nuisances urbaines constitue un enjeu fort pour le PLD.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité de l'air : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réduction des émissions de polluants atmosphériques.</li> <li>○ Réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques issus des circulations routières.</li> </ul> </li> <li>• Ambiance acoustique : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réduction des niveaux de bruit dans les zones urbaines, qui présentent de risques pour la santé humaine.</li> </ul> </li> <li>• Emissions lumineuses : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Limitation de la pollution lumineuse au sein des infrastructures de transport</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité de l'air : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Favoriser les modes alternatifs à la voiture (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage.</li> <li>○ Limiter les vitesses de circulation (les émissions de polluants routiers à l'échappement étant directement dépendantes des vitesses de circulation).</li> <li>○ Limiter le trafic routier en centre urbain (zone plus densément peuplée).</li> </ul> </li> <li>• Ambiance acoustique : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Réduire le trafic automobile.</li> <li>○ Limiter la place de la voiture individuelle dans la ville.</li> <li>○ Développer les zones de circulation apaisée.</li> <li>○ Réduire les vitesses de circulation.</li> <li>○ Améliorer le revêtement des chaussées.</li> <li>○ Mettre en place des mesures de limitation de la propagation du bruit (écran antibruit et isolation des façades).</li> </ul> </li> <li>• Emissions lumineuses : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Mettre en œuvre un éclairage adapté, limité et raisonné au sein des gares et des pôles d'échanges multimodaux.</li> </ul> </li> </ul>

Thèmes	Constat	Enjeux	Leviers d'action possible dans le cadre du PLD
Emission de GES et consommation énergétiques		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Choix préférentiel des modes de déplacement les plus efficaces, en termes de consommation énergétique par kilomètre parcouru et donc en termes d'émissions de GES (puisque les émissions de GES dues aux transports routiers sont directement liées à la consommation énergétique des véhicules ; ainsi, les enjeux liés aux deux thématiques sont également très proches).</li> <li>• Prise en compte des risques économiques et sociaux liés à la raréfaction des ressources pétrolières.</li> <li>• Encourager l'approvisionnement en énergie renouvelables dans le cadre des aménagements projetés du PLD par exemple par la mise en place de bornes de recharge solaires pour les véhicules électriques.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une plus grande cohérence entre urbanisme et offre de transport alternatif à la voiture.</li> <li>• Développer l'offre de transports en commun.</li> <li>• Réduire le trafic.</li> <li>• Réduire les vitesses des véhicules motorisés.</li> <li>• Créer des aménagements pour les modes actifs.</li> <li>• Rationaliser l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage, pratiques permettant de moins se déplacer...).</li> <li>• Favoriser le stationnement en ville des véhicules « décarbonés »</li> </ul>
Risques naturels et technologiques, sites et sols pollués		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Risques naturels :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Préservation des zones d'expansion des crues et des ouvrages de protection (levées) des zones urbaines, dans le cadre des aménagements liés au PLD.</li> <li>○ Maîtrise des débits de rejet des eaux pluviales des nouveaux aménagements, par des techniques de gestion : limitation de l'imperméabilisation, bassins de rétention, chaussées réservoirs...</li> <li>○ Prise en compte du risque « mouvements de terrain » dans la réalisation d'aménagements, dans le cadre du PLD.</li> <li>○ Non aggravation de l'exposition des populations et des biens aux risques majeurs : prise en compte des périmètres de risques naturels lors de la conception et la réalisation de nouvelles infrastructures ou aménagements.</li> </ul> </li> <li>• <b>Risques anthropiques :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Organisation du trafic, qualitativement et quantitativement, sur les axes importants concernés par le risque de transport de matières dangereuses, afin d'assurer l'organisation des secours (en situation de crise brutale), la continuité d'approvisionnement des établissements, l'évacuation des biens et des personnes.</li> <li>○ Prises en compte des contraintes de pollution des sols dans le cadre des aménagements liés au PLD.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre en compte les risques existants sur le territoire et limiter l'exposition des populations dans le cadre des nouveaux aménagements.</li> <li>• Sécuriser les déplacements de la population par des aménagements adaptés</li> </ul>
Milieu naturel		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Préservation les espaces à enjeux écologiques (site Natura 2000, ZNIEFF, ENS, zones humides, réservoirs de biodiversité ...) dans le cadre de la mise en œuvre du PLD, en particulier dans le cadre de l'accessibilité aux gares et les équipements situés à proximité immédiate des secteurs écologiques concernés.</li> <li>• Évitement de nouvelles coupures écologiques, favoriser la circulation des espèces sur le territoire par des aménagements de type liaisons douces ou la suppression d'obstacles.</li> <li>• Limitation de la consommation d'espaces.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre en compte les zonages naturels réglementaires et d'inventaires dans la mise en œuvre du PLD.</li> <li>• Préserver les habitats et espèces à enjeux.</li> <li>• Limiter le dérangement de la faune et de la flore lors de la mise en œuvre de nouveaux aménagements dans le cadre du PLD.</li> <li>• Favoriser les continuités écologiques par le biais des cheminements doux (piétons et cycles).</li> <li>• Améliorer la gestion des plantes exotiques envahissantes au sein des nouveaux aménagements dans le but d'en limiter la prolifération.</li> </ul>
Paysage et patrimoine		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Valorisation du patrimoine bâti et paysager reconnu et protégé par l'aménagement des infrastructures de transport.</li> <li>• Valorisation des paysages de proximité, avec une attention particulière sur les espaces naturels, ruraux et les franges urbaines.</li> <li>• Préservation des paysages ruraux (contre le mitage et les ruptures induites par les grandes routes).</li> <li>• Amélioration de la qualité des espaces publics urbains.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Favoriser la traversée des paysages identitaires et remarquables par les itinéraires de déplacements (axes de déplacement et de découverte).</li> <li>• Signalisation et points de vue sur les paysages remarquables et le patrimoine protégé, depuis les axes de déplacement.</li> <li>• Amélioration de la desserte, par les modes actifs et les transports collectifs, des espaces naturels et ruraux (notamment en limite urbaine) et du patrimoine.</li> <li>• Redéfinition du partage de la voirie entre les différents modes de transport.</li> </ul>



Thèmes	Constat	Enjeux	Leviers d'action possible dans le cadre du PLD
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Résorption des coupures urbaines et création de continuités piétonnes/cyclistes sécurisées, donnant lieu à l'amélioration de la qualité des espaces publics.</li> <li>• Conception d'infrastructures de déplacements bien intégrés dans le paysage (plantations d'accompagnement par exemple), en résonance avec les ambiances environnantes et ne générant pas d'effet de coupure.</li> </ul> <p>Réduction des circulations motorisées à proximité du patrimoine bâti, pour réduire le noircissement des façades.</p>

## **6- DESCRIPTION DES PRINCIPALES INCIDENCES DU PROJET DE PLD et MESURES ASSOCIEES**

---



Ce chapitre vise à décrire « les principales incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du Plan Local de Déplacements

Ces incidences sont analysées sur la base :

- de l'état initial de l'environnement (chapitre 5) ;
- du diagnostic (phase 1) ;
- des grandes orientations (phase 2) du PLD.

A noter que les grandes orientations et les premières mesures associées, présentées dans le chapitre 4.3, seront par la suite nettement plus précis sur le contenu des actions, leur niveau de priorité et leurs conditions de réalisation.

Dans la mesure où les fiches actions seront élaborées début 2019, le dossier d'examen « au cas par cas » évalue les impacts potentiels du PLD Paris Terres d'Envol à partir des grandes orientations et des premières pistes d'actions déjà pré-identifiées (toutefois susceptibles d'être modifiées à la marge).

## 6.1 ANALYSE SYNTHETIQUE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES PAR ACTION DU PLD

Action du PLD	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PLD
<b>Mieux intégrer Paris Terres d'Envol dans les échanges franciliens</b>		
Accompagner le développement des infrastructures nécessaires aux déplacements interterritoriaux en lien avec les sites majeurs (aéroport Charles de Gaulle, Paris)	Les actions prévues par le PLD doivent permettre d'améliorer l'accès aux grandes infrastructures qui traversent le territoire et permettent de rejoindre les principaux pôles économiques francilien.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution des pratiques de rabattement en gare</li> <li>• Evolution de la fréquentation des lignes de TC                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution de la fréquentation des gares</li> </ul> </li> <li>• Evolution de la fréquentation des parkings de rabattement/distance Origine-Destination</li> <li>• Evolution du type de correspondance en gare</li> <li>• Evolution du temps d'accès aux échangeurs autoroutiers                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution du temps d'accès aux gares en TC</li> </ul> </li> </ul>
Faciliter le rabattement par des modes alternatifs à la voiture autour des gares actuelles et futures, avec des politiques de stationnement et en faveur des modes actifs cohérentes	L'enjeu est également de préparer l'arrivée de l'offre future de transport (gare du Grand Paris, BHNS...) et le PLD doit permettre d'accompagner l'évolution de la mobilité territoriale et d'en limiter leurs impacts futurs.	
Préparer l'arrivée des gares du Grand Paris Express à horizon 2024 en anticipant l'impact sur les déplacements de la phase travaux	Pour cela, ces actions visent à améliorer l'intermodalité dans et à proximité des gares actuelles et futures. Les opérations de rabattement vers les transports collectifs doivent permettre, à long terme, la réduction de l'utilisation de la voiture.	
Optimiser l'usage du réseau magistral et du réseau structurant de l'agglomération pour limiter l'impact du trafic automobile	La pacification et la sécurisation des espaces publics de circulations sont également visé afin de favoriser le report modal du véhicule personnel vers les modes doux et transports collectifs et valoriser les améliorations portées sur l'intermodalité.	
Mettre en œuvre une politique routière de rabattement vers les gares, infrastructures de transports et axes routiers coordonnée à l'échelle de l'EPT afin de limiter le trafic de transit	Par ailleurs ces actions permettront notamment une fluidification du trafic routier et ainsi une réduction des nuisances engendrées par les phénomènes de congestion (émissions de polluants et de GES, nuisances sonores, stress...).	
Préparer l'évolution de la ligne 15 en BHNS	L'ensemble de ces actions est de nature à réduire les nuisances liées à l'usage de la voiture individuelle, tant en matière de consommation d'énergies et d'émissions polluantes (GES, polluants atmosphériques).	
<b>Garantir l'accessibilité routière et en transports collectifs aux centres-villes, aux quartiers, aux emplois et aux projets urbains</b>		
Valoriser des liaisons nord-sud fortes au sein du territoire pour faciliter les déplacements entre les zones d'habitat et d'emplois (liaisons bus et vélo)	<p>La valorisation des liaisons nord-sud passera par un développement des itinéraires cyclables sur le territoire et un éventuel développement ou redéploiement de l'offre et des liaisons en transports en commun sur ces axes.</p> <p>Ainsi, cette action, doit permettre de favoriser la pratique du vélo et d'améliorer l'attractivité des transports en commun vise la réduction de l'utilisation de la voiture.</p> <p>Elle participe à la réduction des nuisances urbaines liées à l'usage de la voiture individuelle (dégradation de la qualité de l'air et nuisances sonores), à favoriser l'appropriation social de l'espace public et à améliorer l'accès à l'emploi sur le territoire.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Longueur des pistes et bandes cyclables créées dans le cadre du PLD                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes satisfaction des usagers</li> <li>• Evolution de la fréquentation sur les lignes de TC</li> </ul> </li> <li>• Evolution de la part modale pour les déplacements pendulaires                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution des temps de parcours TC pour l'accès aux pôles économiques du territoire</li> </ul> </li> </ul>
Améliorer la performance du réseau de transports collectifs (traitement des points noirs de circulation et adaptation du matériel roulant)	<p>Ces actions visent directement une augmentation significative de la part modale des transports collectifs en renforçant l'attrait du réseau. L'amélioration ou la création de desserte en transports collectifs s'accompagnent de plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'amélioration de la lisibilité du réseau.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes satisfaction des usagers                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution de la fréquentation sur les lignes de TC</li> </ul> </li> <li>• Evolution des Temps de parcours des lignes de bus notamment au niveau des points durs de circulation</li> </ul>



Action du PLD	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PLD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'amélioration de la vitesse commerciale, et donc du niveau de concurrence fait à la voiture.</li> <li>• L'amélioration de la fiabilité des lignes de Transports en commun</li> <li>• Une meilleure adaptation à l'adéquation entre l'offre et la demande, notamment au regard des besoins de déplacements domiciles-travail.</li> </ul> <p>Outre un renforcement de l'attractivité du territoire par le biais des transports collectifs et de l'accès à ses services et emplois, ces actions participeront à fluidifier le trafic local.</p> <p>L'ensemble de ces actions est de nature à réduire les nuisances liées à l'usage de la voiture individuelle, tant en matière de consommation d'énergies et d'émissions polluantes (GES, polluants atmosphériques) que de consommation d'espace par la voiture dans la ville.</p>	
Accompagner l'évolution de la desserte bus pour répondre aux besoins des nouveaux quartiers résidentiels	<p>Cette sous-action vise indirectement l'augmentation de la part modale des TC en renforçant l'attrait du réseau de bus à long terme.</p> <p>Cette action est de nature à diminuer les nuisances liées à l'usage de la voiture individuelle, tant en matière de consommation d'énergies et d'émissions polluantes (GES, polluants atmosphériques) que d'espace occupée par la voiture dans les nouveaux quartiers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution de la fréquentation sur les lignes avant et après leur restructuration</li> <li>• Enquête qualitative auprès des usagers des lignes restructurées. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Couverture de la desserte TC</li> <li>• Evolution de la qualité de l'air</li> </ul> </li> </ul>
Structurer la trame viaire afin de sécuriser la circulation et de favoriser les modes actifs pour les déplacements locaux en dissuadant le trafic de transit et améliorer la performance des transports collectifs	<p>Cette action devrait avoir pour conséquences :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La fluidification du trafic en privilégiant les axes pertinents.</li> <li>• La réduction du trafic de transit sur les voies non adaptées et orientation des flux sur les axes pertinents.</li> <li>• La diminution de l'emprise dédiée à la voiture sur les voies (circulation et stationnement).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution du trafic dans les rues de desserte résidentielle</li> <li>• Evolution du niveau de bruit dans les rues de desserte résidentielle et axe important <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution de l'accidentologie</li> <li>• Evolution du temps de parcours des bus</li> <li>• Enquête satisfaction des riverains</li> </ul> </li> </ul>
Valoriser la desserte en transports collectifs et les accès en modes actifs des futurs sites ex-PSA, Jeux Olympiques, Aérolians, Sevran Terre d'Avenir et les autres projets urbains	<p>Cette action permettra notamment une fluidification du trafic routier et ainsi une réduction des nuisances engendrées par les phénomènes de congestion (émissions de polluants et de GES, nuisances sonores, stress...).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de générateurs accessibles en transports en commun</li> </ul>
Concevoir les futurs quartiers et projets en privilégiant la mixité des fonctions (habitat, commerces, emplois...) pour favoriser les déplacements de proximité	<p>Cette action permettra de limiter les déplacements longs et la réduction de l'utilisation de la voiture sur le trajet domicile-travail.</p> <p>Elle participera à la réduction des nuisances urbaines liées à l'usage de la voiture individuelle (dégradation de la qualité de l'air et nuisances sonores).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution du trafic dans les rues de desserte résidentielle <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution des temps de parcours domiciles-travail</li> </ul> </li> </ul>
<b>Maîtriser et gérer le stationnement pour une utilisation rationnelle de l'automobile et de l'espace public</b>		
Mener une politique de stationnement sur voirie favorable au report modal et au détriment des véhicules ventouses ; engager le rééquilibrage du partage de la voirie en conséquence notamment dans les secteurs résidentiels et à proximité des équipements et services	<p>L'adaptation des réglementations de stationnement doit permettre une meilleure conciliation des différents usages et participer à la régulation de l'usage de la voiture différenciée selon les secteurs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de PLU en compatibilité avec le PLD pour les normes de stationnement automobile et vélos <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivi des pratiques dans les secteurs réglementés</li> </ul> </li> </ul>
Assurer la cohérence des réglementations de stationnement dans les constructions neuves à l'échelle du territoire, dans un objectif de report modal	<p>Ainsi, les places de stationnement dans les zones commerciales peuvent faire l'objet d'une limitation de durée (zone bleue), favorisant la rotation des visiteurs. Aussi, la mise en place de ces actions devrait permettre :</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivi des différents taux des enquêtes de stationnement (occupation, rotation, interdit, respect...)</li> </ul>

Action du PLD	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PLD
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• D'améliorer la lisibilité des zones de stationnement et leur fonctionnement, notamment à proximité des zones sensibles (gares, centres villes), et ainsi faciliter leur accès.</li> <li>• D'optimiser l'utilisation des espaces de stationnement existants, voire valoriser une partie du foncier pour d'autres usages (constructions, espaces publics, espaces verts).</li> </ul> <p>Par ailleurs, La création de stationnements adaptés favorisera, à long terme, la pratique du vélo et ainsi permettra la réduction des déplacements en voiture.</p> <p>En outre, si le réaménagement du stationnement en ville s'accompagne d'une intégration paysagère (végétalisation des emplacements), cela se traduira par une incidence positive sur la biodiversité « urbaine » (zones de nidification, zones de repos, zones de nourrissage pour la faune.</p>	
<p>Dans les secteurs résidentiels : faciliter le stationnement dans les secteurs résidentiels et maîtriser son emprise sur l'espace public</p>	<p>Réduction de l'espace pris par la voiture pour rééquilibrer l'occupation de l'espace entre les différents modes et éventuellement permettre d'engager un processus de dépermeabilisation de l'espace public</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution de la surface dédiée à la voiture/ la surface totale de l'espace public</li> <li>• Evolution de la surface perméable/la surface total de l'espace public</li> <li>• Niveau d'occupation des emplacements privé (enquête riverains)</li> </ul>
<p><b>Promouvoir les modes et services de mobilité adaptés aux courtes distances et favorables à l'amélioration de la santé et du cadre de vie pour tous</b></p>		
<p>Mettre en œuvre un schéma cyclable à l'échelle de Paris Terres d'Envol pour créer des continuités, améliorer le stationnement vélo sur l'espace public, ainsi que les services aux cyclistes</p>	<p>Les actions d'amélioration des cheminements doux, et en particulier des voies cyclables, doivent permettre à long terme la réduction de l'utilisation de la voiture, notamment pour les déplacements relevant du premier et dernier kilomètre.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de parc vélos/places de stationnement vélos</li> <li>• Enquête de fréquentation des parcs vélos au niveau des gares</li> <li>• Evolution de la part modale de la marche et du vélo</li> </ul>
<p>Développer et favoriser la pratique de la marche à pied sur le territoire</p>	<p>Les actions en faveur d'une meilleure définition des cheminements piétons permettront la diminution de l'utilisation de la voiture, tant pour les trajets quotidiens ou des trajets exceptionnels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de kilomètres de pistes et bandes cyclables créées dans le cadre du PLD.</li> </ul>
<p>Améliorer l'environnement autour de la marche à pied et du vélo notamment en matière de jalonnement</p>	<p>Ces actions auront une incidence positive sur l'environnement en réduisant les nuisances environnementales dues à l'utilisation de la voiture individuelle (émissions de GES, nuisance acoustique, dégradation de la qualité de l'air...).</p> <p>Par ailleurs la marche et le vélo constituent des activités physiques qui ont des effets positifs sur la santé humaine.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'interconnexions créées entre les pistes cyclables.</li> <li>• Nombre de kilomètres de voie en circulation apaisée</li> <li>• Nombre de bancs installés dans l'espace public</li> <li>• Nombre de kilomètres de trottoir supérieur 1,40m / supérieur à 2m</li> </ul>
<p>Résorber les points durs d'accidentalité réels et ressentis</p>	<p>Le PLD donnera un cadre en termes de sécurisation de la voirie du territoire en tirant parti des bonnes pratiques existantes en faisant à la fois appel à des mesures infrastructurelles de mise en sécurité et des actions de sensibilisation. La résorption des points durs de circulation participe à favoriser l'utilisation des modes actifs et donc au report modal.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution de l'accidentologie par mode sur le territoire et par cause (vitesse, alcoolémie, modification temporaire de la visibilité...)</li> </ul>
<p>Généraliser l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mise en accessibilité de la voirie dans toutes les communes du territoire</p>	<p>Cette action permettra d'améliorer l'accessibilité au réseau de transport pour les personnes à besoins spécifiques.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de communes de l'EPT disposant d'un PAVE</li> <li>• Taux de voiries et de quais accessibles du territoire</li> </ul>



Action du PLD	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PLD
	Elle permettra à l'ensemble des populations à besoins spécifiques de bénéficier du service des transports collectifs, de favoriser leur autonomie, mais aussi de limiter le recours à des véhicules motorisés individuels.  L'objectif est qu'à terme l'ensemble des communes de l'EPT Paris Terres d'Envol disposent d'un Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Aménagements des espaces publics PAVE.	
Optimiser le franchissement des principales coupures urbaines du territoire	La résorption de ces coupures constitue un enjeu particulièrement important pour le territoire qui dispose d'un nombre limité de franchissements. Cette action permettra de favoriser les déplacements à pied et en vélo, actuellement contraints sur le territoire et de défragmenter le tissu urbain en reconnectant les différentes zones d'activité (Paris Nord 2, Garonor, aéroports...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes satisfaction des usagers</li> <li>• Evolution de la fréquentation des nouveaux franchissements créés <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de franchissements adaptés aux modes actifs</li> </ul> </li> </ul>
<b>Prendre en compte les nouveaux usages de mobilité des personnes</b>		
Encourager le développement de services de véhicules partagés, là où c'est pertinent, et développer les démarches écomobiles tels que le covoiturage, l'auto-stop organisé	L'ensemble des actions concourant à favoriser la pratique du covoiturage permet de diminuer sensiblement le nombre de véhicules en déplacement sur le territoire par rapport au nombre de personnes transportées.  A ce titre, les principaux effets attendus de cette action sont positifs, à long terme en matière de consommation énergétique et d'émissions de GES, dont la quantité par habitant devrait diminuer.  On notera également qu'en zone urbaine, la pratique du covoiturage permet de limiter les nuisances liées à l'utilisation des véhicules à moteur (Baisse de niveaux de bruit en façade, amélioration de la qualité de l'air).	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enquêtes de fréquentation des parkings de covoiturage et de la pratique du covoiturage sur le territoire</li> <li>• Nombre d'entreprises ayant mis en place un système de covoiturage</li> <li>• Nombre d'emplacements de stationnement dédiés au covoiturage sur l'ensemble du territoire</li> <li>• Nombre d'inscrits sur les plateformes de covoiturage dédiées au territoire</li> </ul>
Poursuivre le déploiement d'infrastructure de recharge des véhicules électriques et autres énergies renouvelables à destination des véhicules particuliers	L'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques va dans le sens d'une réduction des consommations énergétiques et de la dépendance des véhicules aux énergies fossiles. La recherche d'autres sources énergétiques, éventuellement produites par le fonctionnement du territoire permettrait d'éviter l'utilisation de ressources fossiles exogènes au territoire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution du nombre de bornes de recharge électrique</li> <li>• Nombre de particulier ayant bénéficié de l'aide à l'achat de véhicules propre</li> </ul>
Accompagner l'élaboration et la mise en œuvre de Plans de Mobilité pour les entreprises et administrations de plus de 100 salariés	Cette action devrait avoir pour conséquences la réduction de l'utilisation de la voiture sur le trajet domicile-travail.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolution de la part modale des salariés (INSEE ou enquête PDE)</li> <li>• Nombre d'entreprise ayant mis en place un système de covoiturage ou d'accompagnement à l'utilisation du vélo</li> </ul>
Communiquer activement en axant cette communication sur l'évolution des comportements de mobilité et le partage de l'espace public	A travers cette action, un effet de stimulation et d'entraînement est attendu, afin d'accroître les effets produits par les actions précédentes (constituant eux les effets de levier).  On notera particulièrement qu'il est à attendre : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une valorisation de l'image des modes alternatifs (TC, modes doux, covoiturage, autopartage).</li> <li>• Un report modal de la voiture vers les TC pour les déplacements domicile-travail.</li> <li>• Un développement du covoiturage et de l'autopartage.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de campagne de communication effectuées par mode</li> </ul>

Action du PLD	Effets attendus	Proposition d'indicateurs de suivi de la mise en œuvre du PLD
<b>Améliorer le transport et la livraison des marchandises</b>		
Optimiser les conditions de livraison dans les centralités (gares et centres-villes)	La régulation du transport de marchandises au sein de Paris Terres d'Envol passe par le report modal du transport de marchandises, en privilégiant les modes les moins polluants.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de centres de logistique urbaine créés.</li> <li>• Evolution du nombre d'infractions constatées sur les places de livraison.</li> <li>• Evolution de l'accidentologie impliquant des PL.</li> </ul>
Proposer des nouveaux services en matière de livraison du dernier kilomètre sur les secteurs Le Bourget - Division Leclerc / Drancy - D115 centre/ Aulnay-sous-Bois - Secteur gare	Cette action devrait permettre de limiter le transport routier et ses nuisances environnementales, tant en matière de qualité de l'air et de climat qu'en matière de consommations énergétiques, notamment dans les centres urbains. Sans oublier les nuisances acoustiques engendrées par les véhicules en livraison (sans arrêt du moteur) ou la gêne qu'ils occasionnent pour les autres conducteurs lorsqu'ils sont garés en double file (phénomène de congestion).	
Encadrer la circulation des poids-lourds liée aux zones d'activités et de logistique du territoire ainsi qu'au trafic de transit	La gestion des trafics de poids lourds desservant ou traversant le territoire est de nature à réduire les risques d'accidentologie.	
Optimiser les circulations et le stationnement des véhicules de transport routier de marchandises au sein et aux abords des zones d'activités	Cette action permettra d'encourager le renouvellement des véhicules professionnels et de proposer des alternatives peu polluantes aux carburants traditionnels.	
Déployer des stations publiques recourant à un mix énergétique au sein ou aux abords des zones d'activités afin de rendre possible la transition des flottes professionnelles vers les énergies propres		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de stations déployées sur le territoire</li> <li>• Evolution de l'utilisation de combustibles fossiles sur le territoire</li> <li>• Evolution des consommations d'énergie dans le secteur des transports sur le territoire</li> </ul>



## 6.2 EVALUATION SYNTHETIQUE DES INCIDENCES PAR THEMATIQUE ENVIRONNEMENTALE

### Légende

#### Impact :

Positif fort	Positif modéré	Positif faible	Négatif faible	Négatif modéré	Négatif fort
--------------	----------------	----------------	----------------	----------------	--------------

Enjeu Environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles	Mesures associées
<b>Milieu physique</b>	<p>Les infrastructures de transport en commun peuvent conditionner des opérations urbaines, qui elles-mêmes conduiront à une dépollution des sols. Les réaménagements d'espace public s'accompagnent par ailleurs de travaux de désamiantage de plus en plus systématiques.</p> <p>Les actions du PLD reposent sur des infrastructures existantes (essentiellement routières) et donc n'ont pas d'incidence significative sur la consommation d'espace.</p> <p>Par ailleurs, la hiérarchisation et le partage plus équitable de la voirie vont dans le sens d'une optimisation de l'espace et donc peuvent conduire à une éventuelle déperméabilisation des espaces publics</p>	<p>L'élargissement d'axes existants ou la création de voies nouvelles (par exemple les pistes cyclables), peuvent engendrer une augmentation de l'imperméabilisation des sols et par ce biais une augmentation des effets de chaleur urbains. Cet impact est néanmoins à relativiser étant donné que la hiérarchisation et le partage plus équitable de la voirie vont dans le sens d'une optimisation de l'espace et donc peuvent conduire à une éventuelle déperméabilisation des espaces publics.</p>	<p><b>Mesure de réduction :</b></p> <p>Les revêtements perméables seront favorisés dans le cadre nouveaux aménagements de voiries.</p> <p>Des espaces végétalisés seront intégrés au maximum dans la conception des aménagements. Ces espaces verts d'accompagnement participeront à la réduction des effets d'îlot de chaleur urbains.</p>
<b>Qualité de l'air et Emissions de gaz à effet de serre</b>	<p><b>Le PLD aura un impact positif sur la qualité de l'air, en réduisant l'usage des transports routiers sur le territoire et en développant l'usage des modes de déplacements alternatifs ou actifs.</b></p> <p>Les actions proposées (diminution de la part des déplacements en véhicules particuliers au profit des modes alternatifs ou actifs, amélioration de la performance du réseau de transports collectifs, préparation de l'arrivée des gares du Grand Paris à horizon 2024 en anticipant les besoins futurs multimodaux, définition d'un schéma cyclable à l'échelle de Paris Terres d'Envol, poursuite du déploiement d'infrastructure de recharge des véhicules électriques, mise en place de plans de déplacements inter-entreprises...), sont favorables à une amélioration de la qualité de l'air.</p> <p>Ainsi, <b>une baisse des émissions de polluants atmosphériques</b> est attendue, liée à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la baisse du trafic routier par l'augmentation de l'usage des modes doux et des transports collectifs,</li> <li>• l'évolution de la part modale des déplacements de courte distance, en faveur des déplacements alternatifs à la voiture particulière.</li> <li>• la fluidification de la circulation relative à la hiérarchisation du réseau,</li> <li>• l'utilisation de véhicules électriques</li> <li>• la rationalisation des livraisons.</li> </ul> <p>Par ailleurs, l'amélioration en matière d'émissions de gaz à effet de serre sera le fruit de la combinaison des actions menées dans le cadre du PLD et des progrès technologiques attendus sur le parc de véhicules.</p>	<p>Un partage de l'espace public plus favorable aux modes actifs et aux transports en commun peut générer des reports de trafic sur certains axes, et donc, à proximité, de manière localisée, une augmentation des concentrations en polluants et GES.</p> <p>Certains aménagements de voiries sont susceptibles de générer des comportements de freinages/accélération pouvant entraîner une surémission de polluants.</p> <p>Les chantiers liés aux aménagements et adaptations de voiries ont une incidence temporaire négative sur la qualité de l'air, par les poussières soulevées, la circulation des engins et des camions. Les projets majeurs de transport en commun et d'ouvrages intégrés au PLD font l'objet d'évaluations environnementales systématiques. Les travaux de mise en œuvre des actions nouvelles du PLD seront ponctuels, limités dans le temps et l'espace.</p>	<p><b>Mesure d'évitement :</b> Une vigilance particulière pourra être portée sur les nouveaux aménagements de voiries afin de minimiser les risques de comportements de freinages/accélération. L'apaisement des circulations via des aménagements adaptés devrait permettre de limiter ces risques comportementaux.</p> <p><b>Mesure de réduction :</b> Les chantiers d'aménagement de voiries respecteront les réglementations en vigueur et mettront en place les mesures de réduction afin de limiter les envols de poussières (aires de lavage des roues, bâchage des camions...).</p> <p><b>Mesures de suivi :</b> Afin de quantifier les effets réels des actions du PLD sur les émissions de polluants et de gaz à effet de serre, des études approfondies ponctuelles pourront être menées sur l'évolution des trafics routier et son impact de la qualité de l'air.</p>
<b>Consommations énergétiques</b>	<p>La mise en œuvre des actions du PLD entrainera une baisse des consommations énergétiques et notamment des énergies fossiles liée à :</p>	<p>Le PLD peut être de nature à générer des nouveaux besoins énergétiques nécessitant le développement</p>	

Enjeu Environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles	Mesures associées
	<ul style="list-style-type: none"> <li>la baisse du trafic routier et notamment en centre urbain : densification, baisse du transit et augmentation de l'usage des modes doux (cheminements modes doux accessibles, confortables et sécurisés, réseau cyclable continu et stationnements vélos, attractivité du réseau de bus, développement de l'intermodalité, meilleure accessibilité des pôles de transports,).</li> <li>la fluidification de la circulation (régime moteur plus régulier).</li> <li>l'utilisation de véhicules électriques.</li> </ul> <p>Le programme d'action du PLD permettra d'accompagner et d'accélérer l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports, notamment du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'un report modal des véhicules individuels vers les transports collectifs et modes actifs, améliorant l'efficacité énergétique par kilomètre parcouru.</li> <li>D'une meilleure efficacité des parcours, limitant le trafic de transit et réduisant les distances parcourues au sein du territoire (principe de hiérarchisation du réseau).</li> </ul>	<p>d'infrastructures spécifiques telles que les bornes à recharge électriques.</p>	
<p><b>Exposition au bruit</b></p>	<p>La baisse des nuisances sonores est liée directement à la baisse des niveaux de trafic (une baisse de 1 dB, plus petite variation perceptible, correspond à une baisse de 20 % du trafic), mais tout autant à la diminution des vitesses pratiquées.</p> <p>Le PLD a pour ambition de baisser globalement le trafic routier (grâce au report modal et au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière).</p> <p>Toutefois, c'est à l'échelle locale que les effets de réduction du bruit seront le plus significatifs, du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>D'une baisse du trafic routier globale sur les axes.</li> <li>De l'augmentation de l'usage des transports non bruyants (véhicules électriques, vélos et marche à pied).</li> <li>De la fluidification de la circulation.</li> </ul> <p>De la même façon que pour la qualité de l'air, d'une manière globale, la hiérarchisation du réseau devrait également permettre de limiter l'exposition des populations au sein du territoire aux axes les plus dégradés.</p>	<p>La modification de la répartition des trafics peut entraîner, localement, une dégradation de la qualité sonore le long de certains axes.</p> <p>L'augmentation de l'offre en transports en commun peut également générer une augmentation des nuisances sonores.</p> <p>Une vigilance particulière est également à porter aux accès des pôles d'échanges à aménager et l'augmentation de la fréquentation.</p>	<p><b>Mesure d'évitement et réduction :</b></p> <p>Il est nécessaire d'assurer le traitement réglementaire avec des protections acoustiques au niveau des axes renforcés (en cas de Point Noir de Bruit, résorption à engager). Le choix des matériaux d'aménagement et les espaces dédiés au développement de la végétation participeront également à l'absorption du bruit.</p> <p><b>Mesure de compensation :</b></p> <p>En cas d'impossibilité de traitement du bruit à la source, un renforcement de l'isolation sonore des bâtiments pourra être envisagé ainsi qu'un travail de conception dans les projets neufs : orientation du bâtiment, distribution intelligente des pièces de vie etc., au regard du contexte des déplacements à l'échelle du quartier et des nuisances qui y sont liées.</p> <p><b>Mesure de suivi :</b> Afin de déterminer les impacts des aménagements sur les nuisances sonores, il sera possible de réaliser des études approfondies ponctuelles des impacts de l'évolution des trafics sur l'ambiance acoustique.</p>
<p><b>Gestion de l'eau</b></p>	<p>La mise en œuvre du PLD est favorable à une saine gestion de l'eau (réseau pluvial) à travers la réduction du trafic routier (réduction des charges polluantes rejetées et du risque de pollution accidentelle).</p> <p>Les impacts potentiels sur la ressource en eau seront localisés et directement liés à l'augmentation des surfaces imperméabilisées ainsi qu'aux phases chantier des grands travaux. Une attention particulière devra être portée à chaque nouvel aménagement, afin qu'il intègre un système de collecte et de traitement des eaux pluviales satisfaisant pour garantir la qualité des eaux, et qu'il prenne en compte l'ensemble des</p>	<p>L'élargissement d'axes existants ou la création de voies nouvelles (par exemple les pistes cyclables), peuvent engendrer une augmentation de l'imperméabilisation des sols. De manière plus ponctuelle, une vigilance est à porter sur le réaménagement des pôles d'échange multimodaux lesquels peuvent entraîner une modification des écoulements et de l'infiltration pluviale.</p>	<p><b>Mesure d'évitement et réduction</b></p> <p>Une attention particulière devra être portée à la gestion des eaux pluviales dans les aménagements qui seront réalisés.</p> <p>L'imperméabilisation devra être minimisée : le réaménagement et la valorisation de structures existantes sera privilégié à tout aménagement neuf. Si un nouvel aménagement est requis, des techniques permettant de limiter l'imperméabilisation seront recherchées (matériaux drainants ou absorbants, toitures et parkings végétalisés, ...). Dans les zones nouvellement imperméabilisées, un</p>



Enjeu Environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles	Mesures associées
	<p>contraintes relatives à l'eau : risque inondation notamment, périmètres de protection des captages d'eau potable et zones humides.</p> <p>De plus, la baisse du trafic routier et la modernisation du parc automobile (transport de marchandises et transports collectifs compris) est de nature à générer une réduction des pollutions chroniques des eaux pluviales de ruissellement sur voiries.</p>		<p>écrêtement des débits de pointe devra être mis en place, de préférence à l'aide de techniques alternatives, telles que les chaussées à structures réservoirs ou les noues enherbées.</p> <p>Les eaux pluviales devront également être traitées avant leur rejet dans le milieu naturel (séparateurs à hydrocarbures sur les aires de lavage des véhicules, toitures végétalisées, noues enherbées avec des plantes dépolluantes, revêtements absorbant une partie de la pollution, ...).</p> <p>Dans la mesure du possible, les nouveaux bâtiments (parcs relais, station vélo ...) devront être équipés d'un système autonome de récupération des eaux pluviales, assurant ainsi une meilleure maîtrise de la consommation en eau.</p> <p>Dans les nouveaux bâtiments équipés de sanitaires ou de douches, tels que les stations vélo ou les espaces logistiques de proximité, des économiseurs d'eau seront installés.</p>
<p><b>Risques majeurs naturels et d'origine anthropique</b></p>	<p><b>Risques d'origine anthropique :</b></p> <p>La mise en œuvre du PLD en résorbant les coupures urbaines les plus problématiques et repensant les espaces urbains comme des lieux permettant une mixité des usages de l'espace public, en réduisant le trafic routier, en réduisant les principales discontinuités du réseau cyclable, pour les déplacements à pied et/ou à vélo, <b>réduira le risque d'accidents</b> avec un meilleur partage de l'espace public, et notamment des cheminements modes doux sécurisés. Le PLD permettra de donner un <b>cadre en termes de sécurisation de la voirie</b> du territoire en tirant parti des bonnes pratiques existantes en faisant à la fois appel à des mesures infrastructurelles de mise en sécurité et des actions de sensibilisation.</p> <p>Le PLD pourra également induire une réduction des risques liés au transport de matières dangereuses en limitant le transit dans les centres urbains denses et la baisse du trafic (moins de personnes exposées) du fait de la meilleure hiérarchisation du réseau. Les possibilités de <b>développer des solutions alternatives telles que les livraisons à vélo pour le dernier kilomètre</b>, afin de limiter la circulation de poids lourds sur la voirie dans les zones denses participera à la réduction de ce risque.</p> <p><b>Risques naturels :</b></p> <p><b>Le PLD n'a pas d'incidence sur le risque de mouvements de terrain.</b></p> <p>Concernant le risque inondation, le <b>réaménagement des voies peut, sur le territoire, constituer une opportunité pour améliorer le traitement des ruissellements</b> : en optimisant l'espace utilisé par la voiture, l'imperméabilisation des espaces publics existants pourra donc être limitée par la création d'espaces verts d'accompagnement et l'utilisation de matériaux plus perméables, par une gestion alternative des eaux pluviales permettant l'infiltration, la régulation du débit de rejet au réseau.</p>	<p>L'élargissement d'axes existants ou la création de voies nouvelles (par exemple les pistes cyclables), peuvent engendrer une augmentation de l'imperméabilisation des sols et par ce biais une augmentation du ruissellement. De manière plus ponctuelle, une vigilance est à porter sur le réaménagement des pôles d'échange multimodaux du Grand Paris.</p>	<p><b>Mesure d'évitement et de réduction :</b></p> <p>L'imperméabilisation devra être minimisée : le réaménagement et la valorisation de structures existantes sera privilégié à tout aménagement neuf. Si un nouvel aménagement est requis, des techniques permettant de limiter l'imperméabilisation seront recherchées.</p> <p>Il conviendra d'assurer la gestion des eaux pluviales des aménagements, pour assurer la non aggravation du risque de ruissellement.</p> <p>Concernant le risque de mouvement de terrain : les nouveaux aménagements potentiels prendront en compte les caractéristiques des sols dès le stade conception.</p>
<p><b>Milieu naturel</b></p>	<p>A travers l'amélioration de la mixité des usages des espaces publics et la création de voies pour modes actifs, la végétalisation pourra être</p>	<p>A l'échelle très locale, les réaménagements routiers peuvent parfois nécessiter une artificialisation accrue</p>	<p>Le niveau de détails du PLD ne permet qu'une analyse qualitative des actions prévues. Les effets du PLD sur la</p>

Enjeu Environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles	Mesures associées
	<p>encouragée, ce qui permettra de créer des espaces potentiels d'accueil pour la biodiversité. De même, le réaménagement de voiries pourra, en milieu urbain, s'accompagner d'une végétalisation des axes.</p> <p>En outre, l'ensemble des actions du PLD réduisant le trafic routier seront indirectement favorables à la biodiversité dans la mesure où elles amélioreront la qualité de l'air et réduiront les nuisances sonores.</p>	<p>des sols pour l'emprise des ouvrages, notamment en phase chantier, entraînant une potentielle perte de biodiversité.</p>	<p>biodiversité pourront être affinés en fonction la nature précise des projets, de leur localisation et de leurs modalités de mise en œuvre.</p> <p><b>Mesure d'évitement et de réduction :</b></p> <p>En fonction de la nature des effets des différents projets, les mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation, spécifiques aux espèces et fonctionnalités impactées devront être mises en place. Néanmoins, il est d'ores et déjà possible d'identifier les mesures générales suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre en compte la biodiversité dans le choix d'implantation des futurs projets en privilégiant les zones sans enjeux écologiques.</li> <li>• Le réaménagement des axes routiers devra être étudié au regard des exigences déclinées dans le SRCE et des enjeux identifiés au niveau départemental par le CG93, afin d'assurer le développement de la trame verte et bleue urbaine et la résorption des coupures identifiées.</li> <li>• Installation de panneaux avertissant les usagers de la route de traversées possible d'animaux.</li> <li>• Création d'ouvrages de franchissement de la faune.</li> <li>• Favoriser au maximum la création d'espaces végétalisés et de continuités vertes, avec des essences locales.</li> <li>• En phase chantier des mesures suivantes pourront être mises en place : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ gestion des espèces invasives,</li> <li>○ respect du calendrier écologique pour les dates de démarrage chantiers,</li> <li>○ réduction des nuisances sonores par des techniques de chantier adaptées.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Mesure de suivi :</b></p> <p>Des suivis écologiques pourront être mis en place afin d'étudier la colonisation des nouveaux espaces par la faune. Des partenariats avec des associations naturalistes locales ou l'ODBU pourront être recherchés.</p> <p>La gestion des espaces sera réalisée de manière différenciée, en privilégiant au maximum la non intervention et le développement naturel de la végétation. Aucun produit phytosanitaire ne sera utilisé.</p>
<p><b>Paysage et patrimoine</b></p>	<p>Les actions relatives à l'organisation et à la réglementation du stationnement, au transport de marchandises, aux modes actifs et la réorganisation du partage de la voirie pour les différents modes permettront d'améliorer la qualité des espaces publics, de libérer des emprises et de désaturer les centres urbains.</p> <p>Elles offrent la possibilité de réaménager l'espace plus qualitativement, de laisser davantage de place au végétal, de mettre en valeur le paysage et</p>	<p>La création de nouveaux pôles d'échanges à proximité de quartiers d'habitats est de nature à générer des modifications paysagères substantielles qu'il conviendra de prendre en compte.</p>	<p>Le PLD pouvant se traduire par des impacts potentiellement négatifs sur la thématique paysage et patrimoine, des prescriptions d'accompagnement sont proposées à ce stade de la réflexion. Des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation plus précises seront détaillées dans le dossier d'étude d'impact accompagnant chacun des projets.</p>



Enjeu Environnemental	Incidences positives attendues	Incidences négatives potentielles	Mesures associées
	<p>le patrimoine. En agissant sur les espaces publics, afin d'améliorer l'accessibilité aux transports en commun ou afin de faciliter l'usage des modes actifs, tels que la marche ou le vélo, <b>le PLD aura un impact positif sur le paysage.</b></p> <p>Par ailleurs, les actions du PLD visent à limiter et réguler la présence visuelle de la voiture particulière dans les milieux urbains. Il est donc attendu un effet positif d'amélioration de la qualité des espaces publics, en rendant aux piétons et usagers un espace dédié auparavant à la voiture.</p> <p>Enfin, la réduction des polluants atmosphériques entraîne, indirectement, une moindre dégradation sur le patrimoine bâti (salissures des bâtiments notamment).</p>	<p>L'implantation de nouveaux mobiliers urbains peuvent être sources d'impacts visuels négatifs sur le patrimoine bâti alentour.</p>	<p>Les mesures suivantes pourront donc être retenues afin de limiter les effets des nouveaux aménagements sur le paysage et le patrimoine :</p> <p><b>Mesures d'évitement et de réduction :</b></p> <p>Des études spécifiques d'intégration paysagère devront être réalisées lors de la conception de chaque projet, afin qu'il s'intègre au mieux à l'environnement existant.</p> <p>Chacun des projets veillera à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'intégration paysagère des voies nouvelles, des bâtiments et mobiliers neufs (intégration au contexte urbain, végétalisation, points de vue à préserver, ...),</li> <li>• Etudier les covisibilités des aménagements avec le patrimoine existant,</li> <li>• Privilégier la végétalisation des toitures, des parkings et des espaces accompagnant les circulations,</li> <li>• Matérialiser les séparations modes actifs / stationnement,... par des sections linéaires végétalisées, plutôt que par du mobilier urbain.</li> </ul>
<p><b>Santé humaine</b></p>	<p>Les incidences du PLD ci-dessus sont également bénéfiques en termes de santé. L'amélioration de la qualité de l'air diminue les pathologies respiratoires, cardiovasculaires, le risque de cancer du poumon, etc.. La réduction du bruit routier contribue à diminuer le stress, à améliorer le sommeil et le système cardiovasculaire.</p> <p>Par ailleurs, les <b>personnes à besoins spécifiques</b> sont à la fois les personnes à mobilité réduite, dont les personnes âgées, les personnes présentant des difficultés d'insertion sociale et touchant de bas revenus ainsi que les personnes géographiquement isolées. Le territoire bénéficie d'une bonne desserte globale par les transports collectifs, malgré les inégalités observées en matière de desserte par les réseaux lourds. Seule <b>la moitié des communes de l'EPT disposent d'un Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE)</b>, dispositif pourtant obligatoire pour les communes de plus de 1000 habitants. Il importe que toutes les communes de l'EPT élaborent un PAVE avant d'envisager de préfigurer un PAVE territorial par la suite.</p>	<p>Sans objet</p>	

## **7- METHODES, AUTEURS ET LIMITES DE L'ETUDE**

---



## 7.1 METHODES ET LIMITES DE L'ETUDE

### 7.1.1 Etat initial

La description des caractéristiques principales de la valeur et de la vulnérabilité de la zone susceptible d'être touchée par le plan local de déplacement revient à réaliser un état initial de la zone pouvant être impactée par la mise en place du plan.

#### Méthode

L'analyse de l'état initial de l'environnement du projet se fait par une approche classique thème par thème. Cette qualification thématique de l'état initial se base sur une qualification du territoire en identifiant chacune des composantes et des approches spécialisées ou systémiques destinées à comprendre le fonctionnement des milieux concernés. Les thématiques suivantes ont été étudiées :

- Milieu physique (aquatique et non aquatique) ;
- Contexte urbain et socio-économique ;
- Nuisances urbaines ;
- Emission de GES et consommations énergétiques ;
- Risques naturels et anthropiques ;
- Milieu naturel et biodiversité ;
- Patrimoine et paysage

La méthodologie appliquée pour établir l'état initial du site se compose de recherches bibliographiques, d'un recueil de données auprès d'organismes compétents dans les différents domaines, d'une étude sur le terrain et d'une analyse réalisée à l'aide de méthodes expérimentées sur d'autres projets de PLD.

#### 7.1.1.1 Les sites internet consultés

Les sites internet consultés sont les suivants :

Tableau 13 : Sites internet concernés dans le cadre du présent cas par cas

Milieu physique (aquatique et non aquatique)	Le site de Météo France, Le site du BRGM, Le site de l'IGN, Le site de l'ADEME, ...
	Les sites de la toile EauFrance (Hydro, Gest'eau, ...) et le site de l'Agence de l'Eau Seine Normandie, Le site de la DRIEE IDF, Le site de l'ARS, ...
Contexte urbain et socio-économique	Les sites de statistiques nationales (Insee, ...), Les sites relatifs aux documents de cadrage : SDRIDF, PDUIF..., Les sites des communes de l'EPT Paris Terres d'Envol..., Le site de l'IAU,

	Consultation des bases de données sur le cadastre ...
Nuisances urbaines	Le site de la DRIEE IDF, Le site d'AirParif et de BruitParif, Le site du département de Seine-Saint-Denis, ...
Energie et consommations énergétique	PLU des communes de l'EPT SRCAE d'Ile-de-France, BRGM Air Parif ...
Risques naturels et d'origine anthropiques	Les sites de données nationales sur les risques naturels (Prim.net, Bdmvt.net, argiles.fr, ...), Consultation des bases de données BASOL et BASIAS, Consultation des bases de données ICPE et SEVESO, Le site internet du ministère de l'écologie et du Développement durable, rubrique prévention des risques et gestion des déchets,
Milieu naturel	Le site de la DRIEA, Le site de la DRIEE IDF, Le site de l'ODBU 93, Consultation des bases de données sur les sites Natura 2000, ZNIEFF, ENS, Réserve Naturelle, etc. Le site de l'IAU, Le site du département de Seine-Saint-Denis ...
Milieu humain	Le site de l'EPT Paris Terres d'Envol, Le site de la DRIEE IDF, Le site des communes de l'EPT Paris Terres d'Envol, ...
Transports et déplacements	Le site du STIF, Le site de la SGP, Le site de la RATP, Le site de la Région Ile-de-France, Le site Visiau Transport de l'IAU-IdF, Les sites de Vélib et d'Autolib, ...
Paysage et patrimoine	Le site de l'Atlas du patrimoine,

Géoportail 93,  
Le site de la DRAC,  
Le site de l'IAU,  
Le site de la DRIEE,  
...

Le recueil de ces données et l'analyse des cartographies disponibles (carte topographique, carte géologique, ...) ont permis de réaliser un premier état des lieux et d'identifier les enjeux principaux du secteur d'étude.

#### 7.1.1.2 Les documents de cadrages et réglementaires

Afin de situer le projet et évaluer sa cohérence vis-à-vis des orientations urbaines, les documents cadres suivants ont été pris en compte :

- les PLU des communes de l'EPT Paris Terres d'Envol ;

Afin de situer le projet et d'évaluer sa cohérence vis-à-vis des aspects réglementaires liés à l'eau, l'air, le milieu naturel et les déplacements, les documents suivants ont été pris en compte :

- le PDU-IDF
- le SRCAE (Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie en Ile-de-France),
- le SRCE (Schéma Régionale de Cohérence Ecologique Ile-de-France),
- le schéma régional des liaisons vertes, SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands,
- le PRAQ-IDF (Plan Régional de la Qualité de l'air),
- le PPA (Plan de Protection Atmosphère).

Ces documents ont servi à la réalisation de l'état initial et ont permis d'appréhender la compatibilité du projet avec les documents de cadrage et de planification.

#### Difficultés

Les principales difficultés rencontrées lors de la collecte de données sont liées à la disponibilité des données (absence de réponse, données anciennes, ...). Grâce à la diversité et à la redondance des sources consultées, cette difficulté n'a pas eu d'impact négatif sur la qualité des données recueillies.

Les contacts pris en amont de la réalisation du dossier avec différents interlocuteurs ont permis d'optimiser la collecte des données et de la focaliser sur les enjeux stratégiques du projet.

#### 7.1.2 Evaluation des incidences

##### Méthodologie

Après analyse du projet et grâce à la connaissance du site initial, les thèmes sont repris un par un et une analyse de l'impact du projet de PLD est réalisée pour chacun des domaines de l'environnement.

La détermination des effets du projet de PLD sur l'environnement s'est appuyée sur l'analyse comparative des données d'état initial et des caractéristiques du projet de PLD.

Cette évaluation est également fondée sur les impacts constatés sur des PLD déjà réalisés qui permettent de déterminer les impacts potentiels. Au vu de l'expérience acquise et de la confrontation de ces effets potentiels aux données d'état initial, les résultats ont été extrapolés au PLD étudié.

#### Difficultés

Le PLD n'étant pas forcément à un stade très avancé, les effets du projet restent pour certains lots des « effets type » usuellement observés dans le cadre de cette catégorie de projet.

Cette analyse des impacts est directement liée au niveau d'avancement du PLD. Le niveau de précision de la demande au cas par cas est proportionnel à l'avancement des études et à la connaissance des actions du PLD à mettre en place.

## 7.2 AUTEURS DE L'ETUDE

Ingérop Conseil et Ingénierie  
18, rue des Deux Gares  
92563 Rueil-Malmaison Cedex



Les études ont été réalisées par :

- Camille BLOCH Chargée d'études environnement
- Dalila ZEGAGH Chef de projet élaboration du PLD
- Nicolas PORTZER Chargé d'études mobilité





PARIS  
TERRES D'ENVOL



**INGÉROP**  
*Inventons demain*