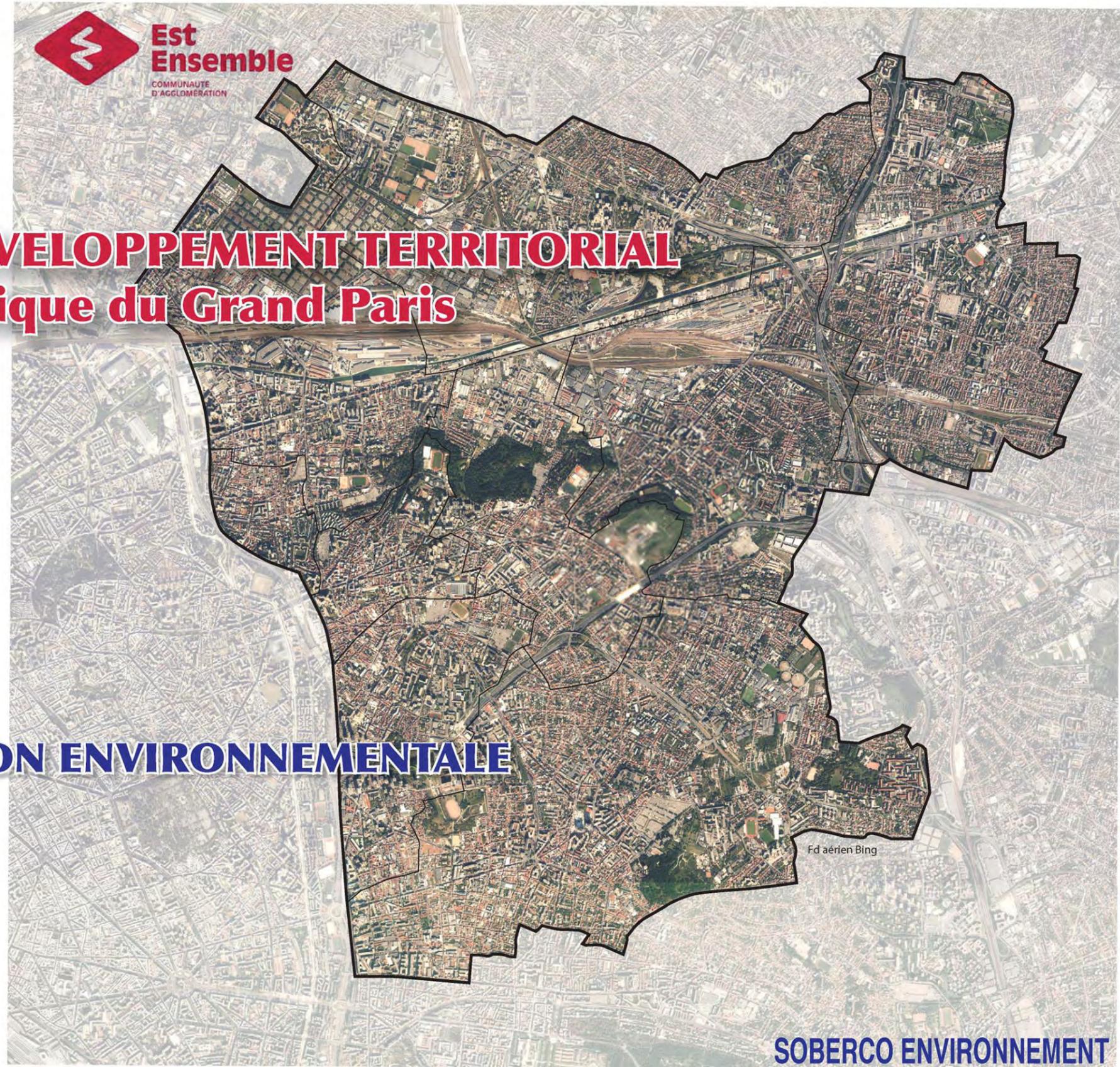




CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL La Fabrique du Grand Paris

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE



M
A
I
2
0
1
3



SOBERCO ENVIRONNEMENT

SOMMAIRE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

EI ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 1 - Milieu physique 2 - Milieu naturel et agricole 3 - Milieu humain 4 - Paysage 5 - Synthèse des enjeux environnementaux	Page EI Page EI 3 Page EI 16 Page EI 24 Page EI 60 Page EI 64
EII PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION PROBABLE SANS LA MISE EN ŒUVRE DU CDT ET PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET DE CDT ET DE SON CONTENU	PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION PROBABLE SANS LA MISE EN ŒUVRE DU CDT ET PRÉSENTATION GÉNÉRALE DU PROJET DE CDT ET DE SON CONTENU 1 – Les grandes tendances de l'évolution territoriale 2 - Rappel des principaux projets engagés sur le territoire 3 - Temporalité des différents aménagements 4 - Les objectifs franciliens du développement territorial 5 - Exposé des motifs pour lesquels le projet de CDT a été retenu 6 - Présentation du CDT : rappels des objectifs et du contenu du projet	Page EII Page EII 3 Page EII 4 Page EII 4 Page EII 5 Page EII 7 Page EII 8
EIII EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE CDT ET MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT	EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE CDT ET MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT Préambule 1 - Analyse des effets globaux du CDT sur le milieu physique 2 - Analyse des effets globaux du CDT sur le milieu naturel 3 - Analyse des incidences du CDT sur le réseau NATURA 2000 4 - Analyse des effets globaux du CDT sur le milieu humain 5 - Analyse des enjeux du portefeuille d'actions du CDT 6 - Analyse des effets des opérations d'aménagement inscrits au portefeuille du CDT 7 – estimations des dépenses correspondantes aux mesures	Page EIII Page EIII 3 Page EIII 4 Page EII 19 Page EIII 11 Page EIII 14 Page EIII 27 Page EIII 35 Page EIII 58
EIV ARTICULATION ET COMPATIBILITÉ AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE	ARTICULATION ET COMPATIBILITÉ AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE Préambule 1 - Les schémas de gestion de la ressource eau 2 - Les documents d'urbanisme 3 – Autres schémas, plans et programmes à prendre en compte	Page EIV Page EIV 3 Page EIV 4 Page EIV 5 Page EIV 7
EV PRÉSENTATION DES MÉTHODES UTILISÉES	PRÉSENTATION DES MÉTHODES UTILISÉES 1 - Cadre méthodologique général 2 - Collecte des données nécessaires à l'établissement de l'état initial de l'environnement 3 - Hypothèses de calcul des données quantitatives employées dans l'évaluation des impacts	Page EV Page EV 3 Page EV 4 Page EV 6
EVI RESUME NON TECHNIQUE	RESUME NON TECHNIQUE	Page EVI
EVII GLOSSAIRE	GLOSSAIRE	Page EVII

Ei



ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT



SOMMAIRE

1 – Milieu Physique	3	3.4.1 – Sites Basias	31
1.1 – Localisation Géographique	3	3.4.2 – Sites Basol	31
1.1.1 – Contexte géographique	3	3.6 – Risques technologiques	34
1.1.2 – Contexte Administratif	3	3.6.1 – ICPE, SEVESO et PPRT	34
1.2 – Topographie	4	3.6.2 – Transports de Matières Dangereuses	34
1.3 – Climatologie	4	3.7 – Gestion des déchets	35
1.4 – Géologie et Hydrogéologie	6	3.7.1 – Le Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers	35
1.4.1 – Contexte géologique général	6	3.7.2 – Le Plan départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et assimilés	35
1.4.2 – Contexte Hydrogéologique	8	3.7.3 – Production de déchets	35
1.4.3 Mouvements de terrains et risques sismiques	9	3.7.4 – Collecte et traitement des déchets	36
1.5 – Hydrologie	10	3.8 – Déplacement	37
1.5.1 – Contexte hydrologique de la zone d'étude	10	3.8.1 – Caractéristiques des déplacements du territoire	37
1.5.2 – Contexte réglementaire et administratif	12	3.8.2 – Infrastructures de transports et coupures urbaines	38
1.5.4 – Alimentation en Eau Potable (AEP)	13	3.8.2 – Infrastructures de transports et coupures urbaines	38
1.5.5 – Assainissement :	14	3.8.3 – Transports collectifs	42
2 - Milieu naturel	16	3.8.4 – Modes doux	42
2.1 – Contexte général	16	3.9 – Acoustique	46
2.1.1 - Zones d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique	16	3.9.1 – Notions générales concernant le bruit	46
2.2 – Contexte Natura 2000	18	3.9.2 – Classement sonore des infrastructures de transport	46
2.3 – Contexte faunistique, floristique et milieux naturels	20	3.9.3 Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement	48
2.3.1 – Contexte général	20	3.10 – Qualité de l'air	52
2.3.2 – Politiques environnementales territoriales	21	3.10.1 – Normes des polluants	52
2.4 – Trame verte et bleue	22	3.10.3 – Réseau de surveillance	53
2.4.1 – Les continuités identifiées	22	3.10.4 – Emissions de polluants du département	54
2.4.2 – Le projet de Schéma Régional de Continuités Ecologiques (SRCE) 2013	22	3.10.5 – Bilan de la qualité de l'air en 2011	54
2.5 – Contexte agricole	22	3.11 – Energie	56
3 – Milieu humain	24	3.11.1. Objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de maîtrise de la consommation énergétique	56
3.1 – Documents d'urbanisme et de programmation	24	3.11.2 - La production énergétique régionale	56
3.1.1 – Les documents Supra-communaux	24	3.11.3 - Les potentiels d'énergies renouvelables et de réseaux de chaleur	58
3.1.2 – Le Programme Local de l'Habitat (PLH)	26	3.11.4 – Etat des consommations énergétiques du territoire :	58
3.1.3 – Les documents d'urbanisme des communes	26	3.11.5 – Les politiques énergétiques du territoire :	59
3.2 - Patrimoine archéologique et culturel	28	4 – Paysage	60
3.3 – Elements démographiques et sociaux	30	4.1 – Le Grand paysage	60
3.3.1 - Population	30	4.2 – Les entités Paysagères urbaines	60
3.3.2 - Emploi	30	4.3 – Les grands axes	62
3.3.3 - logement	30	4.4 – Le paysage hérité	62
3.4 – Sites et sols pollués	31	5 – SYNTHESE DES ENJEUX	64

1 – MILIEU PHYSIQUE

1.1 – LOCALISATION GEOGRAPHIQUE

1.1.1 – Contexte géographique

Le territoire d'étude se situe au cœur de la première couronne de la capitale, sur la limite sud-ouest du département de Seine Saint Denis. Le territoire est directement accolé à l'est de la commune de Paris, en contact avec le 19ème et 20ème arrondissement.

Il se situe donc ainsi dans une position particulière de la première couronne Parisienne, et présente une continuité du tissu urbain avec ceux-ci. La présence du périphérique permet toutefois de marquer la séparation entre les 2 territoires de l'Ourcq/RN3 en partie Nord et l'axe formé par l'A3 en partie sud. Le territoire est marqué par une forte urbanisation sur l'ensemble de ses communes et par un relief marqué, peu courant dans le bassin Parisien.

Outre le territoire d'étude, correspondant au périmètre de contractualisation, l'évaluation environnementale prend en compte un périmètre élargi appelé Zone d'étude. La zone d'étude est délimitée :

- A l'Ouest par la naissance sur la partie Nord de l'autoroute A1 en sortie de Paris
- Au Nord par une partie de l'A86 et la gare de triage de Drancy
- Au Sud par la limite départementale avec le Val de Marne
- A l'Est par la RN 370

Ce périmètre permet de prendre en compte l'ensemble du territoire concerné par le Contrat de Développement Territorial, ainsi que les territoires périphérique avec lesquels il entretient des relations. En outre, un périmètre élargi permet notamment d'étudier les relations entretenues entre le territoire et les zones Natura 2000 les plus proches de celui-ci.

1.1.2 – Contexte Administratif

La zone d'étude repose sur une vingtaine de communes, dont celle de Paris pour un petit quart sur la partie Sud-ouest.

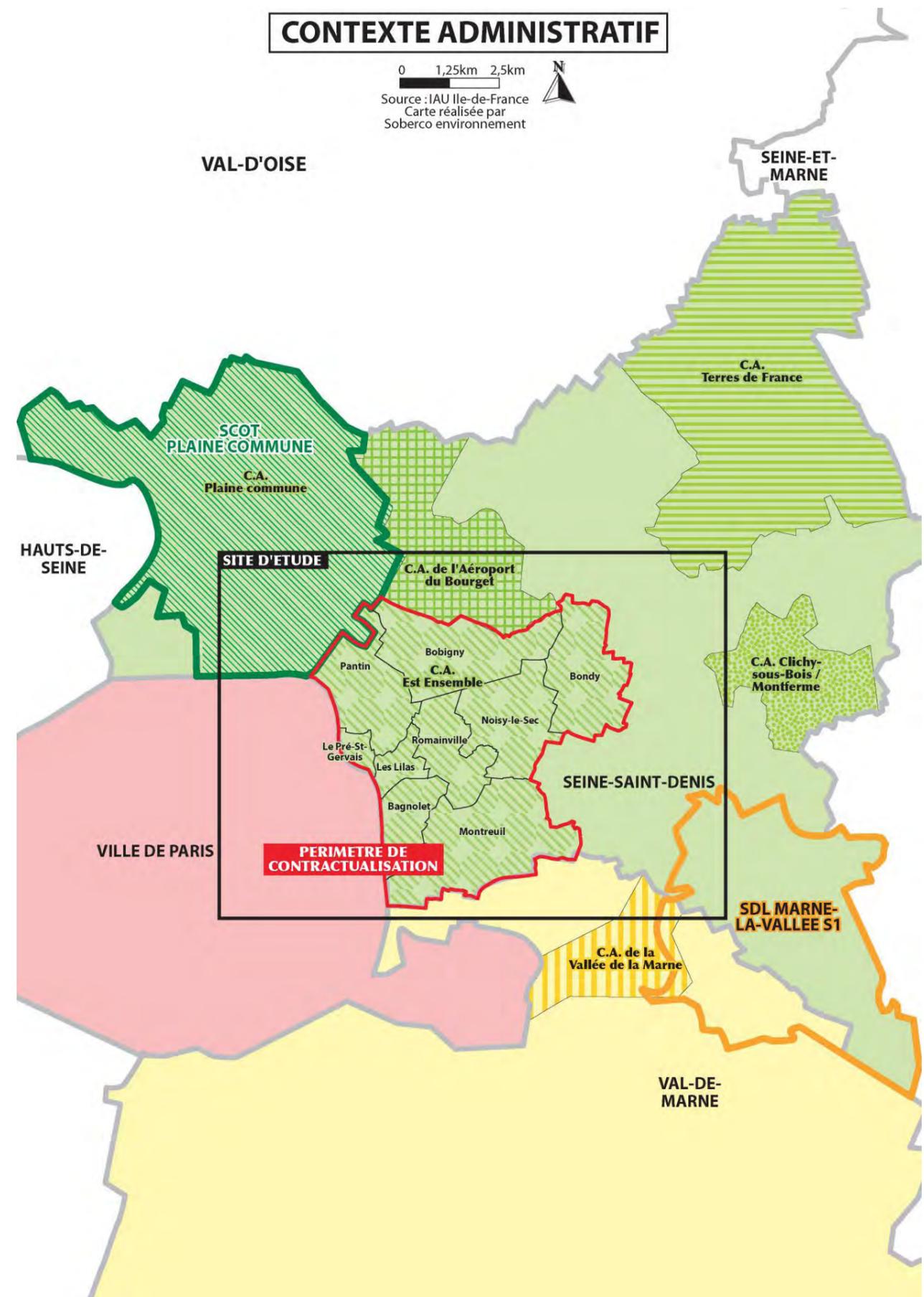
Sur le plan institutionnel, la zone d'étude est composée de 4 communautés d'agglomération : Aéroport du Bourget (3 communes), Est ensemble (9 communes), Plaine commune (7 communes) et Vallée de la Marne (2 communes). 6 communes ne font cependant pas partie d'EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) sur le territoire.

La zone d'étude recoupe également 3 départements : Paris, la Seine Saint Denis (93) et le Val de marne (94). Enfin, elle intègre le périmètre du SCOT de Plaine commune (7 communes).

Le Contrat de Développement Territorial d'Est Ensemble (CDT EE) est porté par la Communauté d'Agglomération Est Ensemble (CAEE) ainsi que par les communes qui compose la communauté d'Agglomération : Pantin, Bobigny, Bondy, Le Pré-Saint-Gervais, Les lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Bagnole et Montreuil.

De fait, le périmètre d'étude correspond à celui de la communauté d'agglomération, soit 9 communes au total.

CONTEXTE ADMINISTRATIF



1.2 – TOPOGRAPHIE

Le relief de la zone d'étude repose sur l'élément central que forme le coteau de Romainville-Montreuil. Cette principale émergence, qui se poursuit à l'Est par le Plateau d'Avron et le Massif de l'Aulnoye, décrit de fait un territoire s'organisant sur 2 versants : un Versant Nord qui s'étend vers la plaine de France, et un Versant Sud qui surplombe le val de Marne.

Le point culminant du territoire se trouve sur la commune des Lilas, aux alentours de 125m. Le point bas du territoire d'étude à l'extrême Nord-Ouest, sur la commune de Pantin, à 39m. Sur la partie Sud, la déclivité est également marquée, avec un point bas aux alentours de 60 mètres sur la commune de Montreuil.

A une échelle plus fine toutefois, le relief est ponctué, outre les de talwegs, crêtes, buttes, vallons de la butte de Romainville, de nombreux petits reliefs générés par les aménagements urbains de Ainsi, les principales infrastructures de la zone d'études (Autoroute A3, A86, chemins de fer) présentent de nombreuses zones de déblai et de remblai générant une multitude de talus qui ont eu pour conséquence première de modifier le paysage et de le fractionner.

La topographie naturelle de la zone d'étude a largement été modifiée par des aménagements s'appuyant sur un principe de plateformes liées aux urbanisations successives (notamment les corniches des forts), ainsi que par l'aménagement du Canal de l'Ourcq.

1.3 - CLIMATOLOGIE

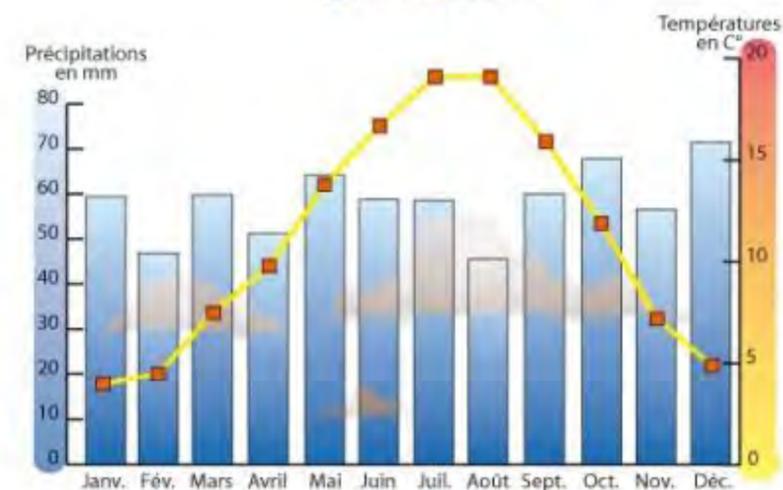
La station météorologique de référence est celle de Roissy par laquelle les principales caractéristiques climatiques ont été appréhendées à partir des données relevées sur la période 1971-2004. Cette station est la plus représentative de la zone d'étude.

La zone d'étude bénéficie d'un climat de type tempéré océanique, quelque peu altéré par des influences continentales (éloignement du littoral). Humide aux saisons intermédiaires, les hauteurs de précipitations de fin de printemps et de l'été sont rehaussées par des orages plus fréquents qu'en climat océanique franc. Les hivers sont quant à eux modérés. A noter que le relief est trop peu marqué pour avoir une influence sensible sur le climat local.

PRECIPITATIONS ET TEMPERATURES MOYENNES MENSUELLES

STATION DE ROISSY

METEO FRANCE



Températures

Les températures sont douces, avec une température moyenne annuelle de 11,2°C. La température minimale absolue fut de -17.8°C en janvier 1985 et la maximale de +39°C en août 2003.

Tout au long de l'année, les températures restent modérées. Les températures moyennes varient entre un minimum de +1.5°C en février (le mois de janvier étant toutefois en moyenne le mois le plus froid), et un maximum de +24.4°C en août (mois le plus chaud). Le nombre moyen de jours où la température dépasse 25°C est de 39.4 dont 7.9 au-delà de 30°C.

Il gèle en moyenne sous-abris 41.8 jours par an.

Précipitations

Les précipitations sur la zone d'étude sont fréquentes mais faibles et régulièrement réparties tout au long de l'année ; elles suivent donc les grandes caractéristiques régionales. Calculée sur la période 1971 - 2004, la pluviométrie moyenne annuelle se situe aux environs de 700 mm pour une moyenne de 118.8 jours de pluie par an. Le mois d'août est le mois le plus sec avec un cumul de 45.8 mm alors que ces précipitations atteignent 71.5 mm en décembre.

Les précipitations, assez bien réparties sur l'ensemble de l'année, se présentent sous forme d'orages en été. Avec une moyenne de 22 jours par an, les orages se produisent essentiellement d'avril à août (16.6 jours).

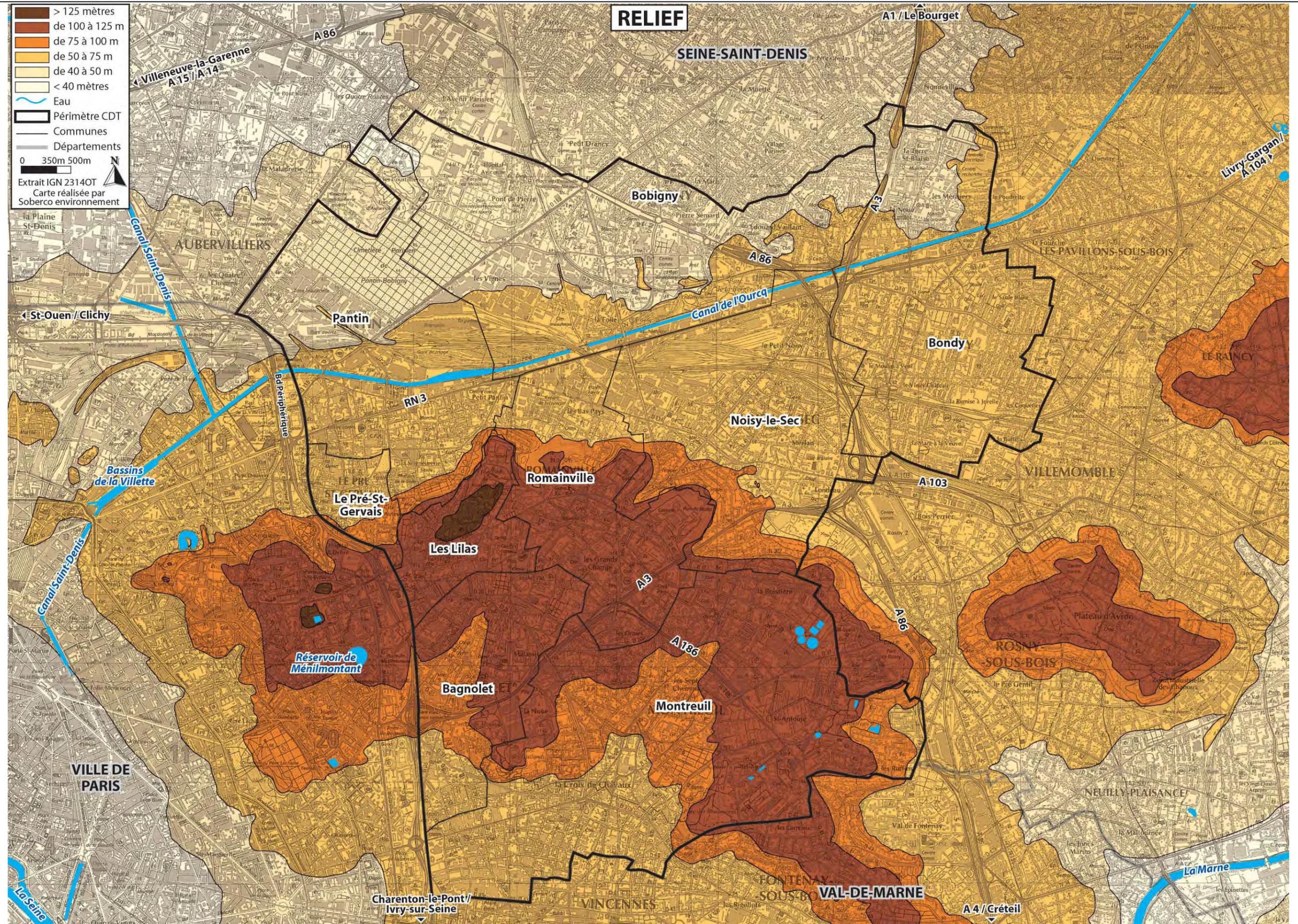
Il ne grêle que 2.8 jours par an et il neige en moyenne 17.2 jours par an. La présence de brouillard (visibilité inférieure à 1km) est constatée en moyenne 42.5 fois par an. Ces brouillards sont plus fréquents d'octobre à février.

Ensoleillement

Avec un ensoleillement moyen de l'ordre de 1750h/an (station du Bourget), la zone d'étude présente une moyenne d'ensoleillement inférieure à la moyenne nationale (1850h/an). Le maximum d'ensoleillement a lieu en juillet (240h) et le minimum en décembre (50h).

ICU

Les îlots de chaleur urbains (ICU en abrégé) désignent des élévations localisées des températures, particulièrement des températures maximales diurnes et nocturnes, enregistrées en milieu urbain par rapport aux zones rurales ou forestières voisines ou par rapport aux températures moyennes régionales.



Ces îlots de chaleur urbaine sont intrinsèquement liés à l'artificialisation des sols dans le cadre du développement urbain. En effet, les matériaux utilisés pour « faire la ville » sont souvent minéraux, et captent et emmagasinent la chaleur des rayonnements solaires, notamment en période estivale. En outre, le tissu bâti contribue également à une restitution de la chaleur utilisée pour le confort humain.

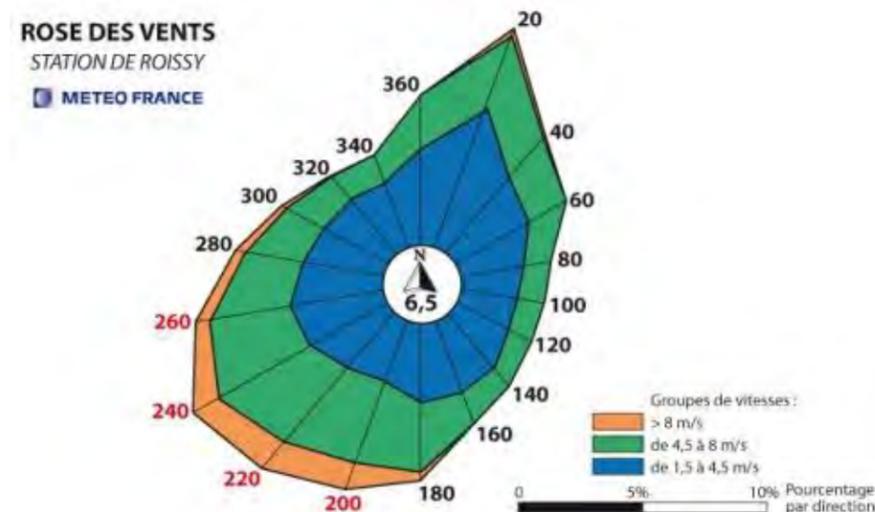
Cependant, les espaces végétalisés du tissu urbain contribuent fortement à la réduction de l'ICU, de par une absorption moins forte des rayons solaires et une restitution de fraîcheur de par le cycle biologique d'évapotranspiration.

Sur la zone d'étude, ce phénomène est particulièrement marqué, du fait du tissu urbain dense du territoire. Toutefois, les poches d'espaces verts du territoire contribuent à un rafraîchissement global en période nocturne à l'échelle de la CAEE et de l'agglomération parisienne.

En outre, on note que la densité urbaine conduit à produire un phénomène d'îlot de chaleur urbain plus marqué au fur et à mesure qu'on s'approche de la capitale.

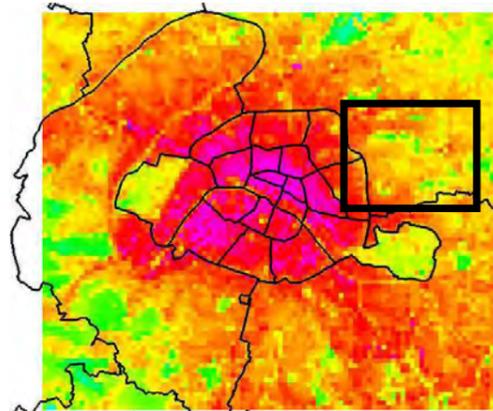
Vent

Les vents proviennent essentiellement du Sud-ouest (direction 240) et du Nord-est (direction 20). Les vents les plus forts, compris entre 4.5 et 8 m/s et supérieurs à 8 m/s proviennent du Sud-ouest. Les vents forts supérieurs à 58 km/h sont observés en moyenne 63.1 jours/an. Les vents violents supérieurs à 100 km/h sont observés en moyenne 2.2 jours par an et sont donc peu fréquents. Le vent maximum instantané observé sur la station météorologique de Roissy est de 148km/h le 3 février 1990.



On remarquera que l'orientation principale des vents vient « butter » contre la colline de Romainville-Montreuil, et peut donc générer un phénomène d'accélération sensible sur les coteaux.

La pénétration des vents dans le territoire permet de participer à la régulation thermique du territoire via la dissipation de l'ICU. Mais elle contribue également à provoquer des sensations d'inconfort sur ces espaces et sur ses franges.



1.4 – GEOLOGIE ET HYDROGEOLOGIE

1.4.1 - Contexte géologique général

La formation géologique du territoire traduit l'importante érosion fluviale de la Seine et de la Marne : Les formations géologiques affleurantes sont principalement de nature sédimentaire :

- Au centre, sur le plateau **Sur le plateau** affleure le **travertin de Brie** (calcaire du Sannoisien supérieur très perméable) qui forme une surface structurale plus ou moins érodée recouverte de limons. Des sables et des grès recouvrent la partie Ouest de la colline de Romainville, du Fort de Romainville à la Porte des Lilas, se prolongeant sur la ville de Paris. Le travertin repose sur les **argiles vertes** (du Sannoisien inférieur) de 5 à 6 m d'épaisseur sur le plateau et de 5 à 2 m sur le versant. L'argile verte caractérisée par son imperméabilité explique la présence de la nappe du travertin. L'argile verte affleure sur les rebords du plateau.
- Cette formation est entourée par une bande de **marnes à huîtres qui affleure sur les coteaux** affleure au Nord et au Sud. Ce matériau est très sensible aux variations d'eau et est donc susceptible d'engendrer des mouvements de terrains. En pied de coteau, ces marnes se transforment en **marnes supra-gypseuses** (marnes de Pantin et d'Argenteuil), qui présentent des phénomènes de dessiccations et localement une abondance de gypse. Elles reposent sur les marnes d'Argenteuil qui sont plus imperméables. Les marnes de Pantin sont aquifères.
- Des **alluvions** (composées de bancs de sables plus ou moins grossiers mélangés à des limons, argiles, et feldspath) composent les parties basses du territoire, et en particulier au Nord-est sur le territoire de Bondy. Il s'agit de vastes formations déposées par les cours d'eau aux différents stades de l'évolution morphologique du relief.

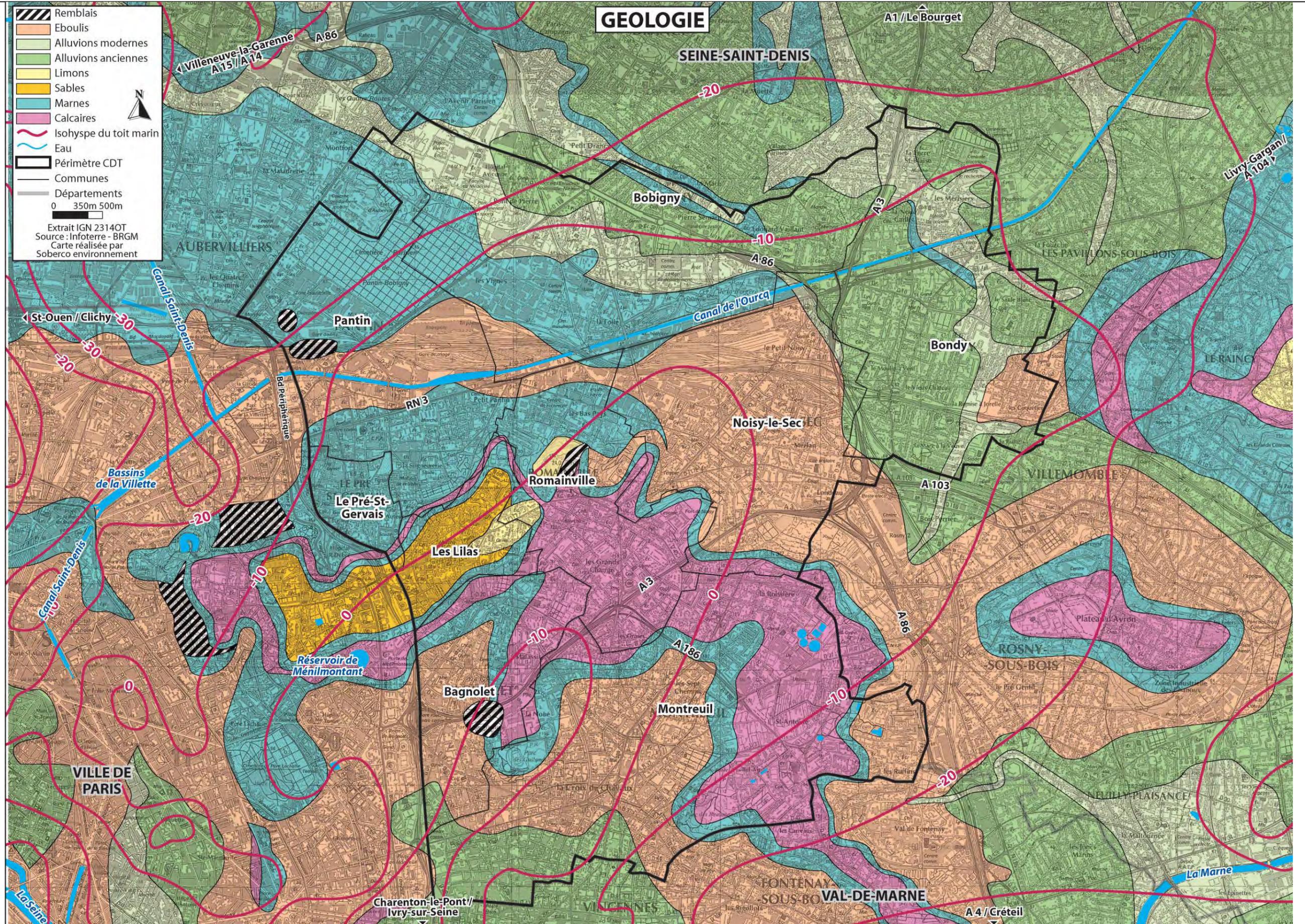
Les formations affleurantes sont par endroits recouvertes par des **remblais** : il s'agit de matériaux très hétérogènes composés de mélange de terre végétale, matériaux divers, corps de chaussée et gravats, souvent mal connus.

Le secteur est également caractérisé par la présence de bancs de gypse affleurant qui ont été exploités dans des carrières souterraines et à ciel ouvert, notamment sur le territoire de Romainville. Le sous-sol a longtemps été une des richesses du territoire :

- Le gypse, ou pierre à plâtre, a été exploité par les carriers dès le XV^{ème} siècle.
- Au XIX^{ème} siècle, le calcaire de Brie permit de fabriquer les moellons de construction réclamés par l'urbanisation parisienne
- Les argiles vertes furent également exploitées par des briqueteries à la fin du XIX^{ème} siècle

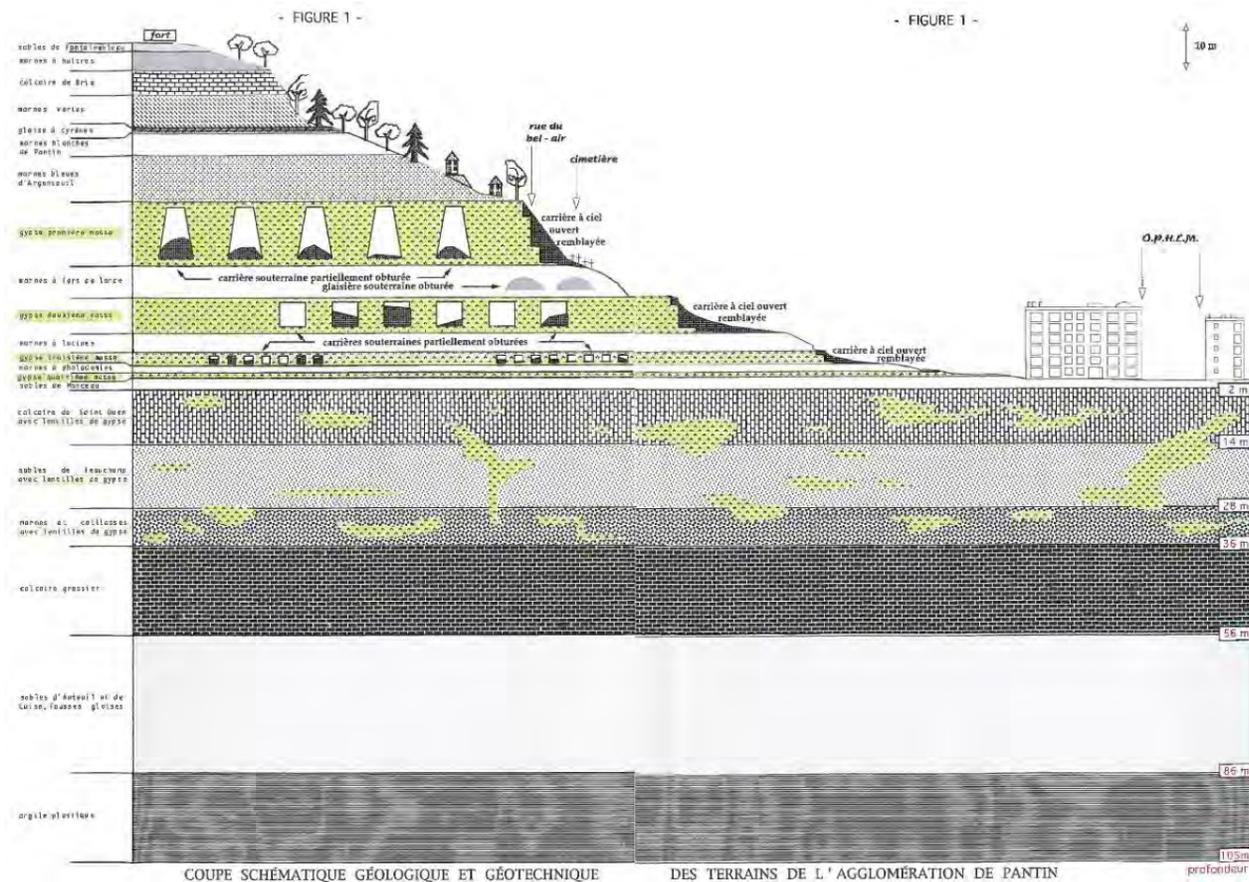
Synthèse et enjeux

- Une topographie remarquable au sein du bassin parisien, mais remodelée par l'homme à une échelle fine.
- Des contraintes principalement liées aux ruptures provoquées par les infrastructures de transports (déblais et remblais)
- Une météo typique de la région parisienne, mais modifiée par la géographie du territoire :
 - Par le relief pouvant accentuer la vitesse des vents sur les coteaux (enjeu de confort urbain)
 - Par la végétation favorisant la limitation du phénomène d'ICU (enjeu de « climatisation » du territoire et de la capitale)



La colline de Romainville est formée de calcaires, marnes et d'argiles constituant une butte témoin, qui permet de retracer l'histoire des dépôts sédimentaires successifs avant l'action de l'érosion ; qui a modelé le relief lorsque les terrains ont émergés.

L'essai de synthèse de l'étude géotechnique de 1997 de la commune de Pantin permet d'illustrer l'ensemble des formations géologiques :



1.4.2 – Contexte Hydrogéologique

D'après la carte géologique de Paris, plusieurs nappes sont susceptibles d'être rencontrées au droit du territoire :

- Nappe du Calcaire de Saint Ouen : au Nord – Est de Paris cette nappe est très proche de la surface. Dans la zone d'étude, cette nappe se situerait à une profondeur comprise entre 5 et 10 mètres, et s'écoulerait globalement vers le Nord / Nord – Est ;
- Nappe des Sables de Beauchamp ;
- Nappe des Calcaires Lutétiens : cette nappe est très importante par son extension et son épaisseur. Sous les sables de Beauchamp, le Lutétien mouillé sur toute sa hauteur contient une nappe qui peut dépasser 30 mètres d'épaisseur notamment sous la commune d'Aubervilliers ;
- Nappe des sables yprésiens : sous la nappe du Lutétien, cette nappe devient captive et dépasse les 30 mètres d'épaisseur ;
- Nappe de la Craie : relativement bien séparée des eaux de l'Eocène par l'Argile Plastique, cette nappe ne semble pas vulnérable vis-à-vis d'une éventuelle pollution de surface provenant de la zone d'étude ;
- Nappe de l'Albien : nappe artésienne située entre 550 m et 750 m de profondeur dans plusieurs niveaux sableux de l'Albien, de l'Aptien et du Néocomien.

Les marnes du plateau retiennent un aquifère assez important, ce qui explique l'ancienne présence de marais et de mares sur la partie Sud du plateau. L'étude géotechnique sur Pantin rappelle que le sommet des marnes était autrefois marqué par une ligne de source à flanc de coteau. L'urbanisation a cependant masqué cet état naturel.

La nappe du plateau :

Les sondages montrent que le sommet de la couche des argiles vertes forme des dômes et des cuvettes, expliquant les variations de niveau de la nappe du Travertin sur le plateau.

Les mesures montrent que la nappe est alimentée directement par la pluviométrie, avec un temps de réponse très court. Chaque épisode pluvieux supérieur à 5 mm est suivi d'une montée du niveau de la nappe. Les analyses chimiques montrent que l'aquifère du travertin contient une eau de qualité médiocre, dont les concentrations en nitrates et en hydrocarbures sont la trace de pollutions dues à l'activité humaine.

La nappe des marnes de Pantin

En haut de versant, la hauteur de la nappe est de deux mètres (nappe libre). Sur le versant, la nappe se met en charge sous les argiles vertes puis sous les éboulis argileux ; la charge atteint 6 à 7 mètres. Cela explique la faible profondeur de l'eau dans les puits des riverains dans ce secteur et dans les terrains plus limoneux. Les mesures montrent que le niveau de la nappe varie aussi directement avec la pluviométrie, avec un temps de réponse très court. Chaque épisode pluvieux supérieur à 5 mm est suivi d'une montée du niveau de la nappe.

Les analyses chimiques montrent que l'aquifère des marnes de Pantin contient aussi une eau de qualité médiocre (concentrations en nitrates et en hydrocarbures).

1.4.3 Mouvements de terrains et risques sismiques

Phénomènes naturels

Les différentes roches constitutives (notamment calcaires) du substrat géologique du secteur d'étude présentent des caractéristiques physiques favorables à la formation de cavités naturelles. Le contexte géologique est donc favorable au développement de trois types de mouvement de terrain sur le secteur d'étude liés :

- Au retrait-gonflement des sols argileux.
- Au risque de dissolution du gypse
- Aux glissements de terrains.
- Au risque Sismique

En outre, l'exploitation passée du sous sol a fragilisé les structures de certains secteurs, qui présentent donc aujourd'hui un risque d'effondrement lié aux anciennes carrières.

Retrait/gonflement des argiles

L'ensemble de la zone d'étude, dont les terrains renferment des terres argileuses à différents niveaux, est concernée par le risque retrait-gonflement des argiles. Ce risque est lié aux variations périodiques en eau du terrain. En présence d'eau, les sols argileux sont susceptibles de changer de volume et de provoquer des gonflements (saturation - sols très malléables) ou des retraits (dessiccation - sol durs et cassants)

Cet aléa de retrait gonflement des argiles est globalement important pour l'ensemble du territoire d'étude. En dehors de la commune de Bondy, concernée principalement par un aléa faible (et quelques zones en aléa moyen), la totalité des communes est concernée par un aléa moyen, voire fort, selon un fuseau large qui s'appuie sur la colline de Romainville-Montreuil.

Selon les secteurs, il y a donc nécessité de prendre des précautions particulières lors de la construction des bâtiments ou l'aménagement d'infrastructures susceptibles d'être affectée par ce phénomène.

Dissolution du Gypse

La zone d'étude est concernée par la présence de niveaux de gypse susceptibles de se dissoudre en présence d'eau. Ces désordres constituent un risque pour les aménagements existants, et une contrainte vis-à-vis de l'occupation ultérieure du sol et du sous-sol.

Ces périmètres de risque délimitent les zones exposées à la fois aux risques d'anciennes carrières et à la dissolution du gypse antéludien. À l'intérieur de ces zones, les autorisations d'occupation et d'utilisation du sol peuvent être soumises à des conditions spéciales, de nature à rassurer la stabilité des constructions.

Sur le territoire d'étude, Les 3 communes les plus au Nord (Pantin, Bobigny, et la partie Nord de Noisy-le-Sec) sont concernées par un périmètre de risque lié à la dissolution du gypse antéludien, et sont donc concernées par l'application de l'article R.111-3 du code de l'urbanisme.

Les secteurs d'anciennes exploitations de carrières sont quant à eux répartis sur la limite Nord du plateau de Romainville-Montreuil et sur l'ensemble des communes au sud de ce plateau.

Aléas avérés de glissements de terrain

3 Communes sont répertoriées comme ayant fait l'objet de mouvements de terrains répertoriés : Pantin, Romainville et Montreuil.

Toutefois, les données relatives à ces mouvements de terrains (base infoterre – BRGM) ne permettent pas d'en déterminer la localisation exacte.

Risque Sismique

La zone d'étude, à l'image de l'ensemble du bassin parisien, est classée en zone de sismicité 1 (risque très faible) du nouveau zonage sismique de la France, défini par l'Arrêté du 22 octobre 2010 relatif à la classification et aux règles de construction parasismique applicables aux bâtiments de la classe dite « à risque normal ».

Sur l'ensemble du territoire, il n'y a donc pas de prescription parasismique particulière pour les bâtiments à risque normal.

Protections réglementaires

La prise en compte de ces différents risques sur le territoire se traduit par une réglementation spécifique :

- A l'échelle du département de Seine Saint Denis : Avant la loi du 2 février 1995 instituant les PPR (Plan de Prévention des Risques), certaines communes du département étaient déjà dotées de périmètres de risque pris par arrêté préfectoral en application de l'ancien article R. 111-3 du code de l'urbanisme. Ces périmètres de risque délimitent les zones exposées aux risques d'anciennes carrières et à la dissolution du gypse antéludien. Ainsi, 22 périmètres des zones de risques ont été approuvés par des arrêtés préfectoraux le 18 avril 1995 modifiant les arrêtés du 21 mars 1986. Chaque commune concernée par un périmètre des zones de risques dispose d'un arrêté qui s'applique sur son territoire communal. Ils ont la même valeur juridique qu'un PPR approuvé. Sur le territoire d'étude, ces périmètres concernent :
 - Le Périmètre de risque lié à la dissolution du gypse antéludien, commune de Bobigny
 - Périmètre de risque lié à la présence d'anciennes carrières et à la dissolution du gypse antéludien, commune de Noisy-le-Sec
 - Périmètre de risque lié à la présence d'anciennes carrières et à la dissolution du gypse antéludien, commune de Pantin
 - Périmètre de risque lié à la présence d'anciennes carrières, commune du Pré-Saint-Gervais
- A l'échelle de 2 communes, ces périmètres de risques ont été précisés à travers un PPR à l'échelle de la Commune. Un troisième PPRN, sur Bagnolet, lié aux anciennes carrières (risques d'affaissements et effondrements), est en cours d'élaboration. Il a été prescrit par arrêté préfectoral n°04-1509 en date du 31 Mars 2004. Enfin, la commune des Lilas fait actuellement l'objet également de l'élaboration d'un PPRN portant sur le retrait/gonflement sols argileux et les anciennes carrières.

PPR de Romainville

Le PPR de Romainville porte sur le risque lié à aux anciennes carrières sur la commune. Il a été approuvé le 23 octobre 2001. La carte réglementaire présente 3 zones distinctes dont le règlement précise les possibilités en matière d'urbanisation :

- Une zone rouge, totalement inconstructibles (sauf infrastructure absolument nécessaire au fonctionnement des services publics)
- Une zone bleue foncée dans laquelle toute construction doit faire préalablement l'objet d'une étude » par un organisme certifié qui définira les prescriptions techniques permettant de garantir la stabilité des sols
- une zone bleue clair dans laquelle les constructions sont également contraintes par des préconisations techniques établies par une étude géotechnique préalable.

PPR de Montreuil

Ce plan de prévention des risques « mouvements de terrain » a été approuvé le 22 avril 2011. Il concerne toutefois plusieurs aléas de mouvements de terrains réglementés par un seul et unique document :

- La dissolution du gypse antéludien
- Le risque lié aux anciennes carrières
- Le retrait/gonflement des argiles

Du fait de la prise en compte de plusieurs risques, le PPR fait l'objet d'un zonage complexe découpant le territoire en 6 secteurs (A à F) :

- Une zone rouge (A) dans laquelle toute construction nouvelle est interdite, et les constructions existantes pouvant être maintenues sous condition de fonctions
- Des zones bleues (B à D) et jaunes (E et F) dans lesquelles les constructions futures et le maintien des constructions existantes sont soumises à des prescriptions d'aménagement particulières selon le type de projet et la zone considérée.

En outre, le PPR présente également en complément des mesures protection, de prévention et de sauvegarde. Il s'agit essentiellement de mesures d'ensemble indépendantes de tous projets ou travaux et qui doivent être prises par les particuliers, les entreprises et les collectivités publiques dans le cadre des compétences qui leur sont dévolues.

Synthèse et enjeux

- Un sous-sol façonné par le Fleuve de la Seine, qui a laissé sur le territoire une « butte témoin »
- Un mille feuille de nappes de profondes à superficielles, a fort potentiel géothermique
- Un sous sol riche en matériaux longtemps exploités, mais présentant aujourd'hui de fortes contraintes pour le développement des constructions sur l'ensemble du territoire
- Une prise en compte forte de ces risques à travers la prescription de documents réglementaires, notamment sur Montreuil, Romainville et prochainement Bagnolet
- Un enjeu d'intégration fort dans le cadre du développement urbain (stabilisation des sous-sols, répartition des zones denses, prise en compte des capacités d'infiltration des sols...)

1.5 – HYDROLOGIE**1.5.1 - Contexte hydrologique de la zone d'étude****Bassins versants**

La zone d'étude est intégralement comprise dans le grand bassin versant de la Seine, sur le territoire de la commission des rivières d'Ile de France.

Le territoire se trouve à l'interface de 3 bassins versants de rivières :

- Sur la partie Nord, le bassin du Croult et de la Morée (code ADES FRHR157). Ce bassin concerne les communes de Pantin, Bobigny, Pré-saint-Gervais, Bondy, Noisy-le-Sec et les parties Nord des Lilas et de Romainville. Cette unité de 443km² collecte 159km de cours d'eau depuis la Plaine de France. L'ensemble de ces cours d'eau se rejettent dans le Croult, canalisé en partie aval avant son rejet dans la Seine à Saint-Denis.
- Sur la partie Sud, le Bassin Versant de la Marne aval (code ADES FRHR154). Ce bassin de 979km² qui s'étend dans les plaines de la Brie à l'Est de Paris draine 673km de cours d'eau, dont la Beuvronne et la Théroanne, qui alimentent le canal de l'Ourcq. Son exutoire principal est la Marne, qui se rejette dans la Seine à Alfortville. Il concerne sur le territoire d'étude la commune de Montreuil et ses Franges directes.
- Enfin, une partie Sud-ouest du territoire (Bagnolet et les moitiés sud de Romainville et des Lilas appartient au bassin de la Seine à Paris (code ADES FRHR 155A).

Réseau hydrographique de surface

Le fort relief ne présente toutefois pas de trace superficielle visible d'une hydrographie, en dehors du canal de l'Ourcq. Le réseau hydrographique du territoire a largement été remanié du fait de l'aménagement urbain du territoire.

La forte anthropisation du territoire a conduit à faire disparaître entièrement le réseau hydrographique de surface qui le constituait. Ainsi l'ensemble du réseau hydrographique naturel qu'occupait le territoire a été canalisé, busé et intégré au réseau d'assainissement du territoire.

Seules les cartes géologiques et historiques (Cassini, carte des chasses du roi) permettent de retracer le passé des cours d'eau principaux :

- La Molette/le Moleret (Bondy) 4km, puis 10km
- Le ru de Montfort (Formant la limite Nord de Bobigny) 8 km
- Le ru de Vincennes (Montreuil) 3.5km

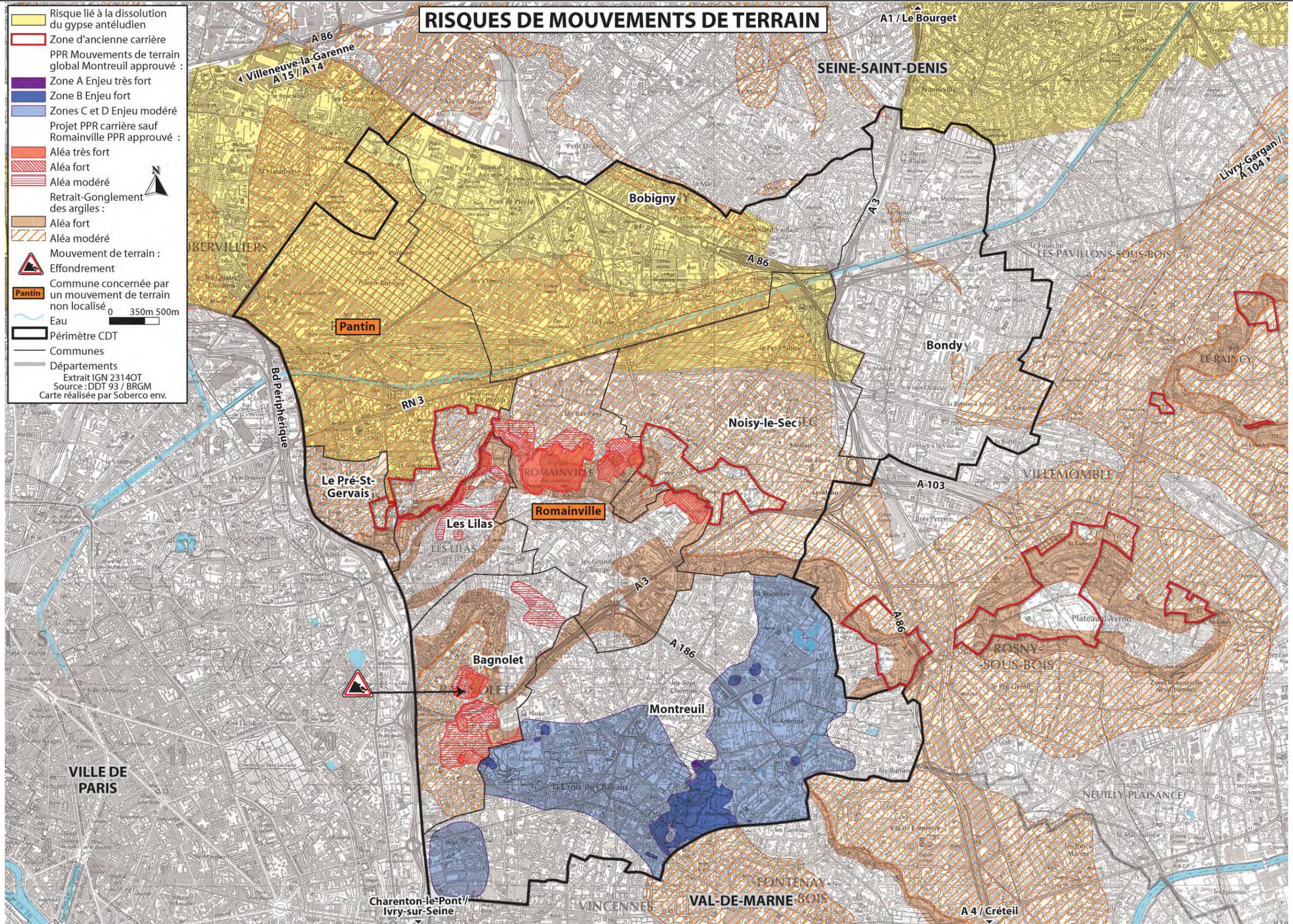
Le seul réseau hydrographique de surface du territoire encore présent est le canal de l'Ourcq, réseau non naturel qui traverse sur le territoire les communes de Bondy, Bobigny et Pantin et se jette dans le bassin de la Vilette à Paris.

De fait, sur le territoire, aucun cours d'eau n'est identifié par la directive cadre sur l'eau (DCE) comme faisant l'objet d'objectifs de qualité biologique ou physicochimique.

Phénomènes naturels : Remontée de nappe et ruissellement

L'artificialisation et la disparition des réseaux hydrographiques de surfaces ont entraîné une difficulté et un oubli de la connaissance des phénomènes naturels liés aux variations des eaux. Toutefois, le territoire est soumis :

- A des aléas de remontée de nappe, notamment sur les secteurs identifiés comme zone humide et dans les secteurs proches des anciens cours d'eau
- A des aléas de ruissellement, du fait de l'imperméabilisation des sols et de la topographie du territoire. Ces phénomènes restent toutefois ponctuels sur le territoire, et concernent principalement le secteur des Hauts de Montreuil, soumis à un aléa régulier.



Les zones humides

Les zones humides, aujourd'hui fortement menacées par l'action anthropique, apparaissent là où la nappe phréatique arrive près de la surface ou affleure, ou encore là où des eaux peu profondes recouvrent les terres. Elles sont intéressantes entre autre pour leur rôle de ressource alimentaire pour de nombreuses espèces aviaires et joue un rôle important dans la préservation de la ressource en eau. Elles assurent par ailleurs des fonctions de régulations hydrologique, biologique et climatique.

Une cartographie des "enveloppes d'alerte des zones humides" a été réalisée par la DIREN (Direction Régionale de l'Environnement) Ile-de-France en 2009. Les études menées sur la région, complétées par l'analyse d'images satellitaires, ont permis de hiérarchiser ces zones humides en cinq niveaux dans le but de les intégrer dans les politiques régionales en matière de biodiversité, d'eau et d'aménagement du territoire. L'institut d'Architecture et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU IDF) a réalisé, en 2010, une cartographie des zones humides à protéger selon leur niveau.

Sur le territoire d'étude, on distingue, sur le pourtour immédiat et au sud de la colline de Montreuil-Romainville, plusieurs zones de niveau 3.

Les zones humides de niveau 3 sont des 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".

En outre, le canal de l'Ourcq est répertorié en classe de niveau 5 : il s'agit de l'ensemble des plans d'eau (rivières étangs, mares, bassin de gestion des eaux pluviales...) du territoire. Ce ne sont pas des zones humides à part entière. Ces espaces constituent néanmoins des lieux d'intérêt vis-à-vis de la faune locale, notamment l'avifaune.

1.5.2 - Contexte réglementaire et administratif

La zone d'étude est régie par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux). Seine Normandie. Les premiers enjeux identifiés par celui-ci pour ce secteur consistent à :

- reconquérir la qualité des eaux superficielles (pollution d'origine domestique, urbaine [ruissellement pluvial, infrastructures], agricole et industrielle) ;
- restaurer la dynamique fluviale, l'hydromorphologie des rivières, la continuité écologique et la diversité des habitats ;
- lutter contre les inondations et maîtriser le ruissellement des zones en développement ;
- protéger les aires d'alimentation de captage.

En outre, le territoire fait partie de 2 périmètres de SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux), correspondant respectivement aux bassins versant du Croult et de la Morée et à celui de la Marne Aval :

- Un SAGE vient d'être initié à l'échelle du bassin versant "Croult-Enghien-Vieille Mer". La structure porteuse du SAGE se compose du Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique (SIAH) du Croult et du Petit Rosne, du Conseil Général 93 et du Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Région d'Enghien-les-Bains (SIARE). Le périmètre du S.A.G.E. a été arrêté le 11 mai 2011 et ce SAGE est en cours d'instruction pour une approbation fixée au plus tard au 31 décembre 2015.
- Le projet de SAGE « Marne Confluence », représente un bassin versant cohérent, centré sur la partie aval de la Marne, dans sa confluence avec la Seine. Il comprend : 25 communes du Val-de-Marne, 14 communes de Seine-et-Marne, 12 communes de Seine-Saint-Denis, la ville de Paris (bois de Vincennes). Le Syndicat Marne Vive a été désigné pour assurer l'animation et le suivi technique et financier du SAGE. Le périmètre du SAGE a été arrêté le 14 Septembre 2009. L'état initial du SAGE Marne Confluence a été validé lors de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du 25 septembre 2012.

SDAGE Seine Normandie

La zone d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine Normandie, approuvé par arrêté préfectoral le 20 Novembre 2009. Elle est concernée par la masse d'eau " Éocène du Valois" (Code FRHG104). Cette masse d'eau souterraine est l'une des rares sur le Bassin Seine Normandie à atteindre le bon état à l'heure actuelle (période 1995-2005, confirmée en 2010). De fait son objectif de bon état de la qualité des eaux est maintenu à l'horizon 2015.

L'objectif de bon potentiel écologique concerne les masses d'eau fortement modifiées et artificielles de chaque catégorie : rivières, plans d'eau, canaux, eaux estuariennes et côtières. Les masses d'eau fortement modifiées sont celles qui ont subi des modifications importantes de leurs caractéristiques physiques naturelles du fait des activités humaines. Pour ces masses d'eau, la réduction des impacts ou la remise en cause des activités sont estimées à un coût disproportionné. Les masses d'eau artificielles sont celles créées de toute pièce par une activité humaine. Les valeurs seuils pour la chimie et la physico-chimie sont identiques à celles des masses d'eau naturelles. Par contre, les valeurs d'objectif des paramètres biologiques sont différentes. Les éléments normatifs sont en cours d'élaboration au niveau national et communautaire.

Rappel sur les notions de bon état écologique des cours d'eau (Directive Cadre sur l'Eau)

La Directive européenne Cadre sur l'eau du 23 octobre 2000 impose aux états membres d'atteindre le bon état des cours d'eau en 2015, ou d'expliquer la raison pour laquelle l'objectif de "bon état" ne peut être atteint.

De cet objectif découle un certain nombre de conséquences logiques comme :

- la nécessité de prendre en compte les données de l'aménagement du territoire et de l'économie pour fixer des objectifs pertinents,
- l'affirmation du principe de non détérioration des ressources en eau,
- la définition de stratégies spécifiques : lutte contre la pollution toxique, préservation des eaux souterraines.

Pour les eaux superficielles, le "bon état" consiste en :

- le "bon état chimique" de l'eau, lorsque les 41 substances analysées dans le cours ne dépassent pas une certaine valeur seuil (normes de qualité environnementale). L'évaluation de l'état chimique sera établie sur la base de moyennes. Ces valeurs seuils sont applicables à tous les cours d'eau (sauf métaux lourds liés au fond géochimique),
- le "bon (ou le très bon) état écologique", apprécié selon des critères biologiques notamment (Indice Biologique Global Normalisé, Indice Biologique Diatomées et Indice Poissons Rivière). Une typologie des masses d'eau a été établie (circulaire DCE/11 du 29 avril 2005) et, à chaque type, doivent être associées la valeur de référence ("très bon état") ainsi que les bornes du "bon état".

On notera que d'autres paramètres physico-chimiques associés aux indices biologiques sont à prendre en compte. Pour les eaux souterraines, l'état est apprécié au regard de l'état chimique et de l'état quantitatif de l'aquifère.

En France, le S.D.A.G.E. est l'outil principal de mise en œuvre de la directive cadre sur l'eau (DCE), transposée en droit interne par la loi n°2004-338 du 21 avril 2004.

Les masses d'eau sont réparties en trois classes :

- celles qui devraient respecter les objectifs de la directive, avec les programmes d'actions actuels ou prévus (identifiées dans les textes et légendes des cartes par le libellé résumé "Respect des objectifs" ou "Respect"),
- celles qui nécessiteront des actions supplémentaires ou éventuellement un délai pour respecter les objectifs de la directive (identifiées dans les textes et légendes des cartes par le libellé résumé "Délai/actions supplémentaires", "Non respect" ou "Risque"),
- celles pour lesquelles existe une incertitude, soit du fait d'un manque de données, soit du fait d'une méconnaissance des phénomènes physiques (identifiées dans les textes et légendes des cartes par le libellé résumé "Doute").

1.5.4 – Alimentation en Eau Potable (AEP)

L'alimentation en eau potable du territoire est assurée par convention de avec la Communauté d'agglomération par le SEDIF (Syndicat des Eaux d'Île de France). L'eau potable distribuée sur la zone d'étude par le SEDIF provient de l'usine de Neuilly-sur-Marne, par le biais du pompage dans le cours d'eau de la Marne. Une délégation de service est attribuée à Veolia eau pour la gestion du réseau et l'acheminement au client final.

L'usine de Neuilly-sur-Marne (à 13 km au Sud Est de la Zone d'étude) assure une production moyenne journalière de 244 000 m³ par jour. Mais sa capacité maximale de production est de l'ordre de 600 000 m³ par jour. Elle alimente 1,6 million d'habitants. La potabilisation de l'eau est réalisée par une filière biologique utilisant le couplage "ozone-charbon actif en grains". Cette filière reproduit en accéléré les mécanismes de l'épuration naturelle de l'eau à travers le sol et élimine tous les toxiques et substances indésirables, résultant des activités humaines, industrielles et agricoles ou issues du milieu naturel.

Globalement, les ressources en eau potable utilisées par les communes du territoire ne présentent pas de situation de surexploitation. En outre, leur qualité correspond aux critères sanitaires définis par la législation.

Caractéristiques du service de l'eau potable sur le territoire au 1er janvier 2010

- 450 m³ /jour de consommation moyenne par abonné,
- 396 819 habitants,
- 38,5 km² de superficie,
- 590 km de réseau,
- 38 534 abonnés
- 38 336 compteurs,
- 40 150 branchements,
- 22,81 Mm³ achetés par les abonnés (22,71 Mm³, 2009), soit - 0,4% de baisse,
- 62 500 m³ /jour de consommation moyenne

Synthèse et enjeux

- Une ancienne hydrologie de surface intégralement cachée du regard car intégrée au réseau d'assainissement.
- Un canal de l'Ourcq qui constitue la seule trame bleue superficielle résiduelle du territoire, mais d'origine anthropique.
- Un territoire portant sur 3 bassins versants, dont 2 font l'objet de SAGES en cours d'élaboration
- Un réseau d'assainissement principalement unitaire et connecté au réseau d'île de France se déversant en STEP d'Achères
- Des ressources en eau potable assurées par la potabilisation de la Marne (fortes capacités de développement), mais des études en cours pour un potentiel d'alimentation multisource.

1.5.5 - Assainissement :

Réseau d'assainissement

L'assainissement du secteur d'étude est structuré autour du réseau départemental géré par la Direction de l'Eau et de l'Assainissement du Conseil Général de Seine Saint-Denis.

Depuis la création de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble et sa prise de compétence, c'est l'agglomération qui a pour charge la collecte des eaux usées communales vers le réseau départemental (réseau de transport). Ce service est assuré en régie.

Le département de Seine-Saint-Denis est en effet chargé depuis 1987 du service d'assainissement départemental en régie, c'est à dire qu'il est assuré par le service public lui-même. Ce dernier se connecte à un réseau interdépartemental qui amène les eaux usées vers la station d'épuration d'Achères. Ces deux derniers services sont assurés par le Syndicat Interdépartemental d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP).

La Communauté d'agglomération Est Ensemble ainsi que le département gèrent toutefois l'assainissement des eaux usées comme des eaux pluviales.

Sur le territoire d'étude, l'assainissement est principalement constitué d'un réseau unitaire (eaux pluviales et eaux usées confondues), sauf sur de rares grands axes qui présentent tout de même des ouvrages d'assainissement dédiés spécifiquement aux eaux pluviales (Avenue de la division Leclerc à Pantin, Rue de Montreuil et Avenue Joffre à Montreuil, A3 à Bondy).

Le réseau géré par Est Ensemble représente ainsi près de 390 km de canalisations et collecteurs répartis en :

- 349 km de réseaux unitaires
- 20.5 km de réseaux séparatifs

Les quelques bassins de stockage des eaux pluviales enterrés ou en « techniques alternatives » (c'est à dire à ciel ouvert, intégrés dans l'espace public et les aménagements urbains) sont également présents pour réduire les risques d'inondation lors d'événements pluvieux. Ils représentent environ 11 250 m³ répartis sur six sites. Ces bassins, gérés par la CAEE, sont également complétés par des ouvrages départementaux (notamment par des bassins enterrés pouvant accompagner les principales infrastructures)

Le réseau du territoire s'organise à travers une ramification qui ramène les collecteurs principaux sur les grands axes d'infrastructure du territoire. Sur la partie Nord, le collecteur structurant quittant le territoire emprunte la rue Jean Lolive puis la rue de la République à Pantin. Sur la Partie Sud, la Rue de Paris à Montreuil recueille le principal collecteur de sortie du territoire. Ce dernier se connecte au réseau interdépartemental longeant le boulevard Périphérique et traversant les boucles de la Seine qui amène les eaux usées vers la station d'épuration de Seine Aval

On notera que le réseau unitaire, s'il induit une problématique d'eau claire dans les eaux usées, induit une facilité de gestion due à l'évacuation des eaux usées dans le réseau. Le SIAAP indique qu'en cas de réseau séparatif, les canalisations de transport des eaux usées subiraient rapidement une sédimentation importante. En outre, la station d'Achères n'est actuellement pas en capacité de traiter les eaux d'un réseau 100% séparatif.

Stations d'épurations

Les communes du territoire d'étude (en dehors de la partie Est de Montreuil qui dépend de la STEP de Valenton), voient leurs eaux usées traitées à la STEP (Station d'Épuration) Seine Aval d'Achères, gérée par le SIAAP. La STEP Seine Aval est la plus importante de l'agglomération parisienne. Mise en service en 1940, elle permet le traitement de 6 millions d'Equivalent Habitants (EH), soit jusqu'à 1 700 000 m³ d'eau par jour (réduite à 1 500 000 m³ en 2012). Cette station collecte les eaux sur l'ensemble du territoire de l'agglomération parisienne dont elle traite 70% des eaux usées.

Les eaux traitées sont rejetées dans la Seine, avec un abattement des pollutions conforme à la réglementation. Les boues sont traitées et partent à l'épandage, ou en CET (Centre d'Enfouissement Technique dans le cas de boues non conformes. En situation de saturation depuis une dizaine d'années, la station fait l'objet d'un programme de modernisation qui s'étale jusqu'en 2021, d'une refonte globale pour améliorer ses performances épuratoires et en faire un modèle technologique, industriel et environnemental.

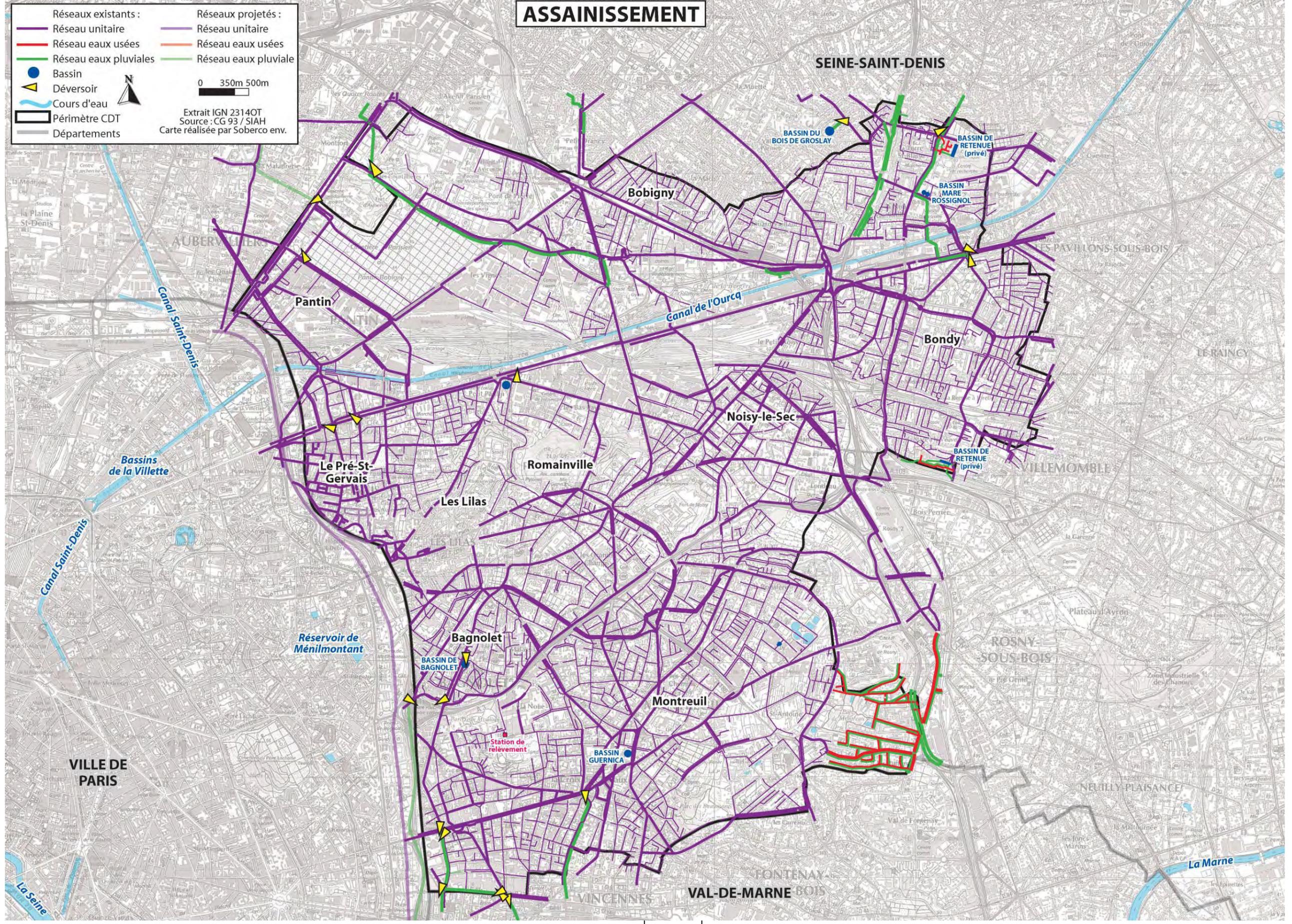
Sur le territoire, en 2011, le volume total d'eaux usées produites par le territoire représentait 21 714 184 m³, en nette diminution (-4.93%) par rapport à 2010.

ASSAINISSEMENT

Réseaux existants :		Réseaux projetés :	
	Réseau unitaire		Réseau unitaire
	Réseau eaux usées		Réseau eaux usées
	Réseau eaux pluviales		Réseau eaux pluviales
	Bassin		
	Déversoir		
	Cours d'eau		
	Périmètre CDT		
	Départements		

0 350m 500m

Extrait IGN 2314OT
Source : CG 93 / SIAH
Carte réalisée par Soberco env.



2 - MILIEU NATUREL

2.1 – CONTEXTE GENERAL

La zone d'étude, située à la limite Est Nord-est de la première couronne Parisienne, est un territoire globalement urbanisé qui constitue le prolongement direct de la ville de Paris.

De fait, les milieux naturels de la zone d'études sont principalement composés de milieux anthropomorphiques liés à l'habitat (jardins privatifs, espaces verts d'immeubles, parcs publics) et à l'aménagement des espaces publics (arbres d'alignements et d'ornementation, fleurissement...) Ces espaces de petites tailles, bien que fragmentés, forment à grande échelle une masse végétale non négligeable au sein de l'agglomération.

Cependant, il subsiste également au sein du territoire de grands espaces de nature maîtrisée, principalement liés à des fonctions de récréation, mais dont la taille permet la constitution d'une masse critique pour le développement de la biodiversité. La localisation de ces espaces dans le tissu bâti forme un regroupement selon 2 axes d'orientation Est-Ouest :

- La colline de Romainville-Montreuil, avec la corniche des forts. La présence de la Base de Plein Air et de Loisirs (BPAL) et du glacis du Fort de Noisy permet d'étendre un grand espace de nature sur les communes de Pantin, Romainville et Noisy-le-Sec. La végétalisation spontanée des coteaux assure une forte continuité végétale d'une épaisseur confortable.
- La continuité entre le parc départemental Jean Moulin les Guilands (sur Bagnolet et Montreuil), le parc communal des Beaumonts et le Parc de Montreau (Sur Montreuil) forme au sud du territoire également un autre pôle de nature.

Ces espaces de nature qui constituent par endroit de véritables noyaux de biodiversité, se trouvent morcelés et fractionnés par les zones urbaines et les nombreuses grandes infrastructures de communication, créant de fait de véritables ruptures entre les différents tissus urbains (pavillonnaires notamment), les grands parcs urbains et la naissance des milieux agricoles au Nord.

Malgré ces effets de coupures constitués par le tissu urbain et les infrastructures de transport, les espaces naturels de la zone d'étude présentent des enjeux patrimoniaux, comme en témoignent les périmètres de recensement qui leurs sont associés.

2.1.1 - Zones d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique

ZNIEFF de Type I

Boisements et prairies du parc des Guilands (110030007)

Cette ZNIEFF de 25Ha porte sur les communes de Montreuil et Bagnolet. Elle est principalement déterminée par la présence de prairies mésophiles et d'une friche localisée à l'est du parc (« les Buttes à Morel ») qui bénéficie d'une protection relative et est entourée de ganivelles.

Il s'agit des derniers refuges pour l'entomofaune thermophile et l'avifaune « champêtre » (Fauvette grisette, Hypolaïs polyglotte...) recensées en 2005.

En outre, le plan d'eau d'ornement est clôturé et peu dérangé, permettant à une certaine diversité d'odonates de s'exprimer et au Crapaud accoucheur de se reproduire.

Les habitats déterminants sont toujours en place, mais ils couvrent des surfaces beaucoup plus restreintes, du fait des aménagements paysagers et ludiques du parc.

Le périmètre de cette ZNIEFF recoupe également le périmètre de la zone Natura 2000 du même nom.

Au sein de cette ZNIEFF, deux espèces d'oiseaux présentent des enjeux sur la ZPS : le Faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*) et l'Épervier d'Europe (*Accipiter nisus*)

Le Faucon crécerelle est régulièrement observé sur le site (2001, 2003, 2006, 2008). La nidification régulière est proche de la ZNIEFF. L'Épervier d'Europe a été observé en migration occasionnelle.

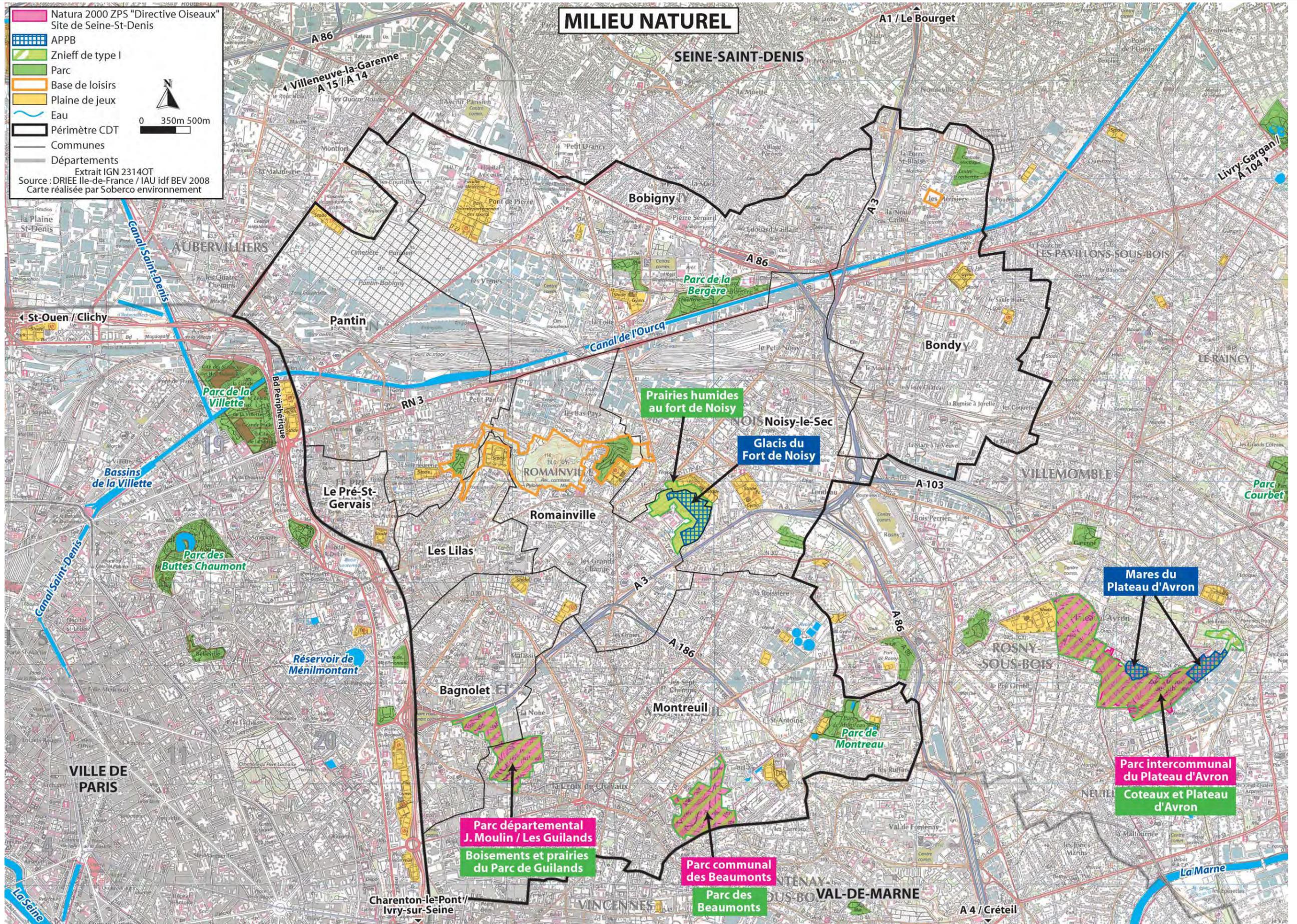
Prairies humides au fort de Noisy (110020470)

Cette ZNIEFF de 22Ha présente sur les communes de Noisy-le-Sec et de Romainville, est identifiée du fait de ses milieux humides (Eaux douces, prairies humides eutrophes et pâtures à grands joncs) et ses milieux calcaires (Pelouses pérennes denses et steppes médio-européennes, Pelouses calcaires subatlantiques semi-arides).

Le site est remarquable pour sa population de Crapaud calamite (*Bufo calamita*) dont la reproduction est régulière depuis plusieurs années.

Les pelouses et les prairies sont pâturées par des chevaux et des poneys. Ce site est également occupé par les lapins (zone de végétation rase). Cette « gestion » permet le développement de deux coléoptères particuliers : *Onthophagus vacca*, dont la présence est liée à l'élevage, et *Onthophagus ovatus*, qui vit au dépend des crottes de lapin. Ces espèces sont considérées comme rares à très rares et en très forte régression. En 1992, le Carex à épis distants (*Carex distans*), assez rare et déterminant ZNIEFF, et le Persil des moissons (*Petroselinum segetum*), très rare et déterminant ZNIEFF sous conditions, ont été recensés sur le site. Ces deux plantes n'ont pas été mentionnées depuis. Le pâturage de ces espaces offre donc des potentialités certaines pour la flore et pour la faune, notamment les lépidoptères et les orthoptères.

Ce site bénéficie, notamment du fait de la présence des crapauds calamites, d'un Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope sur sa partie Orientale.



Parc des Beaumonts (110020465)

Cette ZNIEFF de 25Ha porte sur la commune de Montreuil. Situé au sommet d'un coteau et sur une ancienne carrière de gypse, le site n'a jamais subi d'aménagement considérable.

Ce site est reconnu d'abord pour sa partie enfrichée et les mares récemment créées qui accueillent un important cortège d'insectes et d'amphibiens. Des papillons rares, tel que l'Azuré des cytises (*Glaucopsyche alexis*) y sont recensés. Cet azuré est devenu si rare qu'il est considéré comme au bord de l'extinction en Île-de-France. Il est inscrit sur la liste des insectes protégés dans la région. Les seules populations subsistant en Île-de-France étant situées à plus de 50 km au sud, il paraît clair qu'il s'agit ici d'une population relictuelle, dont les effectifs apparemment très faibles ont pu justifier qu'elle passe jusqu'ici inaperçue.

La plupart des insectes (lépidoptères et orthoptères) sont liés aux lieux herbeux riches en graminées et en plantes mellifères avec quelques buissons, dans des secteurs bien ensoleillés. Ces milieux se raréfiant autour de la capitale, plusieurs espèces trouvent là un lieu de refuge.

Deux rapaces nichent régulièrement sur le site : le Faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*) et l'Épervier d'Europe (*Accipiter nisus*). En outre, trois espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » ont été observées, en migration, au sein de cette ZNIEFF : le Pic noir (*Dryocopus martius*), le Hibou des marais (*Asio flammeus*), la Pie-grièche écorcheur (*Lanius collurio*), le Gorgebleue à miroir (*Luscinia svecica*) et le Martin-pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*).

De fait, le périmètre de cette ZNIEFF recoupe également le périmètre de la zone Natura 2000 du même nom.

2.2 – CONTEXTE NATURA 2000

La zone d'étude accueille 2 enveloppes natura 2000, d'importance élevée du fait de leur taille au sein de la première couronne parisienne. Il s'agit en réalité d'une même référence de site Natura 2000, puisque la Seine Saint-Denis comporte une Zone Natura 2000 «Multi-sites » intitulée "Sites de Seine-Saint-Denis".

Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013)

Cette Zone de Protection Spéciale (ZPS) est composée de 14 sites répartis sur l'ensemble de la Seine Saint Denis : Parc départemental de la Courneuve, Parc départemental de l'Île Saint-Denis, Parc départemental du Sausset, Bois 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 Beaumonts à Montreuil**, Bois de Bernouille à Coubron, Forêt de Bondy, Parc national de Sevrans, Bois des Ormes.

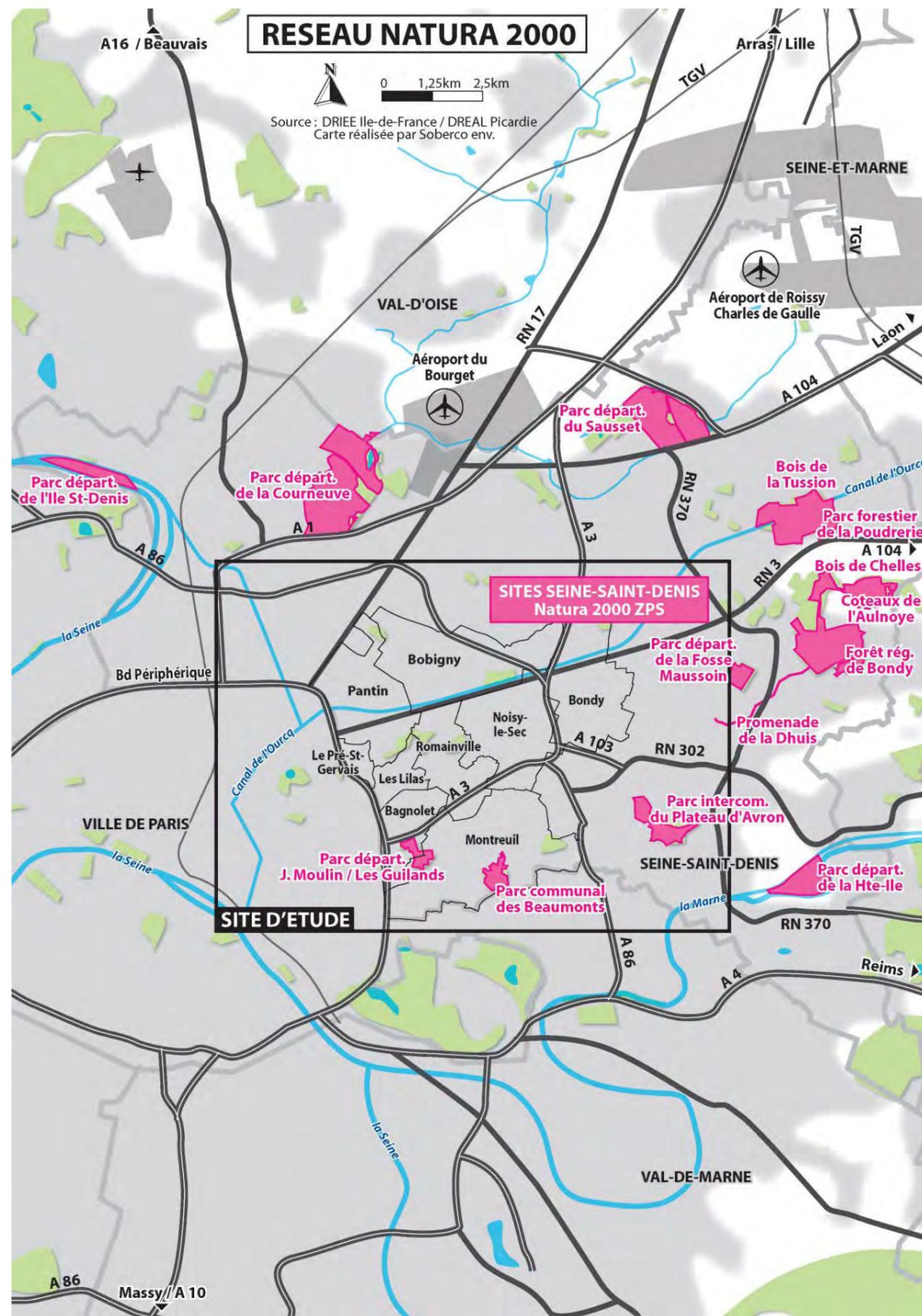
Situation administrative du site

Le site a été classé en Zone de Protection spéciale en 2006. Son document d'objectif a été élaboré et l'animation est assurée par le conseil général de Seine-Saint-Denis

La superficie totale de la zone Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR1112013) est de 1157Ha.

Situation du site d'étude par rapport à Natura 2000

La zone d'étude accueille deux des 14 entités de la Zone de Protection Spéciale "Sites de Seine-Saint-Denis" : le Parc départemental Jean Moulin les Guilands, et le Parc des Beaumonts à Montreuil, présent sur le territoire d'étude. En outre, on notera la proximité au Nord du parc départemental de la Courneuve et à l'Est du parc intercommunal du plateau d'Avron.



Le site se compose plus précisément des milieux suivants :

Classe d'habitats	% couvert
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	5
Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières,	1
Pelouses sèches, Steppes	1
Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	5
Prairies améliorées	12
Forêts caducifoliées	35
Forêt artificielle en monoculture (ex: Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques)	21
Zones de plantations d'arbres (incluant les Vergers, Vignes, Dehesas)	10
Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines)	10

7 espèces inscrites à l'annexe I de la Directives Oiseaux ont été recensées sur les zones Natura 2000 dans la zone d'étude :

Espèce	Statut	Recensement	
		Parc du communal des Beaumonts	Parc départemental de Jean Moulin les Guilands
Martin pêcheur	Hivernant occasionnel	+	
Pic Noir	Territoire de chasse	+	
Pic Mar	Territoire de chasse	+	
Pie-grièche écorcheur	Etape migratoire	+	+
Gorgebleue à Miroir	Migrateur potentiel	+	
Hibou des marais	Hivernant potentiel	+	
Bondrée apivore	Migrateur potentiel	+	

Le département accueille par ailleurs des espèces assez rares à très rares dans la région Ile-de-France (Bergeronnette des ruisseaux, Buse variable, Epervier d'Europe, Fauvette babillarde, Grèbe castagneux, Héron cendré...). Quelques espèces présentes sont en déclin en France (Bécassine des marais, Cochevis huppé, Râle d'eau, Rougequeue à front blanc, Traquet tarier) ou, sans être en déclin, possèdent des effectifs limités en France (Bécasse des bois, Petit Gravelot, Rousserolle verderolle...). D'autres espèces ont un statut de menace préoccupant en Europe (Alouette des champs, Bécassine sourde, Faucon crécerelle, Gobe-mouche gris, Pic vert, Hirondelle de rivage, Hirondelle rustique, Traquet pâle, Tourterelle des bois).

On notera qu'en dépit de l'intégration des 14 sites dans une seule et même zone Natura 2000, chaque site fait l'objet d'un DOCOB (Document d'objectif) distinct qui précise les enjeux du site selon les milieux et les espèces présents.

Parc départemental Jean moulin/Les Guilands

Ce parc départemental de 25Ha correspond intégralement à la zone Natura 2000 du même nom. Ce secteur, ne comporte à l'heure actuelle que des enjeux faibles concernant ses milieux naturels, présente des milieux ouverts. Toutefois, leur évolution pourrait conduire à présenter des enjeux moyens sur les friches à l'est et ses alentours, du fait de la présence de la Pie-grièche.

La pie grièche, présentant un enjeu faible à l'heure actuelle, est la seule espèce présente sur ce site susceptible de présenter un potentiel d'évolution « moyen », et de fait, un enjeu de conservation du même type.

Parc communal des Beaumonts

Les 24.1Ha de ce parc correspondent également à la zone Natura 2000 équivalente. Ce parc présente plus d'enjeux en termes de biodiversité. A l'heure actuelle, les milieux humides présents sur ce parc sont considérés comme présentant des enjeux de conservation moyens. Les milieux ouverts (dans la partie Sud) et boisés (dans la partie Sud-ouest), actuellement en enjeux faibles, offrent un potentiel d'évolution vers des enjeux moyen du fait de la présence de la pie grièche et des pics Noir et Mar.

De fait, si aujourd'hui, les espèces à enjeux moyens telles que le Martin pêcheur d'Europe et la pie grièche sont présents sur le parc, l'évolution de celui-ci devrait permettre d'accueillir 2 autres espèces à enjeux moyens : le Pic noir et le Pic Mar.

Ce site Natura 2000 fait l'objet d'un plan de gestion 2008-2013 du service des espaces verts de la ville de Montreuil qui présente 2 volets :

- La gestion « régulière du site », qui prend en compte les milieux et espèces identifiées sur le territoire afin de proposer une gestion différenciée préservant l'équilibre de vie des espèces à enjeux
- Un plan d'aménagement du parc qui vise notamment à limiter les effets de la fréquentation du parc sur ces mêmes espaces et espèces.

Synthèse et enjeux

- Un territoire comprenant des milieux naturels « anthropiques » de milieux urbains, principalement tournés vers la détente et le loisir.
- Un cœur de territoire préservé, offrant une végétation spontanée, mais s'inscrivant sur un périmètre de projet de Base de Loisir et de Plein Air
- Des périmètres de protection et d'inventaire qui recoupent 2 enveloppes Natura 2000 insérées dans un tissu urbain dense.

2.3 – CONTEXTE FAUNISTIQUE, FLORISTIQUE ET MILIEUX NATURELS

2.3.1 – Contexte général

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'objectif de l'Observatoire est de **donner à tous** et en priorité aux séquano-dionysiens, **l'accès à la connaissance en matière de biodiversité urbaine** (faune, flore, habitats). C'est à la fois un centre de ressources et d'expertises sur la biodiversité de la Seine-Saint-Denis mais aussi un espace d'échanges d'expériences et de débats sur les questions relatives à la préservation et au développement de ce patrimoine naturel.

Les missions principales de cet Observatoire sont de :

- **recueillir les données** relatives à la biodiversité, les valider d'un point de vue scientifique et les intégrer dans une base de données, régulièrement mise à jour ;
- **dresser des états de référence**, effectuer des suivis spatio-temporels de la biodiversité et prévoir son évolution future ;
- **définir des enjeux de préservation de la biodiversité** et des objectifs généraux de gestion à l'échelle du territoire ;
- **animer les réflexions**, à travers l'organisation d'ateliers de travail thématiques avec les acteurs concernés ;
- **alimenter le centre de ressources** et devenir une référence sur la thématique de la biodiversité urbaine (fonds documentaire, réseau...)
- **réaliser des porteurs à connaissance** à l'aide d'assemblages pertinents de données à l'échelle de divers territoires, pour divers acteurs : services départementaux, communes, intercommunalités et aménageurs,
- **diffuser et valoriser** les travaux de l'Observatoire, notamment auprès du grand public ;
- **s'inscrire dans les réseaux** et programmes nationaux, européens et mondiaux.

Le fonctionnement de l'Observatoire repose sur une Charte élaborée en 2006. Elle décrit l'organisation de la structure, les modalités de fonctionnement, ainsi que les règles de versement et de diffusion des données.

La création de l'ODBU 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.

Cet état de connaissance a permis au département de mettre en place une série de guides et de recommandations concernant la préservation de la biodiversité en ville, à travers des guides d'aménagement, et de constructions, des référentiels sur les espèces à planter ou non...

Ce 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).

Ces milieux permettent cependant d'atteindre une proportion de milieux naturels correspondant nettement inférieure à la moyenne départementale.

Cependant, on constate également une faible disparité de proportion des milieux naturels entre les communes. La commune de Montreuil semble toutefois se distinguer par une grande diversité dans les espèces présentes sur son territoire.

En outre, ces observations ont permis de faire ressortir les principales espèces à enjeux de suivi et d'action sur le territoire. Ainsi, à l'échelle départementale, le premier enjeu lié à la biodiversité concerne les espèces invasives, et cet enjeu se retrouve sur le territoire d'étude. Cependant, un certain nombre d'espèces non invasives, en particulier les oiseaux, sont présents sur ce territoire.

Synthèse de la biodiversité par commune (chiffres Mars 2011)

Commune	Superficie totale de milieux naturels (Ha)	% de la surface communale	Principal milieu naturel	% de la surface communale
Bagnolet	23	9	Milieu boisé planté	3.1
Bobigny	88.1	13.1	Milieu boisé planté	4.6
Bondy	44.4	8.1	Milieu boisé planté	3.9
Les lilas	11.9	9.4	Milieu boisé planté	3.5
Montreuil	79.7	8.9	Milieu herbacés plantés	2.8
Noisy-le-Sec	44.8	8.9	Milieu boisé planté	3
Pantin	35.9	7.1	Milieu herbacé planté	2.8
Pré Saint Gervais	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.
Romainville	73.4	21.3	Milieu boisé planté	9.9
Moyenne du territoire d'étude (hors PSG)	356.4	9.26	Milieu boisé planté	2.9
Moyenne communale 93	142,7	20,9	Milieu herbacé planté	7,2
Total du Département 93	5565			

2.3.2 – Politiques environnementales territoriales

L'investissement des communes, outre l'entretien des espaces verts et des plantations qui leur incombe, prend forme dans des degrés divers d'investissement en fonction de l'état d'avancement de leurs politiques. On notera à ce titre 2 démarches particulières :

- L'aménagement du quartier des « murs à pêches » à Montreuil. Cet ancien espace agricole, dont l'héritage est toujours présent du fait du maintien d'une partie des vergers, fait l'objet d'un projet d'écoquartier « agricole » depuis 2010, et dont les réalisations intégrant les milieux naturels existants doivent s'étaler de 2013 à 2018
- Les études de prise en compte de la biodiversité préalables à l'aménagement de l'Ecoquartier de la gare de Pantin, dont l'objectif est, dans le cadre du concours de maîtrise d'œuvre, l'intégration de la biodiversité urbaine. Le concepteur doit ainsi préciser sa vision du quartier en tant que matrice écologique assurant les flux de faune et de flore et permettant l'habitat d'espèces urbaines, à travers des mesures ayant pour objet de faciliter, conforter, les déplacements de faune et de flore au sein du quartier ainsi que vers et depuis l'extérieur.

Enfin, on notera que le syndicat de la Base de plein air et de loisirs a également réalisé des inventaires faunes/flores dans le but d'élaborer, dans les années à venir, un plan de gestion écologique du site.

L'inventaire des habitats naturels et de la flore a révélé la présence sur l'aire d'étude de :

- un habitat naturel peut être considéré comme patrimonial : Lisière forestière nitrophile hydrocline, semi-sciaphile à sciaphile (CB 37.72 x 87.1, Code Natura 2000 : 6430-7).
- trois espèces de flore patrimoniale : Fausse Giroflée (*Erysimum cheiranthoides* L.) rare en Ile-de-France, Agripaume cardiaque (*Leonurus cardiaca* L.) très rare en Ile-de-France et Céraiste aquatique (*Myosoton aquaticum* (L.) Moench) commune en Ile-de-France mais assez rare en Seine Saint Denis).

Aucune espèce végétale protégée n'a été observée sur le site ou n'est citée par la bibliographie sur l'aire d'étude. La Flore ne constitue pas une contrainte réglementaire. Elle constitue cependant un enjeu écologique allant de faible à moyen.

Sur le plan de la faune, le diagnostic fait apparaître :

- Reptiles : deux espèces sont considérées comme présentes sur l'aire d'étude mais n'ont pas été observées lors des prospections : le Léopard des murailles (*Podarcis muralis*) et l'Orvet (*Anguis fragilis*). Ces espèces représentent une contrainte réglementaire pour le projet compte tenu de la présence d'habitats favorables à la réalisation de leur cycle de vie. Cependant, elles constituent un enjeu écologique faible du fait de leur statut d'espèces communes en Ile-de-France.
- Avifaune : La présence d'espèces nicheuses recensées sur l'aire d'étude constitue une contrainte réglementaire pour le projet. Les oiseaux représentent un enjeu écologique allant de faible à modéré du fait de la présence de plusieurs espèces patrimoniales notamment l'Epervier d'Europe, le Bouvreuil pivoine, la Fauvette grisette et le Pigeon colombin.
- Mammifères terrestres : Des espèces communes d'Ile de France sont recensées sur l'aire d'étude et constituent une contrainte écologique faible. Cependant, l'Ecureuil roux et le Hérisson d'Europe sont protégés en France, ces espèces constituent une contrainte réglementaire. Deux espèces de chauves-souris utilisent potentiellement l'aire d'étude comme zone de chasse, ces espèces constituent un enjeu écologique faible pour le projet et une contrainte réglementaire.
- Insectes : 4 espèces patrimoniales sont présentes sur la zone d'étude et constituent un enjeu écologique allant de faible à modéré. Les insectes ne constituent pas une contrainte réglementaire pour le projet.

Type d'espèce à enjeu	Territoire d'étude	Moyenne communale (93)
Flore à enjeu prioritaire	0 à 3	3
Flore à enjeu élargi	1 à 2	1
Flore invasive	13 à 27	19
Oiseau à enjeu prioritaire	0 à 3	3
Oiseau à enjeu élargi	1 à 9	6
Reptiles et amphibien à enjeu prioritaire	0 à 2	1
Reptiles et amphibien à enjeu élargi	0 à 8	5

2.4 – TRAME VERTE ET BLEUE

2.4.1 – Les continuités identifiées

Le territoire, marqué par ses milieux urbains, ne présente pas une trame verte et bleue suffisamment développée pour que les corridors qui la compose présentent un intérêt autre qu'à l'échelle locale. Le projet de SRCE ne retient aucune de ces continuités dans les composantes actuelles de la trame verte et bleue à l'échelle de l'Île de France.

A l'échelle locale, seuls les canaux de l'Ourcq et de Saint Denis constituent une continuité écologique d'intérêt régional (Source : IAU IDF). Le reste des continuités reste limité à la colline de Romainville-Montreuil et à la jonction au Sud-est avec le parc communal des Beaumonts.

Toutefois, la continuité de la colline de Romainville-Montreuil traverse des réservoirs de Biodiversité identifiés par l'IAU, principalement la Base de plein air et de loisir et le glacis du Fort de Noisy-le-Sec. Ces 2 réservoirs de biodiversités sont accompagnés sur l'ensemble du territoire de zones tampons plus ou moins large prenant place sur les espaces verts communaux.

2.4.2 – Le projet de Schéma Régional de Continuités Ecologiques (SRCE) 2013

Le SRCE est le volet régional de la Trame Verte et Bleue dont l'élaboration à échéance 2012 est fixée par les lois Grenelle I et II. Ce document cadre régional est co-élaboré par l'Etat et le Conseil régional, en association avec un Comité Régional « Trames verte et bleue » et l'ensemble des partenaires régionaux concernés par le schéma et sa mise en œuvre.

Le projet de SRCE est actuellement en cours de validation avant présentation à l'enquête publique

La carte des enjeux de la trame verte et bleue du projet de SRCE fait toutefois apparaître bien plus nettement de nombreux secteurs reconnus pour leur intérêt écologique qui permettent d'établir une liaison reconnue pour son intérêt écologique. Cet enjeu de trame se traduit sur le territoire à travers 2 grandes continuités d'orientation Ouest-est :

- Une première continuité, sur la partie Nord, reprenant les espaces verts présents sur la colline de Romainville-Montreuil : Base de loisir, Fort de Noisy-le-Sec et rejoignant le plateau d'Avron à l'Est et le parc des Buttes Chaumont sur Paris à l'Ouest
- Une deuxième continuité, en secteur sud, s'appuyant sur les 2 parcs Natura 2000 puis sur le parc de Montreuil avant de rejoindre lui aussi le plateau d'Avron

On notera également que le SRCE identifie comme enjeu une trame Verte d'orientation Nord/Sud entre Romainville, les Lilas et Bagnolet et qui connecte les deux trames précédemment citées. Cette trame semble cependant moins lisible sur le territoire actuel, car ne passant pas par des secteurs clairement identifiés.

2.5 – CONTEXTE AGRICOLE

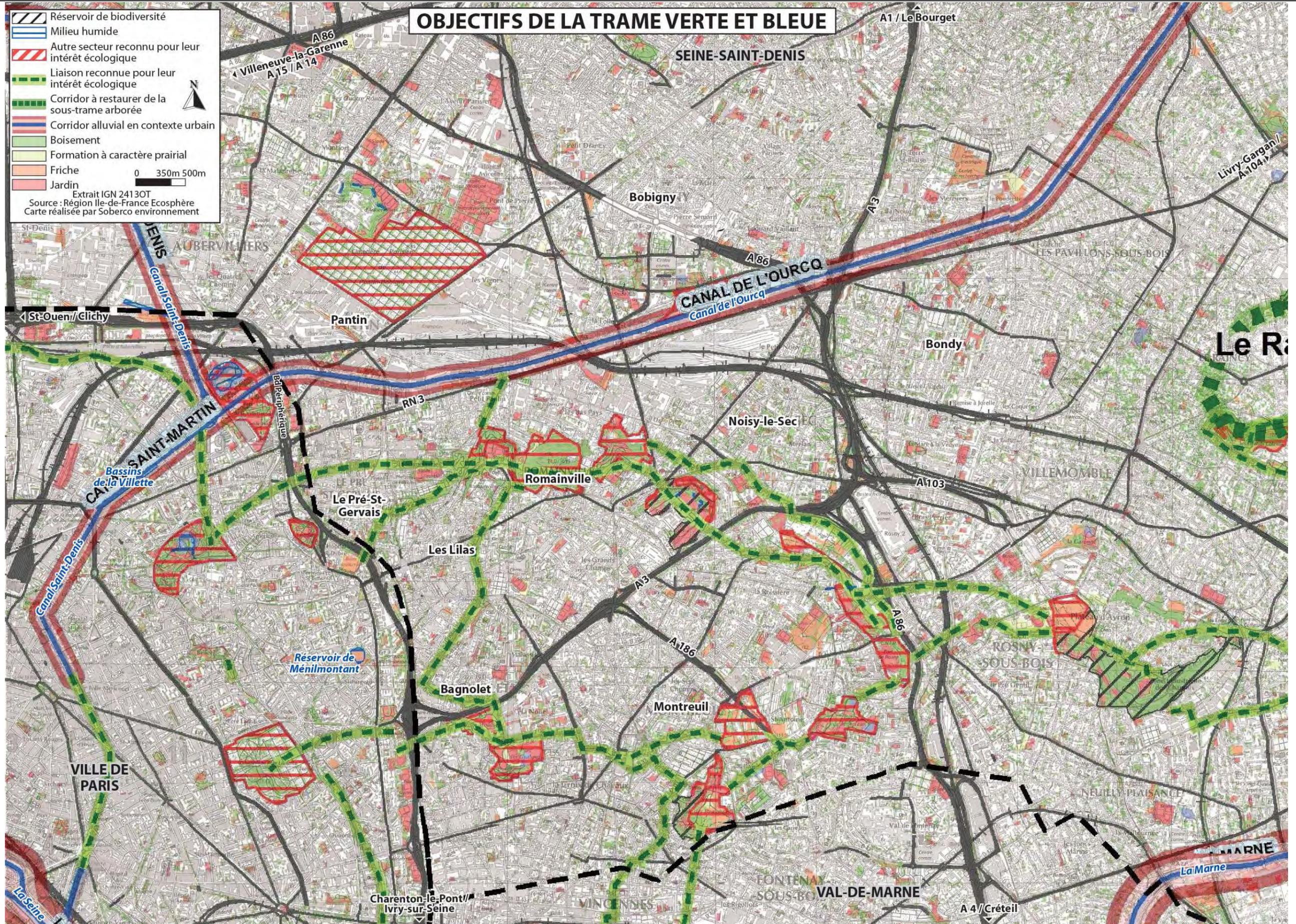
La zone d'étude, bien que résolument urbaine, hérite d'un passé agricole marqué, en particulier sur les territoires les plus à l'Est tels que Montreuil.

Au début du XIXe siècle, comme la plupart de ses voisines qui entourent Paris, Montreuil est une commune agricole, vouée à l'approvisionnement de la capitale. Les trois mille habitants sont essentiellement regroupés dans le bourg ; le reste du territoire est recouvert de vignes, de zones maraîchères et arboricoles.

De ce territoire ne subsistent plus que quelques espaces résiduels consacrés à une agriculture de proximité, de culture (murs à pêches) ou d'autosubsistance (jardins ouvriers et/ou familiaux).

Synthèse et enjeux

- Une végétation notablement inférieure à la moyenne du département, mais une biodiversité présentant toutefois des espèces à enjeux
- Des politiques environnementales qui se mettent en places à l'échelle communale, mais pas nécessairement structurées à l'échelle du grand territoire
- Des continuités naturelles actuellement peu développées, mais un potentiel important selon 2 trames Ouest-est inscrites au SRCE
- Un héritage agricole fortement concurrencé, mais défendu par les politiques publiques sur ces secteurs emblématiques tels que les murs à pêches



3 – MILIEU HUMAIN

3.1 – DOCUMENTS D'URBANISME ET DE PROGRAMMATION

Le territoire d'étude est un territoire simple sur le plan administratif, puisque son périmètre correspond intégralement à celui de la communauté d'agglomération Est Ensemble. La zone d'étude est en revanche plus complexe, puisque portant sur plusieurs départements (Seine Saint Denis, Val d'Oise, Ville de Paris) et diverses intercommunalités et communes.

Ce territoire, bien que jeune dans sa forme administrative (la CAEE, créée au 1^{er} Janvier 2010), est donc une entité cohérente qui se traduira notamment par la création d'un SCOT à l'échelle de l'agglomération. Ce SCOT constituera une nouvelle étape dans la construction du territoire et de son projet de développement.

3.1.1 – Les documents Supra-communaux

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le SDRIF constitue le principal outil de planification et d'organisation à l'échelle régionale. Il présente une vision stratégique à long terme (2030) de l'aménagement du territoire d'Île-de-France. Ce document aborde l'ensemble des thématiques liées à l'aménagement du territoire : logement, services, déplacements, activité, loisirs, qualité de l'air, espaces naturels...

Le projet de SDRIF a été adopté le 25 septembre 2008 par le Conseil régional d'Île de France. Il constitue un document-cadre de référence pour l'aménagement et le développement de la région. Ce document cadre s'impose à l'ensemble des autres documents d'urbanismes sur son territoire d'application.

Le SDRIF fixe plusieurs objectifs, dans une démarche globale de développement durable. Les 3 principaux objectifs du SDRIF sont :

- La création de 60 000 logements neufs par an : la Région souhaite fixer la moyenne des logements sociaux par commune à 30 % (23 % actuellement).
- La préservation des espaces agricoles et forestiers : préserver la biodiversité fait partie des critères qui ont permis d'établir une carte cernant les zones constructibles et limitant l'étalement urbain.
- Le développement des transports en commun.

Il a été validé par l'Assemblée nationale le 31 mai 2011. Conformément à l'accord intervenu avec le Gouvernement le 26 janvier 2011, le SDRIF est actuellement en révision pour y intégrer les orientations de la loi sur le Grand Paris, et notamment le projet de transport du Grand Paris Express.

Cette version modifiée, nommée SDRIF 2012, a été voté le 25 octobre 2012 par le conseil régional. Ce nouveau document doit cependant faire l'objet d'une enquête publique courant 2013, pour une approbation par décret du conseil d'état fin 2013/début 2014.

En attendant son approbation définitive, **Le SDRIF approuvé par décret du 26 avril 1994 est actuellement le seul en vigueur**. En effet, la révision de ce document, lancée par décret du 31 août 2005, n'a jamais abouti : le projet de SDRIF adopté par le Conseil régional le 25 septembre 2008 n'a pas fait l'objet d'une approbation par décret. La loi n°2011-665 du 15 juin 2011 prévoit cependant que, par dérogation à l'article L.111-1-1 du code de l'urbanisme, il est possible de réviser ou de modifier les SCOT, les PLU ou des documents en tenant lieu, ainsi que les cartes communales dès lors que ces révisions ou modifications sont compatibles avec les dispositions du projet de SDRIF 2008 adopté par le Conseil Régional.

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) est créé par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle 2. Il doit permettre à chaque région de définir ses objectifs et orientations propres afin de contribuer à l'atteinte des objectifs des 3x20 et engagements nationaux, à l'horizon 2020. Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE) intègre en un seul et même document le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA) et le Schéma Régional de l'éolien (SRE).

Il comporte :

- un état des lieux régional avec un bilan énergétique et un inventaire des émissions directes de Gaz à Effets de Serre (GES) et des principales émissions de polluants atmosphériques ;
- des évaluations sur les potentiels d'économies d'énergie et les gains d'émissions de GES correspondants, sur le potentiel de développement des énergies renouvelables et de récupération, sur la qualité de l'air et sur la vulnérabilité aux effets du changement climatique ;
- des objectifs et orientations sur la réduction des émissions de GES, la réduction et la prévention de la pollution atmosphérique, le développement des énergies renouvelables (le schéma régional éolien constituera une annexe du SRCAE) et des recommandations en matière de transport, d'urbanisme et d'information du public.

Le document du SRCAE porte plus spécifiquement des objectifs et orientations sur les thématiques suivantes : bâtiment, énergies renouvelables et de récupération, consommation électrique, transports, urbanisme et aménagements, activités économique, agriculture, mode de consommation durable, qualité de l'air, adaptation au changement climatique,

Le SRCAE été approuvé à l'unanimité par le Conseil régional le 23 novembre 2012. Le Préfet de la région Île-de-France a arrêté le 14 décembre 2012 le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie d'Île-de-France (SRCAE).

Le Plan de Protection pour l'Atmosphère (PPA)

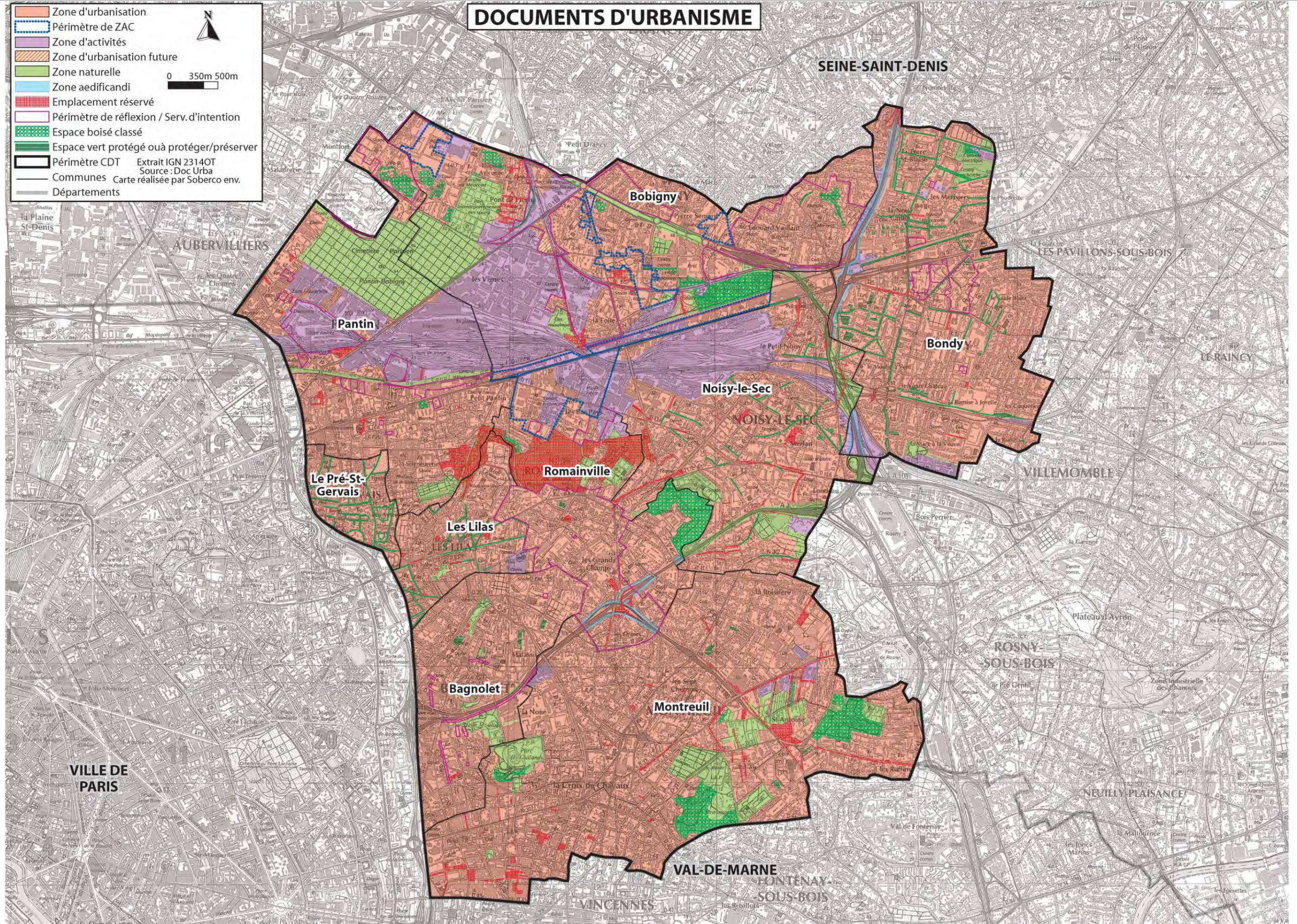
La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE) a instauré l'élaboration des Plans de Protection de l'Atmosphère, outils de planification pour la maîtrise de la qualité de l'air à l'échelle d'une zone ou d'une région.

Le plan de protection de l'atmosphère a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites, et de définir les modalités de la procédure d'alerte. Les objectifs globaux à atteindre définis par le PPA sont fixés sous forme de réduction des émissions globales d'un ou plusieurs polluants dans la zone considérée, soit de niveaux de concentration maximums de polluants mesurés par des stations fixes. En regard des objectifs à atteindre, le plan établit ensuite la liste des mesures pouvant être prises par les autorités administratives.

Le PPA doit, en outre, être compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air (PRQA) et, à compter de son adoption, avec les orientations du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)

Le PPA 2005-2010 de la région Ile-de-France a été adopté en 2006 pour réduire l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé en région Ile-de-France. Il a été adopté en vue de baisser les concentrations dans l'air ambiant en oxydes d'azote, en composés organiques volatils (précurseurs d'ozone) et en particules en suspension. Le PPA s'assignait deux objectifs forts : l'amélioration de la qualité moyenne de l'air, c'est-à-dire l'air qu'on respire tous les jours ainsi que la diminution du nombre de jours de pics de pollution. Ces objectifs ont été déclinés en 9 mesures réglementaires.

Le projet de PPA révisé a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013.



Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)

La Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE) a rendu obligatoire l'élaboration d'un PDU dans les périmètres de transports urbains des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le PDU est un document de planification et de programmation qui définit les objectifs à atteindre et les actions à entreprendre pour organiser de façon durable les déplacements des populations du territoire concerné. Les mesures envisagées doivent permettre d'organiser le transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement. Le PDU intègre également des orientations d'aménagement liées aux problématiques de transport. Le PDU doit être compatible avec le SDRIF ainsi qu'avec le SRCAE.

Le premier PDUIF a été élaboré en 2000 par l'État, en association avec la Région Ile-de-France, le STIF – autorité organisatrice des transports en Ile-de-France – et la Ville de Paris. Il préconisait pour la première fois, à l'échelle régionale, une rupture avec le « tout automobile ».

Le PDUIF est actuellement dans une phase de révision, lancée depuis décembre 2007. Le projet du futur PDUIF a pour but de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7%. 3 objectifs sous-tendent la réalisation de cette diminution :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports en commun ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

Concernant l'usage des modes individuels motorisés, il s'agit d'une nette rupture avec l'évolution tendancielle (c'est-à-dire hors mise en œuvre des mesures du PDUIF) qui aurait conduit à une croissance de ces déplacements d'environ 8 %.

Pour atteindre ces objectifs, le projet de PDUIF fixe neuf orientations déclinées en plus d'une trentaine d'actions. Ces actions constituent un programme opérationnel avec, pour chaque action projetée, un responsable identifié, un calendrier de mise en œuvre et des modalités de financement clairement arrêtées.

Le projet de PDUIF a été arrêté par le Conseil Régional du 16 février 2012. L'enquête publique relative au projet de PDUIF aura lieu début 2013. Cette enquête se déroulera à la même période que l'enquête publique du Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), avec lequel le PDUIF doit être compatible. Cette concomitance permettra de donner aux Franciliens une bonne vision d'ensemble de la stratégie régionale en matière d'aménagement et de déplacements.

3.1.2 – Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

L'élaboration du programme local de l'habitat de la CAEE a été lancée de façon concomitante à la démarche d'élaboration du CDT.

Le diagnostic de l'état initial du territoire est en cours de réalisation sur les mois d'Avril à Septembre 2013.

3.1.3 – Les documents d'urbanisme des communes

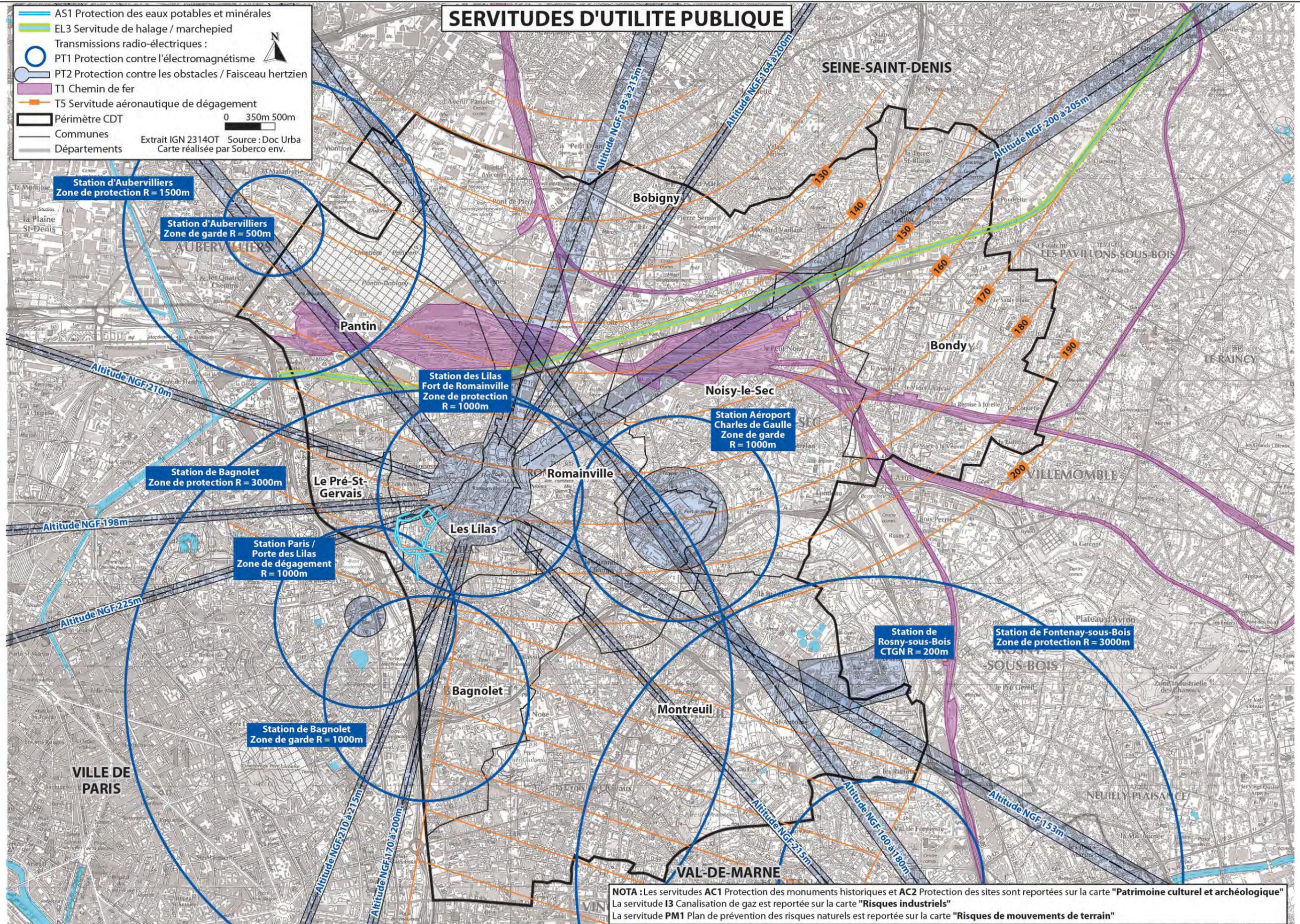
L'ensemble des communes du territoire d'étude disposent d'un document d'urbanisme communal. En dehors de Bobigny, toujours sous le régime du Plan d'Occupation des Sols (POS), l'ensemble des communes disposent d'un Plan local d'urbanisme (PLU).

Les dates d'approbation de ces documents sont les suivants :

Commune	Type de document	Date d'approbation
Bagnole	PLU	30 Juin 2010
Bobigny	POS	19 octobre 1989
Bondy	PLU	22 Septembre 2011
Les Lilas	PLU	14 Novembre 2007
Le Pré saint Gervais	PLU	25 Mai 2010
Montreuil	PLU	13 Septembre 2012
Noisy-le-Sec	PLU	9 Février 2012
Pantin	PLU	10 Juillet 2006
Romainville	PLU	25 Mars 2009

Synthèse et enjeux

- Des documents d'orientations stratégiques qui se mettent en place afin de mettre en cohérence les projets d'aménagement et de développement de la région parisienne.
- Des communes dotées de PLU, à l'exception de Bobigny.
- Un PLH à l'échelle intercommunale en cours d'élaboration.



3.2 - PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE ET CULTUREL

3.2.1 - Patrimoine archéologique

En raison de la richesse des éléments archéologiques déjà recueillis lors de fouilles ou de simples prospections, le sous-sol du secteur d'étude est susceptible de révéler de nouveaux sites ou vestiges.

En 1991, le Département de Seine Saint Denis crée, au sein du service de la culture, une Mission Archéologie afin d'expertiser l'intérêt culturel d'une intervention dans le domaine de l'archéologie. Trois missions lui sont alors dévolues : évaluation, sauvegarde du patrimoine archéologique départemental et diffusion des connaissances auprès des publics.

La connaissance du territoire en termes de patrimoine archéologique est donc grande, d'autant plus que les sous sols révèlent la richesse historique du passé du territoire (notamment aux périodes néolithiques et médiévales). Ainsi, de nombreuses zones archéologiques de grande taille sont répertoriées sur la zone d'étude, notamment sur le centre de la commune de Saint Denis. Toutefois, y compris sur le territoire d'étude, de nombreuses traces archéologiques sont déjà identifiées :

Commune	Référence	Dénomination de la zone archéologique
Bagnolet	10801	Bourg ancien
Bobigny	10802	Sites protohistoriques et antiques
	101581	Occupation néolithique et protohistorique
Bondy	10804	Bourg ancien, site antique
Le pré Saint Gervais	10858	Site Médiéval
Les lilas	10834	Site Médiéval
Montreuil	10840	Bourg ancien
	10844	Site médiéval et moderne
	10845	Occupations anciennes
	101603	Occupation médiévale
Noisy-le-Sec	10842	Occupations anciennes
	10854	Site médiéval
Romainville	10855	Bourg ancien
	10862	Bourg ancien

L'arrêté du Préfet de région d'Ile-de-France n°2004-675 du 1^{er} décembre 2004 définit les zones et seuils d'emprise de certains travaux susceptibles d'être soumis à des mesures d'archéologie préventive. Ainsi, les recherches sont obligatoires à partir d'un seuil d'emprise de 250 m² de travaux.

3.2.2 - Patrimoine culturel

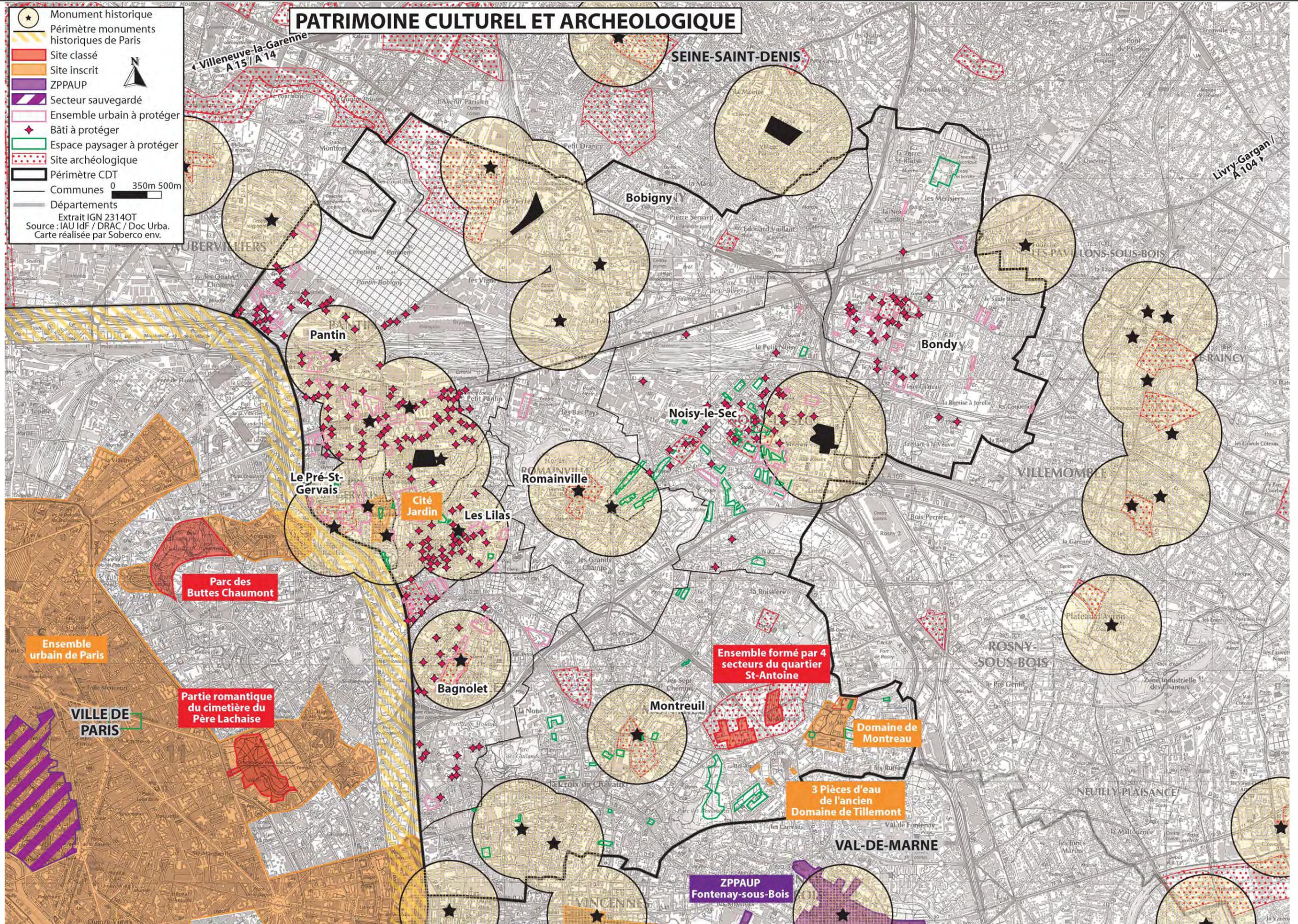
De même que pour la connaissance archéologique, la zone d'étude est fortement couverte par des zones de protection du patrimoine et des monuments historiques, ce qui traduit le fort héritage historique du territoire.

Monuments historiques

La zone d'étude compte 38 monuments historiques ou monuments inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, qui font ainsi l'objet d'une zone de protection. 23 de ces sites sont recensés sur le territoire d'étude, dont les différents forts qui dominent le coteau de Romainville-Montreuil :

Commune	Référence	Dénomination du monument historique
Bagnolet	26	Eglise Saint-Leu et Saint-Gilles
Bobigny	70	Ancienne gare de la grande Ceinture, gare de la déportation 1943-1944
	72	Hôpital Avienne (Ex Franco-Musulman)
	73	Cimetière intercommunal (ex Cimetière musulman)
	75	Bourse départementale du travail
Le pré Saint Gervais	3	Fontaine Monumentale
	2	Regard du Trou Morin
Les Lilas	106	Cité Jardin du Pré Saint Gervais
	59	Groupe scolaire Jaurès-Brossolette
Montreuil	46	Intérieur de la salle des fêtes
	6	Eglise Saint-Pierre Saint-Paul
Noisy-le-Sec	103	Domaine de Montreau
	102	Trois pièces d'eau du domaine de Tillemont
	45	Trois fours de l'ancienne Porcelainerie Samson
	56	Studio de cinéma Pathé-Albatros
Pantin	109	Murs à pêches
	65	Cité Expérimentale du Merlan
Romainville	29	Eglise saint germain l'Auxerrois
	40	Folie de Romainville dite folie de la Seigneurie, Hôtel particulier
	58	Ecole maternelle et primaire de Plein air
	55	Piscine municipale
Romainville	54	Usine des eaux
	12	Eglise Saint-Germain l'Auxerrois
	57	Cinéma le Trianon

Cependant, aucun zonage de l'un de ces monuments n'a fait l'objet d'une modification. Le périmètre de protection de 500 mètres s'applique.



Sites classés et inscrits

Le territoire d'étude compte un seul site classé et 2 sites inscrits selon la loi de 1930 relative à la protection des sites naturels, artistiques, historiques et scientifiques majeurs :

- **L'Ensemble formé par 4 secteurs du quartier saint Antoine.** Ce site, sur la commune de Montreuil, a été classé par décret du 16 décembre 2003 en raison de son caractère historique et pittoresque. D'une superficie de 8,6ha, ce secteur protégé s'inscrit dans un ensemble plus vaste d'une trentaine d'hectares, situé sur les hauts de Montreuil (Plateau de Romainville). Il comprend notamment les murs à pêches.
- **Le Domaine de Montreau.** Ce site de la commune de Montreuil, inscrit depuis le 30 Août 1948 est formé de deux corps de bâtiments autour d'une cour, sur une surface d'environ 8000 m².
- **Les 3 pièces d'eau de l'ancien domaine de Tillemont.** Ce site de la commune de Montreuil est inscrit depuis 1948.

En outre, la zone d'étude compte 2 sites classés supplémentaires : le parc des buttes Chaumont et la partie romantique du cimetière du père Lachaise.

Toute modification de l'état ou de l'aspect de ces sites est soumise à déclaration (site classé).

ZPPAUP (Zone de Protection du Patrimoine, Architectural, Urbain et Paysager)

Aucune commune du territoire d'étude ne fait l'objet d'une ZPPAUP, mais la zone d'étude compte 1 ZPPAUP sur la commune environnante de Fontenay sous Bois.

3.3 – ELEMENTS DEMOGRAPHIQUES ET SOCIAUX

3.3.1 - Population

Le premier trait caractéristique de la démographie du territoire est son fort dynamisme durant la dernière décennie. Si le territoire affiche aujourd'hui (en 2009) 396 759 habitants, on ne comptait en 1999 que 361 686 habitants, soit une augmentation de près de 9.7% en dix ans. Le territoire offre aujourd'hui une densité de population légèrement supérieure à 10 000 hab. au km².

On note toutefois une discontinuité des espaces habités avec de grandes poches sans habitant : territoire de l'Ourcq, corniche des forts, murs à pêches. Les zones d'habitat les plus denses (> à 250 habitants/hectares) se rencontrent surtout dans les centres du Pré Saint Gervais, de Pantin, des Lilas et de Montreuil. Des densités fortes, entrecoupées de zones de plus faibles densités se remarquent aussi dans le centre de Bobigny, Noisy-le-Sec, Bondy mais aussi à Bagnolet et sur les hauts de Montreuil. Certains secteurs pavillonnaires apparaissent comparativement assez denses : La Boissière à Montreuil, les Grands-Champs à Romainville...

La croissance démographique de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble s'explique, à l'image de l'évolution du département, principalement par le solde naturel (naissances moins décès), alors que son solde migratoire (arrivées moins départs) est négatif. Ce déficit migratoire tend toutefois à se réduire : les communes de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble ont réussi à limiter les départs, même si l'arrivée de nouveaux habitants est insuffisante pour les compenser.

La population du territoire est relativement jeune : 28 % de la population de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble est âgée de moins de 20 ans en 2006 et 41.2% de moins de 30 ans (2009). Cette part est en augmentation depuis 1999. Si cette tendance est similaire aux évolutions observées sur le département, la Communauté d'Agglomération Est Ensemble se distingue par une baisse plus marquée de la part des personnes âgées de 60 ans ou plus. La CA voit d'ailleurs leur nombre diminuer très légèrement entre 1999 et 2006 (-1 %), alors qu'il augmente sur les territoires de référence (+ 5 % en moyenne en Île-de-France).

Après une légère diminution dans l'après guerre, la taille des ménages est, depuis 10 ans, stabilisée autour de 2.4 personnes par ménage, soit légèrement moins que la moyenne départementale (2.6).

3.3.2 - Emploi

Au niveau de l'emploi cependant, l'évolution du territoire est plus déséquilibrée. Le ratio emploi/actifs reste déséquilibré (0,8/1 sur la même période). De fait, malgré une diminution au cours de la dernière décennie, le chômage reste important sur le territoire : 17% pour la communauté d'agglomération, soit plus que la moyenne départementale (16%) et surtout que la moyenne d'Île de France (11%).

De fait, le revenu moyen des ménages est faible et s'établit aux alentours de 19 159€ net annuel, bien inférieur à la moyenne nationale (21 504€ en 2007) et régionale (29 778€ en 2009)

L'emploi public est prédominant sur le territoire. En 2007, le secteur public pourvoyait 58 000 des 152 000 emplois du territoire, soit 38.5% (contre 20% au niveau régional). Toutefois, le territoire offre également d'autres types d'activités, dont la répartition territoriale est assez nette :

- L'axe du canal de l'Ourcq / ex-RN3 regroupe un nombre important de grandes zones d'activités : logistiques, industrielles et commerciales.
- Au centre et au sud, les activités artisanales prédominent, imbriquées dans un tissu d'habitat : maroquinerie, papeterie, verrerie, céramique, mobilier...

Toutefois au cours des dernières années, le territoire s'est tourné vers de nouvelles activités porteuses d'emplois : la santé est actuellement une filière ancrée au sein du territoire.

3.3.3 - logement

Le territoire est largement composé d'habitations principales (93.8% en 2009) en immeubles collectifs (80.7%). Toutefois, on compte environ 5% de logements vacants, chiffre qui a fortement diminué depuis 1999 (8.3%).

Les logements sont globalement de taille moyenne (32.9% de T3 et 24.7% de T2). Les petits (T1 : 10.4%) et grands logements (T5 : 11.3%) sont peu nombreux, mais un rééquilibrage s'effectue depuis 10 ans vers les plus grands logements.

Les occupants des logements du territoire sont principalement locataires (62.7%) et on constate que la plus grande partie de la population est peu mobile puisque 46.3% des occupants disposent du même logement depuis plus de 10 ans.

Synthèse et enjeux

- Un patrimoine culturel et archéologique bien identifié de par l'action du CG93
- Pas de zonages volontaristes de protection du patrimoine (ZPPAUP, AVAP)
- Des démarches d'identification du patrimoine locale engagées sur certaines communes, notamment sur le patrimoine industriel.
- Une population jeune, et en augmentation du fait du solde naturel
- Un ratio emploi actif déséquilibré qui entraîne un chômage important
- Un habitat majoritairement composé de logements collectifs, occupés par des locataires.
- Une population peu mobile concernant le logement

3.4 – SITES ET SOLS POLLUES

L'histoire industrielle de la zone d'étude étant ancienne sur certains secteurs, les sols présentent un risque de pollution.

Les bases de données du BRGM (Bureau de recherches géologiques et minières), BASIAS (Base des Anciens Sites Industriels et Activités de Service) et BASOL (Base des sites pollués ou potentiellement pollués qui appellent une action de l'administration) présentent les inventaires des sites et sols pollués de la zone d'étude. Etant donné la concentration importante de sites autour de la zone d'étude, une présentation exhaustive de l'ensemble des résultats n'est pas réalisable pour les sites BASIAS. Le nombre de Sites BASOL est en revanche plus limité.

3.4.1 – Sites Basias

1978 sites industriels sont répertoriés sur le territoire d'étude dont 272 sont encore en activité et 614 ne sont plus en activité. 1091 sites, ne disposent d'aucune information permettant de trancher sur l'état d'activité du site. On remarquera cependant que le site « SET - Sté d'ENTREPRISE de TRANSPORTS et de TRANSIT, IMPRIMERIES de BOBIGNY, SNEP, L'ILLUSTRATION » sur Bobigny est considéré comme partiellement réaménagé et partiellement en friche. La répartition des sites selon les communes est la suivante :

Commune	Nombre de Sites Basias
Bagnolet	179
Bobigny	142
Bondy	67
Le Pré Saint Gervais	63
Les lilas	98
Montreuil	936
Noisy-le-Sec	46
Pantin	305
Romainville	112

La commune de Montreuil est largement surreprésentée au sein du territoire. On notera également que l'axe formé par le Canal de l'Ourcq et l'ex-RN 3 concentre une grande partie de ces sites. De même, la proximité avec Paris est un vecteur de présence de sites Basias.

On notera cependant que l'ensemble des sites ne fait pas l'objet d'une pollution avérée, mais peut potentiellement avoir accueilli une activité génératrice de pollution. De même, certains des sites recensés ont également été traités suite à leur activité.

3.4.2 – Sites Basol

Le territoire d'étude compte 11 sites pollués recensés comme pollués ou potentiellement pollués. Ces sites s'inscrivent sur 4 des 9 communes uniquement : Bobigny, Le pré Saint Gervais, Montreuil et Pantin.

Site EURIDEP (ex La Seigneurie) à Bobigny (numéro 93.0042)

Situé au 20 rue Gallieni - Polluants : Hydrocarbures, solvants non halogénés

Site en cessation d'activité. Pollution de la nappe du fait du fonctionnement de l'installation.

Site traité par mise en sécurité avec :

- Interdiction d'accès et gardiennage
- Evacuation des produits et déchets

Pas de surveillance du site ni de restriction d'urbanisme

Site FOURRIERE JEAN JAURES, ex ELM LEBLANC BOSC à Bobigny (numéro 93.0046)

Situé au 79 rue de Stalingrad – Polluants : Cuivre, Hydrocarbures, PCB-PCT et solvants halogénés

Site en cessation d'activité. Pollution de la nappe et des sols du fait du fonctionnement de l'installation

Site traité par mise en sécurité avec :

- Interdiction d'accès et gardiennage
- Evacuation des produits et déchets
- Traitement des déchets et des produits : stockage des déchets dangereux ou non
- Traitement thermique

Les eaux souterraines sont surveillées une fois par an. Le site est pressenti pour accueillir un parking.

Site PARAMELT, ex TISCCO à Bobigny (numéro 93.0020)

Situé au 149 Avenue de Paris. Polluants : Hydrocarbure et plomb

Site en cessation d'activité. Pollution des sols et des nappes, et dépôt de produits divers du fait du fonctionnement de l'activité et de sa liquidation

Site traité par mise en sécurité :

- Evacuation des produits et déchets
- Stockage des déchets dangereux

Une surveillance du site est prévue, mais différée du fait de la procédure de mise en demeure de l'ancien propriétaire du site.

Site VALEO à Bobigny (numéro 93.0034)

Situé au 34 rue Saint André. Polluants : Chrome, cyanures, hydrocarbures et zinc

Sols pollués du fait du fonctionnement de l'installation

Site traité par mise en sécurité :

- Evacuation des produits et déchets
- Stockage des déchets dangereux

Le site n'est pas surveillé car considéré comme traité et libre de toute restriction.

Site anc. LES COULEURS DE PARIS SA. à Bobigny (numéro 93.0008)

Situé au 32 rue Bandin. Polluants : Mercure et plomb

Site en cessation d'activité. Sol pollué du fait de l'activité de l'installation.

Site traité par mise en sécurité du site.

Site non surveillé car traité avec restriction, dont la restriction ne concerne pas les eaux souterraines. En outre, le site fait l'objet d'une restriction d'usage quant à l'utilisation du sous-sol.

Site RELAIS TOTAL DU PARC MONCEAU à Montreuil (numéro 93.0006)

Situé au 146/152 Boulevard Théophile Sueur. Polluants : Hydrocarbures

Site en activité. Pollution d'origine accidentelle ayant entraîné des pollutions des sols et de la nappe

Site traité par :

- pompage de rabattement ou de récupération
- traitement des terres polluées par ventilation forcée
- traitement des eaux par rabattement de nappe

Surveillance des eaux souterraines à fréquence bisannuelle (situation stable)

Site STATION SERVICE SHELL à Montreuil (numéro 93.0005)

Situé 1 à 3 rue Jean Lolive. Polluants : Hydrocarbures

Site en activité. Pollution d'origine accidentelle ayant entraîné des pollutions des sols et de la nappe

Site traité par mise en sécurité et par :

- ventilation forcée des terres polluées
- rabattement des nappes
- air stripping des eaux polluées

Le site est non surveillé car considéré comme traité et libre de toute restriction

Site SITREM à Noisy-le-Sec (numéro 93.0025)

Situé au 64,66 rue de Paris. Polluants : Arsenic, Cuivre, Hydrocarbures, Solvants halogénés

Site en activité. Pollution des sols découverte suite à une demande de l'administration, liée à l'activité de l'installation.

Site traité par mise en sécurité (Interdiction d'accès et gardiennage)

Le site fait l'objet d'une surveillance annuelle des eaux souterraines, mais d'aucune restriction d'usage.

Site ex SCHWEPPE à Pantin (numéro 93.0035)

Situé au 79-81 rue Cartier Bresson. Polluants : Hydrocarbures

Site en cessation d'activité. Pollution des sols d'origine accidentelle.

Site traité par mise en sécurité :

- Interdiction d'accès
- Traitement biologique des terres polluées

Site faisant l'objet d'une surveillance des eaux souterraines non précisée, sans restriction d'usage.

Site Jean-Louis à Pantin (numéro (93.0051)

Situé au 14 rue François Arago et 15 Rue Jacquart. Polluants : Cyanures

Sol pollué du fait de l'activité du site et d'une pollution accidentelle.

Site traité par interdiction d'accès

Site sans surveillance ni restriction d'usage.

Site Polidécor à Pantin (numéro 93.0047)

Situé au 2 Avenue de Bretagnes. Polluants : Chrome, Cuivre, Nickel

Site sans activité (dépôt de bilan). Pollution des sols liée au fonctionnement de l'installation.

Pas de traitement du site

Site sans surveillance particulière, mais avec des restrictions d'usage sur l'utilisation du sous-sol. Un changement de vocation des sols en zone résidentielle ou de commerce/artisanat est envisagé.

Synthèse

- Une histoire industrielle ancienne et forte, qui se traduit par un grand nombre de site et sols potentiellement pollués
- Une concentration des sites pollués autour de l'axe du canal de l'Ourcq/RN3 et dans les faubourgs
- Une prise en compte de l'enjeu de dépollution des sols forte à l'échelle de l'agglomération, traduite par la prise en compte de la compétence optionnelle « pollution des sols »
- Une expérience sur les méthodologies de traitement des pollutions développée depuis plusieurs années sur le territoire

3.6 – RISQUES TECHNOLOGIQUES

3.6.1 – ICPE, SEVESO et PPRT

La zone d'étude ne présente pas d'établissement classé au titre de la directive n°96/82/CE du Conseil Européen en date du 9 décembre 1996. La zone d'étude ne dispose donc pas d'établissement soumis à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sur son territoire, et aucun zonage de PPRT ne vient s'étendre non plus sur celui-ci.

En revanche, la zone d'étude présente un nombre limité d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au titre de la loi n° 76-663 du 19/07/76 relative aux ICPE. 7 établissements sont recensés par l'inspection des installations classées sur le territoire et actuellement en activité sur le territoire :

Commune	Nombre d'ICPE	Présence de sites SEVESO
Bagnolet	9	Non
Bobigny	12	Non
Bondy	1	Non
Le Pré Saint Gervais	1	Non
Les lilas	3	Non
Montreuil	13	Non
Noisy-le-Sec	6	Non
Pantin	9	Non
Romainville	5	Non

Aucun site SEVESO Seuil Haut ou Bas n'est donc présent sur le territoire. Cependant, 3 Sites font l'objet d'un régime inconnu.

On notera que l'ensemble de ces établissements fait l'objet de procédures d'autorisations préfectorales. On rappellera cependant que, contrairement aux établissements SEVESO seuil haut, les ICPE n'entraînent aucune contraintes en termes d'urbanisme et d'aménagement, et n'engendrent aucune servitude

Cas particulier de Montreuil :

Il y a potentiellement à Montreuil un grand nombre d'ICPE, n'apparaissant pas sur la carte p33.

L'état initial de l'environnement de Montreuil du PLU de Montreuil indique la présence de: 107 ICPE, en précisant toutefois qu'aucune mesure de contrôle n'a été réalisée pour confirmer cette liste, purement théorique. La différence avec la liste présentée (issue du site www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr) peut s'expliquer par des changements survenus ou des sites comptés plusieurs fois s'il s'agit de risques différents.

Synthèse et enjeux

- Une absence de sites SEVESO et de PPRT sur le territoire.
- Un risque technologique entièrement du au transport de matière dangereuse, nécessaire à l'alimentation du territoire.

3.6.2 – Transports de Matières Dangereuses (TMD)

Fortement irriguée en réseaux de transports (routiers, ferroviaires, réseaux secs...), la zone d'étude est également soumise au risque de Transport de Matières Dangereuses. Le territoire est concerné par :

- **Le TMD par voie d'eau :**

Le canal de l'Ourcq est fréquemment utilisé comme axe de fret. Il est donc considéré comme un axe majeur de Transport de Matières Dangereuses du territoire.

- **Le TMD par voie ferrée :**

L'ancienne gare de triage de la commune de Pantin n'est plus en activité. Toutefois, il existe un trafic local mensuel pour la SNCF d'une vingtaine de wagons contenant du diesel (liquide inflammable) sur la ligne Paris Ourcq-Paris Villette qui travers la partie Nord du territoire.

- **Le TMD par routes :**

Le DDRM (Document Départemental des Risques Majeurs) de Seine Saint Denis précise que la route représente le vecteur de transport prépondérant avec près de 90% des flux de marchandises et principalement pour les échanges à l'intérieur du territoire métropolitain. Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, de l'importance des axes de communication routière, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département. Sont principalement répertoriés les axes majeurs du territoire : A86, A3, RN3, RN2 et les RD 20, RD40, RD 27, RD30, RD 115....

- **Le TMD par canalisations :**

Des canalisations de transport d'hydrocarbures (gaz sous pression et produits pétroliers principalement) parcourent l'ensemble du territoire d'étude pour permettre la desserte de celui-ci et de la capitale. Ces réseaux sont exploités par 2 sociétés :

- GRTgaz Région Val de Seine pour le transport du Gaz.
- TRAPIL pour les pipelines de transport d'hydrocarbures.

La présence de ces canalisations induit des zones de maîtrise de l'urbanisation sur les communes traversées, telles que décrites-ci-dessous :

Caractéristiques des canalisations	Communes concernées	Zones justifiant des restrictions en matière de développement de l'urbanisation		Zone justifiant vigilance et information
		Zone permanente d'interdiction de toutes nouvelles constructions ou extensions d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes	Zone intermédiaire où des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes existent	Zone d'information du transporteur de tout projet d'urbanisme
DN 300 et PMS 40 bar	Bondy, Noisy-le-Sec, Romainville, Bobigny, Bagnolet	5 m	70 m	95 m
DN 200 et PMS 40 bar	Romainville, Bobigny	5 m	35 m	50 m
DN 150 et PMS 40 bar	Bondy, Bobigny, Bagnolet	5 m	30 m	30 m
DN 100 et PMS 40 bar	Noisy-le-Sec, Romainville, Bobigny	5 m	15 m	15 m
diamètre 10"	Le pré Saint Gervais	10 m	215 m	275 m

3.7 – GESTION DES DECHETS

3.7.1 – Le Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers

La loi de décentralisation n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a conféré à la Région Ile-de-France l'élaboration d'un **plan** régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA) qui, contrairement à l'ensemble des autres Régions françaises, remplace les plans départementaux. Cette loi est entrée en vigueur dès le 1er janvier 2005.

L'Ile-de-France a adopté le 26 novembre 2009 3 plans d'élimination des déchets :

Le Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés. Il prévoit notamment de diminuer la production des déchets de 50 kg/habitant en 2019 en augmentant de 45% le compostage des déchets organiques dans les jardins. Le plan prévoit également d'augmenter de 60% le recyclage des déchets ménagers en 2019, en multipliant par deux le recyclage des emballages ménagers, en doublant le nombre de déchèteries. Il prévoit enfin, qu'à l'horizon 2019, 500.000 tonnes de déchets supplémentaires soient transportées par voie fluviale et / ou ferrée, par rapport à la situation en 2005.

Plan régional d'élimination des Dasri (Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux). La région compte 2 incinérateurs de déchets ménagers qui les incinèrent spécifiquement et trois unités de prétraitement par désinfection. L'objectif du plan est de collecter d'ici 10 ans 50 % des Dasri produits par les ménages au lieu des 5% actuels.

Plan régional d'élimination des déchets dangereux. Enfin, le plan a pour objectif de collecter d'ici 10 ans 65 % des déchets dangereux produits par les ménages au lieu des 18% actuels. Le plan prévoit en outre que, d'ici 10 ans, jusqu'à 15 % de certaines natures de déchets (piles, huiles...) soient transportés par la voie d'eau ou le rail. Il prévoit également de valoriser les déchets dangereux.

3.7.2 – Le Plan départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et assimilés

Les plans départementaux ou interdépartementaux d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PDEDMA) ont pour objet de coordonner l'ensemble des actions à mener tant par les pouvoirs publics que par des organismes privés en vue de l'élimination des déchets ménagers ainsi que de tous les déchets qui peuvent être traités dans les mêmes installations que les déchets ménagers (déchets de l'assainissement, déchets industriels banals).

Le PDEDMA de Seine Saint Denis a été approuvé le 26 Juillet 2005. Il reprend pour l'essentiel, les objectifs initialement proposés par le plan de 1997. Il fixe les objectifs cohérents et solidaires suivants :

- La prévention de la production des déchets.
- L'optimisation des collectes sélectives, après leurs mises en place dans les 38 communes du Sitom93 Syndicat Intercommunal de Traitement des Ordures Ménagères de Seine Saint Denis).
- Concernant le manque de capacités de traitement, le projet de plan acte la nécessité d'implanter un ou deux sites de méthanisation pour une capacité totale maximum de 215.000 tonnes. Ce nouveau procédé permettra de diversifier les modes de traitement dans une démarche ambitieuse, novatrice et multifilières de gestion solidaire des déchets ménagers en Ile-de-France, compatible avec un développement durable des territoires.
- Favoriser les transports alternatifs à la route, en sortie des équipements de traitement.
- De mettre en réseau les déchèteries existantes, d'en créer de nouvelles, de réfléchir à la mutualisation des moyens et des modes de gestion.
- De créer trois centres de tri des emballages et journaux-magazines (Le premier centre de tri verra le jour à Sevran)

3.7.3 – Production de déchets

La production des déchets tout type confondu sur le territoire sur l'année 2010 représentait un total de 188 542 tonnes, soit environ 475 kg par habitant. Cette production est toutefois inférieure à celle du département (487 kg par habitant sur l'année 2010 en moyenne d'après le SITOM 93 (Syndicat Intercommunal de Traitement des Ordures Ménagères de Seine Saint Denis).

On notera toutefois que la production moyenne d'ordures ménagères par habitat est en légère augmentation à l'échelle départementale.

TONNAGE RÉALISÉ EN COLLECTE EN PORTE-À-PORTE ET EN APPORT VOLONTAIRE POUR L'ANNÉE 2011

	ordures ménagères	multi-matériaux	verre	encombrants	déchets végétaux	gravats, terre	déchets ménagers spéciaux	déchets industriels banals, divers
UNITÉ TECHNIQUE NORD OUEST								
Bobigny	18 977,40 T	708,46 T	nc	4 191,73 T	nc	0,00 T	nc	0,00 T
Pantin	8 597,58 T	635,22 T	540,85 T	906,45 T	0,55 T	243,80 T	nc	183,70 T
Le Pré St-Gervais	5 480,86 T	415,47 T	229,54 T	706,90 T	0,00 T	0,00 T	nc	0,00 T
Les Lilas	7 066,78 T	576,00 T	310,38 T	485,65 T	0,00 T	0,00 T	0,00 T	0,00 T
Sous-total UTNO	40 122,62 T	2 335,15 T	1 080,77 T	6 290,73 T	0,55 T	243,80 T	0,00 T	183,70 T
UNITÉ TECHNIQUE CENTRE								
Bondy	17 849,41 T	902,16 T	433,58 T	5 607,80 T	350,86 T	0,00 T	0,00 T	0,00 T
Noisy-le-Sec	12 749,36 T	808,68 T	285,16 T	2 064,15 T	237,00 T	0,00 T	nc	0,00 T
Romainville	8 090,24 T	476,40 T	334,80 T	1 499,50 T	0,00 T	0,00 T	nc	0,00 T
Sous-total UTCE	38 689,01 T	2 187,24 T	1 053,54 T	9 171,45 T	587,86 T	0,00 T	0,00 T	0,00 T
UNITÉ TECHNIQUE SUD								
Bagnole	10 473,26 T	628,40 T	361,30 T	2 271,10 T	0,00 T	0,00 T	10,85 T	0,00 T
Montreuil	28 687,56 T	2 588,45 T	1 405,50 T	nc	nc	0,00 T	0,00 T	0,00 T
Sous-total UT SUD	39 160,82 T	3 216,85 T	1 766,80 T	2 271,10 T	0,00 T	0,00 T	10,85 T	0,00 T
TOTAL AGGLO	117 972,45 T	7 739,24 T	3 901,11 T	17 733,28 T	588,41 T	243,80 T	10,85 T	183,70 T

3.7.4 – Collecte et traitement des déchets

L'élimination des déchets ménagers et assimilés peut se subdiviser en deux grandes missions :

- **Le traitement des déchets**, compétence transférée des communes à l'Agglomération au 1^{er} janvier 2010, et que l'Agglomération a elle-même transféré au SYCTOM de l'Agglomération parisienne, par l'intermédiaire du SITOM 93 (qui regroupe la quasi-totalité des communes de Seine-Saint-Denis) ;
- **La collecte de ces déchets**, qui correspond à toutes les actions qui précèdent le traitement, et dont la compétence a également été transférée au 1^{er} janvier 2011 à l'agglomération et au SITOM 93.

La collecte des déchets sur le territoire d'Est Ensemble passe par une offre de services multiples :

- La collecte sélective en porte à porte
- Un réseau de déchetteries réparties sur l'ensemble des communes du territoire.
- Des déchetteries mobiles sur certains secteurs

L'ensemble des ordures ménagères et recyclables sont acheminées au centre de Transfert de Romainville sur le territoire d'étude.

Construite en 1905, l'usine de Romainville traitait les déchets par broyage et incinération. Restructuré en 1993, le centre devint le premier centre de grande capacité créé en France. Depuis cette date jusqu'à aujourd'hui, il regroupe :

- un centre de tri
- un centre de transfert (construit en 1984)
- une déchetterie

Le centre de transfert réceptionne les collectes traditionnelles de 17 communes adhérentes du Syctom, dont l'intégralité des communes d'Est Ensemble. Il a pour fonction de :

- réguler les flux de déchets.
- réduire les distances parcourues par les camions-bennes car les déchets sont ensuite transférés par gros-porteurs vers les centres d'incinération :
 - Isséane (à Issy-les-Moulineaux) : Mis en service en 2007. Capacité : 460000 tonnes/an
 - Conçu et réalisé dans une démarche de haute qualité environnementale, ce centre, enterré aux deux tiers, est un modèle d'intégration urbaine.
 - Ivry-Paris XIII : Construit en 1969, modernisé en 1997. Capacité : 730000 tonnes/an. En projet : Reconstruction du centre.
 - Saint Ouen : Mis en service en 1990. Capacité : 630000 tonnes/an

Le centre peut recevoir **350 000 tonnes par an** d'ordures ménagères. Le centre de tri réceptionne les collectes sélectives de 10 communes adhérentes du Syctom : les 9 communes d'Est Ensemble et les arrondissements Est de Paris. Il a été conçu pour recevoir 120000 tonnes de déchets par an (45000 tonnes de collectes sélectives et 75000 tonnes d'objets encombrants).

A l'horizon 2015, un projet prévoit la reconstruction du centre avec :

- un **centre de tri-méthanisation** de la fraction fermentescible des ordures ménagères d'une capacité de 322500 tonnes par an (315000 tonnes d'ordures ménagères et 7500 tonnes de refus de tri des collectes sélectives).
- un **centre de tri** des collectes sélectives multi-matériaux d'une capacité de 30000 tonnes par an.
- un **centre de pré-tri** d'objets encombrants d'une capacité de 60000 tonnes par an.

Synthèse et enjeux

- Une production de déchets par habitants inférieure à celle du département
- Une gestion des déchets unifiée à l'échelle de l'agglomération
- Une unité de traitement des déchets située à Romainville profitant à un territoire plus vaste que la CAEE.
- Un projet de développement et de modernisation de ce centre de traitement

3.8 – DEPLACEMENT

La zone d'étude est considérée, dans les études globales de transport de la région parisienne, comme faisant partie du cœur d'agglomération. Celui-ci comprend les communes en continuité de Paris, urbanisées (80% d'espaces urbanisés minimum du mode d'occupation du sol de 1999) et denses (au moins 80 habitants et emploi à l'hectare urbain compris). Le découpage comprend 3 autres territoires : Paris, l'agglomération centrale et les « autres territoires ».

3.8.1 – Caractéristiques des déplacements du territoire

L'enquête globale de Transport, réalisée entre 2009 et 2011 (édition 2010) a mis en évidence sur le territoire d'Ile-de-France une hausse des mobilités individuelles.

En moyenne, un Francilien parcourt 3.87 déplacements par jour (3.50 en 2001), avec une portée moyenne de 4.4km. Seuls 14% des déplacements ont une portée supérieure à 10km, principalement pour des déplacements domicile travail (49%). 70% des déplacements se font sans lien avec Paris. Cette hausse concerne principalement les déplacements en transports collectifs (+21%), en dépit d'une utilisation de la voiture qui se stabilise (+0.6%).

Plus de 50% des déplacements d'IDF (57.5%) se font sur Paris et le cœur d'agglomération, soit 23.5 millions de déplacements sur les 41 millions de déplacements quotidiens.

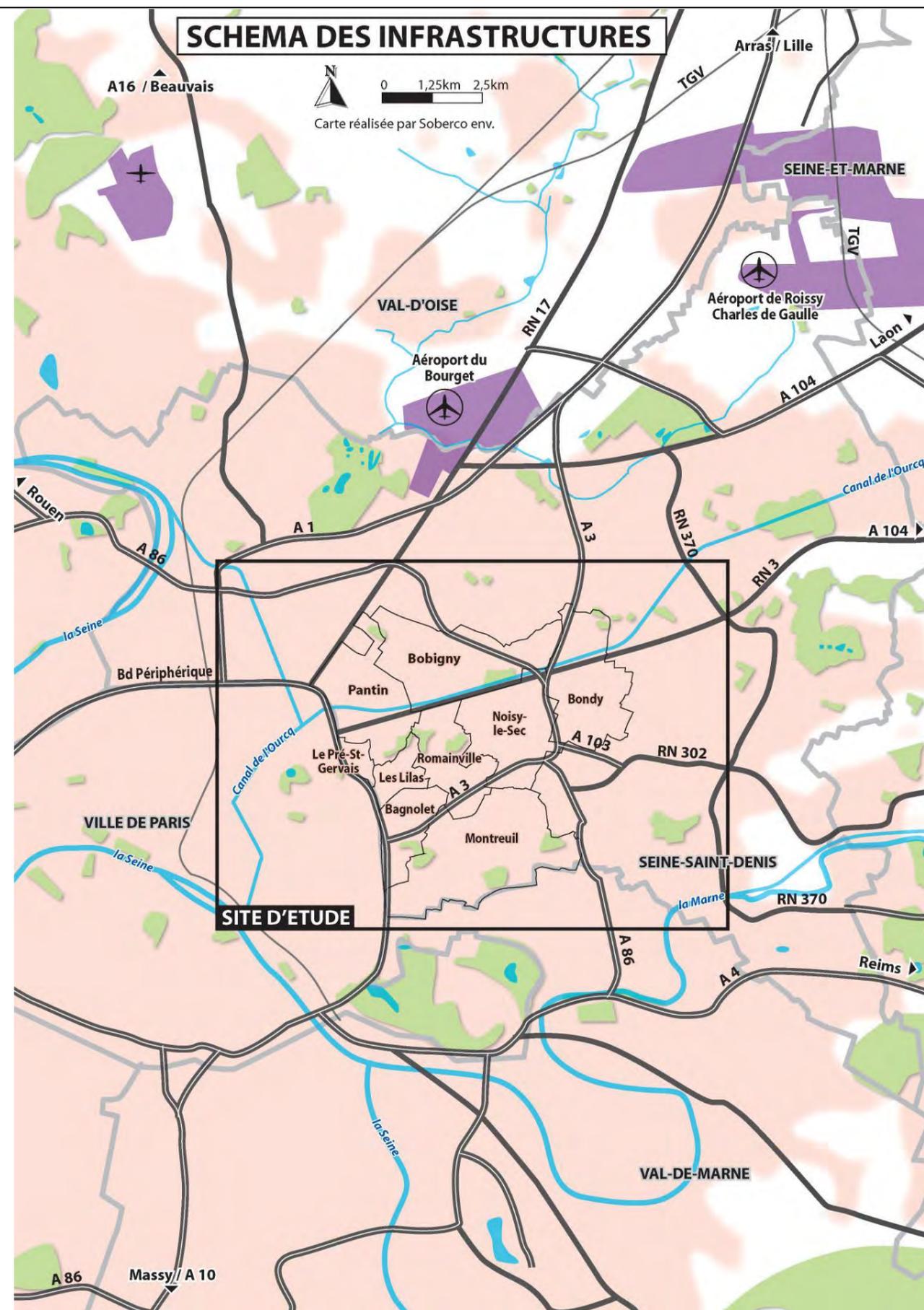
Le cœur d'agglomération est le territoire sur lequel les déplacements quotidiens sont les plus faibles : 3.75 déplacement par jour. Ces déplacements sont principalement réalisés à pied (1.60) et en voiture (1.22 soit que la moyenne d'IDF). En outre, ces dernières sont en diminution sur le territoire, pour la première fois depuis 1976. Les transports collectifs, bien que minoritaires (0.81) restent supérieurs à la moyenne régionale.

Sur la petite couronne, les déplacements ont connu depuis 35 ans une hausse constante, mais relativement modérée (39%). Les déplacements qui augmentent le plus sont les déplacements internes au territoire, passant de 9.9 Millions à 11.7 entre 2001 et 2010, les déplacements en lien avec d'autres territoires étant quasi stables.

Sur la région de Seine Saint Denis, la majeure partie des déplacements quotidiens est réalisée en interne (3.5 Millions de déplacements quotidiens, soit 64%). 0.3 Millions de déplacements quotidiens se font en lien avec la capitale, tandis que les déplacements avec les autres départements limitrophes oscillent entre 0.2 et 0.3 Million par jour.

Sur le territoire d'étude, on note une forte mobilité pour les raisons de travail : la majorité des habitants travaillent en effet en dehors du département de résidence, comme le montrent les statistiques de l'INSEE de 2009 :

- 20.3% des résidents travaillent en dehors du territoire de résidence
- 57.6% travaillent en dehors du département de Seine Saint-Denis
- 21% des résidents du territoire seulement travaillent au sein du département de Seine Saint-Denis



3.8.2 - Infrastructures de transports et coupures urbaines

Territoire urbanisé de longue date, la zone d'étude est largement irriguée par un réseau d'infrastructures variées et très interconnectés. Il compte notamment d'importantes infrastructures de transit à travers le territoire, qui connectent la capitale aux territoires périphériques, ou bien qui constituent des axes de déplacements périphériques à Paris.

Réseau routier

Inscrit en bordure du quart Nord-est du Boulevard périphérique de Paris, la zone d'étude est traversée par de nombreuses grandes infrastructures d'échelle nationale :

- A1, qui marque la limite Nord-Ouest de la zone d'étude
- A3, qui traverse le cœur du territoire sous la colline de Romainville-Montreuil, et donc en partie en tunnel, ou couverte sur certains tronçons notamment sur Bagnolet
- A86, également couverte en partie notamment sur Bobigny
- RN2, qui marque la limite Nord-est des communes de Pantin et Bobigny
- RN3, qui longe le canal de l'Ourcq et qui forme une réelle pénétrante du territoire à destination de Paris.

Ce réseau est plus ou moins maillé par une série de voies secondaires dont les deux itinéraires tangentiels les plus continus sont l'ex-RN 186 (Créteil-Saint-Denis via Bobigny) et l'axe RD 40 / RD 36 bis qui assure la liaison Montreuil-Bobigny. Toutefois, le relief du territoire rend complexe ces traversées Nord/Sud. Le col de Rosny-sous-Bois, qui constitue un axe naturel, est en effet situé à l'extérieur du territoire d'étude.

Trafics et circulations

Ces 5 axes concentrent les principaux trafics routiers de la zone d'étude, avec des trafics comme tels (chiffre 2010/2011 du CG 93) :

Voirie	TMJA minimum selon le tronçon	TMJA Maximum selon le tronçon
A1	Plus de 150 000	
A3	De 80 000 à 150 000	Plus de 150 000
A86	De 50 000 à 150 000	De 80 000 à 150 000
Ex-RN2	De 10 000 à 25 000	35 500
Ex-RN3	22 100	De 50 000 à 80 000

On notera que sur ces axes, le nombre de poids lourds est très conséquent, puisqu'il peut dépasser les 10% sur certains axes (ex-RN2, ex-RN 186, RD 117^E). On notera que l'axe de la RN3, bien que se situant dans un espace de grandes zones d'activités et de logistique, reste quant à lui autour des 5% de poids lourds. Ce phénomène peut toutefois s'expliquer par une forte dilution du trafic PL au regard du nombre total de véhicules qui parcourent cet axe.

En dehors de ces 3 axes, on notera également que l'ensemble du réseau structurant départemental est fortement emprunté, avec des trafics supérieurs à 10 000 véhicules par jour et jusqu'à 25 000 véhicules sur la quasi-totalité du réseau.

Ce trafic important et quasi-permanent engendre des phénomènes importants de congestion sur l'ensemble du territoire. Ces phénomènes sont par ailleurs renforcés (notamment sur le plateau) du fait :

- De l'étroitesse de certains axes
- Des sens uniques des cœurs de communes (exemple : Romainville)
- D'importants carrefours qui relient plusieurs axes majeurs (ex : croisement RD40, RD117 et RD36bis)
- Du stationnement sauvage qui encombre les voiries et gêne la fluidification des axes routiers.

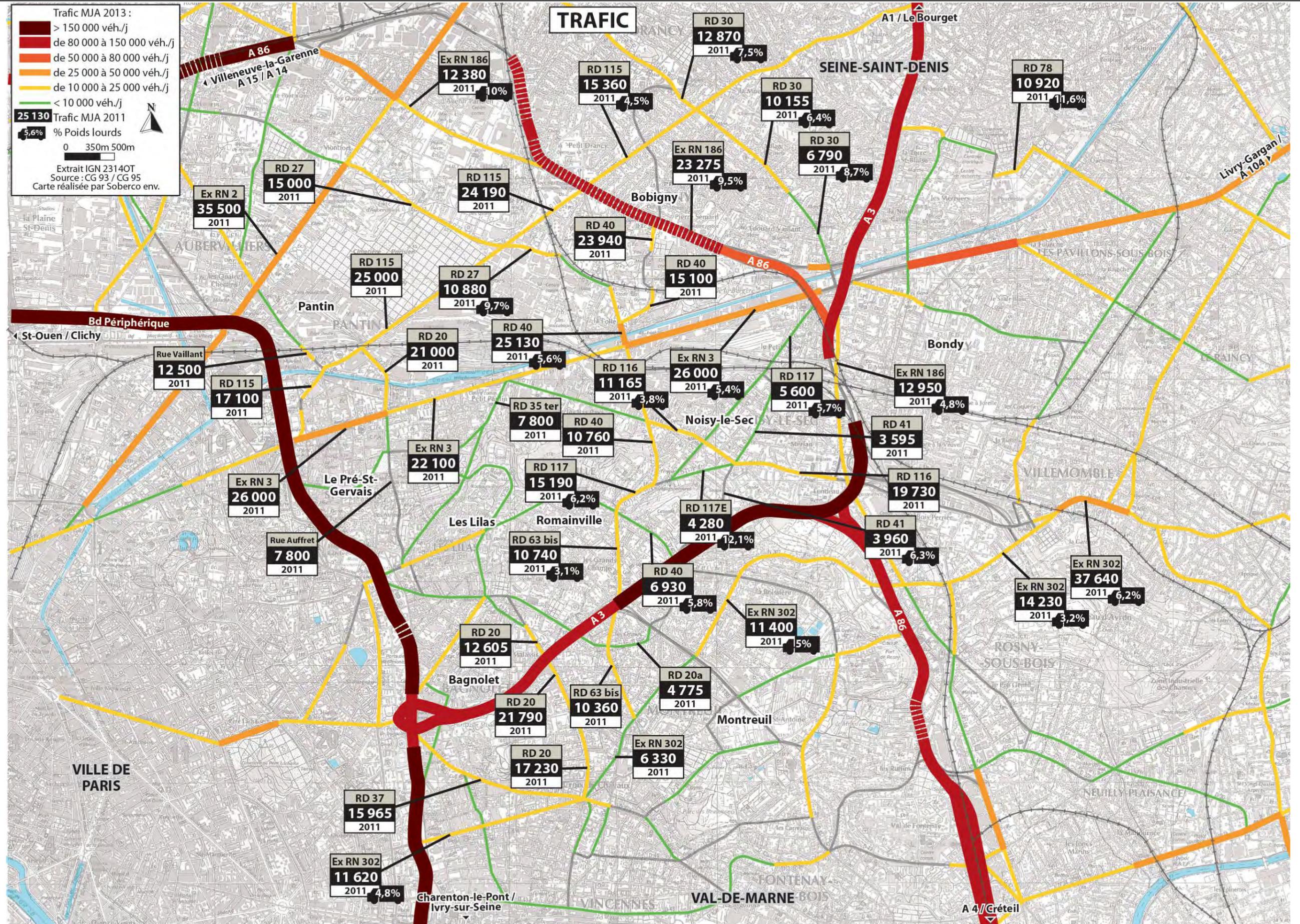
Réseau de voies ferrées

Le réseau d'infrastructures ferroviaires de la zone d'étude supporte 4 types de transports différents :

- Les trains grandes lignes, notamment les lignes de Fret
- Les RER (Réseau Express Régional) et trains transiliens
- Les métros
- Les Tramways

Le tableau ci-dessous récapitule les lignes traversant le site d'étude

Type de Transport	Nom de la ligne	Origine	Destination
Train		Paris Ourcq / Paris Villette	
RER	E	Hausmann Saint Lazare	Chelles Gournay
Metro	3	Pont de Levallois Bécon	Gallieni
Metro	5	Place d'Italie	Bobigny Pablo Picasso
Metro	7	Mairie d'Ivry / Villejuif Louis Aragon	La Courneuve 8 Mai 1945
Metro	9	Pont de Sèvre	Mairie de Montreuil
Metro	11	Chatelet	Mairie des Lilas
Tram	T1	Asnières Gennevilliers	Gare de Noisy-le-Sec
Tram	T4	Bondy	Aulnay-sous-Bois



Canal de l'Ourcq

Le canal de l'Ourcq est l'un des canaux du Bassin parisien qui rejoint directement le bassin de la Villette à Paris. (de même que le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin). Sa construction débute en 1802 et s'achève en 1825. Son premier objectif était l'alimentation en eau potable de la ville de Paris.

Long de 96,6 km, il compte aujourd'hui cinq écluses qui permettent la navigation sur celui-ci, notamment à vocation de fret, sur les onze premiers kilomètres, entre le bassin de la Villette et Aulnay-sous-Bois.

Environ un million de tonnes sont transportées chaque année par des péniches dont le port en lourd ne peut excéder 400 tonnes.

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 loisirs tels que le cyclotourisme et la randonnée pédestre.

Coupures urbaines et vitrines urbaines

La création de ces différentes infrastructures « lourdes » de transport a induit un morcellement du territoire en entités de tailles variables dont les liaisons entre elles ne sont assurées qu'en des points précis plus ou moins accessibles sur le territoire.

L'intégration de ces différentes infrastructures au sein du tissu urbain engendre donc des coupures urbaines importantes, mais de natures variées selon les modes qu'elles accueillent :

- Les grandes infrastructures routières, et en particulier les autoroutes, sont majoritairement insérées dans le relief particulier du territoire au sein de larges déblais qui « cassent » les continuités entre le tissu bâti. Toutefois, du fait des déblais, les liaisons qui permettent la traversée de ces infrastructures restent lisibles car « à niveau » des autres infrastructures de desserte. La principale difficulté de traversée de ces infrastructures reste donc la grande largeur (2x3 voies au minimum) qui génèrent d'importantes longueurs. Mais le relief n'est pas pénalisant pour la traversée de ces infrastructures concernant les modes doux. Le faible nombre des traversées ne facilite pas les transferts interquartiers, d'autant plus que ces traversées sont principalement à vocation routière. De plus, les talus fortement marqués le long des axes autoroutiers ne s'accompagnent pas de cheminement « modes doux » qui permettent de rejoindre aisément et agréablement ces traversées.
- Les infrastructures ferroviaires, en particulier le train et ses gares de marchandises à Pantin, Bobigny, Noisy-le-Sec et Bondy. Ces infrastructures sont souvent intégrées au relief alentours. De fait, la rupture est principalement générée par la grande largeur de l'infrastructure, notamment du fait des voies de triage. Sur ces espaces, de plus, les traversées sont quasi-intégralement inexistantes. En dehors des gares toutefois, l'axe de chemin de fer accompagne souvent d'autres infrastructures (canal de l'Ourcq ou ex-RN3). De fait, les ponts qui les traversent sont souvent mutualisés, ce qui permet des dénivelés de franchissement plus faibles, et plus accessibles aux modes doux.

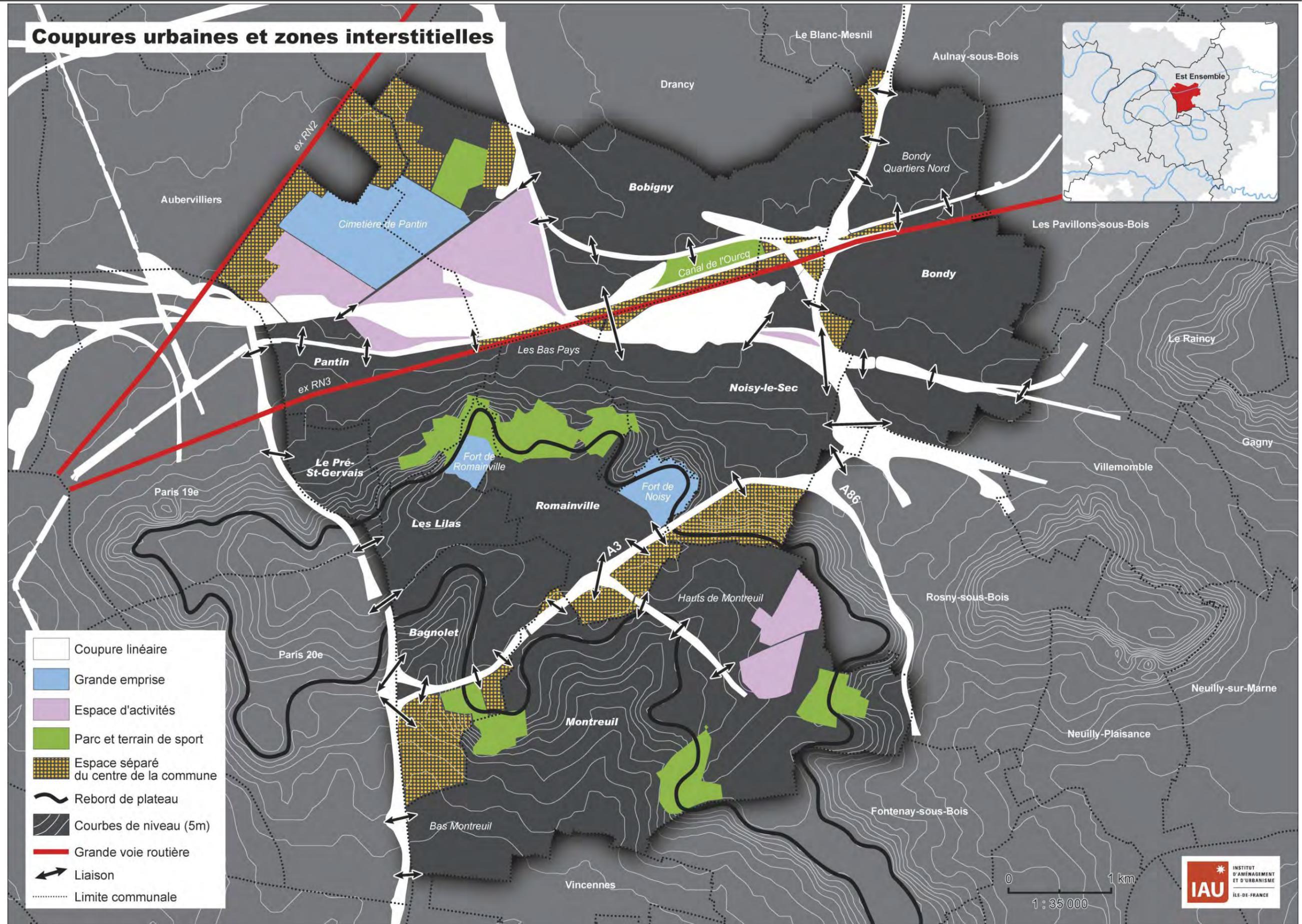
Du fait de ces barrières, certains quartiers apparaissent relativement isolés du reste de la commune, à Pantin (Les Courtilières), Bagnole (La Noue) ou Noisy-le-Sec (La Boissière). Par ailleurs, les coupures tendent à engendrer des espaces interstitiels difficiles à gérer à l'échelle communale (talus d'autoroute).

On note que des efforts importants ont été engagés dans l'optique de réduire ces coupures, notamment par la création de couvertures des autoroutes afin de rendre de la place pour la création d'espaces publics (A3 et A86 notamment.)

Cependant, en dépit de réaménagements visant à rendre ces axes plus confortables (notamment vis-à-vis des modes doux), ces axes peinent à devenir des « vitrines » du territoire et restent des axes principalement traversants. En dépit de sa grande largeur et des espaces destinés aux modes doux sur les bordures extérieures des voies, l'ex-RN3 ainsi que le Canal de l'Ourcq sont longées par des façades industrielles principalement fermées et ne proposent pas d'animation incitant à l'arrêt (espaces de respirations, commerces, façades de bâtiments « animées »...

De même, si la création récente de nouveaux linéaires structurants (tels que le tram T1) offre des possibilités de mutations urbaines importantes, ces axes restent encore actuellement également peu animés, du fait de l'héritage de l'axe sur lequel ils s'inscrivent (ancien axe routier important ne disposant pas de façade ouvertes, à l'image du centre commercial de Bobigny, intégralement fermé du côté du Tram T1...)

Cependant, la réalisation de la première charte « Aménagement Transport » dans le cadre du prolongement de la ligne 11 vise à cadrer la restructuration du territoire en accord avec la création des nouveaux arrêts. Cette démarche constitue une pierre angulaire des efforts mis en œuvre sur le territoire dans le sens d'une meilleure intégration du développement urbain en correspondance avec les principaux axes de déplacement.



3.8.3 – Transports collectifs

Réseau existant

Sur la Seine Saint Denis, les transports en commun sont intégralement composés par le réseau du Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF).

La proximité de la zone d'étude avec la ville de Paris fait que le réseau intramuros est directement présente sur le territoire d'étude. Cependant, On constate que ce réseau, principalement organisé selon un système radial partant de Paris, peine à s'étendre sur la partie Ouest du territoire d'étude. De fait, un grand nombre de « terminus » sont présents sur la communauté d'Agglomération d'Est Ensemble, autour desquels s'organisent des pôles d'intermodalité.

Le réseau « parisien » et le réseau complémentaire du STIF sont interconnectés pour assurer des liaisons de desserte du territoire interne.

Outre les réseaux de transports lourds, qui correspondent : aux lignes de Métro, Tram et RER présentés ci-avant, le territoire d'étude est parcouru par :

- 56 lignes de Bus traditionnelles de jour
- Dont 42 lignes fonctionnant également en soirée (Services prolongés d'une heure en soirée les vendredis, samedis et veille de fête)

La création de la CAEE a en outre engendré la prise de compétence obligatoire « transport ». De fait, la communauté d'agglomération est gestionnaire de 3 lignes de bus locales qui viennent compléter le réseau du STIF :

- Le réseau « Tillbus », sur la communes des Lilas, composé d'une ligne unique circulaire à partir de la place du vel d'hiv
- La ligne 545 sur Noisy-le-Sec, entre le RER de Noisy-le-Sec et Bagnolet Louise Michel
- Le TUB (Transport Urbain Bondynois), composé d'une ligne circulaire à partir de la Mare à la Veuve.

Projets

Dans l'optique de compléter le réseau existant, plusieurs projets de prolongement des lignes existantes ou de création de nouvelles lignes sont d'ores et déjà avancés. Toutefois, l'état de ces projets reste variable, certains projets étant déjà financés et d'autres non, tels que le présente le tableau ci-dessous :

Nom	Date de réalisation prévue	Financée
Prolongement T3	2012	Oui
Tzen 3	2015	Oui
Prolongement T1	2017	Oui
TLN Phase 2	2018	Oui
Prolongement M11	2019*	Oui
Ligne 15 GPE	2025	Non
Prolongement M9	N.C.	Non
Téléphérique de Bagnolet	N.C.	Non
Téléphérique de Romainville	N.C.	Non

Ces différents projets, outre les prolongements, prévoient tous des interconnexions avec les réseaux structurants existants qui permettront d'accroître le maillage de transport collectif du territoire et de faciliter la desserte des espaces enclavés, notamment la colline de Romainville-Montreuil.

3.8.4 – Modes doux

Depuis 1999, le Département de la Seine-Saint-Denis a engagé une politique de promotion de l'usage du vélo et de la pratique de la randonnée pédestre

Réseau cyclable

Le schéma départemental des itinéraires cyclables adopté le 1er octobre 2002 a pour objectif de participer à l'émergence d'un réseau cyclable sur le département de 600 km en 15 ans, dont un réseau départemental de 265 km.

Outre la création de pistes cyclables sur le réseau départemental, le conseil général accompagne les communes dans le développement du réseau par le subventionnement des aménagements, sous conditions (enveloppe maximale, pourcentage et condition d'équipement et de raccordement au réseau départemental).

Le schéma départemental identifie sur le territoire d'étude plusieurs axes cyclables à renforcer, en distinguant différents types de trajets usuels ou de loisirs :

- Itinéraires des pénétrantes (ex-RN 2, D115)
- Itinéraires de la petite couronne (D27)
- Itinéraire de la Seine à la Marne (D30)
- Itinéraire de la préfecture (D40)
- Itinéraire de la moyenne Couronne (D41)
- Itinéraire de la ligne des parcs (D4, D50, parc de la Courneuve...)

Toutefois, en dépit de la mise en œuvre de ce plan, le réseau actuel reste peu développé : les axes identifiés dans le schéma départemental ne sont actuellement pas entièrement équipés de pistes ou de bandes cyclables, même si les chantiers se mettent progressivement en place.

Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée

En outre, Le Plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée (PDIPR) a été approuvé par le Conseil Général le 28 avril 2011. Il recense 29 itinéraires à travers le département et permet de faire découvrir les richesses patrimoniales (naturelles et culturelles) de la Seine-Saint-Denis. La longueur cumulée de ces itinéraires représente un linéaire de 450 kilomètres. Le Comité Départemental de Randonnée Pédestre est en charge du balisage de ces itinéraires dans les communes.

De même que pour les itinéraires cyclables, les itinéraires du PDIPR sont rassemblés selon plusieurs types de parcours :

- Thématique "Espace Vert"
- Thématique "Au fil de l'eau" :
- Thématique "Patrimoine culturel" :
- Thématique "Au fil de l'eau, Patrimoine culturel" :
- Thématique "Espace vert, Patrimoine culturel" :
- Thématique " Espace vert, Patrimoine culturel, Au fil de l'eau " :

Sur le territoire d'étude, on note la présence des itinéraires suivants :

- *La route de l'urbanisme et sa variante*
- *Le GRP du Canal de l'Ourcq*
- *Un parcours, 3 histoires*
- *Le PR « la corniche des Forts » et sa variante*
- *Le PR « La boucle des 3 parcs » et sa variante*
- *Le PR de Rosny sous Bois et sa liaison avec le GRP Canal de l'Ourcq*

Ces itinéraires disposent d'une fiche signalétique qui, outre la présentation du parcours et de ses points d'accès, permet de décrire rapidement le territoire traversé en pointant les éléments patrimoniaux, historiques et culturels qui y sont liés.

Accessibilité et schéma communaux de déplacements

On notera qu'outre le réseau de PDIPR, le territoire dispose en de nombreux espaces de cheminements piétons spécifiques rendus possibles par des perméabilités au sein du tissu bâti (fond d'impasses, venelles...), telles que le secteur des murs à pêches à Montreuil, ou par la création de cheminements spécifiques pour la traversée de grandes infrastructures (Couverture de l'A3 à Bagnolet notamment). Toutefois, s'il existe quelques venelles et raccourcis, ceux ci restent mal identifiés. A l'heure actuelle, le territoire n'est pas pensé pour le piéton. Mais la réalisation des écoquartiers (notamment sur les hauts de Montreuil) permettront d'améliorer la situation.

Toutefois, les inventaires des espaces accessibles et dédiés aux modes doux reste hétérogène à l'échelle du territoire d'étude :

- La commune de Pantin a élaboré en 2011 son schéma communal d'aménagements cyclables (SCAC), qui recense l'ensemble des itinéraires cyclables existant et le réseau complémentaire à créer, ainsi que son plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics qui fait état des voiries et carrefours dits « accessibles » ou non.
- La commune de Bagnolet dispose également d'un plan des itinéraires cyclables ainsi que d'un plan d'implantation des stations Vélib'

Rappel concernant l'accessibilité des espaces et bâtiments publics

Le chapitre III du titre IV de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées s'intitule: « cadre bâti, transports et nouvelles technologies ». Cette loi dite « Handicap » s'appuie autour de 4 piliers fondamentaux :

- L'accessibilité pour tous sans exclusion. La loi prend en compte toutes les formes de handicap : moteurs, sensoriels, cognitifs, psychiques. Elle concerne les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite, y compris de manière temporaire.
- L'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements. Pour la première fois, une loi considère de façon intégrée le cadre bâti, les espaces publics, la voirie, les systèmes de transport et leur inter-modalité. L'enjeu est bien d'éliminer tout obstacle, toute rupture dans le cheminement des personnes atteintes d'une quelconque déficience.
- Des changements progressifs jusqu'en 2015. La loi impose des résultats selon un calendrier précis de mise en œuvre et elle prévoit des sanctions.
- Une accessibilité concertée. La loi est le fruit de la concertation avec les associations représentant les personnes handicapées. Celles-ci sont régulièrement entendues au sein des différentes instances créées pour la mise en œuvre de la loi.

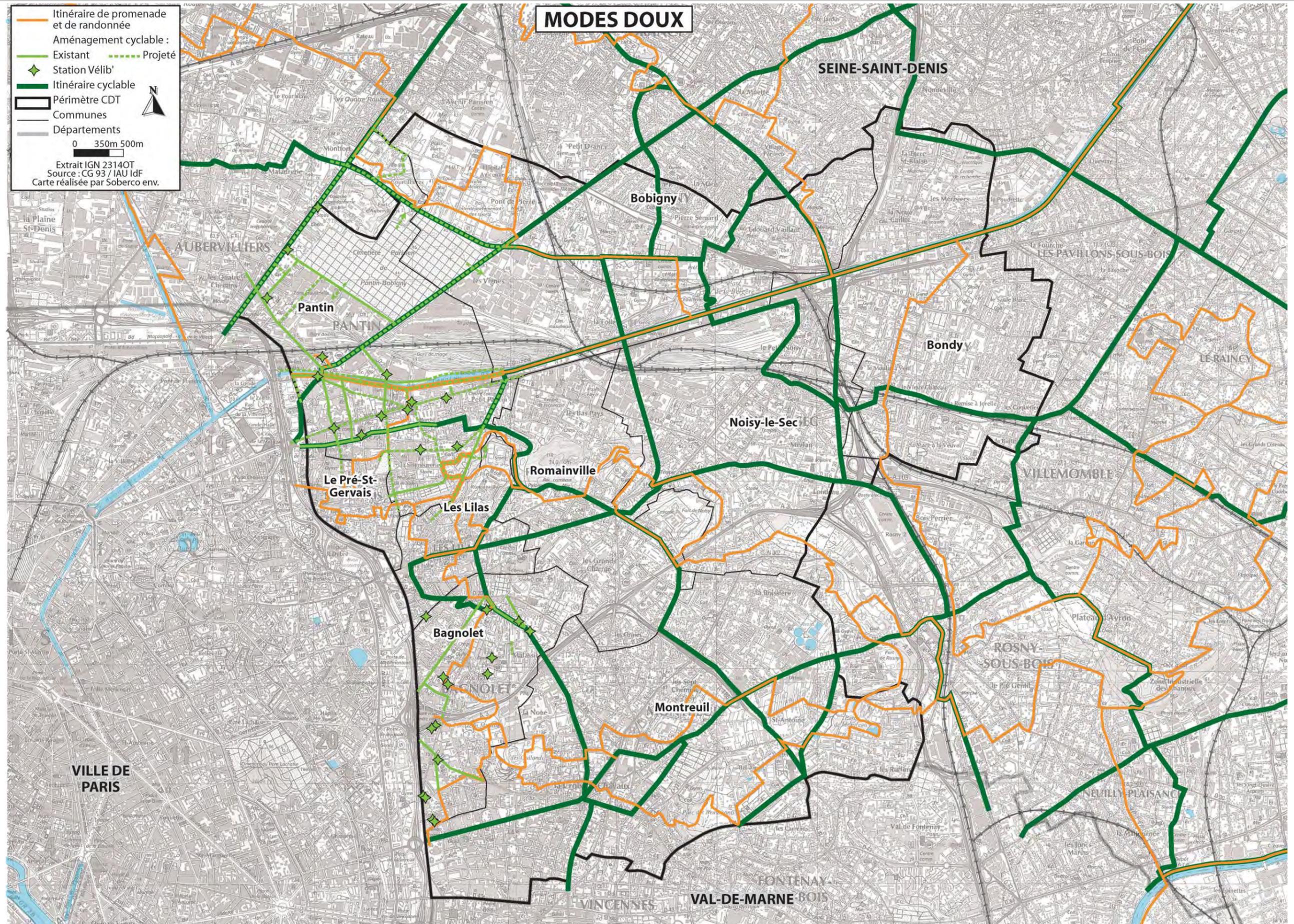
La déclinaison opérationnelle de cette loi oblige les collectivités publique a l'élaboration :

- De Schémas Directeurs d'Accessibilité des Services de Transport (SDAST)
- Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PMAVEP)

Cette loi est également assortie d'une obligation de mise en Accessibilité des points d'arrêts, matériels roulants et services avant le 12 février 2015, ainsi que des bâtiments publics et de leurs abords.

Synthèse et enjeux

- Des déplacements réalisés principalement à l'intérieur du territoire, puis en lien direct avec la commune de Paris
- Un maillage important de réseaux de transports de tous types, mais principalement concentré sur la partie Ouest du territoire
- Des connections entre ces réseaux à améliorer, mais de nombreux projets identifiés
- Un réseau structurant de transport en commun (RATP) complété par un ensemble de réseaux communaux
- Un développement des modes doux progressif, d'ores et déjà définis sur certaines communes.



3.9 – ACOUSTIQUE

3.9.1 – Notions générales concernant le bruit

Le bruit de la circulation, qu'elle soit routière ou ferroviaire, est un phénomène essentiellement fluctuant, qui peut donc être caractérisé par une valeur moyenne sur un temps donné.

C'est le niveau énergétique équivalent (en abrégé LAeq) qui répond à la définition suivante : **Le niveau équivalent LAeq** d'un bruit variable est égal au niveau d'un bruit constant qui aurait été produit avec la même énergie que le bruit perçu pendant la même période. Il représente la moyenne de l'énergie acoustique perçue pendant la durée de l'observation.

Le LAeq s'exprime en dB (A) et les périodes de référence utilisées en Europe sont de 6 heures à 18 heures (Ld) pour la période de jour, de 18 heures à 22 heures pour la soirée (Le) et de 22 heures à 6 heures pour la période nocturne (Ln). De ces trois périodes est déduit un indicateur unique noté Lden, correspondant à un niveau moyen sur la période de 24 heures, en ajoutant 5 dB(A) à la période soirée et 10 dB(A) à la période de nuit.

En France, pour les projets routiers et ferroviaires, la période de jour se situe de 6 heures à 22 heures, il n'y a pas de période de soirée.

Décibels (dB) : Echelle de mesure de pression acoustique caractérisant un son (dB).

dB (A) : l'indice (A) indique qu'un filtre a été utilisé afin d'approcher au mieux la sensibilité de l'oreille humaine.

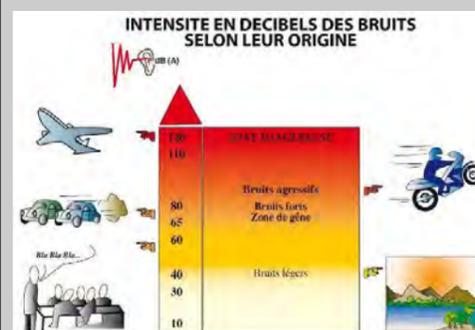
A titre indicatif on relève environ :

- 40 dB(A) en rase campagne de nuit, et 45 dB(A) en rase campagne de jour,
- 65 à 70 dB(A) en zone urbaine,
- 70 à 80 dB(A) sur les grandes artères.

Isophone : Ligne fictive passant par tous les points de niveau acoustique équivalent, située à une distance déterminée de la source de bruit.

A retenir : La gêne se traduit généralement en termes de stress pour les personnes, stress qui peut être notamment dû à une perturbation du sommeil. Aussi, la législation a imposé des seuils réglementaires à ne pas dépasser de manière à assurer le confort des riverains des infrastructures de transport ; une action étant systématiquement engagée afin de réduire les niveaux sonores lorsque ceux-ci excèdent les seuils réglementaires lors de la création de voirie nouvelle (mise en place de butte de terre ou d'écrans anti bruits, notamment).

Ambiance sonore	Lden Routes	Lden voies ferrées
Très forte gêne	Lden > 70	Lden > 73
Forte gêne	65 < Lden < 70	68 < Lden < 73
Gêne	60 < Lden < 65	63 < Lden < 68
Modérée	55 < Lden < 60	58 < Lden < 63
Très modérée	50 < Lden < 55	53 < Lden < 58
Calme	45 < Lden < 50	45 < Lden < 53
Très calme	Len < 45	Lden < 48



3.9.2 – Classement sonore des infrastructures de transport

Dans chaque département, le préfet est chargé de recenser et de classer les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques acoustiques et du trafic (application de l'art. 13 de la loi relative à la lutte contre le bruit, désormais codifié par l'art. L 571-10 du code de l'environnement).

Conformément au décret n° 95.21 du 9 janvier 1995 et à l'arrêté du 30 mai 1996 précisant les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, un classement acoustique des infrastructures de transports terrestres a été arrêté pour l'ensemble des 40 communes de Seine-Saint-Denis.

En Seine Saint Denis, compte tenu du contexte très urbain du département, un seul arrêté préfectoral, en date du 13 Mars 2000, précise les classements sonores des voies ferrées et de l'ensemble du réseau routier. Ceux-ci ont été définis en considérant :

- Un tissu de type ouvert pour les autoroutes et les voies ferrées
- Un tissu de type ouvert ou « en U » pour les autres voies, défini selon la norme NF-S 31-130 « cartographie du bruit en milieu extérieur »

On notera également la présence, toutefois en dehors du territoire d'étude, du Boulevard périphérique parisien. L'arrêté préfectoral portant classement acoustique des infrastructures terrestres sur le territoire de Paris, signé le **15 novembre 2000, classe le Boulevard périphérique parisien en catégorie 1.**

On notera en complément que le rapport d'étude de Bruitparif d'Avril 2001 sur le Boulevard Périphérique Parisien indique que la section comprise entre la Porte de Bagnolet et la porte des Lilas présente les niveaux sonores moyens journaliers les plus élevés du Boulevard : 72.3 dB(A)

L'hebdomadaire moyen fait apparaître des niveaux supérieurs à 70dB(A) en permanence, hormis les périodes de cœur de nuit entre 2h et 4h les jours ouvrables ou les niveaux de bruits observés restent toutefois supérieur à 65dB(A). Les niveaux sonores mesurés varient en moyenne dans une fourchette de 6dB(A). Cependant, l'étude démontre que les écrans acoustiques apportent un gain d'environ 7dB(A).

Rappel concernant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Le tableau donne pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés :

- le classement des voies en 5 catégories selon leurs niveaux sonores (1),
- la largeur des secteurs (2) affectés par le bruit de part et d'autre des tronçons classés,

La catégorie des infrastructures de transports terrestres classées est définie comme suit :

(1) Les niveaux sonores des voies sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 « Cartographie du bruit en milieu extérieur »,

- à une hauteur de 5 mètres au-dessus du plan de roulement,
- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U »,
- à une distance de l'infrastructure de 10 mètres, augmentés de 3 dB (A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

(2) Cette largeur est mesurée :

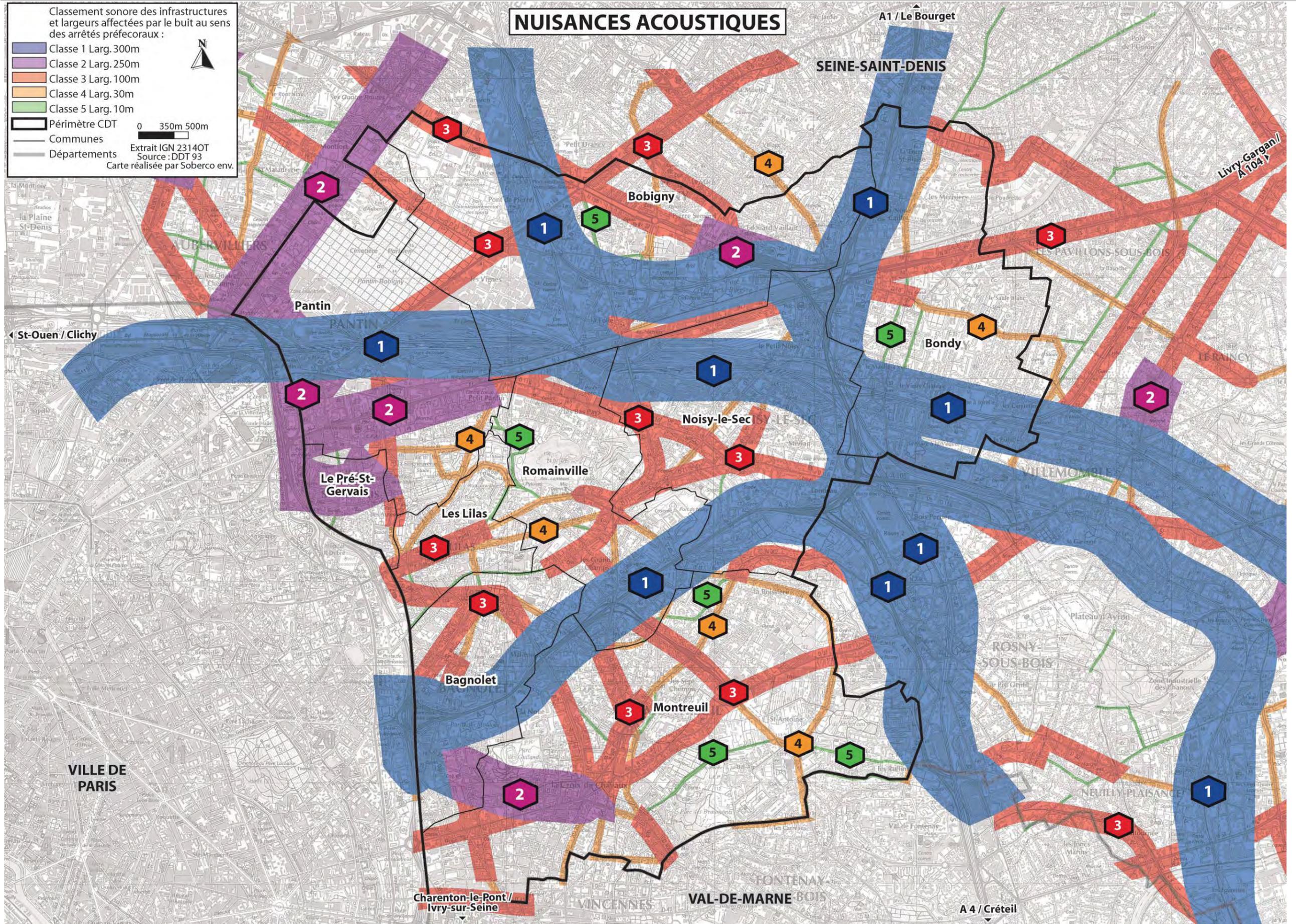
- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche,
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

La largeur des secteurs affectés par le bruit est comptée de part et d'autre de l'infrastructure.

Largeurs affectées par le bruit :

- Catégorie 1 : 300m
- Catégorie 2 : 250m
- Catégorie 3 : 100m
- Catégorie 4 : 30m
- Catégorie 5 : 10m

Niveau sonore de référence LAeq (6 h - 22h) en dB (A)	Niveau sonore de référence LAeq (22 h - 6 h) en dB (A)	Catégorie de l'infrastructure
L > 81	L > 76	1
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5



3.9.3 Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Conformément aux articles L.572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, des cartes de bruit (CB) et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) doivent être élaborés pour les grandes infrastructures de transport terrestre (ITT), les principaux aéroports ainsi que les agglomérations de plus de 100 000 habitants, en application de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Les objectifs de ces documents sont :

- l'évaluation et l'exposition au bruit des populations,
- une information des populations sur ce niveau d'exposition et les effets du bruit,
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

En application de l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit de l'environnement, qui fait suite à la directive du Parlement Européen et du Conseil du 25 juin 2002, les principales infrastructures de transport ont fait l'objet des arrêtés préfectoraux suivants:

- l'arrêté préfectoral 2008 – 5383 du 28 octobre relatif à l'établissement des cartes stratégiques de bruit pour le réseau national non concédé du département du Rhône,
- l'arrêté 2009 – 1343 du 21 janvier 2009 pour le réseau départemental du département du Rhône
- l'arrêté 2009 – 1340 du 21 janvier 2009 pour le réseau ferroviaire,
- l'arrêté 2009 – 1344 du 21 janvier 2009 pour le réseau concédé à AREA,
- l'arrêté 69003 – 3526 du 2 juillet 2009 pour le réseau concédé à APRR
- l'arrêté 2009 – 3527 du 2 juillet 2009 pour le réseau concédé à ASF.

On distingue:

- Les cartes de type A : elles représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit. Elles sont disponibles pour chaque source de bruit, sur 24 h (Lden) et de nuit (Ln).
- Les cartes de type B : elles représentent les secteurs affectés par le bruit au sens du « classement sonore des infrastructures de transports terrestres » (routier et ferroviaire).
- Les cartes de type C : elles représentent les zones où les valeurs limites, transcrites dans le tableau ci-dessous, sont dépassés.

	Routes et lignes à grandes vitesses	Industries	Aérodrome	Voie ferrée conventionnelle
Lden	68 dB(A)	71 dB(A)	55 dB(A)	73 dB(A)
Ln	62 dB(A)	60 dB(A)	/	65 dB(A)

Sur le périmètre d'étude, plusieurs PPBE sont approuvés ou en cours d'élaboration :

Le PPBE Etat de Seine-Saint-Denis est en cours de finalisation. Le projet a été mis à disposition du public du 2 juillet 2012 au 27 août 2012. Sur le territoire d'étude, plusieurs infrastructures de transports sont concernées par ce PPBE : A1, A103, A3, A86, Ligne 54 du Métro, Tramway T1 et lignes ferroviaires RATP. Sur ces lignes ferroviaires, le PPBE identifie notamment les actions curatives engagées par RFF (principalement la création d'écrans acoustiques), et préventives par la RATP (Amélioration du matériel roulant : réduction des bruits de crissement au freinage, réduction des bruits de roulement,

Le PPBE recense les différents travaux de protection phonique des riverains qui ont été mis en œuvre depuis plusieurs années. Il identifie également sur le territoire d'étude les zones bruyantes :

- **Bagnolet, secteur de la Porte de Bagnolet** : La commune de Bagnolet subit à la fois les nuisances sonores du boulevard périphérique est parisien et de l'autoroute A3 qui coupe en deux parties inégales le territoire de la commune. Le secteur de la Porte de Bagnolet a été identifié comme zone prioritaire d'intervention de l'État et bénéficiera de mesures d'isolation phonique des logements (sur les logements individuels identifiés dans le diagnostic acoustique). Cette action vient compléter l'action de protection à la source, réalisée entre 2004 et 2006, qui consistait en la création d'une couverture.
- **Romainville, secteur aux abords de la couverture** : Le territoire de la commune de Romainville est divisé en deux par l'autoroute A3. Ce secteur a été identifié comme zone prioritaire d'intervention de l'État et bénéficiera de mesures d'isolation phonique des logements (sur les logements individuels identifiés dans le diagnostic acoustique). Cette action vient compléter la création d'une couverture qui a permis la protection de 100 logements exposés à des nuisances sonores supérieures aux seuils réglementaires.
- **Noisy-le-Sec, secteur de la cité du Londeau** : La cité du Londeau est située aux abords du nœud autoroutier formé par l'intersection des autoroutes A3, A86 et A103. La hauteur des immeubles bordant l'autoroute rend les protections à la source insuffisantes.
- **Noisy-le-Sec, secteur du quartier de la Boissière** : Les protections existantes sont vieillissantes et nécessitent qu'un diagnostic soit réalisé afin de déterminer leur efficacité. La hauteur des bâtiments qui bordent l'infrastructure rend les protections à la source insuffisantes.
- **De Noisy-le-Sec à Aulnay-sous-Bois** : Cette portion de l'autoroute A3 est la plus ancienne à avoir été mise en service. De nombreuses actions de lutte contre les nuisances sonores ont déjà été menées sur les abords de l'infrastructure. La dernière en date est une étude conduite par les services de l'État qui préconise une rénovation des protections acoustiques existantes.

Le PPBE prévoit en outre la réalisation d'un diagnostic acoustique qui permettra de compléter par des isolations de façades et les protections acoustiques existantes.

Le PPBE du Conseil Général de Seine-Saint-Denis est en cours de finalisation. Le projet a été mis à disposition du public du 7 mai au 6 juillet 2012.

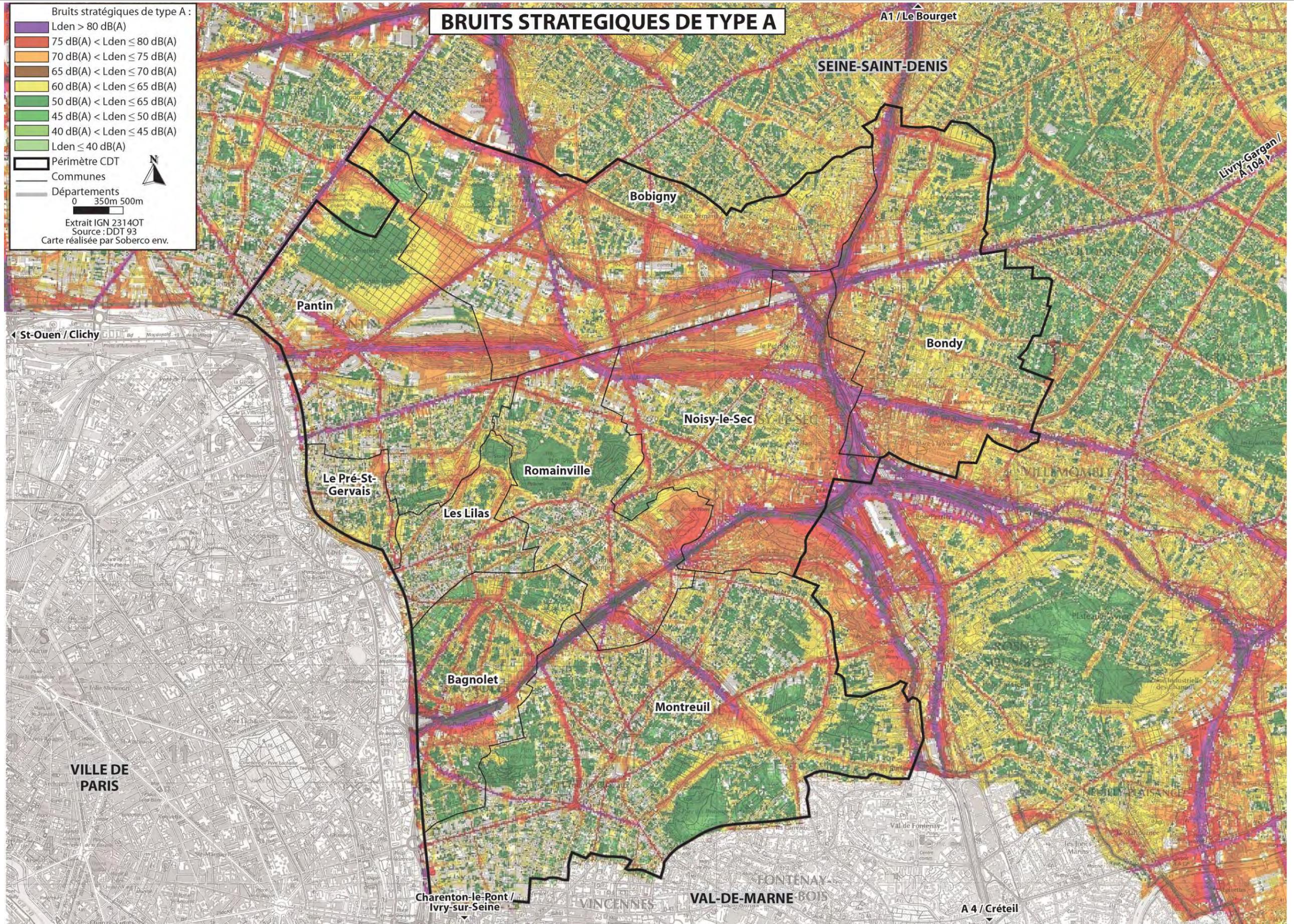
Ce PPBE a identifié 10 secteurs « prioritaires » (du fait du nombre d'habitants exposés à des niveaux élevés de bruit la nuit (supérieurs de 4 dB (A) au seuil de 62 dB (A) caractérisant un point noir de bruit)), dont un porte sur le territoire d'étude :

- Le long de l'ex-RN 3 (près de 6 400 habitants estimés selon un relevé de terrain), et notamment à Pantin de la porte de Paris à la rue Formagne et à Bondy : de l'A 86 à la limite communale des Pavillons-sous-bois

Le reste du document contient :

- Des cartes stratégiques du bruit, outils de diagnostic et d'analyse de la situation sonore du territoire.
- Un plan d'orientations de lutte contre les nuisances sonores.
-

Le CG93 a en outre fait réaliser une carte départementale du bruit qui a été redonné par la suite à chaque ville (ce qui les dispense de le faire).



L'objectif du PPBE est principalement de définir les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques, préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire. Pour cela, il prévoit :

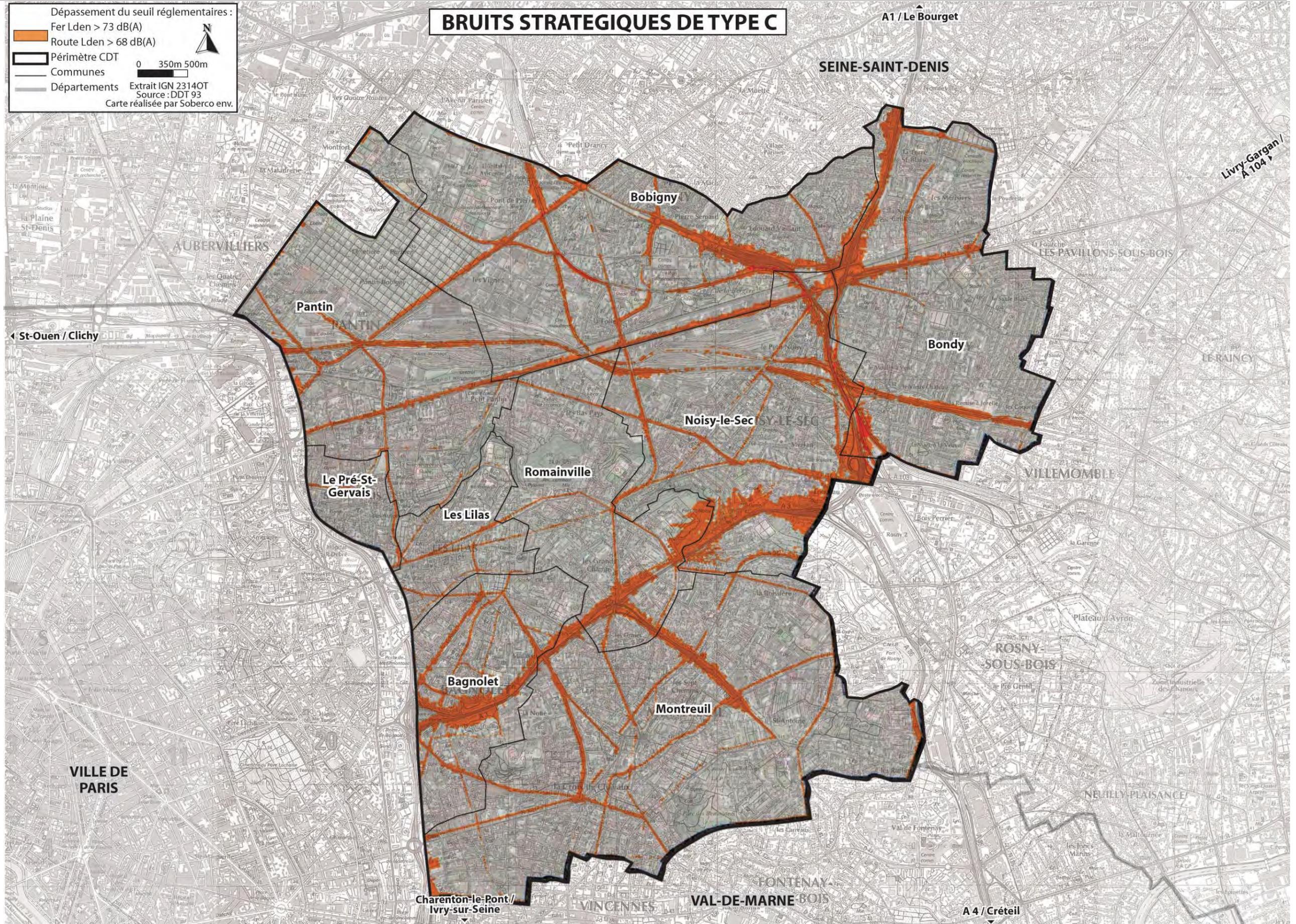
- des mesures de prévention dans l'habitat afin de systématiser la prise en compte du bruit dans les projets de rénovation dès lors que le parc est en zone de dépassement de seuil,
- un programme expérimental d'isolation phonique des logements surexposés au bruit la nuit et des établissements départementaux (collèges, crèches) surexposés au bruit en journée, le long de l'ex RN3, axe le plus nuisant du département, dans le cadre du plan bruit de l'ADEME : Cette intervention devrait être programmée dans le cadre de la requalification de la voie en vue d'intégrer un Transport en Commun en Site Propre (TCSP), avec une première phase sur Pantin (coût estimé à 4,1 millions d'euros HT), et une seconde phase sur Bondy, Les Pavillons-Sous-bois, et Livry-Gargan (coût estimé à 5,4 millions d'euros HT).
- des audits acoustiques à mener dans les collèges identifiés comme surexposés au bruit en journée, avec une programmation de travaux de protection en 2010-2011 pour le collège Joliot-Curie à Pantin et Anatole France à Pavillons-sous-bois,
- des mesures de réduction à la source dans les secteurs surexposés au bruit en journée grâce aux projets de requalification de voirie du Département visant de façon générale, à apaiser la vitesse et donc dès lors à diminuer les niveaux de bruit mais aussi par la mise en œuvre d'enrobés phoniques dès lors que le linéaire concerné réaménagé est supérieur à 200 ml et que les vitesses réelles sont relativement élevées,
- des mesures de prévention pour les zones calmes : au minima, mise en œuvre de chantier à faible nuisance dans les zones très faiblement exposées au bruit,
- une optimisation des implantations des équipements dans les parcs afin de maintenir des espaces calmes et étude d'opportunité pour la mise en œuvre.

L'élaboration de ces PPBE a permis d'identifier les populations exposées aux dépassements de seuil des bruits routiers et ferroviaires sur l'ensemble de l'agglomération

Synthèse et enjeux

- Un milieu urbain très dense en infrastructures bruyantes
- Des plans de prévention du bruit dans l'environnement en cours d'élaboration (Etat et Conseil général)
- Et un PPBE dont l'élaboration à l'échelle de l'agglomération doit débiter.
- Une identification de secteurs à enjeux déjà établie, et des mesures partiellement engagées

Estimation des populations et des bâtis sensibles exposés au bruit sur la communauté d'agglomération Est Ensemble (recensement de 1999)								
Lden (dB(A))	Route				Rail			
	Population exposée (à 100 près)	Nombre de Bâtiments	Bâtis sensibles		Population exposée (à 100 près)	Nombre de Bâtiments	Bâtis sensibles	
			Santé	Enseignement			Santé	Enseignement
[55;60[	61666	4460	22	91	15362	935	8	20
[60;65[	53289	3123	3	86	8925	471	6	17
[65;70[	62165	2693	7	52	3255	270	0	1
[70;75[	32926	1226	4	9	1739	143	0	2
>75	10352	322	0	8	485	45	0	0
Ln (dB(A))	Population exposée (à 100 près)	Nombre de Bâtiments	Bâtis sensibles		Population exposée (à 100 près)	Nombre de Bâtiments	Bâtis sensibles	
			Santé	Enseignement			Santé	Enseignement
	[50;55[54263	3470	13	113	13663	810	6	25
[55;60[	69379	3149	7	62	7039	413	5	11
[60;65[	34023	1585	3	16	2503	215	0	0
[65;70[	17878	461	1	8	1226	100	0	2
>70	930	87	0	0	129	22	0	0



3.10 – QUALITE DE L'AIR

3.10.1 – Normes des polluants

Le dioxyde de soufre (SO₂) : c'est le gaz polluant le plus caractéristique des agglomérations industrialisées. Une faible part (15 %) est imputable aux moteurs diesels, mais il provient essentiellement de certains processus industriels et de la combustion du charbon et des fuel-oils : en brûlant, ces combustibles libèrent le soufre qu'ils contiennent et celui-ci se combine avec l'oxygène de l'air pour former le dioxyde de soufre

Objectif de qualité SO₂ : 50 µg / m³ en moyenne annuelle

Les oxydes d'azote (NO_x) : les émissions d'oxydes d'azote sont, pour l'essentiel, imputables à la circulation automobile et notamment aux poids lourds. Une part de ces émissions est également émise par le chauffage urbain, par les entreprises productrices d'énergie et par certaines activités agricoles (élevage, épandage d'engrais).

Une étude spécifique étant réalisée sur le dioxyde d'azote, une présentation des seuils réglementaires (décret du 15 février 2002) est rappelée par les valeurs suivantes :

Objectif de qualité : 40 µg / m³ en moyenne annuelle

Seuils d'information et de recommandation : 200 µg / m³ en moyenne horaire

Seuils d'alerte : 400 µg / m³ en moyenne horaire (200 si la procédure d'information et de recommandation a été déclenchée la veille et le jour même, avec des prévisions pessimistes pour le lendemain).

Valeur limite pour la protection de la santé humaine :

- 200 µg / m³ pour le centile 98 (soit 175 heures de dépassement autorisées par année civile de 365 jours) calculée à partir des valeurs moyennes par heures.
- 200 µg / m³ pour le centile 99,8 (soit 18 heures de dépassement autorisées par année civile de 365 jours) calculée à partir des valeurs moyennes par heures ou par période inférieur à l'heure.
- 40 µg / m³ en moyenne annuelle.

Valeur limite pour la protection de la végétation : 30 µg / m³ en moyenne annuelle d'oxydes d'azote.

L'ozone (O₃) : ce polluant est produit, dans l'atmosphère sous l'effet du rayonnement solaire, par des réactions photochimiques complexes à partir des oxydes d'azote et des hydrocarbures. Ainsi les concentrations maximales de ce polluant secondaire se rencontrent assez loin des sources de pollution.

Objectif de qualité O₃ pour la santé humaine : 110 µg / m³ en moyenne sur une plage de 8 heures

pour la protection de la végétation : 200 µg / m³ en moyenne horaire et 65 µg / m³ en moyenne sur 24 heures

Les composés organiques volatiles (COV) dont les hydrocarbures (HC) : ils trouvent leur origine dans les foyers de combustion domestiques ou industriels ainsi que par les véhicules à essence au niveau des évaporations et des imbrûlés dans les gaz d'échappement des automobiles. La famille des COV regroupe toutes les molécules formées d'atome d'hydrogène et de carbone (les hydrocarbures), mais également celles où certains atomes d'hydrogène sont remplacés par d'autres atomes comme l'azote, le chlore, le soufre, l'oxygène (les aldéhydes) pour citer les principaux. Il est fréquent de distinguer le méthane (CH₄) qui est un COV particulier, naturellement présent dans l'air, des autres COV pour lesquels on emploie la notation COVNM (composés organiques non méthaniques). Les HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques) sont souvent classés dans les COV, mais les plus lourds d'entre eux n'en sont pas.

Le benzène fait partie des COV

Objectif de qualité du benzène : 2 µg / m³ en moyenne annuelle

Le monoxyde de carbone (CO) : ce gaz, issu d'une combustion incomplète de produits carbonés, est essentiellement produit par la circulation automobile.

Objectif de qualité CO : 10 mg / m³ en moyenne sur 8 heures

Les particules de taille inférieure à 10µm (PM₁₀) : ce sont des particules en suspension dans l'air émises par la circulation automobile (les moteurs diesels essentiellement), l'industrie et le chauffage urbain.

Objectif de qualité pour des particules de diamètre inférieur ou égal à 10 µm : 30 µg / m³ en moyenne annuelle

Les Eléments Traces Métalliques (ETM) désignent les métaux toxiques comme le nickel, le plomb, le cadmium, le chrome, l'arsenic et le mercure

Le plomb (Pb) : Ce polluant n'est plus d'origine automobile, sa présence dans le supercarburant est interdite depuis le 01/01/2000.

Objectif de qualité du plomb : **0,25 µg / m³ en moyenne annuelle**

Le Cadmium : Le cadmium est émis par la combustion des combustibles minéraux solides, du fioul lourd, de la biomasse et de l'incinération des déchets. L'origine automobile est très faible

Le Nickel : Les principales émissions sont le raffinage du pétrole, la production d'électricité et l'industrie manufacturée. Les émissions d'origine automobile sont très faibles.

En ce qui concerne le **dioxyde de carbone (CO₂)**, ce gaz, naturellement présent dans l'atmosphère à de fortes concentrations, diffère des polluants précédemment analysés par le type d'incidence qu'il engendre vis-à-vis de l'environnement. En effet, ce gaz, qui est produit lors des processus de respiration des organismes vivants et lors de tout processus de combustion (notamment celles des combustibles fossiles, tels que le fuel, le charbon et le gaz), intervient dans des phénomènes à plus long terme et induit des perturbations à une échelle plus vaste (échelle planétaire : "effet de serre"). En outre, la nocivité biologique du dioxyde de carbone (CO₂) n'apparaît qu'à de très fortes concentrations et par conséquent dans des conditions particulières (lieu confiné,...).

L'effet de serre est un phénomène naturel qui maintient la terre à une température supérieure à ce qu'elle serait sans cet effet thermique occasionné par le "piégeage" des radiations réémises par le sol. Néanmoins, l'accumulation récente dans l'atmosphère de certains gaz produits par les activités humaines (notamment le dioxyde de carbone) tend à augmenter ce processus et à entraîner un réchauffement de l'atmosphère, susceptible d'occasionner d'importantes modifications climatiques. Au côté du dioxyde de carbone, qui contribue à hauteur de 55 % au phénomène de réchauffement de l'atmosphère (constat fait entre 1980 et 1990), on recense d'autres gaz à effet de serre : le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O), les chlorofluorocarbures (CFC).

Depuis la conférence de Rio de Janeiro qui s'est tenue en 1992, cent soixante dix-huit états se sont engagés à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. La France s'est munie de textes législatifs afin d'y parvenir (maîtrise des émissions).

Pollution et météorologie : on rappellera l'importance de la météorologie sur la pollution globale. Certains phénomènes météorologiques peuvent contribuer à l'augmentation de la pollution atmosphérique : augmentation de la pression atmosphérique, atmosphère stable entraînant une moindre dispersion des polluants. Au contraire, les vents, lorsqu'ils ont une certaine intensité, permettent la dispersion de la pollution tandis que les pluies, en lessivant l'atmosphère, induisent une chute de la pollution. Ainsi, combinés à d'autres facteurs (saison froide avec les émissions liées au chauffage urbain, variation de l'intensité de la circulation,...), les taux des différents polluants relevés sont souvent sujets à de fortes variations.

Rappel important sur les notions d'émission et de concentration : **les valeurs d'émission ne peuvent être directement comparées à des valeurs de concentration qui font appel aux principes de dispersion et de diffusion dans l'atmosphère.**

3.10.2- Rappels règlementaires

Règlementation européenne

La directive européenne "cadre" du 27 septembre 1996 (96/62/CE) établit les principes de base d'une stratégie européenne commune visant à améliorer la qualité de l'air et à réduire les effets nocifs des polluants sur la santé et l'environnement. Elle demande également d'évaluer la qualité de l'air ambiant dans chacun des Etats membres et d'informer le public, notamment lors du dépassement des seuils de pollution.

La directive "cadre" planifie et organise la surveillance autour de "**directives filles**" par polluants, qui précisent les seuils et modalités techniques de surveillance. Elles mentionnent 13 polluants pour lesquels une réglementation s'impose sur les concentrations dans l'air ambiant.

La directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 relative à la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe, fusionne la directive "Cadre" et les directives "Filles" adoptées entre 1999 et 2002.

Cette nouvelle directive fixe des exigences de surveillance des différents polluants, notamment les particules.

Terminologie en cours :

- **Objectif à long terme** : niveau à atteindre à long terme, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement.
- **Valeur cible** : niveau de concentration fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée.
- **Valeur limite** : niveau fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint.
- **Niveau critique** : niveau fixé sur la base des connaissances scientifiques, au-delà duquel des effets nocifs directs peuvent se produire sur certains récepteurs, tels que les arbres, autres plantes ou écosystèmes naturels, mais pas sur des êtres humains.
- **Seuil d'information** : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine des groupes particulièrement sensibles de la population et pour lequel des informations immédiates et adéquates sont nécessaires.
- **Seuil d'alerte** : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de l'ensemble de la population et à partir duquel les Etats membres doivent immédiatement prendre des mesures.

Règlementation nationale

Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie : LAURE

La Loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 vise à rationaliser l'utilisation de l'énergie et à définir une politique publique intégrant l'air en matière de développement urbain. Elle est codifiée dans le livre II (Titre II) du Code de l'Environnement.

Elle inscrit comme objectif fondamental "la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé", et s'articule autour de trois grands axes :

- la surveillance et l'information,
- l'élaboration d'outils de planification,
- la mise en place de mesures techniques, de dispositions fiscales et financières, de contrôles et de sanctions.

Surveillance et information

La Loi instaure l'obligation du concours de l'état et des collectivités territoriales pour "l'exercice du droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement".

Elle indique qu'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air doit être mis en place à compter :

- du 1er janvier 1998 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants,
- au 1er janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national.

La surveillance est confiée à des organismes agréés qui associent l'Etat, les collectivités territoriales, les émetteurs de substances surveillées, des associations agréées de défense de l'environnement et de consommateurs.

La liste des substances, faisant l'objet de cette surveillance, est déterminée par décret, fixant également, en termes de niveaux de concentrations dans l'air ambiant, différents objectifs de qualité, valeurs limites et seuils d'alerte, terminologie explicitée dans l'article 3 de la loi du 30 décembre 1996.

Au-delà de la mission de surveillance, les organismes agréés concourent à l'exercice du "droit à l'information sur la qualité de l'air [...] reconnu à chacun sur l'ensemble du territoire" (article 4). Le dépassement ou le risque de dépassement des seuils d'alerte implique, sous l'autorité des Préfets, la mise en œuvre d'actions d'information de la population exposée et de mesures d'urgence visant à ramener les niveaux de pollution en deçà de ces seuils (limitation de la circulation automobile, réduction des émissions des sources fixes et mobiles...).

L'information du public, dont l'Etat est le garant (par le biais des préfets), doit être réalisée périodiquement et une procédure d'alerte doit être déclenchée en cas de dépassement de seuil, accompagnée le cas échéant de mesures d'urgence (restriction des activités polluantes, notamment de la circulation automobile).

3.10.3 – Réseau de surveillance

Afin de mesurer la qualité de l'air sur la région Ile-de-France, Airparif (chargé depuis 1996 de surveiller la qualité de l'air et de prévoir les épisodes de pollution) dispose de 67 stations de mesures réparties sur un rayon de 100 km autour de Paris.

Le territoire d'étude comprend la station urbaine de Bobigny, qui mesure la qualité de l'air dans un tissu urbain (= « bruit de fond ») ainsi que la station dite « trafic » de la RN2 à Pantin, qui mesure la qualité de l'air à proximité des axes de circulation.

Ces stations mesurent :

- Le Dioxyde d'Azote (No2)
- Les particules (PM2.5 et PM10)

Outre la surveillance de la qualité de l'air, les missions d'AIRPARIF se déclinent en trois autres fonctions répondant à une exigence réglementaire :

- Prévoir les épisodes de pollution ;
- Evaluer l'impact des mesures de réduction des émissions ;
- Informer les autorités et les citoyens.

3.10.4 - Emissions de polluants du département

Le bilan des émissions polluantes de Seine Saint Denis, publié en Mars 2012 par Airparif fait état des données harmonisées collectées sur l'année 2008. Il repose sur des méthodologies de calcul des émissions actualisées en 2011.

Les résultats concernent, pour l'année 2008, les oxydes d'azote, les particules PM10 et PM2.5, les COVNM, le dioxyde de soufre et les gaz à effet de serre. En Ile-de-France, le dioxyde d'azote (lié aux émissions d'oxydes d'azote), les PM10 et les PM2.5 sont les polluants atmosphériques les plus problématiques.

D'une manière globale, les émissions sur le département sont principalement dues au(x) :

- secteur résidentiel
- trafic routier
- aux plates formes aéroportuaires

Emissions du département de Seine Saint Denis par rapport à l'échelle de la région

Par rapport à l'ensemble des émissions régionales, les émissions Seine saint Denis représentent :

- 10% des émissions franciliennes de NOx et de COVNM
- 8% des émissions de PM10 et 9% de celles de PM2.5
- 8% des émissions de SO2
- 11% des émissions de Gaz à Effet de Serre

A l'échelle régionale, le département des Seine Saint Denis représente un contributeur modéré aux émissions des différents polluants.

Sa densité de population est assez élevée, et il est traversé par de nombreux axes majeurs de circulation, entre autres des autoroutes et des routes nationale, ce qui explique principalement les émissions.

En raison de l'absence sur ce département de centrale électrique et d'installations de traitement des déchets (à l'exception de la station d'épuration Marne aval), les secteurs de l'énergie et des traitements de déchets ne sont pas, ou très peu représentés. C'est dans les secteurs résidentiels et tertiaires que la contribution aux émissions régionales est la plus élevée, notamment en raison de la forte densité de population et des nombreuses chaufferies urbaines. On note également une part importante de l'industrie et une contribution non négligeable de la plate-forme aéroportuaire.

Les émissions sur le territoire d'étude

Les émissions polluantes du territoire d'étude sont réparties comme suit :

Répartitions des émissions polluantes en 2011, en tonnes (Source : Airparif)						
Commune	NOx	SO2	COVNM	PM10	PM25	GES
Bagnole	265	202	180	27	18	118 000
Bobigny	274	27	244	38	25	148 000
Bondy	320	24	278	51	37	141 000
Les Lilas	37	9	85	12	8	28 000
Le pré Saint Gervais	29	7	58	9	6	22 000
Montreuil	323	61	521	71	49	198 000
Noisy le Sec	288	20	219	42	29	112 000
Pantin	179	29	276	34	22	101 000
Romainville	134	11	276	22	15	69 000
Total	1 849	390	2 137	306	209	937 000

La petite taille des communes de Pré Saint Gervais et Les lilas fait que leur contribution aux émissions du territoire reste limitée. Le reste des communes présente des émissions cependant à peu près semblables, sauf sur 2 caractéristiques particulières :

- Le Dioxyde de Soufre sur Bagnole, fortement marqué sur cette commune et quasi uniquement du aux secteurs résidentiels et tertiaires (97.95%). Cette importante production est principalement due à la Société de Distribution de Chaleur de Bagnole qui alimente le réseau de chaleur communal, par le biais d'une centrale au charbon qui doit évoluer vers un mix gaz+bois.
- Les COVNM sur Montreuil, dus pour moitié aux industries manufacturières.

3.10.5 – Bilan de la qualité de l'air en 2011

La station de Bagnole

Elle permet de mesurer la qualité de l'air du territoire, dans sa globalité homogène dans sa physionomie, sa géographie et son climat. Toutefois, cette station est représentative du « bruit de fond » de la qualité de l'air du territoire, mais ne permet pas de prendre en compte les phénomènes de « proximité ». L'analyse des mesures effectuées sur l'année 2011 sur cette station sont en adéquation avec l'analyse faite à l'échelle départementale par Airparif.

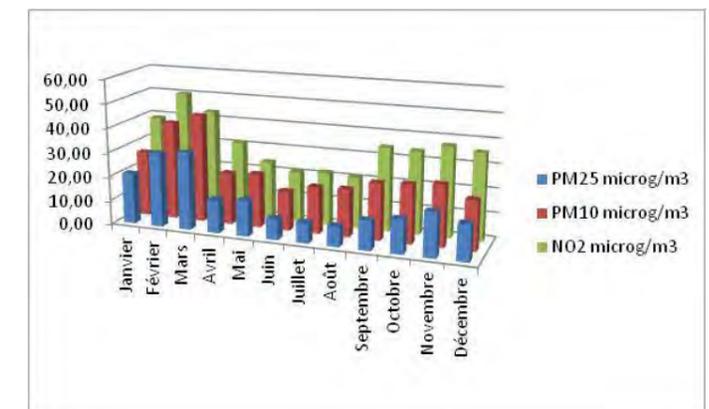
On constate que sur l'année, les objectifs réglementaires de qualité de l'air sont respectés : en moyenne annuelle, le taux de NO2 est de 32 µg/m³ soit moins que les 40 µg/m³ réglementaires.

On remarque que la période hivernale est plus propice à des concentrations élevées, en particuliers les mois de Février, Mars et Novembre, pour lesquels le taux réglementaire de 40µg/m³ de NO2 ne sont pas dépassés, mais fortement approchés (plus de 38µg/m³ en Janvier) (la valeur réglementaire étant toutefois mesurée à l'année).

Ces éléments confirment la haute importance du secteur résidentiel dans les causes de la pollution de l'air sur la zone d'étude, la hausse des émissions de NO2 correspondant globalement à l'utilisation des procédés de chauffage des bâtiments.

On notera également qu'aucun dépassement des seuils journaliers n'a été constaté en 2011 sur cette station. La valeur maximale de NO2 mesurée à cette station en 2011 est en effet de 154 µg/m³

	PM25	PM10	NO2
Mois	microg/m3	microg/m3	microg/m3
Janvier	20,93	26,97	38,98
Février	30,52	40,28	50,09
Mars	31,85	44,40	43,33
Avril	13,69	21,32	31,29
Mai	14,60	22,18	24,06
Juin	8,59	16,21	20,92
Juillet	8,35	19,19	21,90
Août	8,35	19,57	21,06
Septembre	12,02	23,32	34,58
Octobre	13,94	24,05	34,00
Novembre	18,17	25,28	37,24
Décembre	14,88	20,41	35,67
Annuel	16,32	25,26	32,76



La station de Pantin – RN2

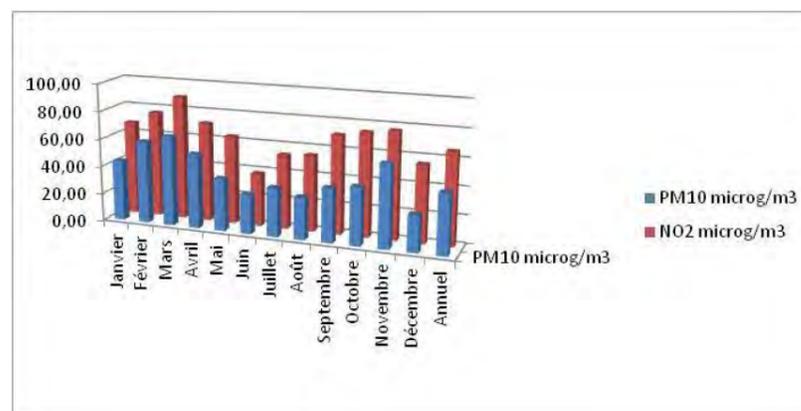
Elle permet de mesurer la qualité de l'air aux abords des voiries routières, nécessairement plus dégradée que le bruit de fond. On notera que cette station fait l'objet d'une expérimentation en cours de mise en place sur le croisement des données « Air et bruit ». Cette station devrait donc également mesurer, dans les années à venir, les niveaux sonores enregistrés en bordure de voirie dans l'optique de permettre l'étude des corrélations entre les nuisances liées à la qualité de l'air et de celles du bruit.

On constate que sur l'année, les objectifs réglementaires de qualité de l'air sont dépassés : en moyenne annuelle, le taux de NO₂ est de 66 µg/m³ et celui des PM₁₀ de 43,25 µg/m³ soit pour les 2 valeurs un dépassement de plus de 25% des valeurs réglementaires.

Tout comme pour le bruit de fond la période hivernale est plus propice à des concentrations élevées, Toutefois, on constate tous les mois des dépassements de valeur pour les 2 polluants mesurés, sauf pour le mois de Décembre où le taux de PM₁₀ atteignait seulement 26,44 µg/m³.

On notera également que sur l'année 2011, le seuil d'information et de recommandation de 200 µg/m³ de NO₂ (en moyenne horaire) a été dépassé 6 fois, sur les mois de Mars (1 fois), Avril (1 fois) et Octobre (4 fois sur 3 jours d'affilés)

Mois	PM10 microg/m ³	NO ₂ microg/m ³
Janvier	43,77	67,78
Février	59,43	76,50
Mars	64,69	89,27
Avril	53,70	71,54
Mai	37,87	63,58
Juin	28,39	38,22
Juillet	34,99	53,48
Août	30,28	54,84
Septembre	38,73	70,90
Octobre	41,55	74,44
Novembre	59,17	76,98
Décembre	26,44	55,55
Annuel	43,25	66,09



En outre, sur la commune de Pantin, Airparif a réalisé en 2006 une étude visant à caractériser la qualité de l'air de la commune et plus particulièrement du quartier des « 4 chemins » potentiellement impacté par le boulevard périphérique et la route nationale 2.

Ainsi, une campagne de mesure de la qualité de l'air est mise en œuvre par Airparif pour répondre à deux objectifs.

- analyser la répartition spatiale de la pollution atmosphérique dans la commune afin de positionner la qualité de l'air rencontrée dans le quartier des « 4 chemins ».
- suivre l'évolution temporelle des niveaux de polluants au sein du quartier des « 4 chemins » et étudier leurs décroissances à partir du boulevard périphérique et de la route nationale 2 afin d'identifier la zone d'impact potentielle de ces deux axes majeurs de trafic routier localisés en limite de la commune de Pantin.

Cette étude a mis en évidence que :

- Des concentrations en dioxyde d'azote mesurées en situation de fond sont maximales à la périphérie Ouest de la commune, en raison de l'influence des émissions du cœur dense de l'agglomération parisienne et du boulevard périphérique. Puis, au fur et à mesure que l'on s'éloigne de Paris, les niveaux de dioxyde d'azote décroissent. En ce qui concerne le benzène, les niveaux observés en situation de fond sont homogènes sur la commune de Pantin.
- pour les oxydes d'azote et les particules, l'influence sur la qualité de l'air de la pointe du trafic routier du matin. L'importance du trafic routier et les conditions météorologiques généralement moins dispersives rencontrées le matin engendrent des niveaux de pollution atmosphérique plus conséquents que pendant le reste de la journée.

Synthèse et enjeux

- Une qualité de l'air globalement en dessous des seuils réglementaires, voire bonne selon les types de polluants
- Un fond de l'air marqué par la pollution issue des trafics et des émissions liées aux habitations
- Une plus forte pollution en période hivernale du fait des systèmes de chauffage
- Une situation dégradée à proximité des axes routiers

3.11 - ENERGIE

3.11.1. Objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de maîtrise de la consommation énergétique

La lutte contre le changement climatique est une priorité de la France. Dans le cadre de la loi de programme fixant les orientations de la politique énergétique (loi POPE du 13 juillet 2005), la France s'est fixée comme objectif de diviser par quatre ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. Par ailleurs, la France considère qu'une action concertée au niveau mondial est un enjeu majeur pour répondre au défi du changement climatique. Ainsi :

- au niveau international, elle s'est engagée dans le cadre du protocole de Kyoto à stabiliser ses émissions de gaz à effet de serre sur la période 2008-2012 par rapport au niveau des émissions de 1990. Des négociations internationales se poursuivent pour donner une suite au protocole de Kyoto, dans le cadre de la feuille de route de la conférence de Durban.
- au niveau communautaire, la France s'est engagée, dans le cadre de l'adoption du paquet énergie climat, sur une réduction de 14 % entre 2005 et 2020 des émissions de gaz à effet de serre des secteurs non soumis à la directive sur le marché des permis d'émissions de gaz à effet de serre (directive SCEQE).

La politique climatique de la France a été largement renforcée dans le cadre du Grenelle de l'environnement afin de lui permettre de respecter ses engagements internationaux et de confirmer son ambition, et valide l'engagement « facteur 4 ». La loi Grenelle a ainsi introduit les objectifs suivants :

- augmenter la part des énergies renouvelables à au moins 23% de la consommation énergétique finale d'ici 2020 (article 2.I de la loi Grenelle 1)
- améliorer de 20 % l'efficacité énergétique par rapport à la situation tendancielle de l'année 2020 (article 2.I de la loi Grenelle 1)
- baisser de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 par rapport à 1990 (article 2.I de la loi Grenelle 1)
- baisser de 38% la consommation énergétique des bâtiments existants d'ici 2020 (article 5 de la loi Grenelle 1)
- baisser de 20% les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports d'ici 2020 afin de les ramener au niveau d'émissions de 1990 (article 10 de la Loi Grenelle 1)
- accroître la part des exploitations agricoles à faible dépendance énergétique à 30% d'ici 2013 (article 31 de la Loi Grenelle 1)

Les différentes mesures du Grenelle ont pour finalité de ramener les émissions de GES à 437 MteqCO2 soit une réduction de 21,8% des émissions de la France entre 2005 et 2020.

Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie, instauré par la loi portant engagement national pour l'environnement, dit loi Grenelle 2 (loi n°210-788 du 12 juillet 2010), fixe les objectifs suivants de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de maîtrise de la consommation énergétique :

- Sur le plan des émissions de gaz à effet de serre, l'objectif du SRCAE (comme celui du futur PDUIF) est d'atteindre une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 et une division par quatre des émissions à l'horizon 2050 (facteur 4) par rapport à 2005.
- Sur le plan des consommations électriques, le SRCAE vise une réduction de 5% des consommations à 2020 et de 10% à 2050 par rapport à 2005.

- Sur le plan des énergies renouvelables, les objectifs du SRCAE aboutissent à un productible d'un peu plus de 20.700 GWhef, soit près de 9.500 GWh supplémentaires par rapport à la situation de 2009 (11 200 GWhef), soit une multiplication de la production renouvelable par 1,9. Considérant les efforts d'efficacité énergétique, cet objectif global permet de couvrir 11% de la consommation régionale par des énergies renouvelables. Le projet de SRCAE est accompagné d'un Schéma régional Eolien, arrêté par le préfet de région le 28 septembre 2012. Ce dernier définit une carte des zones favorables à l'éolien assortie de recommandations thématiques concernant l'implantation d'éoliennes.

3.11.2 - La production énergétique régionale

Selon l'état des lieux du SRCAE de la Région Ile-de-France, cette dernière produit 11% de l'énergie qu'elle consomme soit environ 2,75 millions de tonnes équivalents pétrole :

- Une petite production pétrolière de l'ordre de 400 000 tonnes par an est localisée en Seine-et-Marne.
- La production électrique de la région est de l'ordre de 6,6 TWh, produite à 45 % par des centrales thermiques classiques, fonctionnant au fioul ou au gaz, et à 65% par 117 installations de cogénération. Ces dernières produisent à la fois de la chaleur qui alimentent des réseaux de chaleur urbains et de l'électricité. La majorité de ces usines de cogénération utilisent une énergie primaire fossile (notamment du gaz naturel). Par ailleurs, dix-neuf usines d'incinération d'Île-de-France produisent 5,125 millions de MWh de chaleur et 867 300 MWh d'électricité, en majorité par cogénération, en 2005.
- La production d'électricité nette primaire est de l'ordre de 51 GWh. Elle est intégralement issue d'énergies renouvelables (49 GWh pour l'hydraulique et 2 GWh pour le solaire photovoltaïque). Le photovoltaïque représente une puissance totale installée de 3,8 GW (la puissance installée dans la région Ile-de-France a été multipliée par 65 entre 2005 et 2009).

La production d'énergie électrique thermique est de l'ordre de 6,6TWh, elle est produite à 45% par des centrales thermiques classiques et à 65% par des centrales de cogénération. L'énergie consommée pour la production des centrales de cogénération provient à 40% d'énergies renouvelables et à 35% de gaz naturel.

- La production de chaleur est de l'ordre de 7 945 GWh pour les centrales de cogénération. Cette production est complétée par 34 centrales de géothermie, par des panneaux solaires thermiques (40 000 m² pour une production de 1,5 ktep, la surface installée a été multipliée par 4 entre 2002 et 2009) et par du bois-énergie (338 ktep).

3.11.3 - Les potentiels d'énergies renouvelables et de réseaux de chaleur

Géothermie

Le site d'étude se situe dans un secteur où l'exploitation de l'aquifère profond du Dogger est particulièrement favorable. L'aquifère du Dogger est un aquifère calcaire situé entre 1 600 et 1 800 mètres de profondeur avec une eau dont la température varie de 55° à 80°C. Cette nappe, située dans le secteur où elle est exploitée en Ile-de-France, a une excellente productivité. Elle est utilisée avec la technique du « doublet » : un forage de production et un forage de réinjection, afin d'avoir une boucle fermée. Un seul doublet peut alimenter entre 3 à 6 000 équivalents logements.

L'IAU a identifié le potentiel de développement de la géothermie superficielle du territoire à l'échelle des communes. Sur le territoire d'étude, le potentiel est élevé, principalement sur la partie Nord : Les communes de Pantin, Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec présenteraient un potentiel de développement de l'ordre de 100 000 à 500 000 MWh, tandis que les communes situées au sud du territoire pourraient développer de 10 000 à 50 000 MWh par la géothermie. La commune de Montreuil est quant à elle la commune disposant du plus gros potentiel : supérieur à 500 000 MWh

A l'heure actuelle, seule la géothermie peu profonde (avec Pompe à Chaleur) est utilisée sur le territoire d'étude. Le Réseau Observatoire et Statistique de l'Énergie d'Ile de France (ROSE) recense à l'heure actuelle : 1 Pompe à chaleur sur Bagnolet, 1 sur Bobigny, 2 sur Montreuil et Noisy-le-Sec et 3 sur la commune de Pantin.

Solaire

La moyenne d'ensoleillement en Ile-de-France peut-être estimée à 1 150 kWh/m². A cette moyenne d'ensoleillement, l'ARENE (Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies en île de France) estime que 20 à 30% des besoins de chauffage et 50 à 60% des besoins en eau chaude sanitaire des pavillons ou des logements collectifs pourraient être couverts par le solaire thermique en Ile-de-France. Le ROSE (Réseau Observatoire et Statistique de l'Énergie d'île de France) recense actuellement un total de 201 Panneaux solaires (thermiques et photovoltaïques confondus) sur le territoire. On note toutefois que la ville de Montreuil compte plus de la moitié de ces panneaux.

Nombres d'installation de production d'énergie de source Solaire (Source : ROSE)		
Commune	Thermique	Solaire
Bagnolet	2	8
Bobigny	8	6
Bondy	1	8
Les Lilas	3	2
Le Pré Saint Gervais	NC	NC
Montreuil	79	43
Noisy-le-Sec	2	13
Pantin	3	6
Romainville	2	15
Total	100	101

Eolien

Les contraintes liées à l'installation d'éoliennes dans le secteur d'étude sont importantes (survol aérien, lignes à haute-tension, monuments historiques et sites classés). Aussi, aucune éolienne n'y est actuellement recensée et le Schéma régional éolien considère le territoire comme défavorable à l'implantation d'éolienne.

Méthanisation

Actuellement, le territoire ne dispose pas d'unité de méthanisation, ni de centrale de transformation de la biomasse. Le SYCTOM, Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'Agglomération Parisienne, porte un projet de centre de tri-méthanisation à Romainville en lieu et place du centre de traitement multifilières actuel.

Ce projet de centre de tri-méthanisation prévoit l'accueil de 322 500 t de déchets ménagers, qui permettront sur le plan énergétique une progression du taux de valorisation des déchets de 40% à 75 % notamment par la production de biogaz, compost, recyclage de matière etc.

Réseaux de chaleur

4 Communes du territoire sur les 9 que regroupe Est ensemble disposent de réseaux de chaleur : Bagnolet, Bobigny, Bondy et Les lilas.

- Le réseau de Bagnolet dessert un total de 11 878 équivalents logements pour 10km de réseau. Il dessert de fait de manière globale le territoire communal. Géré par la Société de Distribution de Chaleur de Bagnolet (SDCB), ce réseau est actuellement principalement alimenté par le Charbon (78%).
- Le réseau présent sur la commune des Lilas est rattaché au réseau de Bobigny. Géré par Idex Energie, ce petit réseau de 600m au total dessert 812 équivalents logements, alimentés à 100% par le gaz.
- Le réseau de la Commune de Bobigny, géré par IDEX énergie, distribue le cœur de la commune. Il est principalement alimenté par du Fioul (93%)
- Le réseau de la commune de Bondy dessert principalement la partie Nord de la commune.

3.11.4 – Etat des consommations énergétiques du territoire :

La commune de Montreuil a réalisé un diagnostic « Energie climat » et de vulnérabilité économique des ménages qui présente, à titre de comparaison, les éléments de l'ensemble du territoire d'Est Ensemble.

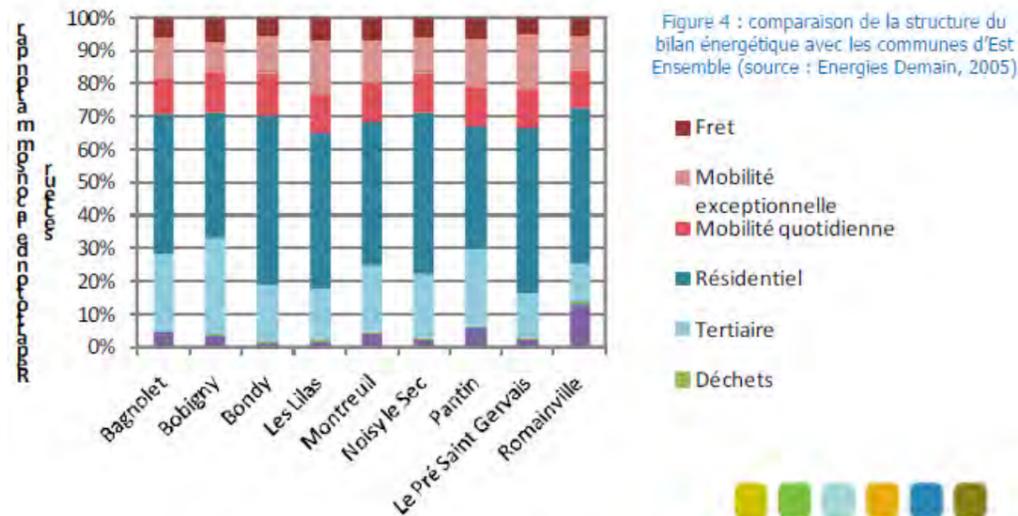
La structure du bilan énergétique est relativement homogène entre les communes d'Est Ensemble. On observe néanmoins quelques particularités :

- Montreuil, Bagnolet Bobigny et Pantin présentent une part du tertiaire plus importante que le reste des communes ;
- l'industrie est plus importante à Romainville qu'ailleurs (13 % des consommations) ;

Bondy et le Pré-Saint-Gervais sont marqués par une forte présence du résidentiel dans leur bilan énergétique (plus de 50 %).

La consommation totale d'énergie finale de Montreuil est de 1 700 GWh. Le bilan énergétique est marqué par les secteurs résidentiel et tertiaire qui représentent à eux deux 64 % des consommations.

En outre, cette étude a permis de montrer qu'à l'échelle de Montreuil, et certainement à l'échelle du territoire de la CAEE (du fait de son homogénéité), une baisse tendancielle des consommations de 4% entre 2005 et 2020 (du fait de l'évolution des politiques énergétiques nationales). Elle fait en outre état d'un gisement de réduction et d'économie d'énergie de 39 % de la consommation totale du scénario de référence dans le cadre d'une mise en place d'une politique forte de rénovation de l'habitat



Bilan Carbone issu de l'outil carbone de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC)

L'outil mise en place par la CDC permet de dresser un état des lieux synthétiques du bilan carbone du territoire à l'heure actuelle (valeurs 2006). Cet outil fait état d'émissions proportionnellement plus faibles par habitant sur le territoire d'Est Ensemble par rapport au territoire de la petite couronne parisienne comme de la région.

Toutefois, la synthèse de l'état initial du bilan carbone de cet outil exclu de l'analyse les émissions et consommations des secteurs de l'agriculture, de l'industrie, des transports de marchandises, de la mobilité exceptionnelle, et de la gestion des déchets. On note cependant que la part des émissions et consommations énergétiques du territoire provient principalement du secteur résidentiel ainsi que des déplacements (à hauteur de 40% chacun). Le fonctionnement des équipements et l'activité tertiaire reste minime dans l'empreinte territoriale (14%).

Les consommations d'énergie primaire du territoire sont estimées à hauteur de 6 682 GWh ep/an.

		Territoire	Petite Couronne	Région
Résidentiel	teqCO2/hab.	1,46	1,63	1,67
Tertiaire et équipements	teqCO2/hab.+emp.	0,35	0,44	0,45
Mobilité quotidienne	teqCO2/hab.+emp.	1,03	1,30	1,47
Total	teqCO2/hab.+emp.	2,42	2,87	3,05

3.11.5 – Les politiques énergétiques du territoire :

Plusieurs démarches de politiques énergétiques ont été engagées sur le territoire d'étude.

Agenda 21 territoriaux

Plusieurs communes disposent d'ores et déjà d'un agenda 21 : Noisy-le-Sec, Pantin et Montreuil. De plus la commune de Pré Saint Gervais est actuellement en cours d'élaboration de son plan d'action. A l'échelle d'Est Ensemble, un Agenda 21 communautaire est également prévu pour l'année 2014. Ces documents cadres de la politique environnementale des communes comportent un volet énergétique visant notamment à réduire les consommations énergétiques de l'administration publique.

Plan Climat Energie Territoriaux

Les 3 Communes de plus de 50 000 habitants du territoire ont eu obligation de réaliser un PCET (Plan Climat Energie Territorial). Cependant à l'heure actuelle, seule la commune de Montreuil a finalisé son PCET, qui est par ailleurs annexé à l'agenda 21 Communal. Les communes de Pantin et Bondy sont également tenues de réaliser un PCET, et Bobigny vient de lancer la démarche sur son territoire.

La récente création de la CAEE a cependant permis la mise en place d'une démarche de coréalisation du PCET à l'échelle d'Est ensemble :

- Les diagnostics dits profils climats seront réalisés sur chacune des 9 communes et leur compilation permettra d'établir le profil global de la communauté d'agglomération.
- Par la suite, le plan d'actions sera rédigé conjointement entre la CAEE, Bondy et Pantin. Le plan d'action de Montreuil pourra être révisé pour intégrer les nouveautés du PCET d'Est Ensemble.

Cette démarche d'élaboration du PCET d'Est Ensemble a été lancée au mois d'Avril 2013.

Connaissance du potentiel énergétique du territoire

La connaissance du potentiel énergétique du territoire passe principalement par des études régionales (notamment le SRCAE) qui présentent dans leurs diagnostics des éléments de caractérisations plus fines du territoire tels que décrits ci-avant.

Toutefois, cette connaissance territoriale va progressivement être complétée par l'intégration des études de potentiel ENR rendues obligatoires dans le cas de création de ZAC (notamment sur Pantin et sur le quartier du PRU Malassis à Bagnolet).

Enfin, l'étude sur la précarité énergétique de Montreuil a permis la création d'un préprogramme de lutte contre les précarités énergétiques dans le logement à Montreuil identifiant 6 enjeux principaux :

- L'accompagnement social des familles dans un quartier politique de la ville
- La réhabilitation énergétique du parc privé à destination des propriétaires occupants à revenus modestes
- Une étude proactive de la précarité énergétique dans le logement sur la santé des ménages
- La formation des professionnels du milieu social et médico-social aux enjeux relatifs à la précarité énergétique
- L'auto-réhabilitation accompagnée
- La mise en place d'un vadémécum des dispositifs existants à destination des usagers et des services de la Ville

Synthèse et enjeux

- Un potentiel de développement de la géothermie et des réseaux de chaleur important sur le territoire
- Une commune pilote en matière énergétique : Montreuil
- Des réseaux de chaleurs fortement développés sur 4 communes
- Des PCET partiellement mis en place à l'échelle des communes, mais une démarche intercommunale, visant à intégrer l'ensemble des acteurs du territoire vers la réduction des consommations d'énergie.

4 – PAYSAGE

4.1 – LE GRAND PAYSAGE

Le paysage de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble est marqué par le contraste entre le plateau de Romainville (altitude 100 - 125 m) et le sud de la plaine de France (altitude 30-50m). Sur ce territoire marqué par sa topographie, trois paysages s'imbriquent et se répondent pour façonner son identité. La trame paysagère s'organise autour d'une trame d'orientation clairement Ouest/Est :

- Au centre, le plateau de Romainville forme une unité paysagère avec les hauteurs de l'est de Paris (Buttes-Chaumont, Belleville, Père-Lachaise). Il est séparé de la butte Montmartre, à l'ouest, par le col de la Chapelle qui accueille le canal Saint-Martin et les gares de l'Est et du Nord ; il est séparé, à l'est, du plateau d'Avron par le col de Rosny dans lequel se sont insérées la voie ferrée et l'autoroute A 86. Très pentu, le rebord nord du plateau de Romainville offre des vues lointaines spectaculaires sur le nord de la région (Saint-Denis, forêt de Montmorency, aéroports du Bourget et de Roissy). Au sud, la limite du plateau, plus douce et festonnée, permet des vues depuis les hauteurs de Montreuil vers le bois de Vincennes et la vallée de la Marne. L'aménagement en parcs d'anciennes carrières crée un chapelet vert qui court tout autour du plateau. C'est sur ce relief qu'ont été construits, dans les années 1840, les avant-postes militaires qui vont lui donner son nom de « corniche des forts ».
- Au Nord, dans la plaine, la structure du paysage orientée nord-ouest/sud-est (talwegs, parcellaire, trame de voirie) a été transformée par l'implantation du canal de l'Ourcq et surtout des voies ferrées. Depuis le début du XIX^e siècle, le développement de ces grandes infrastructures (celle du canal de l'Ourcq, mais également celles des faisceaux ferrés et des routes nationales (ex-RN2 et ex-RN3). S'est accompagné d'un regroupement des installations industrielles qui jouent encore un rôle déterminant dans ce paysage.
- Sur la partie Sud et à l'Ouest, en contact direct avec le périphérique Parisien, une urbanisation « faubourienne » a constitué la série des centres anciens qui, pour la plupart, jouxtent Paris. Elle fut amplifiée à la fin du XIX^e siècle par l'arrivée des lignes de tramway ; elle est remarquable par la diversité de ses bâtiments et l'imbrication de ses fonctions et s'étend, le plus souvent, sur les traces d'un ancien parcellaire maraîcher.

La présence du relief et de ces grandes entités distinctes, au sein d'un tissu urbain qui s'est fortement densifié au cours du 19^{ème} siècle laisse place à de nombreux éléments de repères visuels au sein du territoire. Aussi, le territoire d'Est Ensemble est un territoire :

- Qui permet de voir : Depuis les lisières du plateau, le territoire d'Est Ensemble donne à voir sa diversité. Depuis le relief du plateau, le grand territoire se dessine à partir de points de vue cadrés ponctuellement par l'aménagement des parcs urbains. Au Nord (notamment depuis l'avenue du Colonel Fabien à Romainville), le regard s'étend dans la plaine de France jusqu'à l'aéroport Charles de Gaulle par beau temps. Plus près du regard, on lit le paysage des grands axes de déplacement et des zones d'activités associées, ainsi que les quartiers des Tours à Bobigny ou à Bondy. A une échelle plus proche, le relief pentu formant quelques émergences permet également une grande lisibilité du coteau. Toutefois, la présence de la BPAL (Base de Plein Air et de Loisirs) et de sa végétation dense et spontanée masque également de nombreuses lignes de visibilité qui pourraient être rendues possible, notamment depuis les nombreux cheminements piétons qui parcourent le coteau. Au sud, (notamment depuis le parc départemental Jean Moulin les Guilands et le parc communal des Beaumonts à Montreuil), le regard porte à la fois au Sud vers le bois de Vincennes, mais est également permis à l'Ouest, en direction de la Capitale. Il permet notamment par temps clair de distinguer les éléments de repère de celle-ci, au premier lieu desquelles figure la Tour Eiffel. Le tissu proche est cependant moins lisible, du fait d'un tissu urbain dense assez homogène (mélange d'habitation et de petites activités), notamment quant à la hauteur et la typologie du bâti, en dehors de quelques éléments repères du paysage.

- Qui se rend visible, et lisible au sein de l'agglomération parisienne : Outre la butte de Romainville qui constitue par elle-même le principal élément singulier du territoire, de part son caractère exceptionnel au sien de la Plaine de France, le territoire présente de nombreux éléments « bâtis » de grande hauteur qui marquent ce paysage. Ces émergences au-dessus de la ligne d'horizon (tours, cheminées, beffroi, château d'eau... visibles depuis le paysage lointain, depuis les trains et les autoroutes comme depuis les voies en pentes qui entourent le plateau, sont autant de repères qui jalonnent les sites. Ces points hauts permettent d'identifier les lieux, de les nommer, de se les approprier : tour de l'illustration et tour hertzienne des Lilas, tours du centre de Bobigny, des Mercuriales et de La Noue à Bagnolet, beffroi de l'Hôtel de Ville et tours de Montreuil, celles des grands ensembles de logement des années 60 et de quelques grands centres commerciaux etc. Les masses végétales présentes sur les contreforts nord et est du plateau de Romainville, et les pentes du parc départemental Jean Moulin Les Guilands (notamment les pelouses de la grande traverse) constituent également des points d'accroche paysagers. Les forts, occupent une place singulière dans le paysage : situés en corniche ils restent masqués à la vue et de fait finalement peu perceptibles dans le paysage.

Toutefois, malgré la présence du relief et des grands éléments repères du paysage, la morphologie du tissu urbain, très dense, avec des voies de faibles largeurs en dehors des grands axes, donne au territoire un caractère de confinement. Ainsi, en dehors des axes et points de vue précités, la densité bâtie, et souvent, le traitement des limites séparatives (murs aveugles, végétalisation dense...) offre assez peu souvent cette vision du grand paysage. Celle-ci reste cependant perceptible et pourrait faire l'objet d'ouvertures afin de lui redonner toute sa place.

Le paysage de la Seine-Saint-Denis reste cependant donc encore un "non paysage" dans le sens où il n'existe pas tant qu'il n'est pas regardé ni connu. Les vues existent mais inconnues et non valorisées. La notion de "grand paysage" est gommée du fait des constructions (qui effacent la notion de sol), la notion de paysage quotidien est vue comme "non paysage", paysage agressif ou déprécié : tag, objets cassés, disparités de mobiliers urbains, hyper présence des véhicules, disparités des constructions individuelles, ou négation de la façade (les parties valorisées, donnant sur les jardins, n'étant pas « visibles » depuis l'espace public).

La reconquête de l'espace public est clairement un levier d'action pour agir sur le paysage de Seine-Saint-Denis. Le projet d'atlas de paysage de Seine-Saint-Denis, en cours de préparation, prévoit un volet reconnaissance et valorisation de l'existant avec la perception habitant qui permettra d'établir une pédagogie du paysage.

4.2 – LES ENTITES PAYSAGERES URBAINES

A une échelle plus fine, l'occupation du sol du territoire de la Communauté d'Agglomération Est ensemble montre plusieurs espaces très contrastés :

- Les faubourgs : ils sont constitués par un tissu d'habitat collectif avec une forte mixité (activités, équipements, bureaux) Souvent situés en première couronne de Paris, de Pantin à Montreuil, ces faubourgs sont des espaces denses, mais présentent une typologie bâtie d'assez faible hauteur (R+2 à R+3), et des rues nombreuses mais de faibles largeurs.
- Les ensembles à dominante pavillonnaire dans lequel s'insèrent des grands ensembles d'habitat social. Ces espaces se situent principalement en deuxième couronne, des Hauts de Montreuil et de Romainville à Bondy et Bobigny, ainsi qu'au centre-ville de Bobigny qui se rattache à cet ensemble.
- Le regroupement des activités industrielles et logistiques sur le corridor RN 3 / Canal de l'Ourcq / Faisceau Est de voie ferrée. Cette entité comprend de vastes zones d'activités accueillant souvent des bâtiments de faibles hauteurs mais contigus à des grandes nappes artificialisées nécessaires aux activités présentes. Ces vastes surfaces séparent le nord du reste du territoire de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble.

A l'échelle d'homme toutefois, la forte conurbation du territoire engendre une disparition progressive des transitions entre ces espaces. De fait, le passage de l'une à l'autre de ces entités est parfois peu évident, en dehors des séparations clairement marquées sur la partie Nord par les infrastructures de transport.



4.3 – LES GRANDS AXES

L'une des particularités du territoire d'étude réside dans la présence de ces « grands axes » de déplacements qui font d'Est ensemble un territoire « traversé » autant qu'un territoire vécu.

La perception offerte du territoire depuis ces grands axes est d'une grande importance car elle constitue de fait la « vitrine » de celui-ci. Si les axes autoroutiers, majoritairement en déblais ou couverts et enterrés, ne permettent que peu la découverte du territoire, 3 axes de déplacement structurant le territoire représentent des enjeux forts :

- L'axe du Canal de l'Ourcq : Cet axe large et au relief constant constitue à la fois un axe fort de déplacement pour les bateaux (principalement de fret sur le tronçon traversant Est-Ensemble), mais s'accompagne de pistes cyclables de chaque côté du canal qui en font l'un des principaux axes modes doux du territoire.
La perception du territoire depuis cet axe présente donc des enjeux à vocation notamment touristiques. Toutefois, si cet axe forme un guide du regard important dans le sens Est-Ouest, ses abords directs sont souvent contraints par des limites séparatives des parcelles peu qualitatives : murs de grands hauteurs plein (béton brut), grillage, dos de bâtiments. On note toutefois la présence de talus végétalisés et d'arbres d'alignement sur certaines sections qui permettent d'améliorer la qualité paysagère de cet axe. Toutefois, l'ensemble de ces continuités ne permet pas d'irriguer le territoire d'itinéraires modes doux depuis le canal : celui-ci n'est en effet accessible presque uniquement depuis les ponts.
Le seul exemple d'ouverture du canal sur son environnement concerne Bobigny : le parc de la Bergère offre des connexions directes entre les chemins du parc et l'axe du Canal, et des effets d'ouvertures entre les rideaux de végétations permettent d'évoquer une transition entre ces milieux.
- L'axe de l'ex-RN3 : Il s'inscrit dans un tissu de grandes activités économiques héritées du passé industriel du territoire. De fait, cet axe est également borduré par les anciens bâtiments d'activité ou par les murs de délimitation qui bloquent les regards vers l'extérieur, en dehors des espaces de croisement avec d'autres voiries qui permettent des échappées visuelles, notamment vers le coteau. Toutefois, l'emprise de cet axe (2x2 voies, contre-allées cyclables et végétalisation) offre un axe clair et lisible.
La végétation d'alignement qui accompagne l'axe permet en outre sa lisibilité au sein du tissu urbain depuis les vues lointaines depuis la partie Nord du Coteau.
- L'axe des voies ferrées : Les voies ferrées, principalement d'orientation Est-Ouest, longent également des espaces principalement industriels. Toutefois, la largeur du fuseau et les nombreux croisements avec d'autres infrastructures (et le délaissés qui les accompagnent) permettent de dégager les vues sur le grand territoire, et en particulier sur le coteau de Romainville-Montreuil. En outre, cet axe est l'un des axes pénétrants dans Paris de la LGV Est. De fait la vision paysagère du territoire offert le long de cet axe constitue une réelle « porte d'entrée » de la capitale, dont les enjeux de valorisations paysagères sont particulièrement marqués.

4.4 – LE PAYSAGE HERITE

Le territoire hérite d'un passé industriel qui se traduit à travers des bâtiments répondant toutefois à 2 typologies distinctes :

- Les grandes industries, plutôt localisées en secteur Nord le long des grands axes de déplacements
- Les petites manufactures, situées dans les tissus en contact direct avec la Capitale, insérées dans les Faubourgs.

Ces industries traduisent l'histoire du territoire, et leur insertion dans le tissu urbain en fait bien souvent des éléments repères caractéristiques de la période industrielle. De fait ces éléments patrimoniaux constituent autant de marqueurs paysagers spécifiques d'Est ensemble, que les communes du territoire commencent pour partie à valoriser.

La définition de l'intérêt communautaire, phase 1, dans le cadre de la compétence tourisme, a permis la réalisation :

- D'un État des lieux problématisé de du patrimoine existant et des projets à l'échelle de chacune des 9 communes.

- De la définition d'enjeux communautaires
- Scénarios de définition de l'intérêt communautaire
- De propositions d'actions pouvant être déclarées d'intérêt communautaire dès 2011

En complément, la connaissance du patrimoine industriel et sa valorisation se traduit notamment par :

- Un repérage des éléments du patrimoine inscrit au PLU de Bagnole, qui présente 11 bâtiments et ensembles de bâtiments industriels (notamment la manufacture Parisienne de Guidon, le centre de formation aux techniques du spectacle...)
- Une étude patrimoniale sur la commune de Montreuil, ayant pour objectif de déterminer les éléments patrimoniaux à protéger.

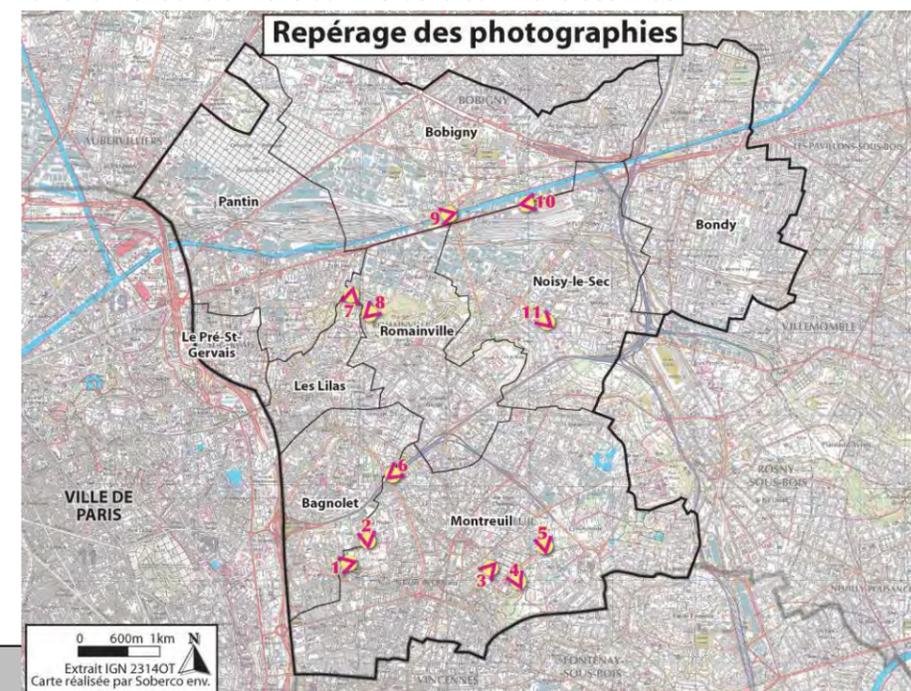
Cette étude présente 3 types de patrimoine industriel :

- Les ateliers et petites industries
- Les îlots industriels
- Les activités insérées ans le bâti

Cette étude présente, pour chaque catégorie de bâtiment répertorié, les principes généraux & recommandations pour les travaux concernant l'extérieur du bâtiment et les éléments emblématiques à préserver pour maintenir l'intérêt de ce patrimoine

En outre, cette étude présente une série de Bâtiments comme faisant partie d'un patrimoine exceptionnel, qui intègre notamment plusieurs bâtiments industriels :

- L'ex usine de peausserie (usine de traitement des peaux de lapin) C. et E. Chapal frères et cie, puis Société anonyme des anciens établissements C. et E. Chapal frères et cie, actuellement hôtel industriel, logement et ateliers d'artistes, situé au 26 rue de Vincennes et 14 Rue Kléber
- L'usine Hémar, au 87 rue de Paris
- Un plan du patrimoine formant une annexe du PLU de la commune des Lilas



Synthèse et enjeux

- Un paysage très singulier du fait du relief à l'échelle du bassin Parisien
- Des points de vue lointain nombreux, mais souvent méconnus
- Des éléments structurants du paysage souvent constitués par des batis de grande hauteur, perceptibles à longue distance
- Des enjeux liés à l'ouverture du tissu, en particulier le long des grandes infrastructures de transport
- Un passé industriel reconnu et identifié par les communes et des études paysagères en cours d'élaboration



Vue depuis le Parc de Guilands

17



Tour de la Noue

27



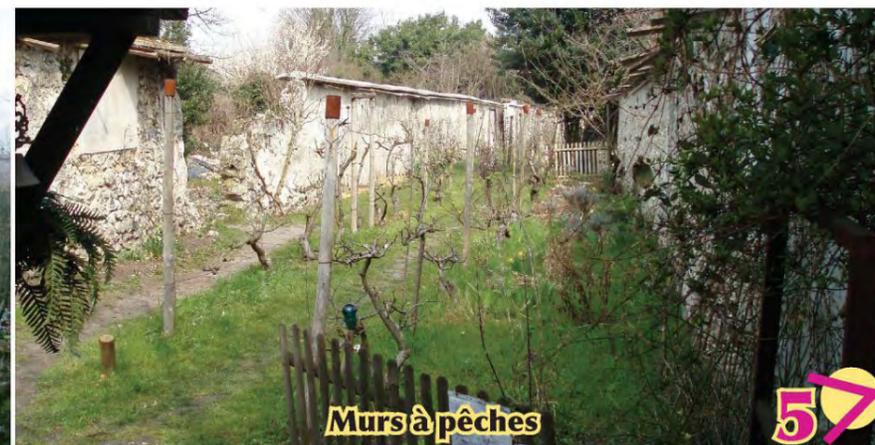
Vue sur les Bas de Montreuil

37



Cimetière de Montreuil depuis le Parc des Beaumonts

47



Murs à pêches

57



Autoroute A3 depuis le pont de la RD 20 en direction de Noisy-le-Sec

67



Tour radio de Romainville

Stade des Lilas

77



Jardins de Romainville

87



Canal de l'Ourcq depuis le pont de la RD 40 en direction de Pantin

97



ExRN 3 en direction de Bondy

107



Côteau Nord de Romainville

117

5 – SYNTHÈSE DES ENJEUX

Thématique		Enjeu fort	Enjeu moyen	Enjeu faible
Milieu Physique	Topographie	[Barre orange]		
	Climatologie	[Barre jaune]		
	Géologie et Hydrogéologie	[Barre rouge]		
	Hydrologie	[Barre jaune]		
	Assainissement	[Barre orange]		
Milieu Naturel	Contexte général	[Barre orange]		
	Natura 2000	[Barre orange]		
	Faune et Flore			
	Trame Verte et Bleue	[Barre orange]		
Milieu Humain	Documents d'urbanisme	[Barre jaune]		
	Patrimoine et archéologie			
	Démographie et sociologie	[Barre orange]		
	Sites et sols pollués	[Barre orange]		
	Risques technologiques	[Barre jaune]		
	Gestion des déchets	[Barre orange]		
	Déplacements	[Barre rouge]		
	Ambiance acoustique	[Barre orange]		
	Qualité de l'air	[Barre orange]		
	Energie	[Barre orange]		
Paysage	[Barre rouge]			

L'analyse de l'état initial de l'environnement permet de dresser une synthèse des enjeux rencontrés au droit du site d'étude, enjeux qui peuvent être hiérarchisés en regard du projet de CDT d'Est Ensemble. Dans ce cadre, il est possible de distinguer :

- des enjeux forts, qui se caractérisent par la remise en cause du projet tout ou partie si ils ne sont pas pris en compte (contraintes physiques fortes, positionnement à l'encontre des objectifs du projet,...) ;
- des enjeux moyens, qui demandent une certaine adaptation et une traduction de la thématique dans le projet ;
- des enjeux faibles, qui trouvent facilement une réponse au regard de solutions techniques.

La diversité que renferme une même thématique appelle à la modération. On pourra ainsi identifier une thématique comme relevant d'enjeu fort à moyen ou moyen à faible.

Thématique		Eléments de synthèse
Milieu Physique	Topographie	La topographie marquée du territoire apparaît comme un élément remarquable au sein du bassin parisien. Toutefois, à une échelle fine, la topographie naît principalement des activités humaines ayant entraîné de forts terrassements. Le relief « grande maille » n'apparaît donc plus nécessairement comme une contrainte, celles-ci étant dorénavant principalement liées aux ruptures provoquées par les infrastructures de transports (déblais et remblais)
	Climatologie	Le climat d'Est Ensemble correspond à la météo typique de la région parisienne. Toutefois, le territoire présente deux spécificités à prendre en compte : <ul style="list-style-type: none"> la vitesse des vents (enjeu de confort urbain) pouvant être accentuée par le relief sur les coteaux le phénomène d'îlot de Chaleur urbain (ICU), plus faible sur ce territoire que sur les espaces environnants du fait de la végétation (enjeu de « climatisation » du territoire et de la capitale)
	Géologie et Hydrogéologie	La Seine a façonné le territoire et l'a rendu géologiquement riche tant sur le plan historique (présence d'une butte témoin) que sur le plan des ressources, géothermiques ou minières. Toutefois, cet héritage se traduit aujourd'hui par des fortes variabilités sur le sous-sol, contraignant les possibilités d'aménagement. Toutefois, cette problématique est actuellement prise en compte sur le territoire, notamment sur le plan réglementaire à travers des PPRT. En outre, la géologie présente un enjeu d'intégration fort dans le cadre du développement urbain (stabilisation des sous-sols, répartition des zones dense, prise en compte des capacités d'infiltration des sols...)
	Hydrologie	Le territoire ne présente plus aujourd'hui d'hydrologie de surface naturelle : Celle-ci a été intégralement cachée du regard car intégrée au réseau d'assainissement. Le canal de l'Ourcq qui constitue la seule trame bleue superficielle résiduelle du territoire, mais est également entièrement d'origine anthropique. Le territoire porte toutefois sur 2 bassins versants, dont 2 font actuellement l'objet de SAGEs en cours d'élaboration.
	Assainissement	Le réseau d'assainissement du territoire est à l'heure actuelle principalement unitaire. Il est cependant connecté au réseau d'Île de France et se déverse en STEP D'Achères. La déconnexion des réseaux d'eaux pluviales et d'eaux usées constitue donc un enjeu pour soulager la STEP, atteignant sa capacité nominale de traitement. Les ressources en eau potable du territoire sont assurées par la potabilisation de la Marne. Cette station présente de fortes capacités de développement (50% de sa capacité nominale). Des études sont en cours afin de déterminer l'opportunité d'une alimentation autre.
Milieu Naturel	Contexte général	Un territoire comprenant des milieux naturels « anthropiques » de milieux urbains, principalement tournés vers la détente et les loisirs. Le cœur de territoire reste partiellement préservé offrant une végétation spontanée, mais s'inscrivant sur un périmètre de projet de Base de Loisir et de Plein Air. Les périmètres de protection et d'inventaire (ZNIEFF, arrêtés de biotope) recoupent notamment 2 enveloppes Natura 2000. Celles-ci sont intégralement insérées dans un tissu urbain dense.
	Natura 2000	Deux enveloppes Natura 2000 des « sites de Seine Saint Denis » sont présentes sur le territoire, mais ne présentent pas d'enjeux forts quant à leurs habitats ou espèces actuelles ou futurs. Cependant, ces milieux sont inscrits dans le tissu urbain, fortement fréquentés et potentiellement soumis à l'aménagement du territoire sur les secteurs périphériques.
	Faune et Flore	Une végétation notablement inférieure à la moyenne du département, mais une biodiversité présentant toutefois des espèces à enjeu. Les communes mettent progressivement en place politiques environnementales de favorisation de la biodiversité, notamment sur les opérations d'aménagement nouvelles. Un héritage agricole fortement concurrencé, mais défendu par les politiques publiques sur ces secteurs emblématiques tels que les murs à pêches.
	Trame Verte et Bleue	Les continuités naturelles actuelles sont peu développées : le projet de SRCE n'identifie aucune trame végétale sur le territoire. Toutefois, la présence de la colline des forts et des parcs sur Bagnolet et Montreuil forme un support préférentiel de développement de la biodiversité à venir, que le SRCE inscrit dans ses objectifs.
Milieu Humain	Documents d'urbanisme	Le territoire appuie son développement dans le cadre de celui de la région. A cette échelle, les grands documents d'orientations stratégiques se mettent en place dans l'objectif de mettre en cohérence les projets d'aménagement et de développement de la région parisienne. L'ensemble des communes d'Est Ensemble se sont également toutes dotées de PLU assez récemment, à l'exception de Bobigny qui dispose d'un POS. La récente communauté d'agglomération vient de lancer la démarche d'élaboration de son PLH à l'échelle intercommunale.
	Patrimoine et archéologie	La connaissance du patrimoine reconnu à l'échelle nationale sur le territoire fait l'objet d'un partenariat fort entre la DRAC et le CG93. De fait les monuments historiques et les zones archéologiques sont bien identifiés sur le territoire. On notera toutefois qu'aucun zonage « volontariste » n'est présent sur le territoire, que ce soit pour les bâtiments ou pour des quartiers (ZPPAUP, AVAP). Cependant, certaines communes ont engagé des démarches de prise en compte de leur patrimoine visant à le valoriser au sein du tissu urbain.
	Démographie et sociologie	Le territoire présente une population jeune et en augmentation du fait du solde naturel. Cependant, le ratio emploi actif est déséquilibré et entraîne un chômage important. De fait, les revenus des habitants sont très en dessous de la moyenne régionale. L'habitat est principalement composé de logements collectifs, mais une part non négligeable de maisons individuelles est également présente sur le territoire. La population est globalement peu mobile en ce qui concerne l'habitat.

Thématique		Eléments de synthèse
Milieu Humain	Sites et sols pollués	L'histoire industrielle du territoire, ancienne et forte, est perceptible aujourd'hui à travers le grand nombre de site et sols potentiellement pollués qui s'y trouvent. L'axe du canal de l'Ourcq/RN3 et les faubourgs concentrent d'ailleurs la plupart de ces sites identifiés. Toutefois, la communauté d'agglomération dispose d'une capacité forte de prise en considération de cette problématique, du fait des démarches engagées depuis plusieurs années quant à la dépollution des sols des secteurs à aménager. En outre, cet enjeu s'est traduit par la prise en compte de la compétence optionnelle « pollution des sols » lors de la création de la CAEE.
	Risques technologiques	Le territoire ne présente pas de sensibilité particulière quant aux risques technologiques. En dehors du transport de matières dangereuses, nécessaire à l'alimentation du territoire, il n'y pas à l'heure actuelle de sites SEVESO et de PPRT sur le territoire.
	Gestion des déchets	La production de déchets par habitants du territoire est inférieure à celle du département. Toutefois, les stratégies de réduction de la production des déchets doivent se mettre en place sur l'agglomération. La gestion des déchets est facilitée à l'échelle de l'agglomération par l'adhésion au SITOM 93 qui unifie la collecte. Cependant, le territoire accueille l'unité de traitement des déchets à Romainville qui traite les déchets des communes du territoire et d'autres communes environnantes. Ce centre doit faire l'objet d'une extension/modernisation qui constitue un enjeu spécifique au territoire.
	Déplacements	Des déplacements réalisés principalement à l'intérieur du territoire, puis en lien direct avec la commune de Paris. Un maillage important de réseaux de transports de tous types, mais principalement concentré sur la partie Ouest du territoire. Des connexions entre ces réseaux à améliorer, mais de nombreux projets identifiés. Un réseau structurant de transport en commun (RATP) complété par un ensemble de réseaux communaux. Un développement des modes doux progressif, d'ores et déjà défini sur certaines communes.
	Ambiance acoustique	Le territoire d'étude est un milieu urbain très dense en infrastructures bruyantes, principalement autoroutières. Toutefois, ces grandes infrastructures doivent faire l'objet de traitements déjà identifiés dans les plans de prévention du bruit dans l'environnement de l'état et du conseil général, actuellement en cours d'élaboration. L'ambiance urbaine sur les axes de desserte n'est toutefois pas à négliger compte tenu des trafics importants sur les axes secondaires. Cet enjeu doit faire l'objet d'une intégration dans le cadre d'un PPBE dont l'élaboration à l'échelle de l'agglomération doit débiter. Toutefois, les principaux secteurs à enjeux sont déjà identifiés, et des mesures ont progressivement été réalisées au cours des dernières années (murs acoustiques, couvertures de tronçons autoroutiers...)
	Qualité de l'air	La qualité de l'air est globalement en dessous des seuils réglementaires annuels, voire bonne selon les types de polluants. Le fond de l'air est marqué par la pollution issue des trafics et des émissions liées aux habitations. On constate une plus forte pollution en période hivernale du fait des systèmes de chauffage et une situation dégradée à proximité des axes routiers, ce qui correspond au schéma classique de la pollution de l'air des grandes agglomérations.
	Energie	Le territoire, déjà très dense, compte en son sein plusieurs réseaux de chaleurs. Toutefois, le développement de ceux-ci n'est pas clairement identifié à l'heure actuelle. Les politiques locales de réduction des consommations énergétiques se mettent toutefois en place, à l'échelle des communes comme de l'agglomération. On notera à ce titre que la ville de Montreuil fait figure de commune pilote dans ce domaine. Les différentes études portant sur le territoire démontrent cependant que les enjeux d'intégration d'énergies renouvelables font apparaître un potentiel porté principalement sur la géothermie et les réseaux de chaleur.
Paysage	<p>L'enjeu paysager du territoire réside dans la place qu'il occupe dans le tissu parisien. D'une part au sein du bassin, ou la géographie globalement plane rend le relief d'Est ensemble si Particulier. D'autre part du fait de sa situation de « porte d'entrée » de la capitale, qui contribue à le rendre visible au plus grand nombre. Toutefois, si le relief et les éléments de repère permettent une grande appréhension du paysage lointain (depuis le territoire et en direction de celui-ci), à l'échelle des communes, celui-ci est moins lisible. En effet, la forte conurbation ne permet pas de délimiter facilement les lieux à hauteur d'homme. En outre, les axes de vue restent limités ou méconnus sur le territoire, en dépit du fort potentiel permis par le relief de celui-ci.</p> <p>Toutefois, la prise en compte du paysage du territoire est de plus en plus forte : à l'échelle locale, le patrimoine industriel est reconnu et tend à être valorisé par les communes, notamment au travers de leurs documents d'urbanisme. A grande échelle, la mise en place d'un groupe de travail pour la réalisation d'un atlas du paysage partagé avec la population doit permettre à l'avenir de mieux connaître ces paysages.</p>	

Eii

**PERSPECTIVES D'EVOLUTION PROBABLE SANS
LA MISE EN ŒUVRE DU CDT ET PRESENTATION
GENERALE DU PROJET DE CDT ET DE SON
CONTENU**

SOMMAIRE

1 – Les grandes tendances de l'évolution territoriale	3
1.1 – Evolutions historiques	3
1.2 – Evolutions des périodes récentes et actuelles	3
2 – Rappel des principaux projets engagés sur le territoire	4
2.1 - Les projets d'aménagements.....	4
2.2 - Les projets de transport.....	4
3 - Temporalité des différents aménagements.....	4
4 - Les objectifs franciliens du développement territorial	5
4.1 – le projet du réseau express du Grand Paris	5
4.2 – La territorialisation de l'offre de logements	6
4.3 - le lien avec les autres CDT	6
5 – Exposé des motifs pour lesquels le projet de CDT à été retenu	7
5.1 – Intégration de l'évaluation environnementale dans la démarche d'élaboration du projet retenu	7
5.2 – présentation de solutions de substitution raisonnables	7
6 – Présentation du CDT : rappels des objectifs et du contenu du projet.....	8
6.1 – le projet global (Rappel du Titre 2 du CDT).....	8
6.1.1 – Les objectifs qualitatifs	8
6.1.2 – Les objectifs quantitatifs	8
6.2 – le programme d'actions.....	9
6.2.1 – Les actions issues de projets identifiés dans les perspectives de l'évolution tendancielle du territoire reprises dans le CDT.....	9
6.2.2 - Les actions issues de projet identifiés dans les perspectives de l'évolution tendancielle du territoire et modifiés par le projet de CDT	9
6.2.3 - Les actions et projets issus de la démarche de projet propre au CDT	10

1 – LES GRANDES TENDANCES DE L'EVOLUTION TERRITORIALE

1.1 – EVOLUTIONS HISTORIQUES

Au moyen âge, le territoire était principalement composé de villages maraichers, entourant châteaux et églises, en lien direct avec la commune de Paris, mais également le château de Vincennes au Sud. Les cultures maraîchères y étaient particulièrement importantes. Sur les coteaux, les Montreuillois produisaient du raisin et surtout des pêches. Le territoire était également un territoire d'alimentation en eau potable de la commune de Paris.

A l'ère industrielle, Le développement du territoire est porté par l'arrivée d'axes structurants, tels que le canal de l'Ourcq, le chemin de fer et puis les routes nationales le territoire maraîcher devient territoire ouvrier avec l'installation d'entreprises faisant appel à une forte main d'œuvre. Cette industrialisation s'accompagne d'une forte croissance démographique: Les nouveaux arrivants s'installent en bas du relief, qui devient alors un quartier industriel, majoritairement ouvrier. La crise du logement amène l'édification de plusieurs lotissements. Le plateau jusqu'alors épargné par l'urbanisation, reste quasi exclusivement consacré à l'agriculture

Après la première guerre mondiale, l'industrialisation se poursuit. L'amélioration des infrastructures de transport facilite les nombreuses migrations quotidiennes, entrantes comme sortantes. L'arrivée du métro, entre 1933 et 1937, permet aux ouvriers d'aller travailler à Paris et au-delà, y compris aux usines Renault de Boulogne-Billancourt, de l'autre côté de la Capitale.

Les industries s'étendent progressivement sur le plateau, la mixité urbaine demeure : activités et habitat sont étroitement imbriqués. Si la taille des usines croît sensiblement, la spécificité du territoire est de conserver un grand nombre de petites usines qui coexistent avec les grandes. Le secteur tertiaire commence également à émerger (banques et administrations notamment).

Depuis la deuxième moitié du 20^{ième} siècle, avec les reconstructions d'après guerre, l'explosion démographique que connaît la France est particulièrement marquée sur Est-ensemble, en raison de nombreuses naissances et de l'arrivée de nouveaux habitants : sur certaines communes, en moins de 10 ans, la population double. Les logements sont réalisés par milliers dans la banlieue parisienne. Des milliers de logements sont construits, notamment à travers les grands ensembles sur la partie Nord du territoire. Le déclin des industries a cependant entraîné un ralentissement de l'activité économique du territoire, fortement sinistré. Dans le début des années 2000 celui-ci a engagé une reconversion vers des activités économiques plus porteuses.

1.2 – EVOLUTIONS DES PERIODES RECENTES ET ACTUELLES

La nouvelle dynamique urbaine qui s'est mise en place sur le territoire a permis de le redynamiser et d'améliorer son attractivité. Ainsi, alors qu'entre 1990 et 1999, le nombre d'habitants est resté parfaitement stable, ce développement s'est largement accru dans les années 1999 à 2009, passant à 3507habitants supplémentaires en moyenne annuelle (0.9%). Ainsi, la population a augmenté de +9.7% en 10 ans (1999-2009).

Cette hausse de population s'est accompagnée dans le même temps par une hausse de l'activité économique forte. En effet, sur la période 1999-2009, le nombre d'emplois est passé de 137 610 à 158 373, soit une augmentation de 15.1%. Toutefois, le rapport emploi / habitants est passé de 2.63 habitant par emploi en 1999 à 2.51 habitant par emploi en 2009.

Depuis le début des années 2000, le territoire se réinvente et modifie la structure de l'économie du territoire sur la base de nouvelles industries et activités :

- les industries culturelles et la création numérique
- la santé et les sciences du vivant
- l'artisanat d'art et le luxe
- l'économie durable et les éco-activités

Aujourd'hui, le territoire compte près de 28 000 entreprises, représentant près de 160 000 emplois.

La création, au premier janvier 2010 de la communauté d'Agglomération d'Est Ensemble contribue à porter l'élan de renouveau du territoire et également à faire vivre les principes assumés de mixités urbaines et sociales, de solidarité et d'équité.

Cette évolution passe notamment par le renouvellement urbain du territoire, d'ores et déjà traduit par l'aménagement de grandes ZAC, (dont 6 communautaires) et projets d'aménagement urbains qui permettront de conforter l'attractivité nouvelle du territoire. Outre les projets d'aménagement, le développement du territoire passe également, depuis la dernière décennie, et pour celles à venir, par une amélioration de la desserte de transport en commun : tramway, métro, mais également TLN et grand Paris Express. Avec l'aménagement de ces grands secteurs urbains, les collectivités locales prennent en considération la forte pression démographique s'exerçant sur le territoire, et prennent en compte la nécessité de la construction de logements, mais également le besoin de développer l'économie du territoire :

- Compte-tenu de ce contexte, des documents d'orientation et d'urbanisme en vigueur et des opérations d'urbanisme en cours, l'évolution tendancielle du territoire peut être estimée amène à **une réalisation potentielle de 2 200 logements / an**.
- Au sein des opérations d'aménagement, de nombreux programmes de bureaux sont à livrer, situés dans des opérations d'urbanisme d'ensemble. L'ensemble de ces programmes confirme l'attractivité d'Est Ensemble, le nombre d'habitants et d'emplois étant appelé à connaître une progression significative (**les dernières grandes opérations d'aménagement présente un taux de surfaces de logement quasi égal au surfaces d'activités économiques**)
- Enfin, le maillage du territoire en infrastructures de transport et en réseau de transport en commun est important, mais sur les dernières années, on constate un redéploiement de l'offre de transports en commun lourds : Métro et trams se voient prolongés sur l'Est du territoire, et complétés par de nouveaux transports (Bus à haut niveau de services et nouvelles lignes de train)

2 – RAPPEL DES PRINCIPAUX PROJETS ENGAGES SUR LE TERRITOIRE

Pour apprécier le contexte actuel et les évolutions tendanciennes, il convient de prendre en considération les différents projets engagés sur le territoire. L'ensemble des opérations qui suivent constituent la part la plus importante du développement territorial en terme :

- De populations accueillies
- De création d'emplois et de richesses du territoire
- De génération de déplacements et trafics
- D'impacts environnementaux
- De structuration et de mise en cohérence du territoire

A ces opérations bien identifiées viennent s'ajouter divers aménagements ou action de développement, mais dont l'importance ou l'état d'avancement ne permettent pas d'être caractérisés. Ces projets seront alors considérés comme de l'aménagement « diffus » du territoire.

2.1 - LES PROJETS D'AMENAGEMENTS

Sur le territoire, un grand nombre de projets d'aménagement, déjà programmés lors de la définition du CDT, participeront à la réalisation de celui-ci et à la mutation du territoire en lien avec le développement du Grand Paris. D'autres opérations, de plus petites tailles sont également engagées. On ne retiendra ici que les opérations majeures du territoire, qui participeront à son rayonnement régional.

Opération	Nombre de logements ou surfaces prévues	Nombres d'emplois ou surfaces prévues	Fin des réalisations approximative
ZAC de l'Horloge	73 000m ²	229 000m ²	2020
Rives de l'Ourcq	100 000m ²	20 000m ²	2028
Plaine Ouest	1000	N.C.	2025
Plaine de l'Ourcq	1000	N.C.	N.C.
ZAC Ecocité Canal de l'Ourcq	1200	197 000m ²	2020
Bassin de Pantin + ZAC du Port	59 030m ²	32 554m ²	2017
Hauts de Montreuil	3000	250 000m ²	2020
Bel air Grand pêcheurs	???	???	??? (études)
La Noue	250	N.C.	2016
Ecoquartier gare de Pantin	1 550 logements	122 000m ²	??? (premiers chantiers en 2015)
ZAC Fraternité et Faubourgs	3000	N.C.	2020
Croix de Chavaux		Etudes	

2.2 - LES PROJETS DE TRANSPORT

Durant les 15 ans du contrat de développement territorial, un certain nombre de projets de transports collectifs, nouveaux ou résultants de prolongement de lignes existantes, seront mis en œuvre sur le territoire. Toutefois, certains de ces réaménagements d'ores et déjà programmés peuvent être considérés comme structurants à l'échelle du territoire

Opération	Longueur de la ligne sur le territoire	Fin des réalisations approximative
Tangentielle Nord (TLN)	Légère 5500m	2023
T-Zen 3	7200m	2019
Tram T1	5 500m	2017
Extension métro 11	4 500m	2019
Extension métro ligne 9	2 000m	N.C.

3 - TEMPORALITE DES DIFFERENTS AMENAGEMENTS

L'ensemble de ces projets s'articule autour de différentes temporalités :

- A l'horizon court terme (environ 2020), les grands projets d'aménagement seront quasi intégralement réalisés. En effet, ceux-ci sont d'ores et déjà engagés en termes de programmations techniques et financières, et parfois les travaux d'aménagement ont déjà débuté.
- A un horizon intermédiaire (2020-2022), les actions de structurations et d'études devraient dans l'ensemble avoir été mises en place, et les premières conclusions ou retours d'expériences devraient être connus.
- A l'horizon long terme (2028-2030), le territoire verra la mise en place des actions définies suites aux études et aux plans d'actions définis à l'horizon moyen terme

4 - LES OBJECTIFS FRANCILIENS DU DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

4.1 – LE PROJET DU RESEAU EXPRESS DU GRAND PARIS

Au cours de la "consultation internationale pour l'avenir de la métropole parisienne " lancée en juin 2008 autour de dix équipes pluridisciplinaires, les transports en commun se sont révélés comme l'une des expressions les plus flagrantes des inégalités entre Paris et la banlieue et l'un des leviers sur lesquels agir en priorité pour y remédier, contribuant à donner à tous les habitants de l'agglomération une meilleure qualité de vie.

Suite à ces réflexions, la loi n° 2010-597 relative au Grand Paris définit le Grand Paris comme un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Ce projet s'appuie notamment sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Le réseau Express du Grand Paris se structure autour de trois lignes de métro automatique portées par la société du Grand Paris :

- une liaison Roissy - Charles de Gaulle – Orly via Saint-Denis Pleyel et Paris (ligne 14 prolongée), d'une longueur de 50 km : ligne bleue ;
- une liaison Roissy - Charles de Gaulle – Orly via La Défense longue de 75 km (comportant dans sa partie Nord un tronçon commun de 21 km avec la liaison Roissy - Paris - Orly) : ligne verte ;
- une liaison Le Bourget - La Défense via l'Est et le Sud de l'agglomération, d'une longueur de 60 km : ligne rouge.

En outre, une quatrième ligne du réseau du Grand Paris Express est également prévue, mais portée par le STIF. Cette « ligne orange » (aussi appelée ligne 15), relie sur environ 30 kilomètres la Plaine Saint-Denis à la Cité Descartes (gare Noisy – Champs) et à Champigny-sur-Marne. Elle dessert notamment Bobigny, Neuilly-sur-Marne et le Val de Fontenay.

C'est cette dernière ligne qui desservira le territoire d'Est Ensemble.



4.2 – LA TERRITORIALISATION DE L'OFFRE DE LOGEMENTS

L'article 1 de la loi relative au Grand Paris a défini un objectif ambitieux de production de 70 000 logements par an. Conformément à l'article 23 de cette même loi, une proposition de répartition de cet objectif ou TOL (Territorialisation de l'Offre de Logements) a été soumise à l'avis du comité régional de l'habitat (CRH).

Pour répartir l'effort de construction de ces logements de manière équitable, une méthode qui repose sur une connaissance fine du potentiel de développement des territoires a été arrêtée. Ce potentiel repose sur :

- des critères d'attractivité (les dessertes en transport en commun ferré, le potentiel foncier urbanisable, les territoires prioritaires (OIN-opération à intérêt national- et TIRN-territoire d'intérêt régional et national) et l'attractivité économique du territoire.)
- des facteurs limitant (contraintes d'urbanisme significatives au regard de la construction de logements (risques inondation, les sites SEVESO, les plans d'exposition au bruit) et à la nécessité d'enrayer l'étalement urbain.

Cette inscription de logements sur le territoire réalisée à l'échelle de bassins, respecte les limites administratives des intercommunalités et agrège plusieurs collectivités afin de donner plus de souplesse au niveau local.

Sur ces 70 000 logements annuels, 35 000 logements permettront le maintien en place de la population actuelle (renouvellement du parc), 25 000 logements accueilleront des populations nouvelles et offriront des différents modes de résidence et enfin 10 000 logements répondront aux besoins supplémentaires engendrés par le projet du Grand Paris.

L'objectif des 70 000 logements par an à l'échelle de l'agglomération parisienne a été ainsi territorialisé à hauteur de 2800 logements/an pour l'agglomération d'Est Ensemble.

Ainsi, au sein de l'agglomération Parisienne, les CDT sont l'un des moyens principaux d'atteinte des objectifs fixés par la loi du Grand Paris, et notamment d'assurer au mieux le lien entre le développement des territoires et le futur réseau de métro automatique.

L'article 21 de la loi relative au Grand Paris instaure la possibilité de conclure des contrats de développement territorial pour la mise en œuvre des objectifs définis à l'article 1er entre le représentant de l'Etat dans la région, d'une part, et les communes et les établissements publics de coopération intercommunale pour les objets relevant des compétences qui leur ont été transférées, d'autre part.

Les contrats définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Chaque contrat porte sur le développement d'un territoire inclus dans un ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave.

Le contrat de développement territorial comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

4.3 - LE LIEN AVEC LES AUTRES CDT

A la date du 3 Mai 2013, on comptait 24 Contrat de Développement Territorial en projet ou provisoires. 6 CDT ont d'ores et déjà été signés à cette date :

30 avril 2013	Validation du projet du CDT Cœur économique Roissy Terres de France
25 avril 2013	Validation du projet du CDT Val de France - Gonesse- Bonneuil en France
11 avril 2013	Validation du projet du CDT du Territoire de la Culture et de la Création
15 mars 2013	Validation du projet du CDT « Innovation logistique et écodéveloppement »
30 novembre 2012	Validation du projet du CDT Campus Sciences et Santé
13 novembre 2012	Validation du projet du CDT Grand Paris Seine Ouest

Le CDT d'Est Ensemble, est concerné par 4 autres CDT dans sa périphérie directe, tous sur le département de Seine Saint Denis :

- le CDT « Pôle métropolitain du Bourget », avec lequel les connexions territoriale sont forte, notamment avec le boulevard périphérique parisien, l'Ex-RN2 et le projet de TLN.
- Le CDT « Paris Est entre Marne et Bois » et le CDT « Territoire de la culture et de la création », contigus au territoire d'Est ensemble et desservis par la même ligne orange du futur Grand Paris Express
- Le CDT « Est Saint Denis », avec lequel s'organiseront les liaisons en transport en commun du futur T-Zen 3 et de l'extension du T4.

5 – EXPOSE DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE CDT A ETE RETENU

Le territoire d'Est Ensemble présente de nombreux projets d'aménagement engagés à court et moyen terme ainsi que d'autres programmés à plus long terme. Le projet de territoire engagé par le CDT cherche à intégrer l'ensemble de ces projets afin d'assurer leur mise en cohérence et développer une synergie.

Le projet de CDT, dans les délais imposés par la loi relative au Grand Paris, s'est construit selon une démarche itérative et progressive plutôt que selon une démarche comparative entre des scénarios fortement différenciés. Cette démarche itérative a permis de construire un projet de CDT renforcé et consolidé par rapport à l'évolution tendancielle

Aussi, l'élaboration du projet de CDT n'a pas fait l'objet d'une formalisation de solutions de substitutions mais d'une veille, d'une vigilance ainsi que d'une optimisation environnementale. Cette démarche permet de justifier le choix du scénario retenu comme étant le plus favorable sur le plan environnemental.

5.1 – INTEGRATION DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DANS LA DEMARCHE D'ELABORATION DU PROJET RETENU

La réalisation de l'évaluation environnementale du projet ayant été menée de manière conjointe à la définition du projet de CDT, celle-ci a permis une intégration des enjeux environnementaux au sein des actions.

A partir de la hiérarchisation des enjeux du territoire établie lors de la réalisation de l'état initial de l'environnement, les enjeux identifiés comme étant les plus importants ont été pris en compte afin de prioriser les actions. En outre, une appréciation des enjeux forts a permis d'établir une démarche de vigilance particulière vis-à-vis des actions présentant des impacts potentiels sur les thématiques concernées.

5.2 – PRESENTATION DE SOLUTIONS DE SUBSTITUTION RAISONNABLES

L'élaboration de la première version du CDT d'Est Ensemble, compte tenu de la démarche itérative adoptée et du calendrier, n'a pas fait l'objet de solutions de substitutions.

6 – PRESENTATION DU CDT : RAPPELS DES OBJECTIFS ET DU CONTENU DU PROJET

6.1 – LE PROJET GLOBAL (RAPPEL DU TITRE 2 DU CDT)

6.1.1 – Les objectifs qualitatifs

Le cadre du CDT permet à Est Ensemble d'affirmer sa volonté de poursuivre le développement économique de son territoire, en particulier dans le domaine des hautes technologies. Le territoire ambitionne ainsi dans les années à venir de :

- Renforcer sa vocation de territoire d'accueil d'entreprises en création, à travers la création de surfaces d'activités et de bureaux, notamment de pépinières et hôtels d'entreprises.
- Favoriser la création sur le territoire, à travers une dynamique de mise en réseau des acteurs et de valorisation des œuvres créées sur le territoire.
- Redynamiser le territoire en proposant un habitat accueillant pour tous, intégrant la nécessité de prise en compte de l'environnement et de réduction des consommations énergétiques.

Consciente des besoins importants en matière de développement de l'habitat sur l'ensemble du territoire de l'agglomération parisienne, et en particulier sur Est Ensemble, la collectivité souhaite :

- S'inscrire dans une vision durable du développement du territoire.
- Maintenir un bon niveau quantitatif de production des logements.
- Fournir une réponse diversifiée de logements pour favoriser les parcours résidentiels, notamment à destination des étudiants et des jeunes.
- Coordonner les développements destinés à des publics particuliers, notamment sur le secteur hôtelier.
- Poursuivre l'effort de réhabilitation du parc de logement existant.

Conjointement au développement important généré par l'accroissement de l'offre de logements et l'offre d'emploi, et face à l'ampleur de ces projets et des mutations qu'ils vont engendrer, la desserte en transports doit être adaptée afin de répondre au mieux aux évolutions urbaines. Est Ensemble se fixe donc une priorité de renforcer son réseau de transport collectif, en lien avec l'arrivée de 4 gares du Grand Paris Express et des projets d'aménagement majeur du territoire, afin :

- D'accroître le niveau de desserte du territoire, grâce à la création de nouvelles infrastructures et le prolongement de lignes existantes.
- De mettre en cohérence le réseau TC (existant et en projet) avec la future rocade du Grand Paris Express et les secteurs de développement urbain.

Enfin, face aux spécificités du territoire, Est Ensemble se fixe également des objectifs de développement dans les domaines :

- Culturel, à travers un développement de l'offre et de la production sur le territoire, et la mise en avant de celles-ci vis-à-vis de ses habitants et des territoires alentours.
- Environnemental et patrimonial, en valorisant son héritage agricole et industriel, et en favorisant le développement de la biodiversité.

6.1.2 – Les objectifs quantitatifs

Certains des objectifs qualitatifs exprimés par Est Ensemble trouvent une traduction directe à travers des objectifs chiffrés sur la période du CDT.

Ainsi, dans la déclinaison locale des objectifs exprimés par la TOL, le projet de CDT prévoit un **rythme de construction moyen annuel de 2800 logements sur la période du CDT**.

A ce jour, cet objectif ne peut toutefois pas être territorialisé car les opportunités et les dispositions techniques (foncières, financières...) ne sont pas encore totalement réunies. C'est pourquoi le territoire s'engage à mettre en place les outils fonciers et opérationnels pour rendre l'effort de construction supplémentaire réalisable. Des études fines seront engagées afin d'identifier des sites et outils permettant d'atteindre cet objectif dans le PLH. Des outils fonciers seront également mis en place afin de tenir les objectifs et assurer une augmentation progressive de la production.

L'objectif de production de logements porte donc, à l'horizon 2027/2030 à un total de 42 000 logements supplémentaires, soit une population supplémentaire d'environ 82 000 habitants.

L'effort de construction lié au CDT s'accompagnera toutefois d'un effort conjoint sur le développement de surface de bureaux. Ainsi, on considère que le développement global de l'activité économique sera corrélé au développement de l'habitat selon le rythme constaté au cours des dernières années (ratio logement/bureau d'environ 1m² pour 1m²). Ainsi, le scénario de CDT devrait produire, à l'horizon 2027/2030, une superficie de bureaux similaire à la superficie de bureau produite à la même période dans le cadre de l'évolution tendancielle du territoire que l'on estime à un volume global d'environ 2 500 000 m² de bureaux. Cet effort de construction de bureau permettra de maximiser le volume d'emplois à créer dans les 15 années du CDT, en tenant compte des réalités économiques du territoire. Ainsi, le développement des m² de surfaces économiques devrait permettre d'atteindre l'hypothèse très ambitieuse mais néanmoins réaliste de 10% de chômeurs en 2028. Le volume d'emplois total créé sur la période du CDT sera donc d'environ 50 000 emplois à terme.

En matière de transport, le projet de CDT prévoit l'accroissement du linéaire de transports en commun lourds supplémentaires, par la prolongation de lignes existantes ou bien par la création in extenso de lignes nouvelles. Ces nouvelles créations devraient permettre, sur le territoire d'Est ensemble, d'atteindre 12% de report modal vers les transports collectifs d'ici 2030.

En termes d'équipements, le projet de CDT identifie, dans les différentes opérations d'aménagements, un certains nombres d'équipements, et notamment des équipements d'enseignement :

- Environ 550 classes en écoles primaire et maternelles
- Environ 140 classes en Collèges
- Environ 90 classes en Lycée

Ce développement des équipements d'enseignement sera également complété, entre autre, par un grand nombre d'équipements culturels détaillés dans le programme d'action.

6.2 – LE PROGRAMME D' ACTIONS

6.2.1 – Les actions issues de projets identifiés dans les perspectives de l'évolution tendancielle du territoire reprises dans le CDT

Le projet de CDT s'appuie sur un programme d'action qui reprend l'ensemble des éléments d'ores et déjà identifiés au titre de l'évolution tendancielle du territoire. L'intégration de ces actions constitue, en effet, un socle au CDT ; l'ensemble des actions précédemment identifiées correspondant aux programmes majeurs susceptibles d'engendrer les principaux impacts sur l'environnement au cours des prochaines années.

Ces actions identifiées dans l'évolution tendancielle du territoire sont complétées dans le CDT par :

- Des actions entièrement nouvelles, issues de projets n'ayant pas fait l'objet de programmations techniques ou financières, mais d'études de faisabilités ou relevant de souhaits politiques déjà formulés.
- Des actions déjà programmées dans le scénario de l'évolution tendancielle, mais modifiées aux regards des enjeux et objectifs du CDT, ou mis en cohérence avec d'autres actions propres au CDT.

On rappellera dans le tableau ci-après l'ensemble des actions identifiées dans l'évolution tendancielle du territoire et reprises dans le projet de CDT.

6.2.2 - Les actions issues de projet identifiés dans les perspectives de l'évolution tendancielle du territoire et modifiés par le projet de CDT

Dans le cadre de l'élaboration du Contrat de Développement Territorial, certains projets identifiés comme faisant partie intégrante de l'état de référence de l'évolution du territoire, du fait de leur avancement, ont été modifiés afin de correspondre aux enjeux d'aménagements liés à l'arrivée des gares du Grand Paris Express.

Développement de l'ESS et développement des SIAE

Le projet de CDT ne modifie pas le programme de base de cette action. Cependant, la mise en œuvre du CDT sera l'occasion de porter une candidature pour l'appel à projet « Cluster d'ESS ». De fait, le CDT permettra d'accroître la portée de cette action, et favorisera donc l'implantation d'entreprises supplémentaires sur le territoire et la création de nouveaux emplois

La rénovation urbaine au cœur du projet de création sociale

Le projet de CDT facilitera la signature d'un « contrat de ville » 2014-2020 qui permettra d'assurer une partie des financements de cette action. Toutefois, cette modification n'est pas de nature à modifier substantiellement la nature de cette action

Actions issues de l'évolution tendancielle et reprises dans le CDT		
N°	intitulé de l'action	Section concernée
	Animation/promotion des 4 filières	Fabrique économique
	Développement de l'économie des loisirs et du secteur hôtelier	Fabrique économique
	Hôtel d'entreprise et pépinière à Bondy et consolidation de l'incubateur Bond'innov	Fabrique économique
	Hôtel logistique autour du port de fret de Bobigny en lien avec le développement de la logistique urbaine	Fabrique économique
	Requalification du secteur Mozinor	Fabrique économique
	Promotion des métiers d'Art	Fabrique culturelle
	Tour Maraichère	Fabrique urbaine et environnementale
	Ecoparc Bobigny	Fabrique urbaine et environnementale
	Ecopole à Montreuil	Fabrique urbaine et environnementale
	Cité de l'éco-habiter à Pantin	Fabrique urbaine et environnementale
	Projets d'aménagements des territoires d'entraînement	Fabrique urbaine et environnementale
	Projets de transport des territoires d'entraînement (sauf télécabines)	Fabrique urbaine et environnementale

6.2.3 - Les actions et projets issus de la démarche de projet propre au CDT

Afin d'atteindre les objectifs que se sont fixés les signataires du CDT, plusieurs projets d'aménagement sont développés dans le CDT. Ils assureront une mise en cohérence et en synergie des différents projets d'aménagement et contribueront à réorienter et infléchir certaines orientations.

Encore à l'état d'esquisse, ces projets devront majoritairement faire l'objet d'études complémentaires afin de préciser leurs objectifs, leur localisation, leur programmation et leurs modalités de réalisation.

Les projets de management territorial

Le projet de CDT vient apporter de la cohérence au territoire par le biais :

- De la mise en place de politiques de développement territorial forte.
- D'une synergie renforcée entre les acteurs et institutions du territoire.

De fait, la majeure partie des actions de « la fabrique économique et d'innovations », ainsi que celle de « la fabrique culturelle et des savoirs » est portée au crédit du projet de CDT.

En outre, les actions visant à « fabriquer un habitat de qualité pour tous » et de « fabriquer une éco-agglomération citoyenne » sont également liées à la mise en œuvre du CDT, de par la cohérence qu'ils apportent à ce projet du territoire.

Les projets d'aménagement

Bien que les projets d'aménagements du CDT soient, en dehors des quartiers des pôles gare, tous inscrits dans l'évolution tendancielle du territoire, le CDT apporte une nouvelle action visant à établir une structuration par territoires d'entraînements :

- La plaine du canal de l'Ourcq
- Les faubourgs
- Le plateau
- Les pôles gare de la ligne orange
- Portes et liaisons avec Paris

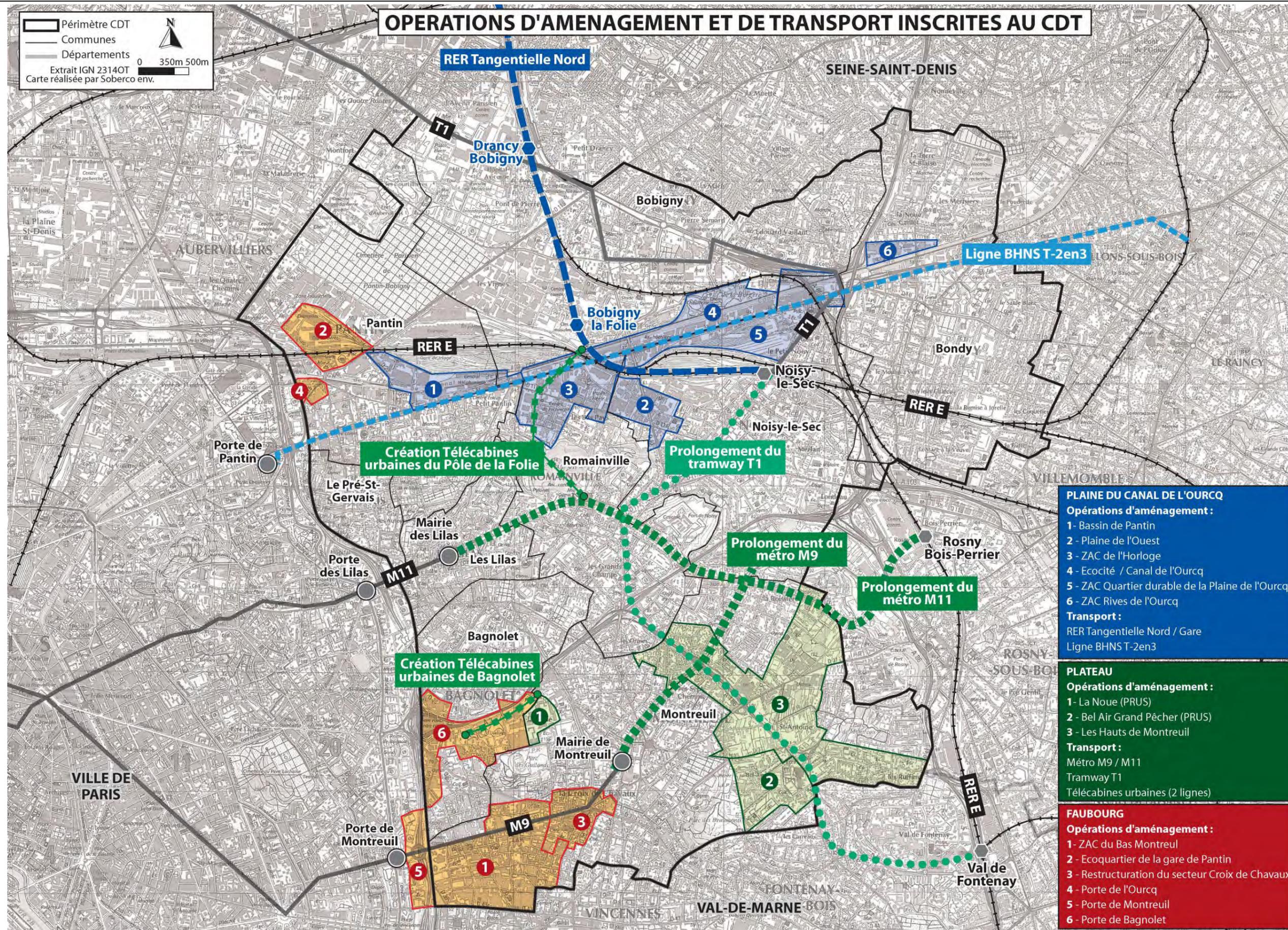
A travers ces actions, le CDT vise à assurer la cohérence de l'aménagement entre les quartiers d'habitat et de développement économique et l'aménagement des réseaux de transports, en premier lieu duquel se trouve la ligne orange du GPE. En outre, l'action d'aménagement des portes et liaisons avec Paris favorisera les échanges avec la capitale, dans une logique de création du « Grand Paris »

Les projets de transport

Bien que la plupart des projets de transports relèvent du scénario de référence, la mise en œuvre du CDT a permis au territoire d'engager volontairement la création de 2 lignes de transport par câble :

- La ligne du pôle de la folie à Bobigny à la mairie de Romainville, sur le coteau Nord
- La desserte des quartiers Les Malassis et La Noue à Bagnolet, sur le coteau Sud.

Ces lignes viseront à améliorer la desserte, notamment en transport collectif, du plateau. Elles favoriseront en outre les intermodalités du territoire et participeront au report modal.





**EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE
EN ŒUVRE DU PROJET DE CDT ET MESURES
PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT**

SOMMAIRE

PREAMBULE	3
1 - Analyse des effets globaux du CDT sur le milieu physique	4
1.1 - Analyse des effets du CDT sur la consommation d'espace et l'étalement urbain.....	4
1.1.1 - Enjeux du territoire.....	4
1.1.2 - Les incidences du projet sur la consommation d'espace.....	4
1.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	4
1.2 - Analyses des effets du CDT sur la ressource en eau.....	5
1.2.1 - Enjeux du territoire.....	5
1.2.2 - Les incidences du projet sur la ressource en eau.....	5
1.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	7
1.3 - Analyse des effets du CDT sur les risques naturels.....	7
1.3.1 - Enjeux du territoire.....	7
1.3.2 - Les incidences du projet sur les risques naturels.....	7
1.3.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	8
2 - Analyse des effets globaux du CDT sur le milieu naturel	9
2.1 - Principes généraux et enjeux du territoire.....	9
2.2 - Les incidences du projet sur les milieux naturels.....	9
2.2.1 - Effets d'emprise et de fragmentation.....	9
2.2.2 - Création d'espace à valeur écologique ajoutée.....	9
2.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	10
3 - Analyse des incidences du CDT sur le réseau NATURA 2000	11
3.1 – Description des sites Natura 2000 à proximité de la zone d'étude et caractérisation des enjeux.....	11
Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013).....	12
3.2 - Raisons pour lesquelles le document est susceptible ou non d'avoir une incidence sur un site Natura 2000.....	13
4 - Analyse des effets du CDT sur le milieu humain	14
4.1 - Analyse des effets du CDT sur les déplacements.....	14
4.1.1 - Enjeux du territoire.....	14
4.1.2 - Les incidences du projet sur les déplacements.....	14
4.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	15
4.3 - Analyse des effets du CDT sur l'ambiance acoustique.....	16
4.3.1 - Enjeux du territoire.....	16
4.3.2 - Les incidences du projet sur l'ambiance acoustique.....	16
4.3.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	17
4.4 - Analyse des effets du CDT sur les risques technologiques et la pollution.....	18

4.4.1 - Enjeux du territoire.....	18
4.4.2 - Les incidences du projet sur les risques technologiques et la pollution.....	18
4.4.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	19
4.5 - Analyse des effets du CDT sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les consommations énergétiques.....	20
4.5.1 - Enjeux du territoire.....	20
4.5.2 - Les incidences du projet sur les risques technologiques et la pollution.....	20
4.5.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	23
4.6 - Analyse des effets du CDT sur la gestion des déchets.....	24
4.5.1 - Enjeux du territoire.....	24
4.5.2 - Les incidences du projet sur la gestion des déchets.....	24
4.5.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	24
4.7 - Analyse des effets du CDT sur le paysage et le patrimoine.....	25
4.7.1 - Enjeux du territoire.....	25
4.7.2 - Les incidences du projet sur le paysage et le patrimoine.....	25
4.7.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés.....	26
5 - Analyse des enjeux du portefeuille d'actions du CDT	27
5.1 – Analyse du volet « une fabrique économique et d'innovation ».....	27
5.1.1 – Conforter et développer les filières d'excellence, sources d'emplois et d'innovations.....	27
5.1.2 – Former les nouveaux actifs du Grand Paris et les accompagner vers l'emploi.....	27
5.1.3 – Promouvoir des outils innovants d'accueil et de création d'entreprises.....	28
5.2 – Analyse du volet « une fabrique culturelle et de savoirs ».....	29
5.2.1 – Structurer la dynamique artistique et culturelle.....	29
5.2.2 – Favoriser la diffusion des savoirs.....	30
5.2.3 – Promouvoir le potentiel culturel et patrimonial.....	30
5.3 – Analyse du volet « Une fabrique urbaine et environnementale ».....	31
5.3.1 – Viser un logement de qualité pour tous.....	31
5.3.2 – Développer une urbanité durable.....	31
5.3.3 – développer l'éco-conception et les écoactivités.....	32
5.4 – Analyse du volet « Une fabrique articulée autour de 3 territoires d'entraînement ».....	33
5.4.1 – La plaine du canal de l'Ourcq : inventer un territoire de liens autour du nouveau réseau de transports.....	33
5.4.2 – Le Plateau : construire de nouvelles polarités intégrées à la métropole.....	34
5.4.3 – Le Faubourg : intensifier les coutures avec Paris pour construire le Grand Paris.....	34
6 - Analyse des effets des opérations d'aménagement inscrits au portefeuille du CDT ..	35
6.1 – Opérations d'aménagement.....	35
6.2 – Opérations de transport.....	50
7 – estimations des dépenses correspondantes aux mesures	58

PREAMBULE

Qualification des impacts globaux à l'échelle du territoire

On rappellera que les actions du CDT ne disposant pas de données techniques précises sur l'ensemble des dimensions de l'environnement pour chacun des projets, la qualification des impacts du CDT se rapporte principalement à l'échelle de l'ensemble du territoire, en prenant en compte les grands facteurs d'évolution de celui-ci.

Ainsi la caractérisation des impacts globaux du CDT ne fait pas l'objet de localisation précise, en dehors des cas particuliers d'actions d'aménagement impactant spécifiquement une zone du territoire.

Ces actions, répertoriées au sein du portefeuille d'action du CDT dans la section « Une fabrique Urbaine et environnementale » font également l'objet d'une analyse de ses impacts propre, qui permet de recontextualiser les impacts du portefeuille d'actions.

Le reste des actions, traduisant la mise en œuvre de politiques territoriale et la traduction de la synergie et la cohérence du projet de CDT, sont quant à elles analysées au regard de l'ensemble des objectifs qu'elles recourent, tels que décrits dans le portefeuille d'action.

L'évaluation environnementale de ces actions se traduit donc à travers l'analyse des enjeux liés à ces objectifs, à l'échelle globale du territoire. Cependant, la présence d'actions se traduisant ponctuellement par des aménagements physiques territorialisés (exemple : création d'un équipement public) pourra toutefois faire l'objet d'une analyse ciblée sur une ou plusieurs thématique environnementale. On notera toutefois que la plupart de ces équipements trouveront leur place au sein des grands secteurs d'aménagement, dont les impacts sont donc présentés dans la partie qui leur est dédiée.

Les indicateurs présentés ici font état du suivi environnemental du projet de CDT. Le portefeuille d'actions du CDT présente également une série d'indicateurs dont l'objectif est de suivre les données programmatiques du CDT. L'ensemble des indicateurs du portefeuille d'actions et de l'évaluation environnementale doit donc être pris en compte de manière distincte, mais complémentaire.

Les actions du CDT ont fait l'objet d'une analyse de leurs impacts au regard de l'environnement. Toutefois, on rappellera que les actions inscrites au CDT ne découlent pas nécessairement exclusivement de la démarche de projet du CDT. De fait, une partie, voire la totalité de leurs impacts peut ne pas être imputable au projet de CDT, du fait que ceux-ci auraient été également constatés dans le cadre de l'évolution probable sans la mise en œuvre du CDT.

On distinguera à ce titre :

- **Les impacts propres au CDT**, qui découlent des actions engagées spécifiquement dans le cadre de l'élaboration de celui-ci, ou bien du fait des modifications sur certains projets engendrées par celui-ci
- **Les impacts globaux du CDT**, qui représentent l'ensemble des impacts de l'évolution du territoire dans le cadre de la mise en œuvre du CDT, y compris les impacts qui auraient eu lieu sans la mise en œuvre du CDT.

Présentation et qualification des impacts des opérations d'aménagement du CDT

Les principales opérations d'aménagement du CDT, du fait de l'importance des impacts environnementaux qu'elles représentent, font l'objet d'une évaluation individuelle

Dans un souci d'exhaustivité de la présentation des impacts, les tableaux ci-après présentent donc l'ensemble des impacts des actions, imputables au CDT ou non. Dans un souci de clarté, un principe de mise en page permet de faciliter la lecture des éléments :

- En écriture standard, un rappel rapide des éléments de contexte de l'action.
- **En écriture gras, une précision concernant le lien de causalité entre l'action et la démarche d'élaboration du CDT.**
- **En écriture surlignée, les impacts propre de l'action, dans la mesure où ceux-ci découlent directement des choix opérés dans l'élaboration du CDT.**

En outre, pour simplifier la lecture des impacts de chaque action, un principe iconographique permet de qualifier la nature des impacts de l'action sur la thématique environnementale analysée, tel que décrit ci-dessous :

- Impact négatif 
- Impact positif 
- Impact neutre ou partagé 

Enfin, afin de témoigner de la démarche itérative de l'évaluation environnementale et de l'intégration des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des impacts des actions, une annotation permet d'évaluer l'état d'avancement de la démarche :

- Mesure proposée : **P**
- Mesure Intégrée : **I**

1 - ANALYSE DES EFFETS GLOBAUX DU CDT SUR LE MILIEU PHYSIQUE

1.1 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LA CONSOMMATION D'ESPACE ET L'ETALEMENT URBAIN

1.1.1 - Enjeux du territoire

Le territoire d'Est Ensemble, situé en première couronne parisienne, est majoritairement un territoire artificialisé et urbanisé. La colline de Romainville-Montreuil, cependant, présente de grands espaces « naturels » d'un seul tenant, qui viennent compléter le réseau d'espaces verts intra urbains qui parsèment le territoire : Parcs publics, îlots de quartiers d'habitats, jardins privés...

Les espaces agricoles du territoire sont présents dans des superficies résiduelles à l'échelle du territoire, mais cependant aisément identifiables (jardins communaux, secteurs des murs à pêche)

Les enjeux de l'étalement urbain sur le territoire d'Est Ensemble portent donc essentiellement sur ces espaces de nature. Cependant, ces espaces sont quasi intégralement identifiés par des périmètres d'inventaires, ou protégés par des périmètres de classement ou de protection spécifiques de milieux. De plus, les espaces verts du territoire constituent autant d'espaces de récréation et de loisir pour les populations de l'agglomération, et notamment la Base de Plein Air et de Loisir, dont le projet territorial reste à établir. De fait, peu de consommation territoriale a été constatée sur les années précédentes sur ces espaces.

L'enjeu territorial en termes de consommation d'espace est donc limité, mais il est cependant reporté sur les espaces de renouvellement urbain et de densification.

1.1.2 - Les incidences du projet sur la consommation d'espace.

Evolution tendancielle du territoire

L'ensemble des projets référencés à l'heure actuelle prennent place dans le tissu urbain existant, et notamment au cœur de grands Zones d'Aménagement Concertées, sur d'anciens terrains industriels.

De même, aucune infrastructure de transport (voirie, réseau de TC) supplémentaire n'est prévue, en dehors des réaménagements de voiries existantes (Tram T1, T-Zen 3, T4, TLN).

De fait, en termes d'étalement urbain et de consommation d'espace, le développement du territoire ne semble pas avoir d'impact supplémentaire sur les 15 prochaines années. A contrario, le réaménagement des voiries et des anciennes zones industrielles permet la création d'espaces végétalisés (parcs urbains, noues, linéaires arborés...) qui accroissent les surfaces perméables.

Les impacts propres au CDT

Le CDT n'engendre pas de modification significative dans la programmation des zones d'aménagement existantes ou à venir.

En outre, les projets de transports collectifs développés spécifiquement dans le cadre du CDT prennent place :

- En souterrain (prolongement du Métro 9)
- En aérien (Téléphériques)

De fait le CDT n'induit pas d'impact supplémentaire significatif en termes de consommation d'espaces et d'étalement urbain.

Seule la création des téléphériques entre Bobigny la Folie et la Mairie de Romainville, (et dans une moindre mesure le long de l'autoroute à Bagnole engendrera une modification de terrain non artificialisés sur la Colline à Romainville. Toutefois, en dehors de la période de travaux, ces aménagements concerneront l'implantation de pylônes de télécabines pour lesquels les aménagements resteront très ponctuels et ne sont pas de nature à générer une réelle consommation d'espace significative.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

A l'horizon 2030, aucune consommation d'espaces majeurs naturels ou agricoles n'est envisagée dans le cadre du CDT. L'aménagement du territoire sur la période 2013-2028/2030 devrait de fait avoir un impact relatif positif sur l'étalement urbain et la consommation d'espace, dans le sens où le territoire se verra densifié, et que les anciens sites industriels totalement imperméabilisés se verront partiellement transformer en parcs et jardins.

1.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

A l'horizon 2030, il apparaît que la totalité des aménagements prévus dans le cadre du CDT concerne des espaces déjà urbanisés.

Néanmoins, pour chacune des actions, le principe d'optimisation de l'espace sera recherché dans un principe d'efficacité urbaine:

- des objectifs de densité seront précisés par zone d'aménagement, autour des gares et des stations de bus localisées sur un TCSP ;
- la largeur des voiries sera adaptée selon les usages dont elles feront l'objet ;
- le stationnement pourra être envisagé en parkings souterrains ou en silos lorsque cela sera possible (au niveau des gares par exemple) ;
- les principes de mutualisation des différents espaces seront développés, afin de garantir une utilisation maximale de l'offre par différents usagers.

Pour suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur la consommation d'espaces, différents indicateurs sont proposés :

- Surface libre de construction consommée par les nouveaux aménagements
- Surface urbaine artificialisée rendue naturelle par l'aménagement de parcs
- Apport consommation foncière / nombre d'emploi créés (efficacité foncière)

1.2 - ANALYSES DES EFFETS DU CDT SUR LA RESSOURCE EN EAU

1.2.1 - Enjeux du territoire

Le territoire ne présente plus de réseau hydrographique de surface. De fait, à son échelle, aucun objectif de qualité des cours d'eau n'est affiché. Toutefois, le territoire constitue une zone de collecte pour des cours d'eau en aval (Seine, Marne), et se positionne au sein de 2 périmètres de projet de SAGE. Il doit donc contribuer à ne pas favoriser la dégradation de l'état des cours d'eau sur les territoires périphériques. Cependant, le territoire disposant d'un réseau d'assainissement principalement unitaire, la problématique de la qualité des eaux ne présente à l'heure actuelle qu'un enjeu secondaire.

Toutefois, la grande artificialisation des sols et l'urbanisation constitue une menace à prendre en compte pour maintenir et améliorer la qualité des eaux, notamment sur les secteurs à proximité du Canal de l'Ourcq. La gestion du ruissellement (et du transfert des polluants notamment d'origine routière qu'ils entraînent) constitue donc un enjeu du territoire, même si le risque de ruissellement n'est pas une problématique prégnante sur le territoire, en dehors des Hauts de Montreuil.

En matière d'eaux usées, le raccordement du territoire à la plus importante station d'épuration de l'agglomération parisienne, actuellement en cours de modernisation, limite l'enjeu du territoire d'Est ensemble au regard de l'important bassin versant dans lequel il s'inscrit.

L'alimentation en eau potable, principalement assurée à partir du traitement des eaux de la Marne, ne présente pas d'enjeu majeur : des capacités de traitements de la station de potabilisation restent disponibles, et l'interconnexion du réseau du territoire permet d'assurer la sécurité de l'approvisionnement. En outre, aucun captage d'eau potable n'est présent sur le territoire

1.2.2 - Les incidences du projet sur la ressource en eau

Eaux de surface

Evolution tendancielle du territoire

La création des nouvelles zones d'aménagement ne s'effectuant pas sur des secteurs d'extensions urbaine, le ruissellement des eaux pluviales ne sera pas aggravé. A contrario, les différentes opérations d'aménagement programmées, intègrent des principes visant à :

- Déconnecter les réseaux d'assainissement et les réseaux d'eaux pluviales.
- Augmenter les capacités de rétention (bassins d'orages paysagers, noues, rétention en toiture).
- Infiltrer, dans les secteurs où cela est possible, les eaux pluviales, par le biais de systèmes de noues, de tranchées d'infiltrations ou par évapotranspiration lente.

En outre les actions de la plaine du Canal de l'Ourcq, par la renaturation des berges, et la création d'espaces dédiés à la gestion des eaux, d'améliorer l'écoulement des eaux superficielles et d'abattre les pollutions qu'elles pourraient contenir.

De fait, en termes d'eaux de surface, l'évolution du territoire devrait permettre :

- De limiter les eaux claires dans le réseau d'assainissement.
- De limiter les ruissellements de surface et le risque d'inondation.
- D'améliorer la qualité globale des eaux à travers la filtration végétale.

Les impacts propres au CDT

Le projet de CDT n'entraîne pas de modification substantielle des opérations d'aménagement, ni de consommation d'espace non artificialisé significative. Il ne devrait donc pas dégrader la situation des eaux de surface par rapport à l'évolution tendancielle.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

A l'horizon 2028/2030 ; le ruissellement des eaux pluviales ne sera pas aggravé, mais ponctuellement amélioré par l'aménagement durable des futurs quartiers qui permettra :

- De limiter les eaux claires dans le réseau d'assainissement.
- De limiter les ruissellements de surface et le risque d'inondation.
- D'améliorer la qualité globale des eaux à travers la filtration végétale.

On notera toutefois que, compte-tenu de la localisation des projets vis-à-vis des risques de mouvement de terrain, une attention particulière sera requise quand à la gestion des eaux pluviales et des principes de rétention/infiltration, et en particulier sur les secteurs soumis à un aléa de dissolution du gypse. Sont principalement concernés les projets suivants :

- Ecoquartier de la gare de Pantin
- ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq
- ZAC du Port
- Site de la Folie
- T-Zen3
- Quartier de gare GPE de Drancy Bobigny, Bobigny Pablo Picasso et du pont de Bondy

Assainissement

Evolution tendancielle du territoire

En termes d'assainissement, aucun équipement de traitement supplémentaire n'est prévu en connexion avec le territoire, cependant, la STEP d'Achères est en cours de modernisation.

Le développement du territoire engendrera cependant une pression supplémentaire forte sur l'assainissement, du fait du développement des logements et des activités économiques, dont la population nouvelle entraînera des rejets au réseau supplémentaire. Ainsi, on peut estimer les rejets supplémentaires :

- Pour les logements : 33 000 logements, soit 64 000 EH supplémentaires par an.
- Pour les bureaux : 19 500 EH supplémentaires par an.

Ainsi, un total de 83 500 EH supplémentaires d'eaux usées devrait être traité d'ici 2028/2030 selon l'évolution tendancielle du territoire.

Les impacts propres au CDT

En termes d'assainissement, aucun équipement de traitement supplémentaire n'est prévu par le CDT. Cependant, l'accroissement de l'offre de logement entraînera une hausse des rejets de l'ordre de :

- Pour les logements : 9 000 logements, soit 18 000 EH supplémentaires par an.
- Pour les bureaux : 5 500 EH supplémentaires par an.

Aucune surface de bureaux supplémentaire n'est prévue dans le cadre du CDT. Ainsi, le projet de CDT engendrerait un rejet supplémentaire total 23 500 EH sur le réseau d'eaux usées à l'horizon 2028/2030.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

Le développement du territoire, renforcé par le projet de CDT, générera une production d'eaux usées plus importante que dans le cas du scénario tendanciel. A l'horizon 2030, avec le CDT, on peut estimer les rejets supplémentaires à un volume global de **107 000 EH par an, soit une augmentation de l'ordre de 22% par rapport aux rejets supplémentaires envisagés dans le cas de l'évolution tendancielle.**

On notera que ce volume supplémentaire pourra être absorbé par la STEP d'Achères dans le cadre de son programme de modernisation.

Alimentation en eau potable

Evolution tendancielle du territoire

En termes d'alimentation en eau potable, aucun nouveau captage n'est identifié sur le territoire d'Est Ensemble.

Le développement du territoire engendrera cependant une demande supplémentaire d'alimentation en eau potable, du fait du développement des logements et des activités économiques, pour la population nouvelle. On peut chiffrer les estimations suivantes

- Pour les logements : 33 000 logements, soit 3 628 800m³/an supplémentaires.
- Pour les bureaux : 1 105 650m³/an supplémentaires.

Ainsi, un total de 4 734 450 m³/an supplémentaires d'eau potable seront nécessaires d'ici 2028/2030 selon l'évolution tendancielle du territoire.

Les impacts propres au CDT

Aucun équipement d'alimentation en eau potable n'est prévu par le CDT. Cependant, l'accroissement de l'offre de logement entraînera une hausse de la demande en eau potable de que l'on peut chiffrer de la manière suivante :

- Pour les logements : 9 000 logements, soit 1 020 600m³/an supplémentaires.
- Pour les bureaux : 311 850m³/an supplémentaires.

Aucune surface de bureaux supplémentaire n'est prévue dans le cadre du CDT. Ainsi, le projet de CDT engendrerait une demande d'eau potable supplémentaire de l'ordre de 1 332 450m³/an à l'horizon 2028/2030.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

De même que pour l'assainissement, la demande de consommation d'eau potable du territoire devrait être accrue dans le cas du scénario CDT (**de l'ordre de 22% par rapport à l'évolution tendancielle**), pour un volume global supplémentaire à l'horizon 2030 de l'ordre de **6 066 290 m³/an**.

L'usine de potabilisation de Neuilly-sur-Marne, principale distributrice d'eau potable du territoire, dispose d'une capacité de production supplémentaire de 350 000m³ par jour, soit 127 750 000m³ par an à l'heure actuelle. Le développement de la demande en eau potable liée au CDT peut donc être assuré uniquement par cette station. De plus, le réseau de distribution d'Est Ensemble peut être connectée à d'autres captages, l'intégrité de l'alimentation en eau potable ne sera donc pas remise en cause par le projet de CDT.

1.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Les principes d'aménagement durable définis dans le CDT affirment que les projets d'aménagement et de construction veilleront à une bonne intégration du cycle de l'eau dans la ville.

A ce titre, dans le cadre du processus opérationnel, il conviendrait de manière générale dans chaque opération:

- de mettre en œuvre un principe de régulation des débits et de prétraitement des eaux de ruissellement de manière à ne pas générer d'impacts sensibles sur l'hydrologie et les réseaux du secteur.
- de mettre en œuvre une programmation et un phasage opérationnel en adéquation avec la ressource en eau potable disponible et les capacités de traitement de la station d'épuration d'Achères.
- de mettre en œuvre un principe de gestion économe de l'eau (arrosage raisonné, récupération des eaux de pluies...) et de limiter l'usage de produits phytosanitaires dans l'entretien des espaces verts publics et privés.
- d'identifier plus précisément les zones humides du territoire afin de les préserver dans les processus d'aménagement. Si la présence d'une zone humide est identifiée dans un périmètre d'aménagement, la définition du projet mériterait donc d'engager une démarche ERC - Evitement - Réduction - Compensation.

Enfin en fonction de leur ampleur, les projets du CDT feront l'objet d'une étude d'impact et/ou d'un dossier loi sur l'eau. Ils permettront de préciser ces principes et de vérifier la compatibilité de l'opération avec les ressources et les ouvrages existants : capacité des bassins de rétention, capacité des stations d'épuration, capacité des ressources en eau potable...

Pour suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur la gestion de l'eau, différents indicateurs sont proposés :

- Coefficient d'imperméabilisation des sols.
- Superficie de zones humides identifiées et préservées.
- Nombre d'ouvrages participant à une gestion alternative des eaux pluviales.
- Consommation d'eau potable (estimation à réaliser tous les trois ans).
- Nombre d'équivalent-habitants par agglomération d'assainissement.

1.3 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LES RISQUES NATURELS

1.3.1 - Enjeux du territoire

Les risques naturels constituent l'un des principaux enjeux du CDT en matière de développement du territoire, du fait d'une part importante de la surface d'Est ensemble concernée par un ou plusieurs risques de mouvements de terrains.

- Des aléas importants, en particulier sur la partie au Nord du Canal de l'Ourcq du fait de la dissolution du gypse, et sur le Versant Sud de la colline de Romainville Montreuil, du fait des anciennes carrières.
- Des enjeux tout aussi importants, du fait de la forte pression urbaine sur le territoire, qui induit une densité d'habitats et d'activités économiques en constante hausse, en particulier le long du canal de l'Ourcq, sur des secteurs soumis au risque de dissolution du Gypse.

On notera que ces risques de mouvement de terrains, bien connu et identifié, fait l'objet de mesures spécifiques afin de limiter ses effets, notamment avec la mise en place de plusieurs PPRMT, et d'arrêtés préfectoraux de cartographies d'aléas. En outre, la prise en compte des normes de constructions associées à ces différents risques, permet de limiter les impacts au cas par cas, selon la localisation des opérations.

1.3.2 - Les incidences du projet sur les risques naturels

Risques de mouvements de terrains

Evolution tendancielle du territoire

Le renouvellement et la densification du tissu urbain devrait conduire à l'implantation de populations supplémentaires, ainsi que l'implantation d'activités économiques nouvelles en hausse sur des secteurs soumis à des aléas de mouvement de terrains divers.

Cependant, l'ensemble de ces zones d'aléas sont cartographiées, et transcrites dans des règlements (PPRT, R111-3) qui imposent la réalisation de diagnostics géologiques préalable à la réalisation des opérations. Ces diagnostics permettront d'établir les mesures nécessaires à la stabilisation des sols dans le cadre des programmations prévues dans chaque secteur d'aménagement.

Les impacts propres au CDT

La localisation des gares du Grand Paris Express de Drancy Bobigny, Bobigny Pablo Picasso et du pont de Bondy sont situées dans un périmètre d'aléa de mouvement de terrain (dissolution du gypse et retrait gonflement des argiles). De fait, la densification des quartiers qui accompagne l'arrivée du GPE, propre au CDT, entraînera une hausse de l'exposition des enjeux faces à ces risques.

En dehors de ces secteurs, le projet de CDT n'entraîne pas de modification substantielle des opérations d'aménagement, ni de consommation d'espace non artificialisé supplémentaire. Il ne viendra donc pas dégrader la situation du territoire vis-à-vis des mouvements de terrains.

L'accroissement de la construction de logements devrait entraîner toutefois une hausse de l'exposition des enjeux à ces risques. Toutefois, la sécurité humaine n'est pas directement menacée par ce risque, les enjeux liés à ces risques étant plutôt liés aux impacts sur le bâti. Cette hausse de l'exposition des enjeux sera toutefois pondérée par la prise en compte des mesures décrites dans les prescriptions des PPR.

En outre, le projet de CDT prévoit la réalisation du projet d'aménagement de la Base de Plein Air et de Loisirs (BPAL) de Romainville. Cet aménagement nécessite au préalable la consolidation des carrières souterraines (notamment par comblement) et améliorera de fait la stabilité du secteur.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

A l'horizon 2028/2030 ; le territoire verra globalement se développer des secteurs de renouvellement urbain dans des zones d'aléas de mouvement de terrain. Toutefois, seuls les quartiers de gare sont des opérations relevant du CDT et se situant en zone d'aléa. L'ensemble des opérations d'aménagement seront en outre compatibles avec les PPR en vigueur.

En outre, le secteur de la BPAL se verra stabilisé dans le cadre de son aménagement.

1.3.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Dans le cadre du processus opérationnel, il conviendrait de manière générale dans chaque opération concernée par un risque retrait gonflement d'argile de veiller à ce que la structure des bâtiments soit conçue avec :

- une profondeur et une conception des fondations adaptée au niveau d'aléa (0,80 m en aléa moyen à faible)
- des plantations d'arbres à une distance de la construction supérieure à la hauteur de l'arbre adulte, ou la mise en place d'écrans anti-racines de 2 m de profondeur au minimum
- une gestion de l'écoulement des eaux éloignant les eaux de ruissellement des bâtiments (caniveau) et privilégiant le rejet des eaux pluviales et usées dans le réseau lorsque c'est possible.

2 - ANALYSE DES EFFETS GLOBAUX DU CDT SUR LE MILIEU NATUREL

2.1 - PRINCIPES GENERAUX ET ENJEUX DU TERRITOIRE

La communauté d'agglomération d'Est Ensemble dispose d'un territoire globalement urbanisé, aux éléments naturels, végétalisés et paysagers relativement peu marqués dans le territoire. Cependant, le territoire révèle un enjeu de préservation et de confortation des milieux naturels importants, du fait de plusieurs facteurs :

- La forte pression anthropique qui s'effectue sur le territoire, qui appelle à un besoin de récréation et de nature Parisien.
- Un patrimoine naturel reconnu par différents inventaires ou zones de protections, en particulier sur le plateau de Montreuil.
- La présence de 2 enveloppes de la zone Natura 2000 de Seine-Saint-Denis, potentiels lieux d'accueil transitoire pour l'avifaune.
- Les différents corridors identifiés comme objectifs de liaison à l'échelle régionale, mais actuellement difficilement lisibles car interrompus et menacés par les aménagements routiers et urbains qui les fragmentent.

On notera en outre un milieu agricole « urbain », résiduel mais qui tend à se développer de nouveau du fait de la prise en compte de l'héritage historique du territoire et par la demande des populations locales.

Le territoire d'étude est concerné par la présence de zones Natura 2000. De fait, cette présence de sites majeurs de préservation de la nature renforce l'enjeu de l'intégration de zones à forte valeur écologique dans le tissu urbain.

2.2 - LES INCIDENCES DU PROJET SUR LES MILIEUX NATURELS

2.2.1 - Effets d'emprise et de fragmentation

Evolution tendancielle du territoire

Les principaux aménagements urbains prévus sur les années à venir concernent :

- Des zones d'aménagement de quartier (principalement par ZAC) situés en zones déjà urbanisées. Elles sont principalement situées sur d'anciennes friches industrielles en reconversion.
- Des réaménagements de voiries prenant place sur des espaces de circulation préexistants, mais reconfigurés.
- Des aménagements diffus, principalement pour des opérations de logements, trouvant leur place dans la mutation urbaine.

De fait, ces aménagements entraîneront un effet d'emprise et de fragmentation des espaces naturels nul, mais une pression sur les milieux supplémentaire pourra être induite pour les opérations situées en lisière du parc départemental Jean Moulin les Guilands ou du parc communal des Beaumonts.

Les impacts propres au CDT

Seul le projet de création des télécabines entre Bobigny la Folie et la mairie de Romainville viendra perturber le milieu naturel situé sur le coteau Nord de la colline de Romainville. Toutefois, cette action de création d'une nouvelle ligne de transport collectif concerne un projet de transport par câble, seule l'implantation des pylônes viendra modifier l'état des sols, et modifier de manière non substantielle les emprises des milieux naturels.

En l'état, cette action n'est pas de nature à engendrer une fragmentation des milieux naturels, qui retrouveront leur capacité d'implantation après la période des travaux.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

Au regard des aménagements prévus à l'échelle du territoire, on peut conclure à un effet d'emprise et de fragmentation des milieux quasi nul dans le cadre du projet de CDT à l'horizon 2028/2030. Toutefois, la forte pression urbaine qui s'exercera sur les milieux naturels environnants doit conduire à une vigilance sur le respect de l'équilibre écologique du territoire.

2.2.2 - Création d'espace à valeur écologique ajoutée

Evolution tendancielle du territoire

Les différents programmes d'aménagement prévus sur le territoire comportent la création d'espaces verts nouveaux, sur des secteurs n'en présentant souvent pas à l'état initial (en particulier sur les anciennes friches industrielles). Au total, plusieurs hectares d'espaces verts supplémentaires sont programmés dans les différentes opérations d'aménagements connues dans le scénario tendanciel.

En outre, en dehors des parcs et jardins des futurs quartiers, les réaménagements de voiries et d'espaces publics sont support d'autant d'occasion pour permettre la renaturation des espaces urbanisés, notamment sur l'axe de l'ex-RN3 (aménagement du T-ZEN3) et de l'A186, transformée en boulevard urbain du fait de l'aménagement du Tram T1.

Enfin, diverses actions de réaménagement de la plaine du canal de l'Ourcq intègre le réaménagement des berges de ce même canal, qui permettra ainsi de favoriser l'installation d'un véritable corridor végétal le long de cet axe structurant du territoire.

La végétalisation nouvellement implantée devrait ainsi participer au développement de la trame verte urbaine et de la biodiversité en ville, et donc avoir un impact positif sur les milieux naturels (végétal et animal)

Les impacts propres au CDT

L'aménagement des quartiers des gares du Grand Paris Express, organisé dans le cadre du CDT, reprendront les principes de durabilité dans des mesures équivalentes aux aménagements identifiés dans l'évolution tendancielle du territoire. L'impact du CDT correspondra donc à la valorisation et la renaturation d'anciens sites industriels et zones urbaines peu qualifiées, et favorisera également la biodiversité sur le territoire.

En outre, le CDT prévoit la mise en place de diverses politiques visant à mieux intégrer la prise en compte de l'environnement sur le territoire et à travers les opérations d'aménagement : schéma de trame verte et bleue, charte d'éco construction et d'aménagement durable, gestion partagée des espaces forestiers....

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

D'une manière générale, la revitalisation du tissu urbain à travers des opérations d'aménagement durables d'envergure et la mise en place de politiques volontaristes permettra d'augmenter les surfaces à haute valeur écologique et favoriseront la biodiversité sur le territoire.

En outre, le projet de CDT a permis de faire émerger la nécessité pour l'agglomération d'élaborer un schéma écologique de l'Agglomération, dans l'optique de revaloriser sa Trame verte et bleue. Sa réalisation doit permettre :

- d'identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- d'identifier les enjeux locaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et de définir les priorités locales à travers un plan d'action stratégique ;
- de proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

2.3 - LES MESURES ENVISAGEES ET LES INDICATEURS PROPOSES

Les objectifs généraux fixés en termes de développement de la trame verte et bleue du territoire ne font pas pour l'heure l'objet d'une déclinaison en actions concrètes et localisées. Plusieurs mesures peuvent être proposées afin de concrétiser cet objectif.

Mesures en faveur de la connaissance de la biodiversité

La connaissance sur la diversité des espèces présentes à l'échelle du territoire a débuté ces dernières années à travers les bases de données communales collectées par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis. L'amélioration de la connaissance de l'état de la biodiversité via la réalisation d'inventaires naturalistes réguliers et mis en commun contribuera à assurer un suivi de son évolution. A ce titre, la réalisation des inventaires faunes-flores sur les opérations d'aménagement sera généralisée pour les projets portés par l'agglomération.

Mesures en faveur des continuités vertes

Les continuités vertes identifiées dans le cadre du CDT mériteraient un « épaissement » avec des prescriptions particulières sur les opérations limitrophes :

- coefficient de végétalisation minimum dans une bande de largeur à définir (100 m ?) au sol et sur les bâtiments (toitures, façades,...) sur les tracés de l'ensemble des continuités écologiques identifiées
- recul des bâtiments et traitement des clôtures (larges mailles),
- synergie avec les ouvrages d'assainissement qu'il conviendra d'envisager à ciel ouvert avec un principe de valorisation écologique (plantations, point d'eau permanent,...),
- rétablissement des continuités écologiques par la création de passages à faune sous/sur les infrastructures,
- parti d'aménagement paysager à valeur écologique par des essences locales, diversifiées et participant à une mosaïque de milieux dans un principe de continuité,
- maîtrise de l'éclairage public.

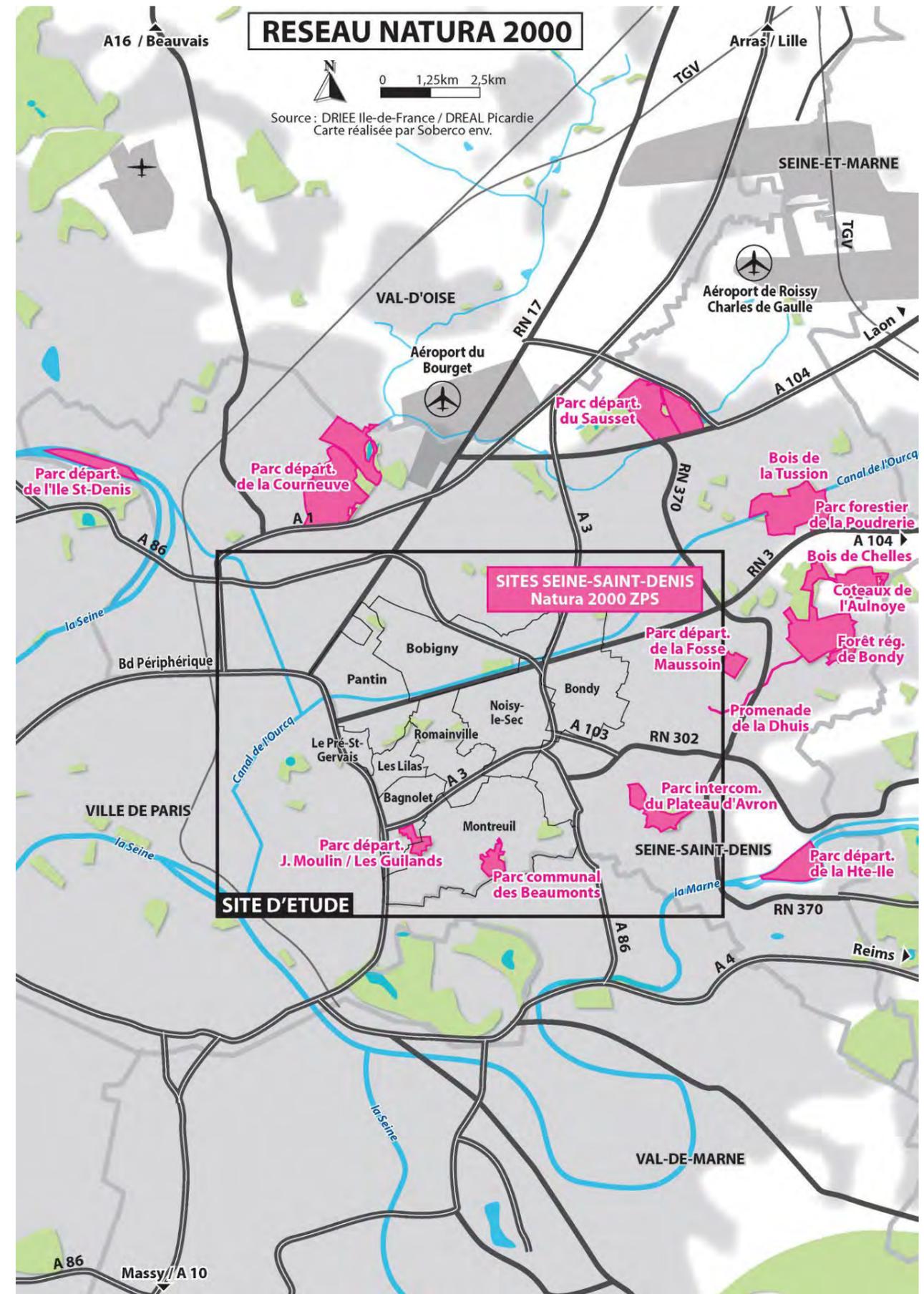
3 - ANALYSE DES INCIDENCES DU CDT SUR LE RESEAU NATURA 2000

3.1 – DESCRIPTION DES SITES NATURA 2000 A PROXIMITE DE LA ZONE D'ETUDE ET CARACTERISATION DES ENJEUX

Le territoire d'étude comprend 2 enveloppes du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », de type ZPS (Zone de Protection Spéciale) :

- Le parc départemental Jean Moulin / Les Guilands
- Le parc communal des Beaumonts

En outre, la zone d'étude comprend également une 3^{ème} enveloppe des sites de Seine-Saint-Denis : le parc intercommunal du plateau d'Avron.



Sites de Seine-Saint-Denis (FR112013)

Cette Zone de Protection Spéciale (ZPS) est composée de 14 sites répartis sur l'ensemble de la Seine-Saint-Denis : Parc départemental de la Courneuve, Parc départemental de l'Île Saint-Denis, Parc départemental du Sausset, Bois 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 Sevran, Bois des Ormes.

Situation administrative du site

Le site a été classé en Zone de Protection spéciale en 2006. Son document d'objectif a été élaboré et l'animation est assurée par le conseil général de Seine-Saint-Denis

La superficie totale de la zone Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR112013) est de 1157Ha.

Situation du site d'étude par rapport à Natura 2000

La zone d'étude accueille deux des 14 entités de la Zone de Protection Spéciale "Sites de Seine-Saint-Denis" : le Parc départemental Jean Moulin/les Guilands, et le Parc des Beaumonts à Montreuil, présents sur le territoire d'étude. En outre, on notera la proximité au Nord du parc départemental de la Courneuve et à l'Est du parc intercommunal du plateau d'Avron.

Habitats constitutifs de la zone :

Classe d'habitats	% couvert
Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	5
Marais (végétation de ceinture), Bas-marais, Tourbières,	1
Pelouses sèches, Steppes	1
Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	5
Prairies améliorées	12
Forêts caducifoliées	35
Forêt artificielle en monoculture (ex: Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques)	21
Zones de plantations d'arbres (incluant les Vergers, Vignes, Dehesas)	10
Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines)	10

Espèces vulnérables :

7 espèces inscrites mentionnées à l'article 4 de la directive 79/409/CEE et figurant à l'annexe II de la directive 92/43/CEE ont été recensées sur site :

Espèce	Statut	Recensement	
		Parc du communal des Beaumonts	Parc départemental de Jean Moulin les Guilands
Martin d'Europe pêcheur	Hivernant occasionnel	+	
Pic Noir	Territoire de chasse	+	
Pic Mar	Territoire de chasse	+	
Pie-grièche écorcheur	Etape migratoire	+	+
Gorgebleue à Miroir	Migrateur potentiel	+	
Hibou des marais	Hivernant potentiel	+	
Bondrée apivore	Migrateur potentiel	+	

Spécificités des enveloppes :

On notera qu'en dépit de l'intégration des 14 sites dans une seule et même zone Natura 2000, chaque site fait l'objet d'un DOCOB (Document d'objectif) distinct qui précise les enjeux du site selon les milieux et les espèces présents.

Parc départemental Jean moulin/les Guilands

Ce parc départemental de 25Ha correspond intégralement à la zone Natura 2000 du même nom. Ce secteur, ne comporte à l'heure actuelle que des enjeux faibles concernant ses milieux naturels, présente des milieux ouverts. Toutefois, leur évolution pourrait conduire à présenter des enjeux moyens sur les friches à l'Est et ses alentours, du fait de la présence de la Pie-grièche.

La pie grièche, présentant un enjeu faible à l'heure actuelle, est la seule espèce présente sur ce site susceptible de présenter un potentiel d'évolution « moyen », et de fait, un enjeu de conservation du même type.

Parc communal des Beaumonts

Les 24.1Ha de ce parc correspondent également à la zone Natura 2000 équivalente. Ce parc présente plus d'enjeux en termes de biodiversité. A l'heure actuelle, les milieux humides présents sur ce parc sont considérés comme présentant des enjeux de conservation moyens. Les milieux ouverts (dans la partie Sud) et boisés (dans la partie Sud-ouest), actuellement en enjeux faibles, offrent un potentiel d'évolution vers des enjeux moyen du fait de la présence de la pie grièche et des pics Noir et Mar.

De fait, si aujourd'hui, les espèces à enjeux moyens telles que le Martin pêcheur d'Europe et la pie grièche sont présents sur le parc, l'évolution de celui-ci devrait permettre d'accueillir 2 autres espèces à enjeux moyens : le Pic noir et le Pic Mar.

Ce site Natura 2000 fait l'objet d'un plan de gestion 2008-2013 du service des espaces verts de la ville de Montreuil qui présente 2 volets :

- La gestion « régulière du site », qui prend en compte les milieux et espèces identifiées sur le territoire afin de proposer une gestion différenciée préservant l'équilibre de vie des espèces à enjeux
- Un plan d'aménagement du parc qui vise notamment à limiter les effets de la fréquentation du parc sur ces mêmes espaces et espèces.

3.2 - RAISONS POUR LESQUELLES LE DOCUMENT EST SUSCEPTIBLE OU NON D'AVOIR UNE INCIDENCE SUR UN SITE NATURA 2000

Le territoire concerné par le document d'élaboration du CDT d'Est Ensemble compte 2 enveloppes du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », et entretient donc des relations évidentes et étroites avec ceux-ci, par le biais des réseaux terrestres, hydrologiques et aériens. En outre, ces enveloppes s'inscrivent dans un site natura 2000 « multizones », une forte présomption de connexions aériennes avec les enveloppes environnantes du territoire est présente.

Sur le plan terrestre, les 2 enveloppes du territoire sont inscrites dans un milieu urbain dense et artificialisé, ne présentant qu'une flore résiduelle. De fait, les 2 enveloppes constituent des réservoirs de biodiversité ne disposant pas d'espaces d'extensions. Toutefois, la trame verte urbaine (parc, jardins, arbres d'alignement) est susceptible de fournir une continuité suffisante pour générer des déplacements entre les 2 enveloppes. Cette continuité est d'ailleurs identifiée dans le projet de SRCE. On notera toutefois que le maillage important de grandes voies de communications (Autoroutes, réseaux routiers départementaux et nationaux, réseaux ferrés) engendrent de nombreuses coupures entre les milieux naturels et empêchent les grands déplacements de la faune.

Vis-à-vis du réseau hydrologique, le territoire d'étude ne présente pas de réseau hydrographique de surface susceptible de porter des enjeux sur les enveloppes identifiées. En effet, outre l'absence de réseau hydrographique de surface sur le territoire, les 2 enveloppes se situent sur des points hauts topographiques du relief du territoire d'étude, et ne peuvent donc pas être affectés par l'écoulement d'eaux en amont. On notera, en complément, que le canal de l'Ourcq se situe en aval de zones Natura 2000, mais ne distribue aucune zone natura 2000 en aval du territoire.

Au regard des seules espèces listées à l'annexe I de la Directive Oiseaux présentes de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », des échanges avifaunistiques entre les enveloppes Natura 2000 et le reste du territoire sont possibles.

Sur le territoire, un seul projet intéresse une zone natura 2000 : le projet de télécabines urbaines permettant la desserte des quartiers des Malassis et de la Noue à Bagnolet. En effet, ce projet de transport par câble, initié par le CDT, devrait s'inscrire sur la limite Nord du Parc départemental Jean Moulin/Les Guilands, au bord de l'autoroute A3, mais à l'intérieur de l'enveloppe Natura 2000.

Ce projet est donc susceptible d'un impact, considéré toutefois comme faible, du fait de :

- **L'implantation des pylônes nécessaire à la mise en place des pylônes portant la ligne (600m environ), qui viendront artificialiser très ponctuellement les sols de l'enveloppe.**
- **La présence des câbles, qui pourra engendrer une gêne vis-à-vis de l'avifaune et de ses vols.**

Toutefois, on notera :

- **Que le projet de télécabine, dans la localisation pressentie, est inscrite dans le document d'objectif de l'enveloppe Natura 2000 du parc départemental Jean Moulin/Les Guilands.**
- **Que le sous-secteur sur lequel s'implanterait le projet est un secteur aux enjeux écologique (actuels et futurs) considérés comme faibles.**
- **Que les 2 stations de montée et de descente du projet sont inscrites en dehors de la zone Natura 2000**
- **Que le projet s'inscrit en bordure de l'Autoroute A3, qui constitue déjà une perturbation majeure vis-à-vis des franges de l'enveloppe Natura 2000**
- **Que le projet est encore au stade de programmation, et que les études de conceptions qui devront être réalisées permettront d'adopter une démarche « évitement, réduction, compensation » qui visera à annuler les impacts environnementaux du projet sur la zone Natura 2000.**

De fait, si le projet aura bel et bien un impact sur le site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », celui-ci restera mineur, du fait du projet retenu (transport par câble) et du choix de son implantation, dans un des secteurs les moins sensibles du site.

Le reste des projets développés sur le territoire ne concernent pas de zone Natura 2000. En outre, les différents projets développés dans le cadre du CDT concernent principalement des milieux urbains artificialisés. Les populations animales et végétales présentes au sein de ces espaces ne sont pas de nature à établir des liens directs avec les milieux répertoriés dans les zones Natura 2000 environnantes. De plus, dans le cas où ces espèces pourraient être perturbées par les aménagements prévus dans le cadre du CDT, ces espèces peuvent retrouver au sein des espaces à proximité des possibilités d'habitat, de reproduction et d'alimentation.

Les impacts potentiels sur les milieux naturels de la zone d'étude restent des plus limités (principalement du fait de l'aménagement d'un transport par câble sur le coteau Nord de la colline de Romainville.). Les impacts sont réduits au strict minimum, et demeurent négligeable au regard des espaces naturels de grande superficie se situant dans une proximité permettant la relocalisation éventuelle de la faune concernée.

Enfin, le renforcement des continuités écologiques à travers les projets prévus permettra de renforcer les liaisons avec les espaces environnant, en particulier pour l'avifaune, et contribuera à effacer les coupures terrestres subsistantes entre les milieux naturels du territoire et les zones Natura 2000 les plus proches.

4 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LE MILIEU HUMAIN

4.1 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LES DEPLACEMENTS

4.1.1 - Enjeux du territoire

La zone d'étude fait partie du cœur de l'agglomération parisienne. Celui-ci comprend les communes en continuité de Paris, urbanisées (80% d'espaces urbanisés minimum du mode d'occupation du sol de 1999) et denses (au moins 80 habitants et emploi à l'hectare urbain compris).

Sur ce territoire, on note une augmentation au cours des dernières années de la mobilité individuelle. Si les déplacements ont connu depuis 35 ans une croissance, on constate, entre 2000 et 2010 une tendance au ralentissement, voire une diminution des trafics. Cette diminution démontre la diminution, sur le territoire, des déplacements en véhicules individuels, au profit des déplacements doux et transports en commun.

La création de nouvelles zones d'activité et la densification des zones d'activités existantes contribuera à accroître de manière importante le nombre d'habitants et emplois sur le territoire d'Est Ensemble. En dépit de la proximité, due à l'équilibre des fonctions urbaines sur le territoire, des zones de résidence, d'emploi, de commerce et de loisirs, cette situation contribuera donc à une forte augmentation des besoins en déplacement.

De fait, l'enjeu des déplacements est l'un des enjeux majeurs du CDT, d'autant plus qu'il est directement relié à la problématique de la mise en place du réseau de métro automatique du Grand Paris, et de la création de 4 gares du Grand Paris Express sur le territoire d'étude.

4.1.2 - Les incidences du projet sur les déplacements

Evolution tendancielle du territoire

En l'absence d'évaluations de trafic disponibles à l'échelle de l'ensemble du territoire et des opérations d'aménagement en cours de développement à venir, il n'est pas possible de quantifier l'évolution des trafics, notamment automobiles.

Le développement du territoire générera des déplacements supplémentaires. On retiendra qu'un habitant+emploi génère un déplacement moyen (tous motifs) de 14.1km/jour (chiffre baromètre carbone).

Ainsi, on peut estimer le chiffre total de km parcourus supplémentaire par jour du fait du développement territorial à horizon + 15 ans à un total de 1 452 300 kms, répartis comme suit en prenant compte du développement important des réseaux de transports collectifs lourds :

	Part (%)	Nombres de kilomètres parcourus par jour
Modes doux	3%	43 569
Transports en commun	45%	653 535
Voiture et deux-roues motorisés	52%	755 196
Total	100%	1 452 300

La mise en place progressive de systèmes de transports alternatifs à la voiture (transports en commun, pistes cyclables), la hausse du prix du carburant, la mise en place de politiques incitatives et l'évolution du contexte sociétal devraient en outre favoriser, dans les années à venir, la diminution des distances parcourues en véhicules individuels (notamment en conducteur seul), à travers la réduction des distances globales parcourues ainsi que par le report modal.

L'évolution de la mobilité individuelle par mode, constatée entre 2001 et 2010 dans les enquêtes globales de transport, devraient ainsi se poursuivre.

En outre, des personnes qui utilisent la voiture particulière régulièrement pourront être amenées à emprunter les transports collectifs pour une part de leurs déplacements, contribuant ainsi à une réduction des nuisances sonores et de la pollution (on considérera que le territoire se comportera comme la ligne orange, et verra un report modal de l'ordre de 12% de la voiture vers les transports collectifs).

Ce report modal entraînera une diminution du trafic routier, qui laisse entrevoir une circulation plus fluide et une diminution des embouteillages sur le secteur

Les impacts propres au CDT

Le projet de CDT n'entraîne pas de modification substantielle des opérations d'aménagement. Cependant, l'accroissement de l'offre de logement entraînera une augmentation du nombre d'habitants et d'employés sur le territoire, et donc des déplacements qu'ils génèrent.

Cette hausse de 35 000 habitants+emplois sur le territoire génèrera un total de 408 900 km parcourus par jour supplémentaires (tous modes confondus), répartis comme suit selon la tendance actuellement constatée :

	Part (%)	Nombres de kilomètres parcourus par jour
Modes doux	5%	20 445
Transports en commun	45%	184 005
Voiture et deux roues motorisés	52%	204 450
Total		493500

La densification des secteurs des gares du Grand Paris Express devrait permettre une meilleure connexion des espaces d'emploi de l'agglomération avec les zones d'habitation, tout en réduisant les distances entre ceux-ci. En outre, la création des 2 lignes de télécabines, sur la colline de Romainville-Montreuil, facilitera les échanges entre la plate de l'Ourcq et le secteur du plateau, ainsi qu'entre ce dernier et les faubourgs. On considèrera donc que l'ensemble de ces aménagements est susceptible de générer un report modal de la voiture particulière vers les piétons, de l'ordre de 2% des distances parcourues.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

La création de nouvelles zones d'habitat et d'activités économiques, à l'horizon 2028/2030, sur l'ensemble du territoire, permettra l'arrivée de nouvelles populations sur les territoires dont les besoins de déplacements viendront s'ajouter aux déplacements actuels.

La densification supplémentaire liée au CDT devrait générer au maximum un surplus de 21.97% des distances quotidiennes parcourues en 2028/2030 par rapport au surplus de distances parcourues mesurées à l'évolution tendancielle du territoire, soit un total de 1 861 200km par jour.

Cependant, on notera que le projet de CDT vise à renforcer les réseau de transports alternatif à l'automobile (modes actifs et transports collectifs) sur le territoire, ce qui devrait permettre de réduire la part proportionnelle des distances parcourues en voiture, au profit principalement des transports en commun, puis des modes doux.

Ce report modal entraînera une diminution du trafic routier, qui laisse entrevoir une circulation plus fluide et une diminution des embouteillages sur le secteur

4.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Plusieurs mesures peuvent être proposées afin d'inciter au report modal et limiter ainsi l'augmentation du trafic automobile sur le territoire d'Est ensemble :

- Conservation d'une bande d'une emprise de 10 à 15 mètres dans la réalisation des projets d'aménagement programmés à court terme au droit des principales voiries susceptibles de recevoir à terme l'aménagement d'un site propre dont le tracé n'est pas encore défini. Intégration des prescriptions liées à l'aménagement des TCSP.
- Développement de l'offre de véhicules (automobile et vélo) en libre service sur l'ensemble du territoire d'Est Ensemble.
- Etude et mise en œuvre de plans de déplacement interentreprises dans les différentes zones d'activité du territoire.
- Elaboration d'un schéma viaire d'ensemble à l'échelle de la communauté d'agglomération prenant en compte l'ensemble des modes.

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur les déplacements, différents indicateurs sont proposés :

- suivi des trafics automobile sur les principales voiries du territoire
- fréquentation des gares
 - part des employés des différentes zones d'activité utilisant les transports en commun et les modes doux
 - nombre de plans de déplacement mis en place

4.3 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR L'AMBIANCE ACOUSTIQUE

4.3.1 - Enjeux du territoire

Les nuisances acoustiques des nombreuses infrastructures de transport routières et ferroviaires traversant le territoire font du territoire d'Est Ensemble un secteur à l'ambiance principalement urbaine et pouvant présenter des dégradations ponctuelle à l'approche des infrastructures de transport.

La mise en place, à l'heure actuelle, des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Etat et du département en Seine-Saint-Denis traduit l'importance de l'enjeu du bruit sur ce territoire très urbain. Ils permettront de fixer le cadre et de définir les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques, préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire. Ces plans devront également être déclinés à l'échelle de l'agglomération d'Est ensemble par une PPBE Intercommunal qui visera à déterminer les actions à engager à proximité des réseaux routiers communaux ou intercommunaux.

Aussi, le principal enjeu pour le territoire est de chercher à limiter l'exposition des populations résidentes et actives du territoire aux nuisances acoustiques. Cela passe notamment par la prise en compte des nuisances acoustiques dès les phases préliminaires des opérations d'aménagement à venir.

4.3.2 - Les incidences du projet sur l'ambiance acoustique

Evolution tendancielle du territoire

D'une manière globale, sur l'ensemble du territoire, le développement territorial et la densification urbaine pourront conduire à une hausse des nuisances acoustiques ainsi qu'à l'exposition des populations résidant et travaillant sur celui-ci.

On notera cependant que selon l'évolution tendancielle, seul l'aménagement de nouveaux quartiers devrait contribuer à augmenter l'exposition aux nuisances acoustiques du fait :

- de la création des infrastructures routières internes aux quartiers, qui visent à compléter le réseau viaire et les points d'échange afin d'améliorer le fonctionnement actuel du réseau et de desservir les nouvelles zones d'aménagement. De manière directe, elles se traduiront par une augmentation des trafics automobiles conduisant à une augmentation des nuisances sonores au droit de ces infrastructures.
- de l'aménagement de ces nouvelles zones urbanisées qui contribueront à augmenter les populations exposées à des nuisances acoustiques, notamment en bordure des axes de voiries existantes, et en particulier sur le secteur de la plaine du Canal de l'Ourcq, en bordure de l'Ex-RN3.

Cependant, l'ensemble des grandes ZAC et nouveaux quartiers prévus dans les années à venir verront la réalisation de bâtiments entièrement neufs, dont la construction prendra en compte les études acoustiques réalisées dans le cadre des études réglementaires. De fait, les logements et bureaux de ces zones devraient disposer de vitrages spécifiques générant une isolation acoustique adaptée, comme précisé dans les mesures de réduction détaillées dans les études d'impact correspondantes. En outre, les bâtiments construits respecteront les niveaux d'isolation sonore prévus par l'arrêté du 30 mai 1996 relativement au classement sonore des infrastructures de transport.

La gêne restera toutefois présente sur les espaces extérieurs, mais la durée d'exposition des riverains sur ces espaces étant réduite (notamment en période nocturne), le niveau de gêne restera acceptable.

En revanche, pour l'ensemble des constructions réalisées de manière diffuse sur le territoire, et notamment à travers la rénovation des immeubles existants, l'exposition aux nuisances sonores préexistantes devraient être augmentées. En effet, la densification du tissu urbain devrait entraîner à proximité des axes principaux une hausse de la hauteur des immeubles d'habitation et ainsi un nombre supérieurs de logements donnant sur les voies, donc un nombre supérieurs de population exposée aux bruits de la voirie et des véhicules.

En ce qui concerne les voiries, seuls des réaménagements d'axes existants sont prévus, sans création de nouvelles routes. Ces réaménagements ne prévoient cependant pas l'augmentation des voies de circulations, et ne devraient pas modifier de manière significative les trafics qu'elles supportent (il n'est pas envisagé d'augmentation du nombre de voies de circulations). Aussi, les enjeux en matière d'évolution des niveaux sonores restent limités à des choix d'implantation des voies et d'aménagements propres aux opérations. On rappellera que le décalage d'un axe routier peut affecter de manière significative l'une ou l'autre des façades exposées : c'est notamment le cas lors d'aménagement de terre plein central à valeur paysagère ou de transport en commun en site propre.

Enfin, on notera que la création des nouveaux quartiers et les divers travaux d'aménagement prévus seront susceptibles de générer des nuisances sonores acoustiques temporaire du fait des périodes de chantiers (va-et-vient des véhicules et camions, bruits des machineries...).

Les impacts propres au CDT

En ne modifiant pas les projets d'aménagements de grande envergure prévus sur le territoire, en n'en créant pas de nouveaux, et ne prévoyant pas l'implantation d'une future activité spécifiquement bruyante, le CDT n'entraînera pas de modification substantielle de la qualité sonore du territoire.

Cependant, le CDT prévoit un développement accru du territoire (de manière diffuse principalement), de par la création de logements supplémentaires qui induiront une hausse de population sur des secteurs de gêne sonore, et notamment sur les 3 quartiers de gare. Cependant, de même que pour les ZAC, ces secteurs constitueront des opérations d'ensemble pour lesquelles l'isolation sonore des bâtiments sera étudiée spécifiquement.

Outre les projets d'aménagements, le CDT prévoit la création 2 lignes de transport par câble. Ces nouvelles lignes de Transport par câble permettront un meilleur report modal de la voiture vers les transports collectifs, qui se traduira indirectement par la baisse globale des trafics sur le territoire, donc une tendance à la baisse des niveaux sonores. Toutefois, cette limitation des circulations, non quantifiable à l'heure actuelle, devrait rester limitée au regard des niveaux sonores constatés : un confort relatif sans véritable effets significatifs (les enjeux de - 33 % de trafic restent de l'ordre de 2 décibels, qui correspond à une diminution significative des niveaux de bruits).

En outre, on notera que ces deux nouvelles lignes pourront générer, dans leurs abords immédiats, une modification du confort sonore des environs, en particulier à proximité des pylônes et aux stations intermédiaires et terminales du transport.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

A terme, le développement du territoire, à travers la création de nouveaux logements et zones d'activités, et dont l'intensité sera accrue par la mise en place du CDT, devrait conduire à une hausse de l'exposition des populations aux nuisances acoustiques, du fait de secteurs de gènes largement répandus sur ce territoire très urbain. On notera particulièrement le secteur d'aménagement de la plaine du Canal de l'Ourcq, dont la proximité avec les réseaux ferrés et l'axe de l'Ex-RN3 sont susceptibles de générer d'importantes nuisances sonores sur tout le linéaire aménagé.

Cependant, aucune création de voirie supplémentaire n'est prévue, en dehors de réaménagement d'axes existants qui ne devraient pas modifier significativement les trafics.

En outre, le territoire verra, à l'horizon 2028/2030, la création ou le renforcement de plusieurs lignes de transports collectifs majeurs. Cette structuration renforcée du réseau de transport devrait permettre de limiter l'augmentation des flux routiers induits par les nouvelles populations, et donc de limiter la génération de nuisances acoustiques supplémentaires sur le territoire. Ponctuellement, la création de stations de montée et descente de transport par câble peut engendrer une modification du confort sonore.

Toutefois, en l'absence de données quantifiables, il n'est pas possible de déterminer dans quelles proportions le report modal limitera les modifications des niveaux de bruit (limitation de la hausse, compensation, voir amélioration à terme des niveaux sonores).

4.3.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Plusieurs mesures peuvent être proposées afin de limiter l'exposition des populations aux nuisances acoustiques:

- Des études spécifiques viendront fixer les mesures réglementaires de la contribution sonore de voiries nouvelles ou de transformation de voiries existantes au travers des mesures suivantes : protection à la source préférentiellement et protection de façade complémentaires (isolation acoustique des fenêtres avec niveaux d'atténuation minimum) si besoin.
- La mise en œuvre d'un principe d'aménagement des différentes zones d'aménagement et des équipements qui favorise une moindre exposition au bruit des travailleurs et des visiteurs par une distribution adaptée de la densification, des pièces de vie au sein des bâtiments, une protection à la source...
- Une isolation acoustique des bâtiments conforme à la réglementation en vigueur notamment pour les logements programmés dans des secteurs soumis à des nuisances acoustiques.
- L'approbation du PPBE et la mise en place d'actions visant à réduire les nuisances sonores globales à l'échelle du territoire.
- Profiter des projets de réaménagements des axes routiers pour limiter la production de bruit à sa source (bitume spécifique pour réduire les bruits de roulements, limitation des vitesses, fluidité du trafic...) et sa propagation en direction des enjeux (recul des voies de circulation par rapport aux bâtiments, mise en place de murets antibruit...). En outre, on pourra profiter de ces réaménagements pour traiter les « points noirs de bruits » et engager des actions du PPBE en remplaçant les vitrages des logements non isolés phoniquement.
- Profiter de l'implantation de nouveaux Transports en Commun en Site Propre (TCSP) pour réaménager les voiries en limitant les nuisances acoustiques.

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur les déplacements, différents indicateurs sont proposés :

- Linéaire de voie selon le classement sonore des infrastructures.
- Evolution de la population exposée à des valeurs supérieures aux niveaux de bruit dépassant les limites proposées dans le PPBE.
- Nombre de points noirs de bruit.

4.4 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LES RISQUES TECHNOLOGIQUES ET LA POLLUTION

4.4.1 - Enjeux du territoire

Le territoire d'est Ensemble, dont l'héritage industriel est important, est concerné par une grande diffusion d'activités industrielles pouvant présenter un risque potentiel de pollution, en particulier sur le secteur du canal de l'Ourcq et des Faubourgs.

Parmi l'ensemble de ces secteurs, on compte notamment d'anciens sites industriels qui, bien que faisant partie aujourd'hui du patrimoine reconnu du territoire, ont laissé des traces de pollution liées à leur activité. Ces sites sont toutefois de taille moyenne, à mi chemin entre les grandes industries du 20ème siècle (exemple : les usines de la régie Renault à Boulogne Billancourt) et les ateliers d'artisanat 'que l'on retrouve cependant sur les faubourgs).

Toutefois, les enjeux liés à ces anciens sites sont limités, du fait des opérations de traitement et de reconversion de ceux-ci qui se sont développées au cours des dernières décennies. De fait, les sols ayant été assainis, ceux-ci peuvent aujourd'hui supporter le réaménagement urbain.

Sur le plan des risques industriels, le territoire est globalement épargné, puisqu'aucune industrie de type SEVESO n'est présente sur le territoire, et qu'aucun périmètre de risque ne s'étend non plus sur celui-ci. Quelques Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sont recensées sur le territoire, mais ne présentant pas d'enjeux particuliers.

Les enjeux en termes de risque concernent donc principalement les TMD (Transports de Matière Dangereuse), qui restent présent sur l'ensemble des voiries principales du territoire, et à travers les canalisations de transport de gaz qui traversent le territoire.

4.4.2 - Les incidences du projet sur les risques technologiques et la pollution

Pollution des sols

Evolution tendancielle du territoire

Sur la période 2013 -2028/2030, le territoire voit se poursuivre le traitement progressif des sites pollués entamé dans les années précédentes. Ces sites sont progressivement réinvestis par les aménagements urbains. Cependant, sur l'ensemble du territoire, les aménagements prévus concernent principalement la création de logements ainsi que la création de surfaces d'activités (notamment de bureaux). Une partie des superficies d'activités développée dans le cadre des aménagements d'ensembles (ZAC notamment) sont toutefois susceptibles d'accueillir des activités de type industrielles. L'implantation de ces activités n'est cependant pas définie à ce jour.

En matière de pollution des sols, les travaux liés à l'aménagement des nouveaux quartiers généreront les principaux impacts. Ceux-ci resteront toutefois limités car ponctuels en cas d'incidents. L'implantation d'activité potentiellement polluante pourra également engendrer un risque de pollution localement, mais dans des conditions indépendantes du CDT.

Les impacts propres au CDT

Le CDT ne prévoit pas de modification de l'aménagement des ZAC identifiées dans l'état de référence, et ne prévoit pas non plus de nouvelles installations d'activités polluantes. Cependant, le CDT vient concrétiser la

réalisation, à l'horizon 2030 de plusieurs réseaux de transports en commun en site propre, et notamment des 2 lignes de transport par câble. Si ces activités ne sont pas considérées comme polluantes, les travaux d'aménagement qui y sont liés peuvent potentiellement induire une pollution supplémentaire des sols.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2027/2030

A l'horizon 2030, le territoire d'Est Ensemble devrait ainsi voire diminuer le nombre de secteurs présentant des sols potentiellement pollués, au profit de secteurs urbanisés et habités. Toutefois, les travaux d'aménagements réalisés sur le territoire généreront des risques de pollutions des sols nouveaux, mais temporaires. Les principaux travaux prévus étant d'ores et déjà identifié dans l'état de référence, le CDT n'aura donc qu'un impact limité sur ces enjeux.

Risques technologiques

Evolution tendancielle du territoire

Aucune implantation d'activité dite « à risque » n'est prévue au cours des 15 prochaines années sur le territoire. Toutefois, on notera que la densification urbaine, à travers la construction de nouveaux logements et bureaux, entrainera un accroissement des populations exposées aux risques de transport de matières dangereuses. Cet impact reste cependant inquantifiable en l'état actuel des données

Les impacts propres au CDT

Le CDT ne prévoit pas l'aménagement d'activités à risque ou de réseaux supportant des TMD supplémentaire. L'ensemble des impacts du CDT en matière de risques technologiques concerne donc l'accroissement des populations exposées aux risques préexistants, liés à une densification urbaine plus importante

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2028/2030

Sur le plan des risques technologiques, le territoire ne devrait pas se voir développer d'aléas supplémentaires. Cependant, la densification entrainera une exposition globale aux risques de transports de matières dangereuses indéniablement plus importante, sans que celle-ci soit quantifiable. On notera que le CDT engendra une densification plus importante que l'état de référence, il provoquera une exposition aux risques significativement plus importante.

4.4.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Plusieurs mesures peuvent être proposées afin de limiter l'exposition des populations aux risques technologiques et aux pollutions :

- Une information et une sensibilisation devront être effectuées auprès des personnes exposées au risque transport de matières dangereuses.
- Les travaux prendront en compte la problématique de pollution du sol dans la gestion des terres excavées et la compatibilité avec les usages futurs notamment sur les prolongements des lignes de métro.
- Dans les zones concernées par le passage d'une canalisation de transport de gaz ou d'hydrocarbure, les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre devront respecter, lors du processus de définition des aménagements et lors des phases travaux :
 - la réglementation en vigueur concernant la sécurité des canalisations de transports de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques (arrêté ministériel du 4 août 2006) : servitude au-dessus du tracé de la canalisation, interdiction potentielle de bâtiments accueillant du public dans les zones de danger pour la vie humaine...
 - les prescriptions et recommandations du gestionnaire des gazoducs qui seront contactés en phase d'étude.

Enfin, l'ensemble des actions déjà identifiées comme celles à venir respecteront, le cas échéant, les mesures spécifiques développées dans leurs études d'impact respectives.

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur les risques technologiques et la pollution des sols, différents indicateurs sont proposés :

- Caractérisation de l'état des lieux et de l'évolution trafic de transport de matières dangereuses
- Population exposée à un risque d'explosion de canalisation de gaz ou d'hydrocarbure

4.5 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LA QUALITE DE L'AIR, LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE (GES) ET LES CONSOMMATIONS ENERGETIQUES

4.5.1 - Enjeux du territoire

Le territoire d'Est Ensemble présente des niveaux de pollution atmosphérique importants liés principalement aux émissions des déplacements routiers et des habitations. Malgré des évolutions technologiques dans ces domaines, les perspectives de développement des trafics à l'horizon du CDT ne devraient pas permettre de réduire les émissions de polluants atmosphériques sur le territoire. Ainsi, le développement de l'offre de transports alternatifs à la voiture constitue un enjeu fort pour permettre une limitation de l'augmentation des émissions de polluants.

Les consommations d'énergies fossiles, et les émissions de GES associées, sont importantes et liées notamment à la présence d'infrastructures de transports majeures mais aussi à un parc de logement dont les performances énergétiques restent à améliorer. Afin de réduire sa dépense aux énergies fossiles et de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, le territoire peut donc s'appuyer sur :

- Des solutions alternatives aux transports routiers pour limiter les émissions de gaz à effet de serre associées ;
- Des actions de réhabilitation thermique du parc de logements ;
- Le recours aux énergies renouvelables à travers la géothermie et l'énergie solaire, photovoltaïque et thermique.

4.5.2 - Les incidences du projet sur les risques technologiques et la pollution

Qualité de l'air

Evolution tendancielle du territoire

Le développement du territoire est susceptible d'avoir une incidence directe ou indirecte sur les émissions de polluants à travers

- l'évolution du trafic automobile,
- le développement de l'utilisation des transports alternatifs à la voiture.

Les actions se traduisant par l'accueil d'emplois, de visiteurs et de population supplémentaires (l'aménagement de nouveaux quartiers et la programmation de nouveaux logements notamment) engendreront une augmentation des émissions de polluants atmosphériques.

Ces actions contribueront en effet à un accroissement global du trafic automobile sur le territoire. Ces trafics supplémentaires impliqueront une augmentation des émissions de polluants qui se localisera principalement :

- au droit des infrastructures routières du territoire et notamment à proximité de celles qui permettent un accès aux nouveaux quartiers et là où vont se concentrer les principaux développements, notamment sur l'axe de l'ex-RN3
- au droit des nouvelles infrastructures routières, toutefois aucune évolution majeure n'est à noter sur le territoire (pas de nouvelles voiries structurantes, pas de modification significative des trafics,...). Les infrastructures de dessertes internes des futurs quartiers devraient rester compatibles avec l'accueil de population.

Cette évolution sera toutefois en partie limitée par :

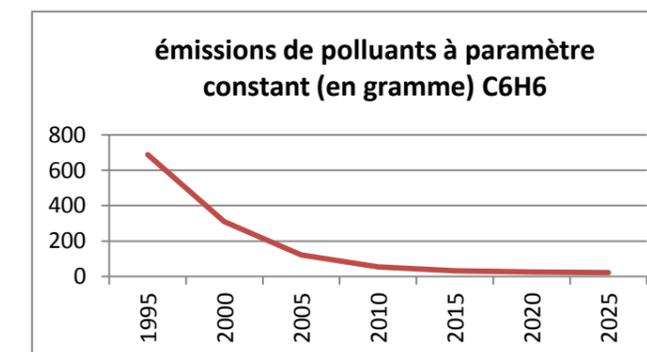
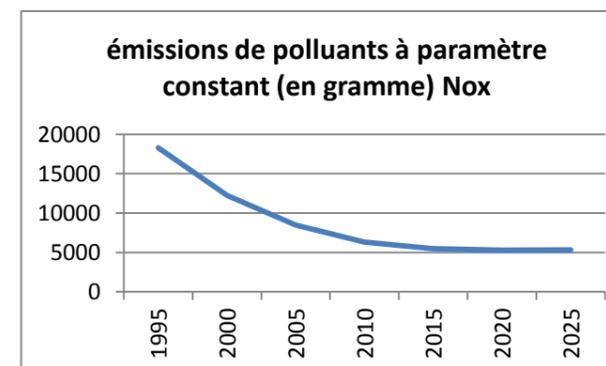
- l'amélioration technologique du parc automobile,
- l'amélioration des capacités de charges du réseau viaire, notamment par le réaménagement des axes routiers principaux (dans le cadre de l'accueil des voies propres de transports tels que les tram), qui participera à limiter la congestion routière du territoire.

Enfin, le report modal initié par le développement des infrastructures lourdes de transport permettra ainsi de limiter l'augmentation de trafic routier sur les voiries. Ces flux automobiles évités permettront de limiter l'augmentation des émissions de polluants atmosphériques.

Les impacts propres au CDT

Le projet de CDT vient renforcer l'accueil d'emplois, de visiteurs et de population supplémentaires qui participeront à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques. Cependant, le projet de CDT comprend des actions visant à créer des lignes nouvelles de transports en commun lourds, qui, à travers le report modal, permettront de limiter les émissions de polluants du fait :

- de la diminution du nombre de véhicules personnels pour le transport du même nombre de personnes
- de l'utilisation de matériel à rendements énergétiques plus efficaces
- de l'utilisation de sources énergétiques moins polluantes pour le déplacement des véhicules (énergies renouvelables, GNV...)



Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

L'augmentation de population sur le territoire, renforcée par la densification liée au CDT, devrait concourir à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques, notamment liés aux transports. Toutefois, l'évolution des procédés techniques et de la législation permettra de limiter cette hausse des émissions, voire de l'annuler.

Emissions de GES

Evolution tendancielle du territoire

Les émissions de GES du territoire peuvent être modifiées par

- les actions d'aménagement de zones d'activité ou de logement : elles contribueront à une augmentation des émissions de GES à travers la phase de réalisation des opérations d'aménagement, le fonctionnement des bâtiments créés (en particulier selon le mode de chauffage choisi) et l'augmentation des trafics automobiles induits par chaque opération.
- Les actions visant à développer l'utilisation des transports alternatifs à la voiture et à inciter au report modal : elles contribueront à renforcer la dynamique de report modal initiée au cours des dernières années et permettront ainsi de limiter l'augmentation de trafic routier sur les voiries.

Une analyse des émissions de gaz à effet de serre générées sur le territoire a été effectuée à partir de l'outil carbone de la Caisse des Dépôts et Consignations. Cette analyse montre que le développement du territoire contribue à une augmentation générale des émissions de GES de l'ordre de 4 895 ktep CO₂ liée :

- au développement de la mobilité sur le territoire (46% des émissions supplémentaires occasionnées)
- au développement de l'offre de logement (29% des émissions supplémentaires occasionnées)
- au développement de l'activité et des équipements (25% des émissions supplémentaires occasionnées)

Les émissions totales annuelles avec amortissement des travaux correspondront à environ 173 320 t eq CO₂/an.

Evolution tendancielle du territoire		
	valeur absolue (kt eq CO ₂)	part des émissions (%)
Logements	1412,4	26%
Tertiaire et Équipements	1235,7	23%
Transport	2246,9	51%
Urbanisation	0,0	0%
Total	4895	100%

Toutefois, il convient de relativiser ces émissions supplémentaires au regard des populations nouvelles accueillies, comme le permet l'outil du bilan carbone de la CDC pour apprécier l'efficacité urbaine.

	Indicateur	Etat des lieux initial	Evolution tendancielle	Evolution tendancielle/état initial
Résidentiel, tertiaire et équipement, mobilité quotidienne	t eq CO ₂ /(emploi + habitant)	2.42	2.11	-13%
Résidentiel	t eq CO ₂ /(habitant)	1.46	1.34	-9%
Tertiaire et équipements	t eq CO ₂ /(emploi + habitant)	0.35	0.34	-3%
Mobilité quotidienne	t eq CO ₂ /(emploi + habitant)	1.03	0.82	-20%

Dans ce cadre on note qu'avec l'évolution tendancielle du territoire, la quantité de gaz à effet de serre émise par habitant ou employé du territoire diminuera à l'horizon 2028/2030 d'environ 13%, principalement dus aux progrès réalisés en matière de mobilités, en dépit d'une hausse globale des émissions liées à une population plus importante ainsi qu'au développement des activités économiques.

Les impacts propres au CDT

Du fait de la construction de nouveaux logements et des déplacements induits que ceux-ci impliquent, l'évolution tendancielle du territoire induira une hausse des émissions de GES. L'analyse via l'outil carbone montre que le CDT contribue à une augmentation générale des émissions de GES de l'ordre de 1 517 ktep CO₂ liée :

- au développement de la mobilité sur le territoire (44% des émissions supplémentaires occasionnées par le CDT)
- au développement de l'activité et des équipements (31% des émissions supplémentaires occasionnées par le CDT)
- au développement de l'offre de logement (25% des émissions supplémentaires occasionnées)

effets CDT uniquement		
	valeur absolue (kt eq CO ₂)	part des émissions (%)
Logements	385	25%
Tertiaire et Équipements	465	31%
Transport	667	44%
Urbanisation	0,00	0%
Total	1 517	100%

Les émissions totales annuelles supplémentaires avec amortissement des travaux correspondront à environ 54 516 t eq CO₂/an.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2028/2030

A travers l'outil carbone, on peut analyser la production de GES supplémentaire à l'horizon 2020/2030 dans le cas du scénario CDT. Cette analyse montre une augmentation générale des émissions de GES de l'ordre de 6 412 ktep CO₂ liée principalement :

- au développement de la mobilité sur le territoire (45% des émissions supplémentaires occasionnées par le CDT)
- au développement de l'offre de logement (28% des émissions supplémentaires occasionnées)
- au développement de l'activité et des équipements (27% des émissions supplémentaires occasionnées par le CDT)

	Effets cumulés du scénario CDT		part des émissions liées au CDT
	valeur absolue (kt eq CO ₂)	part des émissions (%)	part des émissions (%)
Logements	1 798	28%	21%
Tertiaire et Équipements	1 701	27%	27%
Transport	2 914	45%	25%
Urbanisation	0,00	0%	
Total	6 412	100%	25%

Par rapport à l'évolution tendancielle du territoire le CDT vient surajouter des émissions de GES significatives (de l'ordre de 25%). On notera cependant que le projet de CDT, s'il rééquilibre un peu les émissions de GES liées aux différents postes, ne modifie pas structurellement la nature des émissions.

Les émissions totales annuelles avec amortissement des travaux correspondront à environ 227 836 t eq CO₂/an. On mesurera toutefois ces émissions supplémentaires au regard des populations nouvelles accueillies, comme le permet l'outil du bilan carbone de la CDC.

	Indicateur	Etat des lieux initial	Evolution tendance	Scénario CDT	Evolution tendance / état initial	scénario CDT / état initial	scénario CDT / évolution tendance
Résidentiel, tertiaire et équipement, mobilité quotidienne	t eq CO ₂ /(emploi + habitant)	2.42	2.11	2.09	87%	86%	99%
Résidentiel	t eq CO ₂ /(habitant)	1.46	1.34	1.31	92%	90%	98%
Tertiaire et équipements	t eq CO ₂ /(emploi + habitant)	0,35	0.34	0.35	97%	100%	103%
Mobilité quotidienne	t eq CO ₂ /(emploi + habitant)	1.03	0.83	0.82	81%	01%	99%

On note alors que le scénario de CDT permet de faire baisser les émissions de GES par individu dans le domaine du logement sur le territoire par rapport au scénario d'évolution tendancielle, mais au contraire fait apparaître une augmentation liée au tertiaire et aux mobilités. Toutefois ces évolutions restent peu significatives (de 1 à 3%).

On notera également que le scénario de CDT ne permet pas, à l'heure actuelle, d'établir une localisation de l'effort de construction des logements liés au CDT. De fait, les 9000 logements (et des activités correspondantes) liés au CDT sont considérés par l'outil carbone comme intégrant le tissu « diffus du territoire ».

On notera qu'une localisation de l'ensemble de ces 9000 logements dans des périmètres compris à moins de 750m d'une gare du GPE permet un gain de 43 kt eq CO₂ A l'horizon 2028/2030. 95% de ce gain porterait sur les réductions de GES liées aux mobilités quotidiennes.

Consommations énergétiques

Evolution tendancielle du territoire

Les consommations énergétiques du territoire seront impactée par :

- Les actions d'aménagement de zones d'activité ou de logement
- Les actions visant à améliorer la circulation routière
- Les actions visant à développer l'utilisation des transports alternatifs à la voiture :

Une analyse des consommations énergétiques générées a été effectuée à partir de l'outil carbone de la Caisse des Dépôts et Consignations. Cette analyse montre que le CDT contribue à une augmentation générale des consommations énergétiques du territoire de l'ordre de 1 195 GWH d'énergie primaire par an (avec amortissement des travaux) liée de manière à peu près égale au développement de l'habitat, de l'activité, et des déplacements.

Les impacts propres au CDT

Du fait de la construction de nouveaux logements, des déplacements induits, l'évolution tendancielle du territoire entrainera une hausse des consommations énergétiques globales du territoire.

L'analyse via l'outil carbone montre que le CDT contribue à une augmentation générale des consommations énergétiques du territoire de l'ordre de 401 GWH d'énergie primaire par an (avec amortissement des travaux).

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

A travers l'outil carbone, on peut analyser la hausse des consommations énergétiques à l'horizon 2028/2030 à une augmentation générale des consommations énergétiques du territoire de l'ordre de 1 596 GWH d'énergie primaire par an (avec amortissement des travaux) liées :

- au développement de l'offre de logement (35% des consommations supplémentaires)
- au développement des activités économiques (39% des consommations supplémentaires)
- au développement de la mobilité sur le territoire (26% des consommations supplémentaires)

Si le scénario de CDT engendre des consommations d'énergie de 34% supérieures à l'évolution tendancielle, on notera qu'il permet de faire baisser la part des consommations liées aux habitants (logements et déplacements), du fait du développement de bâtiments nouveaux, ainsi que par le développement des transports collectifs, dont les performances énergétiques seront améliorées.

4.5.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Plusieurs mesures peuvent être proposées pour réduire les consommations énergétiques et pour limiter les émissions de polluants et de GES :

- la réalisation du PCET d'Est Ensemble, et la mise en œuvre des actions qui lui seront définies.
- la définition d'objectifs de performances énergétiques des bâtiments avec le recours obligatoire à des énergies renouvelables d'autant que les surfaces des bâtiments constituent un gisement solaire important
- la réalisation d'études et mise en place d'un programme de réhabilitation énergétique poussé du parc de logements et de bâtiments d'activité à l'échelle d'Est Ensemble

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et ses effets, différents indicateurs sont proposés :

- Estimation des émissions de polluants atmosphériques liés aux déplacements (NOx)
- Estimation des émissions de GES (CO₂ et CH₄)
- Performance énergétique du territoire en kWh/hab et en kWh/emploi

4.6 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LA GESTION DES DECHETS

4.5.1 - Enjeux du territoire

En vue de préserver les ressources et réduire les pollutions, la loi du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a inscrit dans son article 46 des objectifs de prévention, de recyclage et de réduction du stockage et de l'incinération des déchets.

La réalisation de ces objectifs passe par une mise en œuvre à l'échelle des territoires communaux ou intercommunaux, telles que la communauté d'agglomération d'Est Ensemble, de plans d'actions spécifiques. L'échelle de l'agglomération d'est Ensemble est donc stratégique au regard de cette thématique. Le développement global du territoire doit en effet entraîner une gestion appropriée à cette échelle. Cet enjeu est d'ailleurs bien pris en compte par l'administration publique locale, puisque depuis le 1^{er} janvier 2011, la Communauté d'agglomération Est Ensemble a repris la compétence « Déchets » en lieu et place des 9 communes qui la composent.

En outre, la collectivité doit se doter, à moyen terme, d'un plan et d'objectifs de réduction de la production des déchets, en accompagnement du renouvellement des structures de transfert et de traitement des déchets qui doivent voir le jour dans les années à venir.

4.5.2 - Les incidences du projet sur la gestion des déchets

Evolution tendancielle du territoire

Le développement territorial engendrera une augmentation de la production de déchets ménagers et de déchets d'activités à travers la création de nouvelles zones d'activités et d'équipement et l'accueil de nouvelles populations.

Compte tenu de la production par habitant actuelle de déchets sur le territoire, les volumes de déchets supplémentaires engendrés par le développement territorial sur cette période sont estimés à près de 39 663 tonnes par an à l'horizon 2028/2030.

En outre, les futurs aménagements sont susceptibles d'engendrer une augmentation de la production de déchets de chantier importante.

Les impacts propres au CDT

A travers un développement territorial accru, le CDT engendrera une production de déchets ménagers et de déchets d'activité supplémentaires.

Avec un total de 18 000 habitants supplémentaires liés au CDT à l'horizon 2028/2030, ce sont 11 163 tonnes de déchets supplémentaires par an qui seront produites sur le territoire d'Est Ensemble du fait des actions spécifiques du CDT.

Les travaux liés à l'aménagement des quartiers de gare sont également susceptibles d'engendrer une quantité non négligeable de déchets de chantiers.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

Dans le cas du scénario CDT, à l'horizon 2028/2030, on peut estimer à 50 825 tonnes par an supplémentaires les déchets produits par rapport à l'état actuel, dont environ 22% seront directement liés aux actions spécifiques du CDT.

Concernant les déchets de chantiers, du fait de l'aménagement du territoire, on notera également une augmentation de la production. Cette production supplémentaire reste limitée au regard des volumes mis en jeux dans le cadre de l'évolution tendancielle du territoire

4.5.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Avec une production supplémentaire de déchets importante liées d'une part aux programmes d'aménagement prévus dans le scénario de référence et aux programmes d'aménagement et d'équipements prévus par le CDT, la poursuite d'une stratégie de gestion des déchets en adéquation avec les filières locales est nécessaire. Celle-ci doit être articulée autour d'un principe de réduction à la source aussi bien en phase de fonctionnement.

En phase de travaux (chantiers verts), des systèmes spécifiques d'évacuation des déchets de chantiers devront être mis en place, en particulier dans les secteurs de renouvellement du tissu urbain dense, afin de limiter les nuisances aux riverains (passages des camions, bruits des engins...). On favorisera notamment l'export des déchets par le canal de l'Ourcq, qui permettra de diminuer fortement les nuisances liées aux trafics de camions (nuisances acoustiques, envols de poussières...). De plus, l'utilisation de la voie fluviale permettra de diminuer la consommation énergétique liée à l'export des déchets.

Afin de la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets, on se basera sur les différents indicateurs déjà utilisés par les organismes de traitement des déchets du territoire, et en particulier :

- Volume de déchets collectés par habitants et par an
- Part des déchets en collecte sélective

4.7 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

4.7.1 - Enjeux du territoire

Territoire richement doté en patrimoines divers (naturels ou culturels), l'agglomération d'Est Ensemble révèle des enjeux importants concernant son patrimoine et son paysage du fait :

- De l'important relief qui lui confère une visibilité forte au sein du grand Paysage
- La localisation le long d'axes routiers fortement utilisés, y compris pour traverser le territoire et rentrer dans Paris
- Présence d'un patrimoine varié, à la fois naturel, industriel, et animé par un certain nombre d'éléments repère facilement identifiable
- Le relief, offrant des panoramas sur la Capitale et les territoires au Nord et au Sud
- Une forte pression anthropique vis-à-vis de l'ensemble de ces éléments.

4.7.2 - Les incidences du projet sur le paysage et le patrimoine

Evolution tendancielle du territoire

Les différents projets d'aménagement d'ores et déjà prévus sur les années à venir prennent souvent place au sein de périmètres liés au patrimoine (monuments historiques, sites classés ou inscrits...).

Les opérations d'envergures seront largement visibles depuis la colline de Romainville-Montreuil :

- Au Nord, le secteur de la plaine du Canal de l'Ourcq constituera un axe majeur du renouvellement urbain de la première couronne Parisienne, et présentera un ensemble cohérent de quartiers sur le linéaire formé par le canal et l'ex-RN3. En outre, ces opérations permettront le décroisement de ces deux axes et participeront à retrouver des perméabilités Nord/Sud qui formeront une nouvelle trame au sein du paysage, et augmenteront les cônes de vue.
- Au Sud, le secteur des hauts de Montreuil se verra lui aussi restructuré dans une logique d'ensemble, et permettra une plus grande lisibilité des paysages, à l'échelle du quartier, mais également en permettant de nouveaux points de vues sur le lointain.

L'urbanisme et l'architecture des bâtiments implantés sur ces ZAC feront l'objet d'un travail particulier pour conférer à ces quartiers une identité forte, source d'attractivités et des rayonnements.

La reconstruction de la ville sur la ville concernant d'anciens sites industriels, certains éléments patrimoniaux de l'industrie, héritage du passé, seront dans la mesure du possible conservés, et mis en valeur.

Les impacts propres au CDT

Au-delà des aménagements et actions de valorisation déjà programmée, le CDT n'envisage pas de modifications supplémentaires fortes du territoire par le biais de nouveaux quartiers à aménager. En effet, en dehors des quartiers de gare, dans des secteurs déjà urbanisés, l'ensemble de la construction des nouveaux bâtiments devrait être réalisée dans le tissu diffus, et donc limiter l'impact visuel des constructions.

On notera cependant que la densification du territoire devrait engendrer une augmentation de la hauteur des bâtiments et donc de la ligne d'horizon globale du territoire.

Deux projets de création de lignes de transports collectifs entraîneront des modifications paysagères remarquables : les 2 lignes de téléphériques à Bagnolet et à Romainville. Ces nouvelles lignes de transport par câbles, aériennes, généreront de nouveaux éléments de repères dans le paysage des collines.

Dans le même temps, les différentes actions visant à protéger et mettre en valeur le patrimoine local (Valorisation des murs à pêche, Porte et liaisons avec Paris, trame verte et bleue, mise en place d'un parcours mémoriel de la déportation....) devraient permettre d'assurer la pérennité des éléments identifiants du territoire, voire de les mettre en avant.

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

A l'horizon 2028/2030, le développement intense du territoire d'Est ensemble se traduira indéniablement par des modifications du paysage, notamment du fait de la construction de grandes zones d'aménagement.

Toutefois, ce développement a notamment lieu sur d'anciens sites industriels dont les caractéristiques paysagères ne présente que peu d'intérêt. En outre, les différents quartiers à aménager se veulent dotés d'une identité forte, et la recherche paysagère et architecturale constituera un critère de leur aménagement. Enfin, la structuration du projet de territoire s'articule autour de 3 grands secteurs d'aménagement. Cette structuration induira une plus grande lisibilité et une cohérence globale dans les aménagements du territoire, et favorisera les continuités paysagères entre les opérations d'un même secteur.

On notera par ailleurs que les zones de protection du paysage conduit à une prise en compte quasi systématique des éléments patrimoniaux dans l'aménagement du territoire. En outre, de nombreuses actions seront également mises en place par les collectivités dans l'optique de protéger le patrimoine existant.

Vis-à-vis de ces grandes modifications du territoire, engendrées par le développement tendanciel de celui-ci, le CDT n'engendrera que des modifications mineures, moins visibles et s'inscrivant dans un tissu déjà largement urbanisé.

4.7.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Plusieurs mesures peuvent être proposées :

- Profiter du réaménagement des espaces publics pour apporter une plus-value paysagère à celui-ci, en préservant les éléments patrimoniaux visibles depuis ceux-ci.
- Prendre en compte de l'intérêt paysager du jardin, notamment en apportant une attention particulière dans le choix des végétaux qui le constitue.
- Définir des principes d'intégration paysagère adapté au contexte pour chaque infrastructure de transport (route, voie ferrée, TCSP) créée ou réaménagée.
- Veiller au respect de la législation relative à la protection des vestiges archéologiques. En particulier, toutes les découvertes fortuites seront signalées aux autorités compétentes en application de la loi du 27 septembre 1941, et leurs abords préservés en attendant l'intervention des spécialistes.
- Travailler en association avec l'Architecte des bâtiments de France dès la phase de définition du projet pour les actions concernées par un classement.

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur les paysages et le patrimoine, deux indicateurs peuvent être proposés :

- superficie d'aménagements à vocation paysagère (et écologique) réalisés
- superficie de terrain ayant fait l'objet d'une fouille archéologique préventive

5 - ANALYSE DES ENJEUX DU PORTEFEUILLE D' ACTIONS DU CDT

5.1 – ANALYSE DU VOLET « UNE FABRIQUE ECONOMIQUE ET D' INNOVATION »

5.1.1 – Conforter et développer les filières d'excellence, sources d'emplois et d'innovations

Enjeux identifiés

Les actions de ce sous-volet portent essentiellement sur des domaines « immatériels » ne présentant que peu d'impacts directs sur l'environnement. En effet, les actions présentées portent sur :

- Des actions de communication et de marketing territorial ;
- Des actions d'animation des réseaux d'acteurs ; (centre de ressources...)
- Des actions de cofinancements de projets (Création d'un fonds de dotation solidaire....)
- L'élaboration d'un Schéma Directeur Hôtelier au niveau intercommunal.

Ces actions participeront donc principalement au développement économique et à l'attractivité du territoire, et participeront donc à la hausse globale de la population et du nombre d'employés présents sur le territoire. Toutefois, les impacts de ces actions ne peuvent être quantifiés en l'état, et sont donc reportés dans les impacts globaux du CDT.

Cependant, ce sous-volet comporte un enjeu particulier sur les enjeux paysagers et du patrimoine. En effet, il vise, par le biais des actions précédemment citées, à :

- Favoriser l'accueil d'événements d'envergure régionale sur les champs culturels, sportifs et les valoriser au niveau intercommunal et régional.
- Valoriser le patrimoine local (industriel, cinématographique, naturel, architectural, historique...)

De fait, l'ensemble des engagements développés dans ce sous-volet participera à l'amélioration globale du cadre de vie du territoire et à la mise en avant des paysages, dans une logique de cohérence d'ensemble.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :

Une partie des engagements portés par les actions de ce sous volet sont toutefois susceptibles d'engendrer des impacts particuliers sur l'environnement.

- Le développement du secteur hôtelier : Les actions visant à favoriser la création de nouveaux lits et structures d'accueil hôtelières entraîneront une hausse de la population globale du territoire, et de fait des impacts subséquents (consommations d'eau et d'énergies, rejets. Toutefois, le nombre de visiteurs accueillis, en moyenne annuelle, n'est pas de nature à constituer des quantités substantielles à l'échelle du territoire. En outre, les nouvelles créations hôtelières pourront pour partie être réalisées dans les secteurs d'aménagement ayant déjà fait l'objet d'une évaluation à part entière.

La création d'un Office de Tourisme intercommunal : cette action engendrera des impacts localisés liés à la création de l'Office. Toutefois, en l'état actuel du projet, ces impacts ne peuvent être identifiés. En outre, cet office pourra être réalisé dans les secteurs d'aménagement ayant déjà fait l'objet d'une évaluation à part entière. La réalisation de l'Office de tourisme pourra également engendrer une hausse des déplacements à proximité de celui-ci, et notamment des trafics automobiles.

- Le projet de port multi-activités situé à Pantin sur les rives Sud et Nord de la ZAC du Port. Cet aménagement étant intégré à la ZAC du Port, ses impacts sont évalués dans la fiche correspondante.

Effets propres du CDT

L'ensemble des actions de ce volet constitue des actions déjà fléchées par la communauté d'agglomération dans le cadre de sa création et de l'élaboration de son projet de territoire. De fait, les impacts de l'ensemble de ces actions ne sont pas directement imputables au projet de CDT.

Toutefois, le CDT a permis d'envisager la candidature à l'appel à projet « cluster de l'économie Sociale et Solidaire ». Cette action particulière permettra d'accroître la visibilité du territoire et son attractivité, notamment économique. De fait, elle participera à la hausse globale de population sur le territoire et en particulier celle souhaitée dans le cadre du développement des logements portés par le projet de CDT.

5.1.2 – Former les nouveaux actifs du Grand Paris et les accompagner vers l'emploi

Enjeux identifiés

Les actions de ce sous volet portent essentiellement sur des domaines « immatériels » ne présentant que peu d'impacts directs sur l'environnement. En effet, les actions présentées portent sur :

- Des actions de coordination des acteurs locaux et de communication territoriale
- Une restructuration interne de l'offre de service actuellement disponible sur le territoire
- Des études d'opportunités pour la création de nouvelles maisons de l'emploi.
- Des études pour favoriser l'insertion dans l'emploi (rapport entre les besoins de recrutements et les formations existantes.
- Des actions de financements de projets (aides à l'installation d'entreprise, bourses pour diplômés, soutiens aux organismes de formation...)
- Des politiques de créations d'emplois publiques

Ces actions visent donc à améliorer le contexte économique et social du territoire et pourra participer à terme à son attractivité économique. Les impacts de ces actions ne peuvent être quantifiés en l'état, mais participent à la réalisation des impacts globaux du CDT.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :

On notera toutefois que l'action « territorialisation des politiques de l'emploi, de la formation et de l'insertion d'Est Ensemble et de ses partenaires » prévoit, après une première phase de réalisation d'une étude d'opportunité, la création de nouvelles maisons de l'emploi, dont la localisation et la programmation découlera de la première phase.

La création de maisons de l'emploi pourra engendrer des impacts localisés en fonction du contexte local et de leur programmation. Toutefois, en l'état actuel du projet, ces impacts ne peuvent être identifiés, et peuvent porter sur différents aspects :

- Dans le cadre d'une réhabilitation, une maison de l'emploi pourra participer à la revalorisation d'un bâtiment patrimonial, et permettra une isolation du bâtiment concourant à une diminution des consommations énergétiques de celui-ci.
- Dans le cas d'une création ex-nihilo, les impacts de la création des bâtiments pourront porter notamment sur l'artificialisation des sols, la gestion des eaux pluviales

En outre, cet office pourra être réalisé dans les secteurs d'aménagement ayant déjà fait l'objet d'une évaluation à part entière. La réalisation des maisons de l'emploi pourra également engendrer une hausse des déplacements à proximité de celles-ci.

Effets propres du CDT

L'ensemble des actions d'aménagement de ce volet constitue des actions déjà fléchées par la communauté d'agglomération dans le cadre de sa création et de l'élaboration de son projet de territoire. De fait, les impacts de l'ensemble de ces actions ne sont pas directement imputables au projet de CDT.

Cependant, la **phase de mise en œuvre de l'action de** « territorialisation des politiques de l'emploi, de la formation et de l'insertion d'est ensemble et de ses partenaires » après validation politique 2015-2020, découlera nécessairement de la mise en œuvre du CDT. De fait, les impacts liés aux travaux de création des maisons de l'emploi sont donc directement imputable au projet de CDT.

Cependant, les impacts liés à ces travaux ne sont pas de nature à modifier substantiellement le cadre de l'évolution tendancielle du territoire.

5.1.3 – Promouvoir des outils innovants d'accueil et de création d'entreprises

Enjeux identifiés

Les différentes actions de promotion économique qui composent ce sous-volet du portefeuille actions ont pour objectif global le développement économique et à l'attractivité du territoire. Elles participeront donc à la hausse globale du nombre d'employés présents sur le territoire.

Ces actions s'articulent autour :

- D'une action de mise en place d'une politique d'acquisition foncière et de développement d'immobilier d'entreprise. Cette action immatérielle participera à la création des surfaces de bureau développées dans le cadre du projet de CDT. Toutefois, les impacts de cette actions ne sont pas chiffrables en l'état et sont donc reportés à l'échelle globale du CDT.
- De plusieurs actions localisées liées à l'aménagement ou la rénovation de structures économiques et industrielles, comprises dans des secteurs d'aménagement plus larges.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :*Création d'un incubateur d'entreprise (pépinière et hôtel d'entreprise) sur le site de Bond'innov' :*

Cette action entrainera la création d'un espace de 3000m² bureaux entièrement nouveaux sur le secteur déjà urbanisé de l'IDEX. Les impacts liés à la création des nouveaux locaux concernent donc principalement la consommation énergétique et les déplacements liés aux employés, mais restent toutefois négligeables au regard de l'ensemble du territoire du CDT.

Création d'un hôtel logistique au sein de la ZAC Ecocité à Bobigny (port de Fret)

Le projet prévoit la création de bureau compris au sein de la ZAC Ecocité, dont les impacts sont évalués dans la section correspondant au quartier. Toutefois, le projet prévoit également la création d'outils et d'aménagements spécifiques au fonctionnement de la plateforme portuaire de fret (un portique de chargement des conteneurs, une liaison ferroviaire directe vers le site du Syctom, des voiries de connexions à l'ex-RN3).

Ces différents aménagements favoriseront globalement l'utilisation du Port de fret et participeront donc à un important report modal des camions vers la voie fluviale : la diminution du trafic sur les voiries du territoire (et en particulier de la RN3) est estimée à l'équivalent de 20 000 semi-remorques par an. De fait, cette action permettra de diminuer les trafics globaux à l'échelle du territoire, et en particulier sur l'axe de la RN3. En outre, la diminution du nombre de camions sur les voies permettra une amélioration de l'ambiance acoustique sur les axes empruntés. Enfin, la consommation d'énergie et les émissions de Gaz à effet de serre seront limitées du fait de l'usage de la voie fluviale.

La rénovation du bâtiment de « Mozinor » et l'aménagement de ses abords dans une logique d'insertion urbaine dans le quartier des hauts de Montreuil.

Le projet prévoit la rénovation du bâtiment « Mozinor » compris au sein du quartier des hauts de Montreuil, dont les impacts sont évalués dans la section correspondant au quartier.

Outre l'aménagement des abords du bâtiment, le projet prévoit la rénovation totale des 24 665m² du bâtiment. Les impacts de cette action consisteront donc principalement à réduire, par le biais de la rénovation thermique, les consommations énergétiques du bâtiment et ses émissions de GES. Toutefois, en l'état d'avancement du projet (études à lancer), la quantification de ces impacts n'est pas rendue possible.

Effets propres du CDT

L'ensemble des actions d'aménagement de ce volet constitue des actions déjà fléchées par la communauté d'agglomération dans le cadre de sa création et de l'élaboration de son projet de territoire. De fait, les impacts de l'ensemble de ces actions ne sont pas directement imputables au projet de CDT.

L'apport du projet de CDT concerne la mise en place de l'action de lancement d'une étude d'opportunité sur un opérateur immobilier d'entreprise. Cette action participera donc à la réalisation de l'objectif de création de surfaces économiques du CDT. On peut donc y rattacher les impacts qui y sont liés, principalement dus à l'arrivée de nouveaux employés sur le territoire (hausse des déplacements, des rejets d'assainissement et des volumes d'eau potables consommées, ainsi que la hausse des consommations énergétiques et de rejets de GES). Toutefois, ces impacts sont non quantifiables en l'état, et sont donc reportés à l'échelle globale du territoire.

5.2 – ANALYSE DU VOLET « UNE FABRIQUE CULTURELLE ET DE SAVOIRS »

5.2.1 – Structurer la dynamique artistique et culturelle

Enjeux identifiés

Les actions de ce sous volet portent essentiellement sur des domaines « immatériels » ne présentant que peu d'impacts directs sur l'environnement. En effet, les actions présentées portent sur :

- Des actions de gouvernance;
- Des actions d'animation des réseaux d'acteurs
- Des actions d'accompagnement et de services en faveur des artisans du territoire
- Des actions de mise en place de politiques et de programmations transcommunales
- L'élaboration de schémas locaux de développement

Ces actions participeront donc principalement à l'attractivité du territoire, et participeront donc à la hausse globale de la population présente sur le territoire. Toutefois, les impacts de ces actions ne peuvent être quantifiés en l'état, et sont donc reportés dans les impacts globaux du CDT.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :

L'action de coordination des politiques culturelles et mise en réseau des équipements culturels prévoit :

- La rénovation des équipements culturels existant : les impacts liés à cette action permettront de faire diminuer les consommations énergétiques et les émissions de GES de ces équipements
- La création de nouveaux équipements : Ces créations résultent du développement global du territoire et ne peuvent à l'heure actuelle être définis précisément. De fait, les impacts de ces créations ne peuvent être évalués en l'état d'avancement du CDT. On notera toutefois qu'une partie de ces équipements pourra trouver place dans les secteurs d'aménagements, déjà évalués à titres individuels.

Effets propres du CDT

L'action de coordination des politiques culturelles et mise en réseau des équipements culturels est née des réflexions engagées dans le cadre du CDT. De fait, l'ensemble des impacts qui y sont liés peut être rattachée à ceux du projet de CDT exclusivement. Toutefois, l'état d'avancement de cette action, principalement immatérielle, ne rend pas possible une évaluation fine de ses impacts, en dehors de ceux établis consécutivement à la hausse de population : hausse des déplacements, des rejets d'assainissement et des volumes d'eau potable consommée, ainsi que la hausse des consommations énergétiques et de rejets de GES

5.2.2 – Favoriser la diffusion des savoirs

Enjeux identifiés

Les actions de ce sous-volet portent essentiellement sur des domaines « immatériels » ne présentant que peu d'impacts localisés directement sur l'environnement. En effet, les actions présentées portent sur :

- Des actions d'animation des réseaux d'acteurs
- Développement des logements spécifiques pour les étudiants (courtes durées, alternances...)
- Des actions d'études et d'accompagnement des démarches locales
- La création d'une université populaire

Ces actions participeront donc principalement au développement économique et social, ainsi qu'à l'attractivité du territoire, et participeront donc à la hausse globale de la population et du nombre d'employés présents sur le territoire. En outre, ces actions permettront de renforcer l'attractivité spécifique auprès des étudiants. Toutefois, les impacts de ces actions ne peuvent être quantifiés en l'état, et sont donc reportés dans les impacts globaux du CDT.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :

On notera toutefois que la création d'un pôle d'accueil, d'information, d'échanges et de formation, de professionnalisation autour des métiers de l'information et de la communication (cité des médias) est susceptible de générer des impacts localisés liés à la création de nouveaux bâtiments et de leurs abords, ainsi qu'à l'attractivité de nouvelles populations sur le site retenu. Toutefois, en l'absence d'un programme et d'une localisation pour cette action, les impacts de ce projet ne peuvent être quantifiés en l'état.

Cet équipement pourra d'ailleurs trouver place dans une des secteurs d'aménagements programmés et déjà évalués à titres individuels.

Effets propres du CDT

L'ensemble des actions de ce sous-volet est né des réflexions engagées dans le cadre du CDT. De fait, l'ensemble des impacts qui y sont liés peut être rattachée à ceux du projet de CDT exclusivement. Toutefois, l'état d'avancement de celles-ci, principalement immatérielles, ne rend pas possible l'évaluation fine des impacts qui y sont liés. On notera donc que ces actions entraîneront des impacts principalement liés à la hausse de population sur le territoire: hausse des déplacements, des rejets d'assainissement et des volumes d'eau potable consommée, ainsi que la hausse des consommations énergétiques et de rejets de GES

5.2.3 – Promouvoir le potentiel culturel et patrimonial

Enjeux identifiés

Les actions de ce sous-volet contribueront au rayonnement culturel et patrimonial du territoire, notamment par la réalisation d'aménagements ex-nihilo (conservatoire botanique, musée d'histoire du mouvement ouvrier) ou la réhabilitation d'équipements tels que les murs à pêches.

Ces actions participeront donc principalement à la valorisation du patrimoine et du paysage, ainsi qu'à l'attractivité du territoire. Toutefois, la création de 2 équipements pourra également engendrer des impacts liés aux nouveaux bâtiments.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :

Ce sous-volet d'actions comprend une action portant sur l'accueil l'installation du conservatoire botanique parisien, dont la localisation fait encore l'objet d'une discussion entre deux sites potentiels sur le périmètre de l'Agglomération : Le secteur des Murs à Pêches à Montreuil ou le Parc Départemental de la Bergère à Bobigny.

Toutefois, le projet d'aménagement est d'ores et déjà défini dans ses contours et comprend :

- La création de 100m² de bureaux et de 400m² de locaux techniques
- La création d'un jardin des conservations (une unité de culture de 5 000 m², un bassin de 10 m² et une serre froide de 50 m²).
- Un jardin de présentation des plantes sauvages et de la biodiversité (1 ha)
- Un parking d'accueil d'environ 20 places.

De fait, cette action est susceptible d'entraîner des impacts :

- Sur l'imperméabilisation des sols, liés à l'aménagement du bâtiment, du parking et des abords extérieurs, entraînant une modification de la gestion des eaux pluviales.
- Sur la stabilité des sols, dans des conditions à définir selon le secteur retenu. Les aménagements respecteront toutefois la réglementation sur la prise en compte des risques de mouvement de terrain en vigueur.
- Une hausse des consommations énergétique et des émissions des gaz à effet de serre liée à la création du bâtiment et des installations
- Une modification du paysage environnant et des milieux naturels directs, dans des conditions qui dépendent du choix d'implantation qui sera effectué. Toutefois, s'agissant du conservatoire botanique parisien, le projet permettra le développement d'espaces de jardins qui favoriseront la biodiversité et seront support local de la trame verte et bleue.
- Une hausse des déplacements à proximité du site retenu, du fait de l'attractivité du projet. Toutefois, compte tenu de l'importance de celui-ci, les déplacements ne sont pas de nature à générer une modification substantielle à l'échelle du territoire d'Est Ensemble.

- En outre, le musée d'histoire du mouvement ouvrier fait également l'objet d'une création. Actuellement en phase de recherche d'un lieu pouvant accueillir le musée sur le territoire et d'étude architecturale. Les impacts liés à l'aménagement des 5000m² du bâtiment seront également susceptibles de produire les mêmes impacts que la création du conservatoire botanique.

Effets propres du CDT

L'ensemble des actions de ce sous-volet est né des réflexions engagées dans le cadre du CDT. De fait, l'ensemble des impacts qui y sont liés peut être rattachée à ceux du projet de CDT exclusivement.

5.3 – ANALYSE DU VOLET « UNE FABRIQUE URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE »

5.3.1 – Viser un logement de qualité pour tous

Enjeux identifiés

Les actions de ce sous volet portent essentiellement sur des domaines « immatériels » ne présentant que peu d'impacts directs sur l'environnement. En effet, les actions présentées portent sur :

- Des actions de mise en place d'une politique forte de l'habitat
- Des actions réhabilitations et de rénovation de l'habitat « indigne » par le biais des outils d'urbanisme
- Des actions d'incitation et de soutien financière pour l'amélioration thermique du parc privé et du parc social
- Des actions visant à assurer la poursuite du renouvellement urbain, en particulier sur les secteurs ANRU

Ces actions sont clairement à la base de la production de logement du territoire, et participeront donc à la hausse globale de la population présente sur le territoire. Toutefois, les impacts de ces actions ne peuvent être quantifiés en l'état, et sont donc reportés dans les impacts globaux du CDT. On notera en particulier que l'un des principaux enjeux de ce sous-volet porte sur l'amélioration énergétique du parc de logement. De fait, si la création dans des volumes importants de nouveaux logements entrainera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du territoire, ce volet d'action permettra de limiter la hausse des ces consommations/émissions par la mise en place d'une politique énergétique forte. De fait, cette action permettra de faire baisser les émissions et consommations énergétiques par habitants sur le territoire.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :

Si l'ensemble des actions entreprises au sein de ce volet d'action se concrétisent, à l'horizon 2028, par des aménagements et constructions territorialisées, l'état actuel des actions ne permet pas de déterminer les impacts quantifiés de celles-ci. En effet, la temporalité de ces actions fait apparaître :

- Une première phase d'étude et de diagnostic, permettant la définition des aménagements à engager (programme) et la localisation des territoires prioritaires (2013-2020)
- Une deuxième phase de réalisation (2020-2028) qui entrainera les impacts de ces actions

De fait, en l'état actuel, on considérera que les impacts liés à ces actions sont reportés à l'échelle globale du CDT. En effet, l'intégralité du territoire d'Est Ensemble est susceptible d'accueillir des opérations de réhabilitation, de rénovation et de création de logements découlant de ce sous-volet d'action.

Une partie des rénovations et des constructions prévues dans le cadre de ces actions seront par ailleurs réalisées sur les secteurs d'aménagement identifié dans le volet « une fabrique articulée autour de 3 territoires d'entraînement », et dont les impacts ont été détaillés.

Effets propres du CDT

L'ensemble des actions de ce sous-volet est né des réflexions engagées dans le cadre du CDT. De fait, l'ensemble des impacts qui y sont liés peut être rattachée à ceux du projet de CDT exclusivement.

5.3.2 – Développer une urbanité durable

Enjeux identifiés

Les actions de ce sous-volet regroupent des actions visant à rendre le développement urbain compatible avec l'environnement en intégrant des principes de développement durable. De fait, les actions présentées dans ce sous-volet portent sur des thématiques diverses :

- Les milieux naturel, à travers les actions d'aménagement de la BPAL corniche des forts et la mise en œuvre de la trame verte et bleue.
- Les déplacements, à travers l'action d'articulation entre les quartiers d'aménagement et les principales lignes de transport en commun lourds à développer sur le territoire
- L'habitat durable, avec la mise en place d'un référentiel sur l'écoconstruction et l'aménagement durable.

De fait, ce sous volet d'actions permettra d'identifier les composantes de la trame verte et bleue, d'en identifier les enjeux locaux et de mettre en œuvre un programme d'action qui participera au développement de cette trame, en cohérence avec les objectifs du SRCE. En outre, ces actions favoriseront l'amélioration de la qualité écologique du territoire.

Ce sous-volet d'action permettra également d'accroître fortement le report modal à destination des modes doux, en précisant les modalités de construction à proximité des grands axes de transports collectifs.

Enfin, ce sous-volet d'action permettra la diminution des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre liées aux constructions.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :

L'aménagement de la BPAL constitue la seule opération d'aménagement de ce sous-volet d'action. D'une superficie de 64 hectares, elle constitue le plus grand espace vert du territoire d'Est Ensemble. De fait son aménagement est susceptible d'engendrer des impacts particulier sur :

- La gestion de l'eau : Les aménagements prévus dans le cadre de cette action sont susceptibles d'engendrer une artificialisation partielle des sols. projet visera toutefois à permettre autant que possible la gestion alternative des eaux pluviales (rétention et infiltration) en tenant compte des capacités d'infiltrations des sols et des risques liés aux mouvements de terrains
- Les risques de mouvement de terrain : le projet prévoit le comblement des carrières de gypse sur le « secteur central » (200 000 m³ de remblais, soit la moitié du volume total des carrières de gypse)
- Les milieux naturels, dans des orientations ambivalentes :
 - Une modification importante des habitats des espèces troglodytes sous la corniche des forts, du fait du comblement des carrières. Une étude naturaliste poussée devra être menée avant toute opération pour s'assurer de la réduction maximale des impacts sur la faune locale.
 - Une potentielle suppression d'espaces végétalisés du fait de l'implantation des équipements nécessaires au fonctionnement de la BPAL. Toutefois, en l'état d'avancement de l'action, les impacts précis ne sont pas évaluables en l'état.
 - Une amélioration de la qualité écologique des milieux et une favorisation de la biodiversité par la mise en place d'un plan d'entretien différencié des espaces verts de la BPAL.
- Les déplacements : L'aménagement de la base de loisir entrainera une hausse de son attractivité au sein du territoire et générera une hausse des déplacements sur les secteurs en contact avec celle-ci, ainsi qu'au sein de celle-ci. Toutefois, la connexion de la BPAL avec les différents réseaux de transports collectifs, et notamment le prolongement du métro 11, du tram T1 et des futures télécabines de Romainville permettra de limiter l'usage de la voiture pour l'accès à la BPAL.

Effets propres du CDT

Les actions mises en œuvre au sein de ce sous-volet sont issues de la démarche partenariale ayant conduit à l'élaboration du CDT. De fait, l'ensemble des impacts de ce sous-volet est à mettre au crédit du projet de CDT. De fait, le CDT participera globalement au développement de la trame verte et bleue du territoire et à l'amélioration de la qualité écologique des espaces de nature, en particulier sur la BPAL.

5.3.3 – développer l'éco-conception et les écoactivitésEnjeux identifiés

Les actions de ce sous-volet portent principalement sur la création d'équipements spécifiques d'intérêt communautaire. Ces équipements accueilleront tous des activités et des services liés à l'environnement :

- La cité de l'écohabiter : cette action prévoit la création d'un bâtiment d'accueil des éco-entreprises (pépinière/hôtel d'activité, centre de ressources...) d'une superficie de 3500m² de SHON.
- L'écoparc à Bobigny, qui regroupera plusieurs activités du BTP, en lien avec le port de Fret, sur environ 6 Ha.
- L'écopôle à Montreuil, un pôle innovant de valorisation et de recyclage des déchets et d'une éco-filière du bâtiment participant à la mise en œuvre de l'écoquartier de la ZAC Boissière-Acacia.
- La tour Maraîchère à Romainville : cette action vise la création d'une « ferme urbaine » et l'organisation d'une filière locale de production/distribution

Ces actions s'accompagnent également d'une action portant un projet agricole, regroupant sur le Haut Montreuil, dans le quartier saint-Antoine, plusieurs dimensions : créations d'exploitations agricoles pour 8 Ha de surfaces cultivées, la création de jardins partagés, et la création d'activités économiques et culturelles.

Impacts liés aux opérations d'aménagement :

On notera toutefois qu'en dehors de la cité de l'écohabiter, qui prendra place sur la ZAE Cartier-Bresson à Pantin, l'ensemble des actions de ces sous-volets constituent des équipements ou parties de programmes d'aménagement des grandes ZAC du territoire. Ces ZAC font l'objet d'une évaluation globale plus complète à l'échelle de leur périmètre, qui intègre donc déjà les impacts liés à ces équipements et programmes.

Cependant, du fait de l'organisation particulière de ce sous-volet d'actions, les impacts de celui-ci seront partagés, entre les impacts fortement positifs spécifiques aux objectifs de chaque action et les impacts résiduels négatifs liés aux aménagements nécessaires à la réalisation de ces projets :

Impacts Positifs	Impacts résiduels négatifs
Amélioration du report modal vers les modes actifs et les TC du fait de l'amélioration de la desserte liée à l'aménagement des projets (projet agricole, Ecoparc de Bobigny...), au développement des filières courtes (projet agricole et tour maraîchère) et au développement du fret fluvial (Ecoparc)	Hausse des consommations énergétiques et des rejets de GES liés aux constructions nouvelles et aux activités accueillies
Amélioration du traitement des déchets (volume de déchets produit réduit et meilleur taux de recyclage) du fait du développement de l'écologie industrielle (Ecopôle)	Modification de la gestion des eaux pluviales, liés à l'artificialisation de sols (construction des bâtiments, aménagement des espaces extérieurs) ou aux besoins culturels (projet agricole)
Amélioration de la qualité écologique des bâtiments , et en particulier des consommations énergétiques (projet ecoparc, cité de l'écohabiter)	Augmentation des déplacements localisés aux abords des équipements
Amélioration de la trame verte et bleue du territoire, par la création de nouveaux espaces naturels (projet agricole)	
Suppression de la pollution des sols par le biais du traitement des sites pollués préalable aux aménagements (cité de l'écohabité, ecoparc...)	
Amélioration du paysage et mise en valeur du patrimoine local (Projet agricole, cité de l'écohabité)	

Effets propres du CDT

En dehors du projet agricole, l'ensemble des projets liés à ce volet d'actions avaient déjà fait l'objet, avant la période d'élaboration du CDT, d'une définition et d'une programmation plus ou moins élaborée. De fait, les impacts de ces actions ne peuvent être mis au crédit du CDT.

Toutefois, celui-ci a permis la mise en cohérence et la structuration des démarches environnementales liées au projet agricole des murs à pêche. Le CDT permettra donc, à travers cette action, d'intégrer des activités agricoles, d'insertion, culturelles, touristiques et de mise en valeur du paysage et du patrimoine sur le quartier Saint Antoine. Ce quartier est un maillon central dans cette matrice de biodiversité du plateau de Romainville et constituera, après sa réhabilitation, un réservoir de biodiversité important qui essaimera sur l'ensemble du territoire et complètera cette mosaïque écologique déjà bien amorcée sur l'est parisien.

5.4 – ANALYSE DU VOLET « UNE FABRIQUE ARTICULEE AUTOUR DE 3 TERRITOIRES D'ENTRAINEMENT »

Ce volet du portefeuille d'actions du CDT regroupe l'ensemble des actions d'aménagement « physiques du territoire » ; qui permettront notamment d'accueillir et de mettre en place les actions des 3 autres volets. Ces opérations d'aménagements emportent donc un grand nombre d'impacts du portefeuille d'action du CDT, toutefois très diversifiés selon les opérations.

Cependant, l'un des apports majeurs du CDT sur le territoire d'Est Ensemble est la mise en cohérence des opérations du CDT selon 3 grands territoires « d'entraînement ». Ces territoires d'entraînements font chacun l'objet d'action : de développement de « pôles gares » (quartiers et pôles d'échanges), de « projets d'aménagements » ou de « projets de transports ».

De fait, l'évaluation de ce volet d'action est traitée de manière particulière :

- L'évaluation des sous-volets, correspondant aux 3 territoires d'entraînement, est traitée selon la logique d'ensemble.
- Les projets présentés sur chaque territoire sont évalués individuellement, et détaillés en tant qu'opérations d'aménagements propres dont les impacts sont identifiés plus finement.

5.4.1 – La plaine du canal de l'Ourcq : inventer un territoire de liens autour du nouveau réseau de transports

Enjeux identifiés

Le secteur de la plaine du canal de l'Ourcq présente des enjeux urbains clairs, liés à sa implantation dans un tissu hérité du passé industriel du territoire :

- Des paysages à revaloriser : Les différentes opérations d'aménagement permettront de revaloriser le linéaire formé entre le canal et l'ex-RN3, dans une cohérence d'ensemble à travers le territoire.
- Le désenclavement des sites : Les grands espaces clos hérités des industries du territoire se verront ouverts, offrant notamment des perméabilités Nord/Sud connectant les espaces périphériques et facilitant les mobilités douces
- Traitement de la pollution : L'aménagement des secteurs de projet permettra au préalable la dépollution des sols, dans l'optique d'accueillir de nouvelles activités compatibles avec ceux-ci.

Effets propres du CDT

L'ensemble des projets d'aménagements et de transport de ce sous-volet d'actions sont des projets déjà programmés, financés voir débutés avant la mise en œuvre du CDT. Un grand nombre de ces opérations ont en effet fait l'objet :

- Soit d'un dossier de création ou de réalisation de ZAC
- Soit de l'inscription dans un programme de financement local ou régional (pour les projets de transports inscrits au programme du STIF)

La plus-value du CDT porte donc principalement sur l'organisation d'ensemble de ces opérations qui sera mise en œuvre afin d'assurer :

- Des connexions avec le réseau de transport du grand Paris Express, qui vient s'inscrire au sein d'Est Ensemble particulièrement sur la plaine du Canal de l'Ourcq

- Des connexions entre ces opérations via les axes de déplacements qui les traversent, en particulier le canal de l'Ourcq et l'ex-RN3, et avec les projets de transports collectifs qu'ils supportent, T-Zen 3 en tête.
- Une identité paysagère et patrimoniale forte, qui prend en compte l'héritage industriel du site en préservant les éléments identifiables, et qui permet de rouvrir le tissu urbain pour favoriser les axes de vues sur le grand paysage dans le sens Est/Ouest en s'appuyant sur les axes de déplacement, et dans le sens Nord/Sud en lien avec la colline de Romainville

En outre, ce sous-volet d'actions intègre la nécessité d'aménager les quartiers entourant les lieux d'accueil des futures gares du Grand Paris Express. Toutefois, en l'état d'avancement de la réflexion, la définition précise du contour de ces futurs « quartiers de gare » et de leur programme ne permet pas d'avancer des impacts précis à l'instar des autres opérations d'aménagement. On notera toutefois que l'objectif de l'aménagement de ces quartiers de gare porte sur la mutation du tissu urbain afin d'engendrer une densification et d'accueillir, à proximité immédiate des gares, un volume supplémentaire de logements et de surfaces d'activités (non chiffrables à l'heure actuelle). On notera toutefois qu'une partie des aménagements envisagés sur les pôles gares peuvent faire l'objet d'une intégration au sein de ZAC et/ou projets déjà identifiés par ailleurs.

La double temporalité de cette action (étude sur la première moitié du CDT, puis réalisation sur la seconde moitié) permettra au territoire d'assurer la continuité de la production de logements initiée dans la première partie, et en particulier l'effort de 600 logements supplémentaires définie dans le cadre du CDT afin d'atteindre les objectifs de la TOL.

De fait, les impacts liés à l'aménagement des quartiers porteront principalement sur :

- Une amélioration du report modal en faveur des transports collectifs, et notamment sur le réseau du Grand Paris, et des modes doux. Toutefois, la densification et l'arrivée de nouveaux habitants engendreront, de manière globale, une augmentation des déplacements sur le territoire.
- Une hausse des rejets d'assainissements, des volumes d'eau consommés et des déchets produits, du fait de la présence de population nouvelle. Toutefois, en l'absence de données programmatiques, ces éléments ne sont pas quantifiables sur ce secteur (mais sont intégrés à l'échelle du territoire global)
- Une augmentation des consommations énergétiques et des rejets de GES, du fait de la construction de nouveaux bâtiments et de leur utilisation. Toutefois, l'inscription des constructions dans la 2^{ème} moitié du CDT permettra de limiter fortement les consommations du fait du respect de la nouvelle réglementation thermique (prévue pour 2020) et des efforts menés pour aller au-delà de celle-ci.
- Une amélioration de l'état des sols, du fait des processus de dépollution qui pourront avoir lieu en fonction des études techniques d'avant projet.

5.4.2 – Le Plateau : construire de nouvelles polarités intégrées à la métropole

Enjeux identifiés

Le secteur du plateau regroupe des espaces qui ont en commun de présenter une topographie atypique dans la proche couronne parisienne, en continuité des hauteurs de l'est de Paris. Cette particularité conduit ce secteur à présenter divers enjeux :

- Un enjeu de densification : la partie Ouest du plateau, desservie par plusieurs lignes de métro, présente des espaces de fort potentiel de mutation urbaine, du fait de la présence d'anciens forts.
- Un enjeu de desserte : la partie Est du plateau, peut desservie en transport en commun, se verra profondément bouleversée par l'arrivée de plusieurs projets de TCSP.
- Un enjeu d'intégration paysagère : la position particulière des sites de l'opération, et le patrimoine qui y reste présente, notamment agricole, nécessite une approche particulière du réaménagement urbain.

Effets propres du CDT

L'ensemble des projets d'aménagements et de transport de ce sous-volet d'actions sont des projets déjà programmés, financés voir débutés avant la mise en œuvre du CDT. Un grand nombre de ces opérations ont en effet fait l'objet :

- Soit d'un dossier de création ou de réalisation de ZAC
- Soit de l'inscription dans un programme de financement local ou régional (pour les projets de transports inscrits au programme du STIF)

La plus-value du CDT porte donc principalement sur la réalisation des lignes de télécabines urbaines, qui permettront de relier par un mode de transport en commun efficace le secteur du plateau des secteurs Nord et Sud, en plaine. Par ailleurs, ces nouvelles connexions participeront au rabattement vers le réseau du Grand Paris Express, en complément des lignes de Métro (9, 11) et de tram (T1).

De fait, les impacts liés à l'aménagement des télécabines porteront principalement sur :

- Une amélioration du report modal en faveur des transports collectifs, et notamment sur le réseau du Grand Paris, et des modes doux. Toutefois, la densification et l'arrivée de nouveaux habitants engendreront, de manière globale, une augmentation des déplacements sur le territoire.
- Une modification paysagère des secteurs traversés par les télécabines.

5.4.3 – Le Faubourg : intensifier les coutures avec Paris pour construire le Grand Paris

Enjeux identifiés

Ce secteur se caractérise par un tissu d'habitat collectif avec une forte mixité (activités, équipements et bureaux), en continuité du tissu parisien. L'activité économique, à dominante artisanale et de services est ainsi très imbriquée dans le tissu urbain. L'ancienneté de la structuration du quartier conduit à la mise en avant de 2 principaux enjeux :

- Un enjeu de rénovation du bâti : la densité élevée de logements dégradés/insalubres appelle à la réalisation de nombreux projets urbains et d'opérations de requalification de l'habitat.
- Un enjeu de liaison avec Paris : un travail sera poursuivi sur le réaménagement des portes et permettra une plus grande intégration du territoire, en liaison avec la capitale, dans le cadre du Grand Paris.

Effets propres du CDT

L'ensemble des projets d'aménagements et de transport de ce sous-volet d'actions sont des projets déjà programmés, financés voir débutés avant la mise en œuvre du CDT. Un grand nombre de ces opérations ont en effet fait l'objet :

- Soit d'un dossier de création ou de réalisation de ZAC
- Soit de l'inscription dans un programme de financement local ou régional (pour les projets de transports inscrits au programme du STIF)

L'apport du CDT au sein de ce territoire porte principalement sur les actions de coutures avec la capitale, concentrées principalement sur les secteurs de « portes ». Toutefois, l'action « portes et liaison avec Paris » ne fait pas l'objet à l'heure actuelle d'un état de définition suffisant pour évaluer finement les impacts liés aux aménagements sur les secteurs de portes.

Toutefois, outre le développement économique pressenti sur ces secteurs, le préprogramme prévoit de larges efforts pour favoriser les déplacements entre le territoire de la CAEE et Paris, et notamment en modes actifs ou en transports en commun.

De fait, les impacts liés à l'aménagement des télécabines porteront principalement sur une amélioration du report modal en faveur des transports collectifs et des modes doux.

6 - ANALYSE DES EFFETS DES OPERATIONS D'AMENAGEMENT INSCRITS AU PORTEFEUILLE DU CDT

6.1 – OPERATIONS D'AMENAGEMENT

ZAC du quartier durable de la plaine de l'Ourcq			
Type de projet et lien avec le CDT			
Projet d'aménagement de quartier à Noisy-le-Sec Projet situé à environ 750m d'une gare GPE (Pont de Bondy) Projet identifié dans le projet d'agglomération pré-CDT (ZAC créée) Modifications liées au CDT : Aménagement des berges du canal au-delà de la ZAC			
Thématique		principaux impacts	Qualité
Gestion de l'eau	<p>Arrivée d'une nouvelle population (environ 2 400 habitants et 2 520 emplois) :</p> <ul style="list-style-type: none"> Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 3 660 EH par an Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 210 000m³ par an <p>Du fait de la présence de masses de gypse le site du projet est compris dans une zone où l'infiltration superficielle et l'injection profonde des eaux pluviales sont proscrites.</p> <p>Le site de l'opération étant presque entièrement imperméabilisé aujourd'hui, la surface totale imperméabilisée par le projet sera toutefois inférieure à la surface imperméabilisée initiale actuelle, et réduira le ruissellement.</p>		
Risques naturels	Le site prévu pour l'opération s'inscrit dans un périmètre d'aléas de mouvements de terrains (dissolution du gypse et retrait/gonflement des argiles moyen). Les constructions seront donc rendues conformes aux PPR en vigueur.		
Milieux naturels	Le projet s'implante dans une ancienne zone industrielle très faiblement végétalisée. Le projet permettra la plantation d'une nouvelle végétation et la création d'espaces verts qui favorisera le développement de la trame verte et bleue et la biodiversité. Les travaux en bordure de l'Ex-RN3 pourront toutefois entraîner la suppression d'arbres d'alignement existant en bordure de voirie.		
Déplacements	<p>La création de 1000 logements et des diverses activités pressenties au sein de l'opération engendrera une hausse des déplacements sur le site et dans sa proximité, et notamment des trafics automobiles sur les voiries de desserte.</p> <p>Le quartier se situe cependant à proximité immédiate de la future gare du GPE du pont de Bondy. En outre, le passage du T-ZEN 3 permettra la desserte du quartier et sa connexion avec la gare GPE. La création d'une passerelle piétonne permettra la traversée du Canal de l'Ourcq et le renforcement de l'accessibilité des territoires situés au-delà du Canal, en cohérence avec les projets de liaison portés sur les territoires communaux limitrophes.</p>		
Nuisances acoustiques	Les nouveaux trafics générés par le projet contribueront à une hausse des niveaux sonores constatés sur ce secteur. Toutefois, celui-ci s'insère dans un tissu urbain disposant d'une ambiance sonore déjà dégradée, et l'opération ne devrait pas aggraver outre mesure cette ambiance sonore. L'ensemble des aménagements prendront en compte la réglementation en vigueur afin de ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores provoquant une gêne.		
Pollution et risques	Le site s'inscrit en dehors de zones de risques technologiques, mais comprend toutefois une ICPE (seuil bas). L'aménagement du quartier permettra en outre la		

technologiques	dépollution des sols recensés sur le site. Les différents axes structurants qui longent le site (Canal, voies ferrées, ex-RN3) sont susceptible d'accueillir des TMD.			
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entrainera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du quartier et de la CAEE. Cependant, le respect de la réglementation thermique permettra de limiter le volume des consommations et émissions engendrées.			
Gestion des déchets	L'augmentation de population due aux nouveaux logements et au développement des activités sur le quartier engendrera environ une quantité de déchets supplémentaires, dans un volume d'environ 1.75 tonnes par an.			
Patrimoine et paysage	La création du nouveau quartier entrainera des modifications paysagères importantes sur le secteur. Le développement d'une trame végétale participera notamment à l'amélioration qualitative du paysage du quartier.			
Mesures proposées				
Thématique		Intégration au CDT		
		V1	V2	V3
Gestion de l'eau	Les eaux pluviales circuleront à ciel ouvert et gravitairement. Les cheminements seront de faible capacité, grâce à un stockage en amont, avec un débit de fuite limité. Compte tenu de l'impossibilité d'infiltration des eaux pluviales sur site, celles-ci seront rejetées au réseau d'assainissement avec un débit limité	P		
Risques naturels	La nature, la profondeur et le type de fondations à mettre en œuvre pourront être définis par une étude géotechnique préalable à chaque construction permettant de préciser les caractéristiques des sols présents (homogénéité, portance, ...) et ainsi définir les modalités d'ancrage des bâtiments ; Les opérateurs des différents secteurs du site de l'opération devront prendre en compte dans les aménagements le risque d'affaissements de surface et/ou d'effondrements du fait d'un phénomène de dissolution du gypse et de retrait-gonflement des sols argileux....	P		
Milieux naturels	Afin de préciser les effets du projet sur la faune et la flore locales, une étude faunistique et floristique pourra être réalisée. Cette étude visera à déterminer certaines mesures supplémentaires pourraient être mises en œuvre (haies plurispécifiques, essences locales, structures végétales...).	P		
Déplacements	Le projet d'aménagement visera à éviter autant que possible la coupe des arbres le long de l'ex-RN3. Dans le cas contraire, les arbres abattus dans le cadre des aménagements prévus seront replantés avec un ratio minimum de 2 plantés pour 1 abattu.	P		
Déplacements	Le projet devra permettre aux piétons et cyclistes de privilégier les trajets les plus sécurisés. Il conviendra d'être attentif au phasage de l'opération, afin que la livraison des bâtiments puisse coïncider de la manière la plus étroite possible avec la réalisation des infrastructures majeures de transports en commun programmée par les différents opérateurs publics, notamment sur l'Ex-RN3.	P		
Déplacements	Le projet permettra de permettre la requalification de l'Ex-RN3 sur les secteurs touchant la ZAC, et permettre l'apaisement de la voie : limitation des vitesses, gabarit réduit, aménagement de voies douces, chicanes...)	P		
Nuisances	Les bâtiments qui seront implantés dans le secteur du bruit des	P		

acoustiques	infrastructures ayant fait l'objet d'un classement préfectoral devront présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs, conformément à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 Les vitesses de circulations des voiries de desserte de la ZAC seront limitées (zone 30, zones de rencontre) afin de limiter la génération de nuisances acoustiques liés aux véhicules.	P		
Energie et GES	Les performances énergétiques des bâtiments nouvellement construits se devront d'être exemplaires et d'aller au-delà de la réglementation en vigueur (seuils à définir, si possible passifs voire bâtiments à énergie positive). On profitera du réaménagement du quartier pour mettre en place une politique forte d'amélioration de l'habitat existant sur le quartier, en favorisant les travaux d'isolation énergétique.	P		
Déchets	L'ensemble des opérations de construction de bâtiment intégreront un schéma de gestion du tri des déchets, et identifiera la chaîne du tri de la production à l'enlèvement L'aménagement des voiries prendra en compte l'accessibilité des engins de collecte (largeurs, rayons de girations, suppression des voies en impasses).	P		
Paysage	L'aménagement de la ZAC se poursuivra en bordure du canal par l'aménagement des berges. Il permettra la renaturation végétale de celui-ci, ainsi que la création d'aménités paysagères en lien avec les loisirs et le tourisme, favorisant l'insertion paysagère du quartier en lien avec le Canal. L'aménagement du quartier permettra la requalification de l'Ex-RN3 en Boulevard Urbain, et visera particulièrement à décroiser l'axe et à créer des axes de vue Nord/Sud, tout en préservant la percée visuelle actuelle de la RN3.	I		
		P		

ZAC des rives de l'Ourcq		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet d'aménagement de quartier à Bondy Projet situé à environ 700m d'une gare GPE (Pont de Bondy) Projet identifié dans le projet d'agglomération pré-CDT (ZAC créée le 9 Avril 2013)		
principaux impacts		Qualité
Thématique		
Gestion de l'eau	Arrivée d'une nouvelle population (environ 3 300 habitants et 850 emplois) : <ul style="list-style-type: none"> Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 3 725 EH par an Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 210 000m³ par an Le site de l'opération étant presque entièrement imperméabilisé aujourd'hui, la surface totale imperméabilisée par le projet sera toutefois inférieure à la surface imperméabilisée initiale actuelle, et réduira le ruissellement.	 
Risques naturels	Le site s'inscrit en dehors de tout périmètre de risques naturels	
Milieux naturels	Le projet s'implante dans une ancienne zone industrielle très faiblement végétalisée. Le projet permettra la plantation d'une nouvelle végétation et la création d'espaces verts qui favorisera le développement de la trame verte et bleue et la biodiversité. Notamment à travers l'aménagement d'un grand parc au centre de la ZAC le long du Canal.	
Déplacements	La création de 1370 logements et des diverses activités pressenties au sein de l'opération engendrera une hausse des déplacements sur le site et dans sa proximité, et notamment des trafics automobiles sur les voiries de desserte. La création d'un maillage de desserte, le renforcement des transports en commun et la requalification la route d'Aulnay permettra la liaison avec le TCSP de l'ex-RN3 et la jonction à la future gare du GPE. Ces aménagements permettront de favoriser une forte part modale des modes actifs	 
Nuisances acoustiques	Le projet s'insère en limite Est de l'autoroute A3, en Remblai, dans une zone de gêne sonore importante. Toutefois, la partie Ouest du quartier accueillera le port de Bondy réaménagé et un équipement public qui permettront de former une barrière acoustique. En outre, le projet prévoit la création des logements en partie Est, dans un secteur de moindre nuisances. Toutefois, les nouveaux trafics générés par le projet contribueront à une hausse des niveaux sonores constatés sur ce secteur. Toutefois, celui-ci s'insère dans un tissu urbain disposant d'une ambiance sonore déjà dégradée, et l'opération ne devrait pas aggraver outre mesure cette ambiance sonore. L'ensemble des aménagements prendront en compte la réglementation en vigueur afin de ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores provoquant une gêne.	 
Pollution et risques technologiques	Le site s'inscrit en dehors de zones de risques technologiques. L'aménagement du quartier permettra en outre la dépollution des sols recensés sur le site. Les différents axes structurants qui longent le site (Canal, A3) sont susceptibles d'accueillir des TMD.	
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entraînera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du quartier et de la CAEE. Cependant, le respect de la réglementation thermique permettra de limiter le volume des consommations et émissions engendrées.	

Gestion des déchets	des	L'augmentation de population due aux nouveaux logements et au développement des activités sur le quartier engendrera environ une quantité de déchets supplémentaires, dans un volume d'environ 1.8 tonnes par an.	
Patrimoine et paysage	et	La création du nouveau quartier entraînera des modifications paysagères importantes sur le secteur. Le développement d'une trame végétale participera notamment à l'amélioration qualitative du paysage du quartier. En outre, le projet permettra l'ouverture de la ville vers le canal, qui formera un véritable espace public accueillant un équipement public. Il permettra également le prolongement du centre ville de Bondy au-delà du Canal.	

Paysage	de collecte (largeurs, rayons de girations, suppression des voies en impasses).	
	L'aménagement du quartier permettra, à travers la mise en place d'un grand parc paysager et de la trame végétale qui l'accompagne, une revalorisation paysagère du site.	I
	On veillera à traiter les axes existants (route d'Aulnay, canal de l'Ourcq) de manière à préserver les axes de vues qu'ils autorisent. En outre, la création des voies nouvelles dans le sens Nord/Sud devra faire l'objet d'une intégration des axes de vues proposés sur le grand paysage, notamment en direction de la colline de Romainville.	P

Mesures proposées		Intégration au CDT		
Thématique		V1	V2	V3
		Gestion de l'eau	Les eaux pluviales circuleront à ciel ouvert et gravitairement. Les cheminements seront de faible capacité, grâce à un stockage en amont, avec un débit de fuite limité.	P
	L'ensemble des eaux pluviales seront infiltrées sur site à la parcelle, avec un débit limité défini dans les phases ultérieures du projet.	P		
Milieux naturels	Afin de préciser les effets du projet sur la faune et la flore locales, une étude faunistique et floristique pourra être réalisée. Cette étude visera à déterminer certaines mesures supplémentaires pourraient être mises en œuvre (haies plurispécifiques, essences locales, structures végétales...).	P		
Déplacements	Le projet prévoit la requalification de la route d'Aulnay qui permettra une meilleure intégration des différents modes de déplacement, et notamment les transports collectifs.	I		
	Le projet devra permettre aux piétons et cyclistes de privilégier les trajets les plus sécurisés. On veillera à permettre le rabattement des modes doux vers l'axe du canal de manière la plus directe possible.	P		
	Il conviendra d'être attentif au phasage de l'opération, afin que la livraison des bâtiments puisse coïncider de la manière la plus étroite possible avec la réalisation des infrastructures majeures de transports en commun programmée par les différents opérateurs publics, notamment sur l'Ex-RN3.			
Nuisances acoustiques	Les bâtiments qui seront implantés dans le secteur du bruit des infrastructures ayant fait l'objet d'un classement préfectoral devront présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs, conformément à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996.	P		
	Les vitesses de circulations des voiries de desserte de la ZAC seront limitées (zone 30, zones de rencontre) afin de limiter la génération de nuisances acoustiques liés aux véhicules.	P		
Energie et GES	Les performances énergétiques des bâtiments nouvellement construits se devront d'être exemplaires et d'aller au-delà de la réglementation en vigueur (seuils à définir, si possible passifs voire bâtiments à énergie positive).	P		
	On profitera du réaménagement du quartier pour mettre en place une politique forte d'amélioration de l'habitat existant sur le quartier, en favorisant les travaux d'isolation énergétique.	P		
Déchets	L'ensemble des opérations de construction de bâtiment intégreront un schéma de gestion du tri des déchets, et identifiera la chaîne du tri de la production à l'enlèvement	P		
	L'aménagement des voiries prendra en compte l'accessibilité des engins	P		

ZAC de l'horloge		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet d'aménagement de quartier à Romainville Projet situé à environ 1 500m d'une gare GPE (Bobigny Pablo Picasso) Projet identifié dans le projet d'agglomération pré-CDT (ZAC créée le 26 Juin 2012)		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Arrivée d'une nouvelle population (environ 2040 habitants et 5600 emplois) : <ul style="list-style-type: none"> Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 4 840 EH par an Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 275 000m³ par an Le site de l'opération étant presque entièrement imperméabilisé aujourd'hui, la surface totale imperméabilisée par le projet sera toutefois inférieure à la surface imperméabilisée initiale actuelle, et réduira le ruissellement.	 
Risques naturels	Le site s'inscrit sur un secteur concerné par un risque de retrait/gonflement de des argiles modéré. La nature, la profondeur et le type de fondations à mettre en œuvre pourront être définis par une étude géotechnique préalable à chaque construction permettant de préciser les caractéristiques des sols présents (homogénéité, portance, ...) et ainsi définir les modalités d'ancrage des bâtiments ;	
Milieus naturels	Le projet s'implante dans une ancienne zone industrielle très faiblement végétalisée. Le projet permettra la plantation d'une nouvelle végétation et la création d'espaces verts qui favorisera le développement de la trame verte et bleue et la biodiversité.	
Déplacements	La création de 850 logements et des diverses activités pressenties au sein de l'opération engendrera une hausse des déplacements sur le site et dans sa proximité, et notamment des trafics automobiles sur les voiries de desserte. Le quartier se verra desservi sur sa partie Nord par le T-Zen 3, qui permettra de favoriser les déplacements en modes doux, et notamment le rabattement des usagers du quartier vers la Gare Grand Paris Express du Pont de Bondy.	 
Nuisances acoustiques	Les nouveaux trafics générés par le projet contribueront à une hausse des niveaux sonores constatés sur ce secteur. Toutefois, celui-ci s'insère dans un tissu urbain disposant d'une ambiance sonore déjà dégradée, et l'opération ne devrait pas aggraver outre mesure cette ambiance sonore. L'ensemble des aménagements prendront en compte la réglementation en vigueur afin de ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores provoquant une gêne.	
Pollution et risques technologiques	Le site s'inscrit en dehors de zones de risques technologiques, mais comprend plusieurs ICPE seuil bas. L'aménagement du quartier permettra en outre la dépollution des sols recensés sur le site. L'axe de l'ex-RN3 peut cependant être susceptible d'accueillir des TMD, exposant la partie Nord du site.	
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entrainera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du quartier et de la CAEE. Cependant, le respect de la réglementation thermique permettra de limiter le volume des consommations et émissions engendrées.	
Gestion des déchets	L'augmentation de population due aux nouveaux logements et au développement des activités sur le quartier engendrera environ une quantité de déchets supplémentaires, dans un volume d'environ 2.3 tonnes par an.	
Patrimoine et paysage	La création du nouveau quartier entrainera des modifications paysagères importantes sur le secteur. Le développement d'une trame végétale participera notamment à	

l'amélioration qualitative du paysage du quartier. Le site se situe à proximité de la future base de Plein Air et de Loisirs au Sud et celle du Canal de l'Ourcq au Nord et permettra la liaison entre les grands paysages.		
Mesures proposées		
Thématique		Intégration au CDT
		V1 V2 V3
Gestion de l'eau	Les eaux pluviales circuleront à ciel ouvert et gravitairement. Les cheminements seront de faible capacité, grâce à un stockage en amont, avec un débit de fuite limité. L'ensemble des eaux pluviales seront infiltrées sur site, par le biais de noues et de bassins infiltrant à l'air libre, aménagés en tenant compte des contraintes des sols du site.	P P
Milieus naturels	Afin de préciser les effets du projet sur la faune et la flore locales, une étude faunistique et floristique pourra être réalisée. Cette étude visera à déterminer certaines mesures supplémentaires pourraient être mises en œuvre (haies plurispécifiques, essences locales, structures végétales...).	P
Déplacements	Le projet devra permettre aux piétons et cyclistes de privilégier les trajets les plus sécurisés. On veillera à permettre le rabattement des modes doux vers l'axe du T-Zen 3 de manière la plus directe possible. Il conviendra d'être attentif au phasage de l'opération, afin que la livraison des bâtiments puisse coïncider de la manière la plus étroite possible avec la réalisation des infrastructures majeures de transports en commun programmée par les différents opérateurs publics, notamment sur l'Ex-RN3.	P P
Nuisances acoustiques	Les bâtiments qui seront implantés dans le secteur du bruit des infrastructures ayant fait l'objet d'un classement préfectoral devront présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs, conformément à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996. Les vitesses de circulations des voiries de desserte de la ZAC seront limitées (zone 30, zones de rencontre) afin de limiter la génération de nuisances acoustiques liés aux véhicules.	P P
Energie et GES	Les performances énergétiques des bâtiments nouvellement construits se devront d'être exemplaires et d'aller au-delà de la réglementation en vigueur (seuils à définir, si possible passifs voire bâtiments à énergie positive). On profitera du réaménagement du quartier pour mettre en place une politique forte d'amélioration de l'habitat existant sur le quartier, en favorisant les travaux d'isolation énergétique.	P P
Déchets	L'ensemble des opérations de construction de bâtiment intégreront un schéma de gestion du tri des déchets, et identifiera la chaîne du tri de la production à l'enlèvement L'aménagement des voiries prendra en compte l'accessibilité des engins de collecte (largeurs, rayons de girations, suppression des voies en impasses).	P P
Paysage	L'aménagement du quartier permettra, à travers la mise en place d'un de la trame végétale, une revalorisation paysagère du site. L'inscription du quartier sur la naissance de la colline de Romainville permettra de générer un projet urbain en cohérence avec un aménagement « dans les pentes ». Le projet devra permettre une lisibilité claire du tissu bâti au sein du relief.	P P

Plaine Ouest		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet d'aménagement de quartier à Noisy le Sec Projet situé à environ 2500m d'une gare GPE (Bobigny Pablo Picasso) Projet faisant l'objet d'une OAP dans le PLU de Noisy le Sec		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Arrivée d'une nouvelle population (environ 2 400 habitants) : <ul style="list-style-type: none"> Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 2400 EH par an Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 135 000m³ par an Le site de l'opération s'inscrit dans un secteur d'anciennes activités industrielles, largement artificialisé. Le projet visera toutefois à permettre autant que possible la gestion alternative des eaux pluviales (rétention et infiltration) en tenant compte : <ul style="list-style-type: none"> Des capacités d'infiltrations des sols Des risques liés aux mouvements de terrains 	 
Risques naturels	Le site s'inscrit sur un secteur concerné par un risque de retrait/gonflement de des argiles modéré. La nature, la profondeur et le type de fondations à mettre en œuvre pourront être définis par une étude géotechnique préalable à chaque construction permettant de préciser les caractéristiques des sols présents (homogénéité, portance, ...) et ainsi définir les modalités d'ancrage des bâtiments ;	 
Milieux naturels	Le projet s'implante dans une ancienne zone industrielle très faiblement végétalisée. Le projet permettra la plantation d'une nouvelle végétation, notamment à travers la création de 2 espaces verts en cœurs d'îlots et le liaisonnement de ceux si à travers des trames végétales larges (7/8m). La création d'espaces verts favorisera le développement de la trame verte et bleue et la biodiversité à l'échelle du territoire et participera notamment à la création d'un lien entre la BPAL et le Canal de l'Ourcq	
Déplacements	La création d'environ 1000 logements et des diverses activités pressenties au sein de l'opération engendrera une hausse des déplacements sur le site et dans sa proximité, et notamment des trafics automobiles sur les voiries de desserte.	
Nuisances acoustiques	Les nouveaux trafics générés par le projet contribueront à une hausse des niveaux sonores constatés sur ce secteur. Toutefois, celui-ci s'insère dans un tissu urbain disposant d'une ambiance sonore déjà dégradée, et l'opération ne devrait pas aggraver outre mesure cette ambiance sonore. L'ensemble des aménagements prendront en compte la réglementation en vigueur afin de ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores provoquant une gêne.	
Pollution et risques technologiques	Le site s'inscrit en dehors de zones de risques technologiques, mais comprend quelques sites Basias. L'aménagement du quartier permettra cependant la dépollution des sols recensés sur le site. Les voies ferrées ainsi que la RD 40 sont toutefois susceptibles d'accueillir des TMD.	
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entrainera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du quartier et de la CAEE. Cependant, le respect de la réglementation thermique permettra de limiter le volume des consommations et émissions engendrées.	
Gestion des déchets	L'augmentation de population due aux nouveaux logements et au développement des activités sur le quartier engendrera environ une quantité de déchets supplémentaires, dans un volume d'environ 1.1 tonnes par an.	

Mesures proposées				
Thématique		Intégration au CDT		
		V1	V2	V3
Patrimoine et paysage	La création du nouveau quartier entrainera des modifications paysagères importantes sur le secteur. Le développement d'une trame végétale participera notamment à l'amélioration qualitative du paysage du quartier. Le projet prévoit le décloisonnement des îlots bâtis et l'intégration d'un grand mail d'orientation Nord-est/Sud-Ouest qui permettra de créer un axe de vue large et paysager en direction de la BPAL et des éléments repères de la colline de Romainville.			
Gestion de l'eau	Les eaux pluviales circuleront à ciel ouvert et gravitairement. Les cheminements seront de faible capacité. On maximisera l'infiltration des eaux pluviales dans la mesure où la capacité d'infiltration des sols (argiles, carrières) le permet. Pour ce faire, des zones de rétentions permettront de limiter le débit des eaux pluviales s'écoulant vers des bassins collectifs paysagers d'infiltration à ciel ouvert en cœur d'îlot, implantés dans les zones les plus perméables et n'induisant pas de risque majeur de mouvement de terrain. La mise en place de structures drainantes (noues et bassins) facilitera l'infiltration sur ces secteurs.	P		P
Risques naturels	La nature, la profondeur et le type de fondations à mettre en œuvre pourront être définis par une étude géotechnique préalable à chaque construction permettant de préciser les caractéristiques des sols présents (homogénéité, portance, ...) et ainsi définir les modalités d'ancrage des bâtiments ; Les opérateurs des différents secteurs du site de l'opération devront prendre en compte dans les aménagements le risque d'affaissements de surface et/ou d'effondrements du fait d'un phénomène de dissolution du gypse et de retrait-gonflement des sols argileux....	P		P
Milieux naturels	Le projet prévoit de renforcer le corridor écologique entre la BPAL et le Canal de l'Ourcq par la création d'espaces verts le long des constructions de part et d'autre de la rue du Parc. En outre, il sera mis en place des dispositifs spécifiques de clôtures permettant le maintien de la circulation des espèces pour les parcelles impactées par le corridor écologique de la rue du Parc. Afin de préciser les effets du projet sur la faune et la flore locales, une étude faunistique et floristique pourra être réalisée. Cette étude visera à déterminer certaines mesures supplémentaires pourraient être mises en œuvre (haies plurispécifiques, essences locales, structures végétales...).	I		I
Déplacements	La création d'une voie Nord-Sud paysagère convergeant vers le pôle commercial et la BPAL, favorisera les cheminements piétons. Les aménagements prévoient la mise en place d'une zone partagée entre piétons et cycles., ainsi que la création de « sentes » Est Ouest paysagères, se rabattant vers l'axe Nord-Sud et les « cœurs d'îlots verts » partagés, permettant un report modal important vers les déplacements piétons à l'échelle du quartier. Il conviendra d'être attentif au phasage de l'opération, afin que la livraison des bâtiments puisse coïncider de la manière la plus étroite possible avec la réalisation des infrastructures majeures de transports en commun programmée par les différents opérateurs publics.	I		I
Nuisances acoustiques	Les bâtiments qui seront implantés dans le secteur du bruit des infrastructures ayant fait l'objet d'un classement préfectoral devront présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs,	P		

	conformément à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 Les vitesses de circulations des voiries de desserte de la ZAC seront limitées (zone 30, zones de rencontre) afin de limiter la génération de nuisances acoustiques liés aux véhicules.	P	
Energie et GES	La définition du plan Masse du quartier visera à optimiser la gestion thermique du bâti en favorisant la récupération d'énergie solaire (Limitation des ombres portées pour favoriser le solaire passif, orientation Nord-Sud dominante des bâtiments (façade principale au sud), implantation des bâtiments à L = H du bâtiment au sud, solaire thermique et photovoltaïque, Ombrage des façades Sud par des arbres qui participeront ainsi à la gestion thermique des bâtiments). Les performances énergétiques des bâtiments nouvellement construits se devront d'être exemplaires et d'aller au-delà de la réglementation en vigueur (seuils à définir, si possible passifs voire bâtiments à énergie positive). On profitera du réaménagement du quartier pour mettre en place une politique forte d'amélioration de l'habitat existant sur le quartier, en favorisant les travaux d'isolation énergétique.	I	
		P	
		P	
Déchets	L'ensemble des opérations de construction de bâtiment intégreront un schéma de gestion du tri des déchets, et identifiera la chaîne du tri de la production à l'enlèvement L'aménagement des voiries prendra en compte l'accessibilité des engins de collecte (largeurs, rayons de girations, suppression des voies en impasses).	P	
		P	

Site de la Folie		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet d'aménagement de quartier à Bobigny le Sec Projet situé à environ 750m d'une gare GPE (Bobigny Pablo Picasso) Projet issu de l'évolution tendancielle du territoire		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Arrivée d'une nouvelle population (environ 2 400 habitants et 2520 emplois) : <ul style="list-style-type: none"> • Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 3660 EH par an • Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 200 000m³ par an Du fait de la présence de masses de gypse le site du projet est compris dans une zone où l'infiltration superficielle et l'injection profonde des eaux pluviales sont proscrites. Le site de l'opération étant presque entièrement imperméabilisé aujourd'hui, la surface totale imperméabilisée par le projet sera toutefois inférieure à la surface imperméabilisée initiale actuelle et réduira le ruissellement.	  
Risques naturels	Le site prévu pour l'opération s'inscrit dans un périmètre d'aléas de mouvements de terrains (dissolution du gypse et retrait/gonflement des argiles moyen). Les constructions seront donc rendues conformes aux PPR en vigueur.	
Milieux naturels	Le projet s'implante dans une ancienne zone industrielle très faiblement végétalisée. Le projet permettra la plantation d'une nouvelle végétation et la création d'espaces verts qui favorisera le développement de la trame verte et bleue et la biodiversité, notamment à travers les parcs urbains qui seront aménagés aux cœurs des ZAC du site.	
Déplacements	La création d'environ 1000 logements et des diverses activités pressenties au sein de l'opération engendrera une hausse des déplacements sur le site et dans sa proximité, et notamment des trafics automobiles sur les voiries de desserte. Le projet d'aménagement du site prévoit toutefois la création d'un pôle d'échange entre les lignes Métro 5, la TLN, le RER E et le T-Zen 3, ainsi que le projet de télécabines de Bobigny/Romainville. En outre, L'aménagement d'une nouvelle gare de métro 5 rendra le site à une station de métro de la future gare de GPE de Bobigny Pablo Picasso. Pour l'ensemble de ces raisons, cette opération permettra d'améliorer significativement les conditions de déplacement sur le territoire, et participera au report modal en faveur des transports en commun.	  
Nuisances acoustiques	Les nouveaux trafics générés par le projet contribueront à une hausse des niveaux sonores constatés sur ce secteur. Toutefois, celui-ci s'insère dans un tissu urbain disposant d'une ambiance sonore déjà dégradée, et l'opération ne devrait pas aggraver outre mesure cette ambiance sonore. L'ensemble des aménagements prendront en compte la réglementation en vigueur afin de ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores provoquant une gêne. En outre, le fort report modal vers les transports collectif lié au projet permettra de diminuer de manière globale les nuisances acoustiques à l'échelle de l'agglomération	
Pollution et risques technologiques	Le site s'inscrit en dehors de zones de risques technologiques, mais comprend toutefois des ICPE (seuil bas) et Basols. L'aménagement du quartier permettra en outre la dépollution des sols recensés sur le site. Les différents axes structurants qui longent le site (Canal, voies ferrées, ex-RN3) sont susceptible d'accueillir des TMD.	
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entraînera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de	

Bassin de Pantin et ZAC du port		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet d'aménagement de quartier à Pantin Projet situé à environ 2500m d'une gare GPE (Bobigny Pablo Picasso) Dossier de réalisation approuvé en Décembre 2012 (pré-CDT) Modifications liées au CDT : Aménagement d'une passerelle piétonne au dessus du Canal		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Arrivée d'une nouvelle population (environ 2 750 habitants et 600 emplois) : <ul style="list-style-type: none"> Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 3 050 EH par an Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 175 000m³ par an Du fait de la présence de masses de gypse le site du projet est compris dans une zone où l'infiltration superficielle et l'injection profonde des eaux pluviales sont proscrites. L'ensemble des eaux de terrasses propres ou toitures et des eaux de ruissellement sera collecté, stocké puis acheminé de façon gravitaire vers le canaletto. Le site de l'opération étant presque entièrement imperméabilisé aujourd'hui, la surface totale imperméabilisée par le projet sera toutefois inférieure à la surface imperméabilisée initiale actuelle, et réduira le ruissellement.	  
Risques naturels	Le site prévu pour l'opération s'inscrit dans un périmètre d'aléas de mouvements de terrains (dissolution du gypse et retrait/gonflement des argiles moyen). Les constructions seront donc rendues conformes aux PPR en vigueur.	
Milieus naturels	Le projet s'implante dans une ancienne zone industrielle très faiblement végétalisée. Le projet permettra la plantation d'une nouvelle végétation et la création d'espaces verts qui favorisera le développement de la trame verte et bleue et la biodiversité, notamment à travers la création d'un grand parc urbain de part et d'autre de l'Ex-RN3 et la création d'un Mail végétalisé en prolongement de la passerelle. Les travaux en bordure de l'Ex-RN3 pourront toutefois entraîner la suppression d'arbres d'alignement existant en bordure de voirie.	 
Déplacements	La création d'environ 1100 logements et des diverses activités pressenties au sein de l'opération engendrera une hausse des déplacements sur le site et dans sa proximité, et notamment des trafics automobiles sur les voiries de desserte. Le passage du T-ZEN 3 permettra la desserte du quartier et sa connexion avec la gare GPE, et favorisera le report modal sur le secteur. La création d'une passerelle piétonne permettra la traversée du Canal de l'Ourcq et le renforcement de l'accessibilité des territoires situés au-delà du Canal, en cohérence avec les projets de liaison portés sur les territoires communaux limitrophes.	 
Nuisances acoustiques	Les nouveaux trafics générés par le projet contribueront à une hausse des niveaux sonores constatés sur ce secteur. Toutefois, celui-ci s'insère dans un tissu urbain disposant d'une ambiance sonore déjà dégradée, et l'opération ne devrait pas aggraver outre mesure cette ambiance sonore. L'ensemble des aménagements prendront en compte la réglementation en vigueur afin de ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores provoquant une gêne.	
Pollution et risques technologiques	Le site s'inscrit en dehors de zones de risques technologiques, comprends de nombreux sites Basias. L'aménagement du quartier permettra cependant la dépollution des sols recensés sur le site. Les différents axes structurants qui longent le site (Canal, voies ferrées, ex-RN3) sont susceptible d'accueillir des TMD.	
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entrainera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du quartier et de la CAEE. Cependant, le respect de la	

Gestion des déchets	réglementation thermique permettra de limiter le volume des consommations et émissions engendrées. L'augmentation de population due aux nouveaux logements et au développement des activités sur le quartier engendrera environ une quantité de déchets supplémentaires, dans un volume d'environ 1.5 tonnes par an.	
Patrimoine et paysage	La création du nouveau quartier entrainera des modifications paysagères importantes sur le secteur. Le développement d'une trame végétale participera notamment à l'amélioration qualitative du paysage du quartier. En outre, le projet prévoit la création d'un parc urbain et d'un mail d'orientation Nord/sud qui viendront décroiser l'Ex-RN3 et créer des continuités visuelles entre la colline de Romainville et le canal de l'Ourcq.	 
Mesures proposées		
Thématique		Intégration au CDT V1 V2 V3
Gestion de l'eau	Les eaux pluviales circuleront à ciel ouvert et gravitairement. Les cheminements seront de faible capacité, grâce à un stockage en amont, avec un débit de fuite limité. Compte tenu de l'impossibilité d'infiltration des eaux pluviales sur site, celles-ci seront rejetées au réseau d'assainissement avec un débit limité	P P
Risques naturels	La nature, la profondeur et le type de fondations à mettre en œuvre pourront être définis par une étude géotechnique préalable à chaque construction permettant de préciser les caractéristiques des sols présents (homogénéité, portance, ...) et ainsi définir les modalités d'ancrage des bâtiments ; Les opérateurs des différents secteurs du site de l'opération devront prendre en compte dans les aménagements le risque d'affaissements de surface et/ou d'effondrements du fait d'un phénomène de dissolution du gypse et de retrait-gonflement des sols argileux....	P
Milieus naturels	Afin de préciser les effets du projet sur la faune et la flore locales, une étude faunistique et floristique pourra être réalisée. Cette étude visera à déterminer certaines mesures supplémentaires pourraient être mises en œuvre (haies plurispécifiques, essences locales, structures végétales...) Le projet d'aménagement visera à éviter autant que possible la coupe des arbres le long de l'ex-RN3. Dans le cas contraire, les arbres abattus dans le cadre des aménagements prévus seront replantés avec un ratio minimum de 2 plantés pour 1 abattu.	P
Déplacements	L'aménagement de la ZAC se poursuivra par la création d'une passerelle piétonne au dessus du Canal qui facilitera les échanges modes doux entre les 2 rives sur la Commune de Pantin Le projet devra permettre aux piétons et cyclistes de privilégier les trajets les plus sécurisés. Il conviendra d'être attentif au phasage de l'opération, afin que la livraison des bâtiments puisse coïncider de la manière la plus étroite possible avec la réalisation des infrastructures majeures de transports en commun programmée par les différents opérateurs publics, notamment sur l'Ex-RN3. Le projet permettra de permettre la requalification de l'Ex-RN3 sur les secteurs touchant la ZAC, et permettre l'apaisement de la voie : limitation des vitesses, gabarit réduit, aménagement de voies douces, chicanes...	I P P
Nuisances	Les bâtiments qui seront implantés dans le secteur du bruit des	P

acoustiques	infrastructures ayant fait l'objet d'un classement préfectoral devront présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs, conformément à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 Les vitesses de circulations des voiries de desserte de la ZAC seront limitées (zone 30, zones de rencontre) afin de limiter la génération de nuisances acoustiques liés aux véhicules.	P
Energie et GES	Les performances énergétiques des bâtiments nouvellement construits se devront d'être exemplaires et d'aller au-delà de la réglementation en vigueur (seuils à définir, si possible passifs voire bâtiments à énergie positive). On profitera du réaménagement du quartier pour mettre en place une politique forte d'amélioration de l'habitat existant sur le quartier, en favorisant les travaux d'isolation énergétique.	P P
Déchets	L'ensemble des opérations de construction de bâtiment intégreront un schéma de gestion du tri des déchets, et identifiera la chaîne du tri de la production à l'enlèvement L'aménagement des voiries prendra en compte l'accessibilité des engins de collecte (largeurs, rayons de girations, suppression des voies en impasses).	P P
Paysage	La réhabilitation des Magasins Généraux en vue de l'implantation de l'entreprise BETC contribuera à mettre en lumière le patrimoine industriel du port de Pantin. L'aménagement du quartier permettra la requalification de l'Ex-RN3 en Boulevard Urbain, et visera particulièrement à décroisonner l'axe et à créer des axes de vue Nord/Sud, tout en préservant la percée visuelle actuelle de la RN3.	I P

Les hauts de Montreuil		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet d'aménagement de quartier à Montreuil Projet situé à environ 1 600m d'une gare GPE (Rosny bois Perrier) Projet de territoire initié par la Ville depuis 2009		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Arrivée d'une nouvelle population (environ 7100 habitants et 7000 emplois) : <ul style="list-style-type: none"> Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 10 600 EH par an Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 600 000m³ par an Le site de l'opération s'inscrit sur un périmètre très vaste, de type urbain, ou l'artificialisation des sols est courante. Le projet visera toutefois à permettre autant que possible la gestion alternative des eaux pluviales (rétention et infiltration) en tenant compte : <ul style="list-style-type: none"> Des capacités d'infiltrations des sols Des risques liés aux mouvements de terrains 	  
Risques naturels	Le périmètre défini pour le projet est principalement situé dans des zones C et D du PPRMT de Montreuil. Le projet est donc soumis au risque de retrait/gonflement des argiles et à l'effondrement des carrières. Toute construction au sein de ce périmètre prendra toutefois en compte les prescriptions réglementaires telles que définies dans le PPRT.	
Milieux naturels	Le projet s'implante dans un tissu urbain hétérogène, comprenant à la fois des secteurs fortement artificialisés, et des secteurs à forte végétalisation (parcs urbains). Les réaménagements sur le secteurs permettront la diffusion de la trame verte urbain depuis ces poches de natures en les connectant entre elles.	
Déplacements	La création de près de 3000 logements et des diverses activités pressenties au sein du périmètre engendrera une hausse des déplacements les voiries parcourant les hauts de Montreuil et dans sa proximité, et notamment des trafics automobiles sur les voiries de desserte. Le développement de ce secteur est toutefois conditionné à la réalisation de plusieurs grandes infrastructures de transport collectif : le prolongement du tramway T1 vers Val-de-Fontenay (livraison prévue fin 2017), la ligne 11 (2019), la ligne 9 (études à lancer). Ces transports lourds permettront une forte desserte du quartier et entraîneront la diminution du nombre de véhicules en déplacement par habitant.	 
Nuisances acoustiques	Les nouveaux trafics générés par le projet contribueront à une hausse des niveaux sonores constatés sur ce secteur. Toutefois, celui-ci s'insère dans un tissu urbain disposant d'une ambiance sonore déjà dégradée, et l'opération ne devrait pas aggraver outre mesure cette ambiance sonore. L'ensemble des aménagements prendront en compte la réglementation en vigueur afin de ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores provoquant une gêne.	
Pollution et risques technologiques	Le site s'inscrit en dehors de zones de risques technologiques, mais plusieurs sites et activités potentiellement polluantes y sont recensées. L'aménagement du quartier permettra en outre la dépollution des sols recensés sur le site. En outre, les grandes infrastructures à proximité du site (notamment l'A186) sont susceptibles d'accueillir des TMD.	
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entrainera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du quartier et de la CAEE. Cependant, le respect de la réglementation thermique permettra de limiter le volume des consommations et	

Gestion des déchets	émissions engendrées. L'augmentation de population due aux nouveaux logements et au développement des activités sur le quartier engendrera environ une quantité de déchets supplémentaires, dans un volume d'environ 5 tonnes par an. Le secteur accueillera en outre, au sein de la ZAC de la Boissiere acacia, le futur Ecopole de Montreuil, qui comprendra la déchetterie municipale, mais également une ressourcerie et une matériauthèque. Cet écopole devrait permettre de réduire le volume de déchets ultimes produits sur le territoire.	 
Patrimoine et paysage	La mutation urbaine du quartier entrainera une mutation paysagère importante. Toutefois, le secteur comprend le site classé des 4 secteurs du quartier saint Antoine ainsi que le site inscrit du domaine de Montreuil. Il intégrera donc les recommandations de l'ABF quant aux constructions à proximités et en covisibilité avec ces sites. Le projet intègre toutefois la requalification du secteur. St-Antoine-Murs-à-Pêches, axé sur le développement d'un projet agricole, intégrant des activités agricoles, d'insertion, culturelles, touristiques et de mise en valeur du paysage et du patrimoine. Les constructions urbaines sont donc marginales dans ce projet, sur les franges qui le relie à la Ville.	 
Mesures proposées		
Thématique		Intégration au CDT V1 V2 V3
Gestion de l'eau	Les eaux pluviales circuleront à ciel ouvert et gravitairement. Les cheminements seront de faible capacité. On maximisera l'infiltration des eaux pluviales dans la mesure ou la capacité d'infiltration des sols (argiles, carrières) le permet. Pour ce faire, des zones de rétentions permettront de limiter le débit des eaux pluviales s'écoulant vers des bassins collectifs d'infiltration à ciel ouvert, implantés dans les zones les plus perméables et n'induisant pas de risque majeur de mouvement de terrain. La mise en place de structures drainantes (noues et bassins) facilitera l'infiltration sur ces secteurs.	P P P
Milieux naturels	Afin de préciser les effets du projet sur la faune et la flore locale, une ou plusieurs études faunistiques et floristiques pourront être réalisées. Elles viseront à déterminer certaines mesures supplémentaires pourraient être mises en œuvre (haies plurispécifiques, essences locales, structures végétales...).	P
Déplacements	La restructuration du secteur comprendra un volet « déplacement » qui visera notamment à améliorer le maillage « modes doux » du territoire et reliant les différentes zones d'aménagements nouvelles et les différents arrêts des transports structurants qui le traverse. En outre, l'aménagement des hauts de Montreuil sera le support du réaménagement des voiries publiques, dans l'optique d'un apaisement des circulations (zones 30, zones de rencontre) et du partage de la voirie en faveur des modes actifs.	P P
Nuisances acoustiques	Les bâtiments qui seront implantés dans le secteur du bruit des infrastructures ayant fait l'objet d'un classement préfectoral devront présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs, conformément à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996. Les vitesses de circulations des voiries de desserte seront limitées (zone 30, zones de rencontre) afin de limiter la génération de nuisances acoustiques liés aux véhicules.	P P
Energie et GES	Les performances énergétiques des bâtiments nouvellement construits se devront d'être exemplaires et d'aller au-delà de la réglementation en	P

	vigueur (seuils à définir, si possible passifs voire bâtiments à énergie positive). On profitera du réaménagement du quartier pour mettre en place une politique forte d'amélioration de l'habitat existant sur le quartier, en favorisant les travaux d'isolation énergétique.	P
Déchets	L'ensemble des opérations de construction de bâtiment intégreront un schéma de gestion du tri des déchets, et identifiera la chaîne du tri de la production à l'enlèvement L'aménagement des voiries prendra en compte l'accessibilité des engins de collecte (largeurs, rayons de girations, suppression des voies en impasses).	P
Paysage	Le projet pour le quartier St-Antoine-Murs-à-Pêches sera réalisé en intégrant une charte urbaine et paysagère en cours de finalisation La mise en place d'un Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces Agricoles Et Naturels périurbains (PAEN) est en réflexion en partenariat avec le CG93, compétent pour ce dispositif. Le projet global d'aménagement du secteur s'attachera, à travers la réalisation des continuités des voies et le développement des nouveaux quartiers, à préserver les vues sur le grand paysage et sur les éléments repères (tour de la Noue, tour radio de Romainville, vues sur Paris...).	I P

Bel Air Grand Pecher		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet de renouvellement urbain sur Montreuil Projet situé à environ 4 000m d'une gare GPE (Rosny Bois Perrier) périmètre d'études institué par délibération au Conseil municipal du 15 décembre 2011		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
	L'action portant sur le Quartier Bel Air Grand Pecher concerne un projet de rénovation urbaine et sociale démarré en 2003. Toutefois, le projet prévoit la création de 250 nouveaux logements supplémentaires, qui induiront des impacts nouveaux :	
Gestion de l'eau	Arrivée d'une nouvelle population (environ 428 Habitants) : <ul style="list-style-type: none"> • Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 430 EH par an • Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 24 250m³ par an 	
Gestion des déchets	L'augmentation de population due aux nouveaux logements et au développement des activités sur le quartier engendrera environ une quantité de déchets supplémentaires, dans un volume d'environ 0.2 tonnes par an.	
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entrainera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du quartier et de la CAEE.	

La Noue		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet de renouvellement urbain sur Bagnolet Projet situé à environ 4500m d'une gare GPE (Rosny Bois Perrier) Schéma d'aménagement validé en 2011, dans le cadre de la convention ANRU		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Energie et GES	<p>L'action portant sur le Quartier de la Noue concerne un projet de rénovation urbaine et sociale démarré en 2003. Il ne prévoit pas de création de logements supplémentaire sur ce secteur déjà dense, mais la réhabilitation des logements existants. De fait, les impacts de l'action se concentreront principalement sur l'amélioration énergétique du parc.</p> <p>La rénovation des logements existant permettra une mise en conformité thermique et énergétique de ceux-ci, favorisant les économies d'énergie. De fait, cette action permettra de diminuer la part de la consommation énergétique et des rejets de GES par habitant du territoire.</p>	■

Ecoquartier de la gare de Pantin		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet d'aménagement de quartier à Pantin Projet situé à environ 3500m d'une gare GPE (Bobigny Pablo Picasso) Projet identifié dans le projet d'agglomération pré-CDT (création de ZAC ?) Modifications liées au CDT :		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Arrivée d'une nouvelle population (environ 3 720 habitants et 3 220 emplois) : <ul style="list-style-type: none"> • Hausse des rejets d'assainissement à hauteur de 5 330 EH par an • Hausse de la consommation d'eau potable de l'ordre de 300 000m³ par an Du fait de la présence de masses de gypse le site du projet est compris dans une zone où l'infiltration superficielle et l'injection profonde des eaux pluviales sont proscrites. Le site de l'opération étant presque entièrement imperméabilisé aujourd'hui, la surface totale imperméabilisée par le projet sera toutefois inférieure à la surface imperméabilisée initiale actuelle et réduira le ruissellement.	
Risques naturels	Le site prévu pour l'opération s'inscrit dans un périmètre d'aléas de mouvements de terrains (dissolution du gypse et retrait/gonflement des argiles moyen). Les constructions seront donc rendues conformes aux PPR en vigueur.	
Milieus naturels	Le programme prévisionnel prévoit la création un espace vert public d'au moins 2,5 hectares en pleine terre et d'un seul tenant sur un total de 5 hectares d'espaces verts publics en pleine terre. Ce grand espace central et les espaces verts périphériques permettront la renaturation du site (actuellement quasi intégralement artificialisé) et participera au développement de la trame verte et bleue du territoire.	
Déplacements	La création de 1550 logements et des diverses activités pressenties au sein de l'opération engendrera une hausse des déplacements sur le site et dans sa proximité, et notamment des trafics automobiles sur les voiries de desserte. Le quartier sera cependant desservi par plusieurs réseaux de transports en commun lourds (RER E, Tram T3 à venir) qui permettront de limiter l'utilisation de la voiture par les usagers du quartier. La création d'une passerelle de franchissement des voies ferrées et en lien avec la gare RER participera de ce report modal.	
Nuisances acoustiques	Les nouveaux trafics générés par le projet contribueront à une hausse des niveaux sonores constatés sur ce secteur. Toutefois, celui-ci s'insère dans un tissu urbain disposant d'une ambiance sonore déjà dégradée, et l'opération ne devrait pas aggraver outre mesure cette ambiance sonore. L'ensemble des aménagements prendront en compte la réglementation en vigueur afin de ne pas exposer de nouvelles populations à des niveaux sonores provoquant une gêne.	
Pollution et risques technologiques	Le site s'inscrit en dehors de zones de risques technologiques, et se tient à l'écart de sites Basols. Toutefois, la voie ferrée est susceptible d'accueillir des TMD, exposant la partie Sud du site.	
Energie et GES	La hausse des surfaces de logements et activités et l'usage de ces espaces entrainera une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de GES à l'échelle du quartier et de la CAEE. Cependant, le respect de la réglementation thermique permettra de limiter le volume des consommations et émissions engendrées.	
Gestion des déchets	L'augmentation de population due aux nouveaux logements et au développement des activités sur le quartier engendrera environ une quantité de déchets supplémentaires, dans un volume d'environ 2.5 tonnes par an.	

Thématique	Mesures proposées	Intégration au CDT		
		V1	V2	V3
Patrimoine et paysage	La création du nouveau quartier entrainera des modifications paysagères importantes sur le secteur. Le programme prévoit cependant la création d'un grand parc paysager et le développement d'une trame végétale qui participeront à l'amélioration qualitative du paysage du quartier.			
Gestion de l'eau	Les eaux pluviales circuleront à ciel ouvert et gravitairement. Les cheminements seront de faible capacité, grâce à un stockage en amont. Le stockage en amont sur les îlots et parcelles privées se fera au débit de fuite maximal de 25l/s/ha pour une pluie d'occurrence 20 ans. Compte tenu de l'impossibilité d'infiltration des eaux pluviales sur site, celles-ci seront rejetées au réseau d'assainissement avec un débit limité	I		
Risques naturels	La nature, la profondeur et le type de fondations à mettre en œuvre pourront être définis par une étude géotechnique préalable à chaque construction permettant de préciser les caractéristiques des sols présents (homogénéité, portance, ...) et ainsi définir les modalités d'ancrage des bâtiments ; Les opérateurs des différents secteurs du site de l'opération devront prendre en compte dans les aménagements le risque d'affaissements de surface et/ou d'effondrements du fait d'un phénomène de dissolution du gypse et de retrait-gonflement des sols argileux....	P		
Milieus naturels	Afin de préciser les effets du projet sur la faune et la flore locales, une étude faunistique et floristique pourra être réalisée. Cette étude visera à déterminer certaines mesures supplémentaires pourraient être mises en œuvre (haies plurispécifiques, essences locales, structures végétales...)	P		
Déplacements	le projet devra permettre aux piétons de privilégier les trajets les plus sécurisés. Il conviendra d'être attentif au phasage de l'opération, afin que la livraison des bâtiments puissent coïncider de la manière la plus étroite possible avec la réalisation des infrastructures majeures de transports en commun programmée par les différents opérateurs publics.	P		
Nuisances acoustiques	Les bâtiments qui seront implantés dans le secteur du bruit des infrastructures ayant fait l'objet d'un classement préfectoral devront présenter un isolement acoustique minimal contre les bruits extérieurs, conformément à l'arrêté ministériel du 30 mai 1996 Un front bâti sera organisé en partie sud le long de la voie ferrée afin de permettre la création de « zones de calmes » sur la partie arrière. Ces bâtiments seront préférentiellement employés pour des usages d'activités.	P		
Pollution et risques technologiques	Les vitesses de circulations des voiries de desserte de la ZAC seront limitées (zone 30, zones de rencontre) afin de limiter la génération de nuisances acoustiques liés aux véhicules.	P		
Pollution et risques technologiques	Un diagnostic environnemental pourra être réalisé au niveau du site de l'opération, afin de préciser les risques liés à la pollution des sols, de manière à faire éventuellement évoluer le programme prévisionnel des constructions et sa répartition spatiale. Les aménagements prévus par le projet ou leur implantation peuvent être amenés à évoluer au regard du diagnostic environnemental s'il apparaît que l'usage prévu du site n'est pas compatible avec son état réel.	P		
Energie et GES	Le projet permettra de tendre pour l'ensemble du quartier vers la norme	I		

	volontariste de sobriété et d'efficacité du label Passiv Haus, permettant d'anticiper la réglementation actuelle par un test à grande échelle, et induisant des besoins de chauffage très faible ; Un arbitrage définitif sur le mode d'approvisionnement énergétique du projet interviendra avant fin 2013. Le quartier pourra notamment être alimenté par un réseau de chaleur, par un réseau « bois énergie » ou par des systèmes de cogénération.	I		
Déchets	L'ensemble des opérations de construction de bâtiment intégreront un schéma de gestion du tri des déchets, et identifiera la chaîne du tri de la production à l'enlèvement L'aménagement des voiries prendra en compte l'accessibilité des engins de collecte (largeurs, rayons de girations, suppression des voies en impasses).	P		
Paysage	La gestion des dénivelés aux interfaces de l'Écoquartier avec les quartiers environnants devra permettre de préserver les axes de vues avec les éléments structurants des paysages environnants (points de repères, colline de Romainville)	P		

Quartier Croix de Chavaux	
Type de projet et lien avec le CDT	
Projet d'étude d'aménagement sur Montreuil Projet situé à environ 4 000m d'une gare GPE (Rosny Bois Perrier) périmètre d'études institué par délibération au Conseil municipal du 15 décembre 2011 Modifications liées au CDT :	
principaux impacts	
Thématique	Qualité
	L'action portant sur le Quartier Croix de Chavaux concerne le lancement d'une étude de définition et de programmation des aménagements à engager sur le secteur. Les impacts liés à cette action ne peuvent donc pas être établis à l'heure actuelle. Toutefois, compte tenu des objectifs de l'opération, quelques effets sont attendus
Déplacements	Le projet vise à restructurer le carrefour d'entrée au centre ville. La mise en place d'un plan de circulation nouveau permettra d'améliorer et fluidifier le trafic routier et la création de cheminements piétons facilitera leurs déplacements
Paysage	L'aménagement du quartier visera à créer des espaces publics de qualité et des espaces verts sécurisés, de tampon, dissocié du flux routier qui participeront à l'amélioration du paysage urbain à l'échelle du quartier.

6.2 – OPERATIONS DE TRANSPORT

Les télécabines urbaines de Romainville		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet de prolongement création d'un TCSP Projet relié au Metro 5 à 1 station de la future gare GPE (Bobigny Pablo Picasso)		
Etude de faisabilité réalisée, demande de prise en considération par le STIF effectuée pour passage en phase opérationnelle.		
Phase opérationnelle entièrement liée au projet de CDT		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Le projet concerné vise la création d'un transport par câble ne nécessitant qu'une faible emprise foncière. Le projet ne devrait donc pas entraîner de modification substantielle de la gestion des eaux à l'échelle du grand territoire. Toutefois, l'implantation ponctuelle des gares de la télécabine ainsi que des pylônes pourra engendrer ponctuellement une modification locale de l'écoulement des eaux de surface, notamment sur le coteau Nord de la BPAL	 
Risques naturels	Le tracé du projet traversant des zones de risques liées aux carrières souterraines et au retrait/gonflement des argiles, l'ensemble des mesures nécessaires à la stabilité du sous sol seront mises en œuvre pour assurer la sécurité des ouvrages et du territoire, notamment sur le coteau de la colline de Romainville	
Milieus naturels	L'implantation des pylônes entrainera des modifications importantes du coteau de Romainville, notamment du fait des terrassements. Ces travaux nécessiteront la suppression d'une partie de la végétation Les espèces animales présentes sur cet espace sont principalement des espèces dites « urbaines » qui devraient trouver de nouveaux habitats dans les espaces environnants. Toutefois, la présence des câbles du téléphériques peuvent être sources de perturbations pour l'avifaune.	 
Déplacements	Le projet permettra une desserte facilitée du plateau de Romainville dans les secteurs enclavés par le relief. La liaison entre le pôle de la folie et la mairie de Romainville s'effectuerait en 8 minutes 15 avec une capacité de 1 500 voyageurs par heure et par sens. Ce projet permettra une interconnexion avec la ligne 5 et la TLN (gare de la Folie à Bobigny) ; ligne 11 dans le secteur de la rue Carnot et avec le T 1. En outre, une gare intermédiaire à proximité de l'ex-RN3 permettrait une connexion avec le futur T-Zen 3 Le potentiel de clientèle estimé est de 10 000 voyageurs/jour avec une perspective d'augmentation de 2 000 voyageurs supplémentaires.	 
Nuisances acoustiques	Le report modal engendré par cette action permettra de faire diminuer les trafics sur les voiries du territoire, et de fait les nuisances acoustiques qui y sont liées. Toutefois, le bruit du système de transport et le bruit généré par le rabattement routier sur les stations pourra engendrer des nuisances ponctuelles : sensibilité des riverains à l'approche des stations, voire des pylônes, et d'une manière générale de l'ambiance sonore à proximité des lignes.	 
Energie et GES	Cette action structurante du CDT permettra de faire diminuer le trafic automobile et de fait les émissions polluantes et de GES, ainsi que les consommations de carburant. Cependant, il engendrera une augmentation des consommations énergétiques, pour le fonctionnement des transports, ainsi qu'à travers le fonctionnement des installations.	 

Paysage		Mesures proposées		
Thématique		Intégration au CDT		
		V1	V2	V3
Paysage	L'implantation de la ligne de télécabines, et en particulier des pylônes modifiera structurellement le paysage de la partie Nord du Coteau. Cette action générera notamment de nouveaux points de repères au sein du grand paysage, mais permettra également la création d'ouvertures depuis la colline de Romainville.			
Gestion de l'eau	Les études techniques préciseront les conditions de rétablissement des écoulements sur les secteurs d'implantation des pylônes. En outre l'implantation des stations devra permettre la mise en place, dans la mesure du possible, d'une gestion alternative des eaux pluviales à la parcelle.	P		
Risques naturels	Les mesures de sécurisation du coteau le long du tracé seront établies aux cours des phases ultérieures du projet. Des études géotechniques permettront de définir l'implantation des 17 pylônes nécessaires au projet en fonction du moindre risque.	P		
Milieus naturels	Les études préliminaires à l'aménagement de la télécabine comprendront des études naturalistes poussées afin de déterminer les impacts précis du tracé retenu sur les habitats et les espèces du coteau, notamment l'avifaune. Afin de diminuer les risques de collision de l'avifaune sur les câbles, il sera nécessaire de mettre en place des aménagements permettant aux oiseaux de localiser plus facilement la présence de ces obstacles horizontaux, notamment la pose d'une ou deux balises intermédiaires. Cependant, compte tenu des contraintes techniques, il sera nécessaire de mettre en place un câble parallèle câbles porteurs (ces derniers ne pouvant accepter d'obstacles). Un travail partenarial avec les associations locales de protection de l'avifaune permettra de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre vis-à-vis de cette thématique.	P		
Déplacements	On veillera à assurer un rabattement mode doux important vers les futures stations de la télécabine. La connexion avec les autres moyens de transports collectifs identifiés devra faire l'objet d'un grand soin quand à la lisibilité et aux distances entre les modes. Le choix du matériel des télécabines devra permettre la montée des vélos, afin de favoriser l'inter modalité sur le territoire.	P		
Nuisances acoustiques	On veillera au traitement acoustique des stations des télécabines afin de limiter les nuisances acoustiques vis-à-vis des riverains proches. Le choix du matériel utilisé sera effectué selon des critères permettant de limiter les nuisances sonores générées, notamment pour les pylônes implantés à proximité des habitations.	P		
Energie et GES	Les aménagements des gares mettront en place des équipements performants sur le plan des consommations électriques : lampes à LED, isolation...). Le choix du matériel technique se fera également en partie sur des critères d'économie d'énergie	P		
Paysage	La création du transport fera l'objet au préalable d'une étude paysagère poussée visant à limiter la visibilité des pylônes et des câbles, notamment par l'intégration du relief environnant Les stations de montée et descentes feront l'objet d'un traitement architectural soigné qui participera à en faire des bâtiments « signal » dans le territoire.	P		

Les télécabines urbaines de Bagnolet		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet de prolongement création d'un TCSP Projet non relié à une gare du GPE.		
Etude de faisabilité réalisée, demande de prise en considération par le STIF effectuée pour passage en phase opérationnelle.		
Phase opérationnelle entièrement liée au projet de CDT		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Le projet concerné vise la création d'un transport par câble ne nécessitant qu'une faible emprise foncière. Le projet ne devrait donc pas entraîner de modification substantielle de la gestion des eaux à l'échelle du grand territoire. Toutefois, l'implantation ponctuelle des gares de la télécabine ainsi que des pylônes pourra engendrer ponctuellement une modification locale de l'écoulement des eaux de surface, et notamment du fait de son implantation en bordure d'autoroute	 
Risques naturels	Le tracé du projet traversant des zones de risques forts repérés dans le projet de PPR, l'ensemble des mesures nécessaires à la stabilité du sous sol seront mises en œuvre pour assurer la sécurité des ouvrages et du territoire.	
Milieus naturels	L'implantation des pylônes entrainera des modifications importantes sur le secteur non artificialisé du Parc départemental Jean Moulin/Les Guilands, notamment du fait des terrassements. Ces travaux nécessiteront la suppression d'une partie de la végétation Le projet s'inscrit au sein d'une enveloppe Natura 2000, et appelle donc à une vigilance particulière quand au respect du document d'objectif du parc. La présence des câbles du téléphériques peuvent notamment être sources de perturbations pour l'avifaune.	 
Déplacements	Le projet permettra une desserte facilitée des quartiers des Malassis et de la Noue, enclavés par le relief. La liaison entre l'arrêt de métro 3 « Galliéni » et le quartier de la Noue devra permettre un transfert de 1000 passagers par heure et par sens, avec un départ toutes les 1 min 30. En outre, la station sera mise en accessibilité en lien direct avec le métro, et l'amplitude horaire de fonctionnement sera calée sur celle du métro 3 pour assurer une grande intermodalité	
Nuisances acoustiques	Le report modal engendré par cette action permettra de faire diminuer les trafics sur les voiries du territoire, et de fait les nuisances acoustiques qui y sont liées. Toutefois, le bruit du système de transport et le bruit généré par le rabattement routier sur les stations pourra engendrer des nuisances ponctuelles : sensibilité des riverains à l'approche des stations, voire des pylônes, et d'une manière générale de l'ambiance sonore à proximité des lignes.	 
Energie et GES	Cette action structurante du CDT permettra de faire diminuer le trafic automobile et de fait les émissions polluantes et de GES, ainsi que les consommations de carburant. Cependant, il engendrera une augmentation des consommations énergétiques, pour le fonctionnement des transports, ainsi qu'à travers le fonctionnement des installations.	 
Paysage	L'implantation de la ligne de télécabines, et en particulier des pylônes modifiera structurellement le paysage de la partie Sud-est du Coteau, et devrait notamment être visible depuis la Capitale. Cette action générera notamment de nouveaux points de repères au sein du grand paysage.	 

Mesures proposées		Intégration au CDT		
Thématique		V1	V2	V3
Gestion de l'eau	Les études techniques préciseront les conditions de rétablissement des écoulements sur les secteurs d'implantation des pylônes. En outre l'implantation des stations devra permettre la mise en place, dans la mesure du possible, d'une gestion alternative des eaux pluviales à la parcelle.	P		
Risques naturels	Les mesures de sécurisation du coteau le long du tracé seront établies aux cours des phases ultérieures du projet. Des études géotechniques permettront de définir l'implantation des pylônes nécessaires au projet en fonction du moindre risque, et en parfaite compatibilité avec le PPRMT.	P		
Milieus naturels	Les études préliminaires à l'aménagement de la télécabine comprendront des études naturalistes poussées afin de déterminer les impacts précis du tracé retenu sur les habitats et les espèces du coteau, notamment l'avifaune. Afin de diminuer les risques de collision de l'avifaune sur les câbles, il sera nécessaire de mettre en place des aménagements permettant aux oiseaux de localiser plus facilement la présence de ces obstacles horizontaux, notamment la pose d'une ou deux balises intermédiaires. Cependant, compte tenu des contraintes techniques, il sera nécessaire de mettre en place un câble parallèle câbles porteurs (ces derniers ne pouvant accepter d'obstacles). Un travail partenarial avec les associations locales de protection de l'avifaune permettra de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en œuvre vis-à-vis de cette thématique.	P		
Déplacements	On veillera à assurer un rabattement mode doux important vers les futures stations de la télécabine. La connexion avec les autres moyens de transports collectifs identifiés devra faire l'objet d'un grand soin quand à la lisibilité et aux distances entre les modes. Le choix du matériel des télécabines devra permettre la montée des vélos, afin de favoriser l'inter modalité sur le territoire.	P		
Nuisances acoustiques	On veillera au traitement acoustique des stations des télécabines afin de limiter les nuisances acoustiques vis-à-vis des riverains proches. Le choix du matériel utilisé sera effectué selon des critères permettant de limiter les nuisances sonores générées, notamment pour les pylônes implantés à proximité des habitations.	P		
Energie et GES	Les aménagements des gares mettront en place des équipements performants sur le plan des consommations électriques : lampes à LED, isolation...). Le choix du matériel technique se fera également en partie sur des critères d'économie d'énergie	P		
Paysage	La création du transport fera l'objet au préalable d'une étude paysagère poussée visant à limiter la visibilité des pylônes et des câbles, notamment par l'intégration du relief environnant Les stations de montée et descentes feront l'objet d'un traitement architectural soigné qui participera à en faire des bâtiments « signal » dans le territoire.	P		

Extension de la ligne de Métro 11		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet de prolongement d'un TCSP Projet disposant d'un terminus en gare GPE (Rosny Bois Perrier) Projet piloté par le STIF, enquête publique prévue en 2013 (action pre-CDT) Pas de modification liée au CDT		
principaux impacts		
Thématique	Qualité	
Gestion de l'eau	La création du métro étant prévue sous la surface, cette action n'est pas de nature à modifier la gestion des eaux de surface. En fonction de la localisation des ouvrages, le prolongement du tunnel du métro et les équipements souterrains associés (gares, accès) et les pompes qui y sont liés pourront entraîner un rabattement de la nappe et une perturbation de l'écoulement de celle-ci.	 
Risques naturels	Le tracé du projet traversant des zones de risques liées aux carrières souterraines et au retrait/gonflement des argiles, l'ensemble des mesures nécessaires à la stabilité du sous sol seront mises en œuvre pour assurer la sécurité des ouvrages et du territoire.	
Déplacements	Le prolongement du métro 11 renforcera l'attrait global du réseau de transport collectif. Il desservira un bassin de 52 900 habitants et 18 600 emplois supplémentaires, soit une fréquentation estimée à 11 000 voyageurs aux heures de pointes. De même, cette action permettra de connecter le réseau de métro de la RATP au réseau du GPE à la gare de Rosny Bois Perrier, et favorisera l'utilisation et le rabattement des usagers.	
Nuisances acoustiques	Le report modal engendré par cette action permettra de faire diminuer les trafics sur les voiries du territoire, et de fait les nuisances acoustiques qui y sont liées. Ce type d'installation est toutefois susceptible de générer des vibrations dans les bâtiments en contact physique avec les fondations du métro.	 
Gestion des déchets	La création du tunnel de prolongement de la ligne du métro devrait entraîner un volume de déblais à évacuer important (environ 1 687 500m ³ , soit un total de près de 225 000 allers retours de camions).	
Energie et GES	Cette action structurante du CDT permettra de faire diminuer le trafic automobile et de fait les émissions polluantes et de GES (estimées à 3200 tonnes équivalent CO ² économisées par an), ainsi que les consommations de carburant. Cependant, il engendrera une augmentation des consommations énergétiques, pour le fonctionnement des transports, ainsi qu'à travers le fonctionnement des installations (gares et arrêts).	 
Mesures proposées		
Thématique	Intégration au CDT V1 V2 V3	
Gestion de l'eau	Les études techniques préciseront les conditions, le cas échéant, d'un éventuel rabattement de la nappe. Les aménagements devront dans ce cas assurer le rétablissement de l'écoulement de la nappe. En outre, des mesures de compensations devront être définies afin de compenser les volumes retirés à la nappe dans l'optique de fournir de nouvelles zones d'expansions de crues.	P P
Déplacements	Une démarche aménagement transports visant à l'élaboration d'un	I

	projet commun type contrat d'axe a été initié par la Région Ile-de-France avec les communes concernées. Une première charte ligne 11 a été adoptée en 2010, une seconde est en cours de préparation pour fin 2013 ou 2014. Des études générales ont été menées, notamment pour les accès mode doux aux stations, l'évolution des commerces, la mobilisation et la mutabilité du foncier, l'identité du territoire. La mise en œuvre de ce contrat d'axe visera à assurer une densification à proximité des futures stations de métros et un rabattement des modes doux plus important vers la ligne 11, contribuant à augmenter le report modal.	
Nuisances acoustiques	On veillera au traitement acoustique des émergences (sorties des stations, bouches d'aération) ainsi qu'au traitement des vibrations, pouvant avoir un impact sur la transmission du bruit dans les bâtiments le long de la ligne	P
Gestion des déchets	En phase de chantier, il conviendra de définir précisément les conditions de traitement des déchets de chantier, en élaborant des parcours et des horaires visant à limiter l'impact de la gestion des déchets sur l'environnement urbain (poussières, trafics, bruit...). On favorisera un export des déblais, dans la mesure du possible, par voie fluviale.	P
Energie et GES	Les aménagements des gares mettront en place des équipements performants sur le plan des consommations électriques : lampes à LED, isolation...)	P

Extension de la ligne de Métro 9		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet de prolongement d'un TCSP Projet disposant d'un terminus en gare GPE (Rosny Bois Perrier) Projet relevant du scénario de référence Impacts dissociés du projet de CDT		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	La création du métro étant prévue sous la surface, cette action n'est pas de nature à modifier la gestion des eaux de surface. En fonction de la localisation des ouvrages, le prolongement du tunnel du métro et les équipements souterrains associés (gares, accès) et les pompages qui y sont liés pourront entraîner un rabattement de la nappe et une perturbation de l'écoulement de celle-ci.	 
Risques naturels	Le tracé du projet traversant des zones de risques lié aux carrières souterraines et au retrait/gonflement des argiles, l'ensemble des mesures nécessaires à la stabilité du sous sol seront mises en œuvre pour assurer la sécurité des ouvrages et du territoire.	
Déplacements	Le prolongement permettra la desserte via un mode de transport lourd des quartiers du haut de Montreuil. La réalisation conjointe du métro et des futurs aménagements favorisera donc fortement le report modal et permettra de limiter la part de l'usage des voitures au sein des futurs quartiers. Le prolongement du métro 9 renforcera l'attrait global du réseau de transport collectif.	 
Nuisances acoustiques	Le report modal engendré par cette action permettra de faire diminuer les trafics sur les voiries du territoire, et de fait les nuisances acoustiques qui y sont liées.	
Gestion des déchets	La création du tunnel de prolongement de la ligne du métro devrait entraîner un volume de déblais à évacuer important (environ 750 000m ³ , soit un total de près de 100 000 allers retours de camions).	
Energie et GES	Cette action structurante du CDT permettra de faire diminuer le trafic automobile et de fait les émissions polluantes et de GES, ainsi que les consommations de carburant. Cependant, il engendrera une augmentation des consommations énergétiques, pour le fonctionnement des transports, ainsi qu'à travers le fonctionnement des installations (gares et arrêts).	 
Mesures proposées		
Thématique		Intégration au CDT V1 V2 V3
Gestion de l'eau	Les études techniques préciseront les conditions, le cas échéant, d'un éventuel rabattement de la nappe. Les aménagements devront dans ce cas assurer le rétablissement de l'écoulement de la nappe. En outre, des mesures de compensations devront être définies afin de compenser les volumes retirés à la nappe dans l'optique de fournir de nouvelles zones d'expansions de crues.	P P
Déplacements	A l'image du contrat d'axe de la ligne 11, le projet de prolongation du métro 9 verra également conjointement l'élaboration d'un contrat d'axe. Ce contrat d'axe permettra de déterminer les pôles de densification à mettre en œuvre à proximité des arrêts, et le schéma mode doux d'accompagnement visant à favoriser le rabattement vers le métro.	P

Nuisances acoustiques	On veillera au traitement acoustique des émergences (sorties des stations, bouches d'aération) ainsi qu'au traitement des vibrations, pouvant avoir un impact sur la transmission du bruit dans les bâtiments le long de la ligne	P
Gestion des déchets	En phase de chantier, il conviendra de définir précisément les conditions de traitement des déchets de chantier, en élaborant des parcours et des horaires visant à limiter l'impact de la gestion des déchets sur l'environnement urbain (poussières, trafics, bruit...). On favorisera un export des déblais, dans la mesure du possible, par voie fluviale	P
Energie et GES	Les aménagements des gares mettront en place des équipements performants sur le plan des consommations électriques : lampes à LED, isolation...)	P

Extension de la ligne de Tramway T1		
Type de projet et lien avec le CDT		
Projet de prolongement d'un TCSP Projet connecté à 2 gares GPE (Pont de Bondy et Bobigny Pablo Picasso) Projet relevant du scénario de référence Impacts dissociés du projet de CDT		
principaux impacts		
Thématique		Qualité
Gestion de l'eau	Dans l'hypothèse d'une réalisation ultérieure, le TCSP s'inscrivant sur des voies préexistantes, l'impact en termes de gestion des eaux (quantité et qualités) devrait être limité.	
Risques naturels	Le projet de TCSP, s'inscrivant dans le tissu urbain sur des voiries préexistantes, ne porte pas d'enjeux vis-à-vis des risques naturels.	
Milieux naturels	Le projet s'inscrivant dans le tissu urbain sur des voiries préexistantes, ne porte pas d'enjeux vis-à-vis du milieu naturel. L'aménagement de la voie dédiée entraînera en outre un reprofilage des rues qui permettra d'étoffer la trame verte urbaine, ce qui améliorerait la biodiversité.	
Déplacements	Cette action permettra d'assurer l'interconnexion de différents réseaux de transports en commun : M5, 7, 9 et 11, RER E, et Grand Paris Express. En outre, elle permettra de desservir par un mode lourd de transport en commun les différentes opérations du haut de Montreuil. 40 000 voyageurs par jours son attendus. Enfin, elle permettra d'améliorer l'accessibilité du de la colline, et desservira 85 000 habitants et employés supplémentaires. Les ouvrages autoroutiers de l'A186 seront supprimés et le terrain naturel remis à niveau. Les rues reliant le Haut et le Bas Montreuil seront de nouveau traversantes, ce qui améliorera la desserte du plateau. Pour l'ensemble de ces raisons, cette opération permettra d'améliorer significativement les conditions de déplacement sur le territoire, et participera au report modal en faveur des transports en commun.	  
Nuisances acoustiques	Le report modal engendré par cette action permettra de faire diminuer les trafics sur les voiries du territoire, et de fait les nuisances acoustiques qui y sont liées.	
Energie et GES	Cette action structurante du CDT permettra de faire diminuer le trafic automobile et de fait les émissions polluantes et de GES, ainsi que les consommations de carburant. Cependant, il engendrera une augmentation des consommations énergétiques, pour le fonctionnement des transports, ainsi qu'à travers le fonctionnement des installations (gares et arrêts).	 
Paysage	Les aménagements nécessaires à la création d'une voie propre entraîneront une reprise des voiries qui permettront un réaménagement paysager qualitatif des axes empruntés. Le projet prévoit également la requalification de l'A186 en avenue paysagère ce qui permettra de créer de nouveaux axes de vues actuellement brouillés par les aménagements autoroutiers.	 
Mesures proposées		
Thématique		Intégration au CDT V1 V2 V3
Gestion de l'eau	On profitera du réaménagement de la voie pour reprendre le réseau	P

	d'assainissement en séparatif.	
Nuisances acoustiques	L'aménagement de la ligne de Tram favorisera le reprofilage des voiries. Les études liées à ces travaux permettront de prendre en compte l'objectif de diminution des nuisances acoustiques sur ces axes.	P
Paysage	Les études d'avant projets définiront les conditions précises de l'insertion paysagère.	

Tramway T4 (branche Bondy-Montfermeil)			
Type de projet et lien avec le CDT			
Projet de création d'un TCSP Projet connecté à 1 gare GPE (Bondy Centre) Projet relevant du scénario de référence Impacts dissociés du projet de CDT			
Thématique	principaux impacts	Qualité	
Gestion de l'eau	Dans l'hypothèse d'une réalisation ultérieure, le TCSP s'inscrivant sur le réseau du RER E (Tram-Train) sur la section concernée sur le territoire d'Est Ensemble, l'impact en termes de gestion des eaux (quantité et qualités) devrait être limité.		
Risques naturels	Le projet de TCSP, s'inscrivant dans le tissu urbain sur des voies préexistantes, ne porte pas d'enjeux vis-à-vis des risques naturels.		
Milieux naturels	Le projet s'inscrivant dans le tissu urbain, ne porte pas d'enjeux vis-à-vis du milieu naturel. L'aménagement de la voie dédiée entrainera un aménagement des abords d'étoffer la trame verte urbaine, ce qui améliorerait la biodiversité.		
Déplacements	Cette action permettra d'assurer l'interconnexion de différents réseaux de transports en commun : les RER B (à Aulnay-sous-Bois) et E (à Bondy), avec le TZen 3 (à Gargan) En outre, elle permettra de desservir par un mode lourd de transport en commun l'Est de la Seine-Saint-Denis. 37 000 voyageurs/jour sont attendus sur le T4 lorsqu'il sera prolongé. 44 000 habitants et emplois seront desservis au total. Les travaux liés à la voie du TCSP entraineront des aménagements favorables aux modes de transport actifs. Pour l'ensemble de ces raisons, cette opération permettra d'améliorer significativement les conditions de déplacement sur le territoire, et participera au report modal en faveur des transports en commun.	  	
Nuisances acoustiques	Le report modal engendré par cette action permettra de faire diminuer les trafics sur les voiries du territoire, et de fait les nuisances acoustiques qui y sont liées.		
Energie et GES	Cette action structurante du CDT permettra de faire diminuer le trafic automobile et de fait les émissions polluantes et de GES, ainsi que les consommations de carburant. Cependant, il engendrera une augmentation des consommations énergétiques, pour le fonctionnement des transports, ainsi qu'à travers le fonctionnement des installations (gares et arrêts).	 	
Paysage	Les aménagements nécessaires à la création d'une voie propre entraineront une reprise des abords des voies qui permettront un réaménagement paysager qualitatif des axes empruntés.		
Mesures proposées			
Thématique		Intégration au CDT	
		V1	V2 V3
Nuisances acoustiques	L'aménagement de la ligne de Tram permettra le recalibrage des rails et la suppression des jonctions bruyantes. La mise en place d'un matériel roulant plus performant permettra de diminuer les bruits de roulement du matériel.	P	P
Paysage	Les études d'avant projet définiront les conditions de l'insertion paysagère.	P	

Tangentielle Légère Nord			
Type de projet et lien avec le CDT			
Projet de prolongement d'un TCSP Projet connecté à 1 gare GPE (Drancy Bobigny) Projet relevant du scénario de référence Impacts dissociés du projet de CDT			
Thématique	principaux impacts	Qualité	
Gestion de l'eau	L'élargissement de la plate-forme sur une largeur de l'ordre de 10 m correspond à la création d'une surface d'imperméabilisation d'environ 28 hectares. Il faut noter que le projet est implanté en milieu fortement urbanisé et donc imperméabilisé. Le projet n'aura pas d'impact sur le régime d'écoulement des eaux. Seule l'utilisation de produits phytosanitaires (désherbants) nécessaire à l'exploitation est susceptible de charger les eaux de ruissellement en matières polluantes.		
Risques naturels	Le Projet de la Tangentielle Nord n'aura pas d'impact significatif sur les écoulements souterrains. Une modification des écoulements souterrains pourrait engendrer une dissolution du gypse et donc des effondrements ou tassements localisés		
Milieux naturels	La consommation d'espace par la création de deux voies nouvelles tout au long du tracé peut se traduire par des impacts directs comme des destructions d'espèces végétales d'intérêt, dont la valeur est accrue par leur localisation en milieu urbain. Les aménagements paysagers prévus sur les bords de voie pourront : <ul style="list-style-type: none"> contribuer, par la plantation de nouveaux végétaux, à augmenter les populations végétales, dans la mesure où des espèces locales et adaptées au contexte écologique seront choisies, reconstituer une trame verte qui participera à la mise en place de corridors biologiques. Ces aménagements paysagers constituent pour la flore un impact positif du projet.	   	
Déplacements	Cette tangentielle est en correspondance avec 5 lignes RER, les lignes SNCF Transilien de Paris Saint-Lazare et Paris Nord, ainsi qu'avec des lignes de bus et de Tramway. En outre, elle sera interconnectée avec le réseau du Grand Paris Express au niveau de Drancy-Bobigny. Cette action permettra une desserte rapide du territoire Nord-Est de la petite Couronne Parisienne, et en particulier le territoire de la Seine-Saint-Denis. 29 800 voyageurs sont attendus aux heures de pointe du matin pour l'ensemble de la tangentielle Pour l'ensemble de ces raisons, cette opération permettra d'améliorer significativement les conditions de déplacement sur le territoire, et participera au report modal en faveur des transports en commun.	   	
Nuisances acoustiques	Le report modal engendré par cette action permettra de faire diminuer les trafics sur les voiries du territoire, et de fait les nuisances acoustiques qui y sont liées. Le projet va apporter, sur une grande partie du linéaire une diminution des niveaux sonores par l'éloignement des voies de fret ou autres modifications géométriques de la plate-forme ferroviaire.		
Energie et GES	Cette action structurante du CDT permettra de faire diminuer le trafic automobile et de fait les émissions polluantes et de GES, ainsi que les consommations de carburant. Cependant, il engendrera une augmentation des consommations énergétiques, pour le fonctionnement des transports, ainsi qu'à travers le fonctionnement des installations (gares et arrêts).		

Paysage	Les aménagements nécessaires à la création d'une voie propre entraîneront une reprise des abords des voies qui permettront un réaménagement paysager qualitatif des axes empruntés. Les éléments du parti paysager sont présentés dans les études préalables du projet et dans le dossier d'enquête publique.		
Mesures proposées			
Thématique			Intégration au CDT V1 V2 V3
Gestion des eaux	Les eaux de ruissellement de la nouvelle plateforme seront collectées ou rejetées : <ul style="list-style-type: none"> soit vers des bassins de rétention avant d'être évacuées dans le réseau communal ou départemental avec des débits acceptables par ces réseaux après concertation et accord des gestionnaires, soit dans le milieu naturel si le réseau est séparatif (eaux usées et eaux pluviales dans un réseau différent), si le réseau est unitaire (eaux usées et eaux pluviales dans le même réseau), ces eaux rejoignent la station d'épuration d'Achères (78) 	I	
Risques naturels	La maintenance des voies ferrées permet un suivi régulier de l'ensemble des paramètres techniques de la voie, en particulier sa géométrie. Ce suivi se fera en tout premier lieu à partir des tournées à pied des agents de maintenance de la SNCF et dans un second temps par des enregistrements automatiques fait par des engins de maintenance à un rythme pas encore défini à ce jour. Ces différents moyens de surveillance permettent de repérer les mouvements de terrain anormaux.	I	
Milieus naturels	Les futurs aménagements prévus seront réalisés avec des espèces locales et adaptées au contexte écologique rencontré. L'utilisation raisonnée des produits phytosanitaires en cohérence avec les pratiques courantes de la SNCF, qui intègrent les améliorations continues dans ce domaine basées sur : amélioration du matériel, recherche de nouvelles méthodes, évolution des produits utilisés sera réalisée.	I	
Nuisances acoustiques	L'application de la réglementation acoustique relative aux infrastructures ferro- viaires conduit à améliorer l'environnement sonore des riverains par le biais des écrans acoustiques.	I	

T-Zen 3			
Type de projet et lien avec le CDT			
Projet de création d'un TCSP Projet connecté à une gare GPE (Pont de Bondy) Projet relevant du scénario de référence Impacts dissociés du projet de CDT			
principaux impacts			
Thématique			Qualité
Gestion de l'eau	Dans l'hypothèse d'une réalisation ultérieure, le TCSP s'inscrivant sur des voies préexistantes, l'impact en termes de gestion des eaux (quantité et qualités) devrait être limité.		
Risques naturels	Le projet de TCSP, s'inscrivant dans le tissu urbain sur des voiries préexistantes, ne porte pas d'enjeux vis-à-vis des risques naturels.		
Milieus naturels	Le projet s'inscrivant dans le tissu urbain sur des voiries préexistantes, ne porte pas d'enjeux vis-à-vis du milieu naturel. L'aménagement de la voie dédiée entraînera en outre un reprofilage des rues qui permettra d'étoffer la trame verte urbaine, ce qui améliorerait la biodiversité.		
Déplacements	Cette action permettra d'assurer l'interconnexion de différents réseaux de transports en commun : M5, Tram T1, T3 et T4, la TLN et le Grand Paris Express. En outre, elle permettra de desservir par un mode lourd de transport en commun les différentes opérations de la plaine du Canal de l'Ourcq. La ligne T Zen 3 devrait accueillir environ 30 000 voyageurs/jour à sa mise en service. Pour l'ensemble de ces raisons, cette opération permettra d'améliorer significativement les conditions de déplacement sur le territoire, et participera au report modal en faveur des transports en commun.		  
Nuisances acoustiques	Le report modal engendré par cette action permettra de faire diminuer les trafics sur les voiries du territoire, et de fait les nuisances acoustiques qui y sont liées.		
Energie et GES	Cette action structurante du CDT permettra de faire diminuer le trafic automobile et de fait les émissions polluantes et de GES, ainsi que les consommations de carburant. Cependant, il engendrera une augmentation des consommations énergétiques, pour le fonctionnement des transports, ainsi qu'à travers le fonctionnement des installations (arrêts et pôles d'échanges).		 
Paysage	Les aménagements nécessaires à la création d'une voie propre entraîneront une reprise des voiries qui permettront un réaménagement paysager qualitatif des axes empruntés. Le projet prévoit également une participation au réaménagement de la RN3 afin d'améliorer le cadre de vie des riverains et usagers,		 
Mesures proposées			
Thématique			Intégration au CDT V1 V2 V3
Gestion de l'eau	On profitera du réaménagement de la voie pour reprendre le réseau d'assainissement en séparatif.		P
Nuisances acoustiques	L'aménagement de la ligne de Tram favorisera le reprofilage des voiries. Les études liées à ces travaux permettront de prendre en compte l'objectif de diminution des nuisances acoustiques sur ces axes.		P

Paysage	Les études d'avant projets définiront les conditions précises de l'insertion paysagère.	P
	On veillera particulièrement à préserver et à mettre en valeur l'axe de vue formé par l'ex-RN3. En outre, le parti paysager devra permettre de décroisonner cet axe en libérant de nouvelles percées visuelles transversales.	P

7 – ESTIMATIONS DES DEPENSES CORRESPONDANTES AUX MESURES

Le tableau suivant présente une synthèse de l'ensemble des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale et retenues dans le projet de CDT. Pour les mesures nécessitant la réalisation d'études complémentaires et/ou de travaux une estimation des dépenses correspondantes pour les collectivités signataires a été esquissée à partir des coûts observés dans des opérations présentant des caractéristiques proches. Toutefois, ces estimations restent à valider et à préciser en fonction de plusieurs critères : emprises territoriales des études à mener, niveau de détail exigé, modalités d'animation et de rendus....

Thématique	Mesure	Estimation des dépenses	Exemple ou source d'information	Effets attendus
Ressource en eau	Respect des débits de fuite définis par le SIAH et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis.	Aucune dépense spécifique : mesure à intégrer dans les SCOT et PLU		Limitation du débit d'eaux pluviales rejeté aux réseaux et aux milieux naturels et réduction du risque inondation par ruissellement à l'aval d'Est Ensemble
	Elaboration d'une étude hydraulique permettant de préciser l'aptitude des sols à l'infiltration et de vérifier l'adéquation du dimensionnement des bassins de rétention		Chiffrage à rechercher avec le service eau /assainissement du département	Amélioration de la connaissance la capacité d'infiltration des sols afin d'adapter les obligations en matière de gestion alternative des eaux pluviales aux capacités d'infiltration de chaque secteur
	Elaboration d'une étude sur les capacités de traitement des stations d'épuration desservant le territoire		Chiffrage à rechercher avec le service eau /assainissement du département	Vérification de la capacité des stations d'épuration à assurer l'épuration des eaux usées du territoire à l'horizon 2030 et propositions, si nécessaire, de création de nouvelles unités de traitement
Risques naturels	Réglementation de la réalisation de sous-sols dans les secteurs sensibles au risque de mouvements de terrains	Aucune dépense spécifique : mesure à intégrer dans les SCOT et PLU		Limitation du renforcement des enjeux dans les secteurs sensibles aux risques de mouvement de terrain
Milieux naturels	Définition et mise en œuvre de conventions en vue d'assurer la réalisation, le recensement et la valorisation d'inventaires naturalistes sur le territoire	En fonction du nombre d'inventaires à réaliser par an, des modalités de suivi des espèces et des missions annexes (valorisation des données recueillies, sensibilisation...) le coût d'une convention peut varier de 15 000 à 60 000 € par an	Ex : le Grand Lyon dispose de conventions cadre avec deux associations naturalistes pour respectivement 35 000 et 25 000 € par an en moyenne	Amélioration de la connaissance naturaliste du territoire
	Définition de prescriptions d'aménagement visant à un « épaissement » des continuités vertes définies dans le CDT avec des prescriptions particulières sur les opérations limitrophes	Mobilisation des actions et partenaires engagés sur ces sujets à l'échelle de l'Ile-de-France : IAURIF, NaturParif, Agence des Espaces Verts Réalisation d'études spécifiques par continuité verte afin de préciser les prescriptions d'aménagement et/ou de règlement : 15 000€ par secteur. Incidences indirectes non monétarisables : modification des bilans d'aménagement selon ces nouvelles préconisations,...		Valorisation/ restauration écologique des continuités vertes identifiées sur le territoire

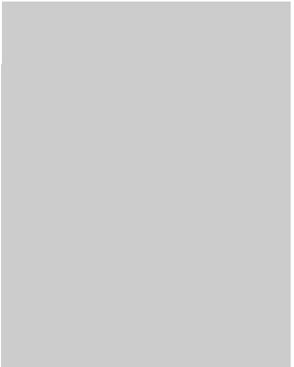
Thématique	Mesure	Estimation des dépenses	Exemple ou source d'information	Effets attendus
Déplacements	Schéma viaire	Coût étude Schéma Viaire		Amélioration des conditions d'accessibilité routière au territoire et recherche de solutions pour répondre aux dysfonctionnements actuels et futurs
	Etude des modalités de développement d'une offre de véhicules en libre-service (automobile électrique et vélo) ainsi qu'un système de Véhicules Intelligents		Chiffrage à rechercher avec les services transports	Elargir l'offre de transport alternatif à la voiture individuelle pour réduire sa part modale
	Incitation à l'élaboration de PDIE : définition d'un partenariat avec les chambres consulaires et d'organiser des réunions d'information et de sensibilisation auprès des entreprises du territoire.	Cette mesure vise à assurer une information et une animation auprès des entreprises du territoire. Le coût d'une telle action est donc essentiellement lié au salaire d'un référent par collectivité : 0,10 à 0,20 ETP	Estimation à première vue sans référence particulière	Diversification de l'offre de transport alternatif à la voiture individuelle pour réduire sa part modale
	Discussions avec les porteurs de projets privés, pour étudier les questions de desserte TC, d'offre de stationnement et d'offre de dessertes alternatives pour optimiser à chaque nouveau projet les questions de desserte et éviter de poursuivre la logique du tout voiture.	Cette mesure vise à assurer un suivi des projets locaux en lien avec les aménageurs. Le coût d'une telle action est donc essentiellement lié au salaire d'un référent par collectivité : 0,10 à 0,20 ETP	Estimation à première vue sans référence particulière	Elargir l'offre de transport alternatif à la voiture individuelle pour réduire sa part modale
Nuisances acoustiques	Mise en œuvre d'un principe d'aménagement des différentes zones d'aménagement et des équipements qui favorise une moindre exposition au bruit des populations privilégiant des formes urbaines adaptées à l'ambiance acoustique locales	Aucune dépense spécifique : mesure à intégrer dans les SCOT et PLU		Réduction de l'exposition des populations à une ambiance acoustique dégradée
	Mise en œuvre d'un principe d'aménagement des bâtiments situés en zone de fortes nuisances acoustiques favorisant une distribution adaptée des pièces de travail	Aucune dépense spécifique : mesure à intégrer dans les SCOT et PLU		Réduction de l'exposition des populations à une ambiance acoustique dégradée
	Elaboration d'un PPBE à l'échelle de la CAEE prévoyant notamment l'identification de zones calmes (PPBE en cours d'élaboration).	Coût du PPBE EE		Identification des points noirs de bruit à traiter en priorité et définition de zones calmes
Risques technologiques et pollution	Amélioration de l'information et de la sensibilisation auprès des personnes exposées au risque transport de matières dangereuses.	Aucune dépense spécifique : Mesure à intégrer au Plan Communal de Sauvegarde de chaque collectivité de la CAEE		Réduction de la vulnérabilité des populations exposées à un risque de transport de matière dangereuses
	Etudes d'analyse de la qualité des sols et d'identification d'éventuelles pollutions dans les zones recensées. Le traitement sur site de ces pollutions sera privilégié, afin d'éviter les excavations et évacuations. Il se fera au regard des futurs usages du site.	Aucune dépense spécifique : études intégrées dans le bilan d'aménagement de chaque opération concernée au titre des études pré-opérationnelles		Traitement des sites présentant une pollution du sol
	Respect de la réglementation en vigueur concernant la sécurité des canalisations de transport et des prescriptions des gestionnaires de canalisations dans les zones concernées par le passage d'une canalisation de transport de gaz ou d'hydrocarbure	Sans objet		Réduction de la vulnérabilité des populations exposées à un risque de transport de matière dangereuses

Thématique	Mesure	Estimation des dépenses	Exemple ou source d'information	Effets attendus
Emissions GES	Localisation préférentielle des logements à créer à proximité des gares du réseau métropolitain structurant et des stations de TCSP.	Aucune dépense spécifique : mesure à intégrer dans les SCOT et PLU ainsi que dans le suivi du CDT et de ses bilans		Renforcement de l'usage des transports en commun et réduction de la part modale de la voiture individuelle
	Réalisation des PCET de l'intercommunalité et des communes n'en disposant pas	Coût du PCET de la CAEE		Elaboration d'une stratégie intercommunale de réduction des émissions de GES et de développement des énergies renouvelables
Gestion des déchets	Mise en place d'une stratégie de gestion des déchets et de réduction de la production à la source	Coût d'un programme local de prévention des déchets à l'échelle de la CAEE		Diminution du volume de déchet produit par habitant
Patrimoine et paysage	Définition et mise en œuvre d'un traitement paysager des opérations d'aménagement et des abords du tracé des TCSP de surface	<p>Mobilisation des actions et partenaires engagés sur ces sujets à l'échelle de l'Ile-de-France : IAURIF, NaturParif, Agence des Espaces Verts</p> <p>Réalisation d'études spécifiques par continuité verte afin de préciser les prescriptions d'aménagement et/ou de règlement : 15 000€ par secteur.</p> <p>Incidences indirectes non monétarisables : modification des bilans d'aménagement selon ces nouvelles préconisations,...</p>		Valorisation paysagère du territoire

EIV



**ARTICULATION ET COMPATIBILITE AVEC LES
SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES DU
TERRITOIRE**



SOMMAIRE

Préambule	3
1 - Les schémas de gestion de la ressource eau.....	4
1.1 - SDAGE Seine-Normandie	4
1.1.1 - Présentation	4
1.1.2 - Compatibilité	4
2 - Les documents d'urbanisme	5
2.1 - Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	5
2.1.1 - Présentation du SDRIF de 1994	5
2.1.2 - Présentation du projet de révision du SDRIF 2012	6
2.1.3 – Compatibilité.....	6
2.2 – Les documents d'urbanisme des communes	6
3 – Autres schémas, plans et programmes à prendre en compte.....	7
3.1 - Le Plan de Déplacement urbain de l'Ile de France.....	7
3.1.1 - Présentation du PDUIF	7
3.1.2 - Prise en compte des orientations du PDUIF	7
3.2 - Le Schéma Régional de Cohérence écologique	8
3.2.1 - Présentation du projet de SRCE	8
3.2.2 – Principaux enjeux régionaux identifiés.....	8
3.3 - Le Schéma Régional Climat Air Energie	9
3.4 - Le Plan de Protection de l'Atmosphère	10
3.5 – Plans d'élimination des déchets	10
3.6 - Le PCET du Conseil Général de Seine-Saint-Denis	11
3.7 - Le CPER 2007-2013 Ile-de-France	12

PREAMBULE

L'objectif de ce chapitre est de décrire l'articulation du CDT avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale, avec lesquels le projet doit être compatible ou bien qu'il doit prendre en considération. Les plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale sont mentionnés dans l'article L.122-4 du Code de l'environnement. Il s'agit entre autre du SDAGE, des Plans Départementaux d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA), des Schémas Départementaux des Carrières (SDC), des schémas départementaux des espaces naturels sensibles, des schémas régionaux climat , air, énergie et des programmes situés à l'intérieur du périmètre d'un site Natura 2000.

En l'absence de définition juridique précise de la notion de compatibilité, la jurisprudence du Conseil d'Etat permet de considérer qu'« un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation ».

Ainsi un le CDT est compatible si ses dispositions ne sont « ni contraires dans les termes, ni inconciliables dans leur mise en œuvre » avec les orientations des documents de niveau supérieur.

On notera toutefois que l'élaboration du Contrat de Développement Territorial d'Est Ensemble et de son évaluation environnementale s'est déroulée (au cours du 1er semestre 2013) au cœur d'un contexte régional en forte mutation.

En effet, de nombreux documents cadrant l'aménagement du territoire à l'échelle régionale sont actuellement en phase de révision. Ces documents, potentiellement soumis à modification, entraîneront dans les années à venir une redéfinition des objectifs programmatiques du territoire ainsi que des objectifs concernant les paramètres environnementaux qui y sont liés.

De fait, **la compatibilité du projet de CDT vis-à-vis des autres schémas, plans et programmes communaux et supra-communaux est analysée avec les documents en vigueur en date de la réalisation de la présente évaluation (Mai 2013)**. Cependant, les diverses versions à venir de ces mêmes documents ont également été étudiées et prises en compte dans l'élaboration du projet de CDT, tel que présenté comme suit.

1 - LES SCHEMAS DE GESTION DE LA RESSOURCE EAU

1.1 - SDAGE SEINE-NORMANDIE

1.1.1 - Présentation

La zone d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin Seine Normandie qui a été récemment révisé pour intégrer les innovations de la directive cadre sur l'eau et **approuvé par arrêté préfectoral le 29 octobre 2009**, pour une période de 6 ans. Dans le cadre de ce schéma directeur, un bilan concernant la qualité des eaux et des milieux aquatiques a été établi afin de définir "des orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques" présents sur l'ensemble du bassin versant. Il détermine les objectifs de qualité (bon état, bon potentiel écologique,...) que devront atteindre les « masses d'eau » (rivières, lacs, eaux souterraines, mer, ...) d'ici à 2015. Il définit également les orientations fondamentales à retenir pour atteindre ces objectifs et sont accompagnés d'un programme de mesures à mettre en œuvre. La prise en compte des considérations socio-économiques, assortie d'une exigence de transparence financière constitue une nouvelle orientation largement soutenue par une participation du public.

Les 10 orientations fondamentales du S.D.A.G.E. sont les suivantes :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques,
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques,
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses,
- Réduire les pollutions microbiologiques des milieux,
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future,
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides,
- Gérer la rareté de la ressource en eau,
- Limiter et prévenir le risque d'inondation,
- Acquérir et partager les connaissances,
- Développer la gouvernance et l'analyse économique.

1.1.2 - Compatibilité

Le CDT est concerné par les 8 premières orientations du SDAGE Seine-Normandie.

Objectif du SDAGE	Compatibilité du projet avec le SDAGE
Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	Les opérations de construction prévues sont situées dans des secteurs desservis par un réseau d'assainissement et connectées à des stations d'épuration dont les capacités sont suffisantes pour absorber les effluents générés par la mise en œuvre du CDT. La mise en place des projets sera l'occasion de développer la mise en place d'une gestion alternative des eaux pluviales afin de limiter le débit et le volume de ruissellement et de permettre un traitement des pollutions chroniques
Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	La gestion alternative des eaux pluviales prévue par le CDT pour les opérations d'aménagement et de construction ainsi qu'une gestion limitant l'usage des produits phytosanitaires dans les espaces verts publics devrait permettre de diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques.
Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses,	Le CDT ne prévoit pas l'implantation d'activités susceptibles de rejeter des substances dangereuses dans le milieu naturel
Réduire les pollutions microbiologiques des milieux	Les opérations de construction prévues dans le cadre du CDT sont situées dans des secteurs desservis par un réseau d'assainissement ne présentant pas de problématique particulière de gestion.
Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	Le territoire de d'Est Ensemble ne se situe sur aucune zone de captage d'alimentation en eau potable. En outre, le captage de Neuilly-sur-Marne, qui potabilise l'eau de la Marne, est situé en amont hydraulique du territoire.

Objectif du SDAGE	Compatibilité du projet avec le SDAGE
Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides	Les actions d'amélioration des espaces d'aménagement intégreront le développement de la trame verte et bleue et devraient permettre un accroissement des zones humides. En outre, la mise en place de réseaux séparatifs sur les opérations d'aménagement permettra également de développer les milieux aquatiques et humides à l'air libre.
Gérer la rareté de la ressource en eau	La mise en œuvre du CDT générera des besoins supplémentaires en eau potable, restant toutefois en dessous des capacités de production des captages alimentant actuellement le territoire.
Limiter et prévenir le risque d'inondation	Le projet de CDT ne prévoit pas d'artificialisation substantielle supplémentaire des sols sur le territoire de la CAEE. La gestion alternative des eaux pluviales des différentes opérations d'aménagement et de construction devraient permettre de limiter le ruissellement et donc les risques inondation en aval du territoire de la CAEE.
Acquérir et partager les connaissances	Néant
Développer la gouvernance et l'analyse économique	Néant

Le projet apparaît donc compatible avec les objectifs du SDAGE Seine-Normandie.

2 - LES DOCUMENTS D'URBANISME

2.1 - SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

2.1.1 - Présentation du SDRIF de 1994

L'actuel SDRIF en vigueur est approuvé par décret, le 26 avril 1994. Il est le document de référence réglementaire jusqu'à l'approbation du projet de révision du SDRIF porté par la Région Ile-de-France. Son horizon de mise en œuvre est 2015.

Sur la Seine Saint Denis, le SDRIF retient l'objectif d'une inflexion sensible du développement de l'activité économique, afin de favoriser un rééquilibrage entre la hausse de population et la hausse d'emplois.

Sur le plan de l'aménagement, le SDRIF de 1994 prévoit, pour le territoire d'Est Ensemble :

- Le développement d'un réseau de transport performant privilégiant les voies et dessertes de rocade pour répondre à un besoin de liaison de banlieue à banlieue.
- Un meilleur environnement qui accompagnera la requalification du tissu urbain, notamment par la reconquête des berges, des voies d'eau et la réhabilitation des sites de carrières
- Une organisation des dessertes de transports en commun (rocade de métro et tramways, maillés avec les lignes radiales de métro et RER), et autour d'un réseau cohérent d'avenues et de boulevards urbains prenant en compte les routes nationales radiales.
- La reconstruction urbaine de cette zone en renforçant les centres traditionnels et en favorisant l'émergence de quartiers denses autour des gares, des équipements collectifs et des espaces verts existants et à créer.
- Bobigny et le réseau des villes limitrophes devront, tirer parti de l'axe RN 3-Canal de l'Ourcq ainsi que des vastes emprises mutables, publiques et privées, pour mettre en place une structure plus urbaine et plus cohérente.
- Le pôle de Bobigny, déjà desservi par le métro, poursuivra son développement (avec la mise en service de l'autoroute A 86 et du tramway Saint-Denis/Bobigny), dont le prolongement vers le sud et la gare de Noisy-le-Sec doit renforcer son rôle de chef-lieu du département et élargir son aire lieu d'influence.
- Le secteur de Montreuil, bénéficiant d'une position privilégiée à l'est de Paris, remplit une fonction économique et urbaine majeure en proche couronne. Il convient d'y poursuivre activement des projets de requalification urbaine, à partir notamment de nouvelles dessertes de transports en commun

2.1.2 - Présentation du projet de révision du SDRIF 2012

Le projet de SDRIF s'inscrit dans la continuité de l'aménagement régional fondé sur le renforcement du polycentrisme et sur la connexion par des axes de transports efficaces entre les différentes centralités. La spécificité du développement économique, sur le territoire d'Est Ensemble, reste l'un des axes majeurs du projet de SDRIF sur la zone d'étude.

Le projet de SDRIF de 2012 prévoit également :

- De développer la mixité sociale, notamment en tentant d'attirer et d'y fixer les cadres et salariés qualifiés qui travaillent dans les pôles tertiaires de la Plaine Saint-Denis
- D'accompagner les mutations industrielles en cours par l'intensification urbaine, notamment pour des logements, des activités, des bureaux, et des services publics
- Relever les enjeux de traitement des nombreuses coupures urbaines (voies rapides, grands équipements), la saturation des transports, et les importantes nuisances environnementales, notamment celles liées aux infrastructures (aéroports, autoroutes) et aux sites industriels (terrains pollués, etc.)
- L'aménagement des axes routiers en boulevards urbains doit permettre de favoriser le renouvellement urbain, d'améliorer le cadre de vie, de développer les circulations douces d'atténuer les coupures urbaines et de densifier les tissus urbains pour rapprocher un habitat neuf et de qualité de transports publics plus performants.

Le Conseil Régional a arrêté le jeudi 25 octobre le projet de SDRIF de 2012. L'approbation définitive du SDRIF 2012 est prévue pour fin 2013, après enquête publique qui s'est tenue du 28 mars au 14 mai 2013.

2.1.3 – Compatibilité

Les orientations générales du CDT sont cohérentes avec les grandes orientations générales du SDRIF et de son projet de révision, confortant le développement de bureaux et de logements à travers l'aménagement de grandes ZAC sur d'anciens sites industriels, permettant de traiter les pollutions. De ce fait, la majeure partie du développement du territoire s'appuie sur le renouvellement urbain, limitant ainsi la consommation d'espaces naturels et agricoles.

La plus-value du CDT est également dans la continuité du SDRIF, puisque les nombreuses actions visant l'intégration de démarches de développement durable et de prise en compte de la trame verte et bleue concourent à une amélioration du cadre de vie environnemental.

2.2 – LES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES

L'ensemble des communes du territoire dispose d'un PLU (Plan Local d'Urbanisme) communal, sauf la commune de Bobigny, disposant d'un POS (Plan d'Occupation des Sols).

Les dates d'approbation de ces documents sont les suivants :

Commune	Type de document	Date d'approbation
Bagnolet	PLU	30 Juin 2010
Bobigny	POS	19 octobre 1989
Bondy	PLU	22 Septembre 2011
Les Lilas	PLU	14 Novembre 2007
Le Pré saint Gervais	PLU	25 Mai 2010
Montreuil	PLU	13 Septembre 2012
Noisy-le-Sec	PLU	9 Février 2012
Pantin	PLU	10 Juillet 2006
Romainville	PLU	25 Mars 2009

Les dispositions du CDT, et notamment les actions qui y sont liées, seront réalisées en totale compatibilité avec les documents d'urbanisme des communes en vigueur à la date de leur mise en œuvre.

3 – AUTRES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES A PRENDRE EN COMPTE

3.1 - LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN DE L'ILE DE FRANCE

3.1.1 - Présentation du PDUIF

Le Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France (PDUIF) est un document qui planifie et programme, au plan régional, l'organisation des déplacements. **La version en vigueur a été approuvée le 15 Décembre 2000. La révision du PDUIF a été arrêtée par le Conseil Régional lors de sa séance du 16 février 2012. L'enquête publique relative au projet de PDUIF** aura lieu du 15 avril au 18 mai 2013.

Les actions développées dans le PDUIF ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans une forte proportion d'ici à l'horizon 2020. Il vise ainsi, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % :

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

3.1.2 - Prise en compte des orientations du PDUIF

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF définit 9 orientations stratégiques :

- *Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo.*

Le CDT s'attache à assurer une organisation des territoires d'entraînement (et en particulier la plaine du canal de l'Ourcq) en lien avec les transports collectifs. Ces actions permettront d'assurer un rabattement important vers les transports lourds, en particulier le réseau du grand Paris Express. De fait, le CDT participera au report modal vers les transports collectifs et modes doux.

- *Rendre les transports collectifs plus attractifs.*

L'ensemble des lignes nouvelles construites dans le cadre du CDT permettront une mise en cohérence de l'ensemble du maillage des transports en commun sur le territoire. Ces mode de transports lourds, assureront une desserte de forte capacité et à fréquence élevée (moins de 10 minutes). En outre, le CDT prévoit une action visant à l'articulation entre les aménagements et les transports qui concourra à cet objectif.

- *Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement.*

Le CDT reprend, à travers certaines opérations d'aménagement, des orientations visant à produire des espaces publics de qualité favorables à la marche.

- *Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.*

Les aménagements liés à la création de nouveaux quartiers et au réaménagement liés aux futurs TCSP (Tram, T-Zen) favoriseront la création de voies cyclables qui permettront l'usage du vélo sur le territoire.

- *Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.*

Le CDT prévoit prend en compte la requalification des axes routiers qui traversent les opérations d'aménagement, et notamment l'axe de l'ex-RN3. La requalification de ces voiries permettra de diminuer les vitesses de circulations par le biais de limitations et d'aménagement, et globalement d'apaiser les circulations en voiture sur le territoire.

- *Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.*

A travers les actions de mise en cohérence des transports en commun et des opérations d'aménagement, le CDT intègre des actions visant à améliorer l'accessibilité de la chaîne de déplacement.

- *Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau.*

Les actions de réaménagement du Port de Pantin et d'hôtel logistique et de fret urbain à Bobigny sont des actions majeures du CDT qui visent à favoriser l'usage du Canal pour la desserte logistique du territoire. En outre, les mesures de réduction des impacts environnementaux visent à évacuer les déchets de chantier liés à la mise en œuvre du CDT par la voie fluviale.

- *Construire un système de gouvernance responsabilisant.*

Le CDT prévoit différentes actions de mise en réseau des acteurs, de cogestion du territoire entre les différents organismes qui permettront d'améliorer la gouvernance territoriale. En outre, plusieurs actions visent à l'élaboration de documents cadres qui permettront d'améliorer la cohérence des actions des divers acteurs.

- *Faire des Franciliens des acteurs responsables.*

Le CDT ne développe pas d'action visant à répondre à cette orientation.

3.2 - LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

3.2.1 - Présentation du projet de SRCE

Le schéma régional de cohérence écologique est en cours d'élaboration. Après enquête publique du 15 Mai au 19 Juin 2013, Son approbation est envisagée d'ici la fin de l'année 2013. On rappellera ici uniquement les synthèses élaborées par les groupes de travail. L'évaluation environnementale du CDT n'est donc pas soumise en l'état à la compatibilité avec ce document. Toutefois, les différents enjeux identifiés à l'échelle régionale ont été pris en compte dans le cadre du CDT tel que présenté comme suit.

3.2.2 – Principaux enjeux régionaux identifiés

Enjeux propres aux milieux agricoles

- le recul des terres agricoles et la fragmentation croissante des espaces cultivés
- le recul des espaces prairiaux et des mosaïques agricoles associant cultures, prairies, friches et bosquets
- la disparition des zones humides et secteurs de mares et mouillères
- la simplification des lisières entre cultures et boisements,
- la fermeture de connexions agricoles en zone périurbaine, qui sont essentielles pour la préservation de la biodiversité urbaine

Le territoire d'Est ensemble est un territoire urbain et ne comprend pas de grands terrains agricoles (moins de 5 ha). De fait, le CDT ne présente pas d'enjeux vis-à-vis de ces milieux. Cependant, le projet de CDT mets en avant les démarches agricoles qui se développent spécifiquement sur le territoire d'Est Ensemble, et qui favoriseront la biodiversité urbaine (notamment sur le secteur des murs à pêche)

Enjeux propres aux milieux forestiers

- l'uniformisation des peuplements, la perte de vieux bois et la disparition de milieux connexes (zones humides, landes, pelouses...)
- la simplification des lisières entre les espaces boisés et les milieux ouverts (cultures, prairies, pelouses, landes, friches...) et aquatiques (cours d'eau, plans d'eau, mares)
- le fractionnement des espaces forestiers par les infrastructures de transport et les clôtures
- la fragilisation des dernières connexions forestières dans l'espace urbain et périurbain en raison de l'extension de l'urbanisation
- le maintien de la multifonctionnalité des espaces boisés (accueil du public, rôle économique, importante source d'aménité, nombreux services écosystémiques)

Le projet de CDT ne porte pas d'impacts forts sur les milieux forestiers. Les massifs forestiers de grande taille sont toutefois peu développés sur le territoire.

Enjeux propres aux milieux aquatiques et zones humides

- les grands migrateurs
- la présence de freins ou d'obstacles à la continuité écologique des cours d'eau, tant piscicole que sédimentaire, et tant longitudinale (le long du cours d'eau) que latérale (échanges avec les berges et les zones humides rivulaires). L'artificialisation des berges des cours d'eau, qui concerne aussi bien les espèces aquatiques (poissons, invertébrés...) que les espèces terrestres utilisant la végétation rivulaire (oiseaux, chiroptères, insectes...)
- l'artificialisation et la déconnexion des zones inondables, qui contribuent à l'assèchement des milieux annexes, des prairies humides, indispensables au cycle de vie de certaines espèces
- la disparition des zones humides du fait d'une alimentation hydraulique insuffisante, de pollutions, d'usages inadaptés, d'un abandon des modes de gestion conduisant à leur atterrissement
- la fragmentation des axes de dispersion des espèces des mares et zones humides (amphibiens, mammifères...) de part et d'autres des ouvrages routiers et ferroviaires

L'ensemble des actions du CDT visant à rétablir les continuités écologiques du territoire permettront d'améliorer la situation du territoire, déjà fragmenté notamment par les grands axes routiers qui le traverse. En outre, les actions d'aménagement prévoient une gestion alternative des eaux pluviales qui contribuera à une amélioration des connexions des zones inondables entre elle, et garantiront une meilleure qualité des rejets dans les exutoires que sont la Seine et la Marne.

1 enjeu propre aux infrastructures de transport

- l'effet barrière de nombreuses infrastructures existantes et le risque induit par le développement d'infrastructures nouvelles pour répondre aux enjeux de développement de l'agglomération parisienne, en particulier au niveau des réservoirs de biodiversité et sur les corridors régionaux les plus importants.

Le projet de CDT ne prévoit pas la création de nouvelles voies en surface qui pourraient entraîner une fragmentation des milieux naturels existants. En outre, à travers les réaménagements identifiés de voiries, notamment pour l'aménagement de sites propres de transports en commun, le CDT prévoit de développer la trame verte urbaine et de restaurer des continuités s'intégrant aux corridors régionaux.

3 enjeux propres aux milieux urbains

- la fragilisation des continuités écologiques de la ceinture verte autour de Paris, en particulier le long des vallées et au contact des forêts périurbaines
- le maintien et la restauration des continuités écologiques entre les espaces ruraux et le cœur urbain
- l'imperméabilisation des sols induisant la réduction des habitats

Le projet de CDT prévoit une action d'élaboration d'une trame verte et bleue sur le territoire d'Est Ensemble. Elle s'appuiera sur les objectifs fixés par le schéma régional. Par rapport aux enjeux précédemment identifiés, le territoire est en particulier concerné par la colline de Romainville Montreuil et par la trame liée aux parcs en partie Sud du territoire. La trame verte et bleue du territoire veillera à assurer la fonction de continuité entre les réservoirs de biodiversité identifiés sur le territoire.

3.3 - LE SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE

La loi Grenelle 2, promulguée le 12 juillet 2010, prévoit que le Préfet de région et le Président du Conseil régional élaborent conjointement un schéma régional de l'air, de l'énergie et du climat (SRCAE). Ce schéma vise à élaborer une stratégie et à définir des orientations régionales dans chacune des trois thématiques, climat, air et énergie, en prenant en compte les possibles interactions entre elles. **La consultation du public sur le projet de schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) s'est achevée le 20 juillet 2012. Le schéma régional éolien (SRE) a été approuvé par arrêté préfectoral du 28 Septembre 2012.**

Le PRQA (Plan Régional de la Qualité de l'Air) d'Ile-de-France, approuvé le 26 novembre 2009, est intégré au Schéma Régional Climat Air Energie dont il constitue le volet Air. Il intègre des orientations sectorielles qui concernent le CDT :

- *Encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments et garantir la pérennité des performances.*

Le CDT prévoit l'aménagement de grandes ZAC et écoquartiers affichant une volonté de développement durable et de performances énergétiques supérieures à la réglementation.

- *Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques.*

Le CDT prévoit une action visant à assurer la transition énergétique des bâtiments du territoire, tant sur les nouveaux logements que par la réhabilitation des anciens logements

- *Densifier, étendre et créer des réseaux de chaleur et de froid en privilégiant le recours aux énergies renouvelables et de récupération / Favoriser le développement des énergies renouvelables intégrées au bâtiment / Favoriser le développement d'unités de production d'ENR électrique et de biogaz sur les sites propices et adaptés.*

L'action d'élaboration d'un référentiel « écoquartier » permettra de faire émerger une démarche d'aménagement intégrant la recherche de l'efficacité énergétique d'ensemble qui pourra se traduire par la création de réseaux de chaleur et l'utilisation renforcées d'énergies renouvelables.

- *Maitriser les consommations électriques du territoire et les appels de puissance.*

Le CDT encouragera à l'emploi d'énergies alternatives à l'électricité pour le chauffage du bâtiment, ce qui permettra de limiter les puissances d'appel électrique.

- *Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés.*

Le CDT prévoit une série d'actions visant à compléter l'offre structurante de transport en commun existante sur le territoire par le développement de l'offre locale de transport en commun. L'aménagement de grands secteurs géographiques permettra de développer l'usage des modes doux à l'échelle du territoire.

- *Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises.*

Outre la densification globale du territoire qui permettra de réduire les distances et de diminuer les consommations énergétiques liées au transport de marchandise, le CDT prévoit de des actions visant à favoriser l'utilisation du fret fluviale qui conduiront à réduire les émissions de GES et les consommations énergétiques liées au transport de marchandises.

- *Promouvoir aux différentes échelles de territoire un développement urbain économe en énergie et respectueux de la qualité de l'air.*

Le CDT incite à la densification des opérations d'aménagement et à une utilisation plus rationnelle du foncier. Par ailleurs, il vise à améliorer leur accessibilité en transport en commun depuis les pôles d'emploi qui l'entoure. Par ailleurs, le CDT ne prévoit pas de consommation d'espaces naturels ou agricoles substantielle dans le cadre du développement du territoire.

- *Faire de la prise en compte des enjeux énergétiques un facteur de compétitivité et de durabilité des entreprises.*

Le projet de CDT prévoit plusieurs actions de soutien au développement économique, et notamment par la création de pépinières et d'incubateurs d'entreprises. Ces différentes actions pourront permettre d'encourager les entreprises partenaires aux démarches innovantes, en les sensibilisant notamment aux enjeux énergétiques.

3.4 - LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Le PPA prévoit, pour l'Ile-de-France, une série de mesures équilibrées visant à réduire les émissions des sources fixes et mobiles de pollution atmosphérique (véhicules, installations de chauffage et de production d'électricité, installations classées pour la protection de l'environnement, avions...). **Le projet de PPA révisé a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013. La mise en œuvre des mesures réglementaires pérennes fait également l'objet d'un arrêté inter-préfectoral du 25 mars 2013.**

Le PPA définit 11 mesures réglementaires, 5 recommandations et 7 mesures d'accompagnement pour réduire efficacement les émissions de polluants atmosphériques. 2 des mesures réglementaires ainsi que des recommandations qui concernent le CDT :

- *Mesure réglementaire 1 : obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacement*

Le CDT intègre d'importantes zones de création d'habitats et de logements dont la réalisation est d'ores et déjà programmée. Ces secteurs constitueront des pôles générateurs de trafics importants. Mais le CDT n'incite pas à la mise en œuvre de plan de déplacements particuliers. Toutefois, l'organisation de ces opérations en secteurs de développement homogènes irrigués par les transports collectifs constituent un moyen de réduire les émissions polluantes.

- *Objectif 2 : promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par le (projet de) PDUIF*

Le CDT prévoit de nombreuses actions visant à développer l'usage des transports en communs notamment par le renforcement de l'offre en transports lourds. De plus, le CDT reprend, pour certains projets d'aménagement, des orientations visant à produire des espaces publics de qualité favorables à la marche.

L'ensemble de ces actions contribue à une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air. Il semblerait que, malgré ces actions, l'importance du développement territorial pourrait conduire à une augmentation généralisée des trafics automobiles sur l'ensemble du réseau routier du secteur.

3.5 – PLANS D'ELIMINATION DES DECHETS

Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés

Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés **a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 26 septembre 2009**. Il prévoit notamment de diminuer la production des déchets de 50 kg/habitant d'ici 2019 en augmentant de 45% le compostage des déchets organiques dans les jardins. Le plan prévoit également d'augmenter de 60% le recyclage des déchets ménagers d'ici 2019, en multipliant par deux le recyclage des emballages ménagers, en doublant le nombre de déchèteries. Il prévoit enfin, qu'à l'horizon 2019, 500.000 tonnes de déchets supplémentaires soient transportées par voie fluviale et / ou ferrée, par rapport à la situation en 2005. Le territoire d'Est Ensemble possède le centre de transfert de Romainville, mais la mise en œuvre du CDT n'aura pas directement d'interactions avec les orientations du PREDMA d'Ile-de-France.

Le Plan régional d'élimination des Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux (DASRI)

Le Plan régional d'élimination des DASRI a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 26 septembre 2009. L'objectif du plan est de collecter d'ici 10 ans 50 % des DASRI produits par les ménages au lieu des 5% actuels. La mise en œuvre du CDT n'aura pas directement d'interactions avec les orientations du Plan régional d'élimination des DASRI d'Ile-de-France.

Le Plan régional d'élimination des déchets dangereux

Le Plan régional d'élimination des déchets dangereux a été **adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 26 septembre 2009**. Il a pour objectif de collecter d'ici 10 ans 65 % des déchets dangereux produits par les ménages au lieu des 18% actuels. Le plan prévoit en outre que, d'ici 10 ans, jusqu'à 15 % de certaines natures de déchets (piles, huiles...) soient transportés par la voie d'eau ou le rail. Il prévoit également de valoriser les déchets dangereux.

3.6 - LE PCET DU CONSEIL GENERAL DE SEINE-SAINT-DENIS

Le Conseil Général de Seine-Saint-Denis a adopté son PCET en juin 2010. Dans le cadre des réflexions menées autour de ce PCET, le Conseil Général s'est fixé comme objectif celui fixé par l'Union européenne dit de « 3x20 » : réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20%, réduire sa consommation d'énergie de 20%, porter à 20% la part des énergies renouvelables dans sa consommation finale d'énergie.

Il s'articule autour de 10 axes stratégiques d'action qui s'articulent avec le CDT

Axe 1 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre des logements et des bâtiments tertiaires (commerces/bureaux/équipements).

L'objectif pour le Conseil Général est d'accompagner le renouvellement urbain et la réhabilitation du parc de logements existants vers une meilleure prise en compte des exigences relatives aux émissions de gaz à effet de serre.

Le CDT prévoit l'aménagement de grandes ZAC et écoquartiers affichant une volonté de développement durable et de performances énergétiques supérieures à la réglementation. En outre, il prévoit une action visant à assurer la transition énergétique des bâtiments du territoire, tant sur les nouveaux logements que par la réhabilitation des anciens logements.

Axe 2 : Accompagner le développement économique, en particulier la mutation de la filière bâtiment

En matière de développement économique, l'enjeu porte sur le renforcement de filières et de métiers visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou compatibles avec une économie décarbonnée.

Sans mentionner explicitement le renforcement des filières et des métiers visant à la réduction des émissions de GES, le CDT prévoit plusieurs actions visant à améliorer la formation et les échanges entre entreprises. A ce titre, le volet « une fabrique économique et d'innovation » pourrait, donc une certaine mesure, reprendre en partie aux orientations de cet axe stratégique du Conseil Général.

Axe 3 : Garantir le droit à l'énergie en prévenant les risques de précarité énergétique des habitants

Constatant que travailler à l'amélioration de l'habitat en amont dans le cadre de la lutte contre l'habitat indigne ne suffira pas à réduire la précarité énergétique, le Conseil Général indique qu'il convient également de mener une action structurée à l'échelle du territoire en s'appuyant sur le plan national de lutte contre la précarité énergétique et sur le réseau local déjà constitué. Il prévoit ainsi la création d'un observatoire pour pallier le manque de connaissances dans ce domaine, de contribuer à monter avec les autres partenaires des opérations groupées (fonds multipartites d'aides aux travaux, OPAH, réhabilitations thermiques...), d'encourager l'auto réhabilitation et former les conseillers en économie sociale et familiale (CESF).

Le CDT vise à la lutte contre l'habitat indigne et la réhabilitation de l'habitat ancien dégradé. Il participera donc à la réduction des émissions de GES concernant les logements et donc à la mise en œuvre de cette axe stratégique du Conseil Général.

Axe 4 Construire une ville bioclimatique adaptée aux changements climatiques

Le Conseil Général se positionne à travers cet axe stratégique comme un partenaire des communes et des collectivités dans leur politiques d'aménagement afin de les inciter à intégrer les problématiques de densité et de mixité dans les projets de territoire, en amont des projets d'aménagement. A ce titre, le Département à initier une réflexion pour déterminer des secteurs de densification préférentiels et envisage de développer la sensibilisation des professionnels et des collectivités à ces problématiques. Le PCET note par ailleurs que l'adaptation au changement climatique implique de renforcer la présence de l'eau dans la ville et d'établir une véritable trame bleue à travers la mise en œuvre de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales.

Le CDT intègre fortement ces questions dans son programme d'action en privilégiant notamment à travers :

- une politique de densification des zones d'activité et d'habitat du territoire renforcé sur 3 secteurs d'entraînement en lien avec les infrastructures de transport collectif.
- l'identification de secteurs potentiels de densification du logement autour des gares et sur les secteur des portes en liaison avec Paris.
- une incitation à une gestion alternative des eaux pluviales et au développement de la trame verte.
- la mise en place d'une trame verte et bleue à l'échelle de l'ensemble du territoire.

Axe 5 Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements domicile-travail

L'orientation essentielle est ici de développer les plans de déplacements des entreprises et des administrations (PDE et PDA) pour optimiser les moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle qui sont consacrés aux déplacements domicile-travail.

Le CDT intègre d'importantes zones d'activité dont la réalisation est d'ores et déjà programmée et prévoit la réalisation de nouvelles zones d'activité. Ces secteurs constitueront des pôles générateurs de trafic importants. Mais le CDT n'incite pas à la mise en œuvre de plan de déplacement. Toutefois, la thématique des déplacements constitue un axe majeur du CDT à travers :

- le développement du réseau de transport en commun notamment par le développement de sites propres variés (Bus, Tram, métro) venant compléter le réseau lourd de transport en commun
- le développement des liaisons douces à travers la rénovation urbaine,
- la mixité des grandes ZAC et quartiers d'aménagements, qui permettront de réduire les distances entre les lieux de vies et d'activité.

Aussi, le CDT devrait contribuer à limiter la croissance des émissions de GES liés aux déplacements domicile-travail. Toutefois, malgré un développement important de l'offre de transport en commun permettant de renforcer le report modal sur le territoire, l'importance des projets de zones d'activités conduira à une augmentation généralisée des trafics automobiles sur l'ensemble du réseau routier du secteur.

Axe 6 Reporter l'usage de la voiture pour les courtes distances (inférieures 5 km) sur les modes actifs (vélo, marche)

Le Conseil Général se positionne en tant qu'acteur, en tant que gestionnaire de voirie et d'équipement, et partenaire des collectivités dans la création d'un réseau dense et continu de cheminements doux.

Sans préciser toutefois les modalités de création de réseaux spécifiques aux modes actifs, le projet de CDT permettra la mise en place de voies cyclables à travers les nouvelles zones aménagées, ainsi que des axes et trottoirs confortables favorables aux modes actifs.

Axe 7 Rendre les transports collectifs plus attractifs pour réduire l'usage de la voiture individuelle (défi 2 PDUIF)

Le CDT prévoit de nombreuses actions visant le renforcement de l'offre de transport en commun. Toutefois, malgré un développement important de l'offre de transport en commun permettant de renforcer le report modal sur le territoire, l'importance des projets de zones d'activités conduira à une augmentation généralisée des trafics automobiles sur l'ensemble du réseau routier du secteur.

Axe 8 Promouvoir une meilleure gestion des flux de marchandises sur le territoire pour réduire le fret routier

Cet axe stratégique vise à développer les transports alternatifs au camion qui ne sont pas encore assez développés dans le département à travers : la préservation du foncier nécessaire pour éviter le desserrement logistique en grande couronne, la préservation des espaces en bordure des voies d'eau et ferrées et les différents sites logistiques implantés pour accueillir des plates-formes multimodales et développer le fret ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises non périssables, la poursuite des réflexions sur la livraison de marchandises en ville.

Outre la densification globale du territoire qui permettra de réduire les distances et de diminuer les consommations énergétiques liées au transport de marchandise, le CDT prévoit de des actions visant à favoriser l'utilisation du fret fluviale qui remplaceront d'autant le fret routier.

Axe 9 Accompagner les séquano-dionysiens dans leur compréhension des enjeux et leurs changements de comportement

Cet axe stratégique ne s'articule pas directement avec le CDT

Axe 10 Réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'administration départementale

Cet axe stratégique ne s'articule pas directement avec le CDT.

3.7 - LE CPER 2007-2013 ILE-DE-FRANCE

Le contrat de projet Etat-Région 2007-2013 a été signé le 23 mars 2007. Il s'articule autour de 8 grand Projets :

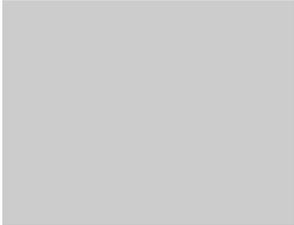
- Grand projet 1 : Agir sur le Chômage
- Grand projet 2 : favoriser une plus grande cohésion sociale
- Grand projet 3 : renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France
- Grand projet 4 : Conforter le rayonnement de la région capitale
- Grand projet 5 : contribuer à l'accessibilité
- Grand projet 6 : valoriser l'agriculture et la forêt
- Grand projet 7 : lutter contre le changement climatique
- Grand projet 8 : prendre en compte les enjeux environnementaux

A travers la création de 50 000 nouveaux emplois à l'horizon 2028/2030, le projet de CDT visera à rééquilibrer le développement territorial vers une meilleure insertion dans l'emploi (objectif d'un taux de chômage de 10% en 2028). En outre, le projet de CDT s'inscrit dans la logique du Grand Paris et l'ensemble de ses actions concoure au rayonnement du territoire, et à travers elle, de celle de la région Ile de France.

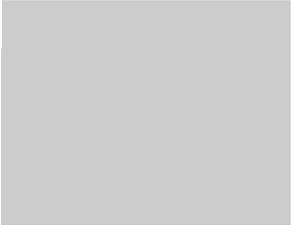
L'ensemble des actions proposées s'articule dans un souci d'intégration avec les grandes infrastructures de transport en commun à développer sur le territoire, en premier lieu duquel le réseau du grand Paris express, et avec une dimension environnementale forte (biodiversité, énergie, gestion des eaux pluviales...)

Le CDT est donc compatible avec les grands axes du CPER 2007-2013.

Ev



PRESENTATION DES METHODES UTILISEES



SOMMAIRE

1 - Cadre méthodologique général.....	3
1.1 – Cadre réglementaire	3
1.2 - L'évaluation environnementale du CDT	3
1.2.1 - Caractérisation de l'état initial	3
1.2.2 - Définition des perspectives d'évolution de l'environnement et du scénario CDT	3
1.2.3 - Evaluation des incidences du CDT	4
1.2.4 - Les limites de la démarche	4
2 - Collecte des données nécessaires à l'établissement de l'état initial de l'environnement.....	4
2.1 – Collecte des données dans les documents préexistants.....	4
2.2 – Collecte des données auprès des personnes ressources.....	6
3 - Hypotheses de calcul des données quantitatives employées dans l'évaluation des impacts.....	6

1 - CADRE METHODOLOGIQUE GENERAL

1.1 – CADRE REGLEMENTAIRE

Cette évaluation environnementale est réalisée conformément à la circulaire du 12 avril 2006 relative à l'évaluation de certains plans, schémas, programmes et autres documents de planification ayant une incidence notable sur l'environnement.

L'évaluation environnementale est une démarche qui permet de s'assurer que l'environnement est effectivement pris en compte, dans les mêmes conditions que les autres thématiques abordées dans le plan, afin de garantir un développement équilibré du territoire. Elle est l'occasion de répertorier les potentialités environnementales de celui-ci et de vérifier que les orientations, envisagées dans le plan, ne leur portent pas atteinte.

L'évaluation environnementale doit s'appuyer sur l'ensemble des procédés qui permettent de vérifier la prise en compte :

- des objectifs de la politique de protection et de mise en valeur de l'environnement, qui doivent se traduire par des engagements aussi précis que ceux relatifs à l'aménagement et au développement,
- des mesures pour limiter les incidences négatives et renforcer les effets positifs des orientations retenues,
- des résultats des débats de la concertation sur la compatibilité des différents enjeux territoriaux : économiques, sociaux et environnementaux.
- la démarche de l'évaluation environnementale comporte plusieurs phases d'étude :
- l'analyse de l'état initial de l'environnement dégagant les enjeux et les objectifs environnementaux,
- L'évaluation des incidences des orientations sur l'environnement, à chaque étape de l'élaboration du projet,
- la recherche de mesures réductrices et correctrices d'incidences, sur la base de l'évaluation,
- le suivi et le bilan des effets sur l'environnement, lors de la mise en œuvre du plan au moyen d'indicateurs.

Il est précisé que l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable est préparé sous son autorité en liaison avec les services de l'Etat concernés. L'avis porte à la fois sur le projet de CDT et sur l'évaluation environnementale de ce dernier.

1.2 - L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU CDT

La démarche d'évaluation s'est déroulée en 3 grandes phases.

1.2.1 - Caractérisation de l'état initial

Les données nécessaires à la caractérisation de l'état initial de l'environnement ont été recueillies auprès des différents organismes compétents, par entretiens et visites de terrain, entre les mois de Mars et Avril 2012. L'analyse de l'état initial du territoire a ainsi permis d'établir un bilan environnemental détaillant les atouts et faiblesses de chaque dimension de l'environnement et de définir les enjeux par thématique.

1.2.2 - Définition des perspectives d'évolution de l'environnement et du scénario CDT

Le projet de CDT présente de nombreuses actions dont la réalisation est programmée par différents documents de planification (PLU, SCOT, SDRIF) ou dont l'état d'avancement est suffisamment avancé pour être intégrées au scénario d'évolution tendancielle de l'environnement. Ainsi, parallèlement à la rédaction du projet de CDT, la définition de la programmation du nombre de logements selon l'évolution tendancielle du territoire a fait l'objet d'une analyse complémentaire portée par la CAEE accompagnée du cabinet Guy Taïeb Conseil – Politiques Locales et habitat.

Inversement, certaines actions sont strictement issues du processus d'élaboration du CDT. La plupart de ces actions correspond à une validation politique de projets potentiels n'ayant auparavant jamais fait l'objet d'une inscription dans des programmations et/ou budgets publics. En outre, certaines actions sont issues de la mise en réseau des acteurs du territoire qui s'est activée lors de la phase de préparation du CDT. L'évaluation environnementale du CDT s'est donc plus particulièrement fondée sur l'analyse de leurs impacts sur l'environnement comparés aux évolutions définies dans les perspectives tendancielle de l'environnement.

Sur le volet logement du CDT, il est considéré que :

- la programmation de logement prévue par les collectivités à l'horizon 2027 est intégrée au scénario de référence car elle est prévue dans les documents d'urbanisme en vigueur, notamment du SCOT. **En outre, elle correspond à une projection tendancielle des efforts de construction réalisés sur la décennie passée, et projets d'ores et déjà identifiés à l'horizon 2018 sur le territoire : 2200 logements par an.**
- **le scénario CDT intègre le différentiel** entre la programmation prévue par les collectivités et les objectifs fixés par l'Etat dans le cadre de la territorialisation de l'offre de logements correspondant **à environ 600 logements par an.**

Sur le plan du logement, **le scénario du CDT fait donc apparaître un volume global de construction de 2800 logements par an en moyenne sur la période 2014-2028.**

1.2.3 - Evaluation des incidences du CDT

A partir des sensibilités et enjeux recensés dans l'état initial de l'environnement, les impacts directs ou indirects ainsi que des mesures permettant de supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs, ont été définis. Les actions portant la réalisation d'opération d'aménagements (aménagements de quartier, de voirie, de transport collectifs...) ont été analysées au regard des différents enjeux environnementaux (consommation d'espace, risque naturels, milieu naturel, ressource en eau, risques technologiques, nuisances acoustiques, qualité de l'air, maîtrise de l'énergie, émission de gaz à effet de serre, patrimoine et paysage...) identifiés sur le territoire. Les actions dites « immatérielles » (mise en place d'une politique, lancement d'études de faisabilité ou définition, mise en synergie des acteurs, restructurations de filières...) ont été également analysées à travers les regroupements opérés dans le portefeuille d'action, afin d'évaluer les principaux enjeux mis en lumière par ces actions.

Ces analyses ont permis :

- d'identifier les impacts propres aux actions du scénario CDT par rapport aux actions intégrées dans les perspectives d'évolution tendancielle de l'environnement ;
- de définir les impacts cumulés de ces deux catégories d'action.

1.2.4 - Les limites de la démarche

La méthode d'évaluation environnementale reprend, en l'adaptant, le contenu de l'étude d'impact des projets, à la différence près que, visant des orientations d'aménagement du territoire, les projets qui en découlent ne sont pas encore localisés ou décrits avec précision sur ce territoire. Chaque projet fera ainsi l'objet d'études complémentaires au cours desquelles une évaluation environnementale particulière pourra être réalisée. Il est donc précisé que les enjeux à prendre en compte et les mesures à proposer ne sont ni de même nature, ni à la même échelle et au même degré de précision que ceux évalués dans le cadre d'un projet d'aménagement localisé et défini dans ses caractéristiques techniques.

Les incidences des actions ont pu être quantifiées lorsque cela était possible (nombre de logements, population, emploi, consommations en eau, rejets...) en fonction du niveau de détail des actions inscrites au CDT.

La quantification précise des incidences des actions constitue l'une des principales limites de l'évaluation, en cela qu'elle s'appuie sur :

- Des hypothèses de tendances d'évolutions basées sur des chiffrages établis à l'état initial, ou prenant en compte des évolutions tendancielle sur les années passées dans des contextes souvent en forte mutation.
- Des ratios de calculs globaux, ne permettant pas une quantification fine tenant compte des spécificités potentielles de chaque action.
- Des années de références variables selon les documents utilisés.
- Des niveaux de définitions différenciés selon les opérations, ce qui peut conduire à terme à une variation substantielle des chiffres qui leur sont liés.

De plus, l'utilisation de ratios globaux, ainsi que de l'outil Bilan Carbone (BC) de la CDC (Caisse des Dépôts et Consignations) ne permet pas d'intégrer à la quantification globale à l'échelle d'Est Ensemble les différentes optimisations développées spécifiquement par chaque opération.

2 - COLLECTE DES DONNEES NECESSAIRES A L'ETABLISSEMENT DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

La réalisation de l'état initial de l'environnement a nécessité la collecte de données et d'information auprès de différentes sources d'information.

2.1 – COLLECTE DES DONNEES DANS LES DOCUMENTS PREEXISTANTS

De manière générale, les sources de données suivantes ont été utilisées :

- Le site internet CARMEN de la DRIEE Ile-de-France
- Le site internet Infoterre du BRGM
- Le module cartographique de l'IAU-IDF
- Les documents d'urbanisme du territoire : POS et PLU des communes du périmètre de contractualisation, SDRIF de 1994 et projet de SDRIF ainsi que leurs évaluations environnementales lorsqu'elles sont disponibles.
- L'évaluation environnementale du réseau de transport du Grand Paris
- Le porté à connaissance de la préfecture d'Ile-de-France dans le cadre du PLH sur le territoire d'Est Ensemble.

Pour certaines thématiques, des sources d'information spécifiques ont aussi été mobilisées :

Ressource en eau

- Le SDAGE Seine-Normandie
- L'atlas des zones humides d'Ile-de-France (IAU-IF 2010)
- Les plans des réseaux d'assainissement (eau usée et eau pluviale) collectés auprès des différentes collectivités compétentes
- Le rapport d'activité 2011 de la CAEE

Climatologie

- La fiche Météo France sur la station de Roissy Charles de Gaulle

Milieux naturels

- Les fiches descriptives des ZNIEFF du territoire disponibles sur le site de l'INPH
- Les documents d'objectifs de la zone de protection spéciale "Sites de Seine-Saint-Denis"
- La cartographie des milieux naturels et semi-naturels de l'IAU-IF: Ecomos 2000 et MOS 2008
- La cartographie des fonctionnalités écologiques de l'IAU-IF
- Les données communales de l'INPN (inventaire faune et flore)
- Le projet de SRCE
- Les bases de données communales « faune flore » du conseil général de Seine Saint Denis

Déplacements

- Le PDU Ile-de-France
- La cartographie des TMJA 2011 du CG93

Nuisances acoustiques

- Les arrêtés préfectoraux de classement sonores des voiries de Seine Saint Denis

Qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre

- Le cadastre communal des émissions de polluants et de gaz à effet de serre d'Airparif
- Les résultats des stations de mesures sur l'année 2011 de la Station de Bobigny et de la station de l'Ex-RN2 à Pantin
- Le baromètre carbone de la Caisse des Dépôts et Consignation
- Le Schéma Régional Climat Air Energie Ile-de-France
- Bilans carbonés Arc de Seine et Val de Seine

Déchets

- Le site internet Observatoire des Déchets d'Ile-de-France
- Le Plan Régional d'élimination des Déchets ménagers et Assimilés d'Ile-de-France
- Des rapports d'activités 2010 et 2011 du SYCTOM

Risques

- Le DDRM de Seine Saint Denis
- Le projet de PPR Argile de Seine Saint Denis
- Le périmètre de risque R 111-3 lié à la dissolution du gypse antéludien (valant PPR) de Seine Saint Denis
- Les Périmètres de risque R 111-3 lié à la présence d'anciennes carrières (valant PPR)
- Le projet de PPRMT de Bagnolet et des Lilas
- Le PPRMT de Montreuil
- Le PPR carrières de Romainville

Urbanisme

- Les différents sites internet communaux et/ou des projets
- Les études d'impacts des projets en disposant

Patrimoine et paysage

- L'atlas du patrimoine du CG 93
- La DRAC d'Ile de France
- Le diagnostic partagé du territoire de la CAEE
- L'atlas Est Ensemble de l'IAU

2.2 – COLLECTE DES DONNEES AUPRES DES PERSONNES RESSOURCES

En compléments des documents consultés, une recherche d'informations complémentaires a été réalisée auprès des personnes ressources :

- De l'agglomération de d'Est Ensemble
- Des communes de l'agglomération d'Est Ensemble
- Des services déconcentrés de l'état
- De tout autre organisme susceptible de fournir une information utile à la compréhension du territoire et à l'évaluation environnementale

L'ensemble de ces personnes ressources ont été contactées à plusieurs reprises, selon une démarche itérative, au cours des mois d'Avril 2013 :

- Direction de l'environnement et Ecologie Urbaine – Est Ensemble : éléments généraux sur le territoire d'étude.
- Direction du Développement Durable – Est Ensemble : éléments généraux sur le territoire d'étude.
- Directions de l'environnement et développement durable des 9 communes : Eléments spécifiques aux démarches engagées sur le territoire.
- Référents CDT des 9 communes : Collecte des PLU et des données de l'état initial de l'environnement.
- Direction de l'Assainissement – Est Ensemble : Eléments relatif à la gestion des eaux pluviales, eaux usées et à la consommation d'eau potable sur le territoire
- Direction de la prévention et de la valorisation des déchets – Est Ensemble : Eléments relatifs à la collecte des déchets sur le territoire de la CAEE
- Direction de l'aménagement et des transports : Eléments de caractérisation des projets relevant de l'évolution tendancielle du territoire

3 - HYPOTHESES DE CALCUL DES DONNEES QUANTITATIVES EMPLOYEES DANS L'EVALUATION DES IMPACTS

Les actions du CDT ne disposant pas de données techniques précises sur l'ensemble des dimensions de l'environnement pour chacun des projets, la quantification des impacts du CDT sur celles-ci se fonde donc sur des estimations notamment :

- des superficies des zones d'aménagement des surfaces bâties construites
- du nombre de logement programmés
- des linéaires d'infrastructures de transport créées.

De plus, l'obtention d'impacts chiffrés fait appel à l'utilisation de ratios permettant, à partir des données de base, d'établir des estimations des impacts à l'échelle globale du CDT. On notera toutefois que les synthèses des impacts sont intégralement calculées à partir de ces ratios, et ne correspondent pas mathématiquement à l'addition des valeurs présentées dans chaque action détaillée. Cependant, l'analyse des données quantitatives pour chaque action permet de mieux localiser les impacts, et d'affiner la répartition des aménagements diffus (non localisés) dans le territoire.

De plus, cette méthode de calcul permet de maximiser les impacts du CDT.

Logements et population

L'exploitation des données INSEE sur la période 1999/2009 et de l'état des lieux 2011, ainsi que les données recensées au travers du diagnostic du futur PLH ont permis de caractériser les ratios de taille des logements moyens sur la période 2013 – 2027-2030, ainsi que la taille des ménages correspondants, en tenant compte du desserrement (par projection) :

- Taille moyenne des logements : 63m² (Note de conjoncture annuelle 2012 de Observatoire du Logement Neuf des ADIL d'Ile de France – Données non Connues sur la Commune de Bondy, mais le territoire est globalement homogène)
- Taille moyenne des ménages : 1.95 nouveaux habitants habitants/logements (source étude GTC : Habitat et « Territorialisation des Objectifs Logements » (TOL) du grand (nouveau) Paris)

La répartition des logements non territorialisés au sein du tissu urbain diffus se base sur la grande homogénéité des communes du territoire d'Est ensemble. De fait, on considérera que la production de logement non territorialisés devrait être engendrée en concordance avec l'importance des la population des communes, telles que constatées à l'heure actuelle :

Les communes	Répartition territoriale	Projection de l'effort de construction dans le diffus à l'horizon 2028-2030 (scénario de référence)	Projection de l'effort de construction dans le diffus à l'horizon 2028-2030 (scénario CDT)
Bagnolet	9%	1595	2405
Bobigny	12%	2127	3207
Bondy	14%	2482	3742
Les lilas	6%	1064	1604
Montreuil	26%	4609	6949
Noisy le Sec	10%	1773	2673
Pantin	13%	2304	3474
Pré saint Gervais	4%	709	1069
Romainville	7%	1241	1871
Est Ensemble	100%	17903	26993

Activités et emplois

L'élaboration de ratios sur la construction de bureaux et la création d'emplois correspondante est rendue nécessaire par l'absence de connaissance des projets de développement économique au-delà de 2020 (fin des grandes ZAC sur le territoire). De fait, l'élaboration de ces ratios s'appuie sur

- Des données constatées à l'état initial sur le territoire
- Des ratios établis à partir d'opérations établies dans des contextes similaires.

On considérera donc les ratios suivants :

- Une création de bureaux équivalente à **0.97 m² de SHON pour 1 m² de logement** : chiffre issu de la somme des données programmatiques des ZAC et quartiers identifiés dans le portefeuille de projet du CDT.
- Pour les bureaux : 0.024 emplois par m² construit (chiffres issus des données programmatiques de la ZAC de l'Horloge) sur les opérations d'aménagement connues.

Emprises

Les largeurs d'infrastructure suivantes ont été utilisées pour estimer les emprises engendrées par les différents projets d'aménagement :

- Emprise de métro : 100 mètres
- Emprise voirie : 10 à 30 mètres
- Emprise aménagement cyclable double sens : 3 m
- Emprise TCSP : 15 mètres pour un TCSP bidirectionnel

Ressource en eau

Les besoins en eau potable ainsi que les charges d'eau usée générés par le CDT ont été estimés en appliquant les ratios suivants (issus du tableau 2 de la circulaire du 22 mai 1997 n°97-49, relative à l'assainissement non collectif)

- Un Equivalent Habitant (EH) = 56.7 m³/ an (source SEDIF/ CAEE)
- 1 habitant = 1 EH
- 1 employé = 0,5 EH

On n'inclura pas dans les calculs les usagers occasionnels (ERP, espaces culturels, commerces), en considérant que les volumes concernés ne sont pas de nature à engendrer des variations significatives au regard de celles des bureaux et des logements.

Estimation de trafic

Les hypothèses de calculs des déplacements se basent, pour plus de cohérence avec l'ensemble des CDT et entre les différents documents disponibles à l'échelle du Grand Paris, sur les chiffres employés par le baromètre carbone de la CDC. Ces chiffres sont issus des données Mobiter., source : Extrapolation des données de l'EGT, ENT, Recensement 2006.

Mobilité quotidienne : 14.1km/(hab+emploi)/jour - Répartition des distances parcourues :

	Part (%)
Modes doux	3%
Transports en commun	33%
Voiture et deux roues motorisés	64%
Total	100%

L'étude d'impact de la ligne orange, créée dans le cadre du CDT, mentionne que 12% des déplacements sur cette ligne seraient issus du report modal de la voiture particulière. On retiendra, à l'échelle du territoire, ce report modal de 12% pour l'aménagement de l'ensemble des lignes de transport collectifs mis en place dans le cadre du CDT, ainsi que par les politiques de déplacements (voies modes doux...) mis en œuvres :

Mobilité quotidienne : 14.1km/(hab+emploi)/jour - Répartition des distances parcourues :

	Part (%)
Modes doux	3%
Transports en commun	45%
Voiture et deux roues motorisés	52%
Total	100%

Emissions de gaz à effet de serre et consommations énergétiques

L'estimation de la production de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques générés par le CDT a été réalisée à partir de l'outil Baromètre Carbone élaboré par la Caisse des Dépôts et Consignation. Un descriptif des caractéristiques techniques de cet outil est disponible sur le site www.barometre-carbone.fr

Les données intégrées à l'outil CDC Carbone présentent toutefois certaines limites :

- Les opérations programmées par le CDT à l'extérieur du périmètre de contractualisation n'ont pas pu être intégrées aux calculs (exemple : le prolongement des lignes de Métro et Tram sur les parties extérieures au territoire).
- La programmation de certaines actions du CDT doit faire l'objet d'études complémentaire. Aussi, le programme de ces dernières en termes de nombre d'emplois, de nombre de logements ou de surfaces construites n'a pu être intégré à l'outil Carbone. L'intégration du programme d'aménagement de ces derniers occasionnera probablement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre occasionné par le CDT.
- L'outil carbone ne permet pas d'intégrer la création ou la requalification de voirie.
- L'outil carbone ne permet pas d'intégrer la création de nouvelles infrastructures de métro.

Déchets

L'estimation de la production de déchets générée par le CDT s'est fondée sur :

- le volume moyen de déchets collecté par habitant sur le territoire d'Est Ensemble en 2010 : 475 kg/hab (Source : Rapport d'activité 2011 d'Est Ensemble).
- un volume moyen de déchets produit par employé représentant la moitié du volume produit par un habitant.

Hypothèses d'évolutions liées au CDT

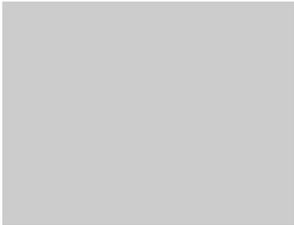
Le CDT prévoit une variation à la hausse de l'effort de construction de logements neuf (de l'ordre de 9 000 logements à l'horizon 2028-2030), effort qui fait l'objet d'une contractualisation.

L'objectif du CDT est de renforcer l'intensité urbaine autour des futures Gares du grand Paris Express. La localisation de l'effort porté sur le développement de logements à proximité des gares est toutefois traduit à travers le portefeuille d'actions par une fiche action spécifiques aux aménagements de la ligne orange (prolongement de la ligne de métro 15) et des quartiers à proximités des futures gares de cette ligne.

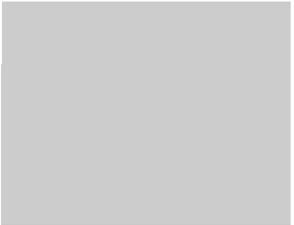
Les impacts liés au CDT sont donc évalués au regard :

- De l'évolution globale des données programmatiques (logements, activités économiques, politiques de réduction de l'énergie, de la production de déchets etc...) engagées dans le cadre du CDT.
- De l'analyse des enjeux liées aux opérations inscrites au CDT, et en particulier des modifications spécifiquement liées à ce dernier (projets nouveaux, ou modifications d'un projet pré-existant au regard de l'arrivée du réseau du Grand Paris Express).

EVI



RESUME NON TECHNIQUE



SOMMAIRE

1 – Etat initial de l’environnement.....	3
1.1 – Milieu physique	3
Localisation	3
Topographie	3
Climatologie.....	3
Mouvements de terrain.....	3
Hydrologie	3
Assainissement et eau potable	4
1.2 – Milieu naturel	4
1.3 – Milieu humain.....	4
Documents d’urbanisme et de programmation	4
Patrimoine archéologique et culturel	5
Démographie et socio-économie	5
Sites et sols pollués.....	5
Risques technologiques	5
Gestion des déchets.....	5
Déplacements	5
Acoustique.....	5
Qualité de l’air	6
Energie	6
4 – Paysage	6
2 – Perspectives d’évolution probable sans la mise en œuvre du CDT et présentation générale du projet de CDT et de son contenu	7
2.1 – les grandes tendances de l’évolution territoriale	7
2.2 – rappel des principaux projets engagés sur le territoire	7
2.3 - temporalité des différents aménagements	7
2.4 – les objectifs franciliens de développement territorial	7
2.5 – Exposés des motifs pour lesquels le projet de CDT à été retenu	7
2.6 – Présentation du CDT : rappel des objectifs et du contenu du CDT	7
3 - Effets notables probables de la mise en œuvre du projet de CDT et mesures prises en faveur de l’environnement.....	9
4 – Articulation avec les schémas, plans et programmes du territoire	12
5 – Présentation des méthodes utilisées.....	12

6 – Résumé non technique.....	12
--------------------------------------	-----------

7 – Glossaire.....	12
---------------------------	-----------

1 – ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1.1 – MILIEU PHYSIQUE

Localisation

Le territoire d'étude se situe au cœur de la première couronne de la capitale, sur la limite sud-ouest du département de Seine Saint Denis. Le territoire est directement accolé à l'est de la commune de Paris, en contact avec le 19ème et 20ème arrondissement.

Le Contrat de Développement Territorial d'Est Ensemble (CDT EE) est porté par la Communauté d'Agglomération Est Ensemble (CAEE) ainsi que par les communes qui compose la communauté d'Agglomération : Pantin, Bobigny, Bondy, Le Pré-Saint-Gervais, Les lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Bagnolet et Montreuil.

De fait, le périmètre d'étude correspond à celui de la communauté d'agglomération, soit 9 communes au total.

Topographie

Le relief de la zone d'étude repose sur l'élément central que forme le coteau de Romainville-Montreuil. Cette principale émergence, qui se poursuit à l'Est par le Plateau d'Avron et le Massif de l'Aulnoye, décrit de fait un territoire s'organisant sur 2 versants : un Versant Nord qui s'étend vers la plaine de France, et un Versant Sud qui surplombe le val de Marne.

Le point culminant du territoire se trouve sur la commune des Lilas, aux alentours de 125m. Le point bas du territoire d'étude à l'extrême Nord-Ouest, sur la commune de Pantin, à 39m. Sur la partie Sud, la déclivité est également marquée, avec un point bas aux alentours de 60 mètres sur la commune de Montreuil.

Climatologie

La zone d'étude bénéficie d'un climat de type tempéré océanique dégradé, quelque peu altéré par des influences continentales (éloignement du littoral). Il est marqué par un hiver doux, une humidité élevée aux saisons intermédiaires et des températures légèrement élevées en été.

L'agglomération parisienne provoque un îlot de chaleur. ce phénomène est particulièrement marqué, du fait du tissu urbain dense du territoire. Toutefois, les poches d'espaces verts du territoire contribuent à un rafraîchissement global en période nocturne à l'échelle de la CAEE et de l'agglomération parisienne.

En outre, on note que la densité urbaine conduit à produire un phénomène d'îlot de chaleur urbain plus marqué au fur et à mesure qu'on s'approche de la capitale.

Géologie

L'ensemble de la zone d'étude appartient au cadre géologique du bassin parisien. La formation géologique du territoire traduit l'importante érosion fluviale de la Seine et de la Marne : Les formations géologiques affleurantes sont principalement de nature sédimentaire.

Le sous sol est principalement composés de matériaux marno-calcaires, et de nombreux remblais composent les structures superficielles. Le secteur est également caractérisé par la présence de bancs de gypse affleurant qui ont été exploités dans des carrières souterraines et à ciel ouvert, notamment sur le territoire de Romainville

Hydrogéologie

D'après la carte géologique de Paris, plusieurs nappes sont susceptibles d'être rencontrées au droit du territoire (calcaires de Saint Ouen, Beauchamp...). Les marnes du plateau retiennent un aquifère assez important, ce qui explique l'ancienne présence de marais et de mares sur la partie Sud du plateau. le sommet des marnes était autrefois marqué par ue ligne de source à flanc de coteau. L'urbanisation a cependant masqué cet état naturel.

Mouvements de terrain

Les différentes roches constitutives (notamment calcaires) du substrat géologique du secteur d'étude présentent des caractéristiques physiques favorables à la formation de cavités naturelles. Le contexte géologique est donc favorable au développement de trois types mouvement de terrain sur le secteur d'étude liés :

- Au retrait-gonflement des sols argileux.
- Au risque de dissolution du gypse
- Aux glissements de terrains.
- Au risque Sismique

En outre, l'exploitation passée du sous sol a fragilisé les structures de certains secteurs, qui présentent donc aujourd'hui un risque d'effondrement lié aux anciennes carrières.

La prise en compte de ces différents risques sur le territoire se traduit par une réglementation spécifique, avec plusieurs PPR approuvés ou prescrits selon les communes. En outre, A l'échelle du département de Seine Saint Denis : certaines communes du département étaient déjà dotées de périmètres de risque pris par arrêté préfectoral en application de l'ancien article R. 111-3 du code de l'urbanisme. Ces périmètres de risque délimitent les zones exposées aux risques d'anciennes carrières et à la dissolution du gypse antéludien.

Hydrologie

La zone d'étude est intégralement comprise dans le grand bassin versant de la Seine, sur le territoire de la commission des rivières d'Ile de France.

Le territoire se trouve à l'interface de 3 bassins versants de rivières : sur la partie Nord, le bassin du Croult et de la Morée, sur la partie Sud, le Bassin Versant de la Marne aval. 2 SAGE sont actuellement en cours d'élaboration sur ces bassins. La partie Sud-ouest du territoire (Bagnolet et les moitiés sud de Romainville et des Lilas) appartient au bassin de la Seine à Paris

La zone d'étude est régie par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Seine Normandie, qui identifie les enjeux d'aménagement pour le secteur.

Le fort relief ne présente toutefois pas de trace superficielle visible d'une hydrographie, en dehors du canal de l'Ourcq. Le réseau hydrographique du territoire a largement été remanié du fait de l'aménagement urbain du territoire.

La forte anthropisation du territoire a conduit à faire disparaître entièrement le réseau hydrographique de surface qui le constituait. Ainsi l'ensemble du réseau hydrographique naturel qu'occupait le territoire a été canalisé, busé et intégré au réseau d'assainissement du territoire.

Assainissement et eau potable

Depuis la création de la Communauté d'Agglomération Est ensemble et sa prise de compétence, c'est l'agglomération qui a pour charge la collecte des eaux usées communales vers le réseau départemental (réseau de transport). Ce service est assuré en régie.

Le réseau géré par Est Ensemble représente ainsi près de 390 km de canalisations et collecteurs répartis en :

- 349 km de réseaux unitaires
- 20.5 km de réseaux séparatifs

Les communes du territoire d'étude (en dehors de la partie Est de Montreuil qui dépend de la STEP de Valenton), voient leurs eaux usées traitées à la STEP (Station d'Épuration) Seine Aval d'Achères, gérée par le SIAAP

L'alimentation en eau potable du territoire est assurée par convention de avec la Communauté d'agglomération par le SEDIF (Syndicat des Eaux d'Ile de France). L'eau potable distribuée sur la zone d'étude par le SEDIF provient de l'usine de Neuilly-sur-Marne, par le biais du pompage dans le cours d'eau de la Marne

1.2 – MILIEU NATUREL

La zone d'étude, située à la limite Est Nord-est de la première couronne Parisienne, est un territoire globalement urbanisé qui constitue le prolongement direct de la ville de Paris.

De fait, les milieux naturels de la zone d'études sont principalement composés de milieux anthropomorphiques liés à l'habitat (jardins privés, espaces verts d'immeubles, parcs publics) et à l'aménagement des espaces publics (arbres d'alignements et d'ornementation, fleurissement...) Ces espaces de petites tailles, bien que fragmentés, forment à grande échelle une masse végétale non négligeable au sein de l'agglomération.

Cependant, il subsiste également au sein du territoire de grands espaces de nature maîtrisée, principalement lié à des fonctions de récréation, mais dont la taille permet la constitution d'une masse critique pour le développement de la biodiversité. La localisation de ces espaces dans le tissu bâti forme un regroupement selon 2 axes d'orientation Est-Ouest :

- La colline de Romainville-Montreuil, avec la corniche des forts. La présence de la Base de Plein Air et de Loisirs (BPAL) et du glacis du Fort de Noisy permet d'étendre un grand espace de nature sur les communes de Pantin, Romainville et Noisy-le-Sec. La végétalisation spontanée des coteaux assure une forte continuité végétale d'une épaisseur confortable.
- La continuité entre le parc départemental Jean Moulin les Guilands (sur Bagnolet et Montreuil), le parc communal des Beaumonts et le Parc de Montreuil (Sur Montreuil) forme au sud du territoire également un autre pôle de nature.

Le territoire d'étude recense :

- 2 enveloppes du site Natura 2000 « sites de Seine-Saint-Denis »
- 2 ZNIEFF (Zones d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) de Type I
- 1 APPB (Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope)

Ces différents périmètres sont souvent confondus sur une même entité, ce qui traduit le grand intérêt environnemental de ces espaces.

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.

Les observations ont permis de faire ressortir les principales espèces à enjeu de suivi et d'action sur le territoire. Ainsi, à l'échelle départementale, le premier enjeu lié à la biodiversité concerne les espèces invasives, et cet enjeu se retrouve sur le territoire d'étude. Cependant, un certain nombre d'espèces non invasives, en particulier les oiseaux, sont présents sur ce territoire.

Le territoire présente une végétation notablement inférieure à la moyenne du département, mais une biodiversité présentant toutefois des espèces à enjeux. Ces espèces sont toutefois souvent des espèces de types urbaines, assez communes en Ile de France.

Le territoire présente un héritage agricole que les collectivités visent à revaloriser à travers des actions innovantes d'agriculture urbaine.

1.3 – MILIEU HUMAIN

Documents d'urbanisme et de programmation

L'ensemble des communes formant le territoire d'étude sont rassemblées au sein d'une seule et même communauté d'agglomération : Est Ensemble (EE). Le territoire forme donc une entité homogène soumise à des documents d'urbanisme et de programmation supra-communales communs.

Le territoire est concerné par :

- Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)
- Le Plan de Protection pour l'Atmosphère (PPA)
- Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)
- Les documents d'urbanismes des communes

Patrimoine archéologique et culturel

En raison de la richesse des éléments archéologiques déjà recueillis lors de fouilles ou de simples prospections, le sous-sol du secteur d'étude est susceptible de révéler de nouveaux sites ou vestiges.

En 1991, le Département de Seine Saint Denis crée, au sein du service de la culture, une Mission Archéologie afin d'expertiser l'intérêt culturel d'une intervention dans le domaine de l'archéologie. La connaissance du territoire en termes de patrimoine archéologique est donc grande, d'autant plus que les sous sols révèlent la richesse historique du passé du territoire (notamment aux périodes néolithiques et médiévales). 14 secteurs archéologiques sont d'ores et déjà identifiés sur le territoire.

La zone d'étude compte 38 monuments historiques ou monuments inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, qui font ainsi l'objet d'une zone de protection. 23 de ces sites sont recensés sur le territoire d'étude. En outre, le territoire d'étude compte un seul site classé et 2 sites inscrits.

Aucune commune du territoire d'étude ne fait l'objet d'une ZPPAUP.

Démographie et socio-économie

Le premier trait caractéristique de la démographie du territoire est son fort dynamisme durant la dernière décennie. Si le territoire affiche aujourd'hui (en 2009) 396 759 habitants, on ne comptait en 1999 que 361 686 habitants, soit une augmentation de près de 9.7% en dix ans. Le territoire offre aujourd'hui une densité de population légèrement supérieure à 10 000 hab. au km².

Au niveau de l'emploi cependant, l'évolution du territoire est plus déséquilibrée. Le ratio emploi/actifs reste déséquilibré (0,8/1 sur la même période). De fait, malgré une diminution au cours de la dernière décennie, le chômage reste important sur le territoire : 17% pour la communauté d'agglomération, soit plus que la moyenne départementale (16%) et surtout que la moyenne d'île de France (11%).

Le territoire est largement composé d'habitations principales (93.8% en 2009) en immeubles collectifs (80.7%).

Sites et sols pollués

L'histoire industrielle de la zone d'étude étant ancienne sur certains secteurs, les sols présentent un risque de pollution.

1978 sites industriels sont répertoriés sur le territoire d'étude dont 272 sont encore en activité et 614 ne sont plus en activité. 1091 sites, ne disposent d'aucune information permettant de trancher sur l'état d'activité du site n'est disponible. La commune de Montreuil est largement surreprésentée au sein du territoire. On notera également que l'axe formé par le Canal de l'Ourcq et l'ex-RN 3 concentre une grande partie de ces sites

Le territoire d'étude compte 11 sites pollués recensés comme pollués ou potentiellement pollués. Ces sites s'inscrivent sur 4 des 9 communes uniquement : Bobigny, Le Pré Saint Gervais, Montreuil et Pantin.

Risques technologiques

La zone d'étude ne présente pas d'établissement classé au titre de la directive n°96/82/CE du Conseil Européen date du 9 décembre 1996. La zone d'étude ne dispose donc pas d'établissement soumis à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sur son territoire, et aucun zonage de PPRT ne vient s'étendre sur le territoire.

La zone d'étude est toutefois concernée par un nombre limité d'ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement). Fortement irrigué en réseaux de transports (routiers, ferroviaires, réseaux secs...) la zone d'étude est également soumise au risque de Transport de Matières Dangereuses.

Gestion des déchets

Le territoire d'étude est concerné par le PDEDMA (Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés) De Seine-Saint-Denis. La communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest s'est dotée de la compétence optionnelle « déchets ». Elle gère notamment, la collecte et le traitement des déchets ménagers et assimilés sur son territoire.

Le territoire accueille le centre de Transfert de Romainville. Le centre de transfert réceptionne les collectes traditionnelles de 17 communes adhérentes du Sycotom, dont l'intégralité des communes d'Est Ensemble. Il a pour fonction de :

Déplacements

La zone d'étude est considérée, dans les études globales de transport de la région parisienne, comme faisant partie du cœur d'agglomération. Le cœur d'agglomération est le territoire sur lequel les déplacements quotidiens sont les plus faibles : 3.75 déplacement par jour. Ces déplacements sont principalement réalisés à pied (1.60) et en voiture (1.22 soit moins que la moyenne d'IDF). En outre, ces dernières sont en diminution sur le territoire, pour la première fois depuis 1976. Les transports collectifs, bien que minoritaires (0.81) restent supérieurs à la moyenne régionale.

La communauté d'agglomération Est Ensemble est dotée de la compétence obligatoire des transports.

Territoire urbanisé de longue date, la zone d'étude est largement irriguée par un réseau d'infrastructure varié et très interconnecté. Cinq axes (A1, A3, A86 Ex-RN2 et ex-RN3) concentrent les principaux trafics routiers de la zone d'étude, avec des trafics supérieurs à 20 000 véhicules/jour (chiffre 2010/2011 du CG 93).

Un réseau de transports de proximité, géré par Est Ensemble, vient compléter le réseau du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), largement développé sur le territoire, mais également inégal entre les secteurs Ouest et les secteurs Est.

Le territoire propose une multiplicité de réseaux de transports (routiers, ferrés, modes doux) qui permet d'assurer un maillage important qui dessert l'ensemble des espaces urbanisés.

Acoustique

Globalement, l'ambiance sonore du site d'étude est caractéristique d'une zone urbaine fortement circulée avec des niveaux sonores dépassant le seuil de la gêne. La circulation routière est principalement à l'origine de la gêne sur les grands axes.

On notera la présence en limite Ouest du territoire du Boulevard périphérique, dont l'importance génère des niveaux sonores dépassant constamment les seuils de gêne.

Le territoire est cependant concerné par les 2 PPBE sur le département (Etat et conseil général), actuellement en cours de finalisation. En outre, la CAEE doit élaborer, sur les années à venir, son propre PPBE.

Qualité de l'air

La qualité de l'air est globalement en dessous des seuils réglementaires, voire bonne selon les types de polluants. Le fond de l'air est marqué par la pollution issue des trafics et des émissions liées aux habitations. De fait, une plus forte pollution est constatée en période hivernale du fait des systèmes de chauffage.

La situation est significativement dégradée à proximité des axes routiers.

Energie

Le site d'étude se situe dans un secteur où l'exploitation de l'aquifère profond du Dogger est particulièrement favorable. L'aquifère du Dogger est un aquifère calcaire situé entre 1 600 et 1 800 mètres de profondeur avec une eau dont la température varie de 55° à 80°C. Cette nappe, située dans le secteur où elle est exploitée en Ile-de-France, a une excellente productivité.

L'IAU a identifié le potentiel de développement de la géothermie superficielle du territoire à l'échelle des communes. Sur le territoire d'étude, le potentiel est élevé, principalement sur la partie Nord : Les communes de Pantin, Bobigny, Bondy et Noisy-le-Sec présenteraient un potentiel de développement de l'ordre de 100 000 à 500 000 MWh, tandis que les communes situées au sud du territoire pourraient développer de 10 000 à 50 000 MWh par la géothermie. La commune de Montreuil est quant à elle la commune disposant du plus gros potentiel : supérieur à 500 000 MWh

Le SYCTOM, Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'Agglomération Parisienne, porte un projet de centre de tri-méthanisation à Romainville en lieu et place du centre de traitement multifilières actuel.

4 Communes du territoire sur les 9 que recourent Est ensemble disposent de réseaux de chaleur : Bagnolet, Bobigny, Bondy et Les lilas.

Les 3 Communes de plus de 50 000 habitants du territoire ont obligation de réaliser un PCET (Plan Climat Energie Territorial). Cependant à l'heure actuelle, seule la commune de Montreuil a finalisé son PCET. Les communes de Pantin et Bondy sont également tenues de réaliser un PCET, et Bobigny vient de lancer la démarche sur son territoire.

La récente création de la CAEE a cependant permis la mise en place d'une démarche de coréalisation du PCET à l'échelle d'Est ensemble.

4 – PAYSAGE

Le paysage de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble est marqué par le contraste entre le plateau de Romainville (altitude 100 - 125 m) et le sud de la plaine de France (altitude 30-50m). Sur ce territoire marqué par sa topographie, trois paysages s'imbriquent et se répondent pour façonner son identité. La trame paysagère s'organise autour d'une trame d'orientation clairement Ouest/Est :

- Au centre, le plateau de Romainville-Montreuil
- Au Nord, la plaine du canal de l'Ourcq
- Sur la partie Sud et à l'Ouest, en contact direct avec le périphérique Parisien, les Faubourgs

Toutefois, malgré la présence du relief et des grands éléments repères du paysage, la morphologie du tissu urbain, très dense, avec des voies de faibles largeurs en dehors des grands axes, donne au territoire un caractère de confinement. La notion de "grand paysage" est gommée du fait des constructions.

L'une des particularités du territoire d'étude réside dans la présence de « grands axes » de déplacements qui font d'Est ensemble un territoire « traversé » autant qu'un territoire vécu.

La perception offerte du territoire depuis ces grands axes est d'une grande importance car elle constitue de fait la « vitrine » de celui-ci. Si les axes autoroutiers, majoritairement en déblais ou couverts et enterrés, ne permettent que peu la découverte du territoire, 3 axes de déplacements structurants le territoire représentent des enjeux forts :

- L'axe du Canal de l'Ourcq
- L'axe de l'ex-RN3
- L'axe des voies ferrées

Le territoire hérite d'un passé industriel qui se traduit à travers des bâtiments répondant toutefois à 2 typologies distinctes :

- Les grandes industries, plutôt localisées en secteur Nord le long des grands axes de déplacements
- Les petites manufactures, situées dans les tissus en contact direct avec la Capitale, insérées dans les Faubourgs.

Ces industries traduisent l'histoire du territoire, et leur insertion dans le tissu urbain en fait bien souvent des éléments repères caractéristiques de la période industrielle. De fait ces éléments patrimoniaux constituent autant de marqueurs paysagers spécifiques d'Est ensemble

2 – PERSPECTIVES D'EVOLUTION PROBABLE SANS LA MISE EN ŒUVRE DU CDT ET PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE CDT ET DE SON CONTENU

2.1 – LES GRANDES TENDANCES DE L'EVOLUTION TERRITORIALE

Cette partie reprend l'ensemble des évolutions passées et récentes du territoire, et placent le territoire dans son contexte de développement à court terme :

- Le réinvestissement des sites industriels
- La forte pression démographique, déclinée en objectif de production de logements (estimée à **2 200 logements / an**)
- La nécessité de rééquilibrer la création d'emploi face à la hausse d'habitant
- Le redéploiement des efforts vers une offre plus complète de transports collectifs pour l'ensemble du territoire.

2.2 – RAPPEL DES PRINCIPAUX PROJETS ENGAGES SUR LE TERRITOIRE

Pour apprécier le contexte actuel et les évolutions tendanciennes, il convient de prendre en considération les différents projets engagés sur le territoire. L'ensemble des opérations prises en compte constituent la part la plus importante du développement territorial en terme :

- De populations accueillies
- De création d'emplois et de richesses du territoire
- De génération de déplacements et trafics
- D'impacts environnementaux

A ces opérations bien identifiées viennent s'ajouter divers aménagements ou actions de développement, mais dont l'importance ou l'état d'avancement ne permettent pas d'être caractérisés. Ces projets seront alors considérés comme de l'aménagement « diffus » du territoire.

Les projets présentés dans cette partie recourent les 2 principaux types de projets :

- Les projets d'aménagement
- Les projets de transport

2.3 - TEMPORALITE DES DIFFERENTS AMENAGEMENTS

L'ensemble de ces projets s'articule autour de différentes temporalités :

- A l'horizon court terme (2017-2018), les grands projets d'aménagements seront quasi intégralement réalisés. En effet, ceux-ci sont d'ores et déjà engagés en termes de programmation techniques et financières, et parfois les travaux d'aménagement ont déjà débutés.
- A un horizon intermédiaire (2020-2022), les actions de structurations et d'études devraient dans l'ensemble avoir été mises en place, et les premières conclusions ou retours d'expériences devraient être connus.
- A l'horizon long terme (2027-2030), le territoire verra la mise en place des actions définies suites aux études et aux plans d'actions définis à l'horizon moyen terme.

2.4 – LES OBJECTIFS FRANCILIENS DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Cette partie rappelle les objectifs de développement territorial fixés par les lois sur le grand Paris, et notamment :

- La présentation du réseau du futur Grand Paris Express
- La « territorialisation de l'Offre de Logement », et notamment sa déclinaison sur le territoire d'Est Ensemble.
- Les Contrats de Développement territorial, et notamment les documents approuvés et les projets ou les CDT en lien avec celui faisant l'objet du dossier.

2.5 – EXPOSES DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE CDT A ETE RETENU

La réalisation de l'évaluation environnementale du projet ayant été menée de manière conjointe à la définition du projet de CDT, celle-ci a permis une intégration des enjeux environnementaux au sein des actions.

A partir de la hiérarchisation des enjeux du territoire établie lors de la réalisation de l'état initial de l'environnement, les enjeux identifiés comme étant les plus importants ont été pris en compte afin de prioriser les actions. En outre, une appréciation des enjeux forts a permis d'établir une démarche de vigilance particulière vis-à-vis des actions présentant des impacts potentiels sur les thématiques concernées.

Toutefois, l'élaboration de la première version du CDT d'Est Ensemble, compte tenu de la démarche itérative adoptée et du calendrier, n'a pas fait l'objet de solutions de substitutions.

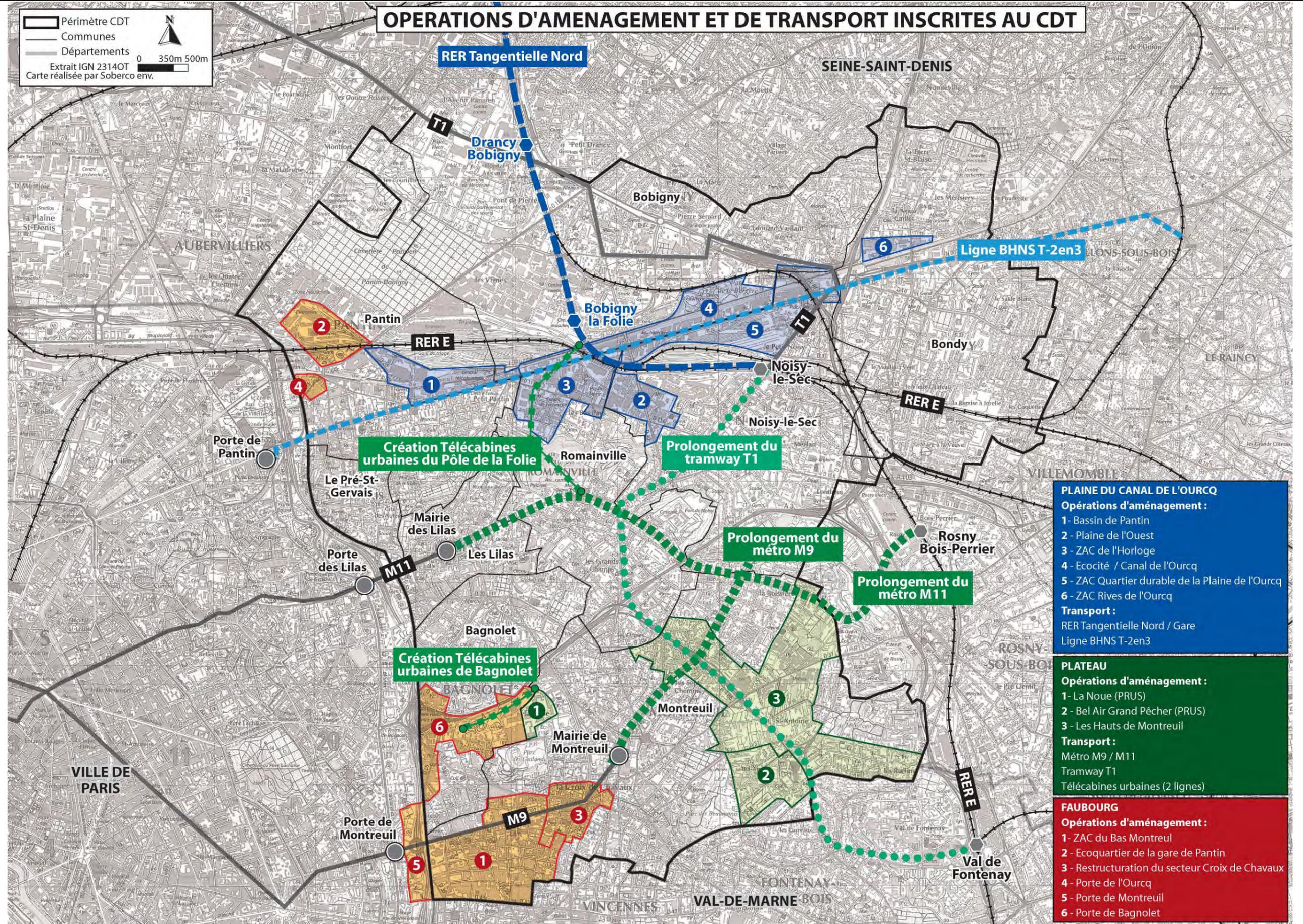
2.6 – PRESENTATION DU CDT : RAPPEL DES OBJECTIFS ET DU CONTENU DU CDT

Cette partie fait un rappel des grands objectifs mis en place par le CDT (titre II) :

- sur le volet qualitatif (attractivité du territoire, développement durable, réponse diversifiée pour l'ensemble des populations, coordination des acteurs...)
- sur le volet quantitatif (construction de 2800 logements/an, 75000 nouveaux emplois à terme, équipements scolaires)

En outre, cette partie rappelle succinctement le programme d'action du CDT, en distinguant :

- Les actions issues de projets identifiés dans les perspectives de l'évolution tendancielle du territoire reprises dans le CDT
- Les actions issues de projet identifiés dans les perspectives de l'évolution tendancielle du territoire et modifiés par le projet de CDT
- Les actions et projets issus de la démarche de projet propre au CDT



3 - EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE CDT ET MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Thématique	Impacts du scénario CDT à l'horizon 2027/2030	Part des impacts propres aux actions développées par le CDT
Consommation d'espace et étalement urbain	A l'horizon 2030, aucune consommation d'espaces naturels ou agricole majeure n'est envisagée dans le cadre du CDT. Seul l'aménagement de pylônes, nécessaires à la création de télécabines urbaines devraient entraîner un changement de sol naturel ponctuel, ce qui reste résiduel dans le tissu urbain. En outre, les différents aménagements urbains prévus devraient permettre de compenser la perte de masse végétale sur ce site à travers la trame verte urbaine développée en site de renouvellement urbain	Le CDT n'engendre pas de modification significative dans la programmation des zones d'aménagement existantes ou à venir. Cependant, les seuls projets entraînant une consommation d'espace naturel (télécabines urbaines) sont directement lié au programme d'action envisagé dans son cadre.
Ressource en eau	<p>A l'horizon 2027/2030 ; le ruissellement des eaux pluviales ne sera pas aggravé, mais ponctuellement amélioré par l'aménagement durable des futurs quartiers.</p> <p>Le développement du territoire générera une production d'eaux usées plus importante. A l'horizon 2027/2030, on peut estimer les rejets supplémentaires à un volume global de 107 000 EH par an.</p> <p>On notera que ce volume supplémentaire pourra être absorbé par la STEP d'Achères dans le cadre de son programme de modernisation.</p> <p>La demande de consommation d'eau potable du territoire devrait être accrue dans le cas du scénario CDT pour un volume global supplémentaire à l'horizon 2030 de l'ordre de 6 066 290 m³ par an.</p> <p>L'usine de potabilisation de Neuilly-sur-Marne, principale distributrice d'eau potable du territoire, dispose d'une capacité de production supplémentaire de 350 000m³ par jour, soit 127 750 000m³ par an à l'heure actuelle. Le développement de la demande en eau potable liée au CDT peut donc être assuré uniquement par cette station</p>	<p>Le projet de CDT engendrerait un rejet supplémentaire total 23 500 EH sur le réseau d'eaux usées à l'horizon 2027/2030. soit une augmentation de l'ordre de 22% par rapport aux rejets supplémentaires envisagés dans le cas de l'évolution tendancielle.</p> <p>Le projet de CDT engendrerait une demande spécifique en eau potable spécifique de 1 332 450m³/an soit, une augmentation de 22% par rapport au scénario de l'évolution tendancielle.</p>
Risques naturels	A l'horizon 2028/2030 ; le territoire verra globalement se développer des secteurs de renouvellement urbain dans des zones d'aléas de mouvement de terrain. En outre, le secteur de la BPAL se verra stabilisé dans le cadre de son aménagement	Seuls les quartiers de gare sont des opérations relevant du CDT et se situant en zone d'aléa. L'ensemble des opérations d'aménagement seront en outre compatibles avec les PPR en vigueur.
Milieux naturels	<p>A l'horizon 2027/2030, les projets développés sur le territoire dans le cas du scénario CDT auront un effet positif sur les milieux naturels, dans le sens où ils :</p> <ul style="list-style-type: none"> • N'entameront pas de consommation d'espace supplémentaire sur les milieux naturels actuellement non artificialisés • N'engendreront pas de fragmentation ou de coupures supplémentaires sur les espaces et continuités écologiques existantes • Permettront de renforcer la trame verte et bleue urbaine, en lien avec les corridors écologiques locaux et régionaux. 	<p>Les projets développés dans le cadre du CDT ne concerneront que des réaménagements en milieux urbains (densifications autour des gares), ou sur des voiries existantes (projets de TCSP). En outre, le projet de CDT comprend une action visant à la réalisation de la trame verte et bleue de l'agglomération, principal moteur de développement des milieux naturels sur le territoire.</p> <p>On notera cependant que les projets de télécabines urbaines, issues du projet de CDT, sont de nature à engendrer des perturbations de l'avifaune, et notamment au niveau de l'enveloppe Natura 2000 du parc départemental Jean Moulin/Les Guilands.</p>

Thématique	Impacts du scénario CDT à l'horizon 2027/2030	Part des impacts propres aux actions développées par le CDT
Déplacements	<p>La création de nouvelles zones d'habitat et d'activités économiques, à l'horizon 2028/2030, sur l'ensemble du territoire, permettra l'arrivée de nouvelles populations sur les territoires dont les besoins de déplacements viendront s'ajouter aux déplacements actuels.</p> <p>A l'horizon 2027/2030, ce sont environ 1 861 200 kilomètres supplémentaires par jour qui devraient être parcourus par les nouveaux arrivants sur Est Ensemble.</p>	<p>La densification supplémentaire liée au CDT devrait générer au maximum un surplus de 21.97% des distances quotidiennes parcourues en 2028/2030 par rapport au surplus de distances parcourues mesurées à l'évolution tendancielle du territoire.</p> <p>Cependant, on notera que le projet de CDT permettra de renforcer les réseaux de transports alternatifs à l'automobile sur le territoire, ce qui devrait permettre de réduire la part proportionnelle des distances parcourues en voiture, au profit principalement des transports en commun, puis des modes doux.</p>
Ambiance acoustique	<p>A terme, le développement du territoire, à travers la création de nouveaux logements et zones d'activités devrait conduire à une hausse de l'exposition des populations aux nuisances acoustiques, du fait de secteurs de gènes largement répandus sur ce territoire très urbain.</p> <p>Cependant, aucune création de voirie supplémentaire n'est prévue, en dehors de réaménagement d'axes existants qui ne devraient pas modifier significativement les trafics.</p>	<p>L'intensité du développement du territoire, et donc de l'exposition aux nuisances sonores, sera modifiée par la mise en place du CDT.</p> <p>Cependant, de par les actions propres au CDT, le territoire verra, à l'horizon 2028/2030, la création ou le renforcement de plusieurs lignes de transports collectifs majeurs. Cette structuration renforcée du réseau de transport devrait permettre de limiter l'augmentation des flux routiers induits par les nouvelles populations, et donc de limiter la génération de nuisances acoustiques supplémentaires sur le territoire.</p>
Risques technologiques et pollution	<p>A l'horizon 2030, le territoire d'Est Ensemble devrait ainsi voir diminuer le nombre de secteurs présentant des sols potentiellement pollués, au profit de secteurs urbanisés et habités.</p> <p>Toutefois, les travaux d'aménagements réalisés sur le territoire généreront des risques de pollutions des sols nouveaux, mais temporaires.</p> <p>Sur le plan des risques technologiques, le territoire ne devrait pas se voir développer d'aléas supplémentaires. Cependant, la densification entraînera une exposition globale aux risques de transports de matières dangereuses indéniablement plus importante, sans que celle-ci soit quantifiable.</p>	<p>Les principaux travaux prévus étant d'ores et déjà identifiés dans l'état de référence, le CDT n'aura donc qu'un impact limité sur la pollution des sols.</p> <p>On notera que le CDT engendra une densification plus importante que l'état de référence, il provoquera une exposition aux risques significativement plus importante.</p>
Qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques	<p>A l'horizon 2027/2030, le développement du territoire, à travers la création de logements supplémentaires et d'activités économiques correspondantes, induira un accueil de populations supplémentaires. Elles généreront une hausse des polluants liés au chauffage et des trafics supplémentaires qui impacteront les émissions de gaz polluants en bordure de voiries, en dépit des progrès techniques réalisés sur les véhicules</p> <p>On constate une augmentation générale des émissions de GES de l'ordre de 6 412 kteq CO₂ et les émissions totales annuelles avec amortissement des travaux correspondront à environ 227 836 t eq CO₂/an.</p> <p>Le territoire devrait constater une hausse des consommations énergétiques à l'horizon 2027/2030 de l'ordre de 1 596 GW/h d'énergie primaire par an (avec amortissement des travaux).</p>	<p>Le développement tendanciel du territoire sera accru par le CDT, du fait d'un accueil d'une population plus nombreuse. Les émissions polluantes seront donc augmentées significativement par le CDT.</p> <p>Cependant, le projet de CDT prévoit la mise en place de plusieurs projets de transports en commun structurant qui viendront limiter la hausse des trafics (du fait du report modal généré) et des émissions proportionnellement au scénario tendanciel. EN outre, le projet de CDT met en place une structuration territoriale qui permettra d'assurer une bonne connexion entre les nouveaux quartiers et le réseau du Grand Paris Express.</p> <p>Par rapport à l'évolution tendancielle du territoire le CDT vient surajouter des émissions de GES significatives (de l'ordre de 25%). On notera cependant que le projet de CDT, s'il rééquilibre un peu les émissions de GES liées aux différents postes, ne modifie pas structurellement la nature des émissions.</p> <p>Cependant, le CDT permet de faire baisser de manière plus importante les émissions de GES par individu sur le territoire par rapport au scénario d'évolution tendancielle. Toutefois cette diminution reste peu significative (1 à 3%).</p> <p>Si le scénario de CDT engendre des consommations d'énergie de 34% supérieures à l'évolution tendancielle (401 GWh d'énergie primaire par an (avec amortissement des travaux) propres au CDT), on notera qu'il permet de faire baisser la part des consommations liées aux habitants (logements et déplacements), du fait du développement de bâtiments nouveaux, ainsi que par le développement des transports collectifs, dont les performances énergétiques seront améliorées.</p>
Gestion des déchets	<p>A l'horizon 2027/2030, on peut estimer à 50 825 tonnes par an supplémentaires les déchets produits par rapport à l'état actuel.</p> <p>Concernant les déchets de chantiers, du fait de l'aménagement du territoire, on notera également une augmentation de la production.</p> <p>Toutefois, les chantiers de prolongement des lignes de métro devraient générer un volume de déblais très important concentré sur une zone peu large. Ce chantier appellera donc à une gestion de l'évacuation des déchets particulière.</p>	<p>Environ 22% (soit 11 163 tonnes par an) des déchets supplémentaires du territoire seront liés au développement plus intense du territoire du fait du CDT.</p> <p>L'aménagement de transports en commun devrait générer une part relativement plus faible de déchets de chantier par rapport à l'aménagement de nouveaux quartiers d'habitats déjà programmés dans l'évolution tendancielle du territoire.</p>

Thématique	Impacts du scénario CDT à l'horizon 2027/2030	Part des impacts propres aux actions développées par le CDT
Paysage et patrimoine	<p>A l'horizon 2027/2030, le développement intense du territoire d'Est Ensemble se traduira indéniablement par des modifications du paysage, notamment du fait de la construction de grandes zones d'aménagement.</p> <p>Toutefois, ce développement a notamment lieu sur d'anciens sites industriels dont les caractéristiques paysagères sont à revaloriser, en prenant en compte le patrimoine hérité.</p> <p>L'urbanisme et l'architecture des bâtiments implantés sur ces ZAC feront l'objet d'un travail particulier pour conférer à ces quartiers une identité forte, source d'attractivités et des rayonnements.</p> <p>On notera par ailleurs que la grande proportion de zones de protection du paysage conduit à une prise en compte quasi systématique des éléments patrimoniaux dans l'aménagement du territoire. En outre, de nombreuses actions seront également mises en place par les collectivités dans l'optique de protéger le patrimoine existant.</p>	<p>Vis-à-vis de ces grandes modifications du territoire, engendrées par le développement tendanciel de celui-ci, le CDT ne provoquera que des modifications mineures, moins visibles et s'inscrivant dans du tissu déjà largement urbanisé.</p> <p>Deux projets de création de lignes de transports collectifs entraîneront des modifications paysagères remarquables : les 2 lignes de téléphériques à Bagnolet et à Romainville. Ces nouvelles lignes de transport par câbles, aériennes, généreront de nouveaux éléments de repères dans le paysage des collines.</p> <p>Dans le même temps, les différentes actions visant à protéger et mettre en valeur le patrimoine local (Valorisation des murs à pêche, Porte et liaisons avec Paris, trame verte et bleue, mise en place d'un parcours mémoriel de la déportation....) devraient permettre d'assurer la pérennité des éléments identifiants du territoire, voire de les mettre en avant.</p>

4 – ARTICULATION AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE

L'objectif de ce chapitre est de décrire l'articulation du CDT avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale, avec lesquels le projet doit être compatible ou bien qu'il doit prendre en considération. Les plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale sont mentionnés dans l'article L.122-4 du Code de l'environnement

On notera toutefois que l'élaboration du Contrat de Développement Territorial d'Est Ensemble et de son évaluation environnementale s'est déroulée (au cours du 1er semestre 2013) au cœur d'un contexte régional en forte mutation.

En effet, de nombreux documents cadres de l'aménagement du territoire à l'échelle régionale sont actuellement en phase de révision et d'enquêtes publiques. Ces documents, potentiellement soumis à modification, entraîneront dans les années à venir une redéfinition des objectifs programmatiques du territoire ainsi que des objectifs concernant les paramètres environnementaux qui y sont liés.

De fait, **la compatibilité du projet de CDT vis-à-vis des autres schémas, plans et programmes communaux et supra-communaux est analysée avec les documents en vigueur en date de la réalisation de la présente évaluation (Mai 2013)**. Cependant, les diverses versions à venir de ces mêmes documents ont également été étudiées et prises en compte dans l'élaboration du projet de CDT.

Les documents étudiés comprennent :

- Le SDAGE Seine Normandie
- Le SDRIF de 1994 et le projet de SDRIF de 2012
- Les documents d'urbanisme des communes
- Le PDUIF
- Le projet de SRCE
- Le SRCAE
- Le PPA
- Les PED régionaux
- Le CPER 2007-2013 d'Ile de France

5 – PRESENTATION DES METHODES UTILISEES

Ce chapitre présente :

- Le cadre réglementaire de la présente évaluation environnementale
- La démarche d'élaboration du document et ses limites
- Les données utilisées pour caractériser l'état initial
- Les hypothèses ayant servi de base à l'évaluation des impacts du projet de CDT.

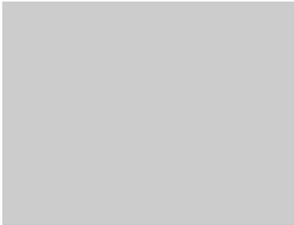
6 – RESUME NON TECHNIQUE

Cette partie présente un résumé des éléments présentés dans chacune des sections de l'évaluation, ainsi qu'un résumé des conclusions disponibles le cas échéant.

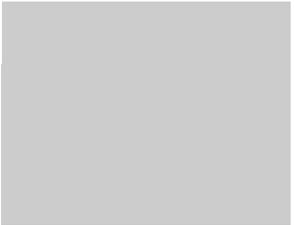
7 – GLOSSAIRE

Un glossaire des sigles et abréviations utilisées, ainsi que leur définition.

Evii



GLOSSAIRE



ACRONYME	SIGNIFICATION	DEFINITION
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie	Établissement public participant à la mise en oeuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable
ADES	Accès aux Données sur les Eaux Souterraines	Code National d'identification des points d'eau
AEU	Approche Environnementale de l'Urbanisme	Méthodologie développée par l'ADEME pour la création de quartiers durables
AP	Arrêté Préfectoral	Décision écrite exécutoire du préfet, prise en application d'une loi, d'un décret ou une ordonnance afin d'en fixer les détails d'exécution.
ARS	Agence Régionale de la Santé	Agence régionale de santé (ARS) d'Ile-de-France met en œuvre la politique régionale de santé
BASIAS	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service	Base de données nationale référençant les sites et sols potentiellement pollués
BASOL	BAse de données sur les sites et SOLs pollués (ou potentiellement pollués)	Base de données nationale référençant les sites et sols potentiellement pollués
BDMvt	Base de Données des Mouvements de Terrain	Base de données nationale référençant les aléas passés de mouvement de terrains (éboulement, glissement, retrait/gonflement des argiles...)
CBNBP	Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien	Organisme agréé par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement compétent en matière d'inventaires écologiques
CCE	Commission Consultative de l'Environnement	La commission consultative de l'environnement (CCE) est l'outil privilégié de la concertation avec les populations riveraines des aéroports.
CDT	Contrat de Développement Territorial	Contrat passé entre l'état et les représentants des communes et des EPCI sur un territoire, instauré par le titre IV de la Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris
CET	Centre d'Enfouissement Technique	Décharge conçue pour le stockage de déchets ultimes en minimisant les risques de pollution ou contamination de l'environnement.
CG93	Conseil Général de Seine Saint Denis	Assemblée délibérante du Département
CH4	Méthane	Composé gazeux
COV	Composés Organiques Volatils	Gaz à effets de Serre
CPAUPE	Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagère et Environnementales	Cahiers des charges définissant les règles d'aménagement d'un périmètre défini,
DASRI	Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux	Déchets d'origine médicale
DIREN	Directions Régionales de l'ENVironnement	Services déconcentrés de l'État français en charge de l'environnement (n'existent plus)
EE	Est Ensemble	EPCI situé à l'Est de Paris regroupant 9 communes
EH	Equivalent Habitant	Valeur d'équivalence
ENS	Espaces Naturels Sensibles	Outil de protection Départemental des espaces naturels
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale	Structure publique supra-communale associant plusieurs communes dans l'objectif de regrouper des moyens et des compétences d'action.
GPE	Grand Paris Express	Projet de métro automatique du Grand Paris
IAU	Institut d'Architecture et d'Urbanisme	Agence d'urbanisme de l'agglomération parisienne
IDF	Ile de France	Région englobant Paris et ses couronnes
IGH	Immeuble de Grande hauteur	Immeuble de plus de 50 mètres pour l'habitation ou 28 mètres pour tout autre usage
ktep	kilotonnes équivalent pétrole	Mesure énergétique d'équivalence
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie	Loi qui remplace la loi relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et les odeurs
NO2	Dioxyde d'Azote	Composé gazeux
OIN	Opération d'Intérêt National	Opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur.
ONF	Office National des Forêts	Organisme d'Etat chargé de la gestion des forêts domaniales
ORF	Observatoire Régional du Foncier	Observatoire de suivi statistique du foncier en Ile-de-France
PaC	Pompes à Chaleur	Procédé de production de chaleur et/ou de froid
PCET	Plan Climat Energie Territorial	Outil territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique
PDEDM	Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers	Plan destinés à coordonner et programmer les actions de modernisation de la gestion des déchets
PDUIF	Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France	Plan destiné à organiser les systèmes de déplacements

ACRONYME	SIGNIFICATION	DEFINITION
PED	Programme d'Elimination des Déchets	Plan destinés à coordonner et programmer les actions de modernisation de la gestion des déchets
PLH	Programme Local de l'Habitat	Document d'observation, de définition et de programmation des investissements et des actions en matière de politique du logement à l'échelle d'un territoire communal ou intercommunal
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère	Outil de gestion de la qualité de l'air qui doit être élaboré dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants
PPRI	Plan de Prévention des Risques d'Inondation	Outil destiné à évaluer les zones pouvant subir des inondations et proposant des remèdes techniques, juridiques et humains pour y remédier
PPRMT	Plan de Prévention des Risques de Mouvement de Terrain	Outil destiné à évaluer les zones dont les sols sont susceptibles de glisser, de s'effondrer ou de changer et proposant des remèdes techniques, juridiques et humains pour y remédier
PREDMA	Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés	Plan destinés à coordonner et programmer les actions de modernisation de la gestion des déchets
PRQA	Plan Régional de la Qualité de l'Air	Plans que l'État français impose aux régions administratives et leur faisant obligation tous les cinq ans de faire le point sur l'état de la qualité de l'air
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens	Etablissement public assurant l'exploitation d'une partie des transports en commun de Paris et de sa proche banlieue
RD	Route départementale	Voirie à la charge du Conseil Général
RN	Route nationale	Voirie à la charge de l'Etat
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale	Outil de conception et de mise en œuvre d'une planification territoriale intercommunale en orientant l'évolution d'un territoire dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable.
SDA	Schéma Départemental d'Assainissement	Outil de diagnostic et de gestion des systèmes de traitement des eaux usées
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux	Document de planification de la gestion de l'eau établi pour des groupements de bassins, qui fixe les orientations fondamentales permettant de satisfaire à une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	Document d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui définit une politique à l'échelle de la Région Île-de-France
SEDIF	Syndicat des Eaux d'Ile-de-France	Syndicat mixte qui gère le service public de l'eau potable en ile de France
SEVESO		Directive européenne qui impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs.
SIAAP	Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne	Etablissement public en charge du traitement des eaux usées de l'agglomération parisienne
SIG	Système d'Information Géographique	Interface informatique de spatialisation des données
SO2	Dioxyde de Soufre	Composé gazeux
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie	Schéma intégrant dans un seul et même cadre divers documents de planification ayant un lien fort avec l'énergie et le climat
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique	Schéma d'aménagement du territoire et de protection de certaines ressources naturelles biodiversité, réseau écologique, habitats naturels
STEP	Station d'Epuration	Station de traitement et d'épuration des eaux usées avant leur rejet dans le milieu naturel
SYCTOM	SYndicat interCommunal de Traitement des Ordures Ménagères	Etablissement public chargé du traitement des déchets ménagers de la région parisienne
TC	Transport en Commun	Système de transport collectif
TIRN	Territoire d'Intérêt Régional et National	Territoires identifiés comme prioritaires au titre des Contrats de Projets Etat-Région
TMD	Transport de Matière Dangereuse	Transport routier ou canalisé de matières potentiellement dangereuses
TVB	Trame Verte et Bleue	Maillage des corridors biologiques (existant ou à restaurer), des « réservoirs de biodiversité » et des zones-tampon ou annexes (« <i>espaces naturels relais</i> »).
VNF	Voie Navigable de France	Etablissement public chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France.
ZAC	Zones d'Aménagement Concertée	Procédure d'aménagement du droit français
ZPS	Zone de Protection Spéciale	Zones de protection relative à la conservation des oiseaux sauvages (Directive Oiseaux)
ZSC	Zone Spéciale de Conservation	Site (semi) naturel qui présente un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'il abrite (Directive Habitat)