

5. LE CONTEXTE SOCIO-ÉCONOMIQUE

5.1. LES DOCUMENTS D'URBANISME

5.1.1. La hiérarchie des documents d'urbanisme en Ile-de-France

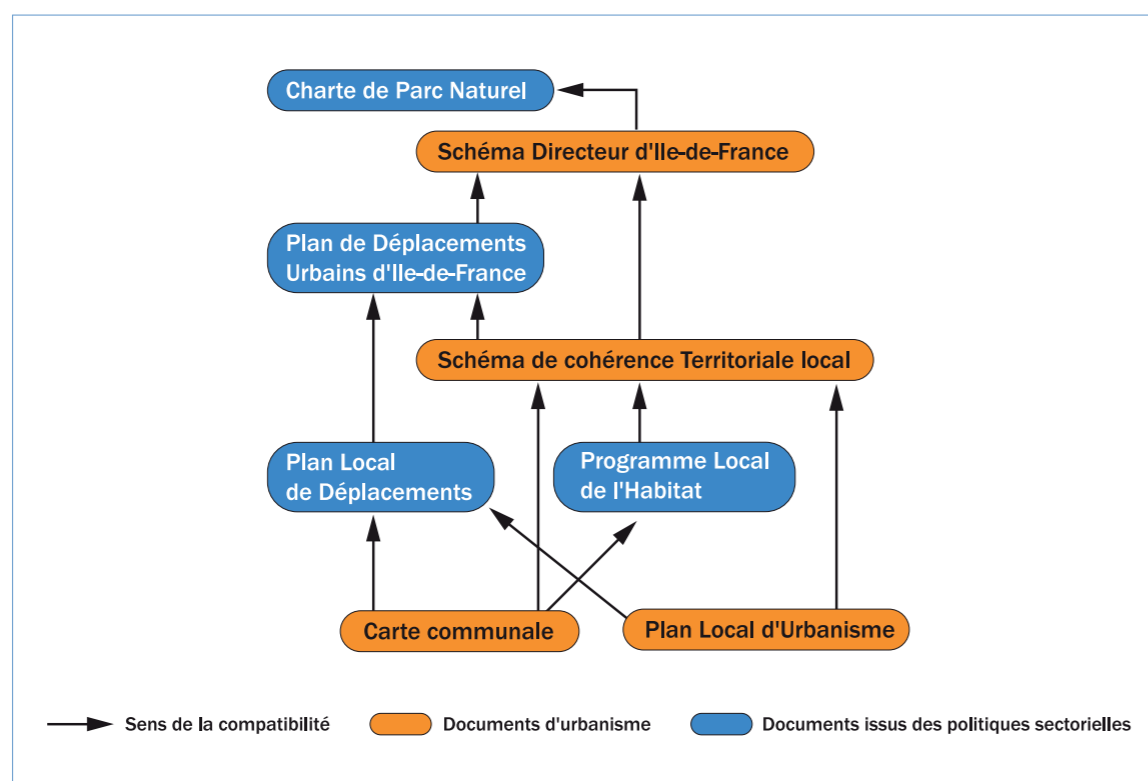


Figure 9 : hiérarchie des documents d'urbanisme.

Remarque :

Il n'existe pas de Parc Naturel Régional au sein de la zone d'étude.

Le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France est présenté au chapitre 6.5 du présent document.

5.1.2. Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF)

Toutes les communes sont soumises au Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF). Ce Schéma a été promulgué par décret du 26 avril 1994 et succède à trois documents, le PADOG de 1960 (Plan d'Aménagement et d'Organisation Générale) et les deux schémas directeurs de 1965 et de 1976.

La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 a confié au Conseil Régional d'Ile-de-France la compétence d'élaboration du schéma directeur régional, en association avec l'État. Fin 2001, l'État et la Région se sont engagés parallèlement dans des travaux de bilan du SDRIF afin d'en établir les possibilités d'évolution.

Le Conseil Régional d'Ile-de-France a approuvé la délibération demandant la mise en révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France le 25 juin 2004.

Cette procédure de révision est en cours actuellement. En attente de la validation définitive du SDRIF par décret en Conseil d'Etat, c'est toujours le SDRIF de 1994 qui s'applique.

5.1.2.1. La présentation du SDRIF (document de référence de 1994)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France est :

- ▶ un document d'urbanisme de portée régionale qui traite de l'organisation spatiale et de l'utilisation du sol et, de ce fait, émet des règles prescriptives et donc opposables aux documents locaux d'urbanisme, schémas directeurs locaux devenus schémas de cohérence territoriale (SCOT) et plans d'occupation des sols (POS) devenus plans locaux d'urbanisme (PLU), par le moyen du principe de compatibilité ;
- ▶ un document de mise en cohérence des politiques qui concourent à l'aménagement à moyen et long terme du territoire régional ; le fonctionnement métropolitain très intégré et le rôle de région capitale de l'Ile-de-France appelant une mise en cohérence de l'action publique, notamment de l'Etat et de la Région, le SDRIF constitue un guide pour l'aménagement dans divers domaines de la compétence de l'Etat ou d'intérêt régional.

Ce document a pour objectifs de :

- ▶ participer à une véritable politique d'aménagement du territoire avec, comme horizon, la place de l'Ile-de-France au sein de l'Europe en solidarité avec le Bassin parisien, et dans le cadre d'une croissance raisonnable, durable et soutenable ;
- ▶ promouvoir un équilibre harmonieux au sein de ses propres frontières en sauvegardant l'environnement régional, en renforçant les solidarités urbaines et en favorisant les échanges.

Ces objectifs se déclinent en grandes orientations suivantes :

- ▶ une organisation polycentrique des espaces urbains, structurée par différents sites de dynamique urbaine, aux tailles et fonctions variées : les centres d'envergure européenne, les secteurs de redéveloppement de la proche couronne, les villes nouvelles et nouveaux sites d'urbanisation, les villes de la couronne rurale ;
- ▶ une valorisation du milieu rural et une irrigation de l'agglomération par les espaces naturels ;
- ▶ une organisation des transports confortant les priorités de l'aménagement régional.

5.1.2.2. Le SDRIF dans la zone d'étude

La carte de destination des sols du Schéma Directeur montre sur l'essentiel de l'aire d'étude la présence d'une grande zone correspondant aux espaces urbanisés.

▶ voir la Carte 11 en page 98.

De petites zones dispersées sont aussi présentes au Nord près de l'aéroport Charles de Gaulle, il s'agit :

- ▶ des espaces urbanisables, les communes devant les ouvrir à l'urbanisation à hauteur d'au moins 50 % avant 2003 et en totalité d'ici 2015 ;
- ▶ des espaces partiellement urbanisables, les communes devant les ouvrir à l'urbanisation future à hauteur d'au moins 40 % avant 2003, et au plus 80 % avant 2015 ;
- ▶ des espaces agricoles composés de grands espaces à vocation économique agricole (représentés en "jaune doré" sur les cartes), ayant également une valeur patrimoniale certaine ;
- ▶ enfin des zones réparties sur la quasi totalité de la zone d'étude correspondent aux espaces verts paysagers participant à la ceinture verte (l'ensemble des espaces libres de toute urbanisation entre 10 et 30 kilomètres autour de Paris) et constituant la trame verte urbaine (l'ensemble des espaces libres dans un rayon de 10 kilomètres autour de Paris).

A Paris, on notera les orientations thématiques suivantes :

- ▶ le logement, avec :
 - la limitation des changements d'affectations des immeubles reconstruits et des locaux existants, au bénéfice des surfaces dévolues au logement,
 - la préservation des formes urbaines et de l'échelle des quartiers dans le cadre de rénovations,
 - une attention sur le relogement des habitants des quartiers rénovés, et notamment sur l'aspect des équilibres sociaux ;
- ▶ les transports, avec notamment concernant les transports collectifs :
 - une amélioration des transports grâce à des liaisons nouvelles (EOLE, METEOR, ligne gare d'Austerlitz - Marne-la-Vallée, jonction gare St Lazare/Montparnasse),
 - l'aménagement de la petite ceinture entre boulevard Victor et Cité Universitaire, et sa possible réutilisation entre le secteur de Bercy et la gare EOLE,
 - l'accroissement de la capacité des gares et leur adaptation pour l'accueil des trains à grande vitesse, l'aménagement de leurs abords et des quartiers environnants,
 - le développement des "gares bis" ;
- ▶ l'environnement, avec :
 - la mise en valeur des parcs existants et la création d'espaces verts de proximité,
 - la poursuite de l'aménagement des berges de Seine et des canaux, la réalisation de plantations d'alignement le long des voies résidentielles, l'aménagement de coulées vertes et la création d'espaces piétonniers paysagers,
 - l'engagement d'une politique active en faveur de la réduction des nuisances sonores et du programme Seine propre ;
- ▶ le paysage urbain avec :
 - une attention portée au maintien de la silhouette urbaine, avec un esprit au plus proche de celui qui avait présidé à la conception des espaces publics, la valorisation des espaces réservés aux piétons ainsi que des alignements plantés,
 - le lancement de grandes opérations (Seine-Amont, Plaine Saint-Denis, Val de Seine) et le réaménagement de grandes emprises publiques et des Portes de Paris ;
- ▶ la formation et la culture, avec une politique de modernisation des universités et centre de recherche, et l'affirmation du rayonnement de Paris par la réalisation de projets d'envergure tels que la Bibliothèque de France ;
- ▶ les télécommunications ;
- ▶ les sites à reconquérir, avec les zones d'aménagement concerté, et la construction de logements diversifiés sur les terrains libres ou libérables.

Dans le département de Seine-Saint-Denis, l'accent a été mis sur :

- ▶ le logement, avec :
 - le renforcement des centres traditionnels,
 - une meilleure insertion des grands ensembles,
 - une diversification du logement ;
- ▶ les transports, avec notamment :
 - un réseau performant de transports en commun et de liaisons routières afin de faciliter l'accès aux pôles économiques et créer les conditions d'une restructuration plus fine tendant à une réelle mixité des fonctions en proche couronne,
 - en matière de transports en commun, la réalisation de deux grandes liaisons tangentielles : l'une entre Pontoise, Roissy et Marne-la-Vallée-Val d'Europe, empruntant la grande ceinture au nord du département, l'autre entre Marne-la-Vallée-Porte de Paris et Roissy au niveau de la ligne des Coquetiers,
 - l'aménagement du site de Tremblay-en-France facilité par un débranchement de la ligne B du RER par le sud de l'aéroport ;
- ▶ l'environnement, avec :
 - la protection des espaces verts, la création d'un réseau de parcs urbains et d'espaces verts, notamment dans la plaine Saint-Denis,
 - l'aménagement des sites de carrières et des canaux de l'Ourcq et Saint-Denis en y conservant toutefois l'activité économique,
 - une politique déterminée en faveur de la réduction des nuisances, du contrôle des déchets, de la pollution des sols et de l'eau ;
- ▶ le paysage, au niveau notamment des abords sud de Roissy de plus en plus valorisés par une demande économique "haut de gamme" qui devront faire l'objet d'actes forts et de grande ampleur de composition paysagère et urbaine confortant sa vocation internationale ;
- ▶ le développement de l'emploi et le maintien des activités de production ;
- ▶ la formation.

L'une des trois orientations territoriales porte sur le développement de l'aéroport Paris / Charles de Gaulle. Le " centre d'envergure européen " Paris-Charles de Gaulle a été identifié comme un des " sites stratégiques " pour le développement régional. Ce pôle constitue un enjeu régional et national important.

Dans le département de Seine-et-Marne, les orientations thématiques sont les suivantes :

- ▶ le logement, avec :
 - la création de nouveaux quartiers et la réhabilitation des centres-villes,
 - une meilleure insertion des grands ensembles,
 - une diversification du logement ;
- ▶ les transports, avec notamment :
 - la ligne B du RER prolongée au-delà de Mitry-Mory jusqu'au pôle de Dammartin,
 - la branche septentrionale d'EOLE prolongée au-delà de Chelles,
 - le pôle de Roissy - Le Tremblay relié à celui de Marne-la-Vallée-Val d'Europe par une voie de transport collectif en site propre implantée le long de la ligne d'interconnexion des TGV. Cette voie fera partie de la tangentielle nord Pontoise -Roissy -Val d'Europe,
 - une tangentielle nord-sud reliant Roissy à Marne-la-Vallée - Torcy, puis à Sénart en irriguant le tissu périurbain de l'est parisien,
 - l'amélioration de la desserte en rocade ;
- ▶ l'environnement et le paysage, avec :
 - la protection des qualités paysagères des espaces dégagés de la Brie et du Gâtinais,
 - une vigilance vis-à-vis des pollutions au niveau des vallées de la Seine, de la Marne, du Loing, du Grand Morin, de l'Ourcq,
 - la conduite d'études en vue de créer de véritables parcs naturels régionaux dans les boucles de la Marne et dans le Gâtinais,
 - la protection, l'aménagement et la préservation des ressources en eau de la Bassée,
 - la protection de la forêt de Fontainebleau et des nombreux massifs forestiers seine-et-marnais vis à vis des urbanisations futures ;
- ▶ l'emploi et la formation, avec :
 - le rééquilibrage du taux d'emploi par une identification au niveau intercommunal des secteurs les plus favorables à la création de zones d'activités,
 - la création de l'université de Marne-la-Vallée - Cité Descartes avec une antenne à Val d'Europe et du pôle universitaire de Sénart ainsi que par l'implantation de départements d'IUT (Meaux, Marne-la-Vallée, Sénart, Montereau, Fontainebleau, Chelles / Coulommiers).

5.1.2.3. Les orientations du SDRIF en matière de transports en commun

Un des objectifs du SDRIF est d'améliorer le niveau de service du réseau de transports collectifs et assurer sa cohérence à l'horizon du Schéma Directeur (2015). Cela passe par les orientations suivantes :

- ▶ concevoir un réseau fonctionnel de voirie à long terme ;
- ▶ prévoir le réseau de transports interrégionaux de personnes (aéroports commerciaux, aviation d'affaires, TGV) ;
- ▶ fixer les principes d'organisation des réseaux de transport de fret ;
- ▶ préciser les principaux réseaux de transport d'énergie électrique, de gaz ou de produits pétroliers.

Pour conforter les priorités de l'aménagement régional et assurer une priorité à l'usage des transports collectifs en zone agglomérée dense, l'évolution du réseau devra viser à :

- ▶ améliorer l'exploitation des liaisons existantes, sur le plan de la capacité, de la fiabilité des horaires et de la sécurité ;
- ▶ étendre le réseau radial qui assure, et assurera encore pendant très longtemps, l'essentiel des déplacements ;
- ▶ diversifier les types de liaisons assurées pour s'adapter à la localisation du développement urbain et permettre l'usage des transports collectifs sur certaines liaisons non radiales. Cela suppose la mise en place de services ferroviaires tangentiels et d'une rocade de proche banlieue.

La question de la desserte des aéroports est tout particulièrement abordée. Il est rappelé que le développement de l'aéroport de Paris-CDG est essentiel pour l'économie et l'emploi de la région. Il doit se faire en préservant au mieux la qualité de vie des riverains.

Dans ce cadre, l'amélioration des liaisons entre les deux aéroports internationaux d'une part, Paris et les principaux pôles régionaux de l'autre, constitue une priorité.

Est ainsi exposée " la priorité d'améliorer la desserte RER entre Paris et Roissy, obtenue en particulier grâce à une augmentation de la fréquence. Des trains directs relieront Roissy à Paris ".

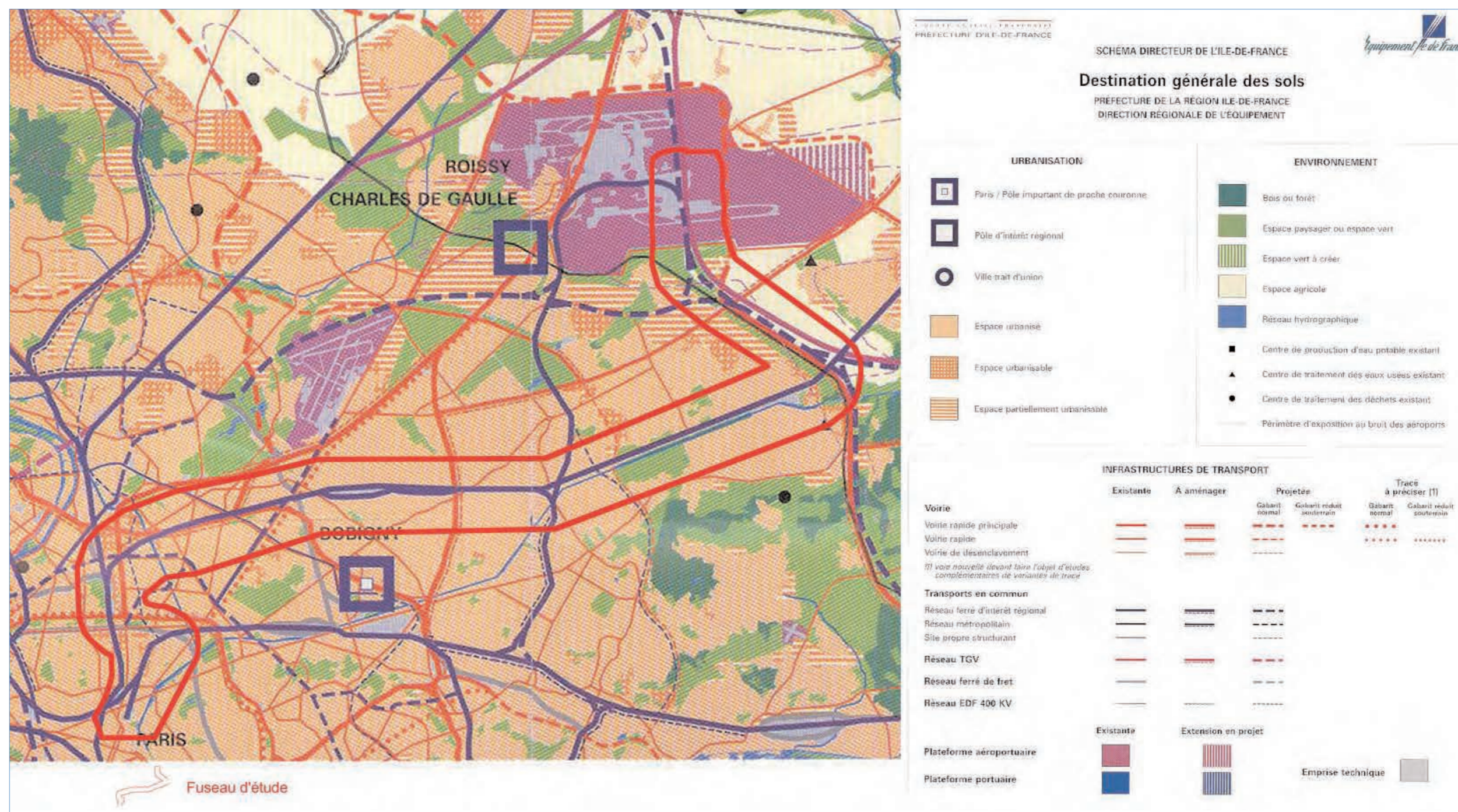
Le SDRIF indique également que **la réalisation d'une liaison performante entre Paris et Roissy constitue une priorité.**

5.1.2.4. Le contexte juridique et institutionnel

Depuis son approbation en avril 1994, d'importantes modifications sont intervenues dans le cadre juridique et institutionnel qui préside à l'aménagement régional, parmi lesquelles :

- ▶ la loi du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a donné à la Région compétence pour élaborer en association avec l'Etat le schéma directeur régional ou effectuer sa révision ; le schéma directeur ainsi élaboré ou révisé aura les mêmes effets qu'une directive territoriale d'aménagement et tiendra lieu de schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) ;
- ▶ la loi d'orientation pour l'aménagement durable du territoire du 25 juin 1999, la loi relative à la simplification de la coopération intercommunale du 12 juillet 1999 et la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain du 13 décembre 2000 ont conduit à un renforcement de la coopération intercommunale et favorisé l'émergence de projets intercommunaux ;
- ▶ le Plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France, arrêté le 14 décembre 2000, définit de nouvelles priorités aux politiques de déplacement en vue d'améliorer la qualité de l'air et d'utiliser l'énergie de façon rationnelle, conformément à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 ;
- ▶ la loi dite Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003 a abordé différents points concernant l'habitat et les documents d'urbanisme ;
- ▶ la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales transfère aux Départements et aux Régions de nouvelles compétences déterminantes en matière d'aménagement et de développement ;
- ▶ l'ordonnance du 3 juin 2004 transpose la directive européenne du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement et s'applique au SDRIF.

Carte 11 : destination des sols du SDRIF au niveau du secteur d'étude.



5.1.3. Les SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) du secteur d'étude

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) remplace le schéma directeur. Il constitue le document de planification stratégique qui, au niveau de l'agglomération, permet de mettre en cohérence les politiques sectorielles en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacement et d'équipements commerciaux.

Le schéma de cohérence territoriale précise les objectifs d'aménagement et d'urbanisme en prenant en compte les politiques de l'habitat, de loisirs, de services et d'infrastructures.

Il définit les orientations principales en matière de déplacement. Il fixe les objectifs de desserte en transports collectifs et comporte un volet sur les commerces et les services.

Ce document a vocation à fédérer les documents de planification sectoriels que sont le programme local de l'habitat (PLH) et le plan de déplacement urbain (PDU) et le schéma de développement commercial.

En Seine-Saint-Denis, la Communauté d'Agglomération Plaine Commune élabore actuellement un SCOT sur son territoire. Elle concerne notamment les communes de Saint-Denis et Aubervilliers.

En Seine-et-Marne, la commune de Mitry-Mory est soumise au Schéma Directeur Marne Nord. Ce schéma Directeur, approuvé le 27 Juin 1996, est caractérisé par la présence d'un des trois sites jouant un rôle dans l'aménagement régional : l'aéroport Charles de Gaulle.

Les principaux objectifs du SD Marne Nord sont les suivants :

- ▶ modérer et contrôler l'urbanisation et créer des zones d'accueil d'emploi afin d'améliorer le taux d'emplois,
- ▶ protéger et mettre en valeur les espaces naturels existants (amélioration du cadre de vie),
- ▶ améliorer la desserte par tous réseaux et organisation des centres majeurs de vie (amélioration de la vie quotidienne),
- ▶ favoriser le développement économique du secteur qui devra s'appuyer sur le pôle constitué par l'aéroport Charles-de-Gaulle,
- ▶ protéger les milieux naturels ou plaines agricoles (Plaine de France, espaces situés autour du canal de l'Ourcq),
- ▶ développer des aménagements de détente qui seront réalisés le long du canal afin d'améliorer la qualité des linéaires de promenade (trame verte de l'Ile-de-France),
- ▶ préserver les espaces de grands intérêts paysagers (abords de la plate-forme aéroportuaire et abords du canal de l'Ourcq),
- ▶ organiser un réseau de transport :
 - en privilégiant les transports collectifs,
 - en améliorant les voies routières existantes.

5.1.4. Les documents d'urbanisme communaux

Les Plans d'Occupation des Sols (POS), maintenant remplacés par des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), sont des documents d'urbanisme qui dressent, afin de maîtriser l'évolution de l'habitat et de la population, un découpage en plusieurs zones du territoire communal. Les dispositions spatiales et réglementaires mentionnées sont opposables aux tiers. Les contraintes y sont donc importantes.

Le tableau suivant recense ces documents sur les communes de la zone d'étude.

Commune	Date d'approbation, de révision ou de modification des POS/PLU
Paris	PLU approuvé le 12/06/2006 par le Conseil de Paris
Saint-Ouen	PLU approuvé le 01/10/2004
Saint-Denis ¹	POS élaboré 28/05/1979
	Révision partielle le 28/10/2000 (secteur Plaine Saint-Denis)
	Modification le 30/06/2005
Aubervilliers ¹	Elaboration le 27/12/1979
	Révision partielle le 03/10/2000 (secteur Plaine Saint-Denis) Révision PLU le 22/11/2001
La Courneuve	Approbation le 27/02/1986
	Dernière modification : 25/10/2003
Le Bourget	POS exécutoire le 07/05/1995 - Révision simplifiée le 15/12/2005
Drancy	PLU approuvé le 20/12/2005 (non disponible à la date d'élaboration de la présente étude)
Le Blanc-Mesnil	POS approuvé le 22/10/1998
	Modifié le 26/06/2003
Aulnay-Sous-Bois	POS : révision générale le 19/12/1996
	PLU : Modification le 25/09/2003
	Révision simplifiée le 22/09/2005
Sevran	POS exécutoire le 09/11/1992
	Dernière révision le 29/04/2003
Livry-Gargan	Approbation le 13 décembre 2001
	Révision d'urgence le 1/12/2003
Villepinte	Approbation le 15 juin 2000
Vaujours	Révision générale le 07/03/2002
	Modification le 18/12/2003
Tremblay-en-France	POS approuvé le 30/03/2000
	Mise à jour le 26/06/1997
Le Mesnil-Amelot	POS approuvé le 26 octobre 1993
Villeparisis	POS approuvé le 09/07/1979
	Dernière révision le 27/09/2001
Mitry-Mory	POS approuvé le 26 avril 1990
	Révision exécutoire le 30/06/2005
Mauregard	POS approuvé le 14/06/1996

Tableau 23 : dates d'approbation, de révision ou de modification des Plans d'Occupation des Sols et des Plan Locaux d'Urbanisme des communes de la zone d'étude.

¹ Communes faisant partie de la communauté de communes « La Plaine Saint-Denis ». Compétence en maîtrise d'urbanisme réglementaire.

5.1.4.1. Le zonage réglementaire des POS ayant valeur de PLU

► voir la Carte 12 en page 106.

Les POS ayant valeur de PLU comprennent dans la zone d'étude les zones suivantes :

► des zones urbaines divisées en :

- zone UA zone à vocation centrale, centre-ville dense et/ou ancien ;
- zone UB zone à dominante d'activités incluant de l'habitat ou secteur pavillonnaire récent ;
- zone UC zone d'habitat collectif (ou quelquefois individuel) discontinu ;
- zone UD zone de transition avec mixte d'habitat individuel et collectif, ainsi que de grands équipements ;
- zone UE zone de transition entre les zones de centre-ville ou les zones intermédiaires et les zones pavillonnaires ou cœur de village comprenant un ensemble de jardins et de terrains cultivés à conserver, ainsi que des équipements collectifs ;
- zone UG zone d'habitation pour les arrondissements de Paris, ou zone pavillonnaire ;
- zone UI ou Upm correspondant aux zones d'activités, les principales étant localisées entre Paris et le Bourget ;
- zone UY, UN ou UV correspondant à l'emprise utilisée pour les activités ferroviaires ;
- zone UZ correspondant à l'emprise aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle, les communes concernées étant Mitry-Mory, Le Mesnil-Amelot, Tremblay-en-France et Mauregard ;

► des zones naturelles divisées en :

- zone NA correspondant à des secteurs d'urbanisations futures comprenant les nombreuses Z.A.C. Ces Z.A.C sont concentrées majoritairement dans la première partie du projet entre Paris et la Courneuve (cf. annexe) ;
- zone NC correspondant aux secteurs de richesses naturelles à protéger en raison notamment de la valeur agricole des terres ou de la richesse du sol ou du sous-sol. Seules les constructions liées aux exploitations agricoles sont autorisées. Cette zone est présente uniquement sur Tremblay en France, Mitry-Mory, Mauregard et Le Mesnil-Amelot ;

- zone ND correspondant à des secteurs à protéger en raison de l'existence de risques, de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt du point de vue esthétique, historique ou écologique. Cette zone est majoritairement présente sur le tronçon de la zone d'étude entre Sevrans et Mitry-Mory ;
- pour Paris intra-muros, les zones urbaines vertes (notées UV) ;

► des espaces boisés classés (EBC) à conserver, à protéger ou à créer ;

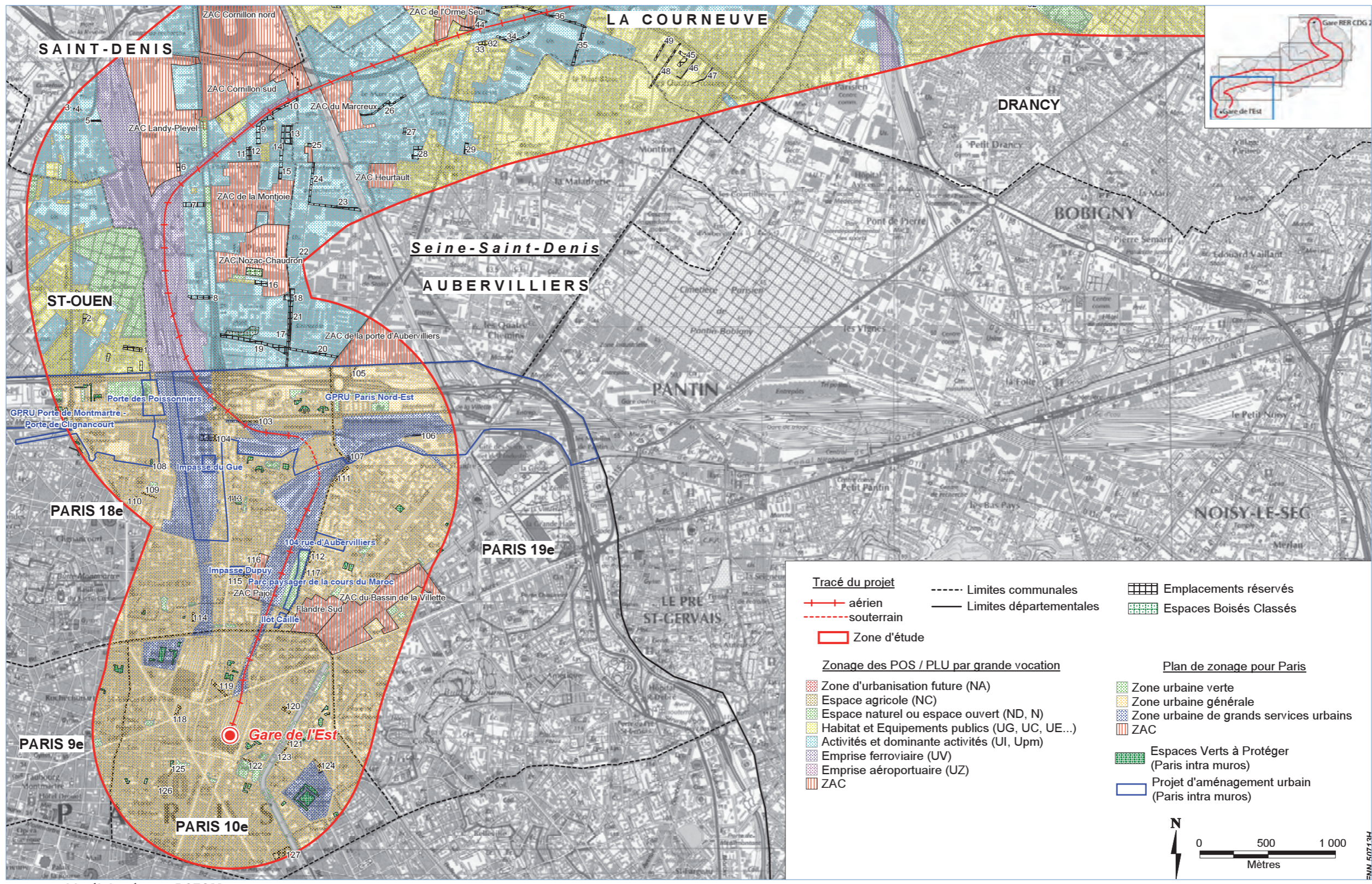
► des emplacements réservés (élargissements de voies, extension de cimetière, lignes d'interconnexion LGV...) dont la liste exhaustive figure en annexe.

5.1.4.2. Le zonage réglementaire des PLU

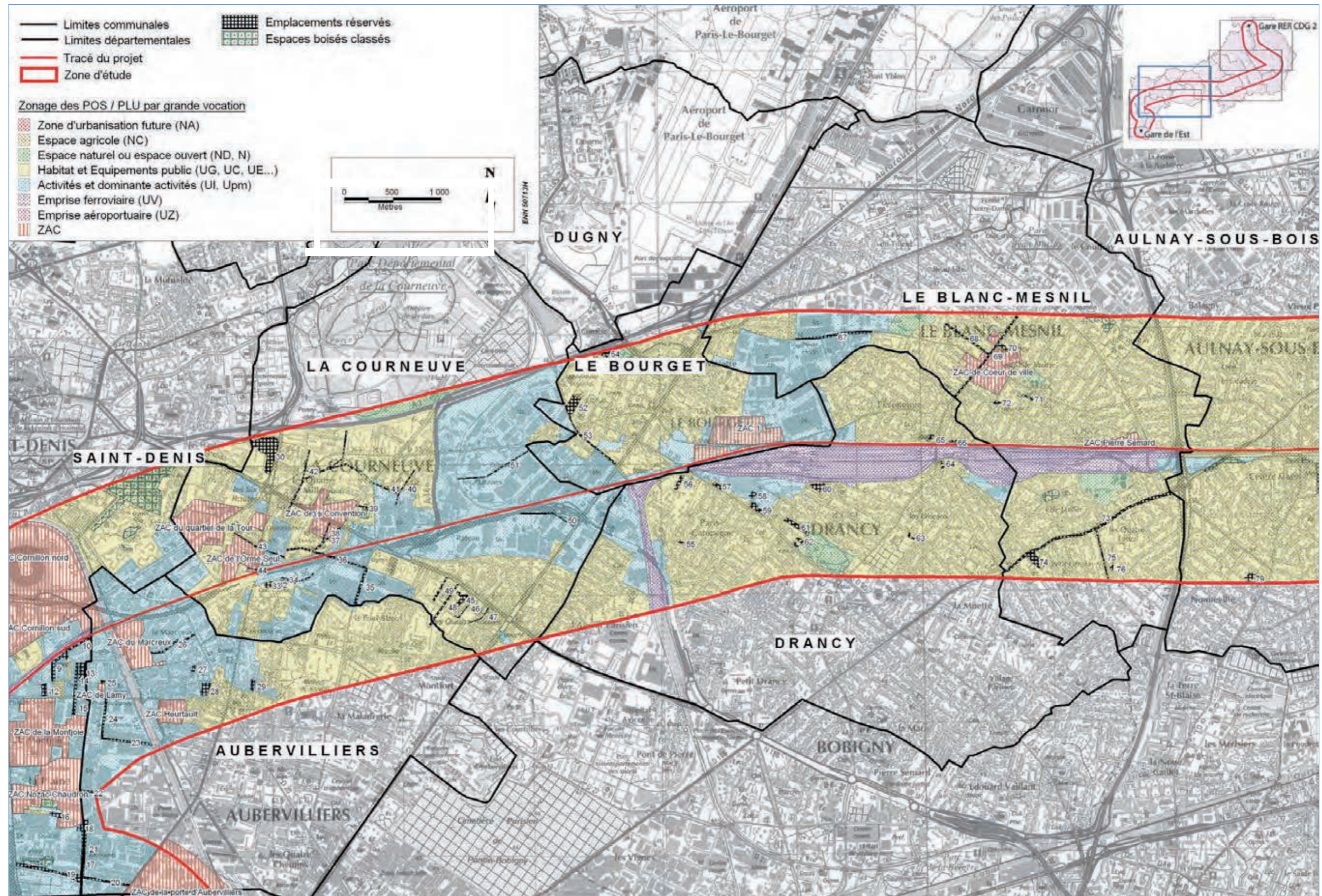
Le zonage présenté ci-dessous est celui de Paris, qui a été voté par le Conseil de Paris le 12 juin 2006. Le territoire couvert par le P.L.U. est divisé en trois zones urbaines et une zone naturelle :

- la zone urbaine générale (zone UG), couvrant la majeure partie du territoire parisien ;
- la zone des grands services urbains (zone UGSU), zones d'accueil pour les équipements et services nécessaires au fonctionnement de l'agglomération ;
- la zone urbaine verte (zone UV), regroupant des espaces dont la densité bâtie est en général faible et dont la fonction écologique, la qualité paysagère ou la vocation récréative, sportive ou culturelle doivent être préservées et mises en valeur pour assurer la qualité de vie et les besoins de détente des citoyens ;
- la zone naturelle et forestière (zone N), s'appliquant au bois de Boulogne et au bois de Vincennes.

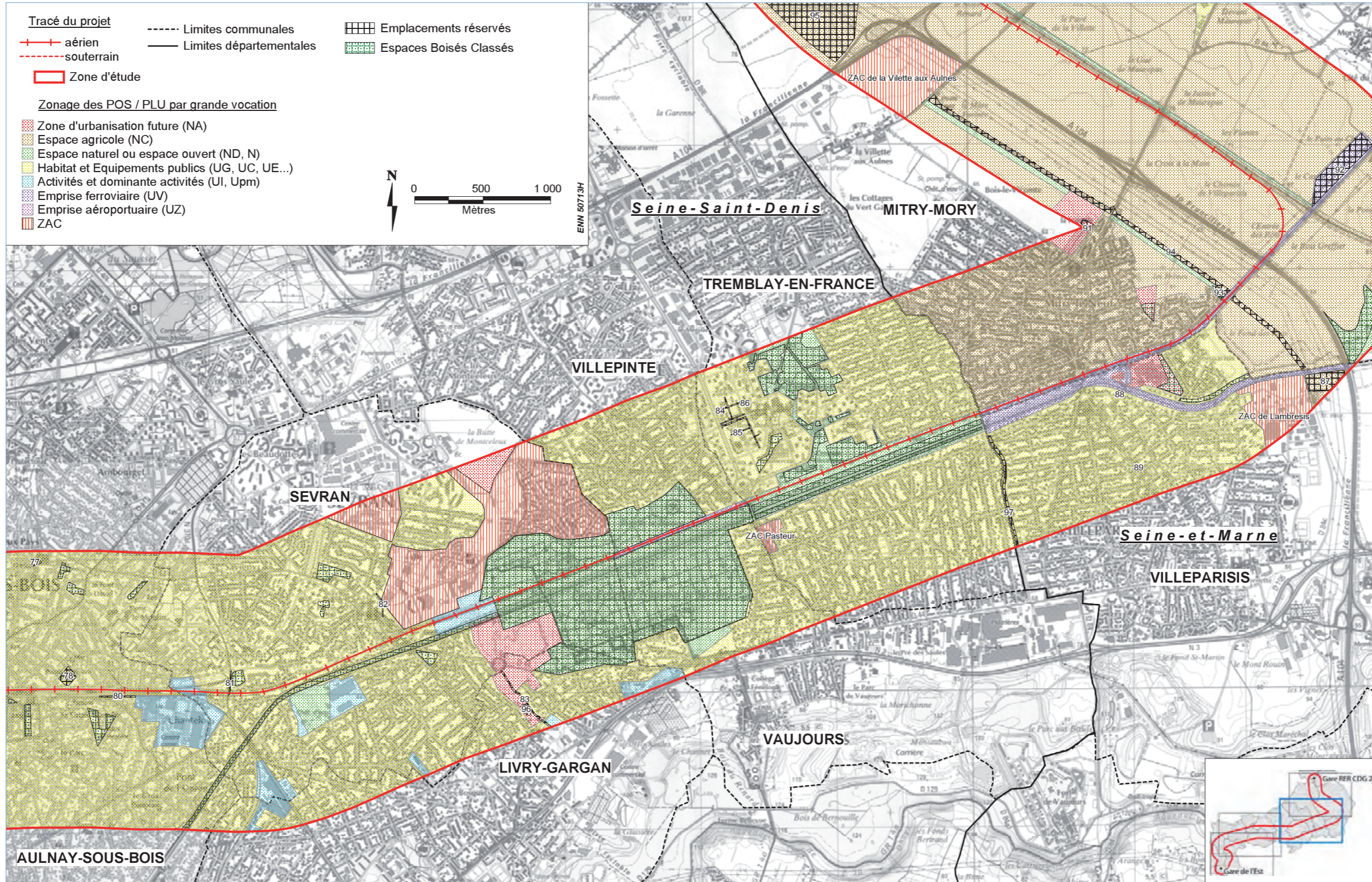
Carte 12 : zonage réglementaire des documents d'urbanisme communaux.



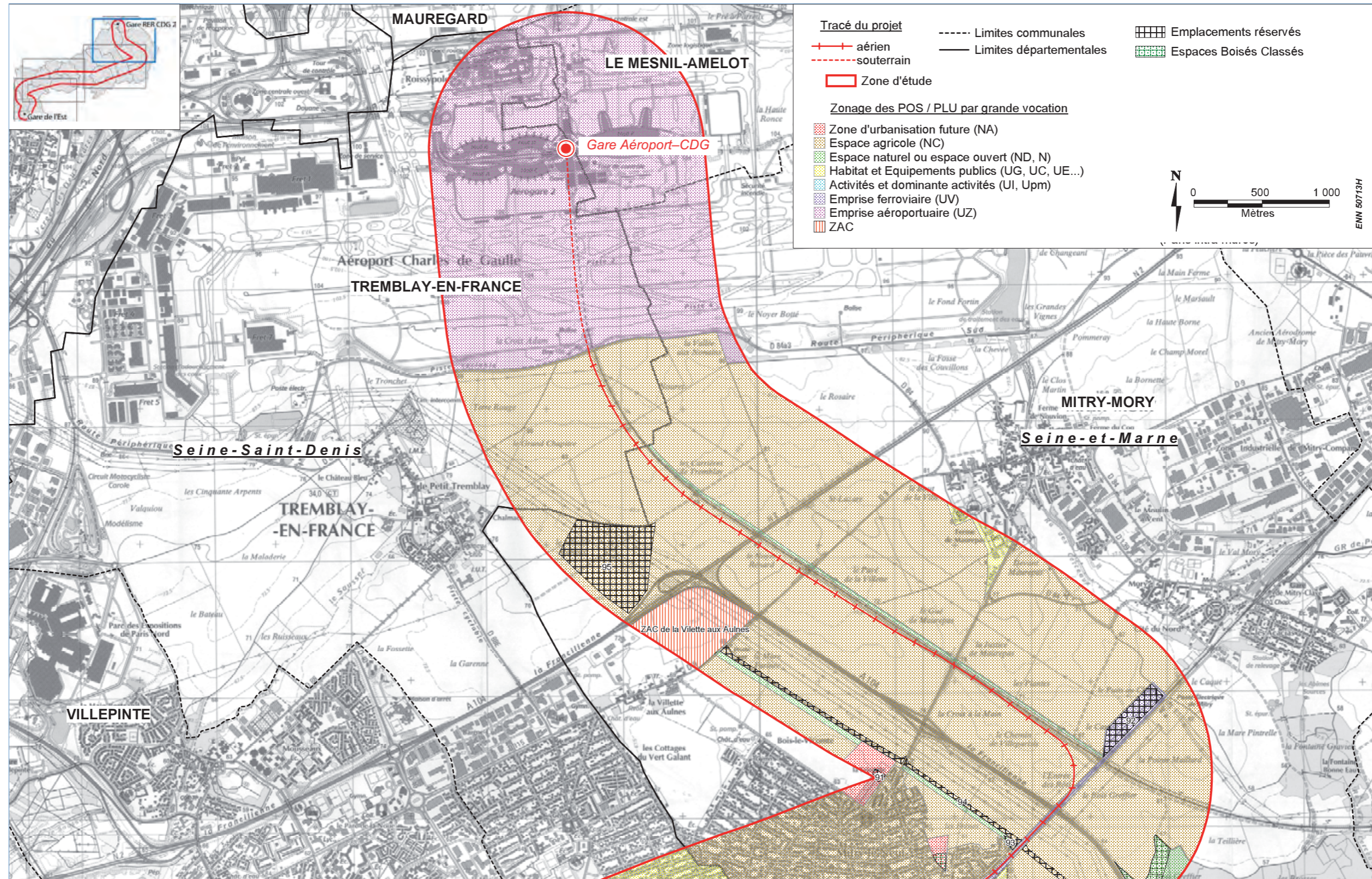
cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.

5.1.5. Les servitudes et contraintes d'urbanisme

► voir la Carte 13 en page 111.

5.1.5.1. Le plan de prévention des Risques Naturels : zones de risques liés à la présence de sols sensibles à la sécheresse et à la dissolution du Gypse

Certaines communes sont concernées par un périmètre (reporté sur le plan de servitudes) de dissolution du Gypse impliquant la consultation des services compétents pour toute construction nouvelle.

En effet, le gypse en se dissolvant au contact des eaux souterraines crée dans le sol des poches vides, instables qui menacent les fondations. Avant de construire, des sondages, permettant de déterminer la composition du sous-sol, la présence de gypse et la profondeur à laquelle se situe un sol stable, doivent être réalisés. Enfin, des fondations spéciales permettront d'éviter les risques de fissures ou écroulement des constructions.

Un périmètre de sécheresse est défini sur certaines communes. Certains sols présentent en effet une grande sensibilité à la sécheresse. Quand ils sont argileux, les formations superficielles sont sensibles aux phénomènes de retrait en relation avec les variations hydriques climatiques, entraînant un risque de fissuration des constructions.

(cf. le chapitre Chapitre 1 :1.6 relatif aux Risques naturels)

5.1.5.2. Les servitudes relatives aux chemins de fer

- qui donne obligation d'alignement, d'élagage,
- interdiction d'élever autre chose qu'un mur de clôture à moins de 2 mètres,
- interdiction de pratiquer des excavations en bordure d'une voie en remblai,
- interdiction de planter des arbres de haute tige à moins de 6 mètres ou une haie vive à moins de 2 mètres,
- limitation d'utilisation du sol par les riverains.

5.1.5.3. Les servitudes relatives à la protection des centres radioélectriques contre les perturbations électromagnétiques

- interdiction de produire ou de propager des perturbations se plaçant dans la gamme d'ondes radioélectriques reçues par le centre.

5.1.5.4. Les servitudes relatives à la protection des centres radioélectriques et des faisceaux hertziens contre les obstacles

- impliquent des limitations dans les hauteurs des constructions.

5.1.5.5. Les servitudes relatives à l'établissement des canalisations électriques souterraines et des lignes aériennes Haute et Très Haute tension

- obligation de réserver le libre passage et l'accès pour l'entretien et la pose.

5.1.5.6. Les servitudes relatives à l'établissement des canalisations de transports de gaz haute pression

- obligation de réserver le libre passage et accès pour la pose, l'exploitation et l'entretien,
- dans certains cas : zone non constructible (zone non aedificandi) et sans plantation de haute tige (non sylvandi) de part et d'autre de la canalisation.

5.1.5.7. Les servitudes aéronautiques de dégagement autour des aérodromes civils et militaires

- la hauteur des constructions ainsi que des plantations est limitée selon les hauteurs indiquées par le plan, afin d'éviter les obstacles fixes susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne,
- certains obstacles situés sous la zone de dégagement doivent être balisés.

Pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle le plan des servitudes aériennes de dégagement a été approuvé par décret en date du 13 juillet 1993.

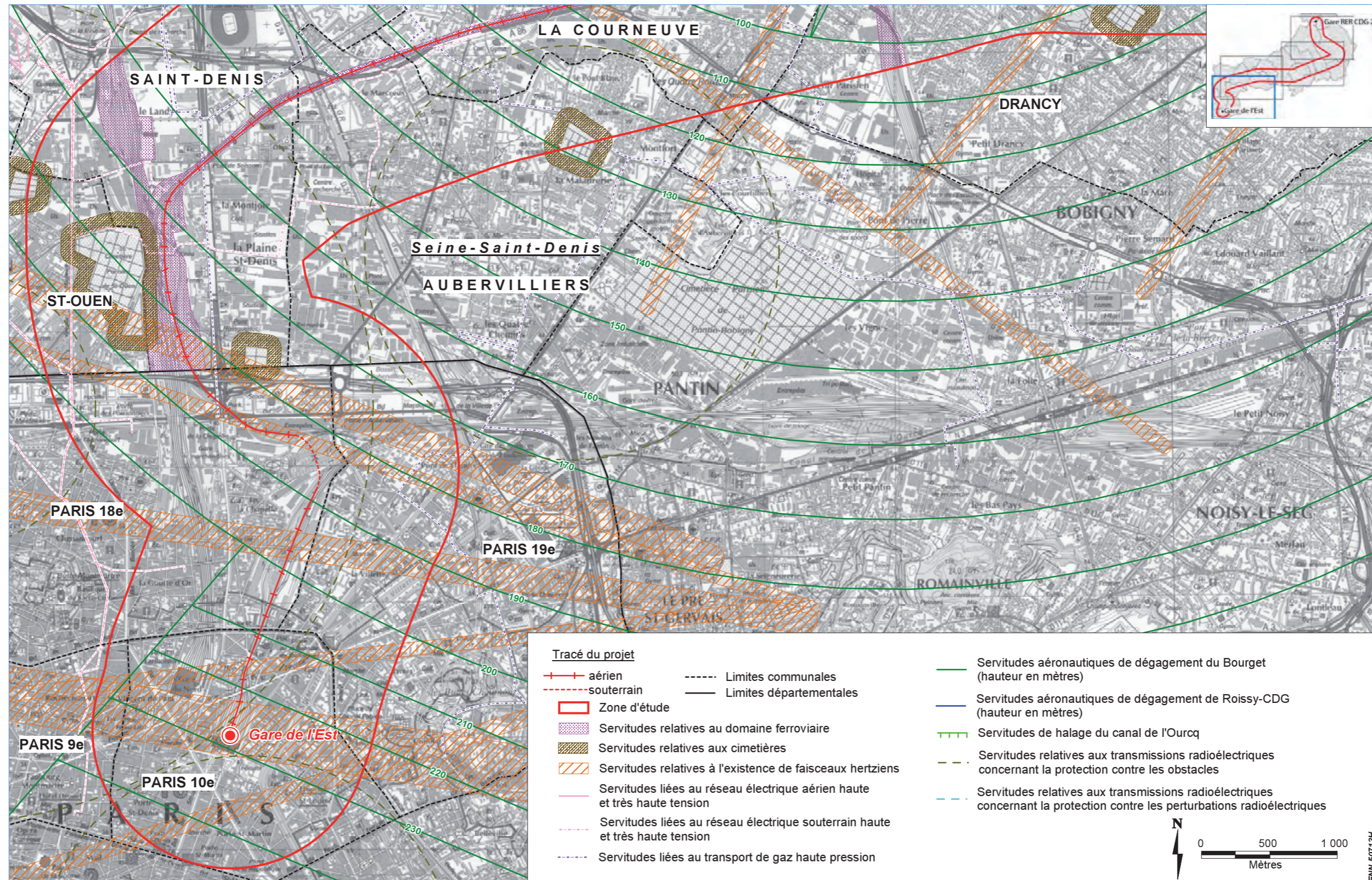
5.1.5.8. La servitude de halage du Canal de l'Ourcq

- obligation pour les riverains de réserver un espace libre de passage.

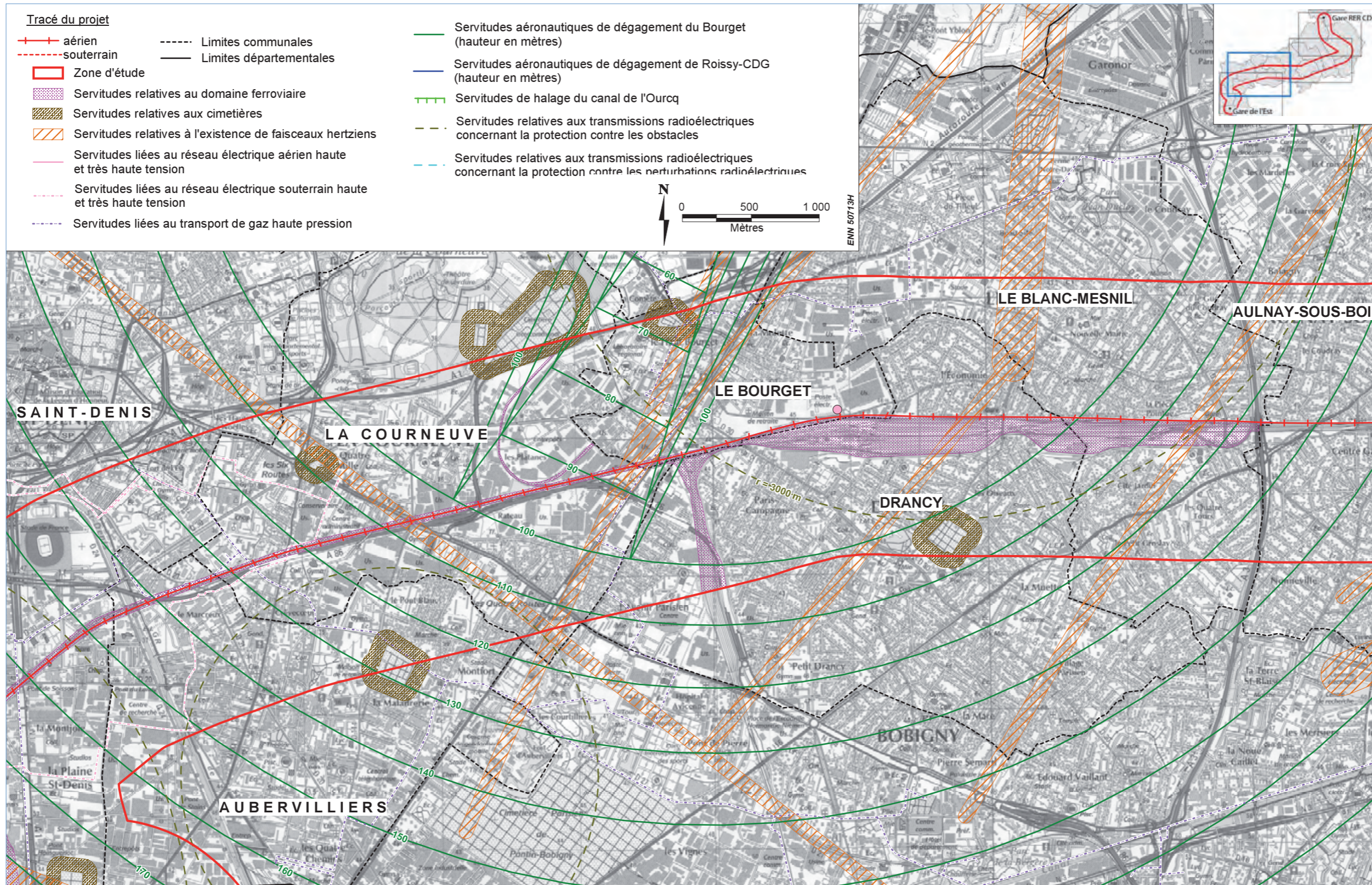
5.1.5.9. Le voisinage Cimetière

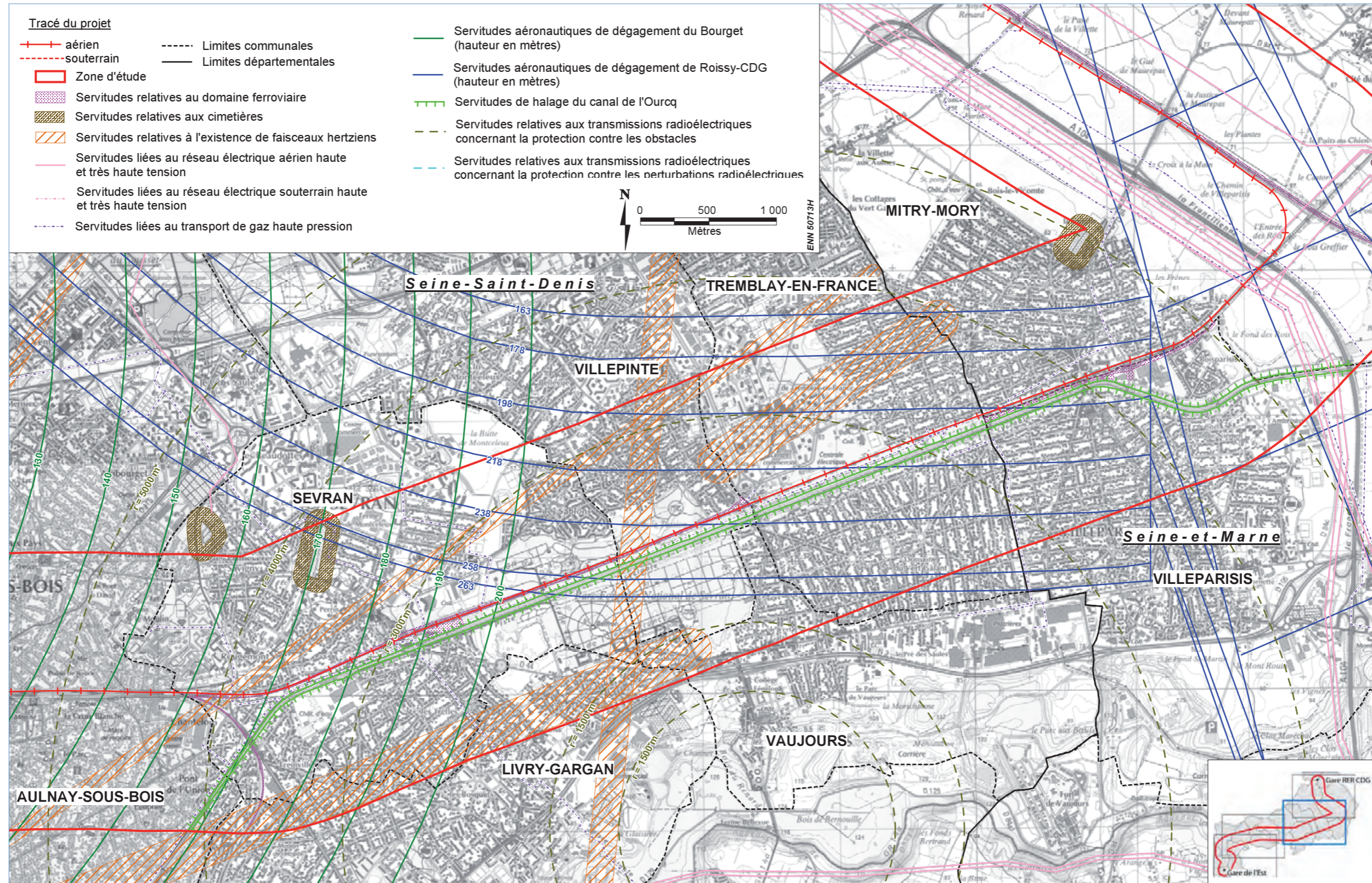
- Marges d'isolement de 100 mètres ou de restrictions particulières sont apportées au droit des zones à bâtir et creusement de puits.

Carte 13 : servitudes d'urbanisme.

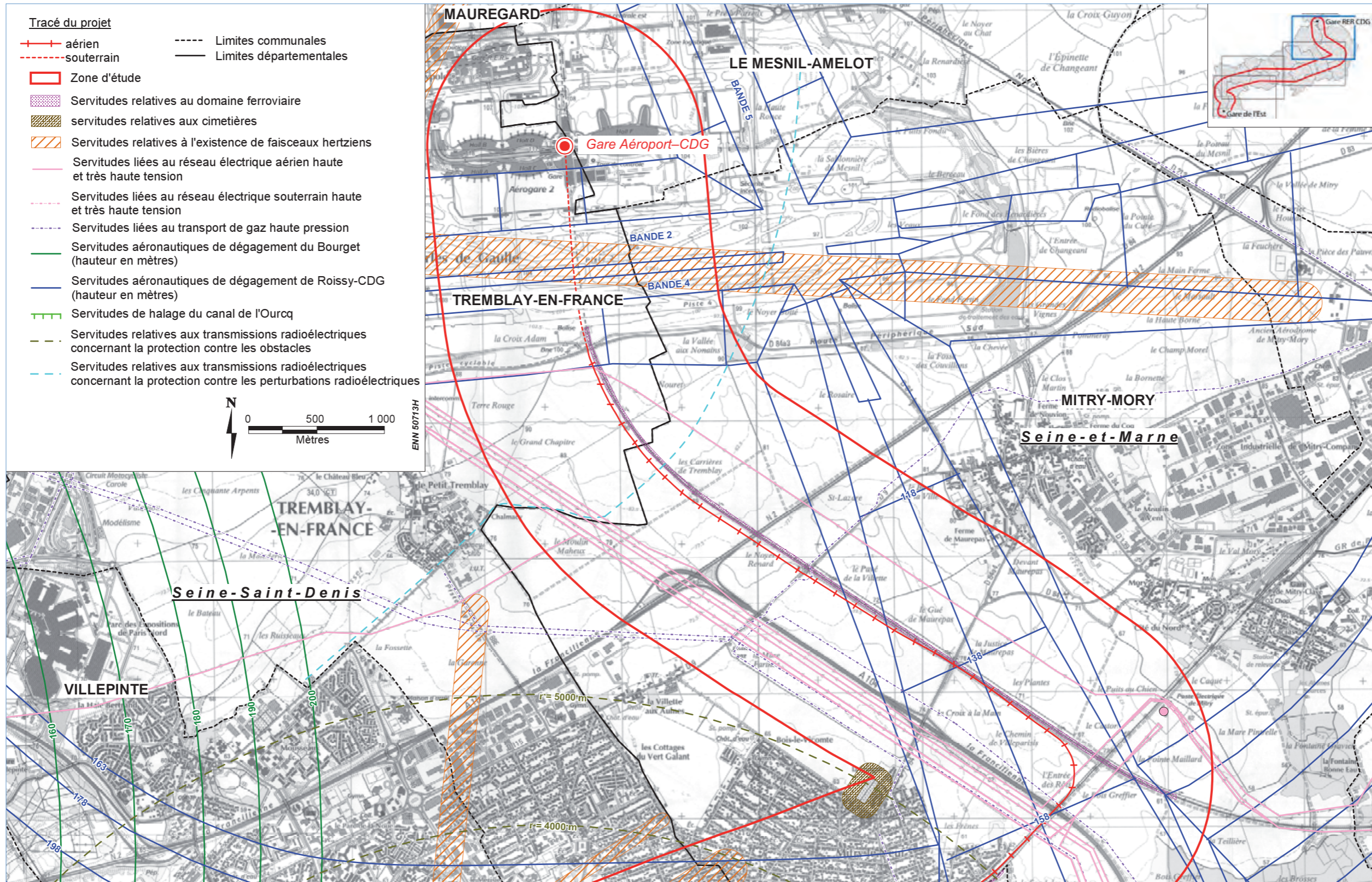


cartographie élaborée par BCEOM.





cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.

5.1.5.10. Le plan d'Exposition au Bruit (PEB)

► voir la Carte 14 en page 116.

Le plan d'exposition au bruit de Paris Charles de Gaulle a été approuvé le 9 juin 1989. Il a été mis en révision par arrêté inter-préfectoral du 7 mars 2002 afin de le rendre conforme aux nouvelles dispositions réglementaires et pour tenir compte des évolutions des conditions d'exploitation de l'aéroport. Le PEB révisé a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 3 avril 2007.

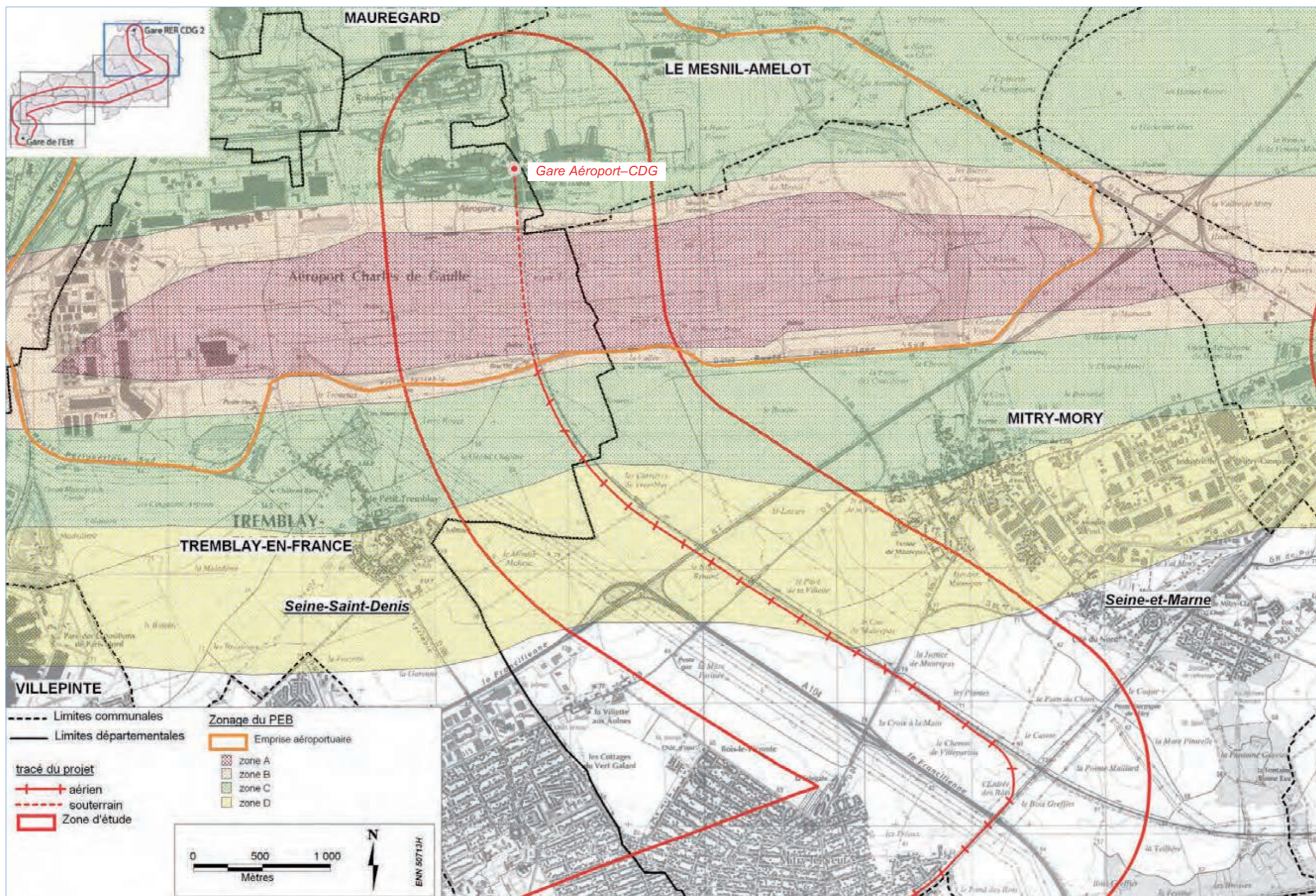
Le plan d'exposition au bruit est un document d'urbanisme visant à éviter que de nouvelles populations ne soient exposées aux nuisances sonores générées par l'aéroport Paris CDG. Ses modalités d'élaboration sont fixées par les articles R.147-1 à R.147-11 du code de l'urbanisme.

Les différentes normes de construction sont les suivantes :

- ▶ en zones de bruit A et B, considérées comme zones de fort bruit, seuls sont autorisés les constructions à usage d'habitation et les équipements publics ou collectifs liées à l'activité aéronautique, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole,
- ▶ en zone C, considérée comme zone de bruit modéré, les constructions individuelles sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil du secteur,
- ▶ en zone D, nouveau type de zone instauré par la loi du 12 juillet 1999, aucune restriction à l'urbanisation n'est imposée. Les constructions autorisées doivent cependant faire l'objet de mesures d'isolation acoustique renforcées prévues à l'article L.147-6 du code de l'urbanisme.

Dans les zones A, B et C, la rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée et la reconstruction des constructions existantes sont admises à condition qu'elles n'impliquent pas d'accroissement de la capacité d'accueil d'habitants.

Carte 14 : plan d'exposition au bruit de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.



cartographie élaborée par INEXIA.

5.2. L'HABITAT

Les communes de la zone d'étude sont du Sud-Ouest au Nord-Est :

Paris (9^{ème}, 10^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements), Saint-Ouen², Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve, Drancy, Le Bourget, Dugny², Le Blanc-Mesnil, Aulnay sous Bois, Livry-Gargan², Sevrans, Villepinte, Vaujours², Tremblay en France, Villeparisis, Mitry-Mory, Le Mesnil-Amelot et Mauregard².

On peut distinguer dans la zone d'étude, trois zones différentes. Il s'agit de :

Paris intra-muros, au bâti très dense

L'habitat dominant est constitué d'habitat collectif très dense couvrant la quasi totalité de l'espace. De Paris jusqu'au canal Saint-Denis le bâti est de type traditionnel de la capitale.

La banlieue " proche " d'Aubervilliers au Bourget



L'habitat est dominé par des ensembles collectifs denses (comme à la Courneuve au niveau de la cité des Quatre Mille) et peu de zones pavillonnaires.

A noter qu'au Bourget, une zone pavillonnaire est en construction à proximité de la voie ferrée et de la gare (cf. photo ci-contre).

Photographie 19 : construction d'habitats pavillonnaires au Bourget.

De Drancy à Villeparisis : une banlieue pavillonnaire

D'abord représenté par de grands collectifs, l'habitat devient essentiellement résidentiel, à dominante pavillonnaire (pavillonnaire ancien - traditionnel de la proche banlieue parisienne) au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la capitale.

²Communes situées aux extrémités de la zone d'étude et non directement concernées par le projet.



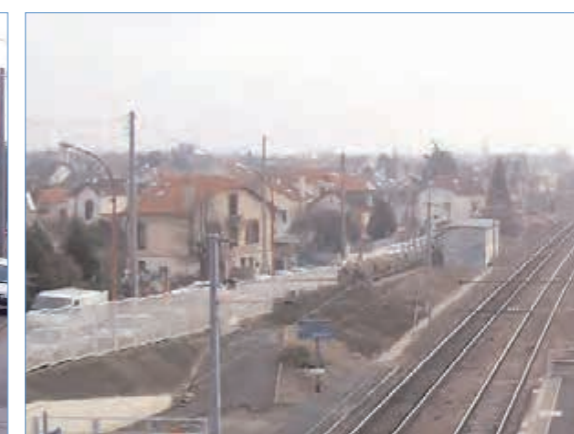
En effet, l'habitat, tout d'abord collectif, est très dense, s'étendant parfois sur de grandes zones comme à Sevrans et Villepinte.

Ce dernier laisse ensuite la place à une dominance de maisons individuelles. Toute la traversée par la zone d'étude de Livry-Gargan à Villeparisis en est composée.

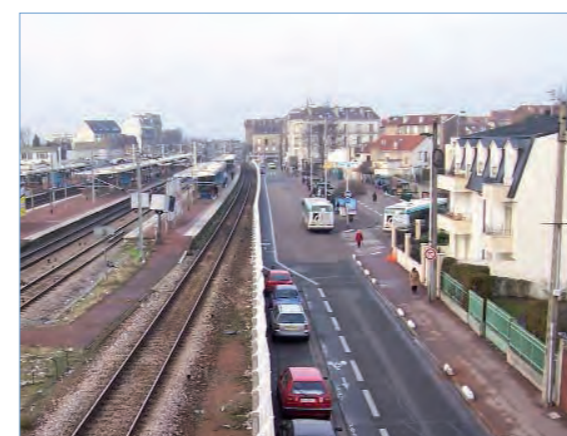
Photographie 20 : grand collectif à Drancy.



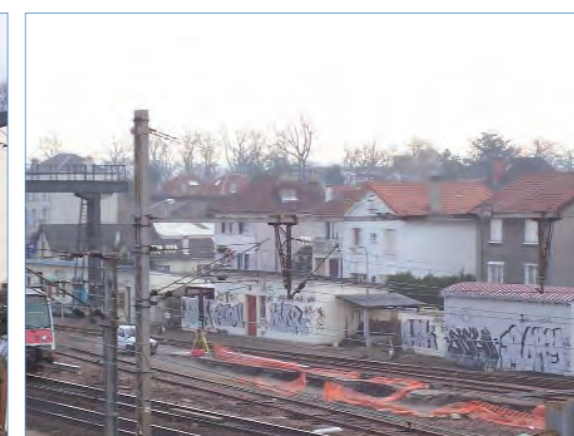
Photographie 21 : pavillons à Drancy.



Photographie 22 : habitat près de la gare de Drancy.

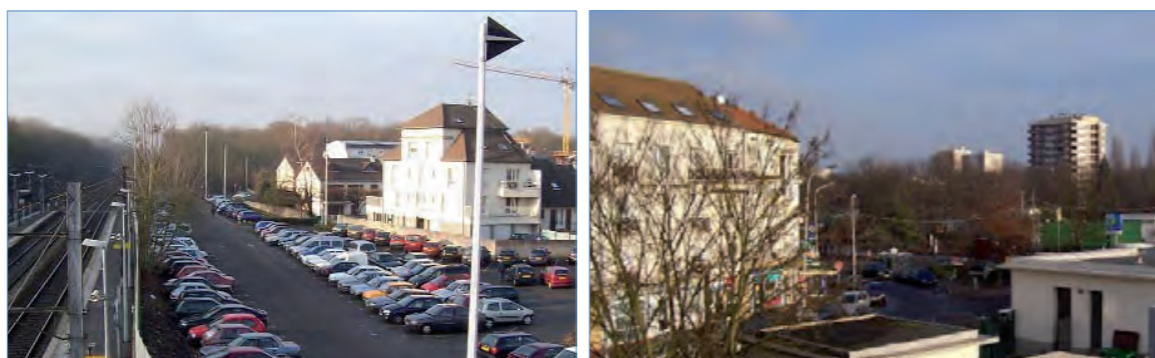


Photographie 23 : près de la gare d'Aulnay-sous-Bois.





Photographie 24 : petit collectif à Aulnay-sous-Bois. Photographie 25 : habitat collectif à Sevran.



Photographie 26 : gare du Vert-Galant (Villepinte). Photographie 27 : Villepinte (petit et grand collectif)

La Plaine de France de Mitry-Mory à Mauregard

Ce secteur ne comprend pas de zones habitées. Il se trouve en limite d'urbanisation, de Tremblay-en-France, de Mitry-Mory et du Mesnil-Amelot, où l'habitat est de type plus rural (regroupements en hameaux, plus anciens et traditionnels).

5.3. LA POPULATION

5.3.1. La composition de la population

Paris (pour ce qui est des 10^{ème}, 18^{ème} et 19^{ème} arrondissements), **Saint-Denis** et **Aulnay-sous-Bois** sont les principales grandes villes recensées dans l'aire d'étude (population au dernier recensement de 1999 supérieure à 80 000 habitants).

Les villes restantes ont une population comprise globalement entre 10 000 et 50 000 habitants, exception faite du Mesnil-Amelot (560 habitants) et de Mauregard (240 habitants).

Les données issues du dernier recensement sont présentées dans le Tableau 24 suivant.

Les plus forts taux d'évolution de la population ont été observés à Villeparisis (1,40 %), Villepinte (1,21 %) et Mitry-Mory (1,16 %). Les communes ayant, quant à elles, connu les taux de diminution de population les plus importants sont Le Mesnil-Amelot suivi d'Aubervilliers et de Saint-Ouen.

Ainsi, de grandes disparités sont observées au niveau de l'évolution de la population des communes de la zone d'étude entre les recensements de 1990 et 1999.

La densité de population sur chaque commune a tendance à diminuer de manière linéaire de Paris (> 25 000 habitants/km²) vers Mauregard (< 100 habitants/km²).

Communes / arrondissements de Paris	Densité (nombre d'habitants /km ²)	Population		Taux d'évolution de la population (moy. annuelle) en %		
		1990	1999	solde naturel	solde migratoire	variation totale
Paris 9 arrond.	25 381	58 019	55 838	0,56	-0,99	-0,42
Paris 10 arrond.	30 901	90 083	89 612	+0,91	-0,97	-0,06
Paris 18 arrond.	30 764	187 657	184 586	+0,82	-1,00	-0,18
Paris 19 arrond.	25 401	165 062	172 730	+1,03	-0,52	+0,51
Saint-Denis	6 944	89 988	85 832	1,22	-1,74	-0,52
Aubervilliers	10 961	67 557	63 136	1,15	-1,9	-0,75
Saint-Ouen	9 216	42 343	39 722	0,99	-1,69	-0,71
La Courneuve	4 695	34 139	35 310	1,5	-1,13	0,38
Le Bourget	5 822	11 699	12 110	0,75	-0,37	0,38
Drancy	8 024	60 707	62 263	0,82	-0,53	0,28
Dugny	2 221	8 361	8 641	1,43	-1,07	0,37
Le Blanc Mesnil	5 831	46 956	46 936	0,87	-0,88	0
Aulnay sous Bois	4 940	82 314	80 021	+1,03	-1,35	-0,31
Livry Gargan	5 053	35 387	37 288	+0,46	+0,12	+0,58
Sevran	6 465	48 478	47 063	+1,18	-1,50	-0,33
Villepinte	3 258	30 303	33 782	+1,21	+0,01	+1,21
Vaujours	1 474	5 214	5 570	1	-0,26	0,74
Tremblay en France	1 510	31 385	33 885	+1,00	-0,14	+0,85
Villeparisis	2 569	18 790	21 296	0,91	0,49	1,4
Mitry-Mory	563	15 205	16 869	+0,62	+0,54	+1,16
Le Mesnil Amelot	57	705	565	+0,40	-2,83	-2,43
Mauregard	27	226	237	0,53	0	0,53

Tableau 24 : évolution démographique entre 1990 et 1999 sur les communes de la zone d'étude (source : INSEE 1990 et 1999)

La répartition par classes d'âge de la population de l'ensemble des communes est globalement semblable ; la proportion de personnes âgées est faible (entre 9 et 21 %) alors que la proportion de personnes comprises entre 20 et 59 ans est importante (entre 50 et 65 %). De nombreuses communes de la zone d'étude présente aussi un taux important de la population 0-19 ans.

(voir le Tableau 25)

Communes	0 – 19 ans	20 – 60 ans	+ 60 ans
	(en %)	(en %)	(en %)
Paris 9 arrond.	17,1	64,5	18,4
Paris 10 arrond.	19,0	58,8	15,2
Paris 18 arrond.	19,7	50,0	17,7
Paris 19 arrond.	23,9	56,8	16,3
Saint-Denis	28,1	58,2	13,7
Aubervilliers	27,0	57,6	15,4
Saint-Ouen	25,1	59,7	15,5
La Courneuve	31,8	54,9	13,3
Le Bourget	22,7	60,3	17,0
Drancy	25,6	56,5	17,9
Dugny	32,1	56,3	11,6
Le Blanc Mesnil	28,7	54,9	16,4
Aulnay sous Bois	30,8	54,3	14,8
Livry Gargan	23,4	56,3	20,3
Sevran	30,9	56,4	12,7
Villepinte	32,6	58,1	9,3
Vaujours	26,1	59,9	14,0
Tremblay en France	28,6	57,4	14,0
Villeparisis	26,4	59,8	13,8
Mitry-Mory	27,4	56,5	16,2
Le Mesnil Amelot	25,1	60,2	14,7
Mauregard	32,1	53,2	14,7

Tableau 25 : répartition de la population par classe d'âge (source : INSEE 1999).

5.3.2. L'emploi

Le taux de chômage est variable selon les communes considérées. Il tend à augmenter depuis les communes les plus éloignées de Paris (communes de Seine-et-Marne) jusqu'aux communes de la banlieue proche (de Saint-Denis à La Courneuve).

La répartition par catégories socio-professionnelles est également fonction de la localisation géographique :

- ▶ les arrondissements de Paris indiquent une relative homogénéité des professions intermédiaires, des cadres et des employés ;
- ▶ les professions liées à l'agriculture sont présentes au niveau des communes les plus éloignées de Paris, dans le département de la Seine-et-Marne ;
- ▶ plus on s'éloigne de Paris et plus la proportion des professions libérales diminue, au profit de la catégorie des ouvriers notamment.

Commune	Taux de chômage (en %)	Répartition de la population active par catégories socio-professionnelles					
		Agriculteurs exploitants	Artisans commerce	Cadres Prof. libérales	Prof.	Employés	Ouvriers
Paris 9 arrond.	11,0	0	7,6	43,3	20,5	21,7	6,8
Paris 10 arrond.	15,2	0	6,0	32,9	23,6	23,8	13,7
Paris 18 arrond.	16,9	0	5,7	27,7	24,5	28,3	13,7
Paris 19 arrond.	16,3	0	5,9	24,7	25,1	30,1	14,2
Saint-Denis	20,4	0	4,4	8,4	20,4	37,3	29,6
Aubervilliers	22,6	0	5,5	6,5	18,1	37,2	32,7
Saint-Ouen	20,0	0	5,1	10,8	20,9	38,2	24,9
La Courneuve	24,3	0	5,6	5,2	18,4	37,7	33,1
Le Bourget	19,0	0	5,3	10,7	24,8	35,2	24,1
Drancy	17,2	0	5,9	7,2	22,2	36,9	27,8
Dugny	16,9	0	2,7	5,5	20,8	41,3	29,7
Le Blanc Mesnil	17,1	0	5,4	7,4	21,6	35,8	29,7
Aulnay-sous-Bois	16,8	0	5,0	10,5	22,7	33,8	27,9
Livry Gargan	10,4	0	6,6	12,9	28,9	32,0	19,7
Sevran	16,3	0	3,6	8,1	23,0	37,1	28,3
Villepinte	12,9	0	4,6	8,2	25,3	36,8	25,0
Vaujours	11,3	0	6,6	11,0	26,8	33,7	21,9
Tremblay-en-France	13,2	0,1	4,8	9,3	25,9	36,5	23,3
Villeparisis	10,7	0	5,3	9,7	27,2	34,0	23,8
Mitry-Mory	10,8	0,1	5,1	9,2	24,3	34,4	26,9
Le Mesnil-Amelot	8,3	1,6	3,2	6,3	20,6	30,2	38,1
Mauregard	6,9	0	2,8	5,6	30,6	22,2	38,9

Tableau 26 : catégories socio-professionnelles de la population active - taux de chômage (données INSEE 1999).

On constate l'absence d'agriculteurs car la majorité des communes sont extrêmement urbanisées.

La plus grande majorité des actifs résidant et travaillant dans la même commune se retrouve au niveau de Paris.

Dans les communes des autres départements, une forte proportion des actifs travaillent dans un autre département que leur commune de résidence. Ceci s'explique par la forte attraction de Paris et de la banlieue parisienne en matière d'emplois.

Communes	Résidant dans la commune et y travaillant (%)	Résidant dans la commune et travaillant dans une autre (%)	
		du même département	d'un autre département
Paris 9 arrond.	71,8	-	28,2 ³
Paris 10 arrond.	71,5	-	28,5 ³
Paris 18 arrond.	69,8	-	30,2 ³
Paris 19 arrond.	69,8	-	30,2 ³
Saint-Denis	28,9	16,5	54,6
Aubervilliers	27,5	18,6	53,9
Saint-Ouen	26,3	11,2	62,5
La Courneuve	21,3	26,1	52,6
Le Bourget	18,2	29,2	52,6
Drancy	21,0	34,5	44,5
Dugny	16,4	36,6	47,0
Le Blanc Mesnil	19,5	32,1	48,4
Aulnay sous Bois	26,3	24,4	49,3
Livry Gargan	17,7	38,5	43,8
Sevran	15,3	31,6	53,1
Villepinte	18,7	30,1	51,2
Vaujours	12,2	40,8	47,0
Tremblay en France	19,4	28,7	51,9
Villeparisis	15,6	17,3	67,1
Mitry-Mory	24,1	14,4	61,5
Le Mesnil Amelot	28,9	13,8	57,3
Mauregard	20,4	27,7	51,9

Tableau 27 : migrations domicile-travail (source INSEE 1999).

5.4. LES PROJETS D'AMÉNAGEMENT

Les projets de développement des zones urbaines peuvent être visualisées au travers des Zones d'Aménagement Concerté définies dans les communes concernées par la zone d'étude, ainsi que par le biais des emplacements réservés des documents d'urbanisme communaux, ayant pour objet la conception d'ouvrages et d'équipements publics (cf. Carte 12).

Par ailleurs, la Ville de Paris présente également des projets d'aménagement urbains. Ces projets correspondent à des réhabilitations de quartier, des aménagements paysagers ou des réaménagements de quartiers entiers. Les principaux, localisés à proximité du futur tracé de CDG Express sont listés dans le tableau suivant.

³ Dans la même unité urbaine en majorité.

	Nom du projet	Objets - programmes	Calendrier
18 ^{ème} arr.	1 ⁴ . Parc paysager de la Cour du Maroc (jardins d'Eole)	Aménagements paysagers	Travaux : printemps 2005 / fin 2006.
	2. ZAC Pajol	Réalisation d'équipements publics culturels et sportifs de proximité, une auberge de jeunesse, un collège, et un IUT.	-
		Création d'un jardin public.	
		Préservation du patrimoine architectural de la grande halle ferroviaire et le bâtiment des messageries.	
	3. Porte des Poissonniers	Requalification du secteur : création de logements, d'une résidence hôtelière, d'un hôtel d'activités, d'une crèche et de commerces de proximité.	-
	4. GPRU Paris Nord-Est	GPRU (voir ci-après)	concertation en cours.
	5. Impasse du Gué	Réhabilitation de logements et construction de nouveaux logements.	Livraison de l'opération après 2008.
		Elargissement de l'Impasse.	
	6. Ilot Caillié	Construction de logements. Réalisation d'une halte garderie et présence de commerces et activités.	Arrêté de DUP : 24/09/03. Travaux : courant 2006.
7. Impact Dupuy	Construction de logements et d'une crèche.	Arrêté de DUP : déc. 2004.	
	Réalisation de locaux d'activités, d'ateliers des Beaux Arts et de places de stationnement.	Travaux : courant 2006.	
9. GPRU Porte Montmartre - Porte de Clignancourt	GPRU (voir ci-après)	-	
19 ^{ème} arr.	8. 104 rue d'Aubervilliers	Création d'un nouveau lieu culturel dans l'ancien bâtiment des pompes funèbres municipales	Travaux : mai 2005 / mars 2008. Ouverture au public : été 2008.

Tableau 28 : liste des opérations d'aménagement dans Paris à proximité du projet (source : Ville de Paris).

En mars 2002, la Ville de Paris a conclu un accord avec plusieurs partenaires dont l'Etat et la Région pour agir sur 11 territoires prioritaires. C'est le lancement du Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU). Ce nouveau dispositif, complémentaire à la politique de la Ville, vise à mener une intervention sociale et urbaine sur les Portes de Paris, afin de les réintégrer dans la ville.

Il concerne tous les aspects de la vie quotidienne et porte sur :

- ▶ le cadre de vie : actions sur l'habitat, création ou amélioration d'équipements, mise en valeur des espaces publics et des espaces verts, renforcement des transports en commun, amélioration de la sécurité et de la propreté...
- ▶ des actions de proximité : développement de services destinés aux enfants, aux jeunes et aux personnes en difficulté, soutien aux initiatives associatives...

⁴ Références cartographiques de la Carte 12.

- ▶ le développement économique : implantation ou maintien d'activités économiques et commerciales, actions d'insertion, accès à l'emploi...
- ▶ la solidarité avec les communes voisines : montage de projets communs, développement des échanges.

Le projet de développement et de renouvellement urbains Paris Nord-Est, dont le périmètre couvre un territoire de près de 200 ha, s'étend d'Est en Ouest, du canal de l'Ourcq dans le 19^{ème} arrondissement au faisceau ferré de la gare du Nord dans le 18^{ème} arrondissement. Situé au coeur de l'agglomération parisienne, ce périmètre comprend des terrains aujourd'hui majoritairement sous-utilisés et des quartiers concentrant des populations dont il convient de prendre en compte les difficultés sociales.

5.5. LES ACTIVITÉS

5.5.1. L'agriculture

Les communes ayant une activité agricole dans la zone d'étude sont : Drancy, Livry-Gargan, Vaujours, Mauregard, Tremblay-en-France, Le Mesnil-Amelot ainsi que Mitry-Mory.

Les superficies agricoles communales utilisées sont peu importantes sur les deux premières communes précitées (1 ha). Les 17 ha exploités à Vaujours ne se localisent pas sur la partie communale appartenant à la zone d'étude, la superficie concernée étant faible et urbanisée.

La plus grande zone agricole se situe au Nord-Ouest de l'A104 et de la RN2 et au Sud de la route périphérique Sud de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Elle se situe dans la région agricole dite du Valois.

Les communes les plus rurales sont celles de Mitry-Mory et du Mesnil-Amelot, dont la moitié des territoires environ est consacré à la pratique de l'agriculture (respectivement 1 491 et 503 ha). Tremblay-en-France comporte quant à elle un quart d'espaces agricoles (575 ha).

Les données suivantes proviennent essentiellement des statistiques agricoles du Recensement Général de l'Agriculture (RGA) de 1979 et 1988, complété par les données actuellement disponibles du dernier RGA de l'année 2000 (source : Direction Régionale de l'Agriculture et de la Forêt).

	Nombre d'exploitation				Taille moyenne des d'exploitations (en ha)		
	1979	1988	2000		1979	1988	2000
Tremblay-en-France	10	8	4	Tremblay-en-France	81	112	201
Mitry-Mory	19	14	14	Mitry-Mory	81	90	90
Le Mesnil-Amelot	6	6	5	Le Mesnil-Amelot	142	134	94

Tableau 29 : données statistiques agricoles.

A l'exception de Tremblay-en-France, pour laquelle le nombre d'exploitation a diminué de plus de moitié en 20 ans, l'agriculture des deux autres communes est relativement stable (en comparaison à la régulière diminution du nombre d'exploitations au niveau national). Ce nombre a diminué d'une exploitation au Mesnil-Amelot et de 5 à Mitry-Mory entre 1979 et 1988, puis c'est stabilisé au cours de la dernière période inter-censitaire.

En ce qui concerne Tremblay-en-France et Mitry-Mory, la taille des exploitations n'a cessé d'augmenter depuis 1979, alors que leur nombre est en baisse.

En revanche, la situation est différente au Mesnil-Amelot où malgré la baisse des superficies allouées à l'agriculture, le nombre d'exploitation en activité est resté stable.

Pour toutes les problématiques agricoles, les données du RGA ne permettent pas, en raison du secret statistique, d'obtenir des renseignements localisables sur un fond cartographique.

On constate cependant qu'en matière d'occupation du sol, l'activité répandue sur toute la zone d'étude est la production céréalière (maïs, blé ou tournesol), betteravière (pour les industries sucrières de la Plaine de France), ou de la pomme de terre compte tenu de la proximité des marchés de consommateur qui est un avantage pour ces cultures. Il n'existe pas d'exploitant exerçant d'activité d'élevage.

5.5.2. Les autres activités

Les activités sont diversifiées dans la zone d'étude, compte tenu du contexte socio-économique favorable (présence de la capitale, d'un pôle économique majeur tel que Roissy, nombreuses voies de communication ferrées, routières ou voies d'eau).

Certaines activités sont implantées localement depuis plusieurs décennies (comme les activités traditionnelles industrielles) en proche périphérie parisienne, notamment. Le tissu économique de la zone d'étude est en conséquence très riche et développé.

Les principales activités de la zone d'étude sont regroupées autour de deux grands pôles :

- ▶ la zone aéroportuaire de Paris-CDG (à cheval sur 3 départements) ;
- ▶ la zone de la Plaine de France, dans la communauté d'agglomération de Plaine Commune.

Ces zones regroupent des activités industrielles, complétées par des activités tertiaires de type logistique ou hôtelière en liaison directe avec l'aéroport CDG. Ce réseau de grandes industries ou zones d'activités tertiaires est complété par les PME-PMI, activités artisanales et commerces de proximité, traditionnellement plus situés dans les centres-villes.

5.5.2.1. La Plaine Saint-Denis

Trois communes de la zone d'étude sont situées au sein de ce grand pôle d'activités : Aubervilliers, Saint-Denis et la Courneuve.

L'économie dionysienne connaît depuis 1992 un phénomène de mutation sectorielle de l'emploi privé. Alors que l'activité économique était principalement concentrée dans l'industrie, il existe, aujourd'hui une forte concentration de l'emploi privé dans les secteurs des services et du commerce. Ce dernier enregistre également une diminution, toutefois moins importante que l'industrie.

Le dynamisme économique est donc fortement soutenu par le secteur tertiaire notamment avec l'émergence de l'emploi dans les services, largement au-dessus des effectifs du commerce. Toutefois, la participation des entreprises commerciales dans l'activité économique est toujours importante. Par ailleurs, même si l'industrie s'est amoindrie au profit du commerce et des services, il existe des emplois industriels qui parviennent à se maintenir sur le territoire.

La Plaine Saint-Denis est ainsi un pôle économique moteur du département. Dans la communauté d'agglomération Plaine Commune, ce territoire de 700 hectares, accueille à la fois :

- ▶ plus de 3 000 entreprises,
- ▶ plus de 26 000 salariés,
- ▶ un pôle tertiaire en plein développement à proximité du Stade de France,
- ▶ les sièges sociaux de grandes entreprises dans les secteurs clés de l'audiovisuel, de l'assurance, de l'édition ou encore du travail temporaire,
- ▶ le premier pôle de production audiovisuelle de France sur le site de la Compagnie EMGP (Entrepôts et Magasins Généraux de Paris).

5.5.2.2. La zone aéroportuaire de Paris-CDG

Le pôle de Roissy, territoire prioritaire du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006 comme " site à fort potentiel scientifique et économique ", est un pôle d'emplois majeur du Nord-Est francilien. Outre la présence du plus important aéroport du pays, il accueille un vaste pôle d'activités économiques, sur des zones attractives à l'image du Parc international d'activités de PARIS NORD II. Les deux importantes plates-formes logistiques GARONOR et SOGARIS contribuent également au dynamisme de ce pôle.

Paris-CDG s'est doté d'un ensemble de bureaux modernes, des hôtels de différentes catégories et des restaurants.

La zone de fret de Paris-CDG couvre 300 hectares et a une capacité de traitement des marchandises au sol de un million cinq cent mille tonnes. Autour des différentes gares sont concentrés bâtiments de bureaux, entrepôts, magasins et ateliers.

5.5.3. Les installations à risque pour l'environnement

A partir des données recueillies aux préfectures de Paris, de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne, il existe dans la zone d'étude de nombreuses installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE). Ces installations sont soumises à deux types de procédure autorisation ou déclaration, l'autorisation concernant les installations les plus contraignantes. Certaines d'entre elles lorsqu'elles sont considérées comme très dangereuses sont classées en type SEVESO.

5.5.3.1. Les ICPE soumises à autorisation

Les installations soumises à autorisation sont nombreuses dans les communes de la zone d'étude. Elles se concentrent au niveau de Paris et la proche banlieue, mais également au niveau de la zone industrielle de Mitry-Mory.

Communes	Nombre d'ICPE soumises à Autorisation
Paris 10 ^{ème} arrondissement	1
Paris 18 ^{ème} arrondissement	8
Saint-Denis	94
Aubervilliers	95
Saint-Ouen	55
La Courneuve	65
Le Bourget	20
Drancy	29
Dugny	9
Le Blanc Mesnil	28
Aulnay-sous-Bois	39
Sevran	15
Livry-Gargan	25
Villepinte	5
Vaujours	13
Tremblay-en-France	29
Villeparisis	14
Mitry-Mory	69
Le Mesnil Amelot	17
Mauregard	4

Tableau 30 : recensement des ICPE soumises à Autorisation dans les communes de la zone d'étude.

Remarque :

En ce qui concerne Paris, du fait du très grand nombre d'ICPE recensées dans le secteur d'étude, une recherche a été effectuée uniquement dans les rues bordant les voies ferroviaires empruntées par CDG Express.

5.5.3.2. Les établissements SEVESO

La directive européenne du 9 décembre 1996, dite directive SEVESO II concerne la prévention des risques d'accidents technologiques majeurs. Elle vise l'intégralité des établissements où sont présentes certaines substances dangereuses. Deux catégories sont distinguées suivant les quantités de substances dangereuses présentes : les établissements dits "seuil haut" et les établissements dits "seuil bas".

La directive SEVESO II est traduite en droit Français notamment par l'arrêté ministériel du 10 mai 2000. La liste des installations soumises au "seuil haut" de la directive SEVESO II est étendue à certains dépôts de liquides inflammables, et l'ensemble de ces installations est repéré dans la réglementation des installations classées sous la mention "AS" ou "Autorisation avec servitudes d'utilité publique".

Le tableau suivant recense les établissements SEVESO implantés sur les communes de la zone d'étude (source : www.ile-de-france.drire.gouv.fr).

Commune	Nom de l'établissement	Activités / Risques	Seuil
Saint-Denis	TECHNI FRANCE SASU	Dépôt de produits chimiques	seuil bas
La Courneuve	INTERSERVICES SA	Dépôt de gaz inflammables	seuil bas
Villepinte	NORD STOCK CHEM	Entrepôt avec produits toxiques	seuil bas
Mitry-Mory	AIR LIQUIDE ALPHAGAZ	Stockage de gaz	seuil bas
	MESSER FRANCE	Conditionnement de gaz	seuil bas
	ELASTOGRAN FRANCE	Dépôt de produits chimiques Risques : Incendie - Toxique	seuil bas
	GAZECHIM	Stockage et conditionnement de gaz Risques : Explosion - Toxique	AS

Tableau 31 : liste des établissements SEVESO de la zone d'étude.

Les périmètres de protection édictés autour des établissements SEVESO seuil haut sont inscrits sur les servitudes des documents d'urbanisme des communes concernées, à savoir Mitry-Mory.

Ces périmètres sont éloignés de la zone d'étude du présent projet.

5.5.4. Le tourisme et les loisirs

► voir la Carte 15 en page 125.

5.5.4.1. Les sites et Monuments

Paris intra-muros possède un important patrimoine historique et culturel. Un grand nombre de monuments historiques sont localisés au sein de la zone d'étude (cf. paragraphe 4.1). Les autres communes concernées par le projet possèdent des édifices classés ou inscrits qu'il est possible de visiter (église Notre-Dame des Vertues à Aubervilliers par exemple). On citera, comme pôles touristiques majeurs aux portes de la capitale et inclus dans la zone d'étude :

Le Stade de France

Le Stade de France est considéré comme le stade du troisième millénaire. Il dispose de 80 000 places assises et couvertes, il est doté d'équipements inédits pour un tel lieu : des restaurants ouverts en permanence, des salons de réception, des salles de conférence et d'exposition, des loges avec terrasses en gradins, des sièges de prestige, des bureaux. Intéressant aussi bien les amateurs d'architecture que les sportifs, de part sa technologie, son esthétique et sa fonctionnalité, il ouvre ses portes aux visiteurs.

Les puces de Saint-Ouen

A Saint-Ouen est situé depuis plus d'un siècle le plus grand marché aux Puces du monde.

Les 2 500 antiquaires et brocanteurs accueillent 11 millions de visiteurs par an, c'est à dire entre 120 000 et 150 000 visiteurs sur les 3 jours d'ouverture de la semaine qui sont samedi, dimanche, lundi.

5.5.4.2. Les parcs et Jardins

La zone d'étude est ponctuée de nombreux parcs et jardins. Seuls les plus importants sont décrits ci-après.

Parc départemental de la Courneuve

Situé en limite Nord de la zone d'étude, ce parc dispose de 5,8 ha de pelouse, 5 lacs paysagers, un belvédère haut de 47 mètres, 1,4 hectare de surface sportive (foot et athlétisme), d'espaces boisés et de jeux d'enfants. C'est également un lieu d'expositions, d'animations, d'ateliers et de sorties nature.

Parc de Sevrans

Cet espace forestier de 94 hectares (dont 73 hectares sur la commune de Sevrans et le reste sur Villepinte), propriété du Ministère de l'Environnement, est géré par la Région. Le parc de la Poudrerie est ouvert tous les jours et offre de multiples espaces d'activités et de loisirs : ferme pédagogique, musée des Poudres, centres nature pour les scolaires, jardins scolaires et familiaux, sentier sportif, terrain bi-cross, mur d'escalade, de tennis, colline de jeux pour enfants et aire de jeux près du parking, piste cyclable, planétarium, animations M.A.I.F (prévention routière), buvette, boulodrome... Des animations sont également proposées par l'association les " Amis du parc ".

Parc départemental de la Tussion

Ce parc prolonge le parc forestier national de "La Poudrerie" jusqu'à la gare du Vert Galant.

A noter que la partie Nord-Ouest de la Seine-et-Marne n'est pas une zone touristique majeure du département.

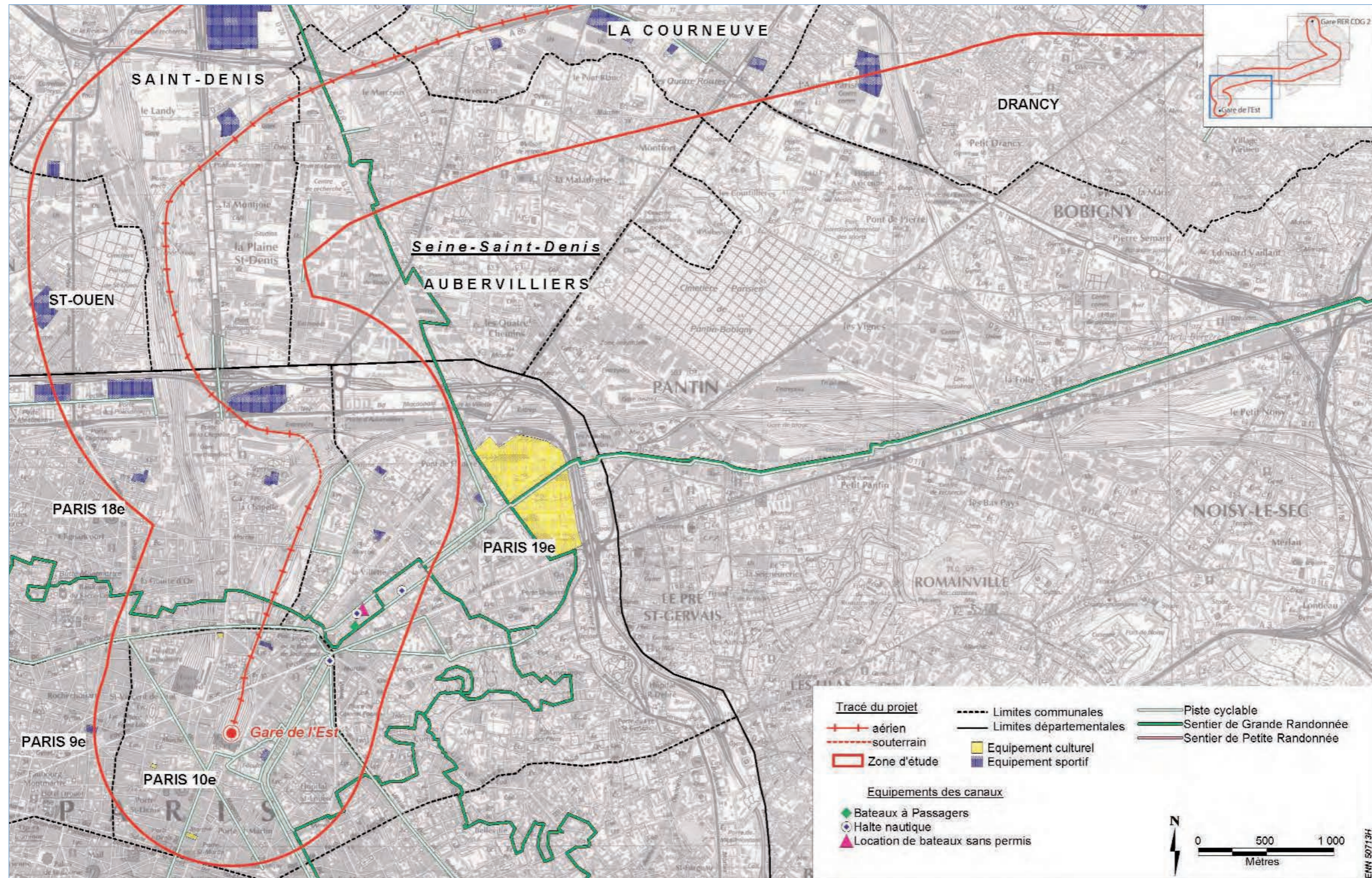
5.5.4.3. Les canaux

Bassin de la Villette

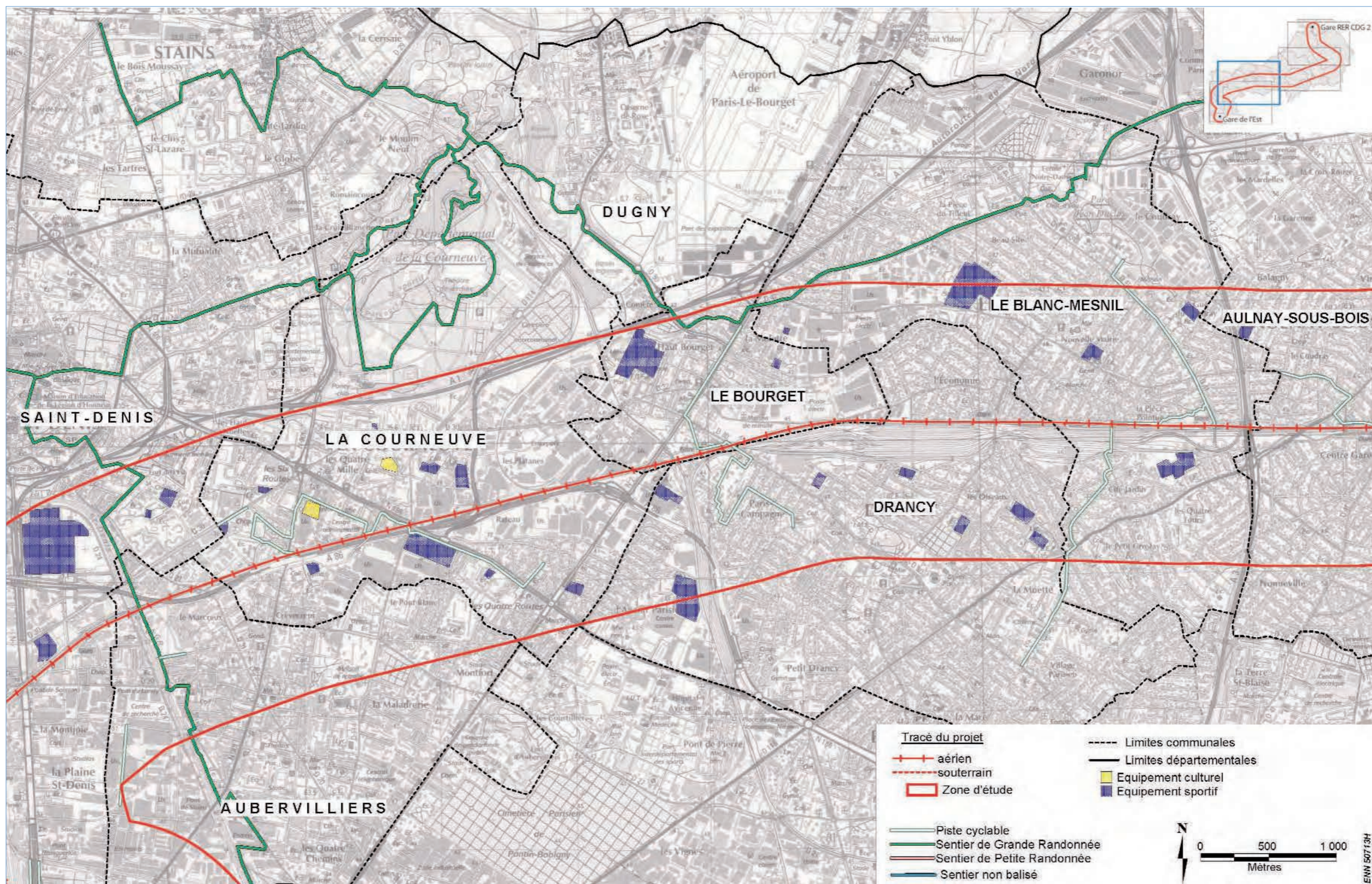
Le bassin de la Villette dispose d'une halte nautique pour les bateaux de plaisance et d'un port d'attache pour les bateaux à passagers. Il est également possible d'y pratiquer de nombreux sports nautiques : base d'initiation au canoë-kayak et à l'aviron notamment.

Lieux privilégiés de promenade et de détente pour les parisiens, les abords du bassin proposent plusieurs animations : boulodromes, cinémas, etc.

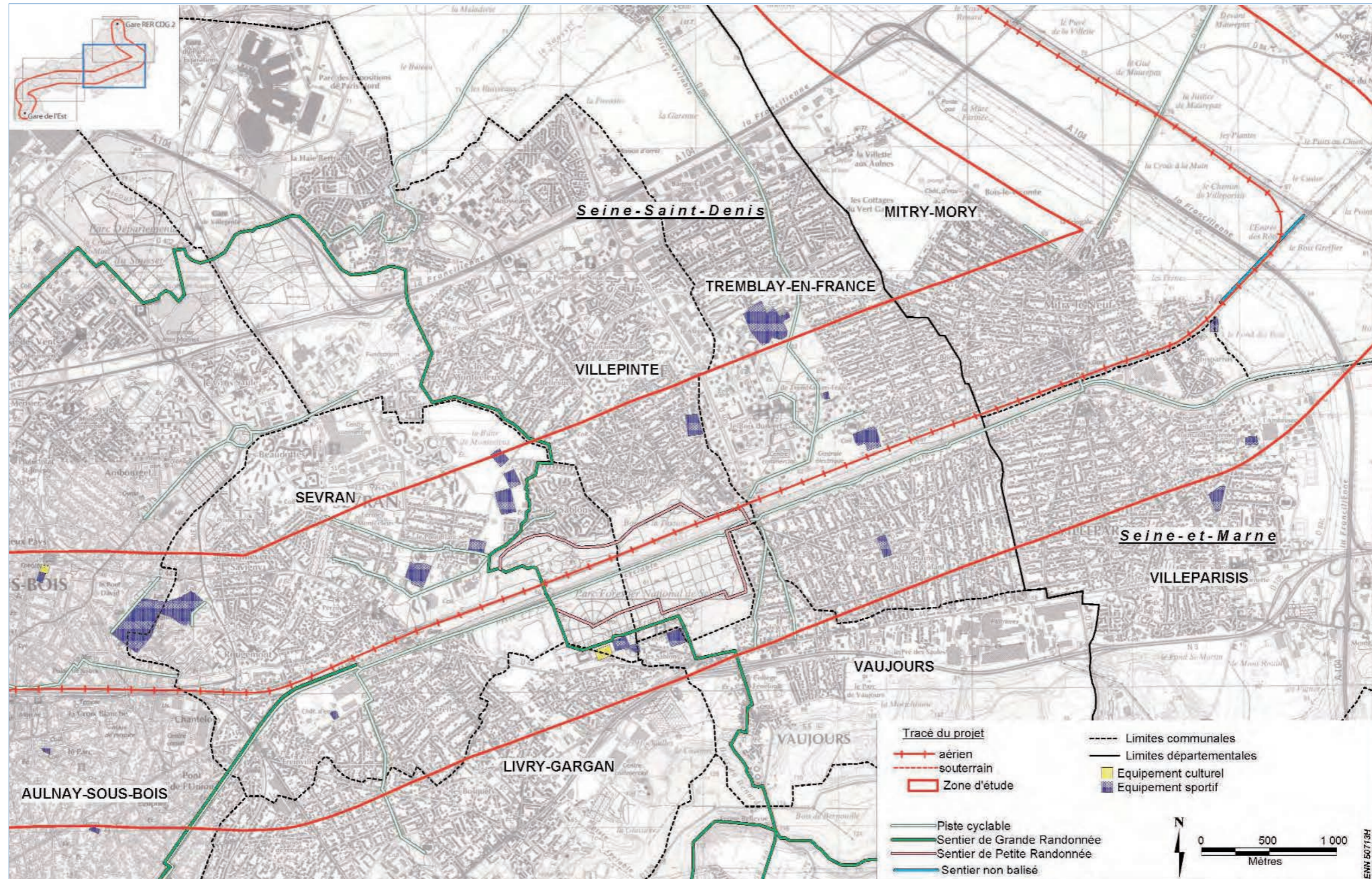
Carte 15 : équipements de loisirs.



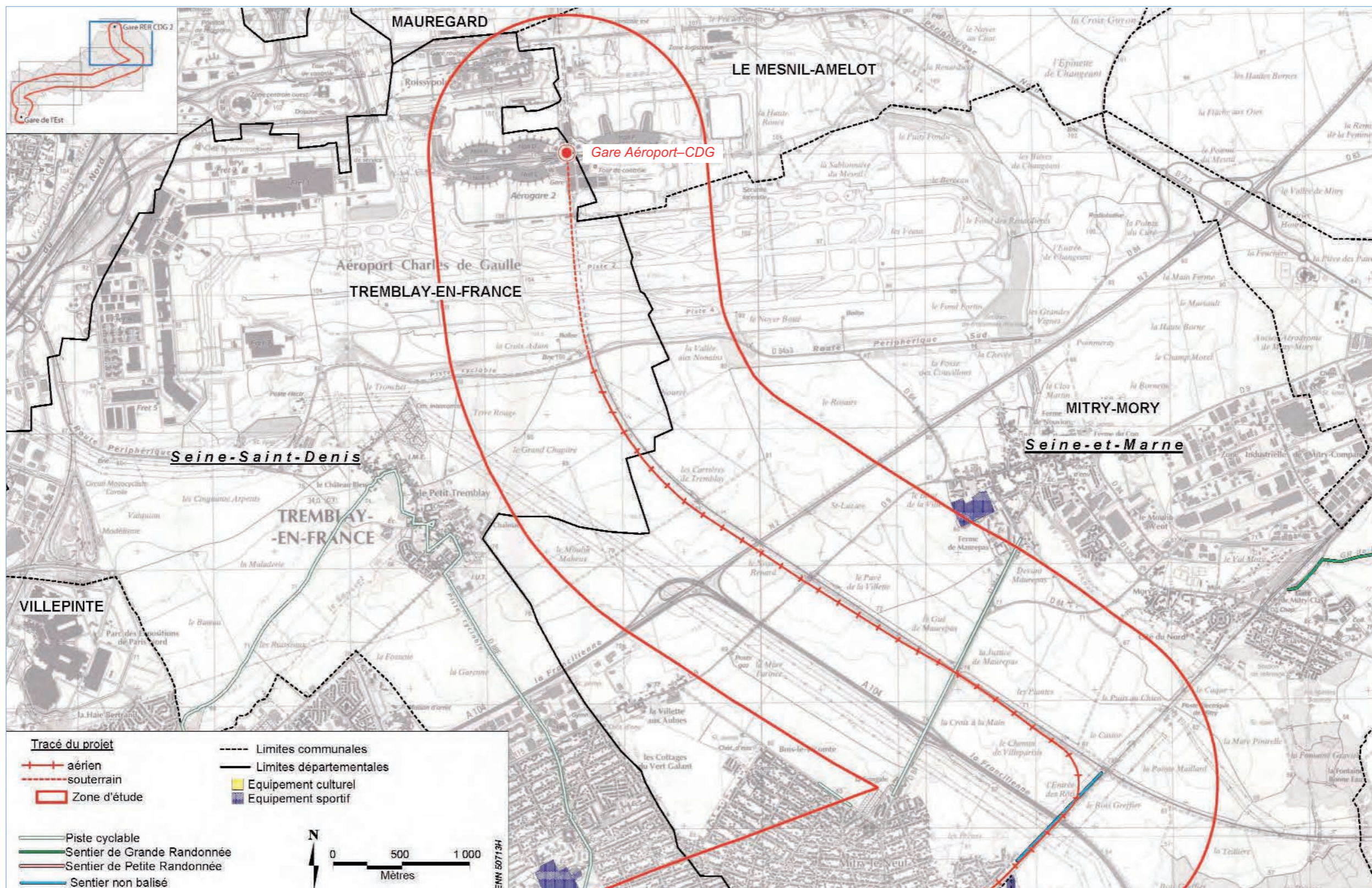
cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.

Le canal Saint-Martin

Le Canal Saint-Martin, ses écluses, parcelles et ponts, sont classés au titre des monuments historiques (cf. chapitre 5.1). Il est possible de les découvrir en bateaux, en vélo, le long du canal, ou encore à pied.

A noter que la voirie le long des berges entre le place Stalingrad et le pont de la Granges aux Belles est réservée aux piétons et aux cyclistes les dimanches et jours fériés.

Le canal Saint-Denis

Un itinéraire cyclable existe sur la berge en rive droite du canal sur tout le linéaire concerné par la zone d'étude.

A noter qu'un projet de requalification des berges du canal est en cours de réalisation, ainsi que la création d'un parc-canal au niveau des communes de Saint-Denis et d'Aubervilliers (constitution d'un réseau d'espaces verts assurant une liaison avec les parcs existants en bordure du canal de la Seine).

Le canal de l'Ourcq

La navigation de plaisance est possible sur la partie à grand gabarit du canal, alors que celle à petit gabarit n'est accessible que pour le transport de fret et de passagers.

La pratique du canoë-kayak est possible sur le canal à petit gabarit entre Mareuil-sur-Ourcq et l'écluse de Sevrans.

Reliée au réseau des pistes cyclables de Paris, la piste de l'Ourcq est un itinéraire cyclable reliant le Bassin de la Villette au pont de la Rosée à Claye-Souilly (Seine-et-Marne) sur les berges du canal de l'Ourcq.

La pêche

Activité de loisir traditionnelle sur les canaux, l'exercice de la pêche est autorisé, sur l'ensemble du linéaire, aux titulaires d'un permis de pêche.

5.5.4.4. La randonnée pédestre

Les berges des canaux et leurs abords constituent un vaste espace particulièrement propice à la randonnée pédestre. Différents itinéraires balisés faciles ou plus sportifs (GR, PR) empruntent pour partie les chemins de halage.

En dehors des itinéraires balisés, les chemins de halage du canal de l'Ourcq et du canal Saint-Denis permettent un cheminement continu au bord de l'eau sur plus de 100 km.

Sur le canal Saint-Martin, la continuité de l'itinéraire piétonnier n'est pas possible, en raison notamment de la partie souterraine, interdite au public. Toutefois de nombreux secteurs restent accessibles à la promenade.

D'autres itinéraires de randonnées pédestres traversent la zone d'étude. Ceux-ci sont répertoriés dans le tableau suivant et reportés sur la Carte 15 (Source : Comité départemental de randonnée de Seine-Saint-Denis).

Communes	Itinéraires
Aubervilliers	GR 655 de St Jacques de Compostelle
La Courneuve	PR thématique « La Courneuve / Bobigny »
Le Bourget	PR thématique « La Bourget / Blanc-Mesnil »
Drancy	PR thématique « La Bourget / Blanc-Mesnil »
Le Blanc-Mesnil	PR thématique « La Bourget / Blanc-Mesnil »
Sevrans	GPR du Canal de l'Ourcq
	PR de liaison Sevrans / Livry-Gargan
	PR de Sevrans
	GPR de la ceinture Verte de l'Ile-de-France
Villepinte	GPR du Canal de l'Ourcq
	PR de Sevrans
Tremblay-en-France	GPR du Canal de l'Ourcq
	PR thématique de Tremblay à Villepinte

Tableau 32 : itinéraires de randonnées pédestres traversant la zone d'étude.

Ces tracés sont dotés d'un droit de passage légal qu'il convient de respecter, y compris pendant les phases de travaux.

A noter enfin la présence d'un sentier non balisé, à proximité immédiate de la voie ferrée à Mitry-Mory, emprunté par les habitants du secteur.



Photographie 28 : sentier pédestre non balisé en bordure de la voie ferrée à Mitry-Mory.

6. LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

► voir la Carte 16 en page 133.

6.1. LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

6.1.1. Le réseau routier existant

Le réseau routier se caractérise par une forte densité de routes de différents gabarits.

6.1.1.1. Les grands axes

Plusieurs grands axes sont présents dans la zone d'étude. Il s'agit :

- ▶ du boulevard périphérique de Paris, permettant son contournement. Il coupe la zone d'étude au Nord de la capitale d'Ouest en Est et le futur tracé au niveau de la porte de la Chapelle ;
- ▶ de l'autoroute A 1, raccordée au boulevard périphérique au niveau de la porte de la Chapelle. Reliant Paris à Lille, elle se dirige tout d'abord vers le Nord sur la commune de Saint-Denis, puis prend la direction du Nord-Ouest en traversant les communes de La Courneuve et du Bourget, en limite Nord de la zone d'étude ;
- ▶ de l'autoroute A 16, effectuant la liaison entre l'A 1 et l'A 86 à La Courneuve ;
- ▶ de l'A 86, permettant d'assurer une deuxième rocade autour de Paris. Au niveau de la zone d'étude, on la retrouve sur les communes de La Courneuve et du Bourget ;
- ▶ de l'autoroute A 3, reliant la Porte de Bagnolet à l'A 1, à l'Est de Paris, au niveau de la commune d'Aulnay-sous-Bois ;
- ▶ de l'autoroute A 104, surnommée " la Francilienne ", permettant de relier l'autoroute A 1 et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle à la ville nouvelle de Marne la Vallée. Tout d'abord d'orientation Est-Ouest, elle bifurque vers le Sud au niveau de la zone d'étude, à Mitry-Mory, où se trouve un nœud d'échange avec la RN 2 ;
- ▶ de la RN 2, présente à La Courneuve et au Bourget, quittant la zone d'étude au niveau du Blanc-Mesnil. On la retrouve à Mitry-Mory, au niveau du nœud d'échange avec la Francilienne, puis elle part en direction du Nord-Est en coupant le tracé. Elle permet de relier Paris à Soissons en contournant l'aéroport de Paris-CDG.

La voie d'accès essentielle à l'aéroport Paris-CDG est l'autoroute A 1 qui traverse l'emprise de l'aéroport dans sa partie Ouest. Cette voie constitue un axe majeur du réseau routier d'Ile-de-France par sa pénétration dans les zones fortement urbanisées de Seine-Saint-Denis. Elle est alimentée par l'A 3, par l'A 86 et par la Francilienne. Ce réseau rapide est complété par un réseau de nationales et départementales à vocation plus locale.

6.1.1.2. Le réseau secondaire

Les routes départementales permettent de connecter l'ensemble des communes. Les départementales à signaler sont :

- ▶ l'ancienne RN 186, désormais départementale, qui traverse la zone d'étude du Nord-Ouest au Sud-Est, au niveau de la commune de La Courneuve. Elle est alimentée par l'A 1 au Nord-Ouest, à Saint-Denis, et par l'A 86 à La Courneuve et Drancy ;
- ▶ l'ancienne RN 301, désormais départementale, reliant la porte d'Aubervilliers à la commune de Stains, au Nord de la zone d'étude. Elle la traverse ainsi du Sud au Nord, sur les communes d'Aubervilliers et de La Courneuve ;
- ▶ l'ancienne RN 370, désormais départementale, présente sur Sevrans et Livry-Gargan, et d'orientation Nord-Sud, effectue la liaison entre la RN 2 au Nord et la commune de Livry-Gargan au Sud ;
- ▶ la RD 30, reliant l'A 1 à Saint-Denis au nœud d'échange entre la RN 186 et l'A 3 au Sud-Est de Drancy. En chemin, elle dessert, au niveau de la zone d'étude, les communes de Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve, Le Bourget et Drancy ;
- ▶ la RD 24, desservant les communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis depuis la RN 301 au Sud ;
- ▶ la RD 27 sur Aubervilliers, qui relie cette dernière à Noisy-Le-Sec ;
- ▶ la RD 32, reliant le Bourget au Blanc-Mesnil, en passant par Drancy ;
- ▶ la RD 41, présente au Blanc-Mesnil et à Aulnay-sous-Bois ;
- ▶ la RD 115, reliant Paris (porte de Pantin) à Tremblay-en-France, en desservant, au niveau de la zone d'étude, les communes de Drancy, du Blanc-Mesnil et d'Aulnay-sous-Bois ;
- ▶ la RD 44, présente à Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Livry-Gargan et Vaujours dessert ces dernières depuis la RN 2 au Nord-Ouest jusqu'à Villeparisis au Sud-Est ;
- ▶ la RD 40, reliant Tremblay-en-France et Villepinte au Nord à Vaujours au Sud ;
- ▶ la RD 84, faisant la jonction entre Mitry-Mory et le village de Courtry au Sud de Villeparisis en desservant cette dernière. Elle coupe donc la zone d'étude et le tracé par deux fois, au niveau des lieux-dits " Le Gué de Maurepas " et la " Justice de Maurepas " à Mitry-Mory, et près de la gare de Mitry-le-Neuf ;

- ▶ la RD 9, reliant Tremblay-en-France à Mitry-Mory, en coupant la zone d'étude et le tracé du Sud-Ouest au Nord-Est ;
- ▶ la RD 84a3, dite " Route périphérique Sud ", contournant l'aéroport par le Sud, faisant la jonction entre la RD 84 à l'Est de la zone d'étude et le village de Tremblay-en-France à l'Ouest.

6.1.1.3. Les trafics

Les trafics suivants ont été fournis par les Directions Départementales de l'Équipement et par la direction de la voirie et des infrastructures des Conseils Généraux de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne. Il s'agit des comptages effectués le plus récemment.

Ces comptages expriment les trafics moyens journaliers annuels (TMJA) pour les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL). Le sens de circulation est précisé dans le cas des routes nationales.

Tableau 33 : trafics routiers des principaux axes de la zone d'étude.

Axes routiers	TMJA VL / PL	
	Sens Paris → Province	Sens Province → Paris
Les grands axes		
Boulevard périphérique parisien – au niveau de l'avenue de la Porte de la Chapelle	sens intérieur : 71 061 sens extérieur : 86 311	
A1 – Saint-Denis (2004)	208 593	
A1 – La Courneuve (2004)	114 610	
A16 – La Courneuve (2004)	63 908	
A86 – Saint-Denis (2004)	151 838	
A86 – Aubervilliers (2004)	134 616	
A86 – La Courneuve (2004)	154 580	
A86 – La Courneuve, nœud d'échange avec l'A16 (2004)	108 732	
A86 – Drancy (2004)	107 900	
A3 – Blanc-Mesnil (2004)	158 700	
A104 – Mitry-Mory (2004)	82 510	
RN2 – La Courneuve, au Sud de l'A86 (2004)	14 964 / 1 353	17 520 / 1 663
RN2 – Le Bourget, au Nord de l'A86 (2004)	16 398 / 1 844	16 470 / 2 224
RN2 – Le Bourget, au Sud de l'A1 (2003)	15 365 / 1 975	16 735 / 2 081
Le réseau secondaire		
RN1 – Porte de la Chapelle (2003)	11 862 / 1 456	13 111 / 1 146
RN1 – Pont de Soissons (2003)	7 586 / 969	11 313 / 1579
RN1 – entre la RD30 et l'A86 (2004)	9 572 / 724	10 809 / 943
RN186 – La Courneuve, au Nord de l'A86 (2003)	8 890 / 551	9 579 / 690
RN186 – La Courneuve, au Sud de l'A86 (2004)	13 441 / 915	13 303 / 776
RN301 – La Courneuve, au Sud de l'A1 (2003)	9 743 / 646	12 639 / 967
RN301, La Courneuve (2003)	4 701 / 425	5 681 / 466
RN 370 – Sevran (2003)	7 429 / 618	7 556 / 686

Axes routiers	TMJA VL / PL	
	Sens Paris → Province	Sens Province → Paris
Le réseau secondaire		
RD14 – Saint-Ouen, au Sud de la RD22 (2000)	23 915 / 2 480	
RD14 – Saint-Ouen, entre la RD20 et la RD22 (2000)	24 039 / 2 252	
RD14 – Saint-Denis, au Nord de la RD20 (2000)	19 982 / 1 784	
RD22 à Saint-Ouen (2001)	13 909	
RD30 – Saint-Denis (1998)	8 568 / 1 102	
RD30 – La Courneuve (1998)	12 714 / 2 632	
RD30 – Le Bourget (2001)	15 035 / 1 143	
RD30 – Drancy (1999)	12 773 / 1 266	
RD24 – Saint-Denis (2000)	11 199 / 999	
RD24 – Aubervilliers (1999)	14 387 / 1 814	
RD27 – Aubervilliers/Saint-Denis (2000)	14 492 / 1 690	
RD27 – Aubervilliers (2000)	5 342 / 508	
RD32 – Le Bourget (2001)	6 719 / 856	
RD41 – Blanc-Mesnil, au Nord-Ouest (1998)	10 663	
RD41 – Blanc-Mesnil, au Sud-Est (1998)	7 380	
	12 089 / 716 en 2003	
RD115 – Blanc-Mesnil (1998)	16 772	
RD115 – Aulnay-sous-Bois (1998)	22 542	
RD44 – Sevran (2004)	16 332 / 1 242	
RD44 – Vaujours (2004)	16 006 / 1 377	
RD40 – Tremblay-en-France (1998)	20 206	

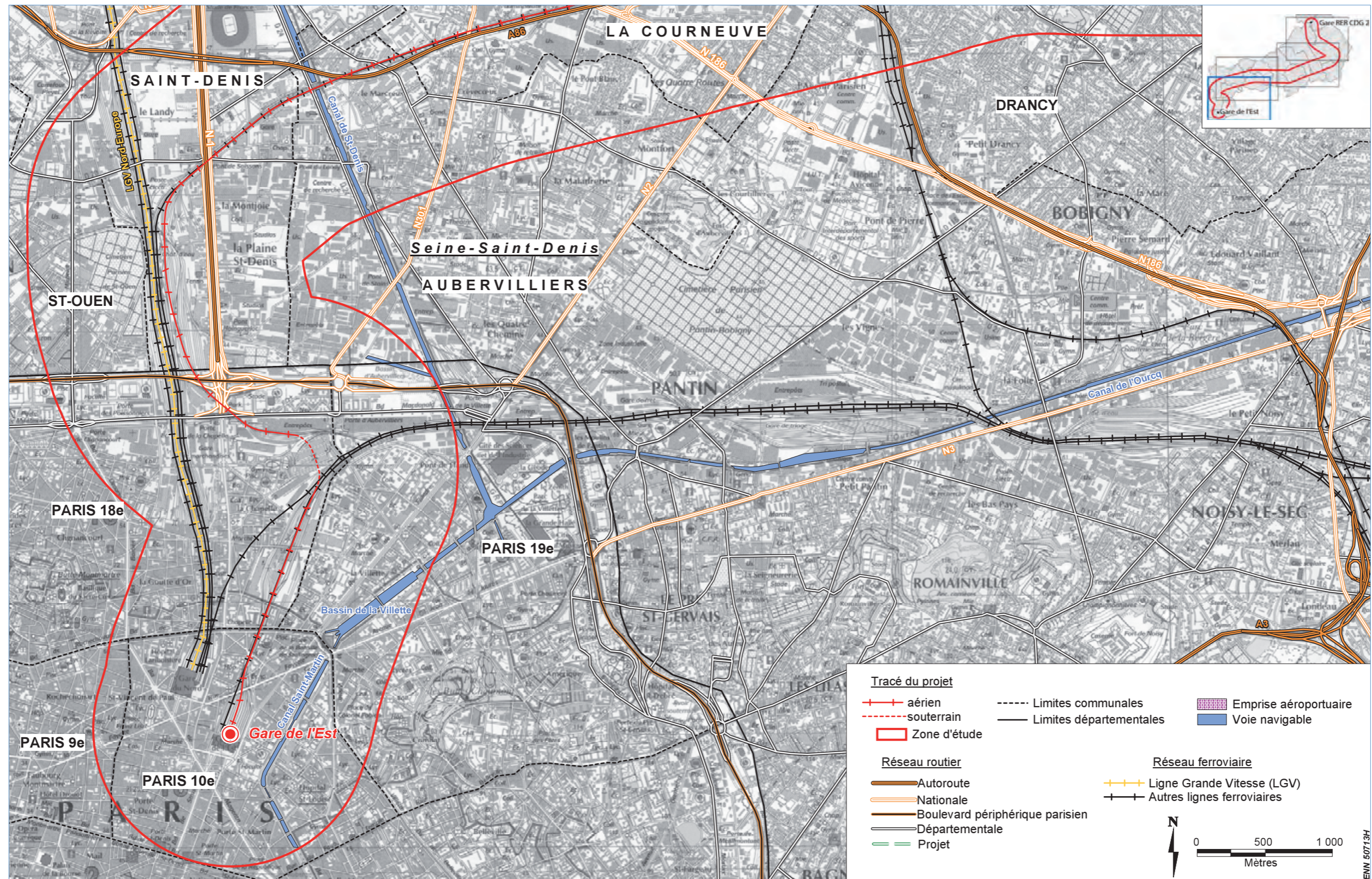
Les autoroutes sont les axes les plus empruntés de la zone d'étude, avec, en tête, l'A 1 à Saint-Denis (208 593 véh/j), puis l'A 3 au Blanc-Mesnil (158 700 véh/j). L'A 86 enregistre également de forts trafics, allant de 134 616 véh/j à Aubervilliers, à 154 580 véh/j à La Courneuve. Ces chiffres diminuent ensuite en allant vers l'Est (environ 108 000 véh/j entre La Courneuve et Drancy). Enfin, l'A 104 et l'A 16, sont les grands axes les moins fréquentés (respectivement 82 510 et 63 908 véh/j).

En ce qui concerne les routes nationales, la desserte la plus empruntée est la RN 2. Tous sens et types de véhicules confondus, la circulation sur cet axe atteint les 36 000 véh/j en moyenne.

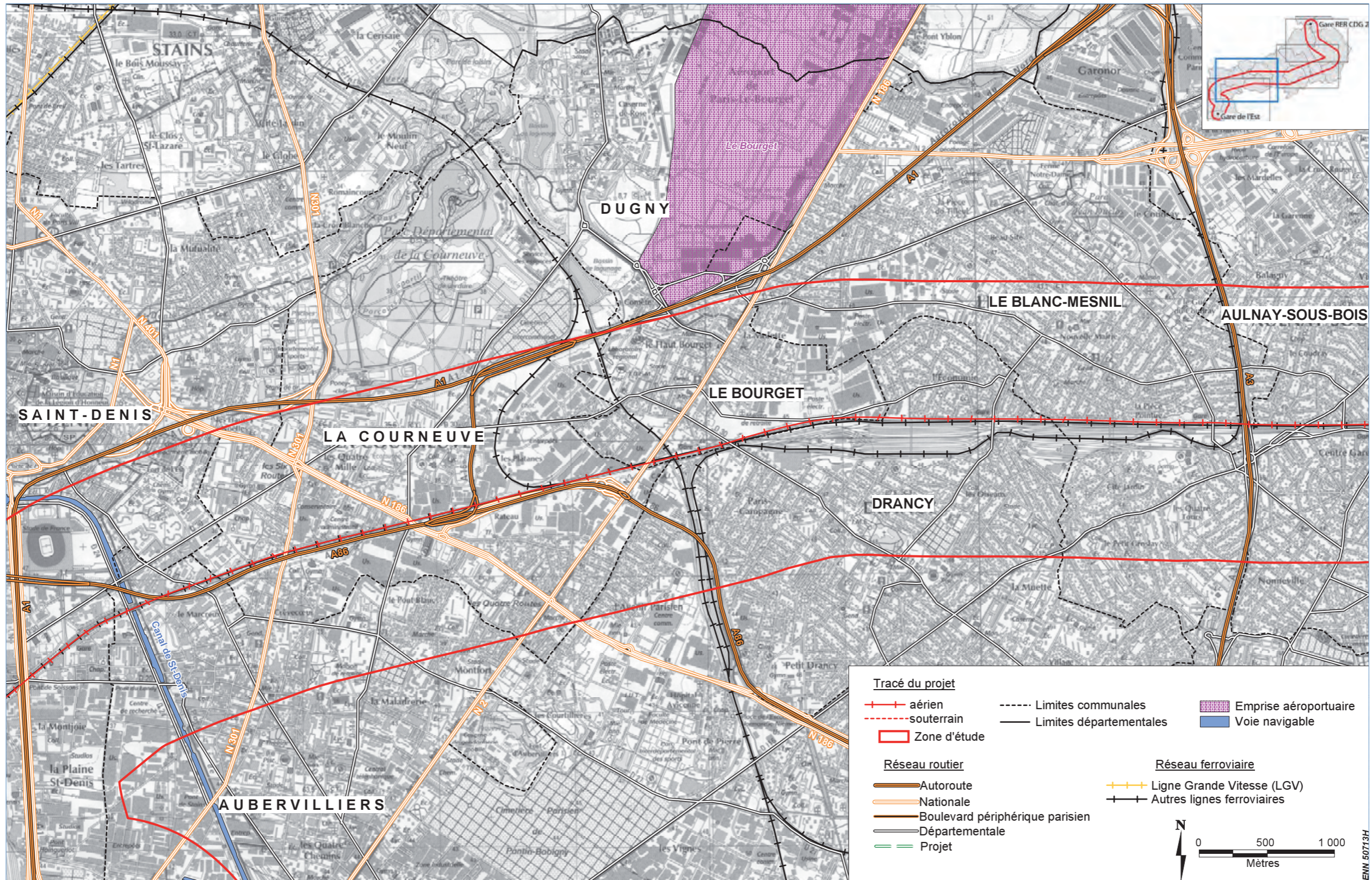
L'axe secondaire supportant le trafic le plus faible est la RD 30 à La Courneuve (11 300 véh/j environ).

Parallèle à l'A 1 et desservie directement par le périphérique au niveau de la Porte de Clignancourt, la RD14 est la route départementale enregistrant le plus fort trafic de la zone d'étude : environ 24 800 véh/j. Le plus faible trafic a quant à lui été enregistré sur la RD 27 : environ 5 900 véh/j.

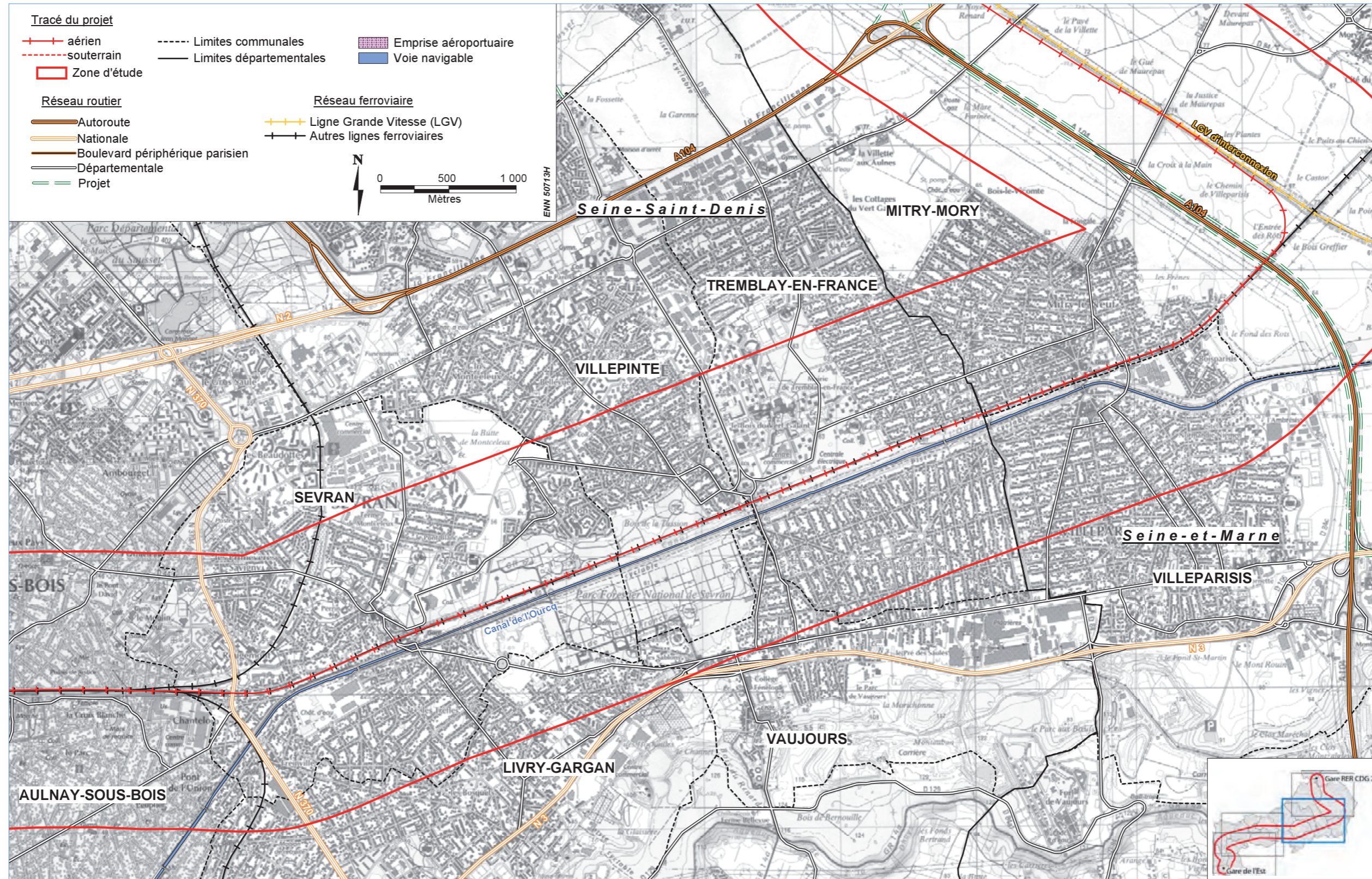
Carte 16 : infrastructures de transport.



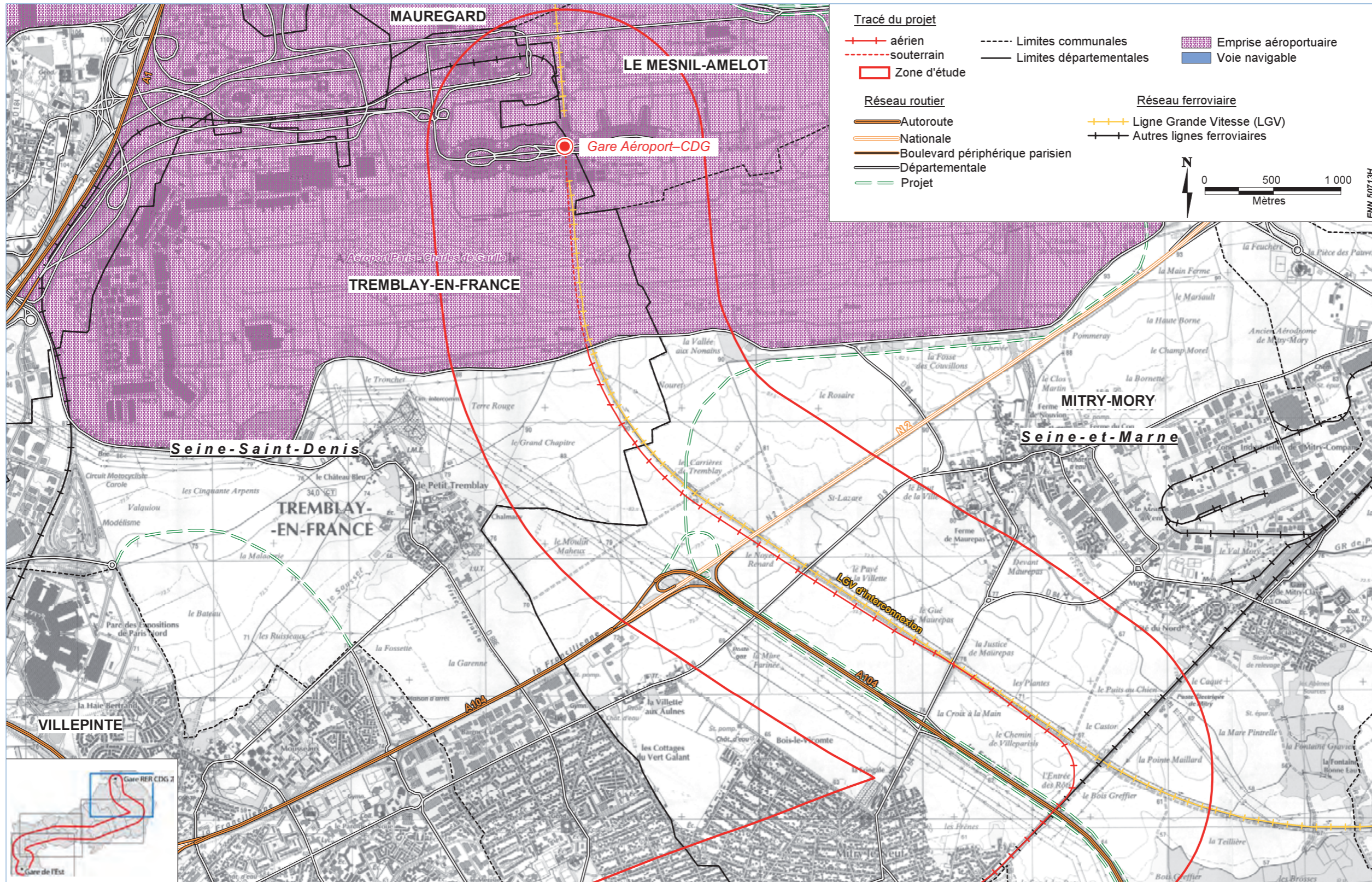
cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.

6.1.2. Le réseau routier projeté

L'Etat porte plusieurs projets routiers dans la zone d'étude. Il s'agit :

- ▶ de la création d'une nouvelle rue à 2 x 2 voies de circulation à Livry-Gargan, dont la mise en service est prévue vers 2012 ;
- ▶ de la requalification de la RD 40N à Tremblay-en-France, Villepinte et Vaujours, dont les études préliminaires sont en cours ;
- ▶ du projet d'aménagement des voies en faveur des TC et vélos sur les lignes 143 et 170, dont les travaux sont en cours, pour une mise en service d'ici 1 à 2 ans.

L'Etat travaille également sur le projet de contournement Est de Roissy par la Francilienne (liaison A 1 - A 104). Ce projet, à terme, constituera la troisième rocade d'Ile-de-France avec l'A 86 et le boulevard périphérique parisien.

Ce projet de contournement Est a été déclaré d'utilité publique entre l'autoroute A 1 et l'échangeur de Compans sur la RN 2 (décret en Conseil d'Etat le 22 septembre 2003).

En première phase, un échangeur sera créé entre l'A 1 et les RD 104/RD 165 au Nord de l'aéroport, ainsi qu'un second, RN 2/RD 212, à l'Est qui est en cours de réalisation. Dans un second temps (phase non déclarée d'utilité publique), une autoroute sera réalisée en partie sur l'emprise de la RD 212 qui sera déplacée. Dans l'attente de la réalisation du contournement Est, un échangeur sur la RD 212 permet l'accès à l'Est de la plate-forme.

Par ailleurs, l'A 104 Est (section Pomponne/RN2) doit être élargie à 2x3 voies par réduction du terre-plein central.

La zone d'étude est également concernée par un projet de création d'une liaison routière entre la RN 3 et la RD 9, dans le but de désenclaver les quartiers et de favoriser le développement économique des communes de Villeparisis et de Mitry-Mory. Ce projet se décompose en deux phases :

- ▶ une première ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique le 15 janvier 2003 : tronçon entre la RD 9 et la RD 84 ;
- ▶ une seconde, entre la RD 84 et la RN 3.

Enfin, d'autres projets situés dans la zone d'étude peuvent avoir un impact sur le secteur étudié :

- ▶ l'aménagement de la liaison Meaux-Roissy (RN3 - RD212) ;
- ▶ la requalification de la RN2 à Aulnay (boulevard urbain entre RD44 et RN370) ;
- ▶ de l'échangeur RD902/A1 à Roissy.

6.2. LES TRANSPORTS EN COMMUN ROUTIERS ET FERROVIAIRES

▶ voir la Carte 17 en page 139.

6.2.1. Le Contrat de Plan Etat-Région 2007-2013

Le Contrat de projets État - Région 2007-2013 a été signé le 23 mars 2007. Il fait suite aux précédents Contrats de plan État - Région, en s'en distinguant par la disparition du volet concernant les projets d'infrastructures routières ; ce dernier constituera désormais un document distinct, de format différent, appelé le programme de développement et de modernisation des itinéraires (PDMI).

Le Contrat de projets État - Région 2007-2013 définit les actions que l'État et la Région s'engagent à mener et financer conjointement sur la période considérée dans des domaines fixés, ainsi que les conditions de leur suivi et l'évaluation de leur mise en œuvre ; l'un de ces domaines concerne le développement du réseau de transports collectifs (grand projet 5 : " Contribuer à l'accessibilité ").

Le Contrat de projets État - Région 2007 - 2013 décrit donc les principales évolutions du réseau de transports collectifs à l'horizon de mise en service du projet CDG Express. Les opérations qui y sont inscrites sont ainsi :

■ A Paris :

- ▶ gare Eole Evangile
- ▶ amélioration de la ligne 13
- ▶ études d'Eole à l'ouest

En Seine-Saint-Denis :

- ▶ tangentielle Nord
- ▶ tramway Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse (Tram Y - ex-SDEV)
- ▶ tramway Saint-Denis-Garges-Sarcelles (TCSP RN1/RN16)
- ▶ prolongement du tramway T1 à Asnières-Gennevilliers (T1 AGIII)
- ▶ prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Montreuil (Mûrs à Pêches)
- ▶ pôle multimodal de Noisy-le-Grand - Mont d'Est
- ▶ prolongement de la ligne 12 de Proudhon-Gardinoux à Mairie d'Aubervilliers
- ▶ prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas à Rosny-Bois-Perrier
- ▶ prolongement du T4 à Clichy-Montfermeil

En Seine-et-Marne :

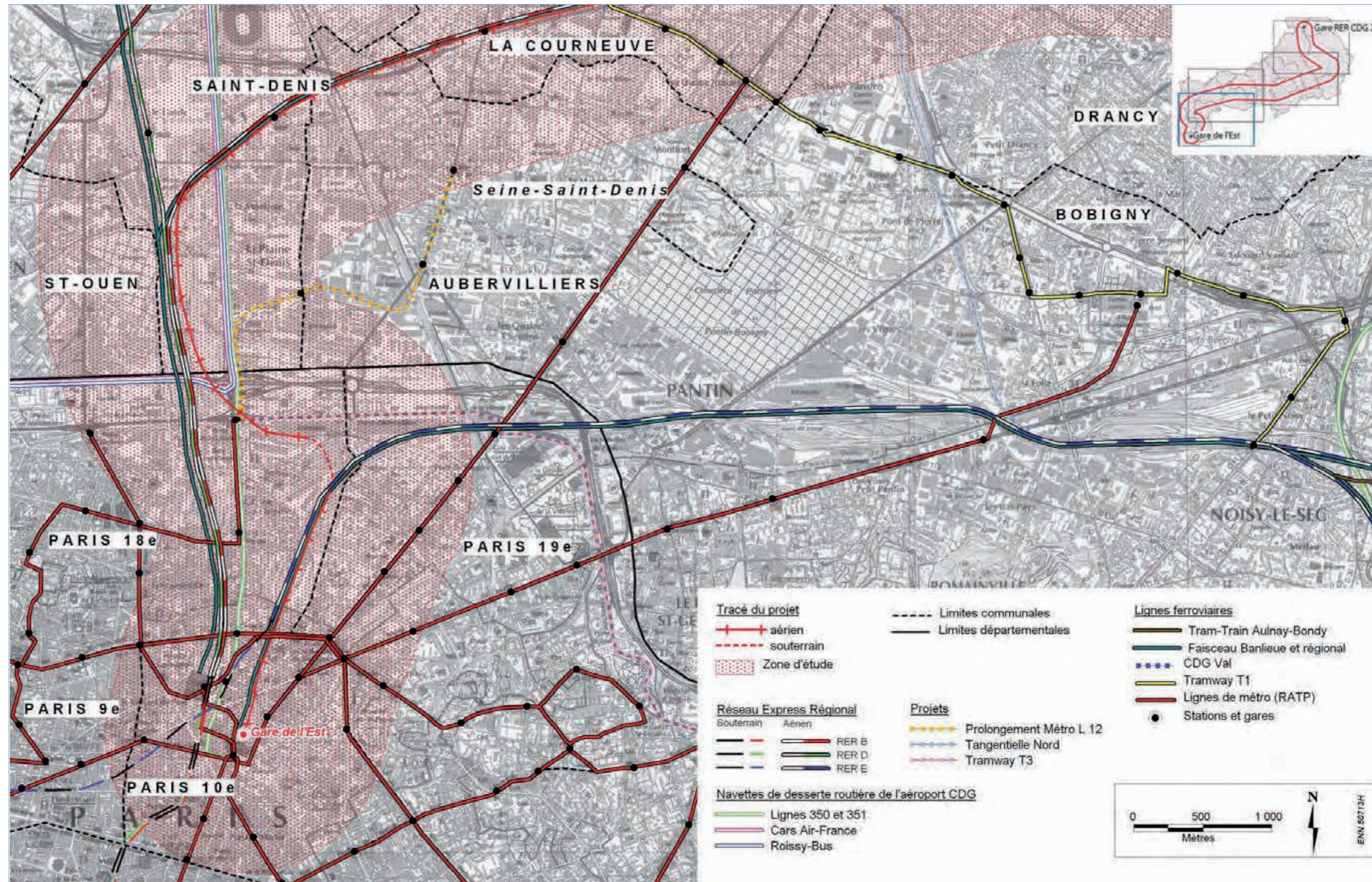
- ▶ transport en commun en site propre Sénart-Corbeil

Au niveau régional :

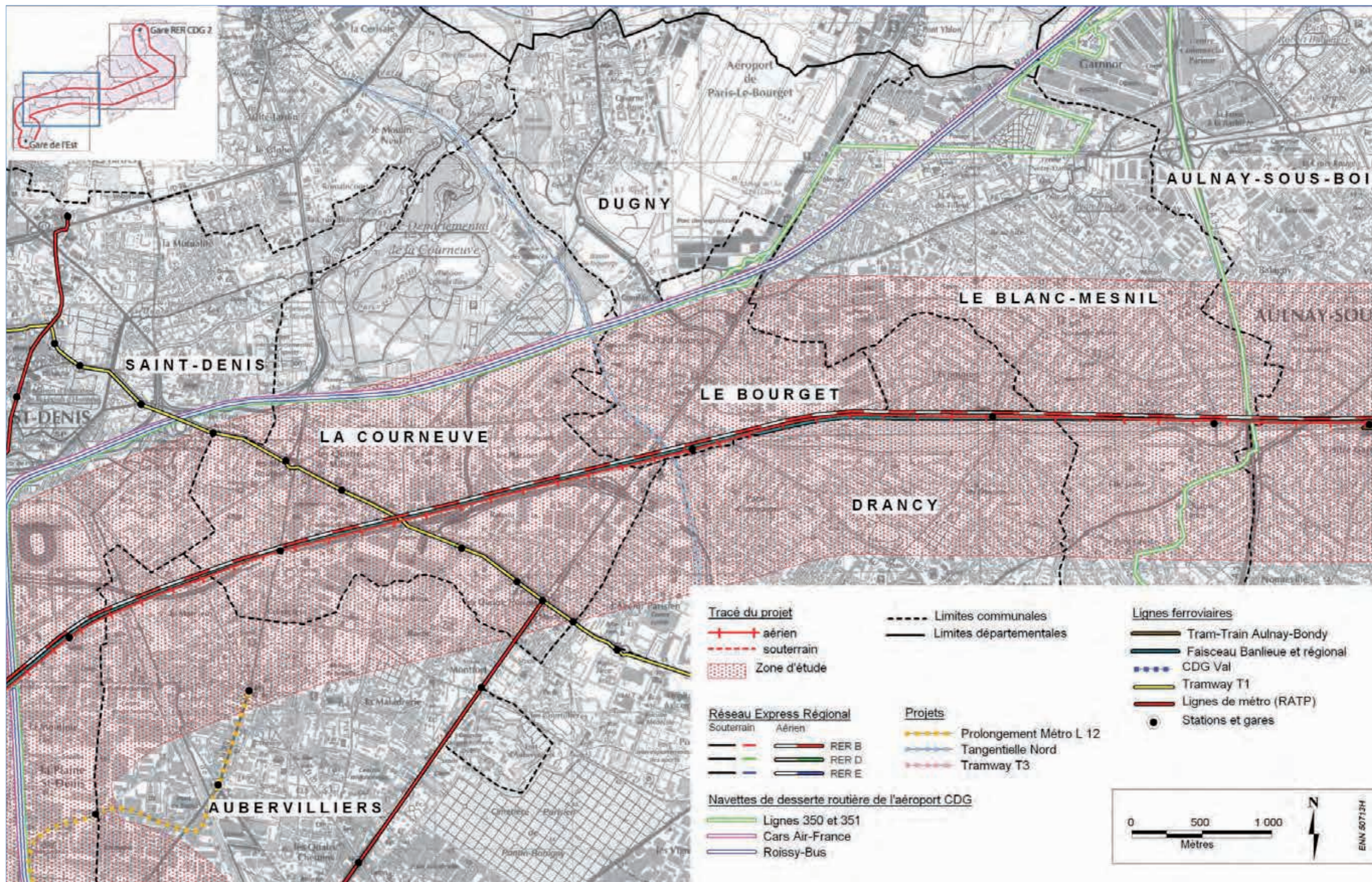
- ▶ schémas directeurs des RER B (dit projet RER B Nord+), RER D et RER C
- ▶ Arc Express

Le projet CDG Express ne figure pas dans le Contrat de projets Etat-Région.

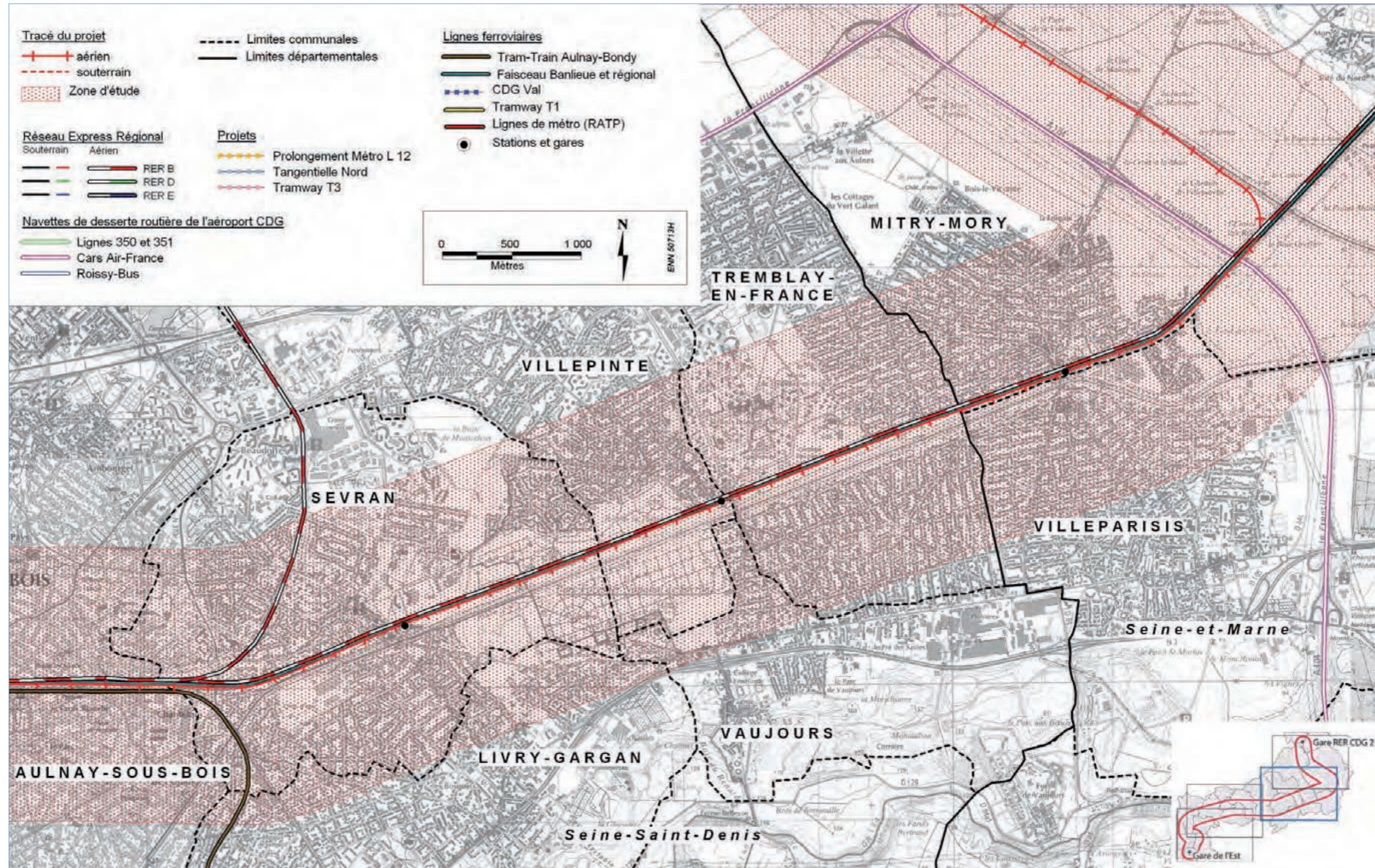
Carte 17 : transports en commun desservant la zone d'étude.



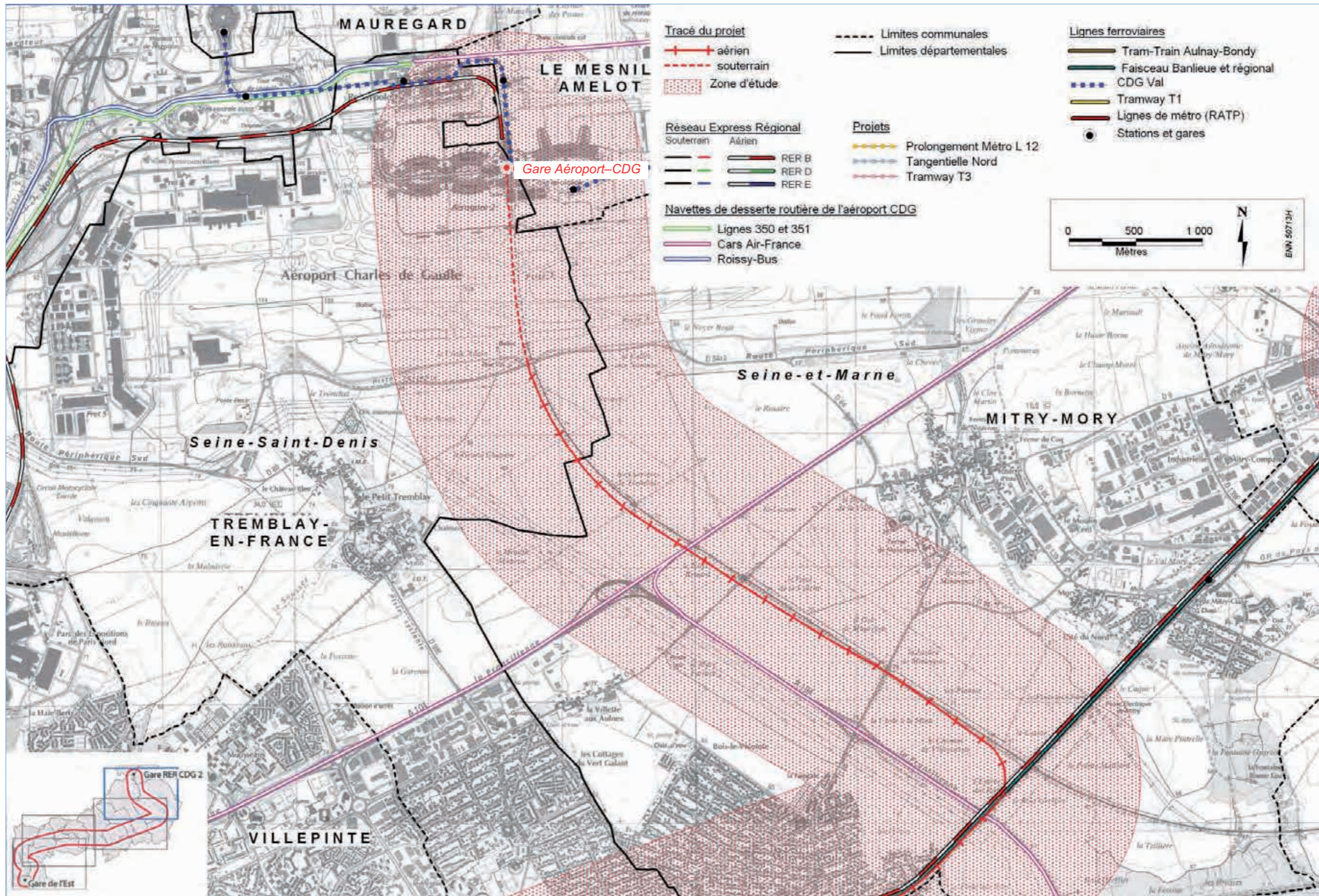
cartographie élaborée par BCEOM modifiée par INEXIA.



cartographie élaborée par BCEOM modifiée par INEXIA.



cartographie élaborée par BCEOM modifiée par INEXIA.



cartographie élaborée par BCEOM modifiée par INEXIA.

6.2.2. Le réseau de bus du secteur d'étude

De nombreuses lignes de bus de la RATP desservent l'ensemble des communes. Ces lignes constituent un lien entre les gares, les équipements publics, scolaires, sportifs et culturels. Les principales sont détaillées dans le tableau ci-dessous.

N° ligne	Desserte	Communes de la zone d'étude concernées
Lignes de Paris intra-muros desservant la gare de l'Est		
30	Trocadéro / Gare de l'Est	Paris
31	Charles-de-Gaulle Etoile / Gare de l'Est	Paris
32	Porte d'Auteuil / Gare de l'Est	Paris
38	Porte d'Orléans / Gare du Nord	Paris
Lignes Paris-banlieue		
65	Gare de Lyon / Gare de l'Est / mairie d'Aubervilliers	Paris (9 ^{ème} et 18 ^{ème} arrondissements), Aubervilliers
85	Mairie de St-Ouen / Mairie du 18 ^{ème}	Paris (18 ^{ème} arrondissement), Saint-Ouen
152	Porte de la Villette / Gonesse - ZAC des Tulipes	Paris (19 ^{ème} arrondissement), Aubervilliers, La Courneuve, Le Bourget, Dugny, Le Blanc Mesnil
173	Porte de Clichy / La Courneuve - 8 mai 1945	Paris (18 ^{ème} arrondissement), Saint-Ouen, Saint-Denis, Aubervilliers, La Courneuve
Lignes banlieue-banlieue		
143	La Courneuve - Aubervilliers RER / Drancy - Lycée Eugène Delacroix	La Courneuve, Le Bourget, Drancy
148	Bobigny-Pablo Picasso - Le Blanc Mesnil / Aulnay-sous-Bois-Garonor	Drancy, Le Blanc Mesnil, Aulnay-sous-Bois
134/234	Fort d'Aubervilliers / Mairie de Livry-Gargan	Aubervilliers, Livry-Gargan
607ab	La Courneuve - 8 mai 1945 / Vert Galant RER / Roissy-CDG	La Courneuve, Le Bourget, Le Blanc Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Sevran, Villepinte, Tremblay-en-France, Le Mesnil Amelot
617	Gare d'Aulnay RER / Roissy-CDG	Aulnay-sous-Bois, Villepinte

Tableau 34 : principales lignes de bus de la RATP sillonnant la zone d'étude.

A noter également, la ligne de bus de la RATP n° 350, desservant Roissy-CDG depuis la gare de l'Est (voir la description de la desserte de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle).

Il existe, en complément de ce réseau, d'autres compagnies de bus sillonnent le secteur d'étude et notamment :

- ▶ les Transports Rapides Automobiles (TRA), partenaires de la RATP,
- ▶ la compagnie des CIF - Courriers de l'Ile-de-France
- ▶ la Navette de Livry-Gargan en desserte communale.

6.2.3. Le réseau ferré impactant le secteur d'étude

6.2.3.1. La description de la situation existante

Les infrastructures ferroviaires existantes comprennent, dans la zone d'étude, les lignes suivantes :

- ▶ le tram-train entre Aulnay-sous-Bois et Bondy qui réutilise l'ancienne ligne des Coquetiers et qui assure une desserte locale entre la gare RER E de Bondy et la gare RER B d'Aulnay-sous-Bois ;
- ▶ le tramway Saint-Denis - Bobigny - Noisy-le-Sec (ligne T1 de la RATP) ;
- ▶ le RER B qui permet de relier la gare du Nord à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle et Mitry-Claye au nord, et à Robinson, Antony et St-Remy-Les-Chevreuse au sud ; une interconnexion avec Orlyval est assurée en gare d'Antony pour rejoindre l'aéroport d'Orly ;
- ▶ le RER E qui relie Haussmann-St-Lazare à Chelles-Gournay à l'est, et Tournan au sud-est; il emprunte en partie les voies de la ligne ferroviaire de Paris à Meaux ;
- ▶ le faisceau de banlieue de Gare du Nord ;
- ▶ le faisceau de banlieue de Gare de l'Est (dans la section dans Paris intra-muros) ; il s'agit de la ligne ferroviaire de Paris à Meaux qui permet de rejoindre, vers l'est, Le Raincy, Villemomble ainsi que les communes de Chelles et de Meaux ;
- ▶ la LGV Est Européenne qui, depuis juin 2007, relie directement Paris (gare de l'Est) au centre des principales villes de l'Est de la France et crée un nouveau maillon du réseau des relations européennes à grande vitesse vers le Luxembourg, la Suisse et l'Allemagne ;
- ▶ la ligne d'interconnexion à grande vitesse, qui permet de rejoindre, via l'aéroport Charles-de-Gaulle, les lignes LGV Nord-Europe, LGV Est Européenne et LGV Sud-Est.

Enfin, il est également important d'indiquer la présence de nombreuses lignes du métro parisien, dans Paris intra-muros et sur certaines communes de la proche couronne, telles que Saint-Denis et Saint-Ouen (ligne 13), La Courneuve (ligne 7) et Bobigny (ligne 5).

6.2.3.2. La description de la situation de référence : les infrastructures ferroviaires en projet

Comme précisé dans la description du Contrat de projets 2007 - 2013, les projets de transport collectifs ferroviaires impactant la zone d'étude sont :

Le projet RER B nord +

Le projet RER B nord + a fait l'objet d'importantes études durant le CPER 2000-2006. Ce projet, inexistant en tant que tel en 2000, a été lancé par l'intervention des élus de Seine-Saint-Denis et de Seine-et-Marne regroupés dans l'association " Les Assises du RER B ", créé suite à plusieurs manifestations des usagers sur les voies en 2002-2003. L'émergence du projet s'est donc faite en parallèle du projet CDG Express et notamment de son débat public de 2003.

Le schéma de principe de ce projet a été approuvé en conseil d'administration du STIF en février 2005. Le principe est d'optimiser, dans la partie nord de la ligne, les circulations des 20 trains du RER B sur 2 voies qui lui seront dédiées, en transformant l'ensemble des circulations actuelles (missions directes, semi-directes, omnibus ou de demi-zones) en un système de trains omnibus alternativement à destination de l'aéroport de Roissy et de Mitry-Claye. Ce système présente le double avantage d'offrir plus de lisibilité pour l'utilisateur et d'être plus facile à exploiter.

Le parti essentiel retenu pour sa mise en œuvre est la spécialisation de deux voies destinées au seul RER B à partir de la gare du Nord. Cette indépendance assurera la fiabilité du service, la ponctualité et la régularité des dessertes des 16 gares depuis la gare du Nord jusqu'à Paris-CDG et Mitry-Claye. Par ailleurs, elle conditionne la réalisation du projet CDG Express en libérant les deux voies dites " principales " des circulations RER.

La mise en service du RER B Nord+ est envisagée pour fin 2011.

La Tangentielle Nord

Il s'agit de créer pour les voyageurs un nouveau service de transport ferroviaire de banlieue à banlieue dans la moitié nord de l'agglomération entre Sartrouville et Noisy-le-Sec, le long du fuseau de la ligne de Grande Ceinture aujourd'hui dédiée au trafic fret. Longue de 28 km, elle desservira 14 gares nouvelles dont 8 en maillage avec les réseaux RER ou Transilien.

Les travaux d'infrastructure consistent à construire, juxtaposées aux voies actuelles de la Grande Ceinture, deux nouvelles voies dédiées au service Tangentielle Nord, ce qui permet de proposer un service voyageurs à fréquence élevée (12 trains par heure, avec possibilité de monter à 20 trains par heure) tout en maintenant la vocation fret de la Grande Ceinture.

Ces dispositions ont fait l'objet d'un schéma de principe complémentaire de celui déjà adopté en décembre 2001, approuvé par le conseil d'administration du STIF le 28 septembre 2004.

Le projet a fait l'objet d'une enquête publique au dernier trimestre 2006 ; le tronçon central entre Epinay et le Bourget est inscrit en travaux au contrat de projets 2007 - 2013 pour une mise en service prévue en 2014 ; les tronçons complémentaires assurant les prolongements jusqu'à Noisy-le-Sec et Sartrouville sont inscrits en études.

Le prolongement de la ligne 11 du métro

Le prolongement de la ligne 11 comportera une longueur de 5 km à partir de Mairie des Lilas et comprendra 5 nouvelles stations. Le prolongement sera entièrement souterrain. Ce projet est inscrit au CPER 2007-2013 notamment pour terminer les études d'avant-projet et déterminer un premier phasage de travaux.

Le prolongement de la ligne 12 du métro

L'opération consiste en un prolongement de 2,8 km de la ligne de métro n° 12 au nord de la Porte de la Chapelle pour aller desservir les communes d'Aubervilliers et de Saint-Denis notamment les secteurs en pleine mutation de la Plaine-Saint-Denis, de la ZAC d'Aubervilliers et le cœur administratif d'Aubervilliers avec la création de trois nouvelles stations : Proudhon-Gardinoux, Pont de Stains et Mairie d'Aubervilliers.

La mise en service partielle jusqu'à Proudhon-Gardinoux est prévue pour 2014.

Le prolongement du T4 à Clichy-Montfermeil

Le projet de prolongement ou de débranchement du tram-train T4 vers Clichy-sous-Bois et Montfermeil consiste à relier les villes de Clichy-sous-Bois et Montfermeil au RER E ou / et au RER B par un tram-train s'appuyant sur la liaison Aulnay / Bondy mise en service au second semestre 2006.

Les études de ce prolongement sont inscrites dans le CPER 2007-2013.

Le prolongement du T1 à l'ouest : Saint-Denis - Asnières-Gennevilliers

L'opération consiste en un prolongement du T1, faisant la jonction entre la Seine-Saint-Denis et les Hauts-de-Seine, maillé avec deux lignes de RER (C et D) et le futur prolongement de la ligne 13 du métro. D'une longueur : 4,9 km, le prolongement desservira 10 nouvelles stations. L'achèvement de l'opération est inscrit au CPER 2007-2013. Sa mise en service est prévue pour 2011.

Le tramway Saint-Denis-Epinay-Villetaneuse (Tram Y - ex-SDEV)

Cette nouvelle ligne de tramway, longue de 8,45 km et desservant 18 stations, se compose d'un tronçon commun sur Saint-Denis (Porte de Paris) et deux branches, l'une desservant Epinay-sur-Seine,

l'autre Villetaneuse. Elle permettra un maillage du réseau francilien en créant de nouvelles correspondances avec le RER C, la future Tangentielle nord, le RER D, le tramway T1 et la ligne 13 du métro. L'achèvement de l'opération est inscrit au CPER 2007-2013. La mise en service est prévue pour 2011.

Le tramway Saint-Denis-Garges-Sarcelles (TCSP RN1/RN16)

Le projet de liaison en site propre pour tramway guidé sur pneus, entre la place du 8 mai 1945 à Saint-Denis et le pôle gare RER D de Garges-Sarcelles, desservira 16 stations, sur un linéaire de 6,6 km. L'achèvement de l'opération est inscrit au CPER 2007-2013. Sa mise en service est envisagée pour 2010.

Venant s'ajouter aux projets du Contrat de projets 2007 - 2013, il faut également mentionner :

Le prolongement du tramway des Maréchaux à l'est (ligne T3)

Actuellement, la ligne de tramway dit des Maréchaux (ou ligne T3) relie le Pont du Garigliano (Paris XV) à la Porte D'Ivry (Paris XIII). Son projet d'extension à l'Est jusqu'à la Porte de la Chapelle, et à l'Ouest jusqu'à la Porte d'Auteuil, a fait l'objet d'un débat public au cours du premier semestre 2006. Faisant suite au débat public, l'approfondissement des études du prolongement Est ont été lancées en 2007.

6.3. L'AÉROPORT CHARLES-DE-GAULLE

La plate-forme de Paris-Charles-de-Gaulle, située au nord de Paris, est implantée sur 3 250 ha. Elle est dotée de :

- ▶ 4 pistes d'une capacité de 108 mouvements en heure de pointe,
- ▶ 3 terminaux passagers : T1 (trafic international et Schengen), T2 (dont hub d'Air France, trafic international et Schengen) et T3 (trafic charter et low costs),
- ▶ des aéroports de fret.

Paris-CDG est aujourd'hui l'aéroport le plus performant des hubs (plates-formes de correspondance) européens pour le nombre de correspondances possibles entre vols moyens et long-courriers (source ACI). Il permet en outre des correspondances train/avion grâce à la présence de la gare ferroviaire TGV qui dessert Bruxelles par le train à grande vitesse, ainsi que les régions françaises reliées au réseau TGV.

6.3.1. Les caractéristiques de la plateforme Paris - CDG

6.3.1.1. Les principaux chiffres de fréquentation de l'aéroport

Inauguré en 1974, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est aujourd'hui le deuxième aéroport européen, derrière London Heathrow et devant Francfort et le 8^{ème} au monde en terme de trafic passagers. Il constitue le cœur d'un pôle d'activités qui rassemble la majorité des emplois du Nord-Est du département.

Premier carrefour multimodal d'Europe continentale, Paris-Charles de Gaulle connaît une forte dynamique de croissance : son trafic passagers a progressé de 6,3 % en 2004, soit un flux de 51 millions de passagers.

Année	Passagers commerciaux	Mouvements d'avions commerciaux
2000	48 246 137	466 792
2001	47 996 529	508 556
2002	48 358 699	515 116
2003	48 220 436	501 547
2004	51 265 415	516 425

Tableau 35 : évolution du trafic passager à l'aéroport Paris-CDG (source : ADP, 2004).

En 2005, le trafic atteignant 53,8 millions de passagers (y compris passagers en transit), soit une hausse d'environ 5 % par rapport à 2004. C'est un aéroport à prédominance internationale : les origines et destinations aériennes de Charles-de-Gaulle sont à 48 % depuis et vers l'international (hors Union Européenne) et à 41 % au sein de l'Union Européenne.

Ce pôle d'envergure européenne, d'intérêt national et également régional, devrait encore être dans l'avenir à l'origine de nombreux emplois.

6.3.1.2. La desserte Interne : CDG Val

Aéroports de Paris a mis en service 2007 CDGVal, un nouveau service de transports entre les 3 terminaux de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et desservant également les gares RER/TGV et les parcs de stationnement éloignés. Il s'agit d'un métro automatique rapide et écologique.

Destiné aux 145 000 passagers quotidiens comme aux 45 000 salariés de la plate-forme, CDG Val améliore de manière sensible les déplacements au sein de l'aéroport en apportant un service différent des navettes de bus qu'il remplace en partie. Plus rapide, CDG Val relie les cinq stations en 8 minutes (contre 25 minutes actuellement), à une vitesse de pointe de 70 km/h.

Les 7 rames, composées chacune de 2 voitures, circulent à intervalle de 4 minutes, 7 jours/7 et 24 heures/24. Leur capacité est de 2 000 passagers par heure dans chaque direction. Ces rames, spacieuses et équipées de larges baies vitrées, sont facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Ce service remplit trois missions stratégiques : renforcer la qualité de l'accueil des clients, améliorer l'offre de services et faciliter la vie des employés des compagnies aériennes et des prestataires travaillant sur Paris-Charles de Gaulle.

6.3.1.3. L'extension de l'aéroport : le Satellite 3 (S3)

Construit à l'est des terminaux 2E et 2F de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, le satellite S3, future extension de l'aéroport, est notamment destiné à accueillir l'A380 sur 6 postes de stationnement. Sa mise en service interviendra mi 2007.

Le satellite S3 permettra d'accueillir 9 millions passagers par an et comprendra 22 salles d'embarquement.

6.3.2. La desserte routière de l'aéroport

En 2006, environ 30 % des passagers au départ de la région Ile de France se sont rendus à l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle en voiture privée (y compris des voitures de location), 35 % en taxi et 9 % par transports en commun routiers.

6.3.2.1. Le réseau routier et données de trafic

L'accès routier principal à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle s'effectue par la sortie N° 6 "Aéroport Paris-Charles de Gaulle" de l'autoroute A1. L'A1 est également alimentée par l'A3, l'A86 et la Francilienne.

Ce réseau de voies rapides est complété par un réseau de nationales et départementales à vocation plus locale (notamment la RN2 et la RN17). En 2003, un nouvel accès routier à la plate-forme de Paris-CDG a été ouvert à l'Est sur l'échangeur de la RD212.

Comme cela a été présenté au chapitre précédent, les autoroutes A1 et A3 sont, entre Paris et Paris-CDG, parmi les axes les plus chargés de l'Ile-de-France, avec des trafics journaliers moyens, tous sens confondus, qui s'échelonnent entre 160 000 et 190 000 véhicules. En se rejoignant au Sud de l'aéroport, elles supportent ensemble un trafic de l'ordre de 220 000 véhicules par jour, dont environ 1/3 sont à destination ou en provenance de Roissy.

Le trafic routier à destination ou en provenance de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est estimé à :

- ▶ environ 30 000 véhicules par jour pour les besoins des passagers aériens,
- ▶ environ 30 000 véhicules par jour pour les déplacements domicile-travail de ou vers la plate-forme aéroportuaire,
- ▶ environ 10 000 véhicules par jour les visiteurs et les livraisons des 700 entreprises de la plate-forme.

Cette circulation, très dense, engendre des embouteillages pénalisant pour tous les utilisateurs de la voirie (temps de trajet pouvant varier entre une demi-heure et deux heures entre le centre de Paris et l'aéroport pour une distance de 25 km), des conflits d'usage au détriment des riverains, une pollution atmosphérique et sonore et une accentologie importantes.

De plus, ce trafic routier ne cesse d'augmenter chaque année (+4,2 % entre 2003 et 2004).

6.3.2.2. Les taxis

Ce mode de transport est privilégié par une part importante des passagers aériens : 35 % des voyageurs à origine ou destination de l'Ile-de-France, malgré ses limites : temps de trajet variable et difficilement prévisible, de même pour les tarifs.

6.3.2.3. Les transports en commun routiers

De nombreuses lignes de transports en commun par voie routière relient l'aéroport de Paris-CDG et différents points de l'Ile-de-France. Toutefois, par rapport à la problématique de l'étude, seules les liaisons entre Roissy et Paris sont considérées, à savoir :

- ▶ les cars Air France,
- ▶ le service Roissybus de la RATP,
- ▶ les bus 350 et 351 de la RATP.

Les **cars Air France** offrent deux lignes directes au départ de Paris :

- ▶ ligne 2 : Etoile - Porte Maillot - Paris-CDG (fréquence : toutes les 15 minutes / de 5h45 à 23h00) ;
- ▶ ligne 4 : Montparnasse - Gare de Lyon - Paris-CDG (fréquence : toutes les 30 minutes / de 7h00 à 21h00).

Le **service Roissybus** proposé par la RATP offre un service direct partant de l'Opéra et desservant les trois aéroports : T 1, T 2 et T3.

La durée moyenne du trajet est comprise entre 45 et 60 minutes.

La fréquence de desserte est assurée toutes les 15 minutes (toutes les 20 minutes après 19h00), entre 5h45 et 23h00.

Ces deux services subissent très fortement les aléas de la circulation routière, notamment pendant les heures de pointe, ce qui entraîne une faible vitesse commerciale et des irrégularités.

En 2000, le nombre de passagers aériens transportés par les cars Air France et Roissybus a été respectivement de 1 300 000 et 800 000.

Les **bus de la RATP n° 350 et 351** desservent également l'aéroport, mais le service n'est pas direct (nombreux arrêts) :

- ▶ bus n° 350 : depuis la gare de l'Est (entre 5h30 et 21h30),
- ▶ bus n° 351 : depuis la place de la Nation (même amplitude horaire).

Remarque :

L'aéroport est également accessible par plusieurs services de bus depuis les communes d'Ile-de-France et de Picardie, notamment de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne.

6.3.3. La desserte ferroviaire

6.3.3.1. Le RER B

La ligne B est une ligne RER interconnectée entre la SNCF et la RATP. Elle dessert les gares " Aéroport Charles De Gaulle 1 " et " Aéroport Charles De Gaulle 2-TGV " depuis le centre de Paris.

L'accès aux terminaux T1 et T3 se fait par la navette ADP.

La fréquence de desserte de l'aéroport est actuellement de 8 trains par heure et par sens. Au départ de la gare du Nord, la durée moyenne du trajet est de 30 minutes, entre 5h00 et 0h15. Cependant, la durée du trajet est dépendante du nombre d'arrêts intermédiaires, variant en fonction des heures de pointe et des heures creuses.

La ligne B du RER transport près de 400 000 voyageurs par jour, dont 160 000 depuis ou vers la gare du Nord. Principale ligne Nord/Est - Sud/Ouest du réseau francilien, elle connaît une progression continue de sa fréquentation depuis plusieurs années. Le nombre de voyageurs a ainsi augmenté de 4,1 % entre 2000 et 2004, sur la partie Nord de la ligne.

De plus, le poids du trafic du samedi et du dimanche est considérable (respectivement 68 % et 48 % du trafic d'un jour ouvrable de base).

Le RER B est un outil majoritairement destiné à la desserte quotidienne des territoires intermédiaires entre Paris et Roissy (69 % des usagers l'empruntent pour des trajets domicile-travail et 15 % pour des déplacements domicile-école).

Cette desserte, qui n'est donc pas réservée aux passagers aériens, ne présente pas une attractivité suffisante, si l'on en juge par la part de marché du RER B qui semble désormais atteindre un plafond et ce, malgré l'ouverture d'une gare au cœur de l'aérogare CDG2 en 1994 et malgré la mise en place de trains directs en heures creuses au départ de la gare du Nord depuis quelques années.

Même si des améliorations pourront encore être apportées, elles ne pourront pas répondre à moyen et long terme aux besoins des passagers aériens, en termes de temps de parcours, de capacité du fait de la croissance du trafic propre de la ligne B, et de confort d'utilisation du fait de l'inadéquation des rames (bagages), des gares (contrôle automatique, lisibilité de l'offre...) et de la complexité pour les étrangers.

Remarque :

L'accès à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle peut également s'effectuer via le RER D. En effet, une correspondance routière est assurée depuis la gare de Goussainville avec la ligne de cars CIF n° 32.

6.3.3.2. Les relations ferroviaires à grande vitesse

Depuis 1994, un barreau d'interconnexion passant par l'aéroport Charles-de-Gaulle a été créé qui relie la LGV Nord-Europe à la LGV Sud-Est.

Ce barreau est une ligne à grande vitesse qui dessert deux gares, Paris-CDG 2 et Marne la Vallée-Chessy.

L'aéroport est ainsi relié au Nord (Lille, Bruxelles), au sud-est (Lyon, Marseille, Montpellier) et à l'ouest (Nantes, Rennes, Bordeaux) et à l'est (Reims, Metz, Nancy, Strasbourg), sans que les passagers soient obligés de transiter par Paris.

Au total, la gare Roissy TGV a accueilli de 2,7 millions de passagers en 2005, dont 1,7 millions en correspondance avec l'avion.

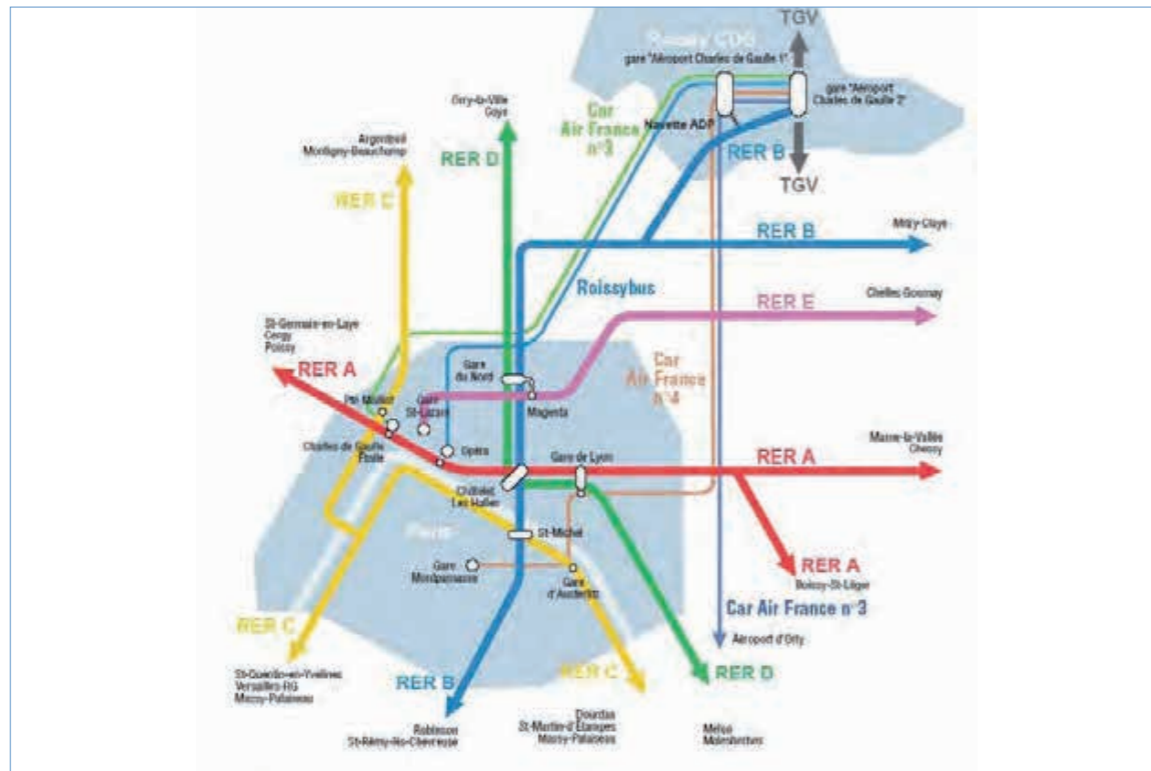


Figure 10 : synthèse de la desserte en transports en commun de l'aéroport Paris-CDG.

6.3.4. La répartition modale des déplacements des passagers aériens depuis et vers l'Île-de-France

Aéroports de Paris a mené des enquêtes afin de connaître la répartition entre les différents modes de transport des passagers aériens à origine ou destination de l'Île-de-France (hors correspondantes).

Il ressort de ces enquêtes, ainsi que d'enquêtes menées en 2006, que près de 75 % d'entre eux utilisent la voie routière, pour trois fois moins (25 % environ) qui utilisent le train (RER B), comme l'illustre la figure suivante.

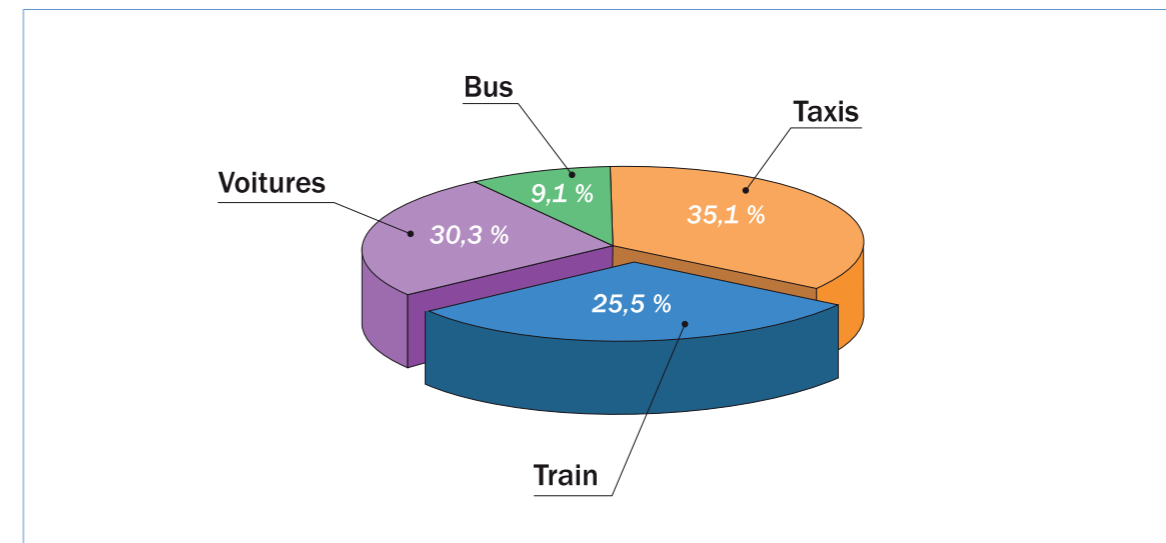


Figure 11 : répartition modale des accès à Paris-CDG pour les passagers aériens à origine ou destination de l'Île-de-France (enquêtes 2006)

6.4. L'AÉROPORT PARIS-LE BOURGET

La plate-forme de Paris-Le Bourget est implantée sur 548 ha au nord de Paris. Elle est dotée de 3 pistes, d'une aérogare passagers et de 7 hangars.

Elle dédiée essentiellement à l'aviation d'affaires et constitue un pôle important de l'industrie aéronautique, avec plus de 100 entreprises de maintenance, équipement et aménagement d'avions.

L'aéroport du Bourget a connu en 2004 une croissance soutenue de 5,8 % à 55 000 mouvements. Sa place de premier aéroport d'aviation d'affaires d'Europe devrait être confortée par le renforcement de ses infrastructures permettant l'accueil des avions d'affaires et privés de tous types.

S'appuyant sur un plan de développement à long terme, Aéroports de Paris a lancé en 2004 la réalisation d'une première aérogare d'affaires, qui a été mise en service en 2006.

En outre, d'importants travaux de rénovation des pistes ont été entrepris afin d'accueillir dans les meilleures conditions le Salon International de l'Aéronautique 2005 et ont permis la certification de l'aéroport.

6.5. LE PLAN DE DÉPLACEMENT URBAIN DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE

6.5.1. Les rappels du contexte juridique

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, votée en décembre 1996, a rendu obligatoire l'élaboration d'un PDU obligatoire en Ile-de-France, comme dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Le PDUIF doit être compatible avec :

- ▶ le Schéma directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) ;
- ▶ le Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) ;
- ▶ la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE).

Ses prescriptions (obligatoires), ses recommandations et ses orientations concernant la voirie, les transports collectifs, les transports et livraisons des marchandises, la circulation et le stationnement doivent être déclinées au niveau local. En particulier, elles devront être respectées dans les documents de planification locaux (Schémas de Cohérence Territoriale, Plans Locaux d'Urbanisme).

Créés par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, les Plans Locaux de Déplacements (PLD) déclinent le PDU au niveau du groupement de communes. Leurs prescriptions s'imposent aux Plans Locaux d'Urbanisme (anciennement Plans d'Occupation des Sols).

C'est en décembre 2000 que le PDU de la région francilienne a été approuvé par arrêté inter-préfectoral.

6.5.2. Les principaux objectifs du PDUIF

Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France définit les principes d'organisation des déplacements de personnes et du transport des marchandises, de la circulation et du stationnement.

Les mesures proposées ont pour but d'améliorer les transports collectifs, de favoriser les modes de déplacements " doux " - vélo et marche à pied - et ainsi de diminuer le trafic automobile.

Les principales orientations retenues sont les suivantes :

- ▶ Réduction du trafic automobile,
- ▶ Développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes plus performants et moins polluants,
- ▶ Favoriser la marche et l'utilisation du vélo comme mode de déplacement à part entière. Ainsi, un réseau principal jalonné et dédié à la circulation des vélos sera défini afin de relier de façon cohérente les gares, les grands équipements publics et commerciaux,
- ▶ Aménager le réseau de voirie existant, afin de rendre efficace son usage, notamment en l'affectant à différents modes de transport,
- ▶ Organiser le stationnement,
- ▶ Encourager les entreprises et collectivités publiques à favoriser l'utilisation des transports en commun ou le co-voiturage de leur personnel.

Le bilan des actions menées dans le cadre du PDUIF doit intervenir prochainement. En effet, c'est au terme d'une période de cinq ans, et conformément aux dispositions de la loi du 30 décembre 1996, sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, que le Plan de Déplacements Urbains de la Région d'Ile-de-France fera l'objet d'une évaluation et, le cas échéant, d'une révision.

7. LES RÉSEAUX DE TRANSPORT D'ÉNERGIE

► voir la Carte 18 en page 153.

7.1. LES RÉSEAUX DE TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

La zone d'étude est concernée par plusieurs lignes Haute Tension (HT : 90 et 63 kV) et Très Haute Tension (THT : 225 et 400 kV) géré par RTE.

Ces lignes sont enterrées au niveau des communes de Paris, Saint-Denis et Saint-Ouen. Elles sont aériennes lorsque l'on s'éloigne de la banlieue de la proche couronne.

7.2. LES SOUS-STATIONS ÉLECTRIQUES DE MITRY ET DE DRANCY

7.2.1. La sous-station de Mitry

La sous-station électrique de Mitry est localisée en bordure des voies ferrées, à environ 1 200 m au Sud-Ouest de la gare de Mitry-Claye.

Actuellement, elle est alimentée à partir du réseau 63 kV de RTE. Elle est équipée de deux transformateurs de 16,5 Mégavoltampère (MVA). Elle permet d'assurer l'alimentation électrique de la voie ferrée, sur environ 30 kilomètres, entre Sevrans et Nanteuil-le-Haudoin dans l'Oise.

Elle permettra notamment d'alimenter la nouvelle voie ferrée de CDG Express entre Mitry-Mory et l'aéroport de Paris-CDG.



Photographie 29 : sous-station électrique de Mitry en bordure de la voie ferrée.



Photographie 30 : vue sur la sous-station électrique depuis son chemin d'accès.

7.2.2. La sous-station de Drancy

La sous-station de Drancy est en fait localisée sur la commune du Bourget, en bordure des voies ferrées et à proximité de la gare de triage du Bourget.

Elle s'insère au sein d'une zone industrielle, entre une usine, la rue du Commandant Rolland et un chemin de desserte de la zone industrielle.

Son implantation est présentée sur la photographie suivante.



Photographie 31 : vue aérienne du site d'implantation de la sous-station électrique de Drancy.



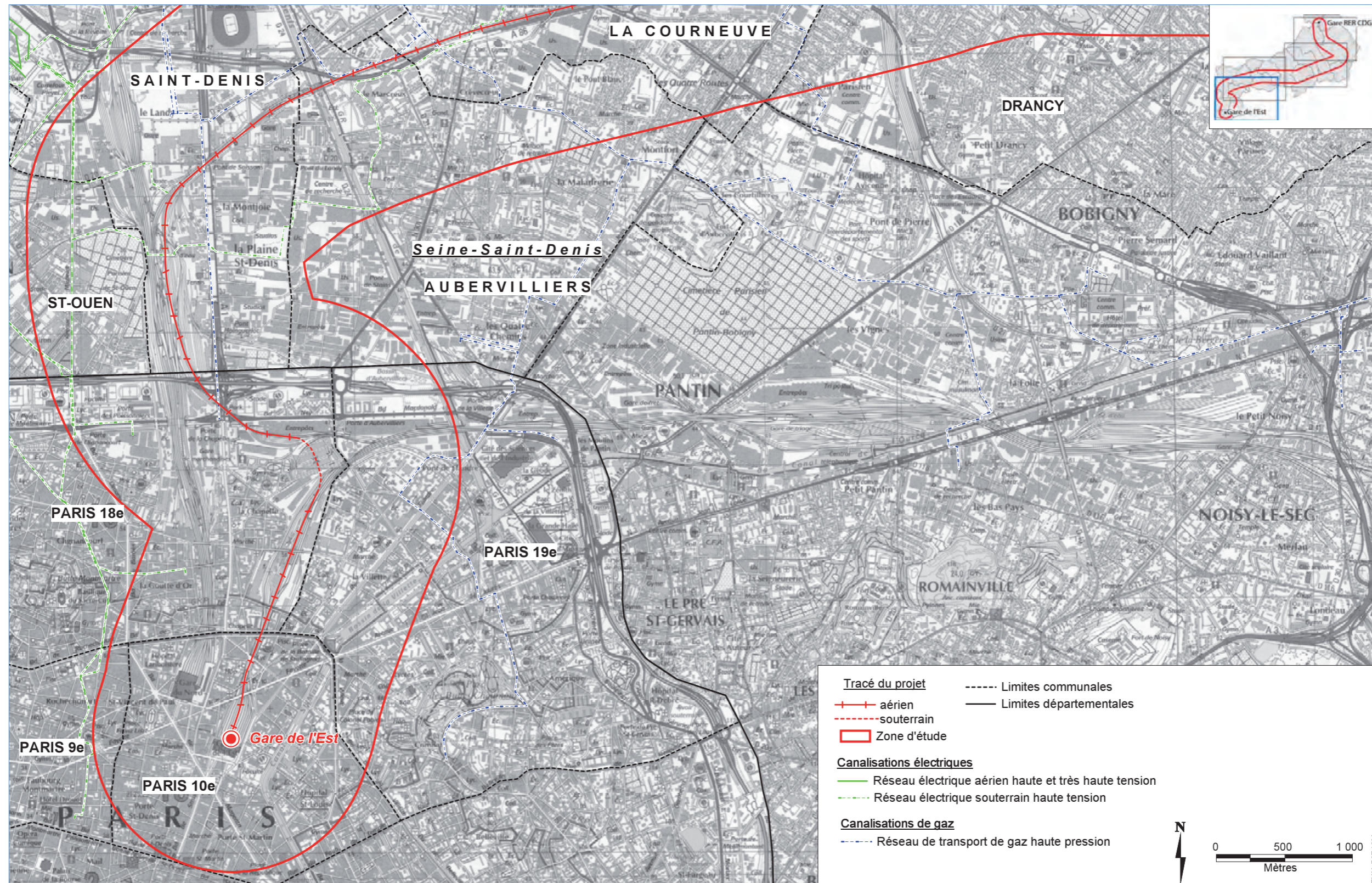
Photographie 32 : vue sur la sous-station depuis la rue du Commandant Rolland.

7.3. LES RÉSEAUX DE TRANSPORT DE GAZ HAUTE PRESSION

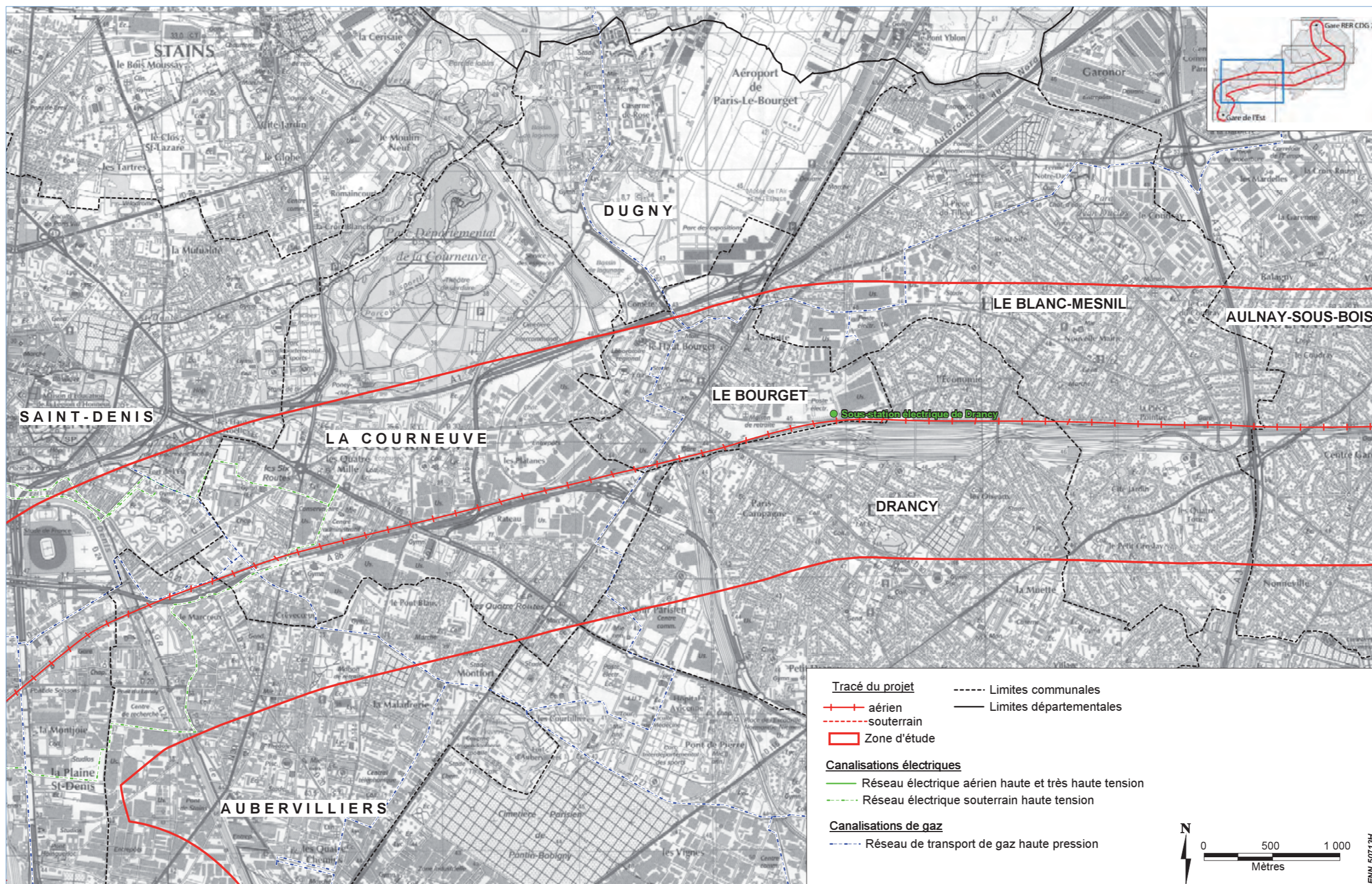
La zone d'étude comporte également un grand nombre de canalisations haute pression de transport de gaz naturel.

L'ensemble des canalisations haute pression recensées dans la zone d'étude est cartographié sur la Carte 18.

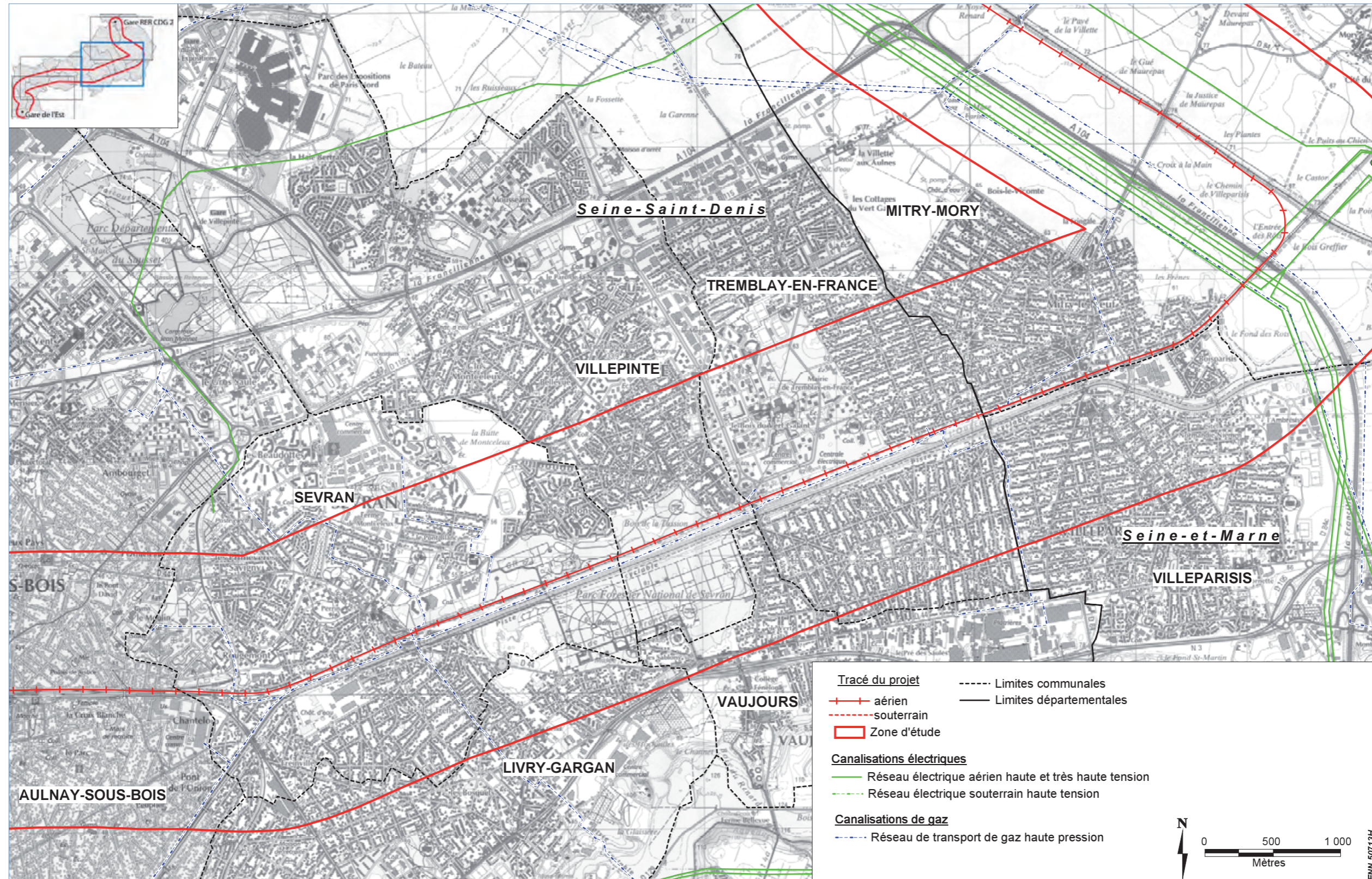
Carte 18 : réseaux de transport d'énergie.



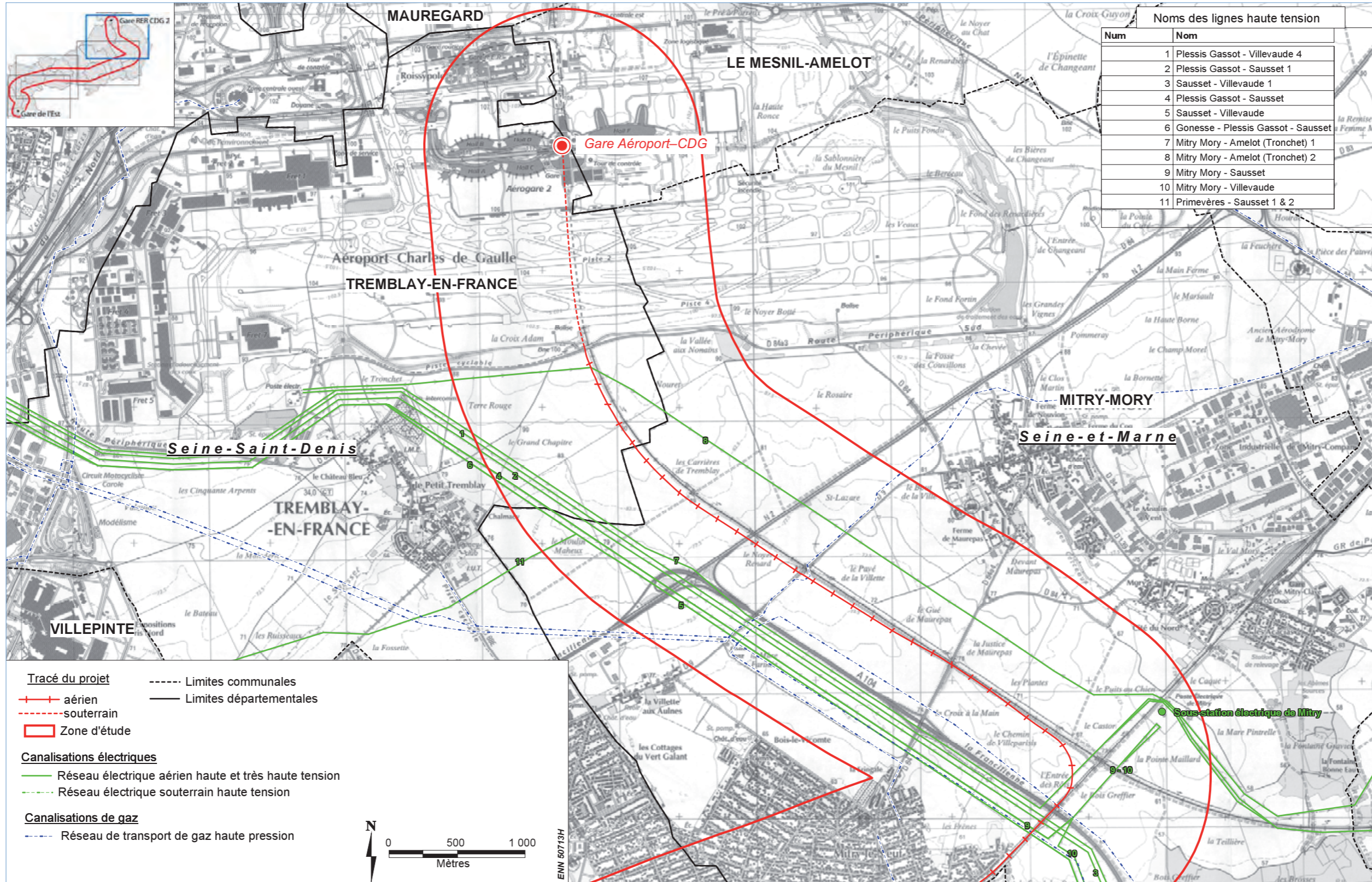
cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.



cartographie élaborée par BCEOM.