

ÉLABORATION DU PLAN LOCAL DE MOBILITÉ DE L'EPT GRAND PARIS GRAND EST

EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

JUIN 2025





HISTORIQUE DU DOCUMENT

Indice	Date	Établi par	Vérifié par	Approuvé par	Objet
0	22/04/2025	Équipe projet			Sommaire
1	02/06/2025	Equipe projet	Claire DE LA FOREST	Claire DE LA FOREST	Première version
2	19/06/2025	Equipe projet	Claire DE LA FOREST	Nicolas PORTZER	Deuxième version suite aux remarques de GPGE
3					







SOMMAIRE

4 000		
	TEXTE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	
1.1	Rappel de la réglementation	
1.2	Décision de l'autorité environnementale après l'étude du dossier au cas par cas	
1.3	Contenu de l'évaluation environnementale	.1
	ACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PLM	
2.1	Présentation de l'EPT Grand Paris Grand Est	
2.2	Démarche d'élaboration du PLM	
2.2.1		
2.2.2		
2.2.3	Concertation publique et avec les partenaires	. 1
0 D	SENTATION DU PROJET DE PLM DE L'EPT GRAND PARIS GRAND EST	
3.1	Le PLM, une déclinaison locale du Plan des mobilités en lle-de-France	
3.1.1 3.1.2		
3.1.2 3.1.3		
3.1.3 3.2	Objectifs projetés à l'horizon 2030 et 2050 pour le territoire de GPGE	
3.2 3.3	Contexte de la mobilité dans l'EPT Grand Paris Grand Est	
3.3.1 3.3.1		
3.3.1	, ,	
3.3.1	,	
3.3.1		
3.3.1		
3.3.2		
3.4	Champ d'action du Plan d'action du PLM de l'EPT Grand Paris Grand Est	
3.5	Articulation du PLM avec les documents de planification	
3.5.1		
3.5.2		
3.5.3	SCoT du Grand Paris	. 2
3.5. <i>4</i>	Plan de mobilité Île-de-France 2030	. 2
3.5.5		
3.5.6	PLUI de l'EPT Grand Paris Grand Est	. 2
	T INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	_
4.1		3
4.1.1		
4.1.2	,	
4.2	Milieu physique	
4.2.1		
4.2.2	1 0 1	
4.2.3	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
4.2.4 4.2.4	, , ,	
4.2.4 4.2.4		
4.2.5		
7.2.0	7. · 0 · 1. ·	
425		. 7
4.2.5 4.2.5	2 Cours d'eau	
4.2.5		. 4
4.2.5 4.2.6	Documents de gestion de la ressource en eau	. 4 . 4
4.2.5 4.2.6 4.2.6	Documents de gestion de la ressource en eau	. 4 . 4 . 4
4.2.5 4.2.6	Documents de gestion de la ressource en eau	.4 .4 .4
4.2.5 4.2.6 4.2.6 4.2.6	Documents de gestion de la ressource en eau	.4 .4 .4
4.2.5 4.2.6 4.2.6 4.2.6 4.2.6	Documents de gestion de la ressource en eau. SDAGE Seine Normandie SAGE Croult Enghien Vieille Mer SAGE Marne Confluence Risques naturels	.4 .4 .4 .4

4.2.7.3	Risque sismique	45
4.2.7.4	Risques en cascade	
4.2.7.5	Synthèse des enjeux liés aux risques naturels	45
4.3 M	ilieu naturel	
4.3.1	Zonages du patrimoine naturel	
4.3.1.1	Sites Natura 2000	
4.3.1.2	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)	
4.3.1.3	Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)	
4.3.1.4	Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope	
4.3.1.5	Réserves naturelles Régionales et Nationales	
4.3.1.6	Parcs Naturels Régionaux	
4.3.1.7	Espaces Naturels Sensibles	
4.3.2	Continuités écologiques	
4.3.3	Biodiversité en ville	48
4.3.4	Zones humides	
4.1 M	ilieu humain	
4.1.1	Contexte urbanistique	
4.1.1.1	PLUi de Grand Paris Grand Est	
4.1.2	Mode d'occupation du sol	
4.1.3	Population et démographie	
4.1.4	Habitat et logements	
4.1.5	Activités économiques et emplois	
4.1.6	Équipements	
4.1.6.1	Etablissements d'enseignement	
4.1.6.2	Etablissements de soin	
4.1.6.3	Etablissements administratifs	
4.1.6.4	Etablissements sportifs et de loisirs	
4.1.6.5	Equipements commerciaux	
4.1.7	Tourisme et loisirs	
4.1.8	Agriculture et sylviculture	
	rganisation des déplacements et offre de transport	
4.2.1	Planification des déplacements au sein du territoire	
4.2.1.1	Schéma Directeur Environnemental de la Région Ile-de-France (SDRIF-E)	
4.2.1.2	Plan de mobilités île de France 2030	64
4.2.1.3	Plan de mobilités durables du département Seine-Saint-Denis	
4.2.2		
	Analyse des déplacements	64
	Analyse des déplacements	
4.2.2.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale	64
4.2.2.1 4.2.2.2	Mobilité à l'échelle régionale et départementale	64 65
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3	Mobilité à l'échelle régionale et départementale	64 65 66
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4	Mobilité à l'échelle régionale et départementale	64 65 66 68
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun. Réseau de transport ferroviaire	64 65 66 68
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus	64 65 66 68 68 69
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables	64 65 66 68 68 69 70
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables. Stationnement	64 65 66 68 68 69 70
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 C a	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique	64 65 66 68 69 70 73
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 C a	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air	64 65 66 68 68 70 73 75
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 C i 4.3.1 4.3.1.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire	64 65 66 68 69 70 73 75 75
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux.	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux. Polluants atmosphériques au niveau du territoire.	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2	Mobilité à l'échelle régionale et départementale. Mobilité à l'échelle de l'EPT	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 75
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 4.3.1.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux. Polluants atmosphériques au niveau du territoire Ambiance sonore et vibratoire Pollutions sonores en lle-de-France.	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 76 78 82 82
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.2	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux Polluants atmosphériques au niveau du territoire Ambiance sonore et vibratoire Pollutions sonores en lle-de-France Ambiance sonore au niveau du territoire	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 75 78 82 82 83
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 C i 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.2 4.3.3.3	Mobilité à l'échelle régionale et départementale	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 75 75 78 82 82 83 85
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3 C i 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.2 4.3.3 4.3.3.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux Polluants atmosphériques au niveau du territoire Ambiance sonore et vibratoire Pollutions sonores en lle-de-France Ambiance sonore au niveau du territoire Nuisances lumineuses Cadre réglementaire	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 76 78 82 83 85
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2.2 4.3.2.1 4.3.2.2 4.3.3 4.3.3.1 4.3.3.2	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux Polluants atmosphériques au niveau du territoire Ambiance sonore et vibratoire Pollutions sonores en lle-de-France Ambiances lumineuses Cadre réglementaire Nuisances lumineuses au niveau du territoire	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 75 75 82 83 85 85
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.1 4.3.3.1 4.3.3.2 4.3.3.1 4.3.3.2 4.3.3.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux Polluants atmosphériques au niveau du territoire Ambiance sonore et vibratoire Pollutions sonores en lle-de-France Ambiance sonore au niveau du territoire Nuisances lumineuses Cadre réglementaire Nuisances lumineuses au niveau du territoire Emissions de Gaz à effet de serre et consommations énergétiques	64 65 66 68 69 70 73 75 75 76 78 82 82 83 85 85
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.1 4.3.2.2 4.3.3 4.3.3.1 4.3.3.2 4.3.4 4.3.4.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 76 78 82 82 83 85 85
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.2 4.3.3 4.3.3.1 4.3.3.2 4.3.4 4.3.4.1 4.3.4.2	Mobilité à l'échelle régionale et départementale	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 75 75 82 82 83 85 85 85
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.2 4.3.3 4.3.3.1 4.3.3.2 4.3.4.1 4.3.4.2 4.3.4.1 4.3.4.2 4.3.4.1	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux Polluants atmosphériques au niveau du territoire Ambiance sonore et vibratoire Pollutions sonores en lle-de-France Ambiance sonore au niveau du territoire Nuisances lumineuses. Cadre réglementaire Nuisances lumineuses au niveau du territoire Ruisances lumineuses au niveau du territoire Emissions de Gaz à effet de serre et consommations énergétiques Gaz à effet de serre Consommations énergétiques sques technologiques et sanitaires	64 65 66 68 69 70 75 75 75 75 75 75 82 82 83 85 85 85 85
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.2 4.3.3 4.3.3.1 4.3.3.2 4.3.4 4.3.4.1 4.3.4.2 4.4.4 Ri 4.4.1	Mobilité à l'échelle de l'EPT	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 75 75 82 82 83 85 85 85 85 85
4.2.2.1 4.2.2.2 4.2.3 4.2.4 4.2.4.1 4.2.4.2 4.2.5 4.2.6 4.3.1 4.3.1.1 4.3.1.2 4.3.1.3 4.3.2 4.3.2.1 4.3.2.2 4.3.3 4.3.3.1 4.3.3.2 4.3.4.1 4.3.4.2 4.4.1 4.4.2	Mobilité à l'échelle régionale et départementale Mobilité à l'échelle de l'EPT Réseau viaire Transports en commun Réseau de transport ferroviaire Réseau de transport de bus Aménagements cyclables Stationnement adre de vie, sécurité, santé publique Qualité de l'air Cadre réglementaire Plans et schémas régionaux locaux Polluants atmosphériques au niveau du territoire Ambiance sonore et vibratoire Pollutions sonores en lle-de-France Ambiance sonore au niveau du territoire Nuisances lumineuses. Cadre réglementaire Nuisances lumineuses au niveau du territoire Ruisances lumineuses au niveau du territoire Emissions de Gaz à effet de serre et consommations énergétiques Gaz à effet de serre Consommations énergétiques sques technologiques et sanitaires	64 65 66 68 69 70 73 75 75 75 75 75 82 82 83 85 85 85 85 85 87 87



Evaluation environnementale du plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est

	4.5.1	Unités paysagères	9
	4.5.1.1	La Plaine de France	
	4.5.1.2	Les buttes et passages de Romainville, d'Avron et de l'Aulnoye	
	4.5.1.3	La Marne et les rebords du plateau de Brie	
	4.5.2	Patrimoine culturel protégé	
	4.5.2.1	Monuments historiques	
	4.5.2.2	Sites inscrits et classés	
	4.5.2.3	Label Architecture Contemporaine Remarquable	
	4.5.3	Patrimoine archéologique	
4		nthèse des enjeux du territoire	
4	.7 Ev	olution de l'environnement en cas de non-mise en œuvre du PLM	99
5.	JUSTIFIC	CATION DES CHOIX REALISES AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION	10
6.	DESCRI	PTION DES PRINCIPALES INCIDENCES DU PLM ET MESURES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES IN	CIDENCES NEGATIVE
SUR	L'ENVIRO	NNEMENT	10
6	.1 Dé	marche générale	10
6	.2 Pr	incipe de la séquence Éviter Réduire Compenser	10
6		nalyse des incidences du PLM et mesures associées	
6		fets attendus de la mise en œuvre du PLM sur la qualité de l'air :	
		fets attendus de la mise en œuvre du PLM sur les nuisances acoustiques	
_	.6 Ef	fets attendus de la mise en œuvre du PLM sur la biodiversité	13
-		fets attendus de la mise en œuvre du PLM sur le paysage	
-		onclusion sur les impacts du PLM sur l'environnement	
		·	
7.	EVALUA	TION DES INCIDENCES NATURA 2000	13
8.		DES ET DIFFICULTES RENCONTRES	
8	.1 M€	éthodologie de réalisation de l'état initial	13
8	.2 Mé	éthodologie d'évaluation des incidences du PLM	13
8		fficultés rencontrées	
9.	AUTEUR	S DE L'ETUDE	14
10.	ANNEXE	:S	14
		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	





PAR S RAND EST



TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Calendrier global de l'élaboration du PLM de Grand Paris Grand Est	
Figure 2: Affiche de la concertation publique	12
Figure 3 : Articulation du Plan des Mobilités avec les documents de planification régionaux (Source : Île-de-France Mobilités, 2023	
Figure 4 : Objectifs d'évolution de l'usage des modes de déplacements quotidiens des franciliens (Source : Île-de-France Mobil	
2023)	14
Figure 5 : Objectifs d'évolution des flux routiers de marchandises annuels (Source : Île-de-France Mobilités, 2023)	15
Figure 6 : Résultats de l'évaluation environnementale du Plan des mobilités	15
Figure 7 : Volet socle obligatoire pour les EPCI (Source : Île-de-France Mobilités, 2023)	16
Figure 8 : Evolutions de consommations d'énergie par secteur à l'horizon 2050 (Source : PCAET de GPGE, 2022)	
Figure 9 : Evolutions des émissions de GES par secteur à l'horizon 2050 (Source : PCAET de GPGE, 2022)	
Figure 10 : part modale des déplacements interne au niveau du territoire du GPGE (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 11 : Taux de multi-motorisation des ménages (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 12 : Taux de multi-motorisation des ménages (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 13 : Principaux points durs de circulation bus (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 14 : Stationnement vélo au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 15 : Bornes de recharge des véhicules électriques au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 16 : Estimation du nombre de mouvements hebdomadaire lié à la logistique urbaine (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 17 : Structuration du plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est (Source : Ingérop, 2025)	
Figure 18 : Présentation des aires d'étude (Source : Ingérop, 2024)	30
Figure 17 : Événements météorologiques mémorables en Ile-de-France depuis 1900 (infoclimat.fr)	32
Figure 20 : Cartographie de la chaleur en ville (Source : Cartoviz IAU IDF)	
Figure 21 : Cartographie de l'adaptation au réchauffement climatique (Source : géo.seinesaintdenis.fr)	
Figure 22 : Cartes des écarts de température moyenne annuelle pour les scénarios « Accord de Paris » (en haut) et « pessimiste »	•
pas) : enveloppes basses (à gauche), médianes (au centre) et enveloppes hautes (à droite) de l'ensemble des projections	
Figure 23 : Cartes des écarts de nombre de jours de vagues de chaleur (nombre de jours des évènements anormalement cha	
anomalie de +5 °C] durant au moins 5 jours consécutifs) pour les scénarios "Accord de Paris" (en haut) et "pessimiste" (en ba	
enveloppes basses (à gauche), médianes (au centre) et enveloppes hautes (à droite). En gris, les zones de relief au-dessus de 1 0	_
pour lesquelles l'indicateur n'est pas pertinent	35
Figure 24 : Cartes des écarts de nombre de nuits tropicales (température minimale supérieure à 20°C) pour les scénarios "Accordant de la companya de la comp	
Paris" (en haut) et "pessimiste" (en bas) : enveloppes basses (à gauche), médianes (au centre) et enveloppes hautes (à droite)	
Figure 25 : Cartes des écarts de cumul annuel de précipitation pour les scénarios "Accord de Paris" (en haut) et "pessimiste" (en la carde de la carde	
enveloppes basses (à gauche), médianes (au centre) et enveloppes hautes (à droite)	
Figure 26 : Topographie de l'EPT Grand Paris Grand Est (Source : Ingérop)	
Figure 27 : Coupe géologique théorique (source : BRGM)	
Figure 28 : Carte géologique au niveau du territoire (source : BRGM)	
Figure 29 : Hydrologie de l'aire d'étude (eaufrance, Éau Seine Normandie, BRGM, SDAGE 2022-2027)	
Figure 30 : Carte des aléas d'inondation de la Marne sur le territoire de Grand Paris Grand Est (Source : DRIEAT 93)	
Figure 31 : Risque d'inondation par remontée de nappe au niveau du territoire (eaufrance, Eau Seine Normandie, BRGM)	
Figure 32 : Risque retrait-gonflement des argiles au niveau du territoire	
Figure 33 : Carte des aléas liés aux risques des anciennes carrières de gypse sur la commune de Gagny (Source : DRIEAT 93)	
Figure 34 : Localisation des zones Natura 2000 et des APPB au niveau du territoire	
Figure 35 : Localisation des ZNIEFF et des ENS	
Figure 37 : Carte de la trame verte et bleue des départements de paris et de la petite couronne (Source SRCE d'île de France)	
Figure 38 : Enveloppes d'alerte des zones humides avérées et potentielles au niveau de l'aire d'étude (DRIEAT Île-de-France)	
Figure 39 : Localisation des OAP sectorielles (Source : Ingérop)	53
Figure 40 : OAP Thématique « Mobilités » (Source : PLUi approuvé le 17 décembre 2024)	54
Figure 41 : Carte d'occupation du sol su te territoire (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 42 : Evolution de la population entre 2010 et 2020 (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 43 : Cartographie des logements sur le territoire (Soucre : cartoviz Institut Paris Région, 2024)	
Figure 44 : Cartographie des emplois sur le territoire (Souce : Ingérop, 2024)	
Figure 45 : Cartographie du taux de chômage sur le territoire (Soucre : Ingérop, 2024)	
Figure 46 : Zones d'activités économiques au niveau du territoire (Soucre : Ingérop, 2024)	ეԾ

Figure 47 : Etablissements d'enseignements sur le territoire (Source : Ingérop, 2024)	59
Figure 48 : Extrait du registre parcellaire graphique au niveau du territoire (Géoportail, 2021)	61
Figure 49 : Carte de maîtrise du Développement urbain (Source : SDRIF-E, 2024)	
Figure 50 : Evolution des parts modales de déplacements en Île-de-France (Source : EGT 2020)	64
Figure 51 : Parts modales de déplacements à l'échelle du territoire (Source : EGT 2010)	
Figure 52 : Flux domicile- travail entrants en 2021 (Source : Ingérop)	
Figure 53 : Flux domicile- travail sortants en 2021 (Source : Ingérop)	
Figure 54 : Flux internes en 2021 (Source : Ingérop)	
Figure 55 : Réseau routier du territoire (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 56 : Trafic Moyen Journalier Annuel (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 57 : Répartition de l'accidentalité entre 2019 et 2022 (Source : Ingérop, 2024)	67
Figure 58: Réseau ferré au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)	60
Figure 59 : Projets de transports en cours sur le territoire (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 60 : Réseau de transport de bus au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 61 : Itinéraires cyclables au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)	
Figure 62 : Réseau vélo d'Île-de-France (Source : Île-de-France Mobilités, 2023)	
Figure 63 : Plan vélo métropolitain (Source : Métropole du Grand Paris, 2023)	
Figure 64 : Chiffres clés du Plan Vélo du Département (Source : Département de la Seine-Saint-Denis, 2023)	
Figure65 : Aménagements cyclables projetés en lien avec les démarches communales, métropolitaines et régionales (Source : Ing	gérop,
2024)	
Figure 66 : Répartition du stationnement automobile au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)	73
Figure 67 : Répartition du stationnement vélo au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)	73
Figure 61 : Seuils, paramètres et valeurs réglementaires des polluants atmosphériques	
Figure 62 : Articulation des différents programmes (source : Planification énergie-climat, PLUi : quelles articulation, CEREMA 20	
Figure 70 : Concentration moyenne annuelle en Dioxyde d'azote (µg/m³) (AirParif, 2024)	,
Figure 71 : Concentration moyenne annuelle des PM ₁₀ (µg/m³) (AirParif, 2024)	
Figure 72 : Nombre de jours supérieurs à 50µg/m³ de PM ₁₀ (AirParif, 2023)	
Figure 73 : Concentration moyenne annuelle des PM _{2,5} (µg/m³) (AirParif, 2024)	
Figure 74 : Nombre de jours supérieurs à 120 μg/m³ d'Ozone pour 8 heures (AirParif, 2023)	
Figure 75 : Concentration moyenne annuelle en Benzène (µg/m³) (AirParif, 2023)	
Figure 76 : Niveaux Bruit cumulé des transports – Risques sanitaires individuels (mois de vie en bonne santé perdue par individuels	
une vie entière) (Bruitparif, 2019)	
Figure 77 : Cartographie du classement du réseau ferrée SNCF et RATP au niveau du territoire (Source : Annexe 2 de l'	
préfectoral n°2023-2967 du 25 septembre 2023)	00
Figure 78 : Cartographie du classement du réseau routier au niveau du territoire (Source : Annexe 4 de l'arrêté préfectoral n°2023	3-2967
du 25 septembre 2023)	
Figure 79 : Carte stratégique de bruit du réseau routier de jour-soir-nuit (Source : Bruitparif)	
Figure 80 : Emissions de gaz à effet de serre en 2021 au niveau du territoire (Source : Airparif)	85
Figure 81 : Consommations énergétiques de l'année 2021 au niveau du territoire (Source : Airparif)	
Figure 82 : Localisation des ICPE au niveau du territoire (Source : Actierra, 2024)	
Figure 83 : Transport de matières dangereuses par routes sur le territoire de Grand Paris Grand Est (Source DDRM Seine-Saint-	Denis)
Figure 84 : Transport de matières dangereuses par voies ferrées sur le territoire de Grand Paris Grand Est (Source DDRM Seine-	-Saint-
Denis)	88
Figure 85 : Transport de matières dangereuses par canalisations sur le territoire de Grand Paris Grand Est (Source DDRM Seine-	-Saint-
Denis)	
Figure 86 : Localisation des sites CASIAS au niveau du territtoire (Source : Actierra, 2024)	
Figure 87 : Localisation des SIS au niveau du territtoire (Source : Actierra, 2024)	
Figure 88 : Carte des unités paysagères de la Seine-Saint-Denis (93) (Source : Atlas des paysages de Seine-Saint-Denis)	91
Figure 89 : Patrimoine culturel protégé au niveau du territoire (Source : Atlas des patrimoines, 2024)	93
Figure 90 : Zones de présomption de prescription archéologique (Source : INRAP)	
Figure 84 : Tableau des évolutions des aspects environnementaux en cas de non-mise en œuvre du PLM	ao
Figure 85 : Projets de transports collectifs pris en compte dans le modèle ANTONIN	476
Figure 86 : Synthèse des hypothèses constituant les scénarios le modèle ANTONIN	
Figure 87 : Evolution des émissions de NOx au sein du territoire Grand Paris Grand Est, comparée aux exigences du PREPA (b. 2005) (acurate la	
en 2005) (source : Inventaire 2030 - AIRPARIF 2023)	130



Evaluation environnementale du plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est

Figure 88 : Evolution des émissions de PM _{2.5} au sein du territoire de Grand Paris Grand Est, comparée aux exigences	du PRFPA (has
l en 2005) (source : Inventaire 2030 - AIRPARIF 2023)	,
Figure 89 : Evolution des émissions de COVNM (hors émissions naturelles) au sein de votre territoire, comparée	
PREPA (base 1 en 2005) (source : Inventaire 2030 - AIRPARIF 2023	•
Figure 97 : Localisation de la ZPS au niveau du territoire (Source : Actierra, 2025)	





1. CONTEXTE REGLEMENTAIRE DE L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

1.1 Rappel de la réglementation

La liste des plans et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale au cas par cas figure à l'article R. 122-17 du Code de l'Environnement.

La rubrique 9° de l'article R. 122-17 - Il vise expressément les Plan locaux de mobilité prévus par l'article L. 1214-30 du code des transports.

Les PLM sont donc susceptibles de faire l'objet d'une évaluation environnementale après un examen au cas par cas.

Le contenu de l'étude environnementale est fixé à l'article R122-20 du Code de l'Environnement qui précise également que « l'évaluation environnementale est proportionnée à l'importance du plan, schéma, programme et autre document de planification, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. »

1.2 Décision de l'autorité environnementale après l'étude du dossier au cas par cas

Après examen au cas par cas, la Mission Régionale d'Autorité environnementale (MRAe) Île de France a rendu sa décision délibérée le 12 mars 2025 (N° MRAe DKIF-2025-005) portant obligation de réaliser une évaluation environnementale du PLM de Grand Paris Grand Est. Cet avis définit les raisons de cette décision et les sujets à aborder plus en détails dans cette évaluation environnementale.

Extrait de la décision de l'autorité environnementale :

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale de l'élaboration du plan local des mobilités sont explicités dans la motivation de la présente décision. Ils concernent notamment l'analyse des incidences du projet de PLM sur l'environnement et la santé humaine, notamment l'exposition des populations à une qualité de l'air et un environnement sonore dégradés par rapport aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé, qui constitue la référence en matière de santé humaine, et l'amélioration des conditions d'usage des modes actifs de déplacements.





Décision portant obligation de réaliser une évaluation environnementale de l'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est (93) après examen au cas par cas

N° MRAe DKIF-2025-005 du 12 mars 2025





La Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France (MRAe), qui en a délibéré collégialement le 12 mars 2025, chacun des membres délibérants attestant qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans la présente décision :

Vu la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, du Parlement européen et du Conseil, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, notamment son annexe II :

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.122-4, R.122-17 et R.122-18 relatifs à l'évaluation environnementale des plans et programmes ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L.1214-1 à L.1214-38 ;

Vu les décrets n°2022-1025 du 20 juillet 2022 substituant la dénomination « Inspection générale de l'environnement et du développement durable » à la dénomination « Conseil général de l'environnement et du développement durable » et n° 2022-1165 du 20 août 2022 portant création et organisation de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable ;

Vu les arrêtés des 20 décembre 2021, 28 novembre 2022, 19 juillet 2023, 9 novembre 2023, 5 juillet 2024 et 20 septembre 2024 et du 27 février 2025 portant nomination ou retrait de membres de la mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France :

Vu le règlement intérieur de la MRAe d'île-de-France adopté le 9 août 2023 et publié au bulletin officiel du ministère de la transition écologique le 26 août 2023;

Vu la demande d'examen au cas par cas relative à l'élaboration du plan local des mobilités (PLM) de l'établissement public territorial (EPT) de Grand Paris Grand Est (GPGE) (Seine-Saint-Denis), reçue complète le 21 janvier 2025 et consultable sur le site internet de la MRAe d'Île-de-France ;

Sur le rapport d'Isabelle BACHELIER-VELLA, coordinatrice,

Considérant les objectifs du projet de PLM qui vise à définir l'organisation des mobilités des personnes et des marchandises sur le territoire de l'EPT GPGE¹ notamment en déclinant un socle d'actions obligatoires définies par le plan des mobilités en Île-de-France² (PDMIF). Le PDMIF établit cinq grands leviers d'actions : le développement des modes alternatifs à la voiture solo, le partage de la voirie et de l'espace public entre les modes, l'optimisation de la logistique urbaine, l'évolution des parcs de véhicules [automobiles] et le changement des comportements liés aux mobilités :

Considérant que le projet de PLM se décline en treize orientations et une quarantaine d'actions dont le contour exact n'est pas présenté à ce stade dans le dossier adressé ;

Considérant le territoire de GPGE qui se caractérise par :

- une forte exposition aux pollutions sonores et atmosphériques liées aux infrastructures de transport notamment routières (autoroutes: A103, A86 et A4 et routes départementales: RD 902, RD 933, RD 934, RD 970 ou encore RD 301);
- 1 L'EPT est composé de quatorze communes: Clichy-sous-Bois, Coubron, Gagny, Gournay-sur-Marne, Le Raincy, Les Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois, Vaujours, Villemomble. Il comptait 413 020 habitants en 2022 (Insee).
- 2 Ce plan a fait l'objet de l'avis n°MRAe APPIF-2024-133 du 27 novembre 2024.

- une importante dépendance aux modes de déplacements motorisés, avec un taux de motorisation des ménages supérieur aux moyennes départementale et régionale (respectivement 74 % contre 61 % et 65 % - Insee 2021));
- une desserte en transports en commun, un maillage en infrastructure pour modes actifs et un potentiel intermodal inégaux dans les quatorze communes;

Considérant que l'analyse de l'état initial de l'environnement présentée ne permet pas de connaître les parts modales dans le territoire pour l'ensemble de la chaîne de déplacements ;

Considérant que la stratégie portée par le projet de PLM de GPGE n'est pas explicitement présentée et ne comporte pas d'objectifs chiffrés à un horizon temporel défini, notamment concernant la trajectoire d'évolution des mobilités :

Considérant que, en application de l'article L.1214-34 du code des transports, « les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre du plan local de mobilité [devront être] compatibles [ou rendues compatibles] avec ce dernier », et que le projet de PLM de GPGE doit, dès lors, être suffisamment opérationnel et prescriptif, d'une part pour une mise en œuvre effective et efficace des actions qu'il prévoit en matière de réduction des mobilités carbonées et de développement des modes alternatifs de déplacement, et d'autre part pour limiter les incidences négatives potentielles de ces actions, ainsi que celles des décisions prévues, sur l'environnement et la santé humaine :

Considérant qu'une première analyse des incidences est présentée dans le dossier d'examen au cas par cas qui conclut très majoritairement à une incidence positive du projet de PLM de GPGE dans l'ensemble des thématiques environnementales, à l'exception des milieux naturels, du paysage et du patrimoine, mais que l'absence d'actions définies dans leurs objectifs et leurs modalités ne permet pas de déterminer dans quelle mesure elles auraient effectivement pour effet d'améliorer la situation environnementale et sanitaire du territoire ;

Considérant, dans la continuité du point précédent, que l'absence de stratégie chiffrée en matière d'évolution des parts modales ne permet pas de démontrer qu'une évolution en faveur de modes moins énergivores, moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins sources de pollutions, en particulier sonores et atmosphériques, va effectivement être engagée sur le territoire avec le PLM et du fait du PLM;

Considérant, au vu de l'ensemble des informations fournies par la personne publique responsable, des éléments évoqués ci-avant et des connaissances disponibles à la date de la présente décision, que l'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est est dès lors susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et sur la santé humaine au sens de l'annexe II de la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation environnementale de certains plans et programmes ;

Décide :

Article 1er:

L'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est telle qu'elle résulte du dossier transmis à l'Autorité environnementale le 21 janvier 2025 nécessite une évaluation environnementale.

Les objectifs spécifiques poursuivis par la réalisation de l'évaluation environnementale de l'élaboration du plan local des mobilités sont explicités dans la motivation de la présente décision.





Ils concernent notamment l'analyse des incidences du projet de PLM sur l'environnement et la santé humaine, notamment l'exposition des populations à une qualité de l'air et un environnement sonore dégradés par rapport aux valeurs de référence de l'Organisation mondiale de la santé, qui constitue la référence en matière de santé humaine, et l'amélioration des conditions d'usage des modes actifs de déplacements.

Article 2:

La présente décision, délivrée en application de l'article R. 122-18 du code de l'environnement, ne dispense pas des obligations auxquelles la procédure d'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est peut être soumise par ailleurs.

Une nouvelle demande d'examen au cas par cas du projet d'élaboration du plan local des mobilités de Grand Paris Grand Est est exigible si les orientations générales de ce document viennent à évoluer de manière substantielle.

Article 3:

En application de l'article R.122-18 (II) précité, la présente décision sera jointe au dossier d'enquête publique ou de mise à disposition du public et sera publiée sur le site internet de la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France.

Délibéré en séance le 12/03/2025 Siégeaient : Éric ALONZO, Isabelle AMAGLIO-TERISSE, Sylvie BANOUN, Denis BONNELLE, Monica Isabel DIAZ, Ruth MARQUES

Pour la Mission régionale d'autorité environnementale d'Île-de-France,

La présidente par intérim

Sylvie Banoum

Sylvie BANOUN

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours gracieux formé dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa mise en ligne sur internet.

La présente décision peut également faire l'objet d'un recours contentieux formé dans les mêmes conditions. Sous peine d'irrecevabilité de ce recours, un recours administratif préalable est obligatoire (RAPO) conformément aux dispositions du IV de l'article R. 122-18 du code de l'environnement. Ce recours suspend le délai du recours contentieux.

Où adresser votre recours gracieux ?

Le recours gracieux ou le RAPO doit être adressé par voie postale à : Monsieur le président de la mission régionale d'Autorité environnementale



Service connaissance et développement durable Département évaluation environnementale

12, Cours Louis Lumière – CS 70 027 – 94 307 Vincennes cedex

par voie électronique à l'adresse suivante : ae-urba.scdd.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr

Où adresser votre recours contentieux?

Le recours contentieux doit être formé dans un délai de deux mois à compter du rejet du RAPO. Il doit être adressé à :

> Monsieur le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise 2-4 Boulevard de l'Hautil BP 30 322 95 027 Cergy-Pontoise CEDEX

Le recours peut également être déposé via l'application Télérecours accessible à partir du lien suivant : https://www.telerecours.fr/



1.3 Contenu de l'évaluation environnementale

Conformément aux exigences de l'article R122-20 du Code de l'Environnement, la présente évaluation environnementale comprend :

Un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :

- 1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;
- 2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés :
- 3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2°;
- 4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement;
- 5° L'exposé des incidences notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.
 - a) Les incidences notables probables sur l'environnement sont regardées en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces incidences. Elles prennent en compte les incidences cumulées du plan ou programme avec d'autres plans ou programmes connus ;
 - b) **De l'évaluation des incidences Natura 2000** mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6° La présentation successive des mesures prises pour :

- a) Eviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;
- b) Réduire l'impact des incidences mentionnées au a ci-dessus n'ayant pu être évitées ;
- c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduites. S'il n'est pas possible de compenser ces incidences, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

7° La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus

- a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6°;
- b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;
- 8° Une **présentation des méthodes utilisées** pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;
- 9° Le cas échéant, l'avis émis par l'Etat membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code.





2. CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PLM

2.1 Présentation de l'EPT Grand Paris Grand Est

Grand Paris Grand Est est un Établissement Public Territorial de l'est parisien, situé en petite couronne de la région parisienne, au sudest du département de Seine-Saint-Denis (93).

Le territoire est constitué de 14 communes : Noisy-le-Grand, Clichy-sous-Bois, Coubron, Gagny, Gournay-sur-Marne, Livry-Gargan, Montfermeil, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, Rosny-sous-Bois, Vaujours et Villemomble. 410 000 habitants y vivent.

Grand Paris Grand Est intervient dans des domaines stratégiques qui nécessitent une mise en commun des ressources et une collaboration efficace avec les communes membres et les partenaires :

- Gestion des déchets et assainissement : pour un environnement propre et sain ;
- Habitat et urbanisme : pour un aménagement équilibré et durable ;
- Développement économique et emploi : pour favoriser l'activité locale et l'insertion ;
- Mobilité : pour faciliter les déplacements du quotidien en élaborant le Plan Local de Mobilités ;
- Transition écologique : pour préserver le cadre de vie et agir sur la santé humaine notamment avec les actions du Plan Climat Air Energie et Santé Territorial (PCAET) adopté le 5 avril 2022.

Grand Paris Grand Est partage la compétence « Aménagement » avec la Métropole du Grand Paris. La métropole prend en charge les actions qui nécessitent une gestion au niveau métropolitain de par leur étendue, leur contenu, leur objet stratégique, ou leur dimension financière. 2 opérations d'intérêt métropolitain sont en cours d'élaboration sur le territoire à Noisy-le-Grand (Noisy-Champs et Poudrerie Hochailles à Livry-Gargan.

2.2 Démarche d'élaboration du PLM

2.2.1 Contexte général

Les plans de mobilité sont des documents régis par les dispositions du code des transports, aux articles L.1214-1 à L.1214-38. Depuis le 1er janvier 2021, date d'entrée en vigueur des dispositions de la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019, ils se substituent aux plans de déplacements urbains.

Conformément au code des transports (article L.1214-1) « Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »

Les plans de mobilités fixent des objectifs et un cadre à la politique de déplacements des personnes et des biens sur un territoire.

En Île-de-France, l'organisation des mobilités repose sur deux échelles territoriales :

L'échelle régionale, avec le plan des mobilités en Île-de-France (qui succède au Pan de déplacements urbains d'Île-de-France, PDUIF), élaboré par Île-de-France Mobilités et approuvé par le Conseil Régional d'Île-de-France. Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030 a été arrêté par le Conseil régional le 27 mars 2024. L'enquête publique s'est déroulée du 28 février au 31 mars 2025. La commission d'enquête a rendu le 12 mai 2025 un avis favorable sans réserve sur le projet de plan. L'approbation du Plan des mobilités en Île-de-France est prévue en septembre 2025.. Durant cette phase transitoire, les collectivités sont invitées à consulter le Plan arrêté pour s'assurer de la cohérence de leurs politiques avec le document en cours de concertation. Grand Paris Grand Est s'est ainsi basé sur le projet du Plan des mobilités en Île-de-France arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 27 mars 2024.



L'échelle locale, avec les Plans locaux de mobilité (PLM) qui en détaillent et précisent le contenu à l'échelle intercommunale.
 Ainsi, l'élaboration d'un plan local de mobilité est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2021 pour les établissements publics territoriaux de la Métropole du Grand Paris, comme Grand Paris Grand Est.

Grand Paris Grand Est a élaboré son Plan Local de Mobilité pour répondre aux enjeux de mobilité du territoire. Le planning de l'élaboration du PLM était le suivant :

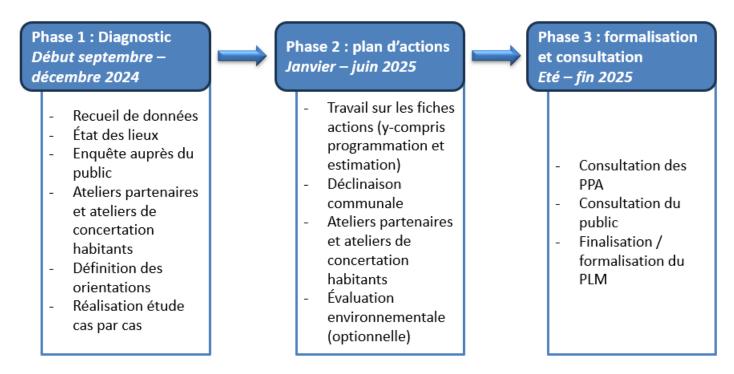


Figure 1 : Calendrier global de l'élaboration du PLM de Grand Paris Grand Est

2.2.2 Diagnostic et orientations

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

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

À l'issue du diagnostic, la démarche a consisté à **définir les orientations stratégiques du PLM, qui ont guidé l'élaboration des actions** qui composent le PLM, dont l'objet est de :

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



2.2.3 Concertation publique et avec les partenaires

L'élaboration du Plan Local de Mobilité de Grand Paris Grand Est constitue une démarche de territoire à laquelle les habitants ont été invités à participer via une enquête en ligne et en version papier. Par ailleurs, quatre ateliers de concertation publique se sont tenus fin 2024 :

- Le 15 novembre à Espace Jules Verne à Livry-Gargan ;
- Le 16 novembre au gymnase Colette Besson à Montfermeil ;
- Le 19 novembre à la salle des fêtes de Neuilly-Plaisance ;
- Le 3 décembre en salle des commissions de l'hôtel-de-ville de Noisy-le-Grand (initialement prévu le 21 novembre en salle des mariages à la mairie Neuilly-sur-Marne et reporté pour cause d'intempéries).



Figure 2: Affiche de la concertation publique

Ces ateliers avaient pour objectif de :

- Communiquer sur la démarche PLM portée par Paris Grand Est ;
- Débattre des enjeux soulevés dans le diagnostic ;
- Enrichir et compléter les analyses du diagnostic ;
- Appréhender les contraintes et les opportunités d'intervention en matière de mobilité ;
- Réfléchir à des pistes d'actions ;
- Poursuivre les échanges après l'enquête participative (formulaire à remplir en ligne ou en format papier)

En amont des ateliers avec le public, quatre ateliers thématiques de travail ont été réalisés en octobre 2024 avec les partenaires associés à la réalisation du PLM de Grand Paris Grand Est :





- Région Ile-de-France ;
- Département de la Seine-Saint-Denis ;
- Services de Grand Paris Grand Est ;
- Métropole du Grand Paris :
- Les villes du territoire :
- Les associations vélos ;
- Île-de-France Mobilités
- Les transporteurs bus (RATP et Transdev);
- Associations environnementales : ENDEMA93 et Environnement 93 ;
- EPT voisins
- Communautés d'agglomération voisines ;
- Départements voisins (94 et 77) ;
- Collectif Vélo Ile-de-France :
- Associations PMR :
- CCI 93 ;
- FNAUT;
- Etc.

Ces échanges ont permis de **collecter les projets** portés par les villes et les autres acteurs, les éléments de diagnostic, les initiatives existantes, de **débattre des principaux enjeux du territoire et d'identifier des premières pistes d'action.**

Ces échanges ont été précédés en 2023-2024, dans le cadre d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage, par des entretiens bilatéraux avec plus de 40 acteurs de la mobilité et du territoire afin d'élaborer un cahier de charges technique et préparer l'élaboration du PLM. En effet, afin d'accompagner Grand Paris Grand Est dans le lancement de la démarche PLM, une mission a été réalisée notamment pour identifier l'ensemble des enjeux à retranscrire dans le cahier des charges pour la réalisation du PLM. L'objectif était ainsi d'une part associer l'ensemble des partenaires dès les premières étapes de lancement du PLM, et d'autre part identifier les besoins et problématiques rencontrées par chaque partie prenante pour qu'ils soient pris en compte dans sa réalisation.

Dans le cadre de la réalisation du plan d'action, trois ateliers thématiques ont été organisés en février et mars 2025 : :

- Le 10 février 2025 a eu lieu le premier atelier thématique a porté sur le réseau viaire circulation stationnement ;
- Le 11 mars 2025 a eu lieu le second atelier qui a porté sur les modes actifs et écomobilité/ transition énergétique ;
- Le 18 mars 2025 a eu lieu le troisième atelier et a porté sur la logistique urbaine, transports collectifs, intermodalité et accessibilité.

Ces ateliers avaient pour objectif principal de favoriser les échanges sur les actions envisageables afin de définir les priorités. Ils ont également permis de territorialiser les interventions, en tenant compte des spécificités locales et des besoins des différentes zones concernées. Enfin, ces rencontres ont servi à compléter les mesures à intégrer au plan d'action, en s'assurant que celles-ci étaient adaptées, pertinentes et efficaces pour répondre aux enjeux identifiés.

Puis, entre fin mars et début avril 2025, six ateliers de concertation publique ont été organisés dans les communes de Villemomble, Montfermeil, Gagny, Noisy-le-Grand, Les Pavillons-sous-Bois et Neuilly-sur-Marne, réunissant plus de 150 participants. Ces ateliers ont permis de poursuivre les échanges, de présenter les orientations et t de prioriser les actions à mettre en œuvre, en s'appuyant sur les retours et les contributions du public.

Ces ateliers ont constitué des moments clés pour construire une approche collective et concrète des actions à mener, en fonction des besoins et des attentes des habitants et acteurs locaux.



3. Presentation du projet de PLM de l'EPT Grand Paris grand Est

3.1 Le PLM, une déclinaison locale du Plan des mobilités en lle-de-France

3.1.1 Objectifs du Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030

À l'échelle régionale, le Plan des mobilités en Île-de-France, portant sur la période 2020-2030, est en cours de révision pour se substituer au plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) portant sur la période 2010-2020, en vigueur depuis 2014.

Il fixe pour l'ensemble des modes de déplacements les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Le projet du plan des mobilités (Plan MobÎdF), élaboré par Île-de-France Mobilités (IdFM) a été arrêté par le Conseil régional d'Île-de-France le 27 mars 2024. L'approbation du plan des mobilités est envisagée à horizon 2025.

Au cœur de la planification des politiques relatives à l'aménagement du territoire, à la mobilité et à l'environnement, le Plan des mobilités est compatible avec des schémas ou des plans d'échelle régionale : le Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et le SDRIF-E, le Schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) et le Plan de protection de l'atmosphère (PPA). Lui-même s'impose dans un rapport de compatibilité aux schémas de cohérence territoriale (SCoT).

L'articulation des planifications en Île-de-France

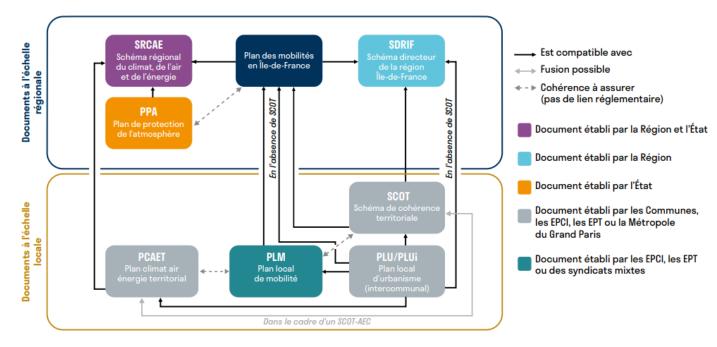


Figure 3 : Articulation du Plan des Mobilités avec les documents de planification régionaux (Source : Île-de-France Mobilités, 2023)

Les enjeux identifiés dans le Plan des mobilités en Île-de-France à l'horizon 2030 sont :

- Prendre en compte l'évolution du contexte démographique, économique et de la mobilité des Franciliens ;
- Répondre aux besoins de mobilité des Franciliens :
- Proposer des solutions de mobilité adaptées aux contextes territoriaux ;
- Assurer le droit à la mobilité pour tous ;
- Orienter la mobilité des visiteurs vers des pratiques plus durables ;
- Soutenir une mobilité des marchandises efficace tout en réduisant ses impacts environnementaux ;
- Préserver l'environnement, la santé et la qualité de vie ;
- Améliorer la cohérence et l'efficience des politiques de mobilité.





Afin de répondre aux enjeux identifiés en lien avec les mobilités dans la région, le Plan des mobilités fixe des objectifs environnementaux et sanitaires à l'horizon 2030. Les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre engendrées par les transports ont ainsi été quantifiés, desquels découlent les objectifs d'évolution des pratiques de mobilité en Île-de-France pour les voyageurs et les marchandises.

Les objectifs environnementaux et sanitaires sont présentés ci-après :

Améliorer la qualité de l'air :

Le Plan des mobilités doit permettre une baisse des émissions de polluants atmosphériques (NO2, PM10, PM2,5) du secteur des transports compatible avec le respect des valeurs limites réglementaires de concentration en vigueur en France.

Polluant	Valeur limite réglementaire en 2023 (μg/m³)	Cible intermédiaire de l'OMS (µg/m³)
PM _{2,5}	25 (cible 2 OMS)	10 (cible 4 0MS)
PM10	40 (cible 2 OMS)	20 (cible 4 0MS)
NO ₂	40 (cible 1 0MS)	20 (cible 3 0MS)

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

En cohérence avec l'objectif Zéro émissions nettes (ZEN) à l'horizon 2050 porté par le SDRIF-E, le Plan des mobilités porte un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports terrestres de -25 à -30 % entre 2020 et 2030.

Réduire la vulnérabilité énergétique du territoire

Par ses actions, le Plan des mobilités doit donc soutenir, tout à la fois, une baisse accélérée du recours aux énergies fossiles et la sobriété énergétique des déplacements.

Réduire l'exposition au bruit des transports routiers et ferroviaires

La diminution de la part de la population francilienne exposée à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites réglementaires (actuellement, environ 10 % des habitants pour le bruit routier et 0,4 % pour le bruit ferroviaire) doit être poursuivie, avec comme cible à moyen terme un respect de ces seuils sur l'ensemble du territoire.

Source et période	Valeur limite réglementaire en 2023 (dB(A))	Objectif de qualité de l'OMS (dB(A))	
Bruit routier sur 24h (Lden)	68	53	
Bruit routier la nuit (Ln)	62	45	
Bruit ferroviaire sur 24 h (Lden)	68 (lignes conventionnelles)	54	
Bruit ferroviaire la nuit (Ln)	62 (lignes conventionnelles)	44	

Améliorer la sécurité routière



Afin de poursuivre la dynamique observée d'amélioration de la sécurité routière, le Plan des mobilités s'inscrit dans la perspective « Vision zéro » décès et blessé grave sur les routes et dans les rues en 2050, adoptée par la Commission européenne en 2018. L'objectif du Plan des mobilités est ainsi une réduction de moitié des tués et des blessés graves entre les périodes 2015-2019 et 2025-2029 sur les routes et dans les rues d'Île-de-France, avec une attention particulière portée aux usagers les plus vulnérables : piétons, cyclistes et usagers des deux-roues motorisés.

Préserver la santé des Franciliennes et des Franciliens

Au-delà de l'amélioration de la santé liée à la réduction de la pollution atmosphérique, des nuisances sonores, et de l'insécurité routière, d'autres objectifs sanitaires sont poursuivis par le Plan des mobilités :

- encourager la pratique d'une activité physique grâce à des objectifs de développement du recours aux modes de déplacement actifs (marche et vélo),
- réduire le stress ressenti dans les transports collectifs en visant l'amélioration globale de la qualité de service (régularité), du confort et de la sûreté.

Le développement de l'accessibilité des transports permet d'élargir ces effets pour toute la population.

Préserver la biodiversité

Il s'agit ainsi de minimiser l'impact des projets d'infrastructures et d'aménagement sur les espèces et leur milieu, de minimiser la consommation des espaces naturels – conformément à la trajectoire ZAN portée par le SDRIF-E – et leur fragmentation, et de favoriser la végétalisation des espaces urbains.

Les objectifs de mobilité :

A l'échelle régionale

Le Plan des mobilités vise ainsi globalement :

- une diminution des déplacements en modes individuels motorisés de l'ordre de 15 % entre 2019 et 2030, cette baisse sera notamment permise par le télétravail et par le report modal engendré par l'évolution de l'offre de transports collectifs ;
- une croissance de 2 % du nombre de déplacements en transports collectifs entre 2019 (situation de référence avant la crise sanitaire) et 2030; compte tenu de la baisse de fréquentation des transports collectifs occasionnée par la crise sanitaire, cet objectif correspond à une augmentation de l'ordre de 15 % entre 2023 et 2030;
- un fort développement de l'usage du vélo avec un triplement du nombre de déplacements effectués avec ce mode entre 2019 et 2030;
- un maintien de la marche en tant que mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens à l'horizon 2030.





Objectifs d'évolution de l'usage des modes de déplacements quotidiens des Franciliens (en millions par jour)

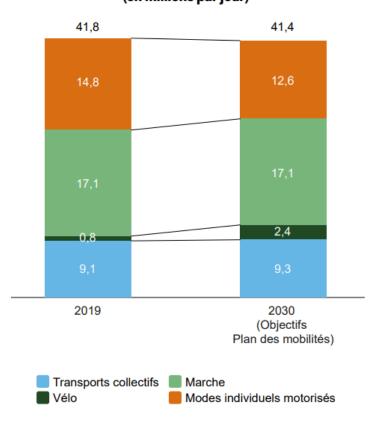


Figure 4 : Objectifs d'évolution de l'usage des modes de déplacements quotidiens des franciliens (Source : Île-de-France Mobilités, 2023)

Des objectifs d'usage des modes différenciés selon les territoires

Une baisse modérée de l'utilisation des modes individuels motorisés y sera observée sous l'impulsion du télétravail dans les communes rurales et les petites villes mais également grâce à un report modal vers les modes actifs et les transports collectifs, en particulier dans les villes moyennes.

Rééquilibrer l'accès à l'emploi et améliorer l'accessibilité des pôles économiques

Pour répondre à l'enjeu d'un meilleur accès à l'emploi et du soutien du développement économique régional, le Plan des mobilités se fixe également pour objectif d'améliorer l'accès aux pôles économiques, et donc de rééquilibrer l'accès à l'emploi pour les Franciliens.

Les objectifs de transition des parcs de véhicules :

En matière de transition énergétique des parcs de véhicules, les objectifs les plus ambitieux doivent aussi être retenus pour satisfaire aux ambitions de réduction des émissions de gaz à effet de serre et d'amélioration de la qualité de l'air. Le Plan de Mobilités le nombre de points de charge cibles pour chaque EPCI à horizon 2030. Pour le territoire de Grand Paris Grand Est, cela se traduit par un développement de 2400 points de charge d'accès public en 2030.

Les objectifs pour les flux de marchandises :

Pour permettre l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques :

- la baisse des distances parcourues pour les flux de marchandises internes à la région (-5 % de véhicules-kilomètres);
- le report modal vers les modes massifiés pour les flux en échange interrégional (-13 % de véhicules-kilomètres routiers);



• le report modal vers la cyclologistique pour les flux de véhicules utilitaires légers internes à la région (-8% de véhicules-kilomètres routiers).

Objectifs d'évolution des flux routiers de marchandises annuels (en millions de véhicules.kilomètres)

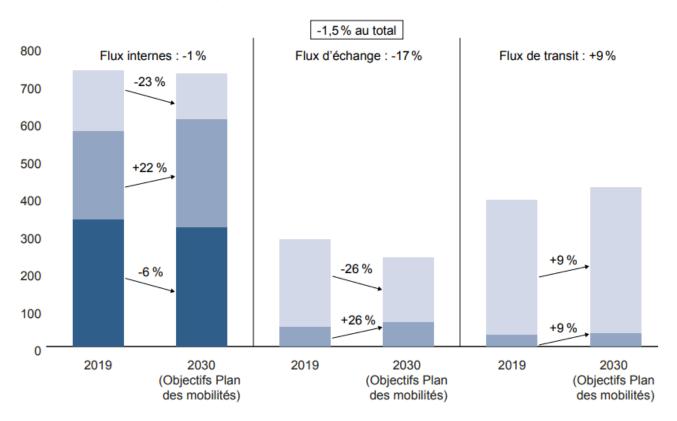


Figure 5 : Objectifs d'évolution des flux routiers de marchandises annuels (Source : Île-de-France Mobilités, 2023)

Le plan d'action du Plan des Mobilités s'articule ainsi autour de quatorze axes, chaque axe se déclinant en actions faisant l'objet de fiches-actions portant diverses mesures.

- Axe 1 : Poursuivre le développement de transports collectifs attractifs ;
- Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité ;
- Axe 3 : Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements ;
- Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo ;
- Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture ;
- Axe 6 : Renforcer l'intermodalité et la multimodalité ;
- Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable ;
- Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine ;
- Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux ;
- Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable ;
- Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules ;
- Axe 12 : Coordonner une politique publique partagée en matière de mobilité solidaire :
- Axe 13 : Agir en faveur d'une mobilité touristique plus durable ;
- Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements.

3.1.2 Evaluation environnementale du Plan des Mobilités en Île-de-France



Le Plan des Mobilités en Île-de-France a fait l'objet d'une évaluation environnementale stratégique. L'évaluation environnementale identifie et évalue les effets notables que peut avoir la mise en œuvre du Plan des Mobilités sur l'environnement.

La concaténation des résultats permet de réaliser un profil général des incidences du plan d'action sur les enjeux environnementaux. On constate d'après le schéma ci-dessous que le plan d'action du Plan des Mobilités montre un impact globalement positif sur les enjeux majeurs identifiés dans l'analyse de l'état initial de l'environnement. Particulièrement, les actions du Plan des Mobilités auront un impact positif sur la consommation énergétique des transports et aux émissions de polluants atmosphériques et gaz à effet de serre. En effet, la baisse du recours aux véhicules motorisés (report vers des modes alternatifs, réduction des distances parcourues pour le transport des marchandises, usages partagés de la voiture) contribue à l'atteinte des objectifs fixées pour les émissions de gaz à effet de serre et les concentrations de polluants atmosphériques.

Profil environnemental du plan d'action du Plan des mobilités en Île-de-France

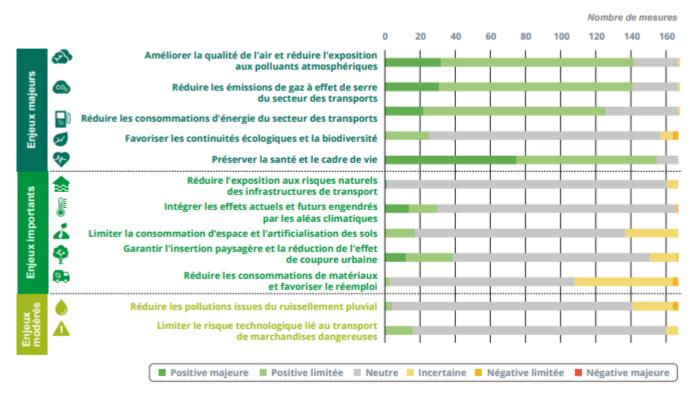


Figure 6 : Résultats de l'évaluation environnementale du Plan des mobilités

L'ensemble des actions entraînant des impacts incertains ou négatifs ont fait l'objet de mesures « ERC » (Éviter, Réduire, Compenser). Ces mesures concernent par exemple les aménagements et les processus permettant une meilleure prise en compte des risques naturels, en particulier du risque d'inondation, une meilleure gestion des matériaux et déchets liés aux constructions sur leur cycle de vie ou encore une compensation des impacts sur les espaces naturels (reboisement et restauration écologique) et la biodiversité (aménagements en faveur de la mobilité des espèces, végétalisation). Au total, 125 mesures Éviter-Réduire-Compenser et orientations complémentaires ont été définies. Enfin, afin de suivre l'impact du Plan des mobilités sur l'environnement, un dispositif de suivi environnemental est défini, synthétisant les principaux indicateurs à suivre afin de déterminer l'impact du Plan des mobilités sur les différents enjeux environnementaux.

Le Plan des Mobilités et son rapport environnemental ont fait l'objet d'un avis de l'Autorité Environnementale (n°MRAe APPIF-2024-133) le 27/11/2024.

3.1.3 Les actions à décliner dans les PLM

Les plans locaux de mobilité (PLM) ont pour rôle de décliner les actions du Plan des mobilités au niveau territorial. Le Plan des mobilités émet de nombreuses recommandations et prescriptions ainsi que des propositions méthodologiques pour garantir la bonne déclinaison de son plan d'action, de façon adaptée à l'ensemble des contextes territoriaux.



GRAND PAR S GRAND EST Plan Local of Mobilit

Le Plan des mobilités en Île-de-France définit, pour les collectivités ayant l'obligation d'élaborer un PLM, un volet socle obligatoire reposant sur vingt actions du Plan des mobilités, réparties en onze axes correspondant à cinq grands leviers d'actions (cf. figure ci-contre).

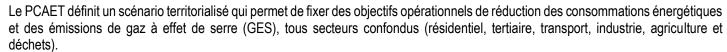
Le plan d'action du PLM de GPGE décline donc les actions du Plan des mobilités régional dans le champ relevant de la compétence des EPCI et des Communes du territoire.

5 grands leviers d'action	11 AXES	20 ACTIONS
	Poursuivre le développement de transports collectifs : l'attractivité du bus	1.3 Développer les réseaux de surface et en améliorer la performance
	Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	2.1 Planifier l'amélioration de la mobilité piétonne
O No. of Control	Établir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité	3.1 Accélérer la mise en accessibilité de la voirie en agglomération
Développer les modes alternatifs à la voiture solo	de la chaine de déplacements	3.2 Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transports collectifs (bus)
a la voltar e solo		4.1 Développer les infrastructures cyclables
	Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	4.2 Accroître et sécuriser l'offre de stationnement vélo
		4.3 Promouvoir l'utilisation du vélo et développer les services associés
		6.1 Aménager les pôles d'échanges multimodaux, lieux pour une intermodalité renforcée
	Renforcer l'intermodalité et la multimodalité	La question du rabattement vers les pôles d'échanges multimodaux routiers (6.2) peut également être traitée dans le PLM, si le territoire en est doté.
	Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	7.2 Améliorer la sécurité routière
Partager la voirie	Missy nesteros la vairia vehaira	8.1 Définir et mettre en œuvre des principes de partage de la voirie en milieu urbain
et l'espace public entre les modes	Mieux partager la voirie urbaine	8.2 Pacifier la voirie et résorber les coupures urbaines
	Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	9.1 Mettre en œuvre des politiques de stationnement globales avec une approche intercommunale
		Repenser les politiques de stationnement public pour un meilleur partage de l'espace public et pour une mobilité plus durable
		9.3 Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé
Optimiser		10.1 Améliorer la performance de l'armature logistique
la logistique urbaine	Soutenir une activité logistique performante et durable	10.3 Améliorer les conditions de distribution des zones urbaines
Faire évoluer les parcs	Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	11.1 Développer le réseau régional d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques
		14.1 Sensibiliser les Franciliens à des pratiques de mobilité plus durable
Changer les comportements	Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	14.2 Développer l'écomobilité scolaire
		14.3 Accompagner les entreprises et les administrations pour une mobilité plus durable de leurs employés

Figure 7 : Volet socle obligatoire pour les EPCI (Source : Île-de-France Mobilités, 2023)

3.2 Objectifs projetés à l'horizon 2030 et 2050 pour le territoire de GPGE

Le PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) de Grand Paris Grand Est a été adopté le 5 avril 2022. Il a a été construit à partir des objectifs du Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM). Il s'appuie sur les résultats du diagnostic énergie-climat du territoire et sur une estimation fine des potentiels de développement des énergies renouvelables à l'échelle locale.



La trajectoire repose sur un ensemble d'hypothèses d'évolution du territoire à l'horizon 2050, notamment une croissance démographique modérée (+8 %), une augmentation significative du nombre de logements (+23 %) et une évolution continue des surfaces tertiaires (+1 % par an). À ces dynamiques s'ajoutent des hypothèses climatiques (réduction des degré jour unifié de chauffage, hausse des degré jour unifié de climatisation) et une évolution du mix énergétique, avec une part croissante d'énergies renouvelables dans le réseau gaz (27 %) et une stabilité à 50 % de l'électricité d'origine nucléaire.

Sur le plan sectoriel, les réductions projetées reposent sur des leviers forts : rénovation complète du parc résidentiel et de 80 % du parc tertiaire à un niveau BBC d'ici 2050, généralisation des constructions neuves à énergie positive, amélioration des pratiques de sobriété et d'efficacité énergétique. Dans les transports, le scénario anticipe un report massif vers les mobilités actives, partagées et propres, soutenu par le déploiement du Grand Paris Express, ainsi qu'une électrification complète du parc de véhicules d'ici 2050. Le secteur industriel, quant à lui, présente des marges de progression plus limitées, du fait des délais liés à la structuration des filières du réemploi, du recyclage et de la rénovation énergétique.

Réduction des consommations d'énergie et développement des énergies renouvelables

Le scénario territorialisé du PCAET de Grand Paris Grand Est définit une trajectoire ambitieuse de réduction des consommations d'énergie, avec un objectif de baisse de 42 % à l'horizon 2050 par rapport à 2005. Bien que cet objectif reste en deçà de celui fixé par le PCAEM métropolitain (-50 %), il traduit une dynamique territoriale cohérente avec les potentiels identifiés localement. Les gains d'efficacité énergétique les plus marqués sont attendus dans le secteur des transports, grâce à un report modal vers les mobilités actives et partagées, et à la décarbonation progressive du parc de véhicules. À l'inverse, la consommation du secteur résidentiel demeure plus difficile à maîtriser, en raison de la complexité des leviers de rénovation et de sobriété à grande échelle.

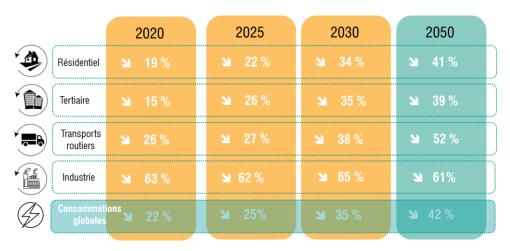


Figure 8 : Evolutions de consommations d'énergie par secteur à l'horizon 2050 (Source : PCAET de GPGE, 2022)

Emissions de GES

Grand Paris Grand Est s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050, en cohérence avec les engagements nationaux et le Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM). L'objectif global est de réduire de 77 % les émissions de GES par rapport à 2005, avec des jalons intermédiaires de –47 % en 2024 et –66 % en 2030.

Ces objectifs sectoriels sont en partie la résultante des objectifs de baisse de la consommation énergétique du territoire, mais aussi des projections de verdissement progressif du mix énergétique, notamment à travers le développement des énergies renouvelables, la sortie des énergies fossiles et l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments et équipements.

Le secteur résidentiel concentre une part importante des émissions actuelles, en raison d'un parc bâti ancien, énergivore, et encore partiellement chauffé au fioul. Il constitue donc un levier d'action majeur, avec un objectif de réduction des émissions de 61 % d'ici 2050

Le **secteur des transports**, également prioritaire, vise une baisse de **62** %, rendue possible par une transformation progressive des mobilités : **réduction de la place de la voiture individuelle thermique**, développement des transports en commun, renforcement des infrastructures cyclables et émergence de carburants alternatifs (électricité, biogaz, hydrogène).



GRAND
GRAND
FST

GRAND
FST

Plan Local de
Mobilité

Les objectifs sont encore plus marqués dans le **tertiaire** (-97 %) et dans l'**industrie** (-83 %), qui bénéficieront des gains issus de la rénovation énergétique, de la sobriété, de l'optimisation des procédés et du recours à des énergies moins carbonées.

Ces objectifs structurent une trajectoire territoriale ambitieuse, combinant **sobriété énergétique, transformation des usages** et transition vers un **mix énergétique décarboné**.

	2020	2024	2030	2050	
Résidentie	30 %	≥ 42 %	3 62 %	1 75 %	
Tertiaire	1 27 %	¥ 41 %	3 62 %	2 80 %	
Transports routi	iers 🔰 23 %	3 5 %	≥ 56 %	2 61 %	
Industrie	2 64 %	2 72 %	¥ 83 %	9 7 %	
€002 Emissions globa	ales 🔌 36 %	¥ 47 %	≌ 66 %	3 77 %	

Figure 9 : Evolutions des émissions de GES par secteur à l'horizon 2050 (Source : PCAET de GPGE, 2022)



3.3 Contexte de la mobilité dans l'EPT Grand Paris Grand Est

3.3.1 **Résultats du diagnostic**

3.3.1.1 Caractéristiques des déplacements

Une enquête en ligne et en format papier a été réalisée du 1^{er} octobre au 8 novembre 2024 pour recueillir des informations sur les pratiques de déplacements des habitants et des actifs au niveau du territoire.

La mise en place d'une enquête pour la réalisation du Plan Local de Mobilités a permis de :

- Comprendre les habitudes de mobilité sur le territoire : l'enquête a permis de collecter des données sur les comportements de transport des usagers (voiture, transports en commun, vélo, marche, etc.). Cela aide à mieux comprendre les pratiques quotidiennes des habitants et les choix de mobilité en fonction des différents profils (âge, profession, zone géographique, etc.);
- Identifier des besoins et attentes des usagers : l'enquête a recueilli directement les besoins et attentes des usagers en termes de mobilité. Par exemple, les points de blocage dans les déplacements, les préférences pour de nouvelles infrastructures (pistes cyclables, parkings, etc.). Ces retours permettent de concevoir un plan qui répond concrètement aux attentes de la population :
- Evaluer des besoins en infrastructures: En interrogeant les usagers, il devient possible d'identifier les zones où les infrastructures sont insuffisantes ou inadaptées (manque de stationnement, absence de lignes de bus dans certains quartiers, etc.);
- **Encourager à l'adoption de modes de transport durables**: L'enquête a permis d'évaluer la propension des habitants à utiliser des modes de transport plus écologiques (transports en commun, vélo, covoiturage, etc.) et d'identifier les leviers pour encourager cette transition, par exemple, en améliorant les infrastructures ou en offrant des incitations
- **Impliquer les parties prenantes** : Impliquer la population, les entreprises et les autres acteurs locaux dans la démarche de création du PLM par une enquête a permis de recueillir des points de vue diversifiés et de garantir que le plan prenne en compte les réalités locales.

L'enquête a suscité 981 réponses ce qui permet de donner une tendance des habitudes et conditions de déplacement à l'échelle du territoire. Même si l'échantillon n'est pas représentatif de la population de GPGE, toutes les communes de l'EPT ont été représentées avec un nombre plus important de répondants à Livry-Gargan et à Noisy-le-Grand.

Une synthèse des résultats de l'enquête est présenté ci-après :

- ► 52 % des répondants déclarent que leur foyer possède 1 voiture ;
- ▶ 33 % déclarent que leur foyer possède 2 voitures ou plus ;
- ▶ 63 % des répondants déclarent que leur foyer possède une solution de mobilité active (vélo, trottinette ou autre) ;
- La majorité des répondants ayant une solution de mobilité active déclarent que leur foyer possède plusieurs vélos mécaniques :
 - 31 % des répondants déclarent posséder plusieurs vélos mécaniques,
 - 28 % un seul vélo mécanique,
 - 15 % une seule trottinette,
 - 14 % un vélo à assistance électrique
 - Etc.
- Le vélo est principalement utilisé pour effectuer des déplacements domicile-travail ou pour rejoindre des trajets domicile-lieu d'activité (sportive, culturelle...) :
 - 26 % pour des trajets domicile-lieu d'activité (sportives, culturelle),
 - 24 % pour des sorties à vélo,
 - 23 % pour des trajets domicile-travail,
 - 15 % pour des trajets domicile gare / station Tram.

En conclusion, la voiture représente le mode de déplacement le plus utilisé pour les déplacements domicile-travail internes à GPGE :



La part modale des déplacements est présenté dans le graphique suivant :

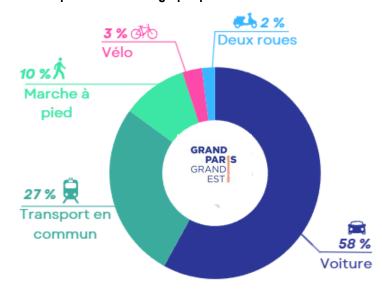


Figure 10 : part modale des déplacements interne au niveau du territoire du GPGE (Source : Ingérop, 2024)

3.3.1.2 Niveau de motorisation, circulation et stationnement

Il ressort du diagnostic que le taux de motorisation est très élevé au niveau du territoire (74%) et est supérieur aux moyennes régionale (65%) et départementale (61%).

De même, le taux de multi-motorisation est de 23% (2 véhicules ou plus) supérieur à la moyenne départementale (15 %) et régionale (21 %).

Plus de 40 % de multi-motorisation est présente dans les secteurs plus éloignés du réseau ferré.



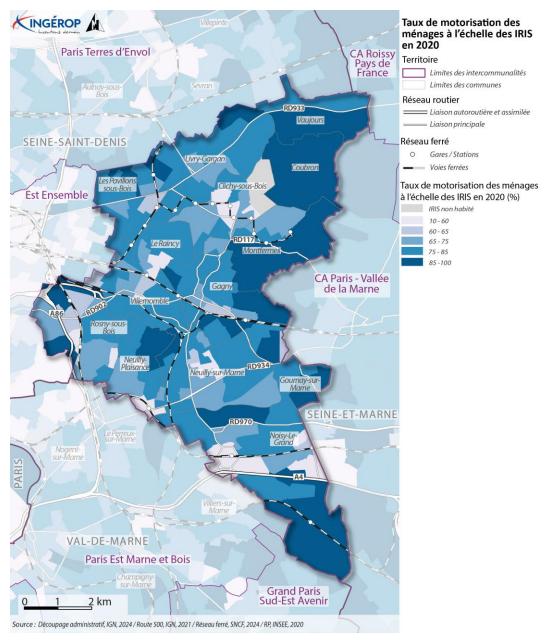


Figure 11 : Taux de multi-motorisation des ménages (Source : Ingérop, 2024)



3.3.1.3 Transports collectifs et intermodalité

À l'échelle du territoire, le rabattement vers les gares est principalement réalisé à pied avec peu de recours au vélo et un usage du bus important vers certaines gares (Neuilly-Plaisance, Le Raincy-Villemomble-Montfermeil, Noisy-le-Grand Mont d'Est).

Le rabattement à pied est encore plus important vers les stations du T4.

Le rabattement en voiture est présent au niveau des gares disposant de parkings.

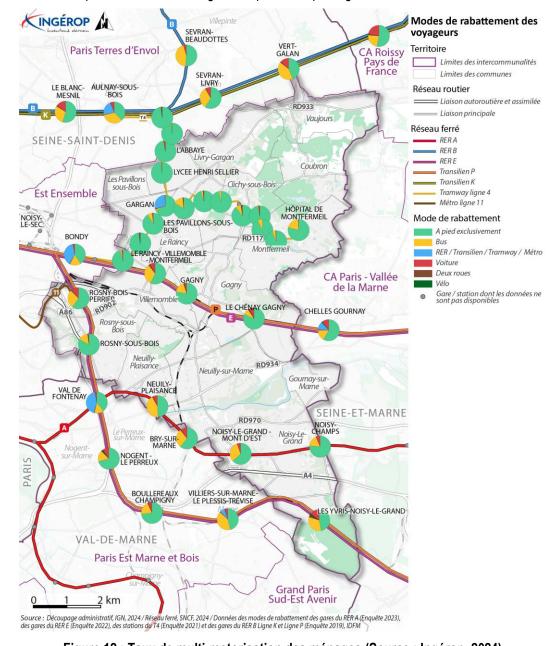


Figure 12 : Taux de multi-motorisation des ménages (Source : Ingérop, 2024)

En ce qui qui concerne l'offre de bus, des difficultés de circulation sont rencontrées au niveau du territoire et sont liées à la congestion :

- Sur les axes majeurs, principalement des routes départementales ;
- Au niveau des franchissement des voies ferrées et de la Marne ;
- Dans les centres-villes.

Des difficultés de circulation sont également dues au stationnement des voitures le long des axes routiers.



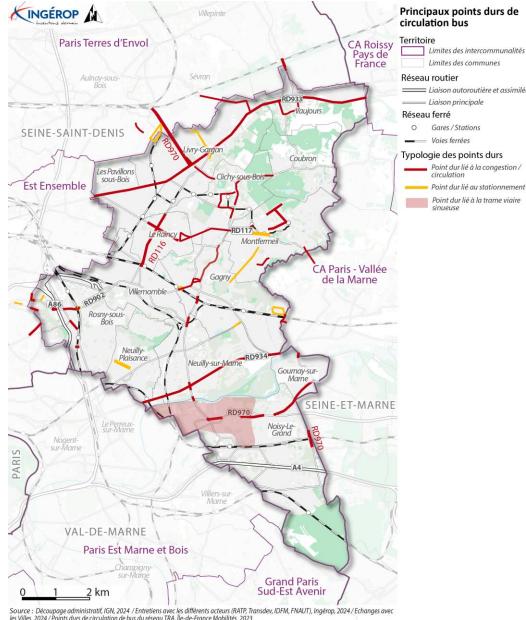


Figure 13 : Principaux points durs de circulation bus (Source : Ingérop, 2024)



3.3.1.4 Modes actifs et écomobilité

Les itinéraires cyclables sont relativement peu nombreux et globalement discontinus avec un manque de liaison Nord-Sud. Par ailleurs, les stationnements vélo sont inégalement répartis sur le territoire.

L'offre cyclable ne couvre pas l'ensemble des principaux pôles générateurs de déplacements.

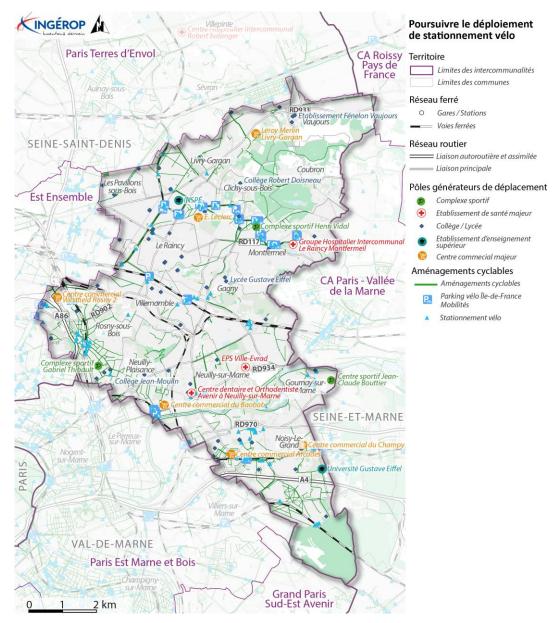


Figure 14 : Stationnement vélo au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)

Le Plan des Mobilités en Ile-de-France fixe un objectif de 2 400 points de recharge IRVE à horizon 2030 pour l'ensemble de l'EPT (pour un total de 100 000 à l'échelle régionale) contre 380 prises de recharge actuellement. Par ailleurs, certaines communes sont peu équipées : Coubron, Vaujours (2 projets en cours : parking SODES et villa de la Résidence), Le Raincy et Gagny.



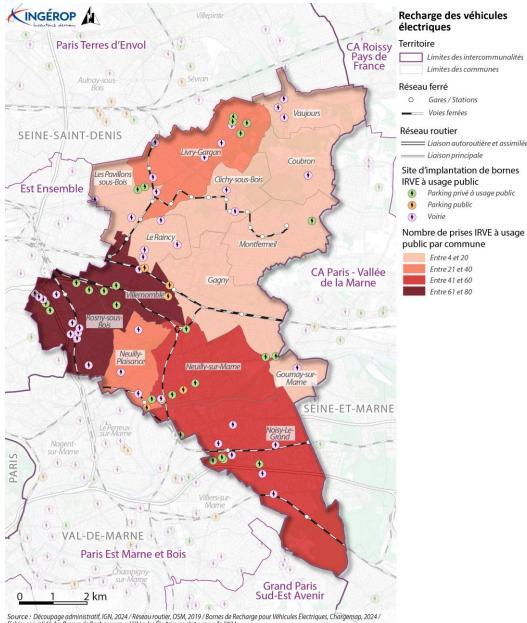


Figure 15 : Bornes de recharge des véhicules électriques au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)

3.3.1.5 Logistique urbaine

La densité de petits commerces est importante au niveau du territoire correspondant aux centralités et quartiers commerçants, notamment à :

- À Rosny-sous-Bois, entre les gares de Rosny-Bois-Perrier et de Rosny-sous-Bois;
- Aux Pavillons-sous-Bois à la limite avec Livry-Gargan, entre les abords du marché couvert et le centre-ville;
- À Noisy-le-Grand, dans le quartier de Mont d'Est;
- Entre Le Raincy et Villemomble, autour de la gare RER Le Raincy-Villemomble-Montfermeil ;

Des centralités de plus petites à l'échelle du territoire à Villemomble, Gagny, Livry-Gargan, Neuilly-sur-Marne sont également présentes.

Globalement, le territoire de Grand Paris Grand Est accueille relativement peu d'activités de logistique à l'échelle du département de la Seine-Saint-Denis.



Figure 16 : Estimation du nombre de mouvements hebdomadaire lié à la logistique urbaine (Source : Ingérop, 2024)

3.3.2 Synthèse des enjeux de mobilité sur le territoire de Grand Paris Grand Est

Le tableau de synthèse ci-dessous a été établi à partir du diagnostic détaillé de la mobilité sur le territoire de Grand Paris Grand Est.





ATOUTS

- Un territoire dynamique démographiquement et accueillant de nombreux jeunes ;
- Une **densité importante du bâti** (et de la population) propice aux déplacements de courtes distances ;
- Des espaces verts et des cours d'eau valorisés (et valorisables) pour les déplacements des modes actifs :
- 3/4 du territoire situé à moins de 300m d'un point d'arrêt de bus ;
- Un taux de motorisation des ménages en baisse favorable à l'utilisation de modes alternatifs.

OPPORTUNITÉS

- Des communes et des acteurs mobilisés pour améliorer les conditions de déplacement ;
- Une démarche intercommunale déjà lancée avec le PLUi permettant de déterminer les conditions d'aménagement et d'occupation du sol ;
- Des projets cyclables et de transports collectifs (dont le Grand Paris Express) à l'œuvre ou en étude.

FAIBLESSES

- Des coupures urbaines et naturelles complexifiant les déplacements ;
- Une dichotomie entre emplois offerts et actifs résidents ;
- Une hétérogénéité des réglementations existantes (circulation, stationnement, livraisons...);
- Des lignes de bus dont la vitesse commerciale est impactée par la congestion;
- Du trafic de transit identifié sur des voiries locales non adaptées ;
- Des voiries souvent étroites limitant les possibilités d'intervention.

MENACES

- Une dépendance marquée à la voiture individuelle ;
- Une croissance des besoins en déplacements liée aux projets de développement ;
- Des communes à différents stades d'avancement pour les démarches de mobilité (plans vélo, de circulation...).



3.4 Champ d'action du Plan d'action du PLM de l'EPT Grand Paris Grand Est

En préambule, il convient de rappeler que le PLM s'articule dans sa mise en œuvre avec de nombreuses autres études et plans régionaux ou locaux.

Le PLM doit être compatible avec le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF, en cours de remplacement par le Plan des mobilités en Île-de-France), mais également avec le Schéma directeur de la région Île-de-France et le Schéma régional du Climat, de l'Air et de l'Energie en Île-de-France.

Il doit être en cohérence avec le Plan Climat Air Energie Territorial, le Schéma de Cohérence Territorial et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

Enfin, les Plans locaux d'urbanisme et les décisions de voirie s'appliquant dans le périmètre du PLM doivent être compatibles avec celui-ci, ainsi qu'avec le Plan de Mobilités île-de France.

Ainsi, le Plan local de mobilité (PLM) constitue une déclinaison territoriale du Plan des mobilités en Île-de-France. Afin d'assurer le caractère opérationnel du Plan Local des Mobilités, celui-ci n'a donc pas vocation à reprendre les actions figurant dans tous ces autres Plans, ou relevant de la compétence directe d'autres acteurs.

Il vise à préciser, à l'échelle de l'Établissement public territorial (EPT), les orientations régionales en matière de mobilité, dans les domaines relevant de sa compétence ou de la compétence des collectivités territoriales qui ont été directement associées à sa réalisation (communes, CD93 en tant que gestionnaire de voirie notamment).

C'est pourquoi certaines actions - pourtant importantes en matière de mobilités - n'entrent pas dans le champ d'application direct du PLM, comme le développement de projets structurants de transports collectifs (création de nouvelles lignes), ou l'organisation de l'armature logistique régionale. En effet, ces actions relèvent de la compétence d'Île-de-France Mobilités, à une échelle bien plus large et au regard des enjeux régionaux. Ce sont des actions sur lesquelles l'EPT a peu de prise. Ces projets disposent de leurs propres saisines environnementales ayant permis d'établir des mesures ERC (éviter, réduire, compenser) spécifiques et relatives à leurs enjeux.

Ainsi, au regard de tous ces éléments, le champ d'intervention du PLM se concentre sur :

- Les voiries et l'espace public ;
- La réglementation du stationnement ;
- Les aménagements cyclables ;
- Les conditions de circulation des bus via des interventions sur la voirie ;
- Les services aux cyclistes et le stationnement vélo ;
- La réglementation liée à la logistique urbaine ;
- La sensibilisation et la communication ;
- Le suivi de la mise en œuvre de la politique de mobilité (du PLM).

Il a vocation à définir un cadre d'intervention pour de futurs projets locaux, afin qu'ils puissent s'organiser de manière cohérente sur tout le territoire.

Enfin, il définit les leviers d'échanges, de discussions, de négociation pour toutes les actions qui doivent être réalisées en partenariat avec d'autres acteurs du territoire :

- Région Ile-de-France ;
- Département de la Seine-Saint-Denis ;
- Métropole du Grand Paris :
- Les communes du territoire :
- Les associations vélos ;
- Île-de-France Mobilités;
- Les transporteurs bus (RATP, Keolis et Transdev);
- Associations environnementales: ENDEMA93 et Environnement 93;
- Intercommunalités voisines :
- Départements voisins (94 et 77);
- Collectif Vélo Ile-de-France;



la circulation et l'amélioration de l'accessibilité des transports en commun.

- CCI 93;
- FNAUT;



GRAND

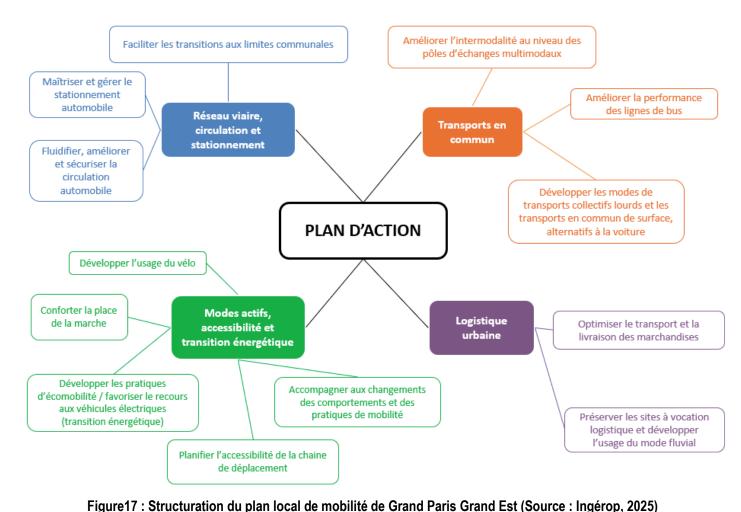
PARIS GRAND

Plan Local de

Le plan d'action du PLM repose sur quatre thématiques et treize orientations identifiées à l'issue du diagnostic et des concertations, qui seront détaillées dans les fiches actions suivantes :

Les actions du présent PLM ont pour conséquence des impacts positifs sur l'environnement par l'amélioration des mobilités,

la maîtrise de la circulation automobile, l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction du bruit et ainsi que l'apaisement de







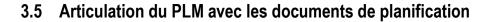
Thématiques	Actions			
	Orientation 1 : Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile			
	 Action 1 : Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public Action 2 : Pacifier la voirie Action 3 : Limiter le trafic de transit Action 4 : Traiter les principales coupures urbaines entravant les déplacements Action 5 : Résoudre les principaux points de congestion en lien avec les différents gestionnaires de voirie pour améliorer la circulation de tous les modes de déplacement Action 6 : Sensibiliser à la sécurité routière Action 7 : Mettre en place un observatoire des mobilités 			
	Orientation 2 : Faciliter les transitions aux limites communales			
Thématique : Réseau viaire, circulation et stationnement	 Action 1 : Résoudre les disparités de réglementation et de plan de circulation dans un cadre de continuité viaire Action 2 : Accompagner les gestionnaires de voirie à élaborer des schémas directeurs de jalonnement 			
	Orientation 3 : Maîtriser et gérer le stationnement			
	 Action 1 : Interroger l'harmonisation des politiques communales de stationnement Action 2 : Mieux réglementer l'usage du stationnement sur voirie Action 3 : Optimiser l'offre de stationnement sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages Action 4 : Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrage Action 5 : Travailler à la labélisation des P+R du territoire Action 6 : Développer des bornes de recharges électriques dans les parkings existants Action 7 : Réguler l'offre de stationnement automobile dans le domaine privé (en agissant sur les normes des constructions neuves) 			
	Orientation 1 : Développer l'usage du vélo			
	 Action 1 : Définir et aménager l'armature d'un réseau cyclable territorial en lien avec les réseaux supra-territoriaux et traiter les principales discontinuités cyclables Action 2 : Poursuivre le déploiement du stationnement vélo (y-compris sécurisé) dans les espaces publics et privés Action 3 : Promouvoir l'utilisation des vélos et développer les services associés 			
	Orientation 2 : Conforter la place de la marche			
	 Action 1 : Identifier les itinéraires les plus usuels puis évaluer leur marchabilité Action 2 : Valoriser les itinéraires de randonnées Action 3 : Systématiser la prise en compte de la mobilité piétonne dans les projets de voirie et d'aménagement 			
Thématique : Modes actifs, accessibilité et transition	Orientation 3 : Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique)			
énergétique	 Action 1 : Favoriser le recours aux véhicules électriques en développant le réseau de recharge pour les véhicules électriques Action 2 : Encourager et développer la pratique du covoiturage et de l'autopartage 			
	Orientation 4 : Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité			
	 Action 1 : Communiquer et sensibiliser sur les solutions alternatives à la voiture individuelle Action 2 : Promouvoir la mobilité durable chez les plus jeunes Action 3 : Encourager les démarches et plans de mobilité inter-employeurs 			
	Orientation 5 : Planifier l'accessibilité de la chaîne de déplacement			
	 Action 1 : Achever l'élaboration des PAVE (Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics) avec l'objectif de doter toutes les communes du territoire Action 2 : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de bus pour atteindre 100 % des arrêts accessibles à horizon PLM (hors impossibilité technique) 			
	Orientation 1 : Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture			
	Action 1 : Travailler avec IdFM sur le développement du maillage en transports en commun structurants			
Thématique transports collectifs	Orientation 2 : Améliorer la performance des lignes de bus			
	 Action 1 : Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants Action 2 : Résoudre les points noirs de circulation de bus Action 3 : Relayer les informations aux voyageurs (au niveau des arrêts et en cas de déviation notamment) 			





	Orientation 3 : Améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux	
	 Action 1 : Améliorer le rabattement et l'accessibilité vers les gares et les stations existantes Action 2 : Accompagner la mise en service de nouvelles infrastructures de transport structurantes et la création de pôles d'échanges (en prévoyant leur accessibilité et leur intégration) 	
	Orientation 1 : Optimiser le transport et la livraison des marchandises	
Thématique : Logistique urbaine	 Action 1 : Identifier les flux poids-lourds de transit Action 2 : Harmoniser et adapter la réglementation pour faciliter sa compréhension et son application Action 3 : Promouvoir des modes de livraison plus performants et durables 	
	Orientation 2 : Promouvoir des modes de livraison plus performants et durables	
	 Action 1 : Développer le transport fluvial en développant les activités logistiques fluviales et en accompagnant via des partenariat les différents projets portant sur le transport fluvial Action 2 : Améliorer la performance de l'armature logistique 	





3.5.1 **SDRIF et SDRIF-E**

Le SDRIF Horizon 2030 donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Il détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.

SDRIF horizon 2030			
Objectifs	Plan d'action du PLM		
Relier et structurer L'objectif est d'offrir des modes alternatifs à la voiture. Il s'agit de libérer de l'espace de circulation au profit des transports collectifs.	Le PLM a pour objectif de renforcer l'offre de transports en commun, d'en accroitre l'attractivité et de développer les modes de déplacement actifs, tels que la marche et le vélo.		
Polariser et équilibrer Certains secteurs par leur localisation et leurs caractéristiques sont porteurs de potentialités de développement urbain. L'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation de plateformes de fer intermodales.	Le PLM n'a pas d'impact direct sur le développement urbain. Toutefois, il contribue à améliorer la desserte et l'accessibilité du territoire ce qui permet d'augmenter son attractivité.		
Préserver et valoriser les continuités écologiques	Le PLM intègre les enjeux de continuités écologiques à travers une reconfiguration des liaisons douces, incluant le renforcement des itinéraires de randonnée, vecteurs de connexion paysagère et de valorisation fonctionnelle des milieux naturels.		



SDRIF-E horizon 2040			
Principes fondateurs	Plan d'action du PLM		
Zéro artificialisation nette (ZAN): il s'aligne sur l'objectif de la loi Climat et Résilience en fixant l'obligation d'atteindre d'ici 2050, ces trajectoires ZAN seront définies pour chaque territoire local.	Le plan d'action du PLM intègre l'objectif ZAN en privilégiant les aménagements dans des zones déjà imperméabilisées.		
Renaturation des villes pour améliorer la qualité de vie, réduire la chaleur urbaine et favoriser la biodiversité. Zéro émission nette et circulaire : prise en compte du	Le Projet Local de Mobilité (PLM) n'a pas vocation à agir directement sur la renaturation des villes. Toutefois, il s'inscrit dans une démarche cohérente avec les objectifs du Schéma Directeur de la Région Île-de-France – Évolution (SDRIF-E), notamment en veillant à limiter l'artificialisation des sols. Cette vigilance vise à éviter que les infrastructures ou aménagements liés au projet ne contribuent à la fragmentation des espaces naturels ou à la diminution des surfaces perméables, qui sont essentielles au maintien de la biodiversité et à la qualité de vie urbaine. Ainsi, si le PLM ne peut pas à lui seul promouvoir la renaturation, il s'engage à ne pas être un facteur aggravant de l'artificialisation, en privilégiant par exemple l'optimisation des espaces existants, le recours à des matériaux perméables ou la préservation des corridors écologiques. Le PLM a pour objectif de développer le réseau de recharge pour		
développement des énergies renouvelables et de récupération, et des politiques environnementales régionales (traitement des déchets).	les véhicules électriques afin de réduire la consommation en carburants liée aux transports routiers.		
Mobilités décarbonées : inscription des mobilités vélo comme un transport de masse régional (Vélo).	Le PLM comprend la mise en place de voies cyclables encourageant, facilitant et sécurisant les déplacements à vélo. Le PLM intègre notamment les démarches en cours tels que les plans vélos communaux, le Réseau Vélo Île-de-France (VIF), le Plan Vélo Métropolitain, le plan vélo départemental de Seine-Saint-Denis.		
Logements accessibles et rénovation thermique : construire 70 000 logements par an en privilégiant leur proximité avec les transports en commun et encourager la rénovation thermique massive de l'existant.	Le PLM n'est pas concerné par cet objectif.		
Densification des territoires tout en préservant l'accès aux espaces verts et en luttant contre les îlots de chaleur urbains (ICU).	Le PLM n'est pas concerné par cet objectif.		
D'après le tableau, le plan d'action du PLM est compatible avec les objectifs du SDRIF-E.			

3.5.2 **SRCE**

Le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique) est le volet régional de la Trame Verte et Bleue dont l'élaboration a été fixée par les lois Grenelle I et II. Le document a été approuvé par la délibération CR 71-13 du Conseil régional du 26/09/2013 et adopté par arrêté n° 2013294-0001 du préfet de la région d'Île-de-France le 21/10/2013.

Le SRCE est le volet régional de la trame verte et bleue. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. À ce titre :



- GRAND S GRAND EST
 - Plan Local de **Mobilité**

- Il identifie les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques);
- Il identifie les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique ;
- Il propose les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action.

Les documents d'urbanisme comme le SDRIF, les Schémas de Cohérence Territorial (SCoT), les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) et les cartes communales devront prendre en compte le SRCE au cours de leur élaboration.

Le SRCE identifie les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques à préserver sur le territoire de Grand Paris Grand Est. Les orientations du PLM vont dans le sens de la préservation de la biodiversité sur son territoire. Les projets majeurs de transport en commun et d'ouvrages intégrés au PLM ont fait l'objet d'évaluations environnementales systématiques.

3.5.3 **SCoT du Grand Paris**

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Paris est un document de planification urbaine qui vise à organiser l'aménagement et le développement du territoire de la Métropole du Grand Paris (MGP), en tenant compte des enjeux environnementaux, économiques, sociaux et de mobilité.

SCoT du Grand Paris			
Orientations du SCoT	Plan d'action du PLM		
Conforter une Métropole polycentrique, économe en espaces et équilibrée dans la répartition de ses fonctions.	Les orientations du PLM offrent la possibilité de réaménager l'espace plus qualitativement, de laisser davantage de place au végétal, de mettre en valeur le paysage et le patrimoine.		
Embellir la Métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des ilots de fraicheur et la rétention de l'eau à la parcelle.	Les aménagements prévus dans le cadre du PLM s'accompagneront par des aménagements paysagers qui participeront à préserver et valoriser les continuités écologiques.		
Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement.	Le PLM n'a pas de lien direct avec cet objectif. Toutefois, l'amélioration de la desserte et des conditions de déplacement sur le territoire s'accompagnent d'une augmentation de son attractivité.		
S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique.	En développant l'accessibilité aux zones d'activités et du territoire, le PLM contribue à la création d'emplois. Il accompagne également les dynamiques économiques locales à travers la promotion des plans de mobilité employeur et le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques.		
Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde.	Le PLM répond à cet objectif en améliorant l'accessibilité au patrimoine culturel et protégé de son territoire grâce au développement des transports en commun et des modes de mobilité douces.		
Offrir un parcours résidentiel à tous les Métropolitains.	Le PLM n'a pas de lien direct avec cet objectif.		
Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible.	Les orientations du PLM s'intégreront parfaitement dans cet objectif.		
Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires.	Les orientations du PLM visent à améliorer la desserte en bus sur le territoire et à favoriser le recours à ce mode de déplacement.		

	EST
Confirmer la place de la Métropole comme une première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique.	Le PLM n'a pas de lien direct avec cet objectif
Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets.	Le PLM n'a pas de lien direct avec cet objectif
Organiser la transition énergétique.	Le PLM a pour objectif de développer le réseau de recharge pour les véhicules électriques afin de réduire la consommation en carburants liée aux transports routiers.
Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales, notamment par l'arrêt de la consommation et la reconquête des espaces naturels, boisés et agricoles.	Les orientations du PLM intègrent la préservation de la biodiversité et la diminution de la consommation d'espaces. Le PLM prévoit une restructuration des voiries existantes pour améliorer l'intermodalité.

D'après le tableau, le SCOT met l'accent sur des solutions de mobilité durable et intégrée, tout en prenant en compte la transformation de l'espace public, la réduction de la place de la voiture et la promotion des modes de transport doux. Ainsi, les objectifs du PLM s'inscrivent parfaitement dans les grandes lignes stratégiques du SCOT, visant à transformer l'Île-de-France en une région plus accessible, durable et interconnectée.

3.5.4 Plan de mobilité Île-de-France 2030

L'Objectif du Plan de Mobilité (PM) Île-de-France est de répondre aux enjeux de mobilité durable, en prenant en compte les spécificités régionales et les exigences de développement durable. Le Plan de Mobilité pour la région Île-de-France se base sur une série d'orientations stratégiques visant à améliorer l'efficacité des transports, favoriser la transition énergétique, et encourager des pratiques de mobilité plus durables.

Plan de mobilité Île-de-France			
Axes du Plan de mobilité Île-de-France	Plan d'action du PLM		
Axe 1 : Poursuivre le développement des transports collectifs et améliorer l'attractivité du bus	Les orientations du PLM « Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture » » et « Améliorer la performance des lignes de bus » répondent à cet axe.		
Axe 2 : Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité	L'orientation du PLM : « Conforter la place de la marche » répond à cet axe.		
Axe 3 : Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaine de déplacements	L'orientation du PLM « Planifier l'accessibilité de la chaine de déplacement » répond à cet axe.		
Axe 4 : Conforter la dynamique en faveur de l'usage du vélo	L'orientation du PLM : « Développer l'usage du vélo » répond à cet axe.		
Axe 5 : Développer les usages partagés de la voiture	L'orientation du PLM : « Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique) » répond à cet axe.		
Axe 6 : Renforcer l'intermodalité à la multimodalité	L'orientation du PLM : « Améliorer l'intermodalité au niveau des pôles d'échanges multimodaux » répond à cet axe.		
Axe 7 : Rendre la route plus multimodale, sûre et durable	Les orientations du PLM : « Fluidifier, améliorer et sécuriser la circulation automobile » et « Faciliter les transitions aux		
Axe 8 : Mieux partager la voirie urbaine	limites communales » répondent à ces axes		
Axe 9 : Adapter les politiques de stationnement aux contextes territoriaux	L'orientation : « Maîtriser et gérer le stationnement automobile » répond à cet axe.		



Axe 10 : Soutenir une activité logistique performante et durable	L'orientation du PLM : « Optimiser le transport et la livraison des marchandises » répond à cet axe.
Axe 11 : Accélérer la transition énergétique des parcs de véhicules	Pour le territoire de Grand Paris Grand Est, cela se traduit par un développement de 2400 points de charge d'accès public en 2030. (Orientation 3 : Développer les pratiques d'écomobilité / favoriser le recours aux véhicules électriques (transition énergétique)
Axe 14 : Renforcer le management de la mobilité pour faire évoluer les comportements	L'orientation du PLM : « Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité » répond à cet axe.

Le PLM de Grand Paris Grand Est constitue une déclinaison du Plan de mobilité Île-de-France. Il est donc compatible avec ses objectifs.

3.5.5 **PCAET 2022 -2030**

Le PCAET (Plan Climat Air Énergie Territorial) de Grand Paris Grand Est est un projet stratégique qui vise à lutter contre le changement climatique, améliorer la qualité de l'air, et favoriser la transition énergétique sur le territoire de l'Est parisien. Il fait partie de l'initiative plus large du Grand Paris pour réduire l'empreinte écologique et améliorer la qualité de vie des habitants. Grand Paris Grand Est a adopté son Plan Climat Air Énergie et Santé territorial (PCAET) le 5 avril 2022.

PCAET 2020-2026			
Axe 3 du PCAET 2020-2026	Plan d'action du PLM		
Action 1 : Élaborer un schéma cyclable à l'échelle intercommunale et accompagner sa mise en œuvre	Le PLM en partenariat avec les gestionnaires de voiries, notamment les villes et le Département s'engagent à mettre en place un réseau cyclable territorial en lien avec les plans vélos communaux, le VIF, le Plan Vélo Métropolitain et le plan départemental et à offrir des services adaptés aux cyclistes ainsi qu'un stationnement approprié.		
Action 2 : Etudier l'intégration de tout ou partie du territoire au sein de la ZFE et permettre la diminution de la motorisation individuelle polluante	Le PLM joue un rôle clé dans la réduction de la motorisation individuelle polluante en favorisant l'utilisation des transports en commun, du vélo, de la marche. Par ailleurs, le PLM encourage le recours aux véhicules électriques en développant les bornes de recharge accessibles au public et en incitant à l'autopartage et le covoiturage		
Action 3 : Participer au sentier métropolitain et promouvoir la marche et l'activité physique dans le quotidien	Le PLM répond à cet objectif en favorisant les modes de déplacements actifs et en améliorant l'accessibilité des PMR aux espaces publics. (Orientation 4 : Accompagner aux changements des comportements et des pratiques de mobilité)		

D'après le tableau, le plan d'action du PLM de GPGE est compatible avec l'axe 3 du PCAET 2020-2026 qui vise à promouvoir des mobilités propres et actives.

3.5.6 PLUI de l'EPT Grand Paris Grand Est

Le PLUi de Grand Paris Grand Est a fait l'objet d'une enquête publique du 27 mai au 3 juillet 2024. Il a été approuvé au Conseil de territoire le 17 décembre 2024.

PLUi de Grand Paris Grand Est



PADD	Plan d'action du PLM GPGE
 Axe 1 : un socle écologique comme un préalable au projet territorial. Cet axe se décline en 3 actions : Protéger et développer un réseau d'espaces fonctionnels pour la sauvegarde de la biodiversité ; Prendre en compte les sols du territoire ; Protéger la ressource et le cycle de l'eau. 	Les orientations du PLM intègrent la préservation de la biodiversité et la diminution de la consommation d'espaces. Le PLM prévoit une restructuration des voiries existantes pour améliorer l'intermodalité.
 Axe 2: vers un territoire de projets, actifs et innovants, qui affirme sa place dans la métropole. Cet axe se décline en 4 actions: Affirmer le rayonnement des villes de Grand Paris Grand Est en prenant appui sur les polarités majeures; Poursuivre la réalisation des opérations d'aménagement en cours et mettre en œuvre des projets urbains innovants; Renforcer le rayonnement de Grand Paris Grand Est dans l'agglomération parisienne en s'appuyant sur l'innovation et l'expérimentation dans des secteurs stratégiques: l'économie circulaire, la transition énergétique, l'agriculture; Renforcer l'attractivité économique de Grand Paris Grand Est en confortant les sites économiques existants tout en accompagnant leurs nouveaux usages et en développant de nouveaux lieux d'accueil d'activités économiques. 	Le PLM de GPGE joue un rôle déterminant dans la concrétisation de cet axe stratégique du PADD. En effet, Le PLM valorise les polarités structurantes du territoire (Noisy-le-Grand, Rosny-sous-Bois, Montfermeil, etc.) en les intégrant comme nœuds de mobilité et de développement économique. Il renforce leur accessibilité, en particulier via les interconnexions avec le Grand Paris Express (notamment les lignes 15 et 16), les gares RER et les pôles d'échanges multimodaux, contribuant ainsi à une meilleure lisibilité et attractivité métropolitaine. Le PLM cible les principales zones d'activités en intégrant des solutions de desserte multimodale, de mobilité des salariés (plans de mobilité interentreprises) et de logistique urbaine
 Axe 3: vers un territoire de la proximité et de la qualité du cadre de vie. Cet axe se décline en 5 actions: S'appuyer sur les centres-villes et polarités secondaires pour développer la vie locale; Proposer un habitat qualitatif, accueillant pour tous les publics; Améliorer la qualité paysagère, architecturale; Faciliter la mobilité et les déplacements actifs et en transports en commun pour rendre la ville plus pratique; Viser le rééquilibrage habitat/emploi du territoire et le rapprochement des lieux de vie et de travail 	La mobilité durable est au cœur du PLM, avec l'objectif de rendre la ville plus pratique et accessible à tous : • Développement de l'intermodalité : intégrer les différents modes de transport (transports en commun, vélo, marche, voiture partagée) pour permettre aux habitants de se déplacer facilement et rapidement. • Infrastructures adaptées aux déplacements actifs : création et entretien de pistes cyclables, zones piétonnes sécurisées, parkings à vélo, etc. • Le PLM soutient également le développement de réseaux de transport en commun performants (bus, tramways, métro, RER), permettant une meilleure accessibilité aux quartiers et aux zones d'emploi.
 Axe 4: vers un territoire de la santé environnementale. Cet axe se décline en 5 actions : Faciliter l'accès à l'offre de santé sur le territoire; Réduire les inégalités de santé à caractère environnemental; Anticiper et diminuer les impacts du développement, du fonctionnement urbain et du changement climatique sur la santé humaine; 	Le PLM contribue à améliorer l'accès à l'offre de santé en intégrant des solutions de mobilité facilitant les déplacements vers les équipements de santé (hôpitaux, centres de santé, etc.).



- Promouvoir et développer les activités physiques et sportives ;
- Réduire l'exposition des populations aux risques naturels et aux nuisances : inondation, carrières, mouvements de terrain, pollution des sols, nuisances sonores



4. ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

4.1 Méthodologie d'analyse de l'état initial

4.1.1 Définition des aires d'étude

La réalisation de l'état initial nécessite la définition de périmètres d'étude, déterminés en fonction des thèmes concernés par la mise en place du Plan Local de Mobilité (PLM) de Grand Paris Grand Est (GPGE). L'aire d'étude est la zone géographique susceptible d'être concernée par la mise en place du plan, de manière à intégrer l'ensemble des effets directs ou indirects de celui-ci sur l'environnement.

L'aire d'étude immédiate appelée aussi « périmètre d'action » ou « territoire » correspond à la zone concernée par le plan local de mobilité c'est-à-dire les 14 communes relevant du périmètre de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est.

L'aire d'étude élargie comprend les territoires communaux limitrophes à l'EPT Grand Paris Grand Est.

Les thèmes abordés dans l'état initial pourront être développés à des échelles différentes suivant les problématiques traitées.

Une carte de présentation des différentes aires d'études est donnée page suivante.

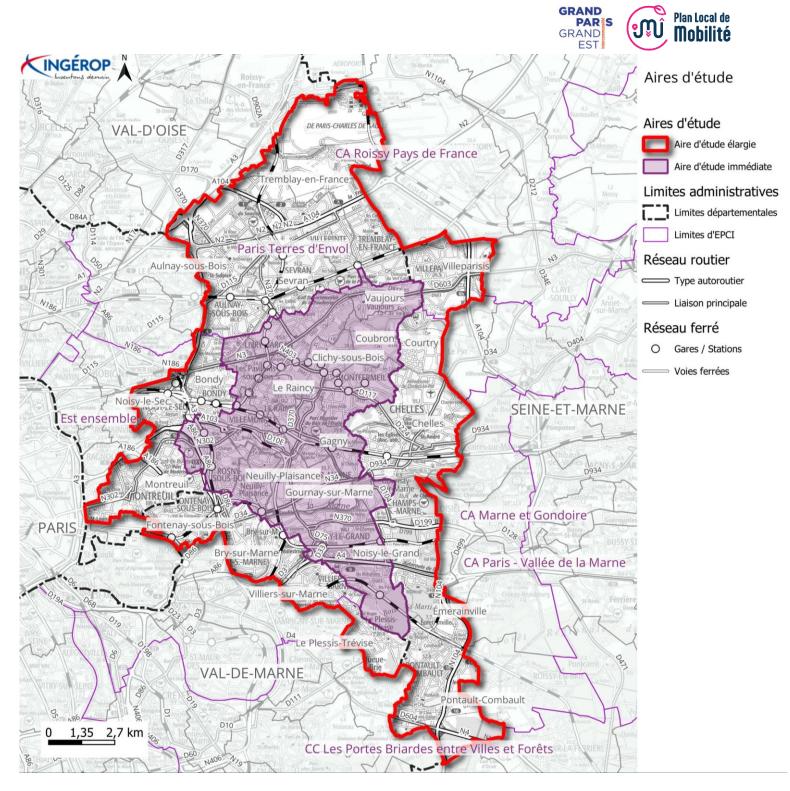


Figure 18 : Présentation des aires d'étude (Source : Ingérop, 2024)



4.1.2 Evaluation des enjeux

Il s'agit de présenter dans ce chapitre les principales caractéristiques environnementales physiques, naturelles et humaines sur le territoire et d'identifier les principaux enjeux existants sur les zones traversées par le projet.

Les principaux enjeux mis en évidence pour chacune des thématiques environnementales sont synthétisés à la fin de chaque partie.

Les enjeux sont établis pour chacun des thèmes et classés suivant quatre catégories : nul, faible, modéré, fort :

- Un enjeu fort est attribué en chaque point de l'aire d'étude pour lequel une valeur environnementale est incompatible ou difficilement compatible avec toute modification : secteurs réglementairement protégés, zones de grand intérêt patrimonial ou naturel, etc.
- Un enjeu modéré est attribué en chaque point de l'aire d'étude pour lequel une valeur environnementale est présente mais n'entraîne pas de difficultés majeures
- Un enjeu faible est attribué dans les zones où les valeurs environnementales ne sont pas incompatibles avec une modification.
- Un enjeu nul est attribué lorsque la valeur environnementale n'est pas présente dans l'aire d'étude.

A la suite, des leviers d'action possibles dans le cadre du Plan Local de Mobilité sont proposés en lien avec les enjeux identifiés dans chaque sous-thématique.

Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort
Mireda a enjed .				
Description				
Leviers d'action dans le cadre du PLM				

Le présent état initial de l'environnement se décompose en plusieurs parties :

- Le milieu physique ;
- Le milieu naturel ;
- Le milieu humain ;
- Le paysage, le patrimoine protégé et archéologique ;
- L'organisation des déplacements et l'offre de transports ;
- Le cadre de vie et la santé publique.

4.2 Milieu physique

4.2.1 Climatologie

Le territoire de Grand Paris Grand Est est soumis à un climat océanique dégradé, c'est-à-dire intermédiaire entre le climat océanique et le climat continental puisqu'il subit déjà des influences continentales venant de l'Est de l'Europe. Cela se traduit par des températures très basses pendant un certain temps en hiver (le plus souvent, le grand froid dure une semaine) et le contraire en été. Le même constat peut être dressé pour les précipitations.

Bien que le territoire soit considéré comme une zone au climat tempéré modéré par des influences océaniques, les risques climatiques résident dans les phénomènes météorologiques d'intensité et/ou de durée exceptionnelle pour la région.

- Risque de tempêtes (vents violents);
- Risque d'orages et phénomènes associés (foudre, grêle, bourrasque, tornade, pluie intense) ;
- Risque de grand froid (du 1er novembre au 31 mars);
- Risque de neige ou verglas ;
- Risque de canicule (du 1er juin au 30 septembre);
- Risque de pluie-inondation.



Le tableau ci-dessous reprend les événements dits « mémorables » ayant touché la région lle-de-France depuis 1900. La région est majoritairement touchée par les épisodes de grand froid et de canicule, les épisodes de canicules étant plus réguliers depuis ces 10 dernières années. À noter qu'à ces épisodes de canicule récents, s'ajoute une longue période de sécheresse en 2022.

Туре	Date	Durée
Inondation	1910	4 semaines
	2001	4 jours
	2005	4 semaines
	2010	Ponctuel
	1908	4 jours
	1933	2 jours
	1935	7 jours
	1946	Ponctuel
Froid	1956	4 semaines
(Inhabituel, épisodes neigeux	1962	4 mois
précoces et tardifs, gelées précoces et	1970	3 semaines
tardives)	1971	13 jours
	1980	12 jours
	1985	2 semaines
	2005	4 semaines
	2013	3 jours
	1911	2 mois
	1922	Ponctuel
	1945	Ponctuel
	1947	4 mois
	1949	14 jours
	1955	Ponctuel
	1960	5 jours
	1976	3 jours
Canicule	2003	3 mois
Camcule	2011	12 jours
	2011	5 jours
	2011	13 jours
	2015	10 jours
	2019	8 jours
	2019	5 jours
	2020	6 jours
	2022	7 jours
	2022	15 jours



Douceur inhabituelle	2015	13 jours
	2015	2 semaines
	2019	2 semaines
	2021	5 jours
	2023	14 jours
	1900	2 jours
	1940	Ponctuel
Tempête	1982	4 jours
(Orage, tornade, épisode pluvieux)	1987	Ponctuel
	1989	12 jours
	1999	3 jours
Sécheresse	1921	11 mois
Secheresse	2022	8 mois
	1930	
Mouvement de terrain	2000	Plusieurs jours à quelques semaines
	2016	

Figure 19 : Événements météorologiques mémorables en Ile-de-France depuis 1900 (infoclimat.fr)

Ilots de chaleur urbains

Les îlots de chaleur urbains (ICU) désignent des élévations localisées des températures en « dôme thermique », particulièrement des températures maximales diurnes et nocturnes, enregistrées en milieu urbain par rapport aux zones rurales ou forestières voisines ou par rapport aux températures moyennes régionales. C'est une sorte de microclimat urbain où les températures sont plus élevées et les températures s'élèvent en son centre.

Ces îlots de chaleur urbains sont intrinsèquement liés à l'artificialisation des sols dans le cadre du développement urbain. En effet, les matériaux utilisés pour « faire la ville » sont souvent minéraux, et captent et emmagasinent la chaleur des rayonnements solaires, notamment en période estivale. En outre, le tissu du bâti contribue également à une restitution de la chaleur utilisée pour le confort humain. Les ICU sont influencés par la nature de l'occupation du sol (végétal, minéral, milieu urbain...), les coloris des revêtements (albédo : pourcentage de lumière solaire réfléchie), ainsi que par les conditions géographiques (relief naturel et urbain, orientation du bâti et exposition aux vents) et climatiques (temps et saisons).

Les espaces végétalisés du tissu urbain contribuent ainsi fortement à la réduction de l'ICU, par une absorption moins forte des rayonnements solaires et une restitution de fraicheur via le cycle biologique d'évapotranspiration. En effet, la végétation joue un rôle essentiel de protection contre la chaleur grâce au phénomène d'évapotranspiration et d'ombrage des sols et des bâtiments. Au cours du processus naturel d'évapotranspiration, l'air ambiant se refroidit en cédant une partie de sa chaleur pour permettre l'évaporation

L'urbanisation reste importante sur l'ensemble du territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est. Les espaces imperméabilisés contribuent à l'inconfort ressenti par les habitants en période de chaleur. Ce phénomène est particulièrement marqué à l'ouest du territoire, puis s'atténue dans la partie Nord- Est du fait du tissu urbain moins dense sur les communes de Coubron et Vaujours.

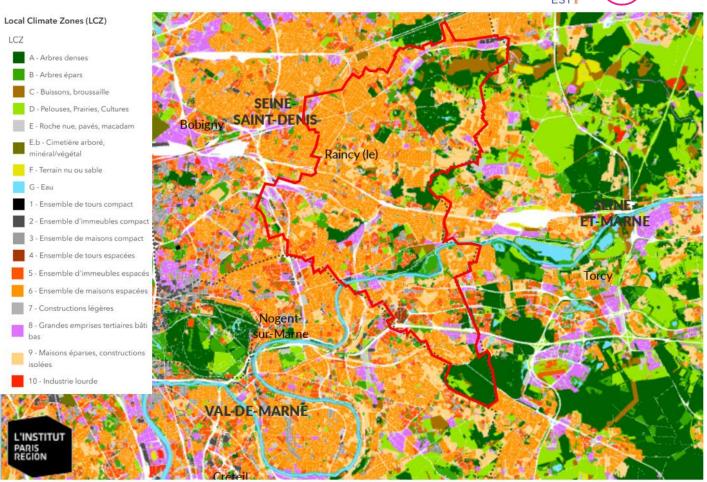


Figure 20 : Cartographie de la chaleur en ville (Source : Cartoviz IAU IDF)

Par ailleurs, le département de la Seine-Saint-Denis a élaboré une cartographie croisant les zones exposées aux îlots de chaleur urbains en journée avec la localisation des équipements accueillant des publics vulnérables, notamment les crèches, les écoles, les collèges et les établissements pour personnes âgées.



Figure 21 : Cartographie de l'adaptation au réchauffement climatique (Source : géo.seinesaintdenis.fr)

Evolution probable du climat et des conditions météorologiques

Données de la TRACC

Dans son dernier rapport publié le 20 mars 2023, le Groupe d'experts Intergouvernemental sur l'Évolution du Climat (GIEC) montre que les émissions mondiales de gaz à effet de serre ont continué à augmenter fortement entre 2010 et 2019. Les émissions ont ensuite baissé significativement en 2020 à la suite de la crise sanitaire, mais elles ont déjà retrouvé en 2021 et 2022 des niveaux équivalents bien que la crise ait continué à limiter certaines activités. En conséquence, le climat va continuer à se réchauffer et ce jusqu'à ce que l'on atteigne la neutralité carbone. Les impacts du changement climatique vont continuer à s'aggraver au fur et à mesure du réchauffement mondial, chaque fraction de réchauffement ayant un effet significatif.

Cela concerne notamment les extrêmes de températures, l'intensité des pluies extrêmes, la sévérité des sécheresses, l'augmentation en fréquence et l'intensité des évènements climatiques rares. Par ailleurs, la fonte des glaciers et la hausse du niveau des mers se poursuivront pendant plusieurs siècles. Le changement climatique impactera également la santé humaine (augmentation des maladies vectorielles transmises par les moustiques, hausse de la mortalité liée aux vagues de chaleur, augmentation des maladies respiratoires et cardiovasculaires, allergies, maladies animales et humaines, y compris les zoonoses, apparaissant dans de nouvelles zones...), en sus de ses impacts sur l'accès à l'eau et à l'alimentation et sur la recrudescence des évènements extrêmes avec les risques de décès associés. Que ce soit dans le monde ou en France, la plupart des secteurs seront touchés et certains le seront très gravement. En parallèle de nos efforts pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre, il est donc nécessaire de s'adapter au changement climatique, c'est-à-dire se préparer et anticiper les risques qui y sont liés.





Deux scénarios de réchauffement sont définis. Dans un scénario optimiste, le réchauffement mondial sera limité à 1,5 °C par rapport à l'ère préindustrielle. Dans un scénario plus pessimiste, appelé scénario pessimiste dans le reste du document, intermédiaire entre les politiques actuellement en place et les engagements annoncés par les États, le réchauffement mondial continue d'augmenter pour se stabiliser à 3 °C en 2100.

Dans un scénario de réchauffement mondial à 1,5 °C par rapport à l'ère préindustrielle, la hausse moyenne de la température annuelle sur la France métropolitaine s'élève à environ 2 °C par rapport à la période préindustrielle.

Augmentation des températures

La température augmente à toutes les saisons et sur l'ensemble du territoire. Le réchauffement est plus fort en été. Cette augmentation de température entraîne une hausse du nombre de jours de vagues de chaleur en été. Celui-ci reste en moyenne inférieur à 5 jours par an sur les côtes de la Manche et la façade Atlantique, mais atteint une dizaine de jours par an sur le reste du territoire. Le nombre de nuits tropicales (dont la température ne descend pas en-dessous de 20 °C), déjà autour de 20 à 40 jours dans les régions méditerranéennes, continue d'augmenter dans les plaines du Sud de la France. Elles apparaissent dans la moitié Nord où elles sont quasi inconnues aujourd'hui, et surviennent une dizaine de nuits par an en moyenne dans une large bande s'étendant des côtes vendéennes jusqu'aux frontières Nord-Est. Ces nuits tropicales, renforcées par l'effet d'îlot de chaleur urbain en ville, poseront la question du confort d'été dans les logements et les établissements de santé ou accueillant un public sensible.

ii. Précipitations et cycle de l'eau

Le cumul annuel des précipitations varie largement d'une année à l'autre, variabilité qui persistera au cours du 21e siècle. Indépendamment de cette variabilité, les projections climatiques n'indiquent que peu d'évolution du cumul annuel en moyenne sur la France métropolitaine. L'incertitude sur l'évolution des précipitations est grande et la confiance est faible sur le signe de l'évolution. Cette incertitude est à mettre en relation avec la position particulière de notre pays dans une zone de transition climatique à l'échelle continentale, entre hausse des précipitations au Nord et baisse au Sud.

À l'échelle des saisons et conformément aux dernières conclusions du GIEC, certaines tendances se dégagent tout de même, avec des répercussions sur l'ensemble du cycle de l'eau. Il semblerait notamment que les précipitations pourraient augmenter en hiver. En montagne, de décembre à mars, le réchauffement se traduit par moins de précipitations sous forme de neige et plus sous forme de pluie. En été, on s'attend à une baisse des précipitations, notamment dans la moitié Sud. La durée des épisodes de sécheresses météorologiques (absence de pluie) augmente. Les régions les plus concernées par ces évolutions sont le Sud et l'Ouest de la France, avec régulièrement des épisodes de 15 à 20 jours sans pluie et jusqu'à un mois sur le pourtour méditerranéen. Cette diminution des pluies en été s'ajoute à l'augmentation de l'évapotranspiration sous l'effet du réchauffement, menant à une intensification des sécheresses du sol et hydrologiques. La baisse des précipitations sous forme de neige posera des problèmes de renouvellement des stocks d'eau, tandis que le contraste saisonnier marqué entre le niveau de précipitations l'hiver et l'été amplifiera l'inadéquation entre les besoins et les ressources en eau, que ce soit pour la production d'eau potable ou pour les écosystèmes. Couplé à des températures plus élevées, ce manque d'eau impactera la production agricole et la production d'énergie.

iii. Effets territoriaux et sectoriels

Le réchauffement sera plus marqué sur les zones de montagne, et présente un contraste Sud-Est/Nord-Ouest, avec un réchauffement légèrement moindre de la Bretagne aux Hauts-de-France. En montagne, la hausse des températures aura également des conséquences sur la stabilité de certains sols et parois, cimentés par le gel. Cette déstabilisation entraînera l'augmentation du nombre de glissements de terrains et d'effondrements rocheux. En zones urbaines, l'alternance attendue de périodes de sécheresse et de fortes précipitations renforcera vraisemblablement le phénomène de retrait gonflement des argiles qui fragilise les maisons individuelles implantées sur des sols argileux. Les infrastructures de transport, les réseaux d'énergie, d'eau et de télécommunications seront également fragilisés.

iv. Impacts sur la biodiversité

Pour la biodiversité, un impact important du stress hydrique est anticipé, surtout en dessous de 1 000 m d'altitude, avec la disparition des essences les moins tolérantes à la sécheresse, cumulé avec les attaques d'insectes ou de pathogènes et les coups de vent sur les arbres fragilisés. Le changement dans la distribution spatiale des espèces sera renforcé.

Dans le scénario de réchauffement mondial à 3 °C par rapport à l'ère pré-industrielle, la hausse de la température annuelle en France métropolitaine s'élève à environ 4 °C par rapport à la période pré-industrielle.

Augmentation des températures

Le réchauffement est encore plus intense en été. Le nombre de jours de vagues de chaleur est en forte hausse sur tout le territoire. Cette évolution est exacerbée dans les régions actuellement les plus chaudes, notamment l'arc méditerranéen, le couloir rhodanien et



GRAND Plan Local de Mobilité

la vallée de la Garonne. Sur ces régions, les vagues de chaleur et journées caniculaires pourront s'étaler sur des périodes supérieures à un ou deux mois en été. L'ensemble du territoire est concerné par l'augmentation sensible du nombre de nuits tropicales. Seules les zones de montagne et le littoral de la Manche resteront quasi épargnés tandis que ces nuits tropicales pourront survenir 40 à 50 nuits par an dans la moitié Nord (autant que le maximum du littoral méditerranéen aujourd'hui), et plus de 90 nuits par an sur les zones les plus exposées, pourtour méditerranéen notamment.

ii. Précipitations et cycle de l'eau

Dans ce scénario et selon les dernières conclusions du GIEC, il est attendu une augmentation globale des pluies extrêmes. Pour la France, l'intensité des pluies extrêmes quotidiennes fortes pourrait augmenter, notamment sur une large moitié Nord tandis que les incertitudes sont plus importantes sur la moitié Sud. En l'absence d'estimations consolidées, ces évolutions sont à manipuler avec prudence. Les 13 évolutions décrites ici ne sont pas représentatives des épisodes méditerranéens pouvant dépasser souvent 150 mm de précipitations en un jour, et non représentées dans les projections climatiques actuellement disponibles. Le contraste Nord-Sud de l'évolution du cumul annuel de précipitation est plus marqué dans ce scénario, avec une légère baisse sur la moitié Sud accentuée aux abords des Pyrénées et une légère hausse sur la moitié Nord, notamment vers les frontières Nord-Est. Comme dans le scénario optimiste, l'incertitude reste cependant forte sur le signe de l'évolution du cumul annuel (baisse ou hausse du cumul). L'évolution attendue de la durée des épisodes de sécheresses météorologiques (absence ou faibles précipitations) est plus forte dans ce scénario. La moitié Sud et la façade Ouest du pays restent les régions les plus concernées par ces évolutions, avec des épisodes secs de plus d'un mois l'été. Les sécheresses agricoles et hydrologiques deviendront extrêmement préoccupantes du fait de l'augmentation considérable de l'évapotranspiration, avec des conséquences très importantes sur l'agriculture, la forêt et la biodiversité. Le stock de neige faiblira drastiquement au printemps dans les Pyrénées comme dans les Alpes, et les cours d'eau connaitront des niveaux très bas en été. Les situations de pénurie d'eau se multiplieront. La quasi-totalité des glaciers français auront disparu. A l'inverse, une augmentation de la fréquence des inondations pourrait impacter les choix d'aménagement du territoire, les capacités assurantielles, la sécurité des personnes et leur capacité à se déplacer.

iii. Effets territoriaux et sectoriels

A 3 °C de réchauffement climatique mondial, l'intensité et la fréquence des impacts du changement climatique vont fortement augmenter. Les bâtiments (logements, bureaux, établissements scolaires et de santé), les services et infrastructures de transport, les réseaux d'énergie, d'eau et de télécommunication devront être en capacité de continuer à fonctionner malgré de longs épisodes de fortes chaleurs. La hausse du niveau des mers accélèrera le phénomène d'érosion du trait de côte et les submersions marines seront plus fréquentes, menaçant les infrastructures côtières (logements, infrastructures portuaires et touristiques...)

Température moyenne annuelle

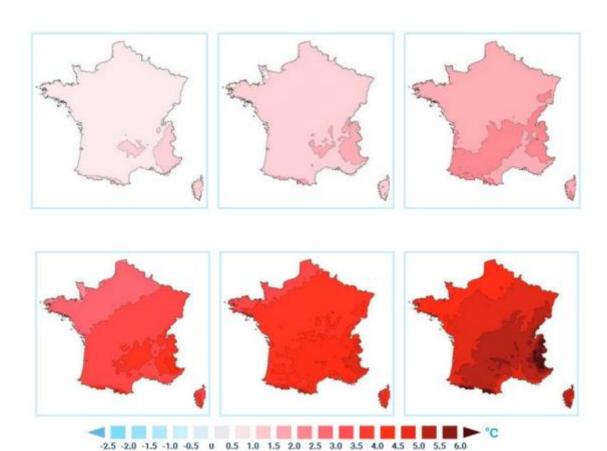


Figure 22 : Cartes des écarts de température moyenne annuelle pour les scénarios « Accord de Paris » (en haut) et « pessimiste » (en bas) : enveloppes basses (à gauche), médianes (au centre) et enveloppes hautes (à droite) de l'ensemble des projections.



GRAND Plan Local de Mobilité

Nombre de jours de vagues de chaleur

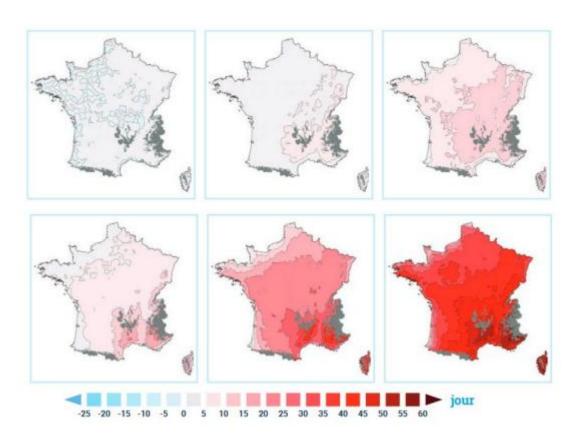


Figure 23 : Cartes des écarts de nombre de jours de vagues de chaleur (nombre de jours des évènements anormalement chauds [anomalie de +5 °C] durant au moins 5 jours consécutifs) pour les scénarios "Accord de Paris" (en haut) et "pessimiste" (en bas) : enveloppes basses (à gauche), médianes (au centre) et enveloppes hautes (à droite). En gris, les zones de relief au-dessus de 1 000m pour lesquelles l'indicateur n'est pas pertinent

Nombre de nuits tropicales

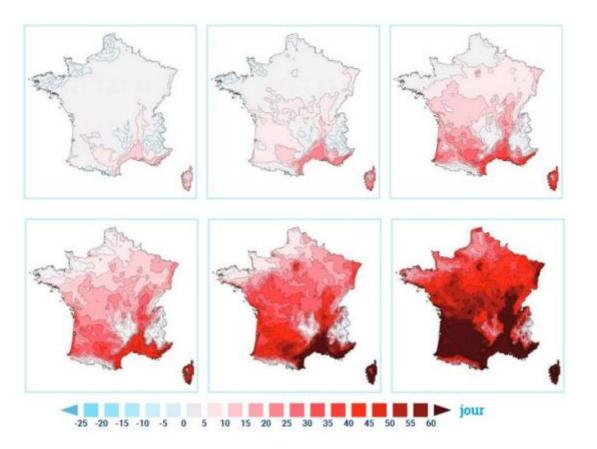


Figure 24 : Cartes des écarts de nombre de nuits tropicales (température minimale supérieure à 20°C) pour les scénarios "Accord de Paris" (en haut) et "pessimiste" (en bas) : enveloppes basses (à gauche), médianes (au centre) et enveloppes hautes (à droite)



Cumul annuel de précipitations

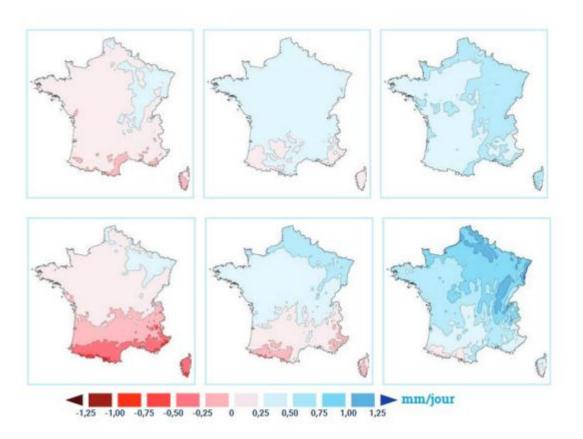


Figure 25 : Cartes des écarts de cumul annuel de précipitation pour les scénarios "Accord de Paris" (en haut) et "pessimiste" (en bas) : enveloppes basses (à gauche), médianes (au centre) et enveloppes hautes (à droite)

Par ailleurs, au niveau local, les collectivités sont en première ligne pour mettre en œuvre les actions d'adaptation au changement climatique qui permettront d'améliorer la résilience de leur territoire tout en créant des emplois locaux. L'adaptation est donc un volet obligatoire des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) pour les territoires métropolitains.

Dans le cadre du PLM, la TRACC a été pleinement intégrée afin d'identifier et de prendre en compte les vulnérabilités climatiques spécifiques au territoire de GPGE. Ces vulnérabilités incluent la chaleur urbaine, les inondations et la qualité de l'air, ainsi que les risques futures, notamment l'intensification des vagues de chaleur et la perturbation des réseaux de transport.

En réponse à ces enjeux, le PLM identifie plusieurs leviers d'action pour chaque thématique, détaillés dans les tableaux de synthèse des enjeux à la fin de chaque thématique de l'état initial. Ces leviers visent à renforcer la résilience du territoire face aux impacts du changement climatique, en intégrant des solutions adaptées aux spécificités locales.

Outil CLIMADIAG

Météo France a établi un outil permettant de synthétiser les derniers travaux des climatologues afin de proposer une vision intégrée de l'évolution du climat, passé et futur, sur le plan national comme régional.

Les données du climat futur, projetées jusqu'à l'horizon 2100, permettent de comparer l'évolution du climat selon 3 scénarios étudiés par les climatologues, avec des politiques climatiques visant à stabiliser ou à faire baisser les concentrations en CO2, ou bien sans politiques climatiques.

Au regard de ces différents scénarios, à l'échelle de l'Île-de-France, les projections montrent :





- Pour les températures, une poursuite du réchauffement annuel jusqu'aux années 2050, quel que soit le scénario. Sur la seconde moitié du XXIe siècle, l'évolution de la température moyenne annuelle diffère significativement selon le scénario considéré. Le seul qui stabilise le réchauffement est le scénario avec les politiques climatiques visant à faire baisser les concentrations en CO2. Selon le scénario sans politique climatique, le réchauffement pourrait atteindre, à l'horizon 2071-2100, près de +4°C en moyenne sur l'année, avec une hausse plus marquée sur la période estivale (+5°c en moyenne);
- Pour les précipitations, quel que soit le scénario considéré, peu d'évolution des précipitations annuelles d'ici la fin du XXIe siècle. Cette absence de changement en moyenne annuelle masque cependant des contrastes saisonniers :
 - o Légère augmentation des précipitations hivernales,
 - Légère baisse des précipitations estivales,
 - Des phénomènes exceptionnels.

Les évolutions climatiques attendues à l'échelle des territoires communaux de l'aire d'étude sont visibles via l'outil CLIMADIAG élaboré par Météo France à partir des projections climatiques régionales. Cet outil synthétise, par indicateur climatique, la valeur de référence définie sur la période de référence 1976-2005) et ses valeurs attendues autour de 2050 (valeur médiane et les valeurs des bornes inférieure et supérieure de l'intervalle de confiance à 90%).

Les indicateurs considérés sont les suivants :

- Climat selon quatre indicateurs météorologiques généraux : température moyenne, jours de gel, cumul de pluie, jours avec pluie.
- Risques naturels selon cinq indicateurs liés à des événements intenses : jours avec pluies intenses, pluie exceptionnelle, sécheresse du sol, risque de feu de forêt, niveau de la mer.
- Santé selon quatre indicateurs : jours très chauds, nuits chaudes, vagues de chaleur, vagues de froid.
- Tourisme selon un seul indicateur : le nombre de jours estivaux.

Les indicateurs liés à l'agriculture ne sont pas développés en raison des faibles enjeux liés à ces activités au niveau du territoire.

Valeurs de référence par indicateur climatique

Les valeurs de références établies sur la période 1976- 2005 via l'outil CLIMADIAG pour le territoire de la Métropole du Grand Paris sont présentées ci-après :

Indicateur	Valeur de référence (1976-2005)			
Climat				
Température moyenne	Hiver	Printemps	Été	Automne
	4,7 °C	11,2 °C	19,3 °C	12,0 °C
Nombre annuel de jours de gel	30			
Cumul de précipitations	Hiver	Printemps	Été	Automne
	159 mm	161 mm	162 mm	159 mm
Nombre de jours de précipitations	Hiver	Printemps	Été	Automne
	32	30	25	28
Risques naturels				
Nombre de jours de fortes précipitations	Hiver	Printemps	Été	Automne
	0	0	1	1
Cumul de précipitations quotidiennes remarquables	18 mm Il s'agit de la valeur qui n'est dépassée en moyenne qu'1 jour sur 100, soit 3 ou 4 jours par an			
Nombre de jours avec risque significatif de feu de végétation	2 Un risque significatif de feu de végétation correspond à l'atteinte d'un Indice Forêt Météo supérieur à 40, soit l'atteinte de conditions météorologiques favorables au déclenchement et à la propagation des feux.			



Nombre de jours par saison avec sol	Hiver 2	Printemps 4	Été 61	Automne 54			
Sec	Un sol est considéré se	c lorsque l'indice d'humidité	des sols superficiels es	st inférieur à 0,4			
Santé							
Nombre annuel de jours très chaud (> 35°C)	1 Un jour est considéré comme très chaud si la température dépasse 35 °C au cours de la journée						
Nombre annuel de nuits très chaudes (> 20°C)	5 Une nuit est considérée comme chaude si la température durant cette nuit ne descend pas en dessous de 20 °C						
Nombre annuel de jours en vague de chaleur	A noter qu'un jour est considéré en vague de chaleur s'il s'inscrit dans un épisode, se produisant l'été, d'au moins 5 jours consécutifs pour lesquels la température maximale quotidienne excède la normale de plus de 5 degrés						
Nombre annuel de jours en vague de froid	A À noter qu'un jour est considéré en vague de froid s'il s'inscrit dans un épisode, se produisant l'hiver, d'au moins 5 jours consécutifs pour lesquels la température minimale quotidienne est inférieure de plus de 5 degrés à la normale						
	То	urisme					
Nombre annuel de jours estivaux		40)				

Valeurs attendues en 2050 par indicateur

Au regard des infographies présentées par l'outil CLIMADIAG, les informations à retenir concernant l'évolution attendue des valeurs pour les communes du projet sont les suivantes :

Climat :

- La température moyenne augmente globalement de 1,5°C à chaque saison avec une valeur pouvant aller jusqu'à +2,0°C en Hiver et en été selon les valeurs hautes de projection climatique au milieu du siècle (2041-2070);
- Le nombre de jours de gel devrait diminuer de 9 jours par rapport à la valeur de référence et pourrait diminuer de 15 jours selon les valeurs basses des projections :
- Le cumul de précipitations par saison a tendance à augmenter, particulièrement en Hiver avec une valeur médiane de +19 mm par rapport à la valeur de référence et jusqu'à +37 mm selon la valeur haute des projections climatiques.
- Au contraire, le cumul de précipitations diminuera en été avec une valeur médiane de -7 mm pouvant aller jusqu'à -36 mm selon la valeur basse des projections :
- Le nombre de jours avec précipitations par saison (> 1L/m²/jour) a tendance à diminuer de 1 jour par rapport à la valeur de référence. Ce nombre pourrait diminuer de 8 jours selon la valeur basse des projections en été et augmenter de 4 jours selon la valeur haute des projections en Hiver.

Risques naturels:

- Le nombre de jours de fortes précipitations (> 20L/m²/jour) n'augmentera que très légèrement avec 1 jour supplémentaire de fortes précipitations au Printemps et à l'Automne par rapport aux valeurs de référence ;
- Le cumul de précipitations quotidiennes remarquables, augmentera d'1 mm d'ici 2050 (valeur médiane). À noter que les cumuls de précipitations quotidiennes remarquables sont susceptibles de provoquer des inondations par ruissellement dans des communes déjà vulnérables à ce phénomène d'après Géorisques.
- Le nombre de jours avec risque significatif de feu de végétation pourrait augmenter de 1 jour par rapport à la valeur de référence et de 14 jours d'après la valeur haute des projections. À noter que le territoire est concerné par des boisements, notamment le Bois de Saint-Martin au sud et la forêt de Bondy au nord du territoire ;





Le nombre de jours par saison avec un sol sec devrait augmenter de 1 jour en Hiver et de 8 jours en été (valeurs médianes). Cette augmentation pourrait atteindre 6 jours supplémentaires en Hiver et 19 jours d'après les valeurs hautes des projections. Cette hausse est en lien avec l'élévation de la température sur le territoire et aurait pour conséquence l'aggravation des risques de dommages sur les bâtiments à cause du retrait/gonflement des argiles. À noter que les communes de l'aire d'étude sont concernées par ce phénomène.

Santé :

- Le nombre annuel de jours très chaud (> 35°C) devrait augmenter de 3 à 5 jours en 2050 par rapport à la valeur de référence, selon les valeurs médiane et haute des projections. Avec cette hausse, une augmentation des risques sanitaires est attendue en lien avec le phénomène d'ICU existant sur le territoire ;
- Le nombre annuel de nuits très chaudes (> 20°C) devrait augmenter de 11 à 23 jours en 2050 par rapport à la valeur de référence, selon les valeurs médiane et haute des projections. Avec cette hausse, une augmentation des risques sanitaires est également attendue en lien avec le phénomène d'ICU existant dans les communes du projet ;
- Le nombre annuel de jours en vaque de chaud devrait augmenter de 6 à 13 jours en 2050 par rapport à la valeur de référence, selon les valeurs médiane et haute des projections. Avec cette hausse, une augmentation des risques sanitaires est également attendue en lien avec le phénomène d'ICU existant dans les communes du projet ;
- Le nombre annuel de jours en vague de froid devrait diminuer de 1 à 3 jours (soit 0 jour en vague de froid) en 2050 par rapport à la valeur de référence, selon les valeurs médiane et basse des projections.

Tourisme:

- Le nombre annuel de jours estivaux (Température> 25°C) devrait augmenter de 28 à 33 jours en 2050 par rapport à la valeur de référence, selon les valeurs médiane et haute des projections ce qui pourrait impacter certaines activités touristiques de

Tableau de synthèse des enjeux liés à la climatologie

	Négligeable	Faible	Modéré	Fort
Niveau d'enjeu :				Х
Description	continentales au vu de s Le phénomène de l'îlot d le territoire se situe dans fort sur le territoire. Par ailleurs, la prise en d de la Métropole du Grancommunes du projet son - Une augmentat hausse des pré - Une forte augm argiles lié à une - Une augmentat et ainsi du nom chaud ». Ces ris	un climat de type tempéré on éloignement du littoral de chaleur urbain n'est par la petite couronne parisie compte du changement cli d Paris. D'après les project particulièrement concernion moyenne de la vulnér cipitations quotidiennes e nentation de la vulnérabilie hausse importante de jours très chauds, sques sont exacerbés dar imat et aux conditions ts.	is aussi marqué qu'à Pari enne, la lutte contre ce ph imatique constitue un enje ctions climatiques de Méte nées par : abilité face au risque d'ind t du nombre de jours avec ité face au phénomène d urs « avec sol sec » par s s à cause de la hausse g de nuits très chaudes et ns les zones sujettes aux	s mais, étant donné que énomène reste un enjeu eu fort pour les territoires éo France, d'ici 2050, les ondation dû à une légère o précipitations ; le retrait/gonflement des aison ; lobale de la température de jours « en vagues de ilots de chaleur urbain.
Leviers possibles dans le cadre du PLM		n sont possibles dans le ca modes de déplacemen		l'impact de la chaleur



- Utiliser, lorsque c'est possible, des matériaux drainants dans les nouveaux aménagements;
- Relier, par des aménagements modes actifs, les principaux espaces verts du territoire afin de rendre accessible les îlots de fraicheur ;
- Intégrer les scénarios climatiques dans la planification des infrastructures de mobilité;
- Renforcer la résilience des infrastructures de transport face aux défis climatiques futurs.

4.2.2 Relief et topographie

Le territoire se situe au droit de l'entité géographique de la Plaine de France à l'échelle du département de Seine-Saint-Denis.

Le territoire de Grand Paris Grand présente un relief marqué. Il est marqué au sud par les larges vallées de la Marne qui traverse le territoire d'Est en Ouest à une altitude moyenne d'environ 37m NGF (Niveau Général de la France, correspond au niveau de la mer (niveau zéro) à Marseille (13)). L'altitude du territoire augmente progressivement en direction du Nord vers les plateaux où l'altitude atteint 130m NGF.

Il est à noter qu'en raison de son contexte urbain à péri-urbain, la topographie de l'aire d'étude est globalement artificialisée et de nombreux remaniements, plus ou moins ponctuels, l'ont modifiée, à l'instar d'infrastructures de transports et d'aménagements urbains, etc.

La figure ci-après localise les principaux éléments du relief dans le territoire :



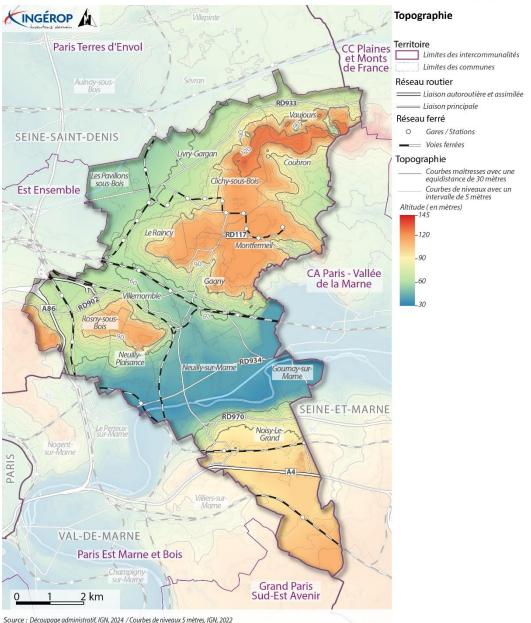


Figure 26 : Topographie de l'EPT Grand Paris Grand Est (Source : Ingérop)

Tableau de synthèse des enjeux liés à la topographie

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort	
Miveau a enjea .			X		
Description	L'aire d'étude s'insère au droit de la Plaine de France. Son altitude s'élève entre 40 et 130 m NGF selon les endroits. Les pentes importantes constituent un frein au développement des modes de déplacements doux. Les enjeux liés au relief et à la topographie au sein de l'aire d'étude sont considérés comme modérés.				
Leviers d'action possibles dans le cadre du PLM	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM : - Faciliter le déplacement pour les piétons et les cyclistes dans les parties du territoire avec un relief marqué ;				



- Améliorer les conditions de circulation des bus permettant de constituer une alternative durable aux modes actifs là où le relief peut constituer une contrainte pour certains usagers;
- Accompagner le développement des transports en commun structurants (lignes de métro, de BHNS) qui permettront de réduire les effets des coupures naturelles, en prévoyant leur insertion dans le territoire et les conditions de rabattement vers les pôles d'échange;
- Favoriser le partage de la voirie, notamment sur les axes en pente, permettant une cohabitation entre les cycles et les véhicules motorisés (en lien avec la vitesse des cycles réduite dans les montées).

4.2.3 **Géologie**

Le territoire Grand Paris Grand Est se situe dans le nord du Bassin parisien. Il est essentiellement constitué de formations sédimentaires.

D'après les cartes géologiques de Paris, Lagny et Dammartin-en-Goële au 1/50 000ème, le territoire se situe au droit des formations géologiques superficielles suivantes :

- LP : Limon des plateaux : ce sont des dépôts homogènes d'origine différente et souvent remaniée. Les limons apparaissent dans la Plaine de France.
- Fy : Alluvions anciennes (basse terrasse de 0-10 m) : sables et graviers, colluvions, alluvions et apports éoliens
- Fz : Alluvions récentes : limons, argiles, sables, tourbes localement
- e7G : Masses et marnes du gypse
- e6-7MGC : Marnes à Pholadomya ludensis, Formation du gypse, Quatrième masse
- e6CSO : Calcaire de Saint-Ouen. Calcaires et marnes de Nogent-l'Artaud, Calcaire d'Ambreville, Calcaire de Branles
- e6SM : Sables de Monceau

Il s'agit principalement de roches calcaires, de limons, de marnes et de sables. La carte géologique est présentée dans la page suivante. La coupe géologique théorique au doit des communes de l'aire d'étude est présentée ci-après :

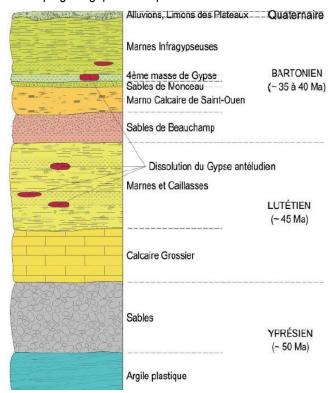


Figure 27 : Coupe géologique théorique (source : BRGM)



Plan Local de

Mobilité

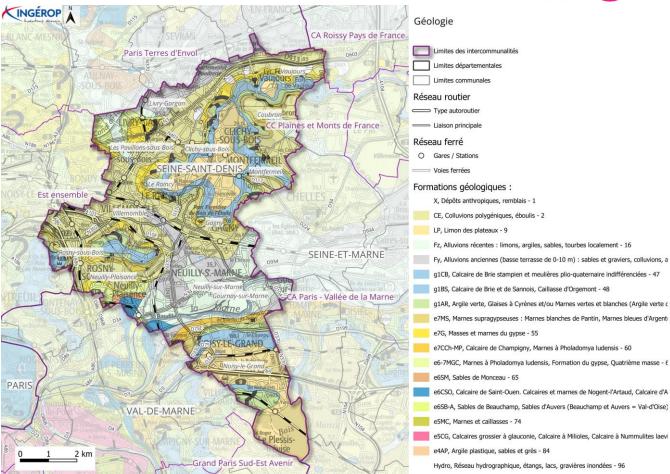


Figure 28 : Carte géologique au niveau du territoire (source : BRGM)

Tableau de synthèse des enjeux liés à la géologie

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
Miveda a cinjea :	X					
Description	Le territoire se situe au droit de formations géologiques sédimentaires et est principalement représentée par des zones urbanisées et de Calcisols par endroits. Les enjeux liés à la géologie au sein du territoire sont considérés comme négligeables.					

4.2.4 Hydrogéologie

4.2.4.1 Nappes

Les masses d'eaux souterraines rencontrées sur le territoire, de la formation la plus superficielle à la plus profonde, sont :

- Tertiaire Champigny-en-Brie et Soissonnais (FRHG103), qui est une masse d'eau à écoulement libre affleurante et particulièrement vulnérable aux pollutions agricoles diffuses (nitrates principalement) ;
- L'Éocène du Valois (FRHG104), qui est une masse d'eau à écoulement libre et qui est moyennement vulnérable aux pollutions agricoles diffuses et industrielles historiques ;
- L'Albien Néocomien captif (FRHG218) qui est une masse d'eau à écoulement captif et profonde de plusieurs centaines de mètres, ce qui la rend peu vulnérable aux pollutions diffuses.



La nappe de l'Albien Néocomien est protégée par son classement en Zone de Répartition des Eaux (ZRE) dans un souci de gérer la ressource en eau de manière durable et équilibrée. En effet, le classement en ZRE vise à mieux contrôler les prélèvements d'eau afin de restaurer l'équilibre entre la ressource et les prélèvements. Il a pour conséquence principale de renforcer le régime de déclaration et d'autorisation des prélèvements en eaux.

Les seuils d'autorisation et de déclaration pour les prélèvements, fixés par la nomenclature des opérations visées à l'article L.214-1 du code de l'environnement, sont abaissés par le biais de l'application de la rubrique 1.3.1.0. Ainsi, les prélèvements supérieurs à 8m³/h au sein de la ZRE sont soumis à autorisation.

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

Masse d'eau	État chimique	État quantitatif	Objectifs (Objectifs de bon état		
	Liai cillillique	Liai quantitatii	Chimique	Quantitatif		
Tertiaire Champigny-en-Brie et Soissonnais	MEDIOCRE	BON	2027			
Éocène du Valois libre	BON	BON	2027	2027		
Albien-néocomien captif	BON	BON	2027	2027		

Tableau 1 : États des masses d'eau souterraines de l'aire d'étude (eaufrance, Eau Seine Normandie, BRGM, SDAGE 2022-2027)

Les objectifs de bon état chimique et quantitatif sont atteints pour les deux masses d'eau.

4.2.4.2 Usages de la ressource en eau

Au sein du territoire, un seul captage à Noisy-le-Grand qui puise dans la Marne pour la production de l'eau potable. Il alimente 47 communes dans le secteur dont les communes de Grand-paris-Grand Est (à l'exception de Noisy-Le-Grand). D'après les dernières analyses réalisées en 2022 par l'Agence Régionale de Santé (ARS), l'eau distribuée a été conforme en 2022 aux limites de qualité réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physicochimiques analysés. Toutefois, il est classé en point de prélèvements sensibles dans le SDAGE 2022-2027.

Tableau de synthèse des enjeux liés à l'hydrogéologie

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort				
Miveau a enjeu .		X						
Description	Le territoire est carac	e territoire est caractérisé par trois masses d'eaux souterraines :						
	- L'éocène du	 Tertiaire Champigny-en-Brie et Soissonnais ; L'éocène du Valois libre ; L'Albien Néocomien captif 						
	Plusieurs aquifères sont présents dans le secteur du projet, formés dans le grand système multicouche de l'Éocène du Bassin parisien.							
	Un captage d'eau potable est recensé sur la commune de Noisy-Le-Grand, qui alimente plus de 40 communes.							
	Les enjeux liés à l'h	ydrogéologie au sein	de l'aire d'étude sont conside	érés comme faibles.				





Leviers d'action
possibles dans le
cadre du PLM

Un levier d'action est possible :

 Une réflexion pourrait être menée quant au potentiel polluant des infrastructures de transport (lessivage des sols revêtus lors des épisodes pluvieux).

4.2.5 **Hydrographie**

4.2.5.1 Bassins versants

Le territoire est partagé entre deux bassins versants : le bassin versant de Croult et de la Morée au Nord et le bassin versant de la Marne au Sud. Il est donc concerné par deux schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) : « Croult Enghien Vieille Mer » et « Marne Confluence ».

4.2.5.2 Cours d'eau

Le territoire est marqué par la présence de la Marne, du canal de Chelles et du canal de l'Ourcq.

- La Marne : traverse le territoire de Grand Paris Grand Est d'est en ouest, la Marne prend sa source sur le plateau de Langres et se jette dans la Seine entre Charenton-le-Pont et Alfortville. Non navigable entre Vaires-sur-Marne à Neuilly-sur-Marne à cause du barrage de Noisiel, elle est doublée sur ce tronçon par le canal de Chelles.
- Le canal de l'Ourcq : traverse le Nord-ouest du territoire. Ce canal, artificiellement crée, est alimenté par une prise d'eau de la Marne pour alimenter les canaux parisiens.

Masses d'eau superficielles								
Nom de la masse d'eau			Objectifs d'état					
	Code de la masse d'eau	Écol	Écologique		ique			
	masse a caa	État	Objectif	État	Objectif			
La Marne du confluent de la Gondoire (exclu) au confluent de la Seine (exclu)	FRHR154A	Mauvais	Objectif moins strict 2027	Bon état (avec ou sans ubiquistes)	Bon état 2033			
Le Canal de l'Ourcq	FRHR2602	Bon	Bon état ou potentiel 2021	Inconnu (avec ou sans ubiquistes)	Inconnu – Non déterminé			
Canal de Chelles	FRHR508	Inconnu	Bon potentiel 2027	Inconnu (avec ou sans ubiquistes)	Bon état 2027			



Figure 29 : Hydrologie de l'aire d'étude (eaufrance, Eau Seine Normandie, BRGM, SDAGE 2022-2027)

Tableau de synthèse des enjeux liés à l'hydrologie

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
•		х				
Description	Le territoire s'inscrit sur le territoire du Bassin versant de la Marne au Sud et le basson versant de Croult au Nord. Il est marqué par la présence de la Marne, du Canal de Chelles et du Canal artificiel de L'Ourcq. Les enjeux liés à l'hydrographie sont considérés faibles.					
Leviers d'action possibles dans le cadre du PLM	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM : - Prendre en compte la gestion de la ressource en eau comme objectif dans les futurs aménagements ; - Poursuivre la mise en valeur des cours d'eau en valorisant des aménagements modes actifs sur leurs bords et pour y accéder.					

4.2.6 Documents de gestion de la ressource en eau

4.2.6.1 SDAGE Seine Normandie





Le territoire s'inscrit entièrement dans le périmètre du SDAGE du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands. Le SDAGE 2022-2027 a été approuvé par arrêté le 23 mars 2022 et publié au Journal Officiel du 6 avril 2022. Le programme pluriannuel de mesures a été approuvé à cette même date.

Le SDAGE définit cinq orientations fondamentales, elles-mêmes subdivisées en dispositions :

- Orientation fondamentale 1 : Des rivières fonctionnelles, des milieux humides préservés et une biodiversité en lien avec l'eau restaurée :
- Orientation fondamentale 2 : Réduire les pollutions diffuses en particulier sur les aires d'alimentation de captages d'eau potable :
- Orientation fondamentale 3 : Pour un territoire sain, réduire les pressions ponctuelles ;
- **Orientation fondamentale 4** : Assurer la résilience des territoires et une gestion équilibrée de la ressource en eau face au changement climatique ;
- Orientation fondamentale 5 : Agir du bassin à la côte pour protéger et restaurer la mer et le littoral.

4.2.6.2 SAGE Croult Enghien Vieille Mer

Le territoire est concerné par le périmètre du SAGE Croult-Enghien-Vieille-Mer, qui représente un territoire de 446 km², regroupant 86 communes appartenant aux départements du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis, situées sur le même bassin hydrographique. L'état initial de l'environnement du SAGE Croult-Enghien-Vieille-Mer a été approuvé le 19 décembre 2013. Le projet du SAGE a été validé le 28 septembre 2018. Il a été approuvé le 28 janvier 2020 par arrêté préfectoral.

Les objectifs majeurs du SAGE Croult Enghien Vieille Mer sont les suivants :

- 1) Redonner de la place à l'eau dans les dynamiques d'aménagement du territoire pour rendre visible l'eau et ses paysages en maitrisant les risques :
- 2) Rééquilibrer les fonctions hydraulique, écologique et paysagère des cours d'eau, des infrastructures hydro-écologiques et des milieux aquatiques diffus pour soutenir la création d'un lien social ;
- 3) Fixer une ambition pour la qualité des eaux superficielles ;
-) Développer des usages créateurs de lien social autour de l'eau ;
- 5) Engager la reconquête patrimoniale des eaux souterraines et la pérennisation de leurs usages ;
- 6) Organiser et faire vivre la gouvernance du SAGE.

Le règlement comprend 6 articles :

- Gérer les eaux pluviales à la source et maîtriser les rejets d'eaux pluviales des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) ou ICPE dirigés vers les eaux douces superficielles ;
- Gérer les eaux pluviales à la source et maîtriser les rejets d'eaux pluviales dirigés vers les eaux douces superficielles des cours d'eau, pour les aménagements d'une surface comprise entre 0,1 et 1 ha ;
- Encadrer et limiter l'atteinte portée aux zones humides par les IOTA et les ICPE ;
- Encadrer et limiter l'atteinte portée aux zones humides au titre des impacts cumulés significatifs;
- Préserver le lit mineur des cours d'eau ;
- Préserver les zones d'expansion des crues pour assurer les fonctionnalités du lit majeur des cours d'eau.

4.2.6.3 SAGE Marne Confluence

Le territoire est également concerné par le périmètre du SAGE Marne Confluence. Arrêté le 14 septembre 2009, le périmètre du SAGE Marne Confluence couvre la partie aval du bassin versant de la Marne à cheval sur les départements de Seine-et-Marne, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne (la ville de Paris est également concernée par le SAGE au droit du bois de Vincennes). Au total, ce sont 52 communes qui sont comprises en totalité ou en partie dans ce périmètre.

Les principaux enjeux de la gestion de l'eau du SAGE Marne Confluence sont les suivants :

GRAND Plan Local de Mobilité

- 1) Reconquérir la qualité des eaux des rivières pour atteindre les objectifs DCE, maintenir l'usage eau potable et permettre le retour de la baignade
- 2) Reconquérir les fonctionnalités écologiques des zones humides et des cours d'eau
- 3) Prendre en compte les risques hydrologiques dans l'aménagement du territoire et l'urbanisme Permettre à tous de bénéficier du ressourcement offert par l'eau et les rivières
- 4) Valoriser les paysages de l'eau, révélateurs de l'identité « Marne Confluence »
- 5) Adapter la gouvernance locale de l'eau aux enjeux du SAGE

Le SAGE s'articule autour de 6 objectifs généraux:

- **OG 1 :** Réussir l'impérieuse intégration de l'eau, des milieux et des continuités écologiques dans la dynamique de développement à l'œuvre sur le territoire Marne Confluence ;
- **OG 2**: Améliorer la qualité de toutes les eaux du territoire Marne Confluence de façon à permettre le retour de la baignade en Marne en 2022, sécuriser la production d'eau potable et atteindre les exigences DCE ;
- **OG 3 :** Renforcer le fonctionnement écologique de la Marne en articulation avec son identité paysagère et la pratique équilibrée de ses usages ;
- **OG 4 :** Reconquérir les affluents et les anciens rus, avec une exigence écologique et paysagère pour en favoriser la (re)découverte et l'appropriation sociale ;
- **OG 5**: Se réapproprier les bords de Marne et du Canal de Chelles pour en faire des lieux attractifs et concrétiser le retour de la baignade en 2022, dans le respect des identités paysagères et des exigences écologiques ;
- **OG 6**: Coordonner, outiller et mobiliser les acteurs institutionnels, les usagers de l'eau et la population pour assurer la réussite du SAGE.

Tableau de synthèse des enjeux liés aux documents de gestion des eaux

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
•			X			
Description	Le territoire est situé dans le bassin Seine-Normandie et est donc soumis aux dispositions du SDAGE correspondant. Il est plus précisément situé dans le périmètre du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer et du SAGE Marne Confluence. Les enjeux liés aux Documents de gestion des eaux sont considérés comme modérés.					
Leviers d'action possibles dans le cadre du PLM	- Prendre er d'aménagen gestion des gestion qual - Respecter le	nents réalisés dans le c inondations, réductior litative des milieux ;	tations du SDAGE S adre de la mise en œuvre n des pollutions des cou GAGE dans les aménage	e du PLM : prévention et rs d'eau et des nappes		



4.2.7 Risques naturels

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

Les communes de l'EPT GPGE sont concernées par les risques naturels suivants :

			Ris	ques naturels			
		Inondation		Mo	ouvement de terra	ain	Tempête
Communes	débordement par remontée de nappes	remontée de	Inondation par ruissellement	Retrait- gonflement d'argile	Cavités souterraines	Dissolution du gypse	
Clichy- Sous-Bois			Х	Х	Х		Х
Coubron			Х	Х	Х		Х
Gagny	X		Х	Х	Х		Х
Gournay- sur-Marne	Х		X	Х			Х
Le Raincy			X	Х	Х		Х
Pavillons- Sous-Bois		Х	X	Х			Х
Livry- Gargan			Х	Х	Х		Х
Montfermeil			X	Х	Х		Х
Neuilly- Plaisance	Х		Х	Х	Х		Х
Neuilly-sur- Marne	Х		X	Х			Х
Noisy-le- Grand	Х		X	Х			Х
Rosny- Sous-Bois			X	Х	Х		Х
Vaujours			Х	Х	Х	Х	X
Villemomble			X	Х	Х		Х

4.2.7.1 Risque d'inondation

Inondation par débordement de la Marne

Les communes de Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand sont concernées par le risque d'inondation par débordement de la Marne. Les crues les plus récentes ont survenu en 2016 (niveau 2) et en 2018 (niveau 3).

La commune de Gournay-sur-Marne et dans une moindre mesure celle de Noisy-le-Grand ont été les plus affectées par la crue de la Marne de 2018.



Face à ce risque inondation prégnant, la Marne fait l'objet d'un Plan de Prévention du Risque inondation (PPRi) comprenant 5 communes du territoire de Grand Paris Grand Est. Il a été approuvé par arrêté préfectoral le 15 novembre 2010.

La cartographie de l'aléa permet d'identifier trois types de secteurs en fonctions de l'intensité de l'aléa :

- les secteurs d'aléas très forts, où l'eau peut atteindre une hauteur supérieure à 2mètres ;
- les secteurs d'aléas forts, dans lesquels l'eau atteint une hauteur entre 1 et 2 mètres ;
- les secteurs d'aléas faible à moyen, où l'eau est inférieure à 1 mètre de hauteur.

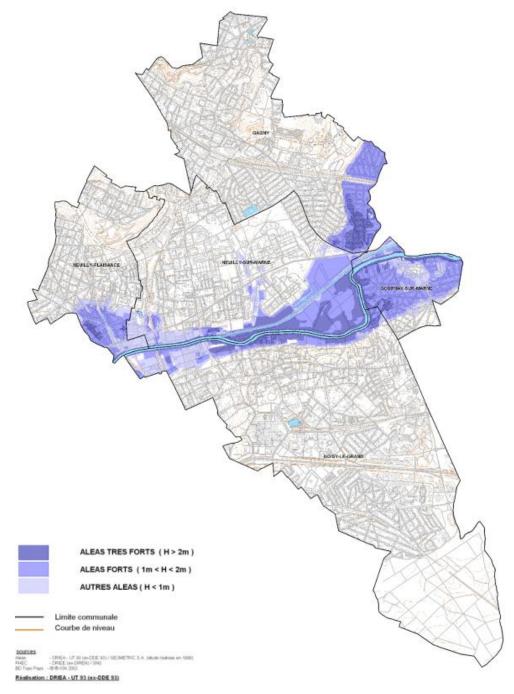


Figure 30 : Carte des aléas d'inondation de la Marne sur le territoire de Grand Paris Grand Est (Source : DRIEAT 93)

Inondation par remontée de nappe

D'après la carte de Risque d'inondation par remontée de nappe suivante, la commune de Pavillons-Sous-Bois est concernée par quelques zones « potentiellement sujettes au risque d'inondation par remontée de nappe ».



L'ensemble du territoire est qualifié comme « potentiellement sujet aux inondations de caves ».

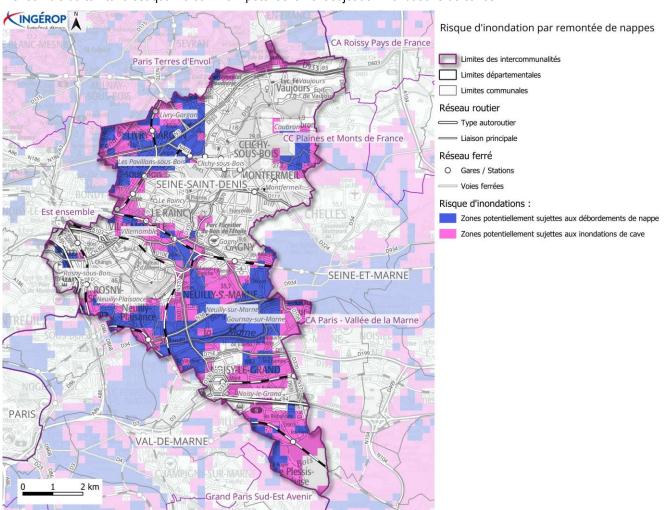


Figure 31 : Risque d'inondation par remontée de nappe au niveau du territoire (eaufrance, Eau Seine Normandie, BRGM)

Inondation par ruissellement pluvial

L'imperméabilisation du sol par les aménagements (bâtiments, voiries, parkings, etc.) et par les pratiques culturales limite l'infiltration des précipitations et accentue le ruissellement.

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

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

Ces phénomènes de ruissellement sont d'autant plus forts en fond de vallée, où les ruissellements se concentrent, et dans les secteurs très urbanisés. Des phénomènes localisés et peu intenses sont possibles dans certains secteurs urbanisés liés à des surcharges de réseaux en cas de forte pluie. D'après le DDRM, toutes les communes du territoire sont concernées par le risque d'inondation par ruissellement.

4.2.7.2 Risque de mouvement de terrain





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

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

D'après le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) de Seine-Saint-Denis, les communes de l'aire d'étude sont concernées par des risques naturels de mouvements de terrain, dus :

- au phénomène de retrait-gonflement des argiles : l'ensemble des communes est touché par l'aléa de retrait/gonflement des argiles moyen et fort. Une carte présentant l'aléa retrait/gonflement des argiles est présentée dans les pages suivantes.
- à la présence de cavités souterraines ;
- au phénomène de dissolution du gypse

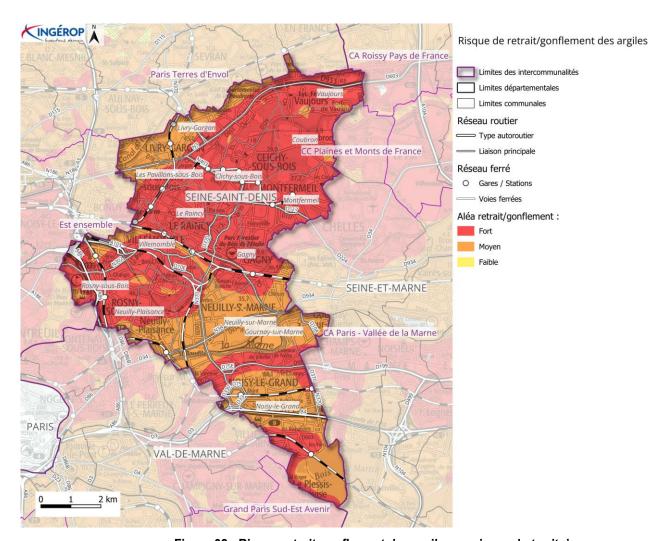


Figure 32 : Risque retrait-gonflement des argiles au niveau du territoire

Plans de Prévention des Risques Naturels (PPRN) :

La commune de Gagny est concernée par un PPRN liés à la présence des anciennes carrières de gypse. Il a été approuvé le 21 mai 2013



GRAND PAR S GRAND MObi

La figure suivante présente la carte d'aléa de ce risque sur le territoire communal de Gagny :

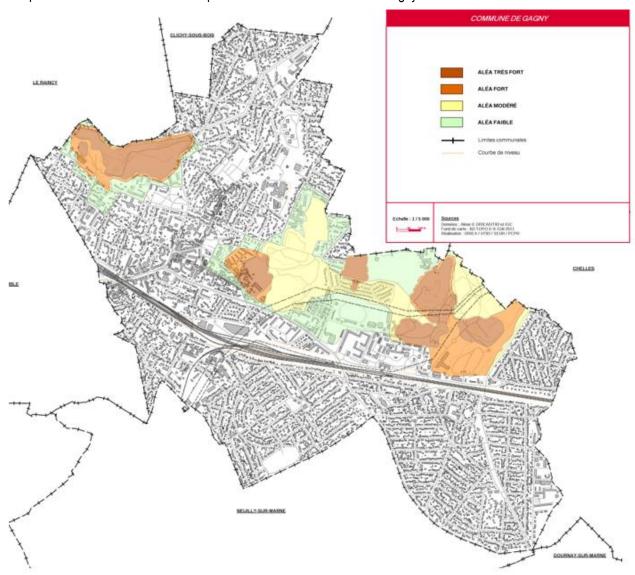


Figure 33 : Carte des aléas liés aux risques des anciennes carrières de gypse sur la commune de Gagny (Source : DRIEAT 93)

4.2.7.3 Risque sismique

Suivant le zonage sismique en vigueur, les communes du territoire sont classées en risque sismique très faible (1) comme l'ensemble de la région île de France.

4.2.7.4 Risques en cascade

Les risques naturels en cascade désignent les phénomènes où un événement naturel extrême déclenche une série d'autres événements, augmentant l'ampleur des impacts et des perturbations. Ces risques sont souvent interconnectés, l'impact d'un seul événement peut se propager rapidement à d'autres secteurs, et les effets en cascade peuvent être particulièrement dévastateurs dans des contextes complexes comme celui des infrastructures de mobilité et d'autres réseaux critiques.

L'identification des risques en cascade nécessite une évaluation systématique des interactions possibles entre différents types de risques naturels. La planification des infrastructures doit intégrer des scénarios multi-risques afin de minimiser les impacts en chaîne. Par ailleurs, les infrastructures doivent être conçues pour résister aux multiples effets d'un événement naturel et pour permettre une reprise rapide des services. Cela inclut des stratégies de durabilité, comme la construction de routes résistantes aux inondations ou des réseaux électriques protégés contre les chutes d'arbres ou les dommages causés par des vents forts.

La gestion des risques naturels en cascade nécessite une coopération entre différents acteurs afin d'assurer une réponse coordonnée face aux crises.

4.2.7.5 Synthèse des enjeux liés aux risques naturels

Tableau de synthèse des enjeux liés aux risques naturels

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
·				X		
Description	- Risques de n	nouvements de terrain				
		né par le risque de mou dont l'aléa est identifié d				
	La commune de Gagny est concernée par un PPRN lié à la présence des anciennes carrières de gypse. Plusieurs cavités sont également présentes sur le territoire.					
	L'enjeu lié à ce risque est donc globalement fort.					
	- Risque d'inondation					
	Le territoire est concerné par le risque d'inondation par débordement de la Marne. Les communes de Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le - Grand sont concernées par le PPRi.					
	L'enjeu lié à ce risque e	est considéré comme fo	rt.			
	- Risque sismi	aue				
		ı droit du territoire est trè	es faible.			
	L'enjeu lié à ce risque e	est ainsi considéré comr	ne négligeable.			
	Les enjeux liés aux différents risques naturels sont forts.					
Leviers d'action	Plusieurs leviers d'action	on sont possibles :				
possibles dans le cadre du PLM	et limiter l'exposition ents ; nagements adaptés ; les infrastructures de					



valuation environmementale du plan local de mobilité de Orand i ans o



4.3 Milieu naturel

4.3.1 Zonages du patrimoine naturel

4.3.1.1 Sites Natura 2000

Le réseau Natura 2000 formé par les Zones de Protection Spéciale (ZPS) et les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) issus de deux directives européennes : la directive « Habitats, Faune, Flore » et la directive « Oiseaux ».

Le territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est est concerné par la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013) (cf. ci-dessous)

Le site est composé de 14 grandes entités dont 7 entités présentes sur le territoire de Grand Paris Grand Est :

- 1. Parc départemental de la Fosse Maussoin à Clichy-Sous-Bois ;
- 2. Futur parc départemental de la Haute Isle à Noisy-Le-Grand ;
- 3. Promenade de la Dhuis à Gagny, Clichy-Sous-Bois, Coubron, Le Raincy et Montfermeil;
- 4. Plateau d'Avron à Neuilly-Plaisance :
- 5. Bois de Bernouille à Coubron;
- 6. Forêt de Bondy partagée sur les communes de Clichy-Sous-Bois, Coubron et Montfermeil ;
- 7. Bois de Chelles à Coubron.

Douze espèces d'oiseaux citées dans l'annexe 1 de la directive " Oiseaux " fréquentent de façon plus ou moins régulière les espaces naturels du département, qu'elles soient sédentaires ou de passage. Cinq de ces espèces nichent régulièrement dans le département : le Blongios nain (nicheur très rare en Ile-de-France), le Martin-pêcheur d'Europe, la Bondrée apivore, le Pic noir et le Pic mar (nicheurs assez rares en Ile-de-France). La Pie-grièche écorcheur et la Gorge-bleue à miroir y ont niché jusqu'à une époque récente. Le département accueille des espèces assez rares à rares dans la région Ile-de-France (Bergeronnette des ruisseaux, Buse variable, Épervier d'Europe, Fauvette babillarde, Grèbe castagneux, Héron cendré...).

Quelques espèces présentes sont en déclin en France (Bécassine des marais, Râle d'eau, Rougequeue à front blanc) ou, sans être en déclin, possèdent des effectifs limités en France (Bécasse des bois, Petit Gravelot, Rousserolle verderolle...). D'autres espèces ont un statut de menace préoccupant en Europe (Alouette des champs, Bécassine sourde, Faucon crécerelle, Gobe-mouche gris, Pic vert, Hirondelle de rivage, Hirondelle rustique, Traquet pâtre, Tourterelle des bois). Une grande part des espaces naturels du département de Seine-Saint-Denis ont été créés de toutes pièces, à l'emplacement d'espaces cultivés (terres maraîchères) ou de friches industrielles. Tel est le cas par exemple du parc Georges-Valbon, le plus vaste du département avec 350 ha intégré au site Natura 2000.

Composé de reliefs, d'une vallée et de plusieurs lacs et étangs, il a été modelé à partir des déblais de la construction du Périphérique de Paris dans les années 1960. Il héberge actuellement une petite population de trois couples de Blongios nain. Par ailleurs, il subsiste des paysages ayant conservé un aspect plus naturel. Quelques boisements restent accueillants pour le Pic noir et la Bondrée apivore. Certaines îles de la Seine et de la Marne (Haute-Île, Île de Saint-Denis) permettent au Martin pêcheur d'Europe de nicher. La diversité des habitats disponibles est particulièrement attractive vis-à-vis d'oiseaux stationnant en halte migratoire ou en hivernage.

Les zones de roselières sont fréquentées régulièrement par une petite population hivernante de Bécassines des marais (parc du Sausset). La Bécassine sourde et le Butor étoilé y font halte. Les grands plans d'eau attirent des concentrations d'Hirondelles de rivage. De grandes zones de friches sont le domaine de la Bécasse des bois, des Busards cendré et Saint-Martin, de la Gorge-bleue à miroir, du Hibou des marais, de la Pie-grièche écorcheur et du Traquet Tarier...

Le Département est le principal propriétaire et gestionnaire des espaces naturels de Seine-Saint-Denis.

4.3.1.2 Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF)

Les ZNIEFF sont de deux types :

- zone de type I : secteurs de superficie en général limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable ;
- zone de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

Le territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est est concerné par 8 ZNIEFF de type I (cf. Figure). Il s'agit de :

■ 110020420 « Bois Saint-Martin » à Noisy-Le-Grand :



Il s'agit du dernier grand boisement privé de la petite couronne, qui n'a pas subi les atteintes de l'urbanisation. Un réseau de mares riches en amphibiens et une grande prairie fauchée annuellement sont les atouts principaux du site pour la faune. Le substrat sableux induit la croissance de nombreuses espèces acidiphiles, dont certaines remarquables qui sont liées aux landes et aux chênaies acidiphiles. Plusieurs espèces d'intérêt ont également été recensées au sein des mares ou sur les berges de ces dernières. La proximité de la nappe dans certains secteurs favorise la croissance des plantes plus spécifiques des milieux marécageux, voire paratourbeux.

■ 110020462 « Mares et boisements de la butte verte » à Noisy-Le-Grand :

L'intérêt de cette ZNIEFF est de regrouper quatre espèces de Tritons et deux plantes protégées au niveau régional.

■ 110020467 « Plaine inondable de la Haute-île à Neuilly-Sur-Marne :

La ZNIEFF "Plaine inondable de la "Haute-lle" est composée du parc départemental de la Haute-Île, d'une portion de la Marne et du Canal de Chelles, de la Friche de Ville-Evrard, de l'étang et du boisement de l'hôpital de Ville-Evrard, ainsi qu'une ancienne pelouse sur alluvions située au sein du périmètre des bâtiments hospitaliers.

■ 110020457 « Boisements et pelouses du parc du croissant vert » à Neuilly-Sur-Marne :

L'intérêt principal de cette ZNIEFF concerne, d'une part, la chênaie centenaire et, d'autre part, les friches et les pelouses favorables au développement de la flore et de la faune, notamment les insectes. L'Alisier de Fontainebleau (Sorbus latifolia), protection nationale, est également recensé sur le site. Une vingtaine d'individus d'âges et tailles variés ont été géolocalisés.

■ 110001754 « Coteaux et plateaux d'Avron » à Neuilly-Plaisance, Neuilly-Sur-Marne et Rosny-Sous-Bois :

Une grande partie de cette ZNIEFF se localise sur d'anciennes carrières souterraines de Gypse, comblées depuis. Ce site ayant échappé à l'urbanisation constitue un refuge pour la faune et la flore. On n'y compte pas moins de 33 espèces déterminantes. De par son substrat (argile, marne et calcaire) et son exposition (sud/sud-est), cette ZNIEFF accueille de nombreuses espèces thermophiles pour la plupart en forte régression en Île-de-France. La complexité et la juxtaposition des milieux augmentent la diversité faunistique et floristique.

■ 10620098 « Les prairies marneuses du bois de l'étoile » à Gagny :

Les quatre prairies marneuses du Bois de l'Etoile sont situées sur le site des anciennes carrières de gypse dites "du centre". Les prairies sont situées dans la partie basse, au sud du bois de l'Etoile. Ces milieux sont relativement peu fréquentés avec une flore typique des prairies marneuses patrimoniales d'Ile-de-France.

110020168 Côte De Beauzet Et Carrière Saint-Pierre à Gagny et Montfermeil :

Les pelouses calcaro-marneuses de la carrière Saint-Pierre à Gagny sont situées sur d'anciennes carrières de gypse. Les substrats (marnes supra-gypseuses) offrent des conditions écologiques précises permettant le développement d'une flore et une faune spécifiques (la Falcaire de Rivin et 13 espèces d'orchidées). L'Alisier de Fontainebleau y est bien représenté.

10020463 « Massif De L'Aulnoy Et Carrières De Vaujours Et Livry-Gargan »

Le massif forestier de l'Aulnoye est une entité remarquable en Île-de-France. On n'y compte pas moins de 51 espèces dont les conditions de déterminance ZNIEFF sont vérifiées. De par son substrat (sableux, calcaire ou marno-calcaire), ce massif présente une alternance de milieux humides (boisement, réseau de mares...) et de milieux secs (pelouses, coteaux, prairies, vergers...). Cette diversité d'habitats et de strates sont favorables à l'installation et au développement d'une flore et d'une faune exceptionnelles.

Le territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est est concerné par 2 ZNIEFF de type II, il s'agit de :

■ 110030018 « Bois De Saint-Martin Et Bois De Celie »

L'intérêt de la ZNIEFF concerne une zone boisée de grande surface dans un tissu urbain dense. La géomorphologie favorise la présence de milieux humides (pentes faibles, substrat). La diversité floristique est liée aux gradients de trophie et d'humidité du site ponctué de mares et de zones humides. Les bois marécageux à Aulnes hébergent le Thelypteris palustris, espèce protégée, apparaissant sur les sols hydromorphes.

■ 110030015 « Massif De L'Aulnoye, Parc De Sevran Et La Fosse Maussoin »

Le massif forestier de l'Aulnoye est une entité remarquable au niveau de l'Île-de-France. On n'y compte pas moins de 30 espèces déterminantes. De par son substrat (sableux, calcaire ou marno-calcaire), nous avons une alternance de milieux humides (boisement, réseau de mares...) et de milieux secs (pelouses, coteaux, prairies, vergers...). Ces hétérogénéités d'habitats et de strates sont favorables à l'installation et au développement d'une flore et d'une faune exceptionnelles.

4.3.1.3 Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO)

Aucune Zone d'Importance pour la Conservation des Oiseaux n'est présente sur le territoire.

4.3.1.4 Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope

L'APPB est un outil de protection réglementaire au niveau départemental. Il permet une protection d'une grande diversité de milieux et fixe des mesures tendant à favoriser la conservation des biotopes nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées.

Quatre Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biotope (APPB) sont présents sur le territoire (cf. Figure 34). Il s'agit de :

- Le « Bois Saint-martin » (FR3800681) sur la commune de Noisy-le-Grand ;
- Le « Bois de Bernouille » (FR3800495) sur la commune de Coubron ;
- Les « Alisiers du Plateau d'Avron » (FR3800007) à Neuilly-Plaisance ;
- Les « Mares du Plateau d'Avron » (FR3800006) à Neuilly-Plaisance.

4.3.1.5 Réserves naturelles Régionales et Nationales

Aucune Réserve Naturelle régionale et nationale n'est présente sur le territoire.

4.3.1.6 Parcs Naturels Régionaux

Aucun Parc Naturel Régional n'est présent sur le territoire.

4.3.1.7 Espaces Naturels Sensibles

Un espace naturel sensible (ENS), institué en France par la loi 76.1285 du 31 décembre 1976, est un espace « dont le caractère naturel est menacé et rendu vulnérable, actuellement ou potentiellement, soit en raison de la pression urbaine ou du développement des activités économiques ou de loisirs, soit en raison d'un intérêt particulier eu égard à la qualité du site ou aux caractéristiques des espèces végétales ou animales qui s'y trouvent ».

Deux Espaces Naturels Sensibles sont présents sur le territoire de Grand Paris Grand est. Il s'agit des Alisiers du Plateau d'Avron et les Mares du Plateau d'Avron à Neuilly-Plaisance (cf. Figure)



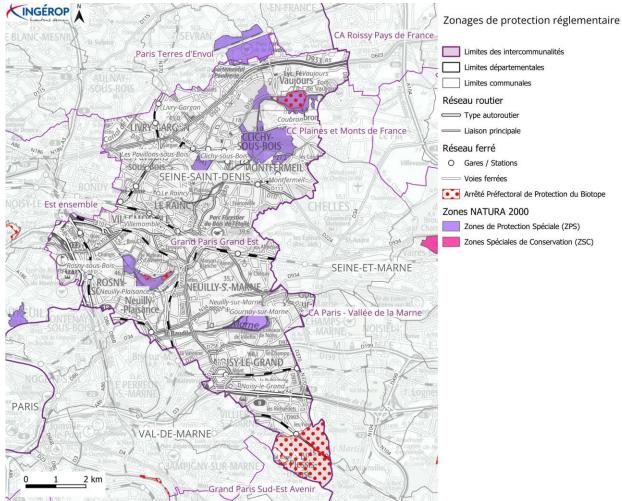


Figure 34 : Localisation des zones Natura 2000 et des APPB au niveau du territoire



Figure 35 : Localisation des ZNIEFF et des ENS

4.3.2 Continuités écologiques

Le SRCE d'île de France met en évidence la présence de nombreux tissus urbains, notamment à l'Ouest du territoire.

Toutefois, de nombreux réservoirs de biodiversité présentent des intérêts de préservation majeur. Ces réservoirs correspondent à des milieux forestiers représentés par la forêt de Bondy, le bois Saint-Martin, la Haute-île, les plateaux d'Avron...

Plusieurs corridors écologiques à restaurer de la sous-trame arborée reliant les espaces boisés sont identifiés dans le territoire.

La trame bleue est représentée par la Marne, le canal de l'Ourcq et le canal de Chelles au niveau du territoire, identifiés comme cours d'eau à préserver et/ ou à restaurer d'après le SRCE (cf. cartes page suivante).

A l'échelle locale, on observe des liaisons reconnues pour leur intérêt écologique, notamment les alignements d'arbres de la RD301 qui connectent les boisements du Parc des Côteaux d'Avron à Neuilly-Plaisance, le Parc du Lac de la Maison Blanche à Neuilly-Sur-Marne avec la côte Beauzet à Gagny (cf. cartes page suivante).

4.3.3 Biodiversité en ville

Le territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est comprend des parcs naturels qui participent à la préservation de la biodiversité, à l'amélioration du cadre de vie et au développement des espaces verts en milieu urbain. Dans un territoire densément peuplé, la biodiversité trouve son refuge dans ces parcs naturels. Par ailleurs, le parc nature du plateau d'Avron a été sanctuarisé. Le centre du site, composé des prairies les plus précieuses et d'une mosaïque de milieux, constitue un des espaces les plus intéressants en termes de conservation de la biodiversité.



Les oiseaux précieux et nicheurs au sol, aujourd'hui dérangés par la fréquentation humaine, y retrouveront une oasis de tranquillité. Les pelouses calcaires centrales, qui sont en train de disparaître par le développement d'une végétation invasive, seront rouvertes et les prairies parsemées de buissons, typiques du site, seront restaurées.

Des actions pour diminuer la fréquentation du parc nature de Gagny sont également prévues.

Tableau de synthèse des enjeux liés au patrimoine naturel

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
				х		
Description	 Zonages du patrimoine nature! Une zone de protection spéciale est située sur le territoire de l'EPT Grand Paris Grand est. Il s'agit de la ZPS FR1112013 des « Sites de Seine-Saint-Denis ». Huit ZNIEFF de type I et deux ZNIEFF de type II sont présents sur le territoire. 4 APPB sont présents sur le territoire. Aucune réserve naturelle régionale et nationale n'est présente sur l'aire d'étude élargie du projet. 2 Espaces Naturel Sensibles sont présents sur le territoire. Continuités écologiques Le territoire est composé en grande majorité de tissus urbains. Néanmoins, plusieurs réservoirs de biodiversité à intérêt de préservation majeur sont présents sur le territoire. 					
Leviers d'action dans le	Les enjeux liés au patrimoine naturel sont considérés comme forts. Plusieurs leviers d'action sont possibles afin de préserver les espaces à enjeux écologiques et					
cadre du PLM	éviter de créer de nouvelles coupures écologiques : - Prendre en compte les zonages réglementaires dans la mise en œuvre du PLM; - Proscrire la fragmentation des corridors écologiques identifiées dans le SRCE en développant les modes de déplacements doux; - Proscrire le dérangement de la faune et de la flore lors de la mise en œuvre de d'aménagements inscrits dans le cadre du PLM.					





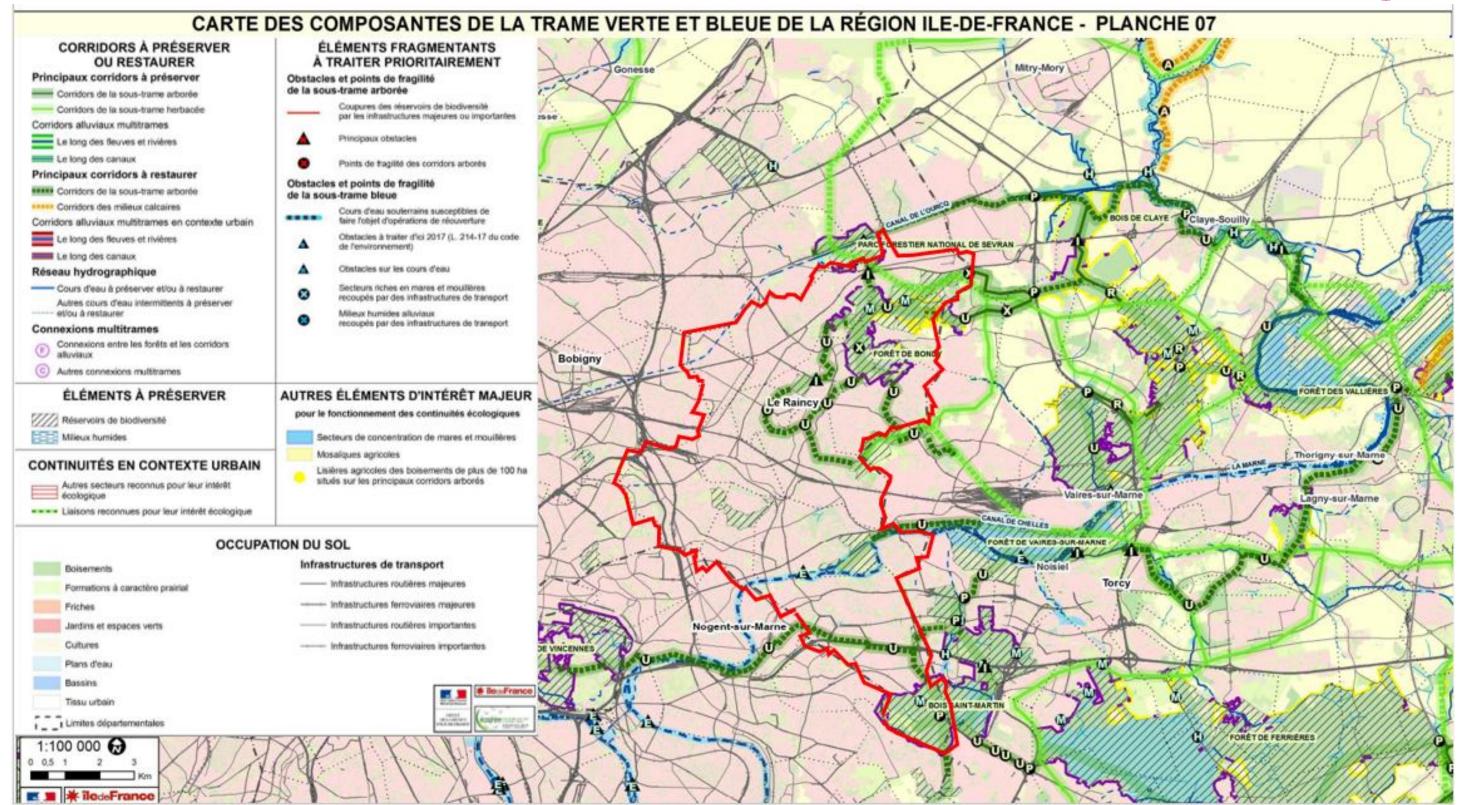


Figure 36 : Composantes de la trame verte et bleue au niveau du territoire (Source SRCE d'île de France)



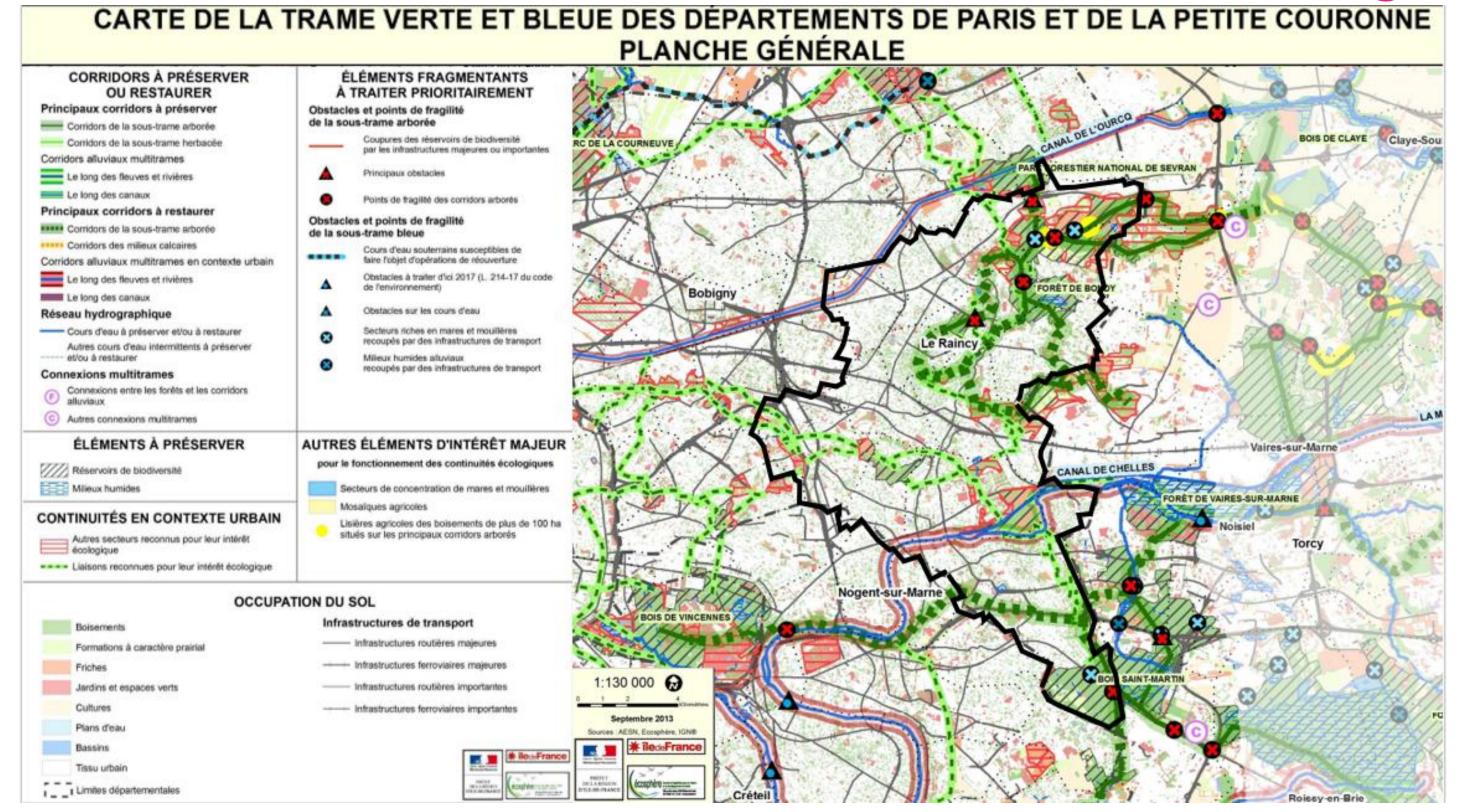


Figure 37 : Carte de la trame verte et bleue des départements de paris et de la petite couronne (Source SRCE d'île de France)



4.3.4 Zones humides

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Ile-de-France, la DRIEAT lle-de-France a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides. Les enveloppes d'alerte zones humides, produites en 2010, ont été mises à jour en 2021 par la DRIEAT. Aux données initiales de 2010 ont été ajoutées d'autres données, plus récentes, issues notamment de différentes SAGE et du Conservatoire botanique national du Bassin parisien (carte flore et végétations de milieux humides d'Ile-de-France). Les cartes produites représentent ainsi la probabilité de présence de zones humides à un endroit donné en Île-de-France. De nature informative, la cartographie identifie 4 classes de zones d'alerte, pour lesquelles il existe des pratiques particulières en termes d'instruction :

Classe	Pratique en termes d'instruction
Α	La zone est considérée comme intégralement humide par le service instructeur, sauf démonstration contraire de la part du pétitionnaire validée par le service instructeur.
	Les limites des zones humides peuvent être précisées par le pétitionnaire.
	Un diagnostic complémentaire est demandé si l'emprise du projet et les alentours susceptibles d'être impactés s'étendent au-delà de la zone humide décrite par la classe A.
В	Un diagnostic zones humides conforme à l'arrêté du 24 juin 2008 est demandé sur toute l'emprise du projet et les alentours susceptibles d'être impactés par le projet, sauf si la classe B se trouve au niveau de surfaces imperméabilisées.
С	Le pétitionnaire apporte les éléments d'appréciation supplémentaires sur la probabilité de présence de zones humides. Un diagnostic zones humides conforme à l'arrêté du 24 juin 2008 doit être réalisé lorsque les faisceaux d'indices se dessinent ou s'il n'y a pas d'information disponible. Il est possible de ne pas réaliser de diagnostic zones humides sous réserve d'une démonstration solide d'une faible probabilité de présence de zones humides validée par le service instructeur.
D	Par définition, les surfaces en eau ne sont pas des zones humides au sens réglementaire. Cela étant, les berges et abords de plans d'eau ainsi que certaines mares peuvent être considérés comme des zones humides au cas par cas.



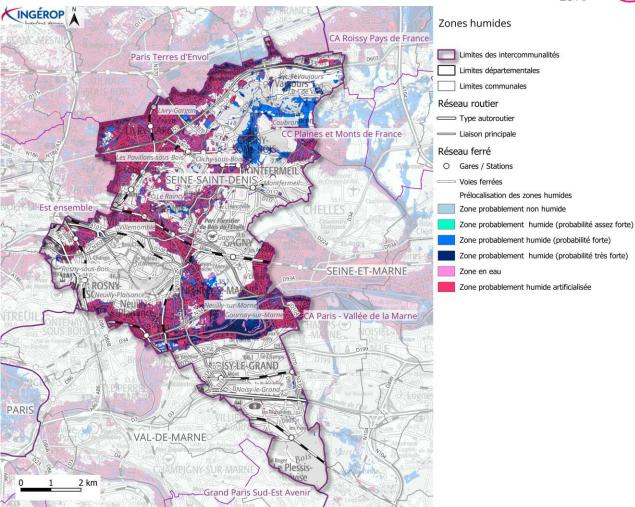


Figure 38 : Enveloppes d'alerte des zones humides avérées et potentielles au niveau de l'aire d'étude (DRIEAT Île-de-France)

Tableau de synthèse des enjeux liés aux zones humides

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort	
_			X		
Description	Des sols et horizons probablement humides ont été repérés au sein du territoire mais ils ne permettent pas de caractériser directement la présence de zones humides. Des investigations complémentaires devront être réalisées en cas d'interface entre un projet et des zones humides identifiées dans les enveloppes d'alerte de la DRIEAT Les enjeux liés aux zones humides sont considérés comme modérés.				
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Un levier d'action possible dans le cadre du PLM : - Prendre en compte les zones humides dans des projets d'aménagements inscrits dans le cadre de la mise en œuvre du PLM.				







4.1 Milieu humain

4.1.1 Contexte urbanistique

4.1.1.1 PLUi de Grand Paris Grand Est

Grand Paris Grand Est a élaboré son plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) afin d'organiser le développement du territoire de manière cohérente à l'échelle de ses 14 communes. Le PLUi a fait l'objet d'une enquête publique du 27 mai au 3 juillet 2024. Il a été approuvé au Conseil de territoire le 17 décembre 2024.

Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

Le PADD de Grand Paris Grand Est s'articule autour de guatre axes pour construire le territoire de demain :

- Axe 1 : un socle écologique comme un préalable au projet territorial. Cet axe se décline en 3 actions :
 - o Protéger et développer un réseau d'espaces fonctionnels pour la sauvegarde de la biodiversité ;
 - Prendre en compte les sols du territoire ;
 - o Protéger la ressource et le cycle de l'eau.
- Axe 2 : vers un territoire de projets, actifs et innovants, qui affirme sa place dans la métropole. Cet axe se décline en 4 actions :
 - o Affirmer le rayonnement des villes de Grand Paris Grand Est en prenant appui sur les polarités majeures ;
 - O Poursuivre la réalisation des opérations d'aménagement en cours et mettre en œuvre des projets urbains innovants ;
 - Renforcer le rayonnement de Grand Paris Grand Est dans l'agglomération parisienne en s'appuyant sur l'innovation et l'expérimentation dans des secteurs stratégiques : l'économie circulaire, la transition énergétique, l'agriculture ;
 - Renforcer l'attractivité économique de Grand Paris Grand Est en confortant les sites économiques existants tout en accompagnant leurs nouveaux usages et en développant de nouveaux lieux d'accueil d'activités économiques.
- Axe 3 : vers un territoire de la proximité et de la qualité du cadre de vie. Cet axe se décline en 5 actions :
 - o S'appuyer sur les centres-villes et polarités secondaires pour développer la vie locale ;
 - o Proposer un habitat qualitatif, accueillant pour tous les publics ;
 - o Améliorer la qualité paysagère, architecturale ;
 - o Faciliter la mobilité et les déplacements actifs et en transports en commun pour rendre la ville plus pratique ;
 - O Viser le rééquilibrage habitat/emploi du territoire et le rapprochement des lieux de vie et de travail
- Axe 4 : vers un territoire de la santé environnementale. Cet axe se décline en 5 actions :
 - o Faciliter l'accès à l'offre de santé sur le territoire :
 - O Réduire les inégalités de santé à caractère environnemental ;
 - O Anticiper et diminuer les impacts du développement, du fonctionnement urbain et du changement climatique sur la santé humaine ;
 - Promouvoir et développer les activités physiques et sportives ;
 - Réduire l'exposition des populations aux risques naturels et aux nuisances : inondation, carrières, mouvements de terrain, pollution des sols, nuisances sonores.

Orientations d'Aménagement et de Programmation (PLUI)

Le PLUi définit des OAP thématiques et sectorielles.

41 OAP sectorielles sont identifiées, et sont notamment situées à proximité des infrastructures de transports :

- Commune de Clichy-sous-Bois : Cœur de ville élargi,
- Commune de Coubron : Aménagement du village ancien, Secteur d'activité économique et commerciale (ex ZAC des Prés) ;
- Commune de Gagny: Hôtel de ville village, secteur Gare du Chénay, Jean Moulin;
- Commune de Livry-Gargan : Centre-Ville, Chanzy ;
- Commune de Montfermeil : Sept-Îles, centre-Ville, Côte du Change, Rue du Lavoir, Vaucanson ;
- Commune de Neuilly Plaisance : Pour une centralité sud confortée autour d'un projet de renouvellement ambitieux, vers l'affirmation d'un axe stratégique aux ambiances différenciées ;
- Commune de Neuilly-sur-Marne : secteur Auchan / Entrée de ville Ouest :
- Commune de Noisy-le-Grand : zone d'activités économiques des Richardets, centre-Ville, pôle Gare du Grand Paris Express, pôle Régional du Mont d'Est, secteur Maréchal Foch Rue Carnot, secteur Gournay Cossonneau, secteur Médéric, Bois Saint-Martin, aménagement rue de la Passerelle ;
- Commune des Pavillons sous-Bois : avenue Aristide Briand.
- Commune du Raincy : secteur Gare ; secteur Valère Lefebvre, rond-Point Thiers, d d'Aulnay/ Bd de l'Ouest, boulevard de l'Est/Allée de l'église ;
- Commune de Rosny-sous-Bois : Grand-Pré Ouest, 4ème Zouave ;
- Commune de Villemomble : NPNRU Marnaudes / Fosse aux bergers, commerce, secteur Guérin, cœur-de-Ville Outrebon Secteur Gare ;
- OAP intercommunales : Allée de Montfermeil, polarité Secteur Gare RER E de GAGNY –Villemomble Époque, pôle gare Clichy-Montfermeil, emprises de l'ex-A103.





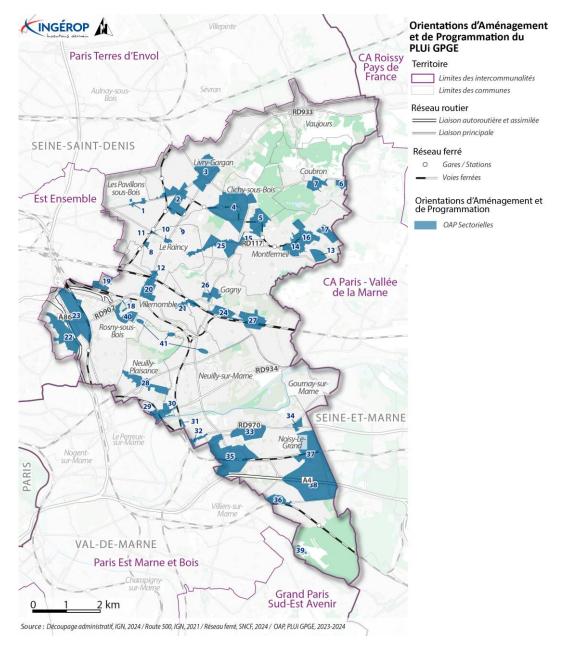


Figure 39 : Localisation des OAP sectorielles (Source : Ingérop)

L'OAP thématique « mobilités » prend en compte les projets de mobilité en cours ou à l'étude (prolongement de la ligne de métro 11 de la gare Rosny-Bois-Perrier à Noisy-Champs, le Bus Bords de Marne de Val de Fontenay à Chelles, le TZEN3 jusqu'aux Pavillons-sous-bois et son prolongement jusqu'à Vaujours, le bouclage du T4 dans le centre-ville de Montfermeil, les lignes 15 et 16 du Grand Paris Express) et prévoit l'accompagnement de ces projets de transports en commun en aménageant les espaces publics.

Cette orientation prévoit également le renforcement de la desserte des bus, le développement des modes actifs et d'optimiser l'usage des places et parcs de stationnement existants.



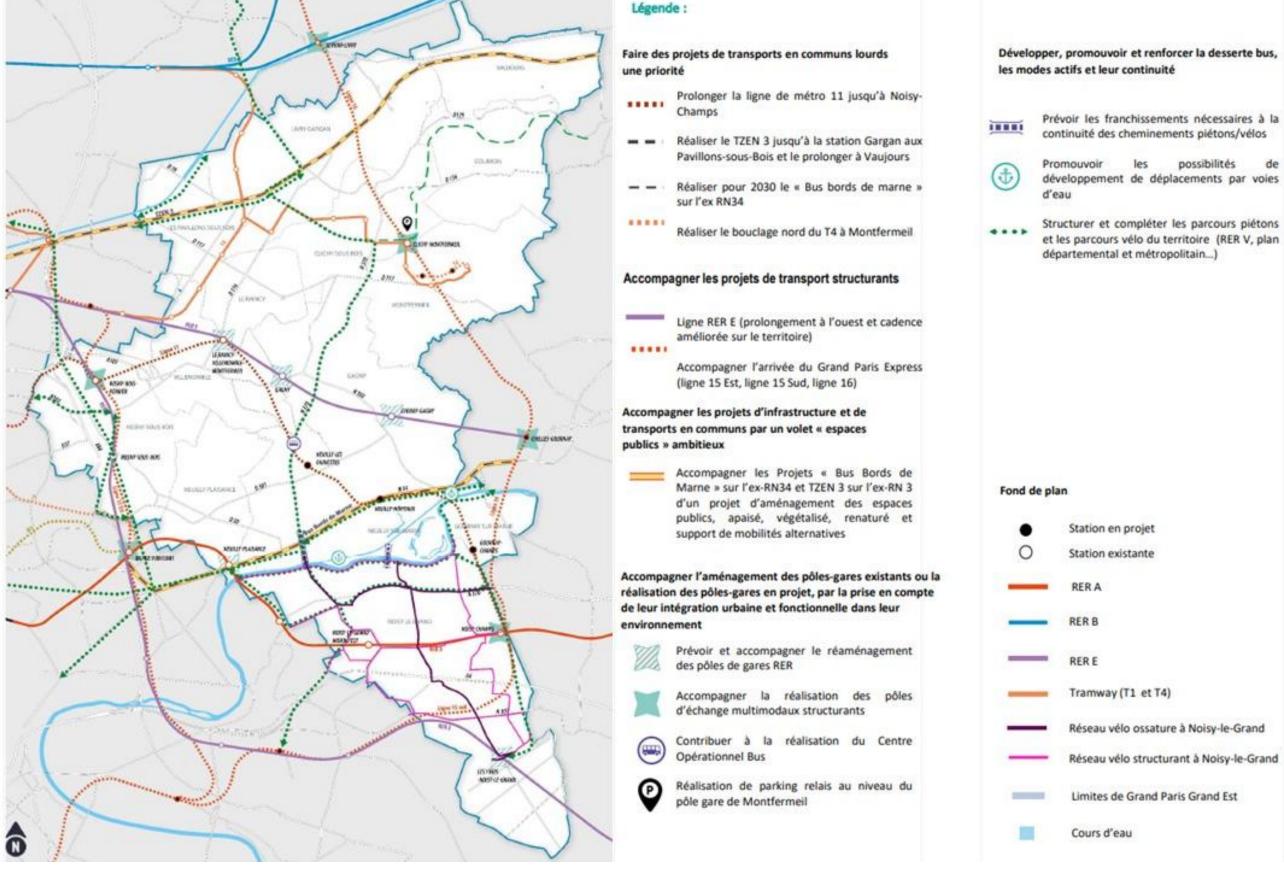


Figure 40 : OAP Thématique « Mobilités » (Source : PLUi approuvé le 17 décembre 2024)



Tableau de synthèse des enjeux liés aux documents d'urbanisme

Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort	
Miveau u enjeu .		X			
Description	Le territoire est doté d'un projet de PLUi approuvé le 17 décembre 2024.				
	De nombreux projets urbains et de transport, à l'étude, programmés ou en cours de réalisation sont présents dans l'aire d'étude.				
	Les enjeux liés aux documents d'urbanisme sont considérés comme faibles.				
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Le PLM est élaboré en cohérence avec le projet du PLUi de Grand Paris Grand Est (cf 3.5.6).				

4.1.2 Mode d'occupation du sol

Les occupations du sol majoritaires sur le territoire de Grand Paris Grand Est relèvent des espaces artificialisés (84 %), au sein desquels domine l'habitat individuel (52,1% du territoire en 2021). L'habitat individuel domine dans 8 des 14 communes du territoire, où il occupe entre 52 % et 72 % de l'espace.

Hormis Coubron et Vaujours, ces 8 communes sont celles où les espaces naturels et les espaces verts urbains sont les moins développés.



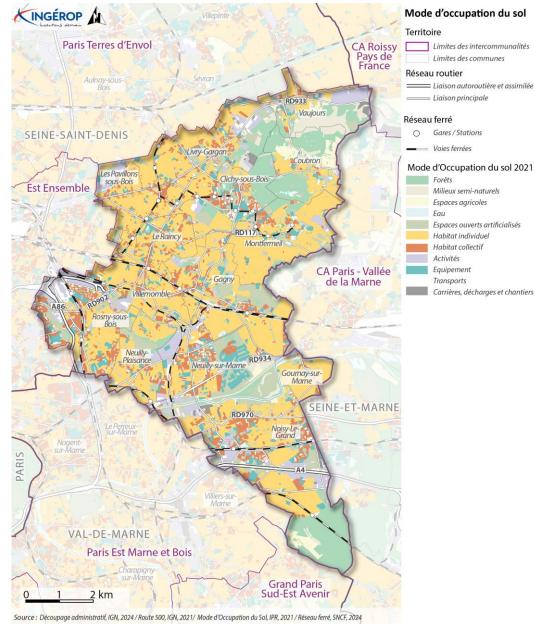


Figure 41 : Carte d'occupation du sol su te territoire (Source : Ingérop, 2024)

Tableau de synthèse des enjeux liés aux modes d'occupation du sol

Nive en d'anien	Nul	Faible	Modéré	Fort		
Niveau d'enjeu :						
		X				
Description	À l'échelle du territoire, les modes d'occupation du sol sont essentiellement des espaces artificialisés. Les enjeux liés à l'occupation du sol actuelle sont identifiés comme faibles.					
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Les actions du PLM seront orientées vers le principe de préservation des espaces naturels, sans créer d'artificialisation par des aménagements.					

4.1.3 **Population et démographie**



GRAND Plan Local de Mobilité

D'après les données démographiques fournies par l'INSEE lors de son recensement de la population en 2021 à l'échelle du territoire, la population s'élève à 410 000 habitants avec une densité moyenne d'environ 5 680 habitants par km². Les communes les plus peuplées sont Noisy-le-Grand, Livry-Gargan et Rosny-Sous-Bois. Les communes les plus denses sont Clichy-sous-Bois, Rosny-sous-Bois, Neuilly-sur-Marne, Noisy-le-Grand et Gagny.

Entre 2010 et 2020, le territoire a connu une augmentation de sa population de 32 600 habitants, soit un taux de croissance de 8,6%. Cette croissance est inférieure à l'évolution de la population départemental qui s'élève à 7,4% entre 2010 et 2020 contre 8,1% pour le Département.

Parmi les communes du territoire, celles ayant connu la plus forte croissance sont Montfermeil, Noisy-le-Grand et les Pavillons-sous-Bois

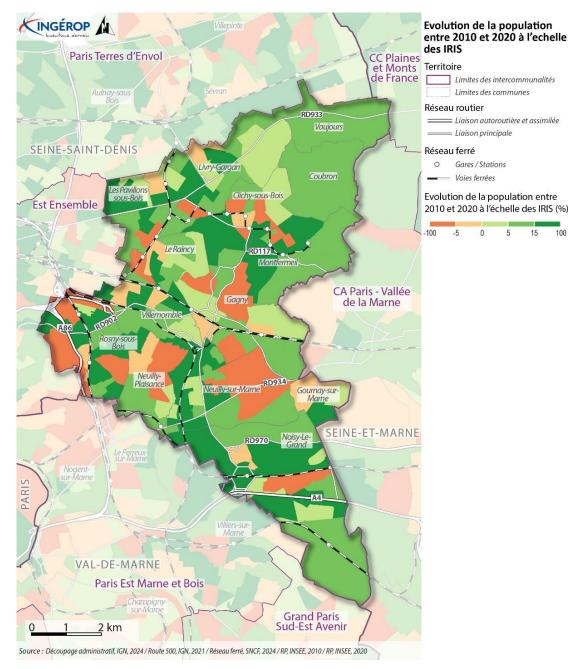
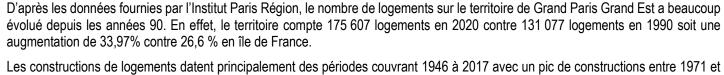


Figure 42: Evolution de la population entre 2010 et 2020 (Source: Ingérop, 2024)

4.1.4 Habitat et logements



1990.

Le territoire est dominé par les grands appartements familiaux de 3 et 4 pièces, qui représentent plus de 67% du parc de logements.

La part de logements collectifs se concentrent autour des quartiers des communes classés Quartier Prioritaire de la politique de la Ville (QPV) en 2024 soit :

- Clichy-sous-Bois : secteur Haut-Clichy centre-ville Bosquets Lucien Noël dont une partie est également fléché NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain) ;
- Rosny-sous-Bois : Marnaudes Bois-Perrier, Pré-gentil et Boissière-Saussaie-Beauclair ;
- Neuilly-sur-Marne : Val Coteau comprenant le NPNRU Val Coteau ;
- Noisy-le-Grand : Champy Haut Bâtons, Mont d'Est Palacio et Pavé-Neuf ;
- Gagny: Jean Moulin Jean Bouin, les Peupliers.
- Villemomble : Marnaudes Fosse aux bergersLa Sablière dont une partie est situé Bondy, comprenant le NPNRU des Marnaudes ;

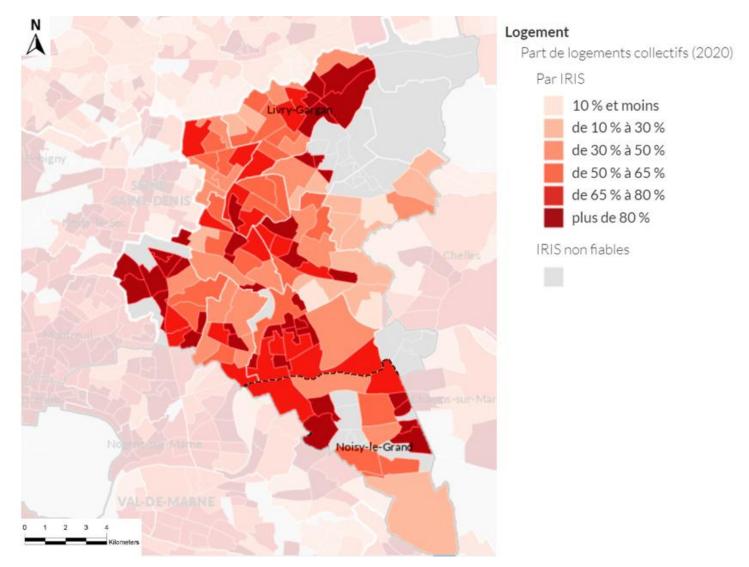


Figure 43 : Cartographie des logements sur le territoire (Soucre : cartoviz Institut Paris Région, 2024)

Tableau de synthèse des enjeux liés à la démographie et aux habitats



Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort		
Miveau u enjeu .				х		
Description	Le territoire de Grand Paris Grand Est connait une croissance démographique. La croissance est portée par un solde naturel positif significatif (+3% entre 2010 et 2020). Les logements ont également augmenté de 33,97% sur le territoire depuis les années 90. Les enjeux liés à la démographie et aux habitats sont identifiés comme forts.					
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM : - Améliorer la desserte des logements en transport en commun et/ou à vélo depuis les gares afin d'améliorer l'attractivité de certains quartiers sur le territoire ; - Favoriser la mixité de l'offre de déplacements internes au sein du territoire : offrir plusieurs options de transport (transports en commun, vélo, marche) pour se déplacer à l'intérieur du territoire et assurer une connexion fluide entre ces modes.					

4.1.5 Activités économiques et emplois

Le taux d'activité est élevé dans le sud-ouest du territoire.

Ces zones sont concentrées autour des axes de transport, et particulièrement les voies ferrées

- Le long du RER E à Rosny-sous-Bois et Villemomble ;
- Le long du RER A à Noisy-le-Grand;
- Le long du T4 aux Pavillons-sous-Bois ;

Le territoire abrite environ 105 000 emplois en 2021 (INSEE). Ils sont principalement polarisés sur deux communes de Noisy-le-Grand et Rosny-sous-Bois qui abritent 42% des emplois du territoire. Le plus faible taux d'activité est enregistré sur les communes de Clichy-Sous-Bois et Montfermeil. Ces communes accueillent des zones d'habitat collectif et individuel ainsi que des milieux forestiers et des espaces verts (Forêt de Bondy, Fosse Maussoin, Bois de la couronne...) et peu de zones d'activités, créant une poche résidentielle éloignée de l'emploi. Le taux d'emploi est faible à l'échelle de l'EPT, ce qui rend nécessaire l'amélioration des conditions de déplacement afin de permettre aux habitants d'accéder plus facilement aux zones d'activités sur le territoire, et au-delà.



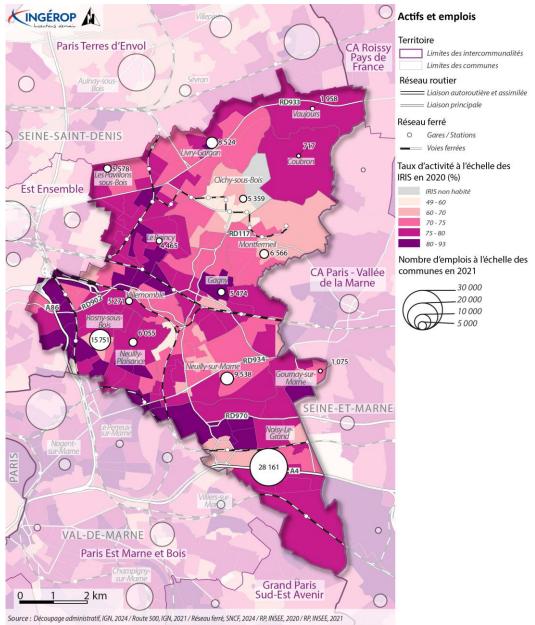


Figure 44 : Cartographie des emplois sur le territoire (Souce : Ingérop, 2024)

Taux de chômage

Le taux de chômage moyen sur le territoire est de 12,8%, bien inférieur au taux de Seine-Saint-Denis (16,4%) mais supérieur au taux régional (11,4%).

On observe les taux les plus importants autour de Clichy-sous-Bois, Rosny-sous-Bois et Noisy-le-Grand.



Figure 45 : Cartographie du taux de chômage sur le territoire (Soucre : Ingérop, 2024)

Zones d'activités économiques

Les zones d'activités du territoire accueillent des tissus industriels, artisanaux et commerciaux :

- Les zones d'activité accueillant des commerces :
 - o Rosny 2 à Rosny-sous-Bois (Centre commercial);
 - o Les Arcades à Noisy-le-Grand (Centre commercial) ;
 - o ZA Industrielle de Livry-Gargan (Grandes surfaces...);
 - o Etc.
- Les zones d'activités accueillant des activités d'industrie et d'artisanat, souvent implantées sur des grandes parcelles :
 - o ZI de Chanoux à Neuilly-sur-Marne (Imprimeur Dridé, TPU Industrie...);
 - O ZI de la Poudrette aux Pavillons sous-bois (entreprises de BTP...);
 - ZI de Vaujours ;
 - o Etc.



- Les zones d'activités accueillant des bureaux :
 - o Espaces tertiaires Jean Monnet, Robert Schuman à Rosny-sous-Bois (France Travail, CDC Habitat Social, hôtels...);
 - Quartier d'affaire de Noisy-le-Grand dans le quartier de Mont d'Est (locaux tertiaires).

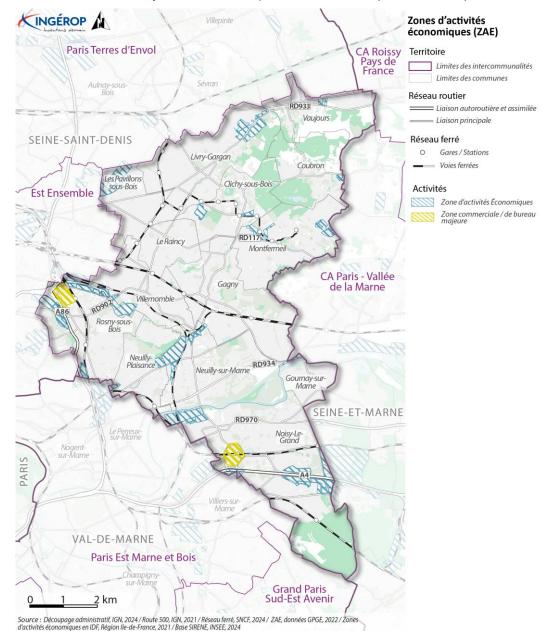


Figure 46 : Zones d'activités économiques au niveau du territoire (Soucre : Ingérop, 2024)

4.1.6 **Équipements**

4.1.6.1 Etablissements d'enseignement

Plusieurs établissements d'enseignement sont recensés sur le territoire de Grand Paris Grand Est. Toutefois, l'offre n'est pas égale sur le territoire.

L'offre est plutôt bien répartie pour les maternelles et les primaires sur l'ensemble du territoire et permet l'accès à courte distance du domicile pour les parents et les élèves.



La répartition des collèges et des lycées est moins uniforme sur le territoire. En effet, la commune de Coubron ne dispose pas de collège public sur son territoire. De la même manière, les communes de Montfermeil, Gournay-sur-Marne et Coubron sont dépourvues de lycées. La commune de Vaujours ne comprend qu'un lycée agricole privé.

Sur les côteaux du plateau d'Avron entre Rosny-sous-Bois et Neuilly-Plaisance et dans certains quartiers de Gagny, Livry-Gargan et Villemomble, les temps de transport imposés aux collégiens et aux lycéens sont importants.

Le territoire constitue l'un des secteurs les moins dotés de la métropole en matière d'établissement supérieur. Le territoire comprend une partie des établissements du pôle universitaire de Noisy-Champs, organisé autour de la Cité Descartes. En outre, les étudiants résidant sur le territoire bénéficient d'une offre importante dans un rayon d'une dizaine de kilomètres mais qui ne sont pas accessibles facilement en transports en commun, les temps de trajet sont très élevés :

- La Cité Descartes à Noisy-Champs ;
- Le pôle universitaire de Créteil ;
- Le pôle universitaire de Bobigny ;
- L'ensemble des équipements universitaires de Paris.

La commune de Noisy-le-Grand propose une offre d'enseignement bilingue unique dans l'Est parisien avec la présence d'un collège et d'un lycée internationaux qui accueillent un public large venu de nombreuses communes.



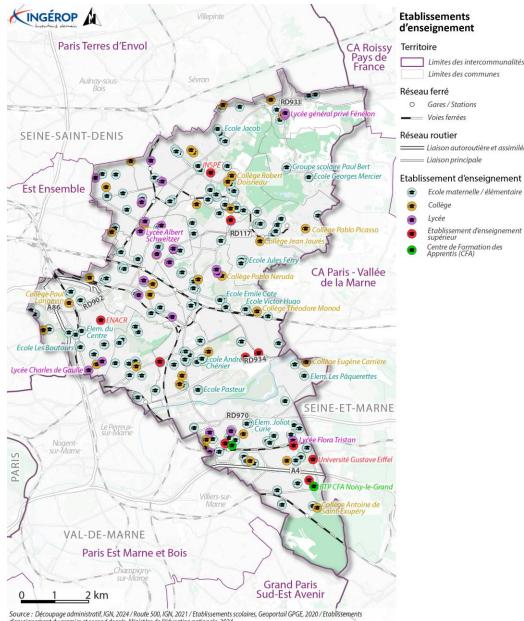


Figure 47 : Etablissements d'enseignements sur le territoire (Source : Ingérop, 2024)

4.1.6.2 Etablissements de soin

- Le centre médical de santé Simone-Veil et le centre ambulancier à Livry-Gargan ;
- Le centre hospitalier psychiatrique à Noisy-Le-Grand ;
- L'hôpital Ville Evrard à Neuilly-sur-Marne ;
- Le Groupe Hospitalier Intercommunal Le Raincy Montfermeil et le centre de Moyen et Long Séjour Les Ormes à Montfermeil.

4.1.6.3 Etablissements administratifs

- La Maison des services Publics à Montfermeil;
 - La maison de Justice et du Droit à Clichy-Sous-Bois ;
 - La maison du Droit à Noisy-le-Grand
 - La maison de l'Habitat à Montfermeil ;
 - Les casernes de pompiers à Livry-Gargan, Neuilly-sur-Marne, Villemomble, Bondy, Clichy-sous-Bois et Bondy;
 - Les mairies des communes



4.1.6.4 Etablissements sportifs et de loisirs

Sept complexes sportifs se distinguent sur le territoire :

- Le complexe sportif Henri Vidal à Montfermeil ;
- Le centre sportif Jean Claude Bouttier à Gournay-sur-Marne ;
- Le complexe sportif Gabriel Thibault à Neuilly-Plaisance;
- Le stade olympique de Rosny-sous-Bois ;
- Parc des sports Georges Pompidou à Villemomble ;
- Le complexe sportif Alain Mimoun à Gagny ;
- Le Parc des Sports Alfred-marcel Vincent à Livry-Gargan.

4.1.6.5 Equipments commerciaux

Parmi les centres commerciaux du territoire, il est possible de citer :

- Le centre commercial Westfield Rosny 2 à Rosny-sous-Bois ;
- Le centre commercial du Baobab à Neuilly-sur-Marne ;
- Le centre commercial Arcades à Noisy-le-Grand ;
- Le centre commercial du Champy à Noisy-le-Grand.;
- Les sept îles à Montfermeil.

De manière plus globale, à l'échelle de l'EPT Grand Paris Grand Est, les équipements les plus représentés concernent la santé (médecins, infirmiers, maisons de santé), l'éducation (autonomie importante en pré-baccalauréat), les ensembles de commerces et le nombre de clubs sportifs.

Tableau de synthèse des enjeux liés aux activités économiques, aux emplois et aux équipements

Nivoqu d'oniqu	Nul	Faible	Modéré	Fort		
Niveau d'enjeu :				X		
Description	Il y a une forte concentration d'emploi sur les communes de Noisy-le-Grand et Rosny-sous- Bois.					
		ctérisé par des zones que des activités culture		et un grand nombre		
	Par rapport au reste d Grand Est.	de la Seine-Saint-Denis	, l'activité logistique est	limitée à Grand Paris		
	Les enjeux liés aux activités économiques, aux emplois et aux équipements sont identifiés comme forts.					
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Les activités économiques et les équipements sont des pôles générateurs de déplacements. Les leviers d'action possibles dans le PLM :					
	 Harmoniser la réglementation concernant les livraisons et le transport de marchandises pour limiter les impacts sur l'environnement et la population; Encadrer les itinéraires de poids-lourds en travaillant sur la hiérarchisation du réseau routier; Travailler sur la logistique durable : cyclologistique, dernier kilomètre, etc. et 					
	s'inscrire dans l'ambition régionale de préserver les sites logistiques liés au transport fluvial avec notamment à Grand Paris Grand Est le port de Gournay-sur-Marne; - Améliorer les déplacements internes au territoire, notamment pour rejoindre les zones d'emplois;					





- Encourager les plans de mobilité inter-employeurs ;
- Améliorer la desserte des équipements sportifs et culturels.

4.1.7 Tourisme et loisirs

Source: Tourisme93

La rivière La Marne traverse les villes de Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand qui profitent ainsi des activités nautiques et sentiers et parcs bucoliques du sud du 93.

Le parc de la Haute-Île propose des observatoires pour regarder la diversité d'oiseaux du parc, des activités sur le thème de l'archéologie et de la nature... Le parc abrite l'un des rares campings de la région de la Seine-Saint-Denis, le camping de la Haute-Île.

Des navettes fluviales sur La Marne sont aussi présentes. Le canal de Chelles est également un site de navigation et de promenade prisé.

Le territoire de Grand Paris Grand Est bénéficie de sites patrimoniaux et architecturaux, notamment l'église Notre-Dame-du-Raincy, classée Monument historique, est un exemple exceptionnel d'architecture béton d'inspiration gothique. Les vitraux ont été réalisés par le peintre Maurice Denis. D'autres sites à caractère industriel comme l'usine Placoplâtre de Vaujours et ses carrières de gypse sont également à noter.

Montfermeil abrite le dernier moulin de Seine-Saint-Denis, le moulin du Sempin qui témoigne de l'activité céréalière de la région.

A Noisy-le-Grand, on trouve les espaces Abraxas et les Arènes de Picasso, ensembles architecturaux emblématiques de la région.

Tableau de synthèse des enjeux liés au tourisme et loisirs

Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort	
Miveau a enjeu .		X			
Description	Le territoire de Grand Paris Grand Est bénéficie de plusieurs sites patrimoniaux et architecturaux.				
	Les enjeux liés au tourisme et loisirs sont identifiés comme faibles.				
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Des leviers d'action sont possible dans le cadre du PLM : - Améliorer la desserte en transports en commun et/ou à vélo des sites patrimoniaux et architecturaux du territoire pour augmenter son attractivité ; - Encourager le déplacement à pied pour rejoindre les équipements de tourisme et de loisirs.				



GRAND Plan Local de Mobilité

4.1.8 Agriculture et sylviculture

Le territoire est majoritairement urbanisé. Quelques parcelles agricoles se situent sur les communes de Vaujours et Coubron au nord du territoire. Elles sont essentiellement utilisées pour le fourrage et le pâturage.



Figure 48 : Extrait du registre parcellaire graphique au niveau du territoire (Géoportail, 2021)

Tableau de synthèse des enjeux liés à l'agriculture

Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort	
		X			
Description	Le territoire est majoritairement urbanisé. Quelques parcelles agricoles se situent sur les communes de Vaujours et Coubron au nord du territoire. Elles sont essentiellement utilisées pour le fourrage et le pâturage.				
	Les enjeux liés à l'agriculture sont identifiés comme faibles.				





4.2 Organisation des déplacements et offre de transport

4.2.1 Planification des déplacements au sein du territoire

4.2.1.1 Schéma Directeur Environnemental de la Région Ile-de-France (SDRIF-E)

La Région Île-de-France a lancé une révision de son schéma directeur en 2022 avec pour objectif premier d'encadrer la croissance urbaine, la consommation de l'espace et de favoriser le rayonnement international de la région pour garantir un cadre de vie de qualité aux franciliens à l'horizon 2040.

Le projet de SDRIF-E a été adopté le 11 septembre 2024. Les principes fondateurs du SDRIF-E sont les suivants :

- Choix d'une région plus polycentrique en 2040 : renforcer le développement des centres-villes urbains et ruraux en grande couronne, offrir un accès facilité à l'emploi et aux services de proximité et améliorer les déplacements dans ces bassins de vie ;
- Protection de l'environnement et des espaces agricoles : limiter l'urbanisation et l'artificialisation des sols, préserver les sols agricoles, réduire les risques d'inondations et d'îlots de chaleur urbains ;
- **Zéro artificialisation nette (ZAN)**: il s'aligne sur l'objectif de la loi Climat et Résilience en fixant l'obligation d'atteindre d'ici 2050, ces trajectoires ZAN seront définies pour chaque territoire local;
- Renforcement de la protection de la biodiversité (réservoirs de biodiversité et trames vertes et bleues) ;
- Renaturation des villes pour améliorer la qualité de vie, réduire la chaleur urbaine et favoriser la biodiversité ;
- Zéro émission nette et circulaire : prise en compte du développement des énergies renouvelables et de récupération, et des politiques environnementales régionales (traitement des déchets) ;
- Mobilités décarbonées : inscription des mobilités vélo comme un transport de masse régional (Vélo) ;
- Logements accessibles et rénovation thermique : construire 70 000 logements par an en privilégiant leur proximité avec les transports en commun et encourager la rénovation thermique massive de l'existant ;
- Densification des territoires tout en préservant l'accès aux espaces verts et en luttant contre les îlots de chaleur urbains ;
- Attractivité économique : préservation des espaces industriels régionaux et la densification des zones d'activité économique pour renforcer l'attractivité économique de la région ;

Le SDRIF-E dans l'objectif de maitriser le développement urbain prévoit de compléter le réseau de transport existant (cf. Figure 49).





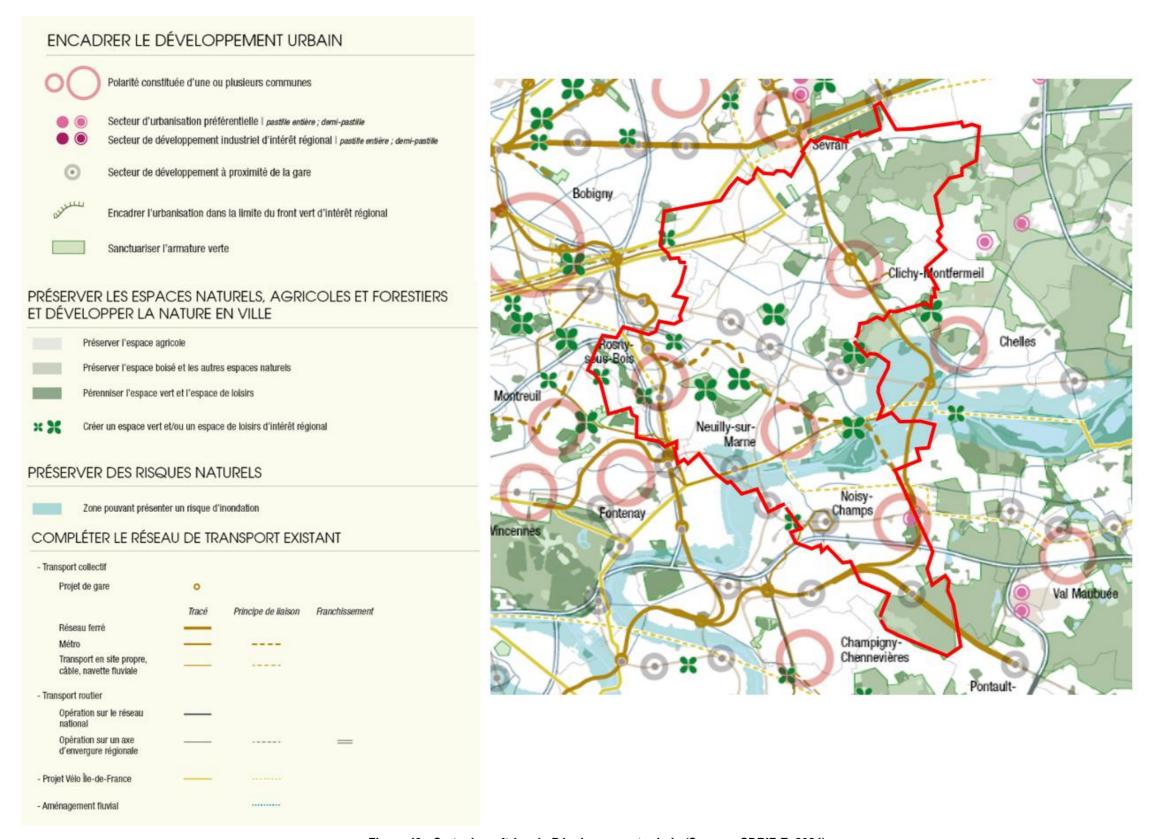


Figure 49 : Carte de maîtrise du Développement urbain (Source : SDRIF-E, 2024)





Figure 50 : Evolution des parts modales de déplacements en Île-de-France (Source : EGT 2020)

4.2.1.2 Plan de mobilités île de France 2030

Le Plan de mobilités lle-de-France 2030 a été arrêté par le Conseil Régional d'île de France le 27 mars 2024.

Il s'articule autour de 14 axes d'action répondant à 5 grandes orientations :

- Orientation 1 : Développer les alternatives à la voiture individuelle ;
- Orientation 2 : Mieux partager l'espace public entre les différents modes de déplacements ;
- Orientation 3 : Décarboner le fret et le transport de marchandises ;
- Orientation 4 : Décarboner le parc de véhicules franciliens ;
- Orientation 5 : Favoriser les modes de déplacements vertueux pour tous ;

Des enjeux environnementaux sont également définis pour 2030 :

- Réduire des émissions de gaz à effet de serre de 26 % liées aux déplacements ;
- Diminuer la concentration de polluants sous les valeurs réglementaires :
- Améliorer la sécurité routière et la réduction de moitié des accidents de la circulation.

4.2.1.3 Plan de mobilités durables du département Seine-Saint-Denis

Le Conseil départemental de Seine Saint Denis a adopté en 2016 son plan de mobilités durables. Après des objectifs atteints, en 2019, une nouvelle stratégie vélo visant des voies départementales 100% cyclables a été déployée en 2024.

Le Plan mobilités durables s'articule autour de trois priorités :

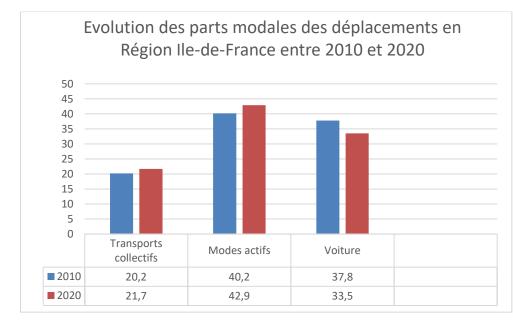
- Accompagner les transformations du territoire de la Seine-Saint-Denis et notamment le développement des transports en commun qui permettra à la Seine-Saint-Denis de rattraper son retard avec le Grand Paris Express ;
- Favoriser les usages alternatifs à la voiture notamment par le développement du réseau de pistes cyclables ;
- Rénover et sécuriser le réseau existant.

4.2.2 Analyse des déplacements

4.2.2.1 Mobilité à l'échelle régionale et départementale

L'Enquête Globale Transport (EGT) pilotée par IDFM et réalisée à l'échelle régionale, permet de connaître les pratiques de mobilité des Franciliens et d'en suivre l'évolution. L'EGT la plus récente est celle de 2020 : elle a été réalisée auprès de 4 500 ménages.

On remarque que les parts modales de transports en commun et des modes actifs ont significativement augmentées entre 2010 et 2020.



L'EGT de 2020 ne fournit pas des données détaillées à l'échelle du territoire. Toutefois, les données de l'EGT 2010 ont pu être recueillies.

D'après ces données, le mode de déplacement privilégié est l'automobile qui représente 47,3% des déplacements du territoire.

Les modes actifs représentent par ailleurs 31,1% des parts modales de déplacements en 2010 sur le territoire de Grand Paris Grand Est

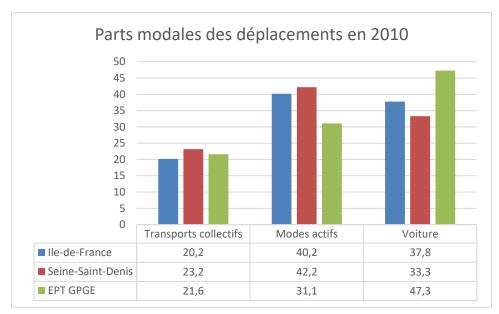


Figure 51 : Parts modales de déplacements à l'échelle du territoire (Source : EGT 2010)



4.2.2.2 Mobilité à l'échelle de l'EPT

Flux entrants du territoire

Les actifs qui travaillent sur le territoire de l'EPT GPGE sont originaires de différentes intercommunalités :

- L'EPT Paris Vallée de la Marne (environ 7 300 flux) : Chelles, Champs-sur-Marne etc. ;
- L'EPT Est Ensemble (environ 6 500 flux): Bobigny, Pantin, Romainville;
- L'EPT Paris Est Marne et Bois (environ 6 000 flux) : Vincennes, Fontenay-sous-Bois ;
- L'EPT Paris Terres d'Envols (environ 6 000 flux) : Tremblay-en-France, Villepinte ;
- La ville de Paris (environ 2 500 flux).

Les actifs résidants dans les départements de la Seine-et-Marne, le Val-de-Marne et du Val-d'Oise utilisent principalement la voiture. Toutefois, à l'ouest de l'EPT, les actifs originaires de la ville de Paris et de l'EPT Paris Ouest La Défense prennent à plus de 60% les transports en commun.

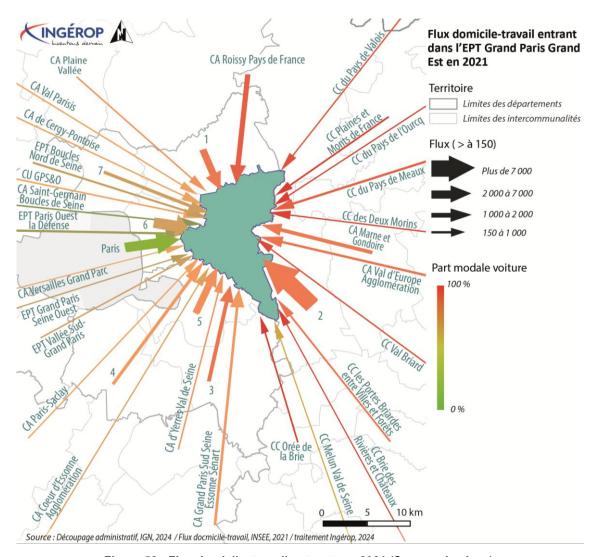


Figure 52 : Flux domicile- travail entrants en 2021 (Source : Ingérop)

Flux sortants du territoire

Concernant les flux sortants du territoire, les déplacements en transport en commun à destination des territoires de l'ouest francilien sont plus importants tandis que les déplacements vers le nord, le sud et l'est sont marqués par la forte utilisation de la voiture.



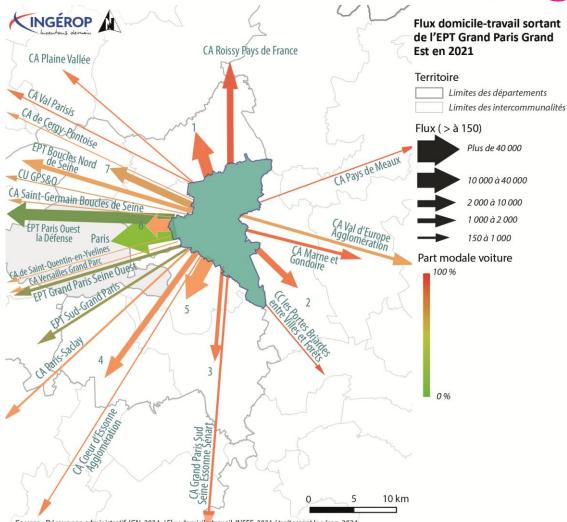


Figure 53 : Flux domicile- travail sortants en 2021 (Source : Ingérop)

Flux internes

Les flux les plus importants sont internes aux communes de Noisy-Le-Grand, Rosny-sous-Bois, Neuilly-sur-Marne et Livry-Gargan.

La voiture est le mode de déplacement le plus utilisé pour les déplacements domicile-travail internes. En effet, 58 % des déplacements sont réalisés en voiture.



Figure 54 : Flux internes en 2021 (Source : Ingérop)

4.2.3 Réseau viaire

Le territoire est desservi par un réseau viaire assez dense. Un travail de hiérarchisation est en cours en se basant sur le Réseau Routier d'Intérêt Régional (RRIR), la hiérarchisation du Plan des mobilités en Île-de-France et les démarches communales engagées. Il est composé de deux axes structurants :

• Les axes radicaux en direction de Paris :

- La RD933 est un axe historiquement majeur permettant de relier la capitale à l'est de la France. Sur le territoire, c'est une route structurante des communes de Pavillons-sous-Bois, Livry-Gargan et Vaujours;
- o La RD902 constitue le principal axe routier structurant la partie centrale du territoire ;
- o La RD934 est l'axe structurant majeur du sud du territoire, en rive droite de la Marne.

• Les axes en rocade orientation nord-sud :

o La RD970 constitue l'axe majeur de desserte nord-sud du territoire. Elle permet de rejoindre l'A4 au sud.



Le réseau viaire est complété par les axes de desserte locale et intercommunale (Bd. Hardy à Montfermeil et la RD 30 à Rosny-sous-Bois et Neuilly-Plaisance).

La répartition des axes de desserte locale est plutôt homogène sur le territoire, en dehors des reliefs principaux qui sont moins traversés (Plateau d'Avron, franchissement de la Marne).

Pour certaines communes non traversées par les axes structurants, les routes intercommunales constituent des voies de communication majeures (Coubron, Gournay-sur-Marne, Le Raincy).

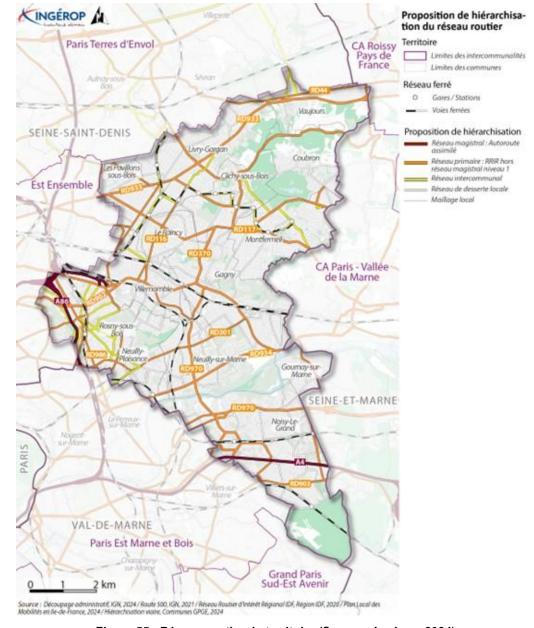


Figure 55 : Réseau routier du territoire (Source : Ingérop, 2024)

Trafic automobile

Les niveaux de trafic sont supérieurs à 40 000 véhicules par jour en moyenne sur les axes autoroutiers structurant à l'échelle du territoire : l'A103 et l'A86 (axe nord-sud) à Rosny-Sous-Bois et l'A4 à Noisy-le-Grand.

Sur les axes départementaux, les niveaux de trafic oscillent entre 20 000 et 40 000 véhicules sur des sections spécifiques d'axes départementaux, notamment la RD902 à Villemomble, la RD933 au niveau des Pavillons-sous-Bois et à Vaujours.



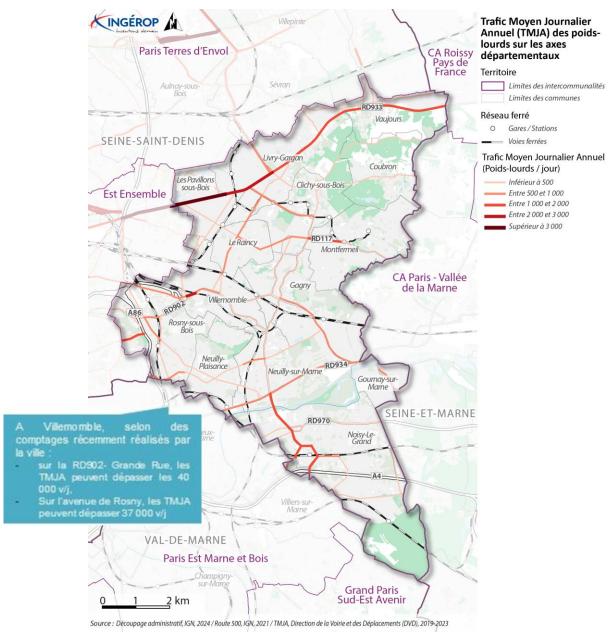


Figure 56 : Trafic Moyen Journalier Annuel (Source : Ingérop, 2024)

Accidentologie

Les concentrations d'accidents sont situés sur les axes majeurs du territoire, notamment les ex-routes nationales en raison de la forte corrélation entre le volume d'accident et le volume de trafic supporté par la voie.

Les autoroutes A86 et A4 concentrent également une part importante d'accidents : 58 % des accidents impliquent des blessés légers, 7 % des blessés hospitaliers et 34 % en sortent indemne.

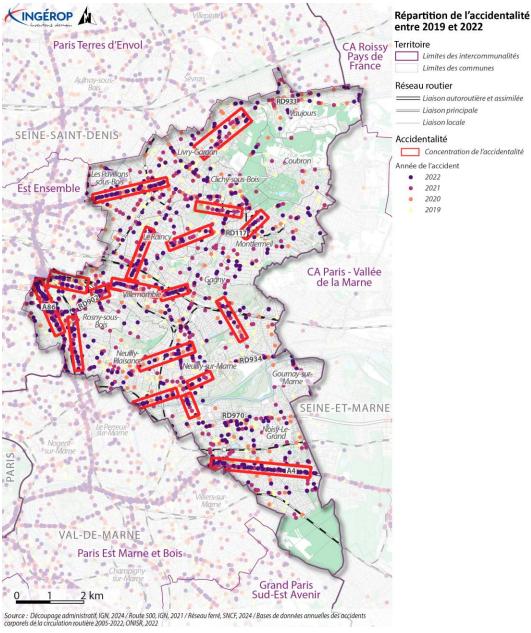


Figure 57: Répartition de l'accidentalité entre 2019 et 2022 (Source: Ingérop, 2024)

Les enjeux liés au stationnement automobile sont présentés dans la partie 4.2.6 Stationnement.

Tableau de synthèse des enjeux liés aux infrastructures de transport

Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort
				X
Description	- La RD933 à F - La RD902 qu Bois, Villemo	i traverse plusieurs con	rry-Gargan et Vaujours ; nmunes du territoire not	



	Ces axes du territoire accueillent des niveaux de trafic très élevés. Ce sont des axes structurants à l'échelle de la région et ils accueillent des véhicules de transit. Les enjeux liés aux infrastructures de transport sont considérés comme forts.
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM : - Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage ; - Limiter le trafic router en développant des zones apaisées sur la voirie locale. - Agir pour limiter le trafic de transit sur les axes non adaptés dans les quartiers résidentiels ; - Ne pas créer de nouveaux axes structurants routiers ; - Sécuriser les points accidentogènes.

4.2.4 Transports en commun

4.2.4.1 Réseau de transport ferroviaire

Transports existants

Le réseau ferroviaire est composé par les lignes du RER A traversant le sud du territoire, du RER E, du transilien P et de la ligne du tram T4.

La partie nord du territoire ne comprend pas d'infrastructures ferroviaires à l'exception du T4. Néanmoins, elle bénéficie de la proximité de gares situées sur des communes voisines (le RER B et le Transilien K au nord).





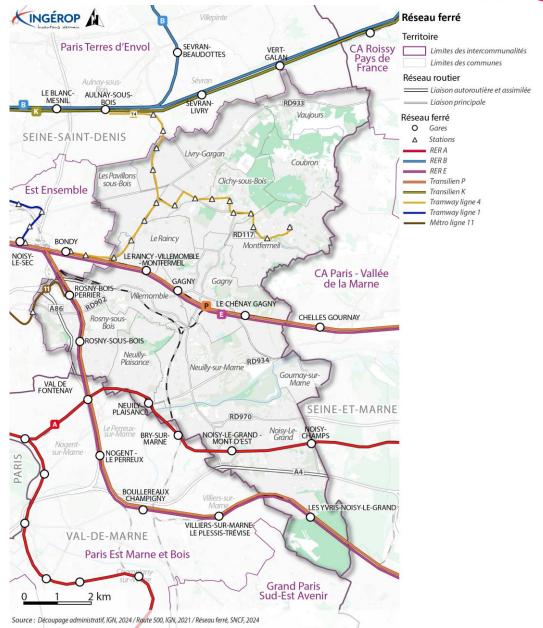


Figure 58 : Réseau ferré au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)

Transports en projet

Plusieurs projets de transports en commun sont en cours afin d'améliorer la desserte du territoire.

Le Grand Paris Express prévoit la construction de quatre lignes de métro automatique (lignes n° 15, 16, 17 et 18) autour de Paris, et l'extension de la ligne du métro 14 existante pour une longueur totale de 200 kilomètres. Ce projet est porté par la Société des Grands Projets (SGP), chargée de la réalisation des infrastructures.

Les lignes 15 et 16 du Grand Paris Express desserviront le territoire de Grand Paris Grand Est à l'horizon 2026 et 2031.

La ligne 15 circulera en périphérie de Paris et comprendra plusieurs stations desservant des territoires comme la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Parmi les gares importantes sur cette ligne, **Rosny-Bois-Perrier** et **Noisy-Champs** seront des stations desservies par la ligne 15 sur le territoire de GPGE.

La ligne 16 reliera la partie nord-est de la région parisienne et dessert les futures gares de **Clichy-Montfermeil** et **Noisy-Champs** sur le territoire de GPGE.



GRAND
GRAND
EST

Plan Local de
Mobilité

Plusieurs projets de bus à haut niveau de service (BHNS) verront le jour sur le territoire de Grand Paris Grand Est et ses territoires voisins : Bus Bords de Marne entre Val de Fontenay et Chelles-Gournay, Tzen3 entre Porte de Pantin (75) et Les Pavillons-sous-Bois,

...

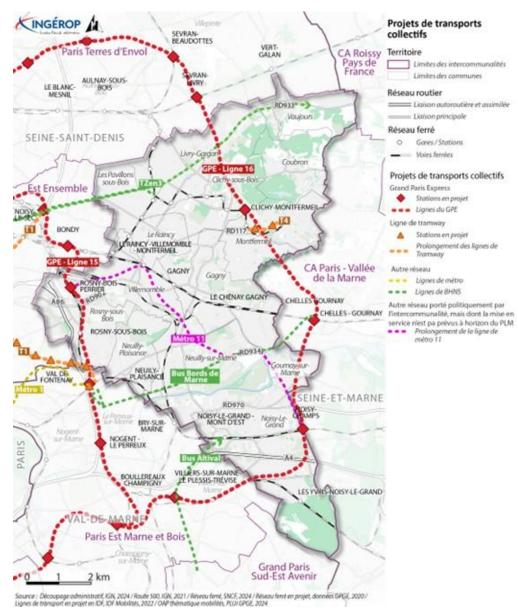


Figure 59 : Projets de transports en cours sur le territoire (Source : Ingérop, 2024)

4.2.4.2 Réseau de transport de bus

Le territoire est desservi par plus de **60 lignes de bus**. La plupart des bus permettent le rabattement vers une ou plusieurs gares de transports en commun lourds, parfois en dehors du territoire.

En 2024, plusieurs entreprises exploitent ces lignes :

- Transdev exploite les lignes du nord du territoire, ainsi que des lignes desservant les gares du Raincy-Villemomble-Montfermeil et de Gagny;
- La RATP exploite les lignes du sud du territoire et quelques lignes qui desservent Livry-Gargan et Montfermeil ;
- Keolis a été retenu par lle-de-France Mobilités pour devenir le nouvel l'opérateur de 42 lignes de bus sur le territoire de Marne et Brie dès 2025 dans le cadre de la DSP 9. L'exploitation des lignes de Petite Couronne débutera le 1er novembre 2025 (1 août 2025 pour la Grande Couronne)

On peut noter aussi une disparité au niveau de l'offre en heure de pointe qui varie entre moins de 10 minutes pour les lignes 147 (Sevran- Pantin), 613 (Aulnay-Sous-Bois -Chelles) et 303 (Noisy-le-Grand -Bobigny) à plus de 30 minutes, notamment pour les lignes 605 (Sevran – Le Raincy), 643 (Tremblay-en-France – Neuilly-sur-Marne) ...

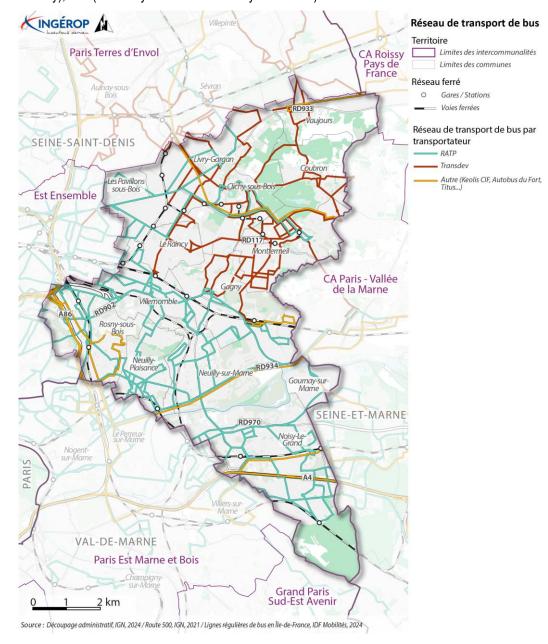


Figure 60 : Réseau de transport de bus au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)

Tableau de synthèse des enjeux liés aux transports en commun

Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort	
			X		
Description	Le territoire est marqué par la présence des lignes du RER A et RER E, la ligne du tram T4 et d'environ 60 lignes de bus. Il bénéficie également de l'arrivée des lignes du Grand Paris Express (lignes n° 15, 16 et 18).				
	Trois projets de BHNS sont également en cours sur le territoire.				
	Les enjeux liés aux transports en commun sont modérés.				



eviers d'action dans le cadre du PLM

Leviers d'action dans le Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM :

- Renforcer l'attractivité du réseau de bus et encourager son utilisation ;
- Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport pour permettre son utilisation par tous les usagers ;
- Développer l'usage du vélo et de la marche à pied depuis et vers les gares ;
- Aménager des pôles d'échanges multimodaux ;

4.2.5 Aménagements cyclables

Les aménagements cyclables sont discontinus au niveau du territoire. Seuls quelques aménagements cyclables offrent des continuités notamment le long de la Marne entre Gournay-sur-Marne et Noisy-le-Grand et les bandes cyclables le long des branches du T4 aux Pavillons-sous-Bois, à Montfermeil et à Clichy-sous-Bois.

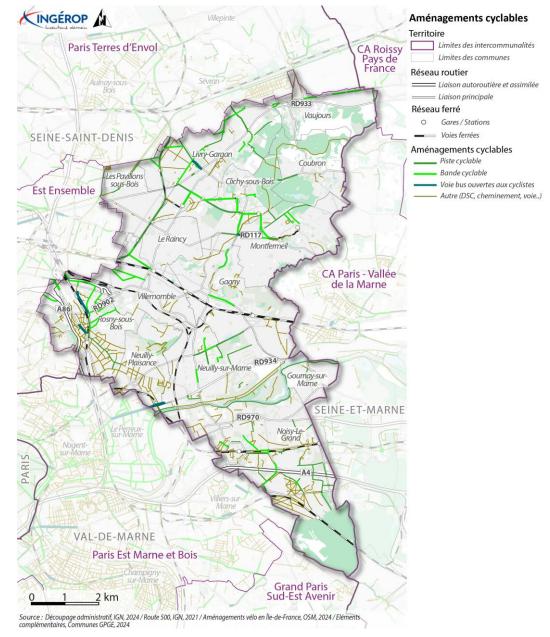


Figure 61 : Itinéraires cyclables au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)



Le territoire de Grand Paris Grand Est bénéficie de plusieurs initiatives de développement et d'aménagement pour encourager l'usage du vélo, à la fois à l'échelle locale, régionale et métropolitaine notamment :

• Le réseau Vélo Île-de-France (VIF): le VIF est le plan régional vélo qui couvre l'ensemble de l'Île-de-France. Il vise à renforcer les infrastructures cyclables pour améliorer la sécurité et la connectivité des parcours à vélo sur tout le territoire de la région, y compris Grand Paris Grand Est. Ce plan soutient la création de réseaux de pistes cyclables sécurisées, l'aménagement de stations de vélos en libre-service, ainsi que des projets de voies vertes et de stations intermodales. Le territoire est traversé par les lignes V3 (Maurepas - La Verrière / Parc des Expositions Villepinte/Claye-Souilly), V4 (Cergy-Pontoise / Marne-la-Vallée Chessy), V9 (Saint-Nom-la-Bretèche / Paris) et V20 (Grande ceinture).

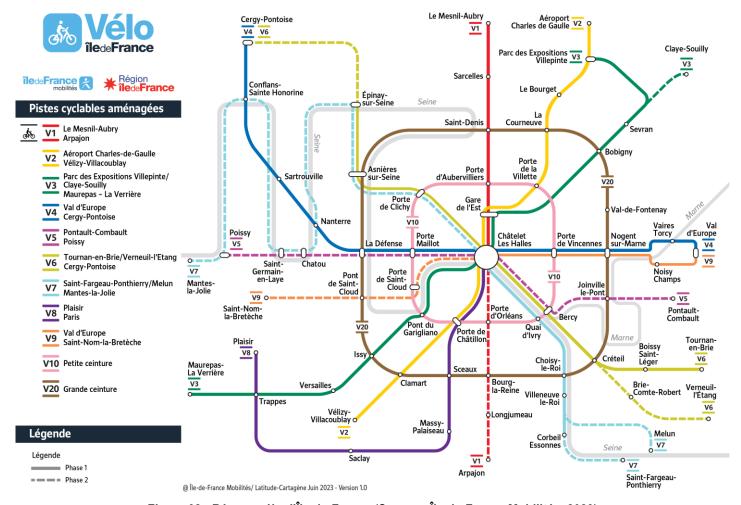


Figure 62 : Réseau vélo d'Île-de-France (Source : Île-de-France Mobilités, 2023)

Le Plan vélo Métropolitain : ce plan concerne le développement du vélo au sein de la Métropole du Grand Paris (MGP). Ce plan vise à créer un réseau cyclable cohérent et sécurisé à l'échelle de la métropole, favorisant une meilleure connectivité entre les différentes communes et les grands pôles d'activités. Plusieurs projets de bandes cyclables, de voies dédiées et de stations de vélos en libre-service sont prévus pour faciliter les déplacements à vélo dans des zones telles que celles de Grand Paris Grand Est. L'EPT est traversé par 3 lignes du plan vélo métropolitain : Ligne 1 (Rueil-Malmaison – Noisy-le-Grand), Ligne 6 (Aulnay-sous-Bois - Créteil), Ligne 8 (Rosny-sous-Bois – Paris-Gambetta)





Figure 63 : Plan vélo métropolitain (Source : Métropole du Grand Paris, 2023)

• Le Plan Vélo du Département : Le plan vélo du département de la Seine-Saint-Denis (93) est une initiative qui vise à promouvoir l'utilisation du vélo comme mode de transport durable, accessible et pratique pour les habitants. Ce plan fait partie d'une politique plus large de la région Île-de-France pour encourager les mobilités douces et réduire l'empreinte carbone. Les chiffres clés de ce plan sont présentés dans la figure suivante :





LE PLAN VÉLO DU DÉPARTEMENT

324 projets ont vu le jour

après un long travail d'analyse et de concertation avec les habitant-e-s, les villes et les associations d'usager-ère-s du vélo

150 millions d'euros seront investis



130 km d'aménagements cyclables

ont été réalisés depuis 2019 soit plus d'un tiers du réseau routier départemental

En 2030, tou-te-s les habitant-e-s de Seine-Saint-Denis se trouveront à 2 km

d'une gare, soit 8 minutes maximum à vélo



L'égalité femmeshommes avance aussi à vélo

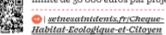
Le vélo est un élément d'autonomie pour les femmes, elles sont moins victimes de harcèlement lorsqu'elles sont à vélo. Cependant elles sont moins nombreuses à savoir faire du vélo; elles redoutent l'incident mécanique; souvent en charge des enfants elles sont génées par l'étroitesse des pistes ou des trottoirs... Le Département agit en créant un espace public agréable, accessible, sécurisé, éclairé... Il organise des écoles vélo pour adultes dans les parcs départementaux et soutient les associa-

tementaux et soutient les associations formant à la mécanique vélo.

🛂 🌖 | <u>ssd.fr/mag/2724</u>

Une aide du Département pour garer son vélo

Si on veut rouler à vélo, il faut pouvoir le garer en sécurité. Avec le Chèque Habitat Ecologique et Citoyen, le Département de Seine-Saint-Denis soutient les initiatives des co-propriètaires du territoire souhaitant s'inscrire dans une démarche de transition écologique et solidaire. Parmi les actions soutenues figurent l'installation de garages à vélos sécurisés, de prises électriques pour vélos. L'aide du Département est de 70 % du montant total des travaux dépenses subventionnables, dans la



30 000 arbres seront plantés d'ici à 2030,

la grande majorité d'entre eux le long des routes départementales



20 km de pistes cyclables pour rendre tous les sites olympiques de Seine-Saint-

Denis accessibles à vélo

Figure 64 : Chiffres clés du Plan Vélo du Département (Source : Département de la Seine-Saint-Denis, 2023)

- Plusieurs communes du territoire disposent des Plans Vélo pour développer de nouveaux itinéraires cyclables :
 - o Livry-Gargan Plan vélo avec un objectif de 19,5 km de voies cyclables pour la période 2021-2026 ;
 - Montfermeil plan vélo ;
 - Neuilly-sur-Marne Schéma Directeur cyclable avec un objectif de ville 100% cyclable (2022-2027);
 - O Noisy-le-Grand Schéma Directeur cyclable (mis à jour en 2022 avec une programmation prévue sur 10 ans);
 - La ville de Neuilly-Plaisance est en cours d'élaboration de son Plan Vélo : phase 1 en cours d'élaboration.

Les communes de Rosny-Sous-Bois, Villemomble, Neuilly-Plaisance sont en train de mettre en place leurs plans vélos.



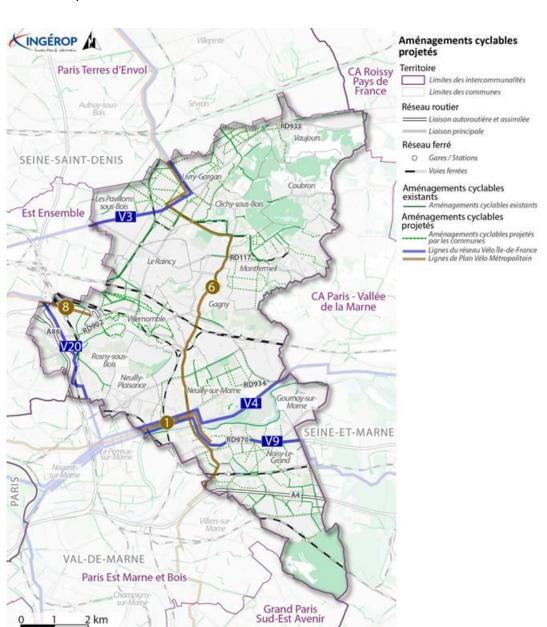


Figure 65 : Aménagements cyclables projetés en lien avec les démarches communales, métropolitaines et régionales (Source : Ingérop, 2024)

Les enjeux liés au stationnement des vélos sont présentés dans la partie 4.2.6 Stationnement.

Tableau de synthèse des enjeux liés aux modes de déplacements actifs

Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort
				х
Description	Le réseau cyclable de l'aire d'étude est relativement disparate actuellement mais de nombreux projets cyclables recoupant le tracé sont en étude, ce qui pourrait engendrer une interface réelle à prendre en compte pour le TCSP.			
	Les enjeux liés aux modes de déplacements actifs sont forts.			
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM : - Promouvoir les solutions alternatives à la voiture individuelle ;			



- Promouvoir le covoiturage et le partage de la voirie ;
- **Développer une armature cyclable territoriale** permettant les continuités entre les communes et avec les territoires limitrophes ;
- Développer l'offre de stationnement vélo ;
- Améliorer la marchabilité du territoire ;
- Sensibiliser et accompagner au changement de comportement (communiquer, réaliser des ateliers d'apprentissage du vélo...);
- Apaiser la circulation sur les axes adaptés.

INGÉROP Actierra

Page 72 sur 141

4.2.6 **Stationnement**

Au niveau du territoire, on compte aujourd'hui plus de 1300 places de stationnement en parkings relais. L'ensemble de ces parkings se situe à proximité des gares RER et est payant.

Le nouveau PLUi de Grand Paris Grand Est décline les normes de stationnement du PDUIF avec une mise en compatibilité du PLUi prévue sur la base du PLM. Les normes figurant dans le Plan des mobilités en Île-de-France visent à favoriser la réduction de l'emprise de la voiture, mais accompagnent les besoins spécifiques des communes en prenant en compte les taux de motorisation réels sur le territoire.

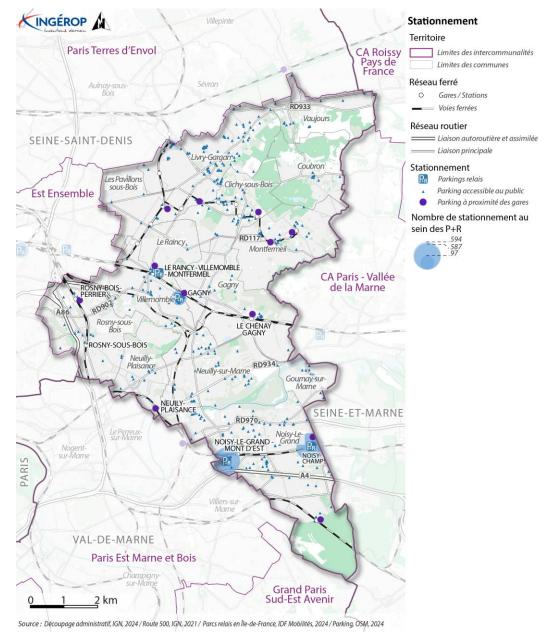


Figure 66 : Répartition du stationnement automobile au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)

Concernant le stationnement des vélos, des parkings IdFM sont mis en place au niveau de certaines gares et stations du tramway T4.

Des stationnements en libre-accès sont également présents sur le territoire. Le nombre de stationnements vélos varie de 10 places au niveau de la commune de Livry Gargan à 80 places par exemple sur Notre Dame des Anges à Montfermeil.



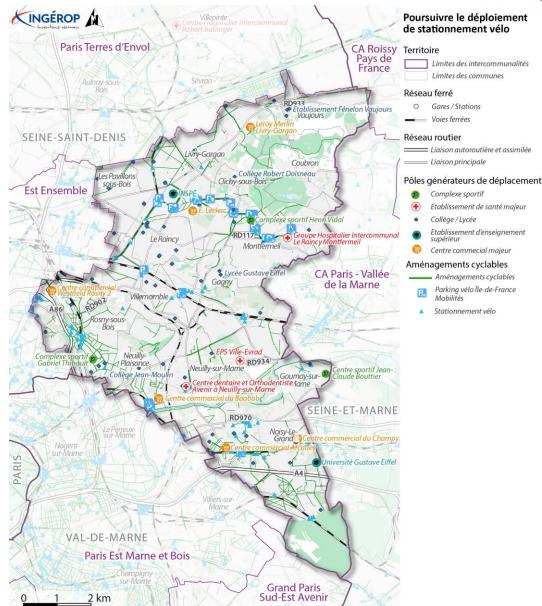


Figure 67 : Répartition du stationnement vélo au niveau du territoire (Source : Ingérop, 2024)

Tableau de synthèse des enjeux liés aux stationnements

Niveau d'enjeu :	Nul	Faible	Modéré	Fort		
Miveau u enjeu .			X			
Description	Le territoire dispose de nombreux parkings et zones de stationnement, que ce soit pour les véhicules automobiles ou les vélos. Toutefois, le stationnement vélo est majoritairement représenté près des gares et pourrait être amélioré au niveau du territoire.					
	Le futur PLUi de Grand Paris Grand Est s'inscrit dans une optique de réduction du nombre de stationnements en cohérence avec le Plan des Mobilités d'Île-de-France.					
	Les enjeux liés aux stationnements sont considérés comme modérés.					
Leviers d'action dans le	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM :					
cadre du PLM	- Travailler la politique de stationnement automobile pour inciter au report modal					
	 Améliorer le stationnement vélo au niveau du territoire notamment au niveau des pôles intermodaux, au niveau des gares et des équipements publics. ; 					



GRAND Plan Local de Mobilité

- Décliner dans le PLM les normes de stationnement inscrites dans le Plan des Mobilités d'Île-de-France.



4.3 Cadre de vie, sécurité, santé publique

4.3.1 Qualité de l'air

4.3.1.1 Cadre réglementaire

Réglementation européenne

L'Organisation Mondiale de la Santé a défini pour une vingtaine de polluants atmosphériques des valeurs seuils à ne pas dépasser en fonction de leur impact sanitaire. Ainsi, des directives européennes ont fixé un cadre concernant la qualité de l'air en suivant ces recommandations.

La Directive « Qualité de l'air » de la Communauté européenne n°2008/50/CE du 21 mai 2008, fait suite au sixième programme d'action communautaire pour l'environnement, tenu le 22 juillet 2002 par le Parlement du Conseil, visant à atteindre des niveaux de qualité de l'air pour lesquels les risques sont acceptables et sans incidence sur la santé humaine et l'environnement.

Cette Directive fournit donc un cadre à la législation communautaire, dont les principaux objectifs sont les suivants :

- Définir et fixer des objectifs concernant la qualité de l'air ambiant, afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs pour la santé humaine et pour l'environnement dans son ensemble,
- Évaluer la qualité de l'air ambiant dans les États membres sur la base de méthodes et de critères communs,
- Obtenir des informations sur la qualité de l'air ambiant afin de contribuer à lutter contre la pollution de l'air et les nuisances et de surveiller les tendances à long terme et les améliorations obtenues grâce aux mesures nationales et communautaires,
- Faire en sorte que ces informations sur la qualité de l'air ambiant soient mises à la disposition du public,
- Préserver la qualité de l'air ambiant, lorsqu'elle est bonne, et à l'améliorer dans les autres cas,
- Promouvoir une coopération accrue entre les États membres en vue de réduire la pollution atmosphérique.

En regroupant les directives n° 96/62/CE du 27 septembre 1996 concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant avec les « directives filles » (1999/30/CE, 2000/69/CE, 2002/3/CE et 2004/107/CE), cette Directive vise la simplification et l'homogénéisation des textes précédemment en vigueur.

Elle a été retranscrite en droit français par le Décret n° 2010-1250 du 21 octobre 2010 relatif à la qualité de l'air et l'arrêté du 21 octobre 2010 relatif aux modalités de surveillance de la qualité de l'air et à l'information du public.

Réglementation française

La directive européenne n° 96/62/CE du 27 septembre 1996 a été transcrite en droit français par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996, aujourd'hui codifiée (L.221-1 à L.223-2 et R.221-1 à R.223-4). Cette loi a notamment institué le « droit de respirer un air qui ne nuise pas à la santé », ainsi que « le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets ».

Les mesures définies par cette loi sont :

- La surveillance de la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement :
 - O Par la définition d'objectifs de qualité de l'air, de seuils d'alerte et de valeurs limites ; ces paramètres étant régulièrement réévalués pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques ;
 - Par la mise en place d'un dispositif de surveillance de la qualité de l'air, couvrant l'ensemble du territoire national et confié à des organismes agréés.
- Le droit à l'information sur la qualité de l'air et ses effets sur la santé et l'environnement :
 - O Par une publication périodique par les organismes agréés des résultats d'études épidémiologiques et sur l'environnement, liée à la pollution atmosphérique ainsi que les informations et prévisions concernant la qualité de l'air, les émissions et les consommations d'énergie ;
 - o Par la publication annuelle d'un inventaire des émissions par polluant et des consommations d'énergie;
 - O Par la publication d'un rapport sur la qualité de l'air, son évolution possible et ses effets sur la santé et l'environnement ;





- Par une information immédiate du public en cas de dépassement des valeurs réglementaires, portant également sur les valeurs mesurées, les conseils à la population et les dispositions réglementaires arrêtées;
- Par l'élaboration d'un Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA) fixant les orientations pour prévenir ou réduire la pollution atmosphérique ou en atténuer les effets ;
- La rédaction d'un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ou dans des zones où les valeurs réglementaires sont dépassées ou risquent de l'être, en concordance avec le PRQA.
- Des mesures d'urgence prises par le préfet en cas de dépassement ou risque de dépassement des seuils d'alerte.
- L'élaboration d'un Plan de Déplacement Urbain qui définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.
- La mise en place de diverses mesures techniques de prévention concernant les transports et les bâtiments.

Valeurs réglementaires

Les polluants atmosphériques sont choisis parce qu'ils représentent certains types de pollution spécifiques, tels que la pollution industrielle ou automobile, ou encore parce qu'ils ont des effets nuisibles avérés sur l'environnement et / ou la santé humaine. On parle de polluants « indicateurs de pollution atmosphérique ». Le décret n°2010-1250 du 21 octobre 2010 a établi une liste de ces polluants :

- Le dioxyde d'azote (NO2),
- Les particules en suspension (PM10 et PM2.5),
- Le dioxyde de soufre (SO2),
- L'ozone (O3),
- Le monoxyde de carbone (CO),
- Les composés organiques volatils (COV),
- Le benzène,
- Les métaux lourds (plomb, arsenic, cadmium, nickel),
- Les hydrocarbures aromatiques polycycliques (le traceur du risque cancérogène utilisé est le Benzo(a)pyrène).

Différentes typologies de seuil sont également fixées et définies ainsi :

- « 5° Objectif de qualité : un niveau à atteindre à long terme et à maintenir, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement dans son ensemble ;
- « 6° Valeur cible : un niveau à atteindre, dans la mesure du possible, dans un délai donné, et fixé afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou l'environnement dans son ensemble :
- « 7° Valeur limite : un niveau à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser, et fixé sur la base des connaissances scientifiques afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine ou sur l'environnement dans son ensemble :
- « 10° Seuil d'information et de recommandation : un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de groupes particulièrement sensibles au sein de la population et qui rend nécessaires l'émission d'informations immédiates et adéquates à destination de ces groupes et des recommandations pour réduire certaines émissions;
- « 11° Seuil d'alerte : un niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé de l'ensemble de la population ou de dégradation de l'environnement, justifiant l'intervention de mesures d'urgence... ».

Les principaux seuils, paramètres et valeurs de qualité sont repris pour chaque polluant dans le tableau suivant :

Polluants	Seuil	Paramètre	Valeur en μg/m³
	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	40
	Valeur limite	Moyenne annuelle	40
Dioxyde d'azote	Seuil d'information	Moyenne horaire	200
		Moyenne horaire	400
	Seuil d'alerte	Moyenne horaire si le	
		dépassement a été enregistré	200



		pendant 2 jours consécutifs et qu'il est prévu pour le lendemain	
	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	50
	Valeur limite	Moyenne journalière	125 à ne pas dépasser plus de 3 jr/an
Dioxyde de soufre	valeur iimite	Moyenne horaire	350 à ne pas dépasser plus de 24 h/an
	Seuil d'information	Moyenne horaire	300
	Seuil d'alerte	Moyenne sur 3 h	500
	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	30
		Moyenne annuelle	40
PM10	Valeur limite	Moyenne journalière	50 à ne pas dépasser plus de 35 jr/an
	Seuil d'information	Moyenne journalière	50
	Seuil d'alerte	Moyenne journalière	80
	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	10
PM2,5	Valeur cible	Moyenne annuelle	20
	Valeur limite	Moyenne annuelle	25
	Objectif de qualité	Moyenne glissante sur 8 h	120
0	Objectif de qualité pour la protection de la végétation	AOT40 de mai à juillet de 8h à 20h	6 000 µg/m³.h
Ozone	Seuil d'information	Moyenne horaire	180
	Seuil d'alerte	Moyenne horaire sur 3 heures Moyenne horaire	240 360
	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	2
Benzène	Valeur limite	Moyenne annuelle	5
Monoxyde de carbone	Valeur limite	Moyenne sur 8h	10 000
	Objectif de qualité	Moyenne annuelle	0,25
Plomb	Valeur limite	Moyenne annuelle	0,50
Arsenic	Valeur cible	Moyenne annuelle	6 ng/m ³
Cadmium	Valeur cible	Moyenne annuelle	5 ng/m ³
Nickel	Valeur cible	Moyenne annuelle	20 ng/m ³
Benzo(a)pyrène	Valeur cible	Moyenne annuelle	1 ng/m ³

Figure 68 : Seuils, paramètres et valeurs réglementaires des polluants atmosphériques

4.3.1.2 Plans et schémas régionaux locaux

Les mesures réglementaires nationales prévues par la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) sont transcrites dans des plans spécifiques à l'échelle régionale de manière à répondre à des problématiques environnementales et énergétiques locales. En l'occurrence, les plans et schémas suivants existent :

- Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE, (DRIEE, Conseil régional et ADEME) ;
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA, Ile-de-France, DRIRE);
- Le Plan Régional de la Qualité de l'Air (PRQA, DRIRE);
- Le Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM) et sa déclinaison territoriale (PCAET).

Auparavant, les outils de planifications tels que les **PRQA** traitaient de qualité de l'air en donnant des orientations sans prendre en compte des thématiques pourtant en interaction avec celle-ci comme l'énergie et le changement climatique. Peu à peu, ces problématiques y ont été intégrées à travers le **SRCAE**, institué par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national



pour l'environnement et constituant à la fois un cadre de référence régional en matière d'énergie et de qualité de l'air mais aussi une boîte à outils pour aider les collectivités à définir les actions concrètes à mener sur leurs territoires.

Le SRCAE a rapidement été remplacé par le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (**SRADDET**), sauf pour l'Île-de-France où le SRCAE est toujours en vigueur.

À la suite de la mise en place du Plan Climat à l'échelle nationale, des **PCAET** (compatibles avec les SRCAE) ont été initiés afin de fixer les directives régionales et laisser agir les collectivités, dont la population est supérieure à 20 000 habitants, selon leurs problématiques propres.

De plus, les **PPA** sont des plans traitant spécifiquement de la qualité de l'air et fixent des moyens de préservation à mettre en œuvre pour les collectivités de plus de 250 000 habitants.

Enfin, d'autres plans traitent de problématiques spécifiques pouvant se recouper avec les outils précédemment cités tels que : les Plans de Surveillance de la qualité de l'air (traitent directement des choix stratégiques et moyens de surveillance) et les Plans régionaux Santé Environnement (abordent également les problématiques de pollution de l'air sous un angle sanitaire).

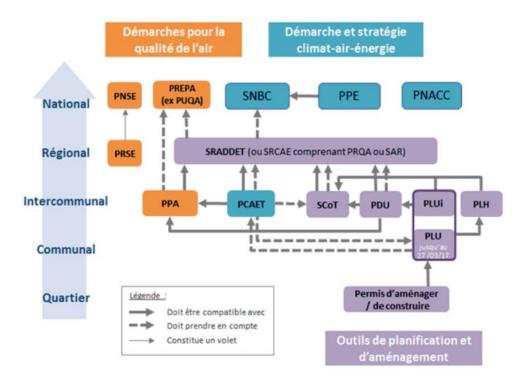


Figure 69 : Articulation des différents programmes (source : Planification énergie-climat, PLUi : quelles articulation, CEREMA 2017)

Schéma Régional Climat Energie d'île de France (SRCAE)

Le SRCAE de l'Ile-de-France a été adopté par arrêté préfectoral le 14 décembre 2012 et définit trois grandes priorités régionales :

- 1. Renforcer l'efficacité énergétique des bâtiments avec un objectif de doublement du rythme des réhabilitations dans le tertiaire et de triplement dans le résidentiel ;
- 2. Développer du chauffage urbain alimenté par des énergies renouvelables et de récupération, avec un objectif d'augmentation de 40 % du nombre d'équivalents logements raccordés ;
- 3. **Réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre du trafic routier**, combinée à une forte baisse des émissions de polluants atmosphériques (particules fines, dioxyde d'azote).







Plan de Protection de l'Atmosphère île de France

L'arrêté portant approbation du PPA de la région d'Île-de-France a été signé le 31 janvier 2018. Des mesures ont été définies afin de réduire la pollution atmosphérique dans différents secteurs : aérien, agricole, industriel, résidentiel/tertiaire, transports, mesures d'urgence, collectivités, région et actions citoyennes. C'est dans le secteur des transports que de nombreuses mesures sont décrites :

- Élaborer des plans de mobilité par les entreprises et les personnes morales de droit public :
- Apprécier les impacts d'une harmonisation à la baisse des vitesses maximales autorisées sur les voies structurantes d'agglomérations d'Île-de-France ;
- Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de plan locaux de déplacements et une meilleure prise en compte de la mobilité durable dans l'urbanisme;
- Accompagner la mise en place de zones à circulation restreinte en Île-de-France ;
- Favoriser le co-voiturage en Île-de-France :
- Accompagner le développement des véhicules à faibles émissions ;
- Favoriser une logistique durable plus respectueuse de l'environnement ;
- Favoriser l'usage des modes actifs.

Plan Climat Air Energie Métropolitain (PCAEM)

Le Plan Climat-Air-Énergie Métropolitain (PCAEM) est un document stratégique qui définit les actions à mener pour améliorer la qualité de l'air, lutter contre le changement climatique et favoriser la transition énergétique au niveau de la Métropole du Grand Paris (MGP). Le PCAEM s'inscrit dans une démarche de développement durable et de résilience pour répondre aux enjeux environnementaux majeurs, en particulier dans un territoire densément urbanisé et en pleine transformation. Les principaux objectifs du Plan Climat-Air-Énergie Métropolitain sont présentées ci-après :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre de la Métropole du Grand Paris afin de contribuer à l'atteinte des objectifs climatiques européens et nationaux
 - o Promouvoir des actions de décarbonation dans les secteurs du bâtiment, des transports, de l'industrie et de l'agriculture ;
 - o Mettre en place des politiques de réduction des émissions pour chaque secteur clé de la métropole, comme la mobilité, la construction, et la gestion des déchets.
- Améliorer la qualité de l'air en réduisant les polluants atmosphériques, tels que les particules fines (PM10, PM2.5), les oxydes d'azote (NOx) et les composés organiques volatils (COV)
 - Limiter la circulation des véhicules polluants, notamment par la création de zones à faibles émissions (ZFE);
 - Encourager l'utilisation des transports publics, de la mobilité active (vélo, marche) et des véhicules électriques ;
 - Mettre en œuvre des politiques locales pour réduire les émissions de polluants dans les secteurs résidentiels, industriels et commerciaux.
- Accélérer la transition énergétique en favorisant l'utilisation des énergies renouvelables et en réduisant la dépendance aux énergies fossiles
 - Développer les réseaux de chaleur urbains alimentés par des sources renouvelables ;
 - Encourager l'installation de panneaux solaires et de systèmes géothermiques ;
 - Promouvoir la rénovation énergétique des bâtiments afin de réduire leur consommation d'énergie et leurs émissions
- Renforcer la résilience du territoire face aux impacts du changement climatique, comme les vagues de chaleur, les inondations, et la montée du niveau de la mer
 - Aménager la ville de manière à limiter les îlots de chaleur urbains (par exemple, en développant des espaces verts et des toitures végétalisées) :
 - o Améliorer la **gestion des eaux pluviales** pour prévenir les risques d'inondations ;

- Sensibiliser les acteurs locaux aux impacts du changement climatique et aux actions de résilience
- Promouvoir une mobilité durable, décarbonée et accessible à tous, afin de réduire la part des véhicules polluants et de favoriser les modes de transport plus respectueux de l'environnement
 - o Développer des infrastructures pour les vélos et piétons ;
 - Améliorer les transports en commun pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle :
 - o Déployer des bornes de recharge pour les véhicules électriques et inciter les citoyens à adopter des véhicules à
- Développer une économie circulaire dans la Métropole du Grand Paris, en réduisant les déchets, en améliorant leur recyclage et en favorisant la réutilisation des ressources
 - o Promouvoir des actions de réduction des déchets à la source et la valorisation des déchets (par exemple, compostage, recyclage des matériaux);
 - o Encourager des initiatives locales et des projets d'économie circulaire dans les secteurs du bâtiment, de l'industrie et de la consommation :
 - o Soutenir les partenariats public-privé pour développer des solutions de recyclage et de gestion des déchets
- Encourager le développement d'innovations technologiques pour répondre aux défis climatiques et environnementaux de la métropole
 - o Soutenir les startups et les entreprises locales qui développent des technologies vertes et des solutions climatiques:
 - Mettre en place des incitations financières pour encourager les investissements dans des technologies propres et la transition énergétique.
- Sensibiliser et impliquer les citoyens, les entreprises et les collectivités locales dans la transition énergétique et la lutte contre le changement climatique
 - Organiser des campagnes de sensibilisation sur les enjeux climatiques et la réduction de l'empreinte carbone ;
 - o Promouvoir des programmes de formation pour les acteurs locaux, les professionnels du bâtiment et les citoyens afin de favoriser des comportements plus responsables en matière d'énergie et d'environnement.
- Assurer un suivi régulier de la mise en œuvre du PCAEM et évaluer les progrès réalisés en matière de réduction des émissions de GES, de qualité de l'air, de transition énergétique et de résilience climatique
 - o Mettre en place des indicateurs de suivi pour mesurer les résultats des actions et ajuster les stratégies si nécessaire :
 - Assurer une gouvernance partagée entre les acteurs publics et privés pour une coordination efficace et la réussite des objectifs.

PCAET Grand Paris Grand Est

Le PCAET de Grand Paris Grand Est a été adopté le 5 avril 2022. Il s'articule autour de 6 axes prioritaires, qui se traduisent par un programme de 28 actions :

- Construire un territoire sain, naturel et anticipant le changement climatique (8 actions);
- Offrir des logements sains à haute performance environnementale (4 actions);
- Promouvoir des mobilités propres et actives. Trois actions et leur mise en œuvre concrète sont décrites :
 - L'élaboration d'un schéma cyclable ;
 - o L'étude de l'intégration à la Zone à Faibles Emissions (ZFE) dans chaque ville ;
 - o La participation au Sentier Métropolitain et promouvoir la marche ;
- Promouvoir une consommation saine, locale, durable (5 actions);







- Impliquer les entreprises dans la transition écologique et énergétique (4 actions) ;
- Agir en collectivités éco-exemplaire (4 actions).

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effets de serre et de consommation énergétique à l'échelle du territoire de Grand Paris Grand Est sont :

- -77 % d'émission de gaz à effet de serre en 2050 par rapport à 2005 : réduction de 1 300 kt à 300 kt les émissions de CO2 ;
- **-42** % de consommation énergétique en 2050 par rapport à 2005 : réduction de 5,75 TWh à 1,32 TWh la consommation énergétique.

4.3.1.3 Polluants atmosphériques au niveau du territoire

L'analyse cartographique de la pollution atmosphérique à l'échelle de l'Île-de-France, de la Seine-Saint-Denis et du territoire de Grand Paris Grand Est est rendue possible grâce à des données fournies par Airparif. En effet, Airparif met à disposition son inventaire de données de référence pour tous les acteurs du territoire (collectivités, acteurs économiques, bureaux d'études et associations) pour contribuer à l'élaboration des documents de planification territoriale (ex : SRCAE, PCAET). Les méthodologies suivies par Airparif reposent sur les prescriptions nationales du Pôle de Coordination des Inventaires Territoriaux, reconnues et partagées à l'échelle nationale voire européenne.

Dioxyde d'azote

Les oxydes d'azote comprennent à la fois le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO2). Leur émission se fait lors du phénomène de combustion. Ils peuvent provenir du trafic routier et en moindre mesure des installations de combustion, des pratiques agricoles ou encore de l'industrie. Le monoxyde d'azote rejeté par les pots d'échappement est oxydé par l'ozone et se transforme en dioxyde d'azote.

Les NOx peuvent s'avérer irritants pour les bronches.

D'après la cartographie d'Airparif (cf. figure suivante), la concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote au niveau du territoire s'élève à 20-25 µg/m³ et respecte la valeur limite de 40 µg/m³, excepté sur les axes routiers structurants constitués de l'A4 et l'A86.

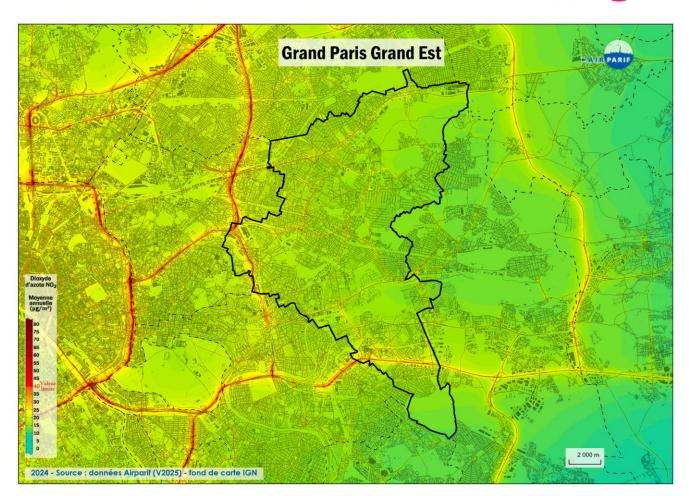


Figure 70: Concentration moyenne annuelle en Dioxyde d'azote (µg/m³) (AirParif, 2024)

Particules fines

Les particules fines sont produites lors de combustions industrielles, par le secteur du transport, le secteur résidentiel (chauffage) et le traitement des déchets par incinération qui émettent des particules en suspension. Leur particularité est leur dispersion facile sur de longues distances et leur possible réémission une fois déposées sur le sol.

Les particules fines (PM_{2,5}, PM₁₀) sont capables de se fixer dans les poumons et selon leur diamètre, elles peuvent traverser les tissus jusqu'à atteindre les alvéoles pulmonaires et ainsi causer des décès prématurés ou encore aggraver les maladies cardio-vasculaires et respiratoires.

Concernant la concentration moyenne annuelle des PM₁₀, les valeurs respectent l'objectif de qualité fixé à 30 µg/m³ sur l'ensemble du secteur avec une valeur comprise entre 15 et 25 µg/m³ (cf. figure suivante).



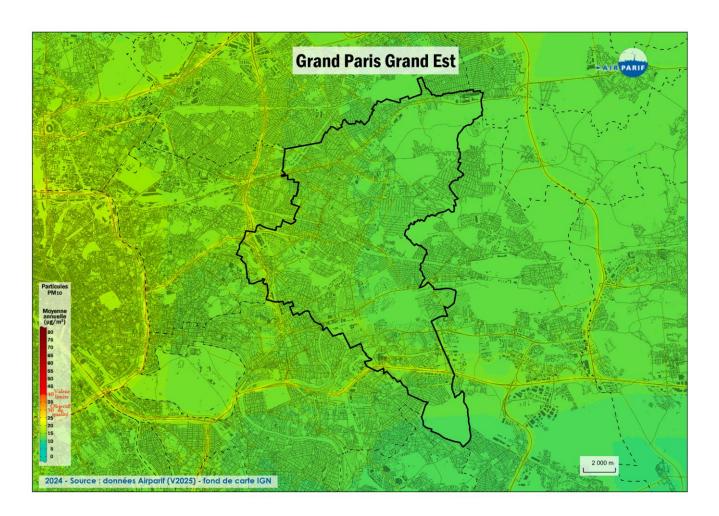


Figure 71 : Concentration moyenne annuelle des PM₁₀ (μg/m³) (AirParif, 2024)

De même, la valeur limite de 35 jours où la concentration dépasse les 50 µg/m³ en PM₁₀ est respectée (entre 0 et 10 jours).

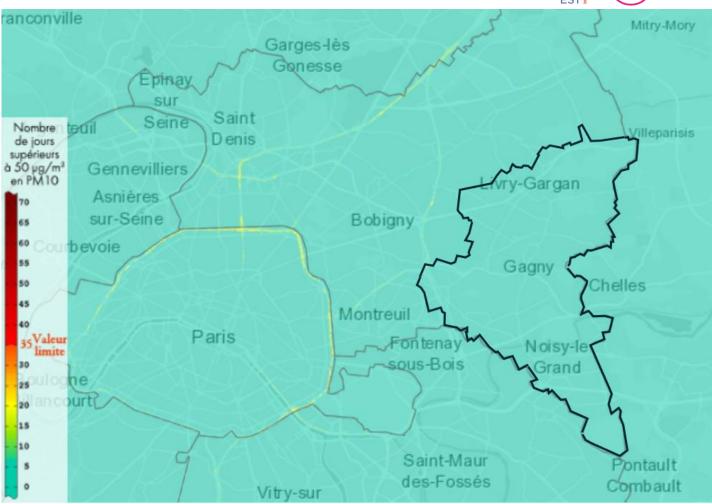


Figure 72 : Nombre de jours supérieurs à 50µg/m³ de PM₁₀ (AirParif, 2023)

En termes de concentration moyenne annuelle, les valeurs dépassent légèrement l'objectif de qualité fixé à 10 μg/m³ sur l'ensemble du secteur avec une valeur comprise entre 10 et 15 μg/m³ (cf. figure suivante). Les valeurs cible et limite sont respectées.



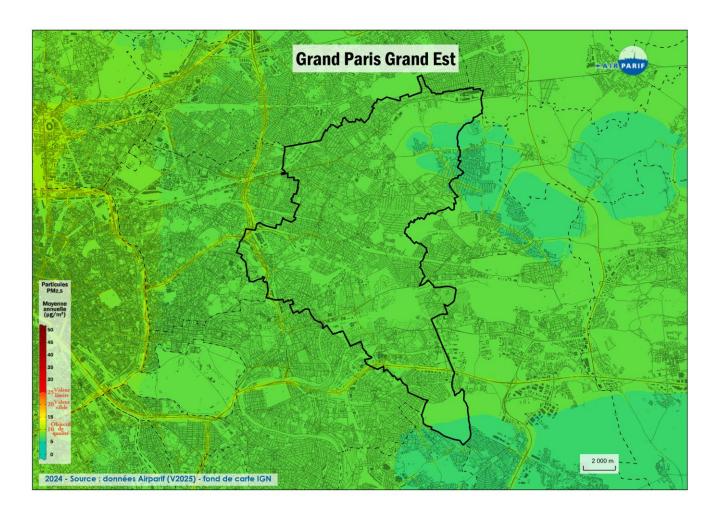


Figure 73 : Concentration moyenne annuelle des PM_{2,5} (μg/m³) (AirParif, 2024)

Ozone

L'ozone fait partie des polluants photochimiques secondaires résultant de la réaction chimique entre de l'oxygène et des oxydes d'azote et hydrocarbures sous l'influence d'un rayonnement ultraviolet solaire et d'une température élevée. Avec d'autres polluants photochimiques tels que les nitrates de peroxyacétyle, aldéhydes ou encore cétones, ils forment le « smog » ou nuage foncé retrouvé parfois au-dessus des grandes villes telles que Paris. Il se forme principalement dans les agglomérations mais a tendance à se déplacer au cours de sa lente formation. Ainsi, on peut plutôt le retrouver dans des zones rurales, à proximité de grandes zones urbaines. De ce fait, la problématique liée à l'Ozone est davantage régionale que locale.

En tant que puissant oxydant, l'ozone peut agir au niveau du système pulmonaire et crée une réaction inflammatoire.

Les valeurs limites ne sont pas définies pour l'ozone. Il existe en revanche un objectif de qualité et une valeur cible.

Le nombre de jours de dépassement de la concentration en Ozone sur 8 heures sur les communes du projet s'élève à 15-20 jours, ce qui respecte les objectifs réglementaires de qualité.

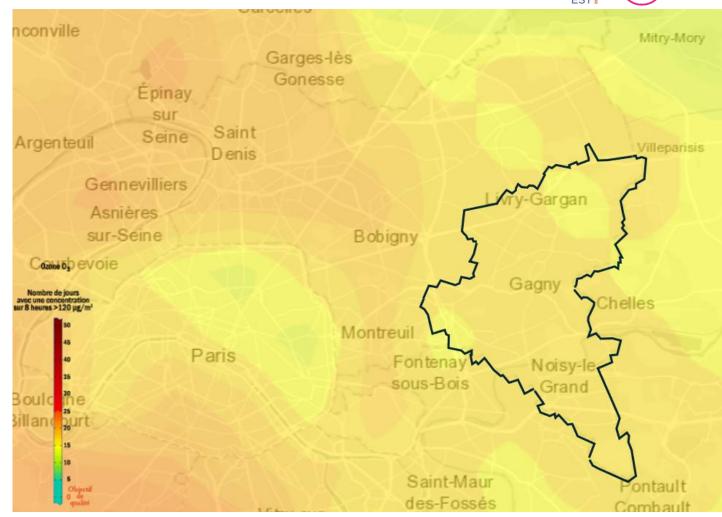


Figure 74 : Nombre de jours supérieurs à 120 µg/m³ d'Ozone pour 8 heures (AirParif, 2023)

■ Benzène (C₆H₆)

e C6H6, polluant cancérigène pour l'homme, est émis majoritairement par le secteur résidentiel, en raison du chauffage au bois, et par les transports.

La concentration moyenne annuelle en Benzène dans l'aire d'étude est inférieure à 1,5 µg/m3, ce qui respecte les objectifs de qualité.





- Limiter les vitesses de circulation en apaisant l'espace public là où c'est

- Limiter le trafic routier en centre urbain (zone plus densément peuplée).

sécuriser la circulation automobile)

opportun (les émissions de polluants routiers à l'échappement étant directement

dépendantes des vitesses de circulation) (Orientation : Pacifier, améliorer et

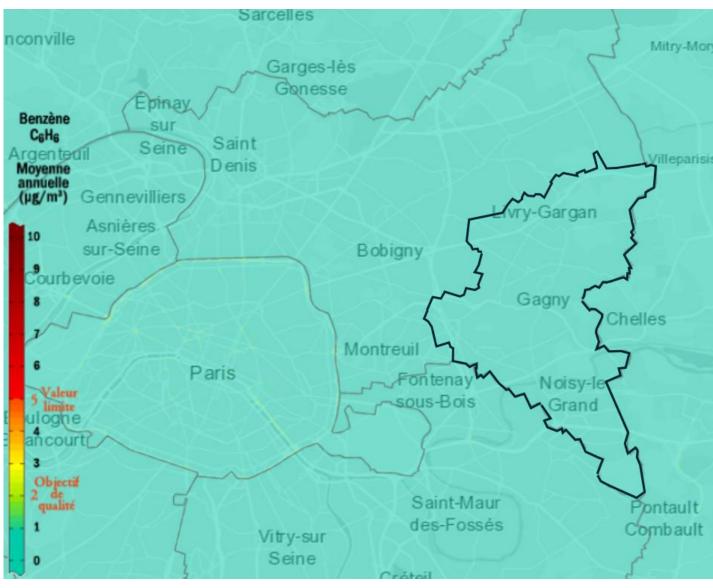


Figure 75 : Concentration moyenne annuelle en Benzène (μg/m³) (AirParif, 2023)

Tableau de synthèse des enjeux liés aux pollutions atmosphériques

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
Miveau a enjeu .				х		
Description	La qualité de l'air respecte les objectifs de qualité sur l'ensemble du territoire et se trouve en dessous des valeurs limites sur l'ensemble de l'aire d'étude. Toutefois, le NO ₂ , les PM ₁₀ et les PM _{2.5} ne respectent pas les recommandations de l'OMS respectivement de 10, 15 et 5 µg/m³. La concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote dépasse la valeur limite sur les axes routiers structurants constitués de l'A4 et l'A86.					
	Les enjeux liés aux pollutions atmosphériques sont identifiés comme forts.					
Leviers d'action dans le	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM :					
cadre du PLM	 Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage (Orientation : Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture); 					



GRAND Plan Local de Mobilité

4.3.2 Ambiance sonore et vibratoire

4.3.2.1 Pollutions sonores en lle-de-France

D'après le rapport d'étude sur les « impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île-de-France » réalisé en février 2019 par Bruitparif, la population francilienne est fortement exposée au bruit des transports. Cette exposition dépasse les recommandations faites par l'OMS pour éviter les conséquences sanitaires du bruit des transports et concerne plus de 9 millions de personnes, soit 90% de sa population.

Le trafic routier est le responsable majeur de l'exposition des habitants à des niveaux de bruits excédant les valeurs limites réglementaires sur l'ensemble de la journée (indicateur Lden), ils représentent d'ailleurs 10,8% de la population.

Bien que les bruits générés par les transports diminuent la nuit, 87% de la population résident dans un logement exposé à un niveau de bruit extérieur supérieur aux recommandations de l'OMS et 5,1% de la population sont soumis à un niveau de bruit extérieur dépassant les valeurs limites réglementaires.

En termes d'impacts sanitaires, le bruit des transports est responsable de 107 766 années de vie en bonne santé perdue chaque année au sein de la zone dense francilienne, réparties entre les DALY (Disability Adjusted Life Years : années de vie corrigée de l'incapacité) liées à la gêne (46 837, 43% du total) et les DALY liées aux perturbations du sommeil (60 929 DALY, 57% du total). Les disparités sont fortes au sein du territoire, où les zones à proximité des aéroports subissent des nuisances sonores avec un impact sanitaire double par rapport à la moyenne de l'Île-de-France.

PAR COMMUNE

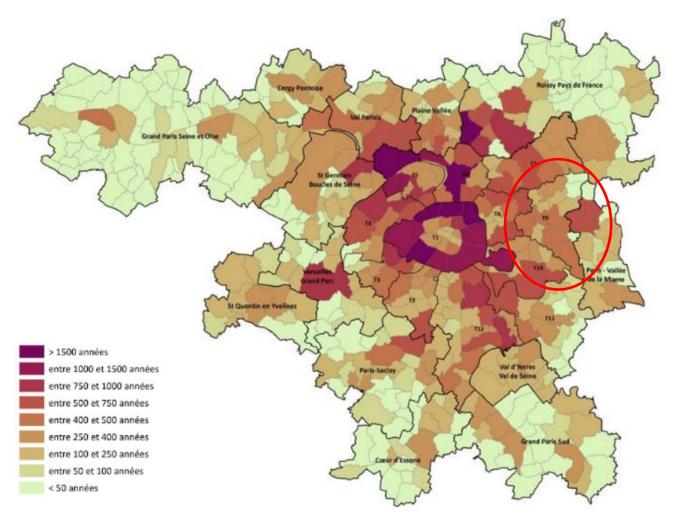


Figure 76 : Niveaux Bruit cumulé des transports – Risques sanitaires individuels (mois de vie en bonne santé perdue par individu sur une vie entière) (Bruitparif, 2019)



4.3.2.2 Ambiance sonore au niveau du territoire

Classement des infrastructures de transport terrestre

Dans le département de la Seine-Saint-Denis, l'arrêté préfectoral n°2023-2967 du 25 septembre 2023 porte sur le classement des infrastructures de transport terrestre.

Les catégories de classement sonore sont définies en application des articles 2 et 4 de l'arrêté du 23 juillet 2013, modifiant l'arrêté du 30 mai 1996. Il définit les modalités de classement des infrastructures de transports terrestres (liaisons routières, LGV et lignes ferroviaires conventionnelles) en cinq catégories :

Pour les infrastructures routières ferroviaires à grande vitesse :

Catégorie de	Niveau sonore de référence diurne	Niveau sonore de référence nocturne
l'infrastructure	LA _{eq} (6h-22h) en dB(A)	LA _{eq} (22h-6h) en dB(A)
1	LA _{eq} > 81	LA _{eq} > 76
2	76 < LA _{eq} ≤ 81	71 < LA _{eq} ≤ 76
3	70 < LA _{eq} ≤ 76	65 < LA _{eq} ≤ 71
4	65 < LA _{eq} ≤ 70	60 < LA _{eq} ≤ 65
5	60 < LA _{eq} ≤ 65	55 < LA _{eq} ≤ 60

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence diurne LA _{eq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence nocturne LA _{eq} (22h-6h) en dB(A)
	LAeq (OII-22II) eil ab(A)	LA _{eq} (2211-011) ett dD(A)
1	LA _{eq} > 84	LA _{eq} > 79
2	79 < LA _{eq} ≤ 84	74 < LA _{eq} ≤ 79
3	73 < LA _{eq} ≤ 79	68 < LA _{eq} ≤ 74
4	68 < LA _{eq} ≤ 73	63 < LA _{eq} ≤ 68
5	63 < LA _{eq} ≤ 68	58 < LA _{eq} ≤ 63

Le classement sonore des infrastructures ferrées dans le territoire sont présentés ci-après :

Type d'infrastructure	Nom de l'infrastructure	Commune	Catégorie de l'infrastructure	Largeurs maximales des secteurs affectés par le bruit
Voie ferrée	RER A	Noisy-le-Grand, Neuilly-Plaisance	3	100 m
Voie ferrée	Prolongement métro 11	Rosny-Sous-Bois	4	30 m
	5-5	Rosny-Sous-Bois	3	100 m
Voie ferrée	RER E, Transilien	Noisy-le-Grand	3	100 m
		Gagny, Le Raincy	2	250 m
		Livry-Gargan	3	100 m
	T4	Les Pavillons-Sous-Bois, Villemomble, Le Raincy, Clichy- Sous-Bois, Montfermeil	5	10m

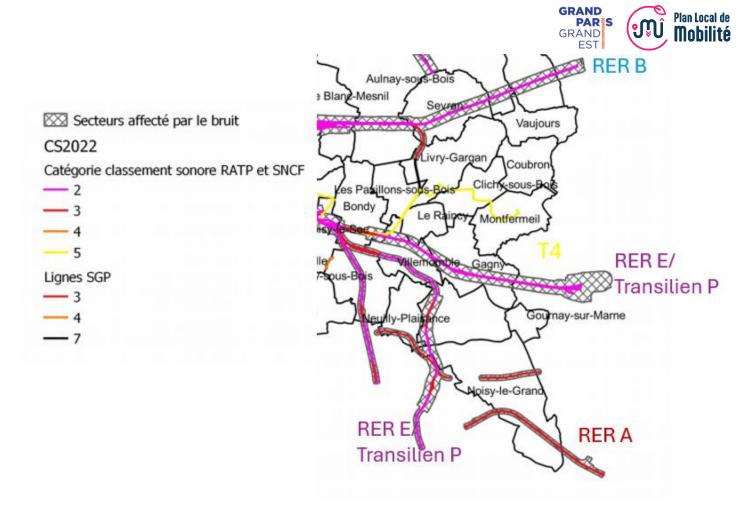


Figure 77 : Cartographie du classement du réseau ferrée SNCF et RATP au niveau du territoire (Source : Annexe 2 de l'arrêté préfectoral n°2023-2967 du 25 septembre 2023)

Le classement sonore des routes nationales, départementales et communales dans le territoire est présenté dans la figure ci-après :





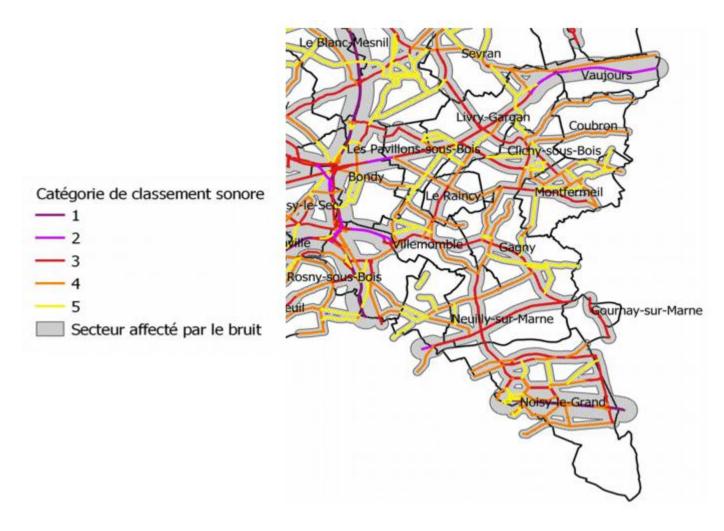


Figure 78 : Cartographie du classement du réseau routier au niveau du territoire (Source : Annexe 4 de l'arrêté préfectoral n°2023-2967 du 25 septembre 2023)

D'après la figure ci-dessus, on note que l'A86 et l'A4 présentent les nuisances sonores les plus élevées au niveau du territoire (catégorie 1). On retrouve par la suite les routes départementales RD933 au niveau de Vaujours et Les Pavillons-Sous-Bois, la RD902 au niveau de Rosny-Sous-Bois qui présentent un niveau sonore de classement 2.

Au niveau du territoire, les routes départementales sont assez denses et présentent des niveaux sonores assez élevés (catégorie 3 et 4).

Carte stratégique de bruit

Dans le cadre de la mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE, Bruitparif a mis en place une plateforme qui centralise les CSB de la région lle-de-France, reposant sur les mêmes exigences réglementaires. Les résultats cartographiques sont les suivants :

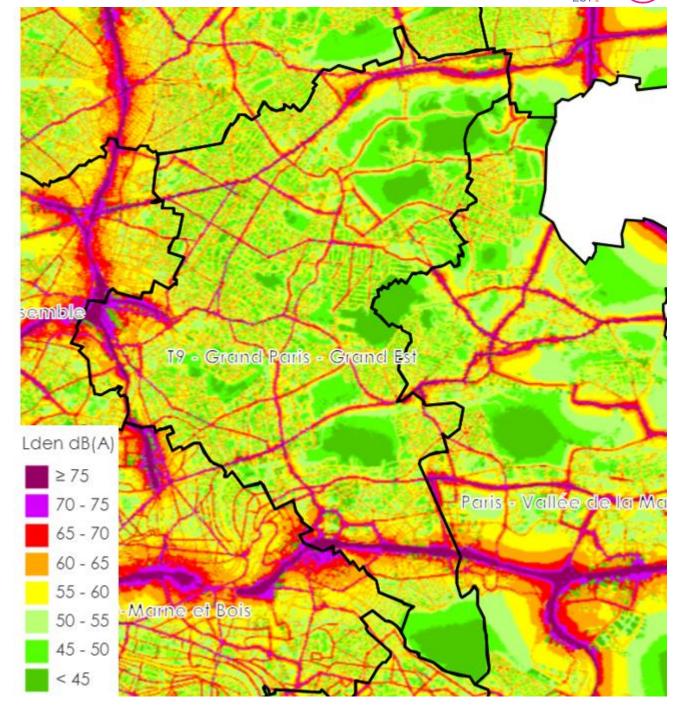


Figure 79 : Carte stratégique de bruit du réseau routier de jour-soir-nuit (Source : Bruitparif)

D'après les cartographies précédentes, on observe que :

Réseau routier :

- Un niveau sonore supérieur à 75dB est atteint pour les voies autoroutières A86 et A4 ainsi que la RD933, la RD902 au niveau de Villemomble et la RD301 au niveau de Neuilly-Plaisance;
- Le niveau sonore de jour atteint un maximum de 75 dB pour les autres voies départementales;
- o Le niveau sonore des voies de desserte locale atteint un maximum de 65 dB de jour.

Réseau ferré :

- o Un niveau sonore supérieur à 75dB est atteint au niveau de la ligne de RER B, de RER E et du Transilien P;
- Un niveau sonore inférieur à 75dB pour la ligne du RER A;
- Un niveau sonore inférieur à 65dB pour la ligne Tramway T4;

Tableau de synthèse des enjeux liés aux nuisances sonores



PAR S GRAND Mobili	BRAND	Plan Loc Mobil	
-----------------------	-------	-------------------	--

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
				Х		
Description	Le territoire se caractérise par une ambiance sonore élevée liée à son réseau viaire et ferroviaire dense. Les niveaux sonores sont supérieurs à 75 dB au niveau des autoroutes et des axes routiers principaux (RD933 à Vaujours, RD902 à Rosny-Sous-Bois et RD301 à Neuilly-Plaisance).					
	De même, d'après le classement sonore des réseaux routiers ferroviaires (arrêté préfectoral n°2023-2967 du 25 septembre 2023), le niveau sonore est élevé pour les lignes du RER B, RER E et Transilien P suivi par la ligne du RER A.					
	L'exposition de la population aux niveaux de bruits élevés dans les zones urbaines présentent des risques pour la santé humaine. Les enjeux sont identifiés comme forts.					
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM : - Réduire le trafic automobile en développant les modes de déplacements alternatifs ; - Limiter la place de la voiture individuelle dans la ville ; - Développer des zones de circulation apaisée.					

4.3.3 Nuisances lumineuses

4.3.3.1 Cadre réglementaire

L'arrêté du 27 décembre 2018 relatif à la prévention, à la réduction et à la limitation des nuisances lumineuses reprend et complète l'arrêté de 2013 qui portait sur l'éclairage nocturne des bâtiments non résidentiels. Il fixe notamment les règles d'éclairage extérieur destinées à favoriser la sécurité des déplacements, des personnes et des biens et le confort des usagers sur l'espace public ou privé, en particulier la voirie ainsi que celles des chantiers en extérieur.

4.3.3.2 Nuisances lumineuses au niveau du territoire

En raison de sa situation géographique en périphérie de l'agglomération parisienne, le territoire est dans un contexte de pollution lumineuse importante. Selon la classification réalisée par AVEX (Astronomie du Vexin) en 2018, le territoire est majoritairement situé dans la zone blanche, où la pollution lumineuse est très puissante et omniprésente.

Tableau de synthèse des enjeux liés aux nuisances lumineuses

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort	
,				х	
Description	Le territoire est situé dans un contexte de pollution lumineuse importante liée à son urbanisation et à sa proximité avec Paris. Les enjeux liés à la pollution lumineuse sont forts.				
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Les leviers d'action possibles dans le cadre du PLM : - Mettre en œuvre un éclairage adapté, limité et raisonné au sein des gares et des pôles d'échanges multimodaux ; - Limiter la pollution lumineuse au sein des aménagements d'infrastructures de transport en lien avec la trame noire du PLUi.				

4.3.4 Emissions de Gaz à effet de serre et consommations énergétiques

4.3.4.1 Gaz à effet de serre

Dans le cadre de son inventaire des gaz à effet de serre (GES), l'Observatoire francilien de l'énergie et des émissions de gaz à effet de serre (ROSE) prend en considération le CO2, le CH4, le protoxyde d'azote et les composés fluorés. Les résultats sont présentés en kilotonnes équivalent CO2 par an, ainsi, les émissions des autres composés sont corrigées de leur Pouvoir de Réchauffement Global (PRG) par rapport à celui du CO2. D'après les données disponibles sur le site de l'Observatoire francilien de l'énergie et des émissions gaz à effet de serre (ROSE) de la région Île-de-France, les émissions GES s'élèvent à 906 kt CO₂ eq. en 2021 pour l'EPT Grand Paris Grand Est, ce qui représente 2,4% des émissions régionales (37 419 kt CO₂ eq. Pour la région Île-de-France).

D'après les données Airparif 2022, ces émissions s'élèvent à 786,4 kt CO₂ eq. sur le territoire de Grand Paris Grand Est. Les secteurs contribuant majoritairement aux émissions de GES scope 1 et 2 à l'échelle de l'EPT en 2022 sont : le secteur résidentiel (34,5%), le transport routier (33,1%) et le tertiaire (16,8%).



Figure 80 : Emissions de gaz à effet de serre en 2021 au niveau du territoire (Source : Airparif)



GRAND GRAND



4.3.4.2 Consommations énergétiques

La base de données ROSE met à disposition des données sur les consommations énergétiques finales qui correspondent à l'énergie consommée par secteurs économiques, sources d'énergie et typologie du bâti résidentiel en Gwh/an.

En 2021, pour l'EPT Grand Paris Grand Est, la consommation énergétique totale est de 5 243 GWh, soit 2,67% de celle de l'Îlede-France (195 886 GWh). En 2022, la consommation énergétique a diminué

Les secteurs consommateurs d'énergie à l'échelle de l'intercommunalité en 2022 sont : le résidentiel (40,63%), le tertiaire (24,16%), le transport routier (20,66%) et enfin l'industrie (13,61%).

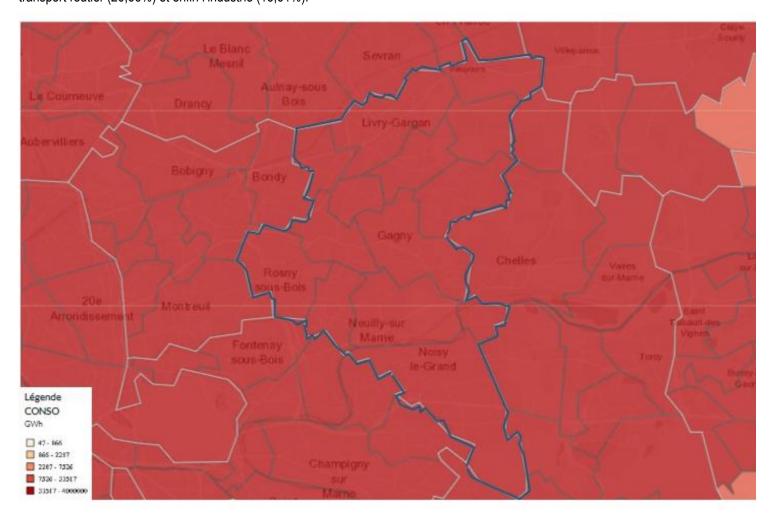
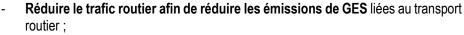


Figure 81 : Consommations énergétiques de l'année 2021 au niveau du territoire (Source : Airparif)

Tableau de synthèse des enjeux liés à la consommation énergétique et aux émissions de gaz à effet de serre

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
				Х		
Description	Le transport routier représente 28% des émissions de gaz à effet de serre et 17% de la consommation énergétique totale à l'échelle du territoire.					
	Les enjeux liés à la consommation énergétique et aux émissions de gaz à effe serre sont forts.					
Leviers d'action dans le cadre du PLM	Plusieurs leviers d'action sont possibles dans le cadre du PLM : - Développer l'offre de transport alternative à la voiture particulière ;					



- Créer des aménagements pour les modes actifs ;
- Rationaliser l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage) et sensibiliser la population aux pratiques permettant de moins se déplacer en voiture ;
- **Développer les points de recharge pour les véhicules électriques** afin de participer à la décarbonation des déplacements : objectif pour le territoire de Grand Paris Grand Est l'installation de 2 400 points de recharge à horizon 2030.



4.4 Risques technologiques et sanitaires

4.4.1 Risques technologiques

D'après le Dossier départemental des risques majeurs, un risque industriel majeur est « un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement. Il est lié à la mise en œuvre de l'activité humaine à des fins technologiques (industriel, nucléaire, transport de matières dangereuses, etc.). ».

Aucune commune du territoire n'est concernée par un Périmètre de Protection de Risque Technologique (PPRT).

Les risques technologiques résident donc par la présence de :

- Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et sites SEVESO seuil bas;
- Transport de Matière Dangereuse (TMD): viaire et par le biais de canalisations de fluides sous pression (gaz naturel).

Risque industriel dans le territoire

Un site industriel relevant de la directive Seveso (seuil bas) est recensé sur le territoire de Grand Paris Grand est. Il s'agit du site VEOLIA à Noisy-le-Grand pour lequel un plan d'opération interne (POI) a été établi par le département de Seine-Saint-Denis.

Le territoire compte plus de 60 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement.

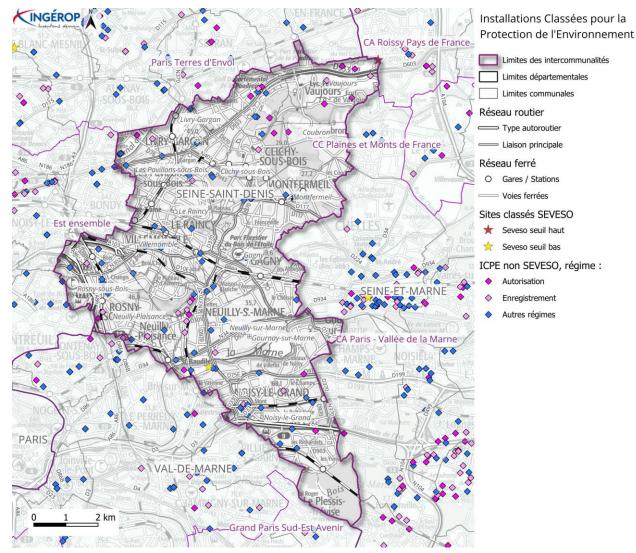


Figure 82 : Localisation des ICPE au niveau du territoire (Source : Actierra, 2024)



Plan Local de

Mobilité



Le risque de transport de matières dangereuses (TMD) se distingue en différentes catégories : explosivité, gazeux, inflammabilité, toxicité, radioactivité, corrosivité, infectieux, brûlures... Il est consécutif à un accident se produisant lors du transport, par voie routière, ferroviaire, aérienne, d'eau ou par canalisation, de matières dangereuses.

Au regard des modes de transport présents sur le territoire de Grand Paris Grand Est, le risque lié au transport de matières dangereuses est présent par voie routière, canalisation ou encore fluviale.

Par voie routière :

La route présente le vecteur de transport prépondérant des flux de matières dangereuses, principalement pour des échanges au sein du territoire départemental. Par ailleurs, la circulation des véhicules transportant des matières dangereuses est soumise aux prescriptions des textes pris en application de l'article R411-18 du code de la route.

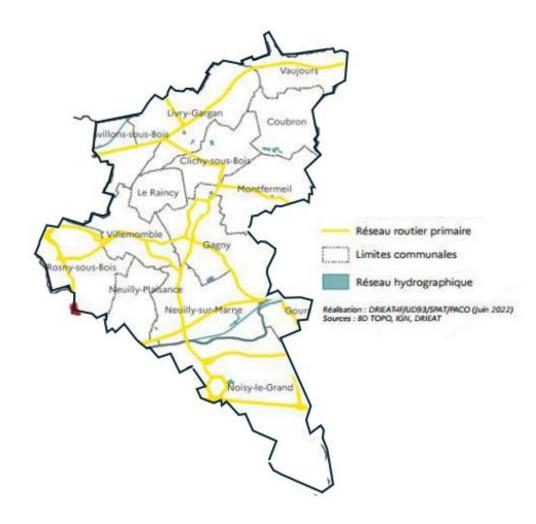


Figure 83 : Transport de matières dangereuses par routes sur le territoire de Grand Paris Grand Est (Source DDRM Seine-Saint-Denis)



GRAND Plan Local de Mobilité

Par voie ferrée :

Le risque TMD par voie ferrée concerne le territoire sud de l'EPT notamment les communes de Noisy-le-Grand, Neuilly-sur-Marne, Gagny, Villemomble, Neuilly-Plaisance, Rosny-sous-Bois, les Pavillons-Sous-Bois et Livry-Gargan.

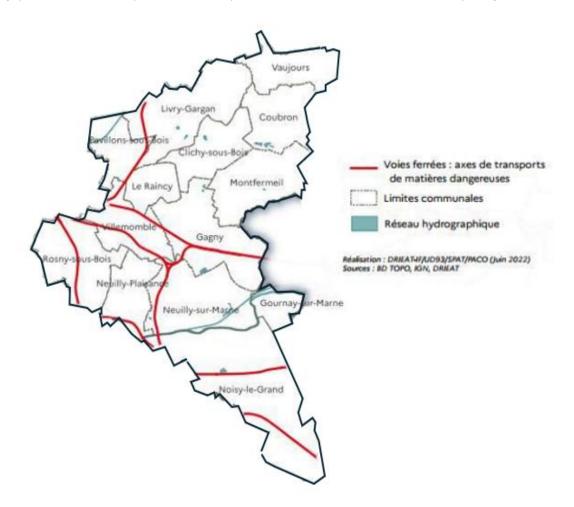


Figure 84 : Transport de matières dangereuses par voies ferrées sur le territoire de Grand Paris Grand Est (Source DDRM Seine-Saint-Denis)

Par voie fluviale :

Le risque TMD par voie fluviale concerne la Marne et le canal de Chelles sur les communes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne, Gournay-sur-Marne et Noisy-le-Grand, et le canal de l'Ourcq sur la commune de Pavillons-Sous-Bois.

Par les canalisations :

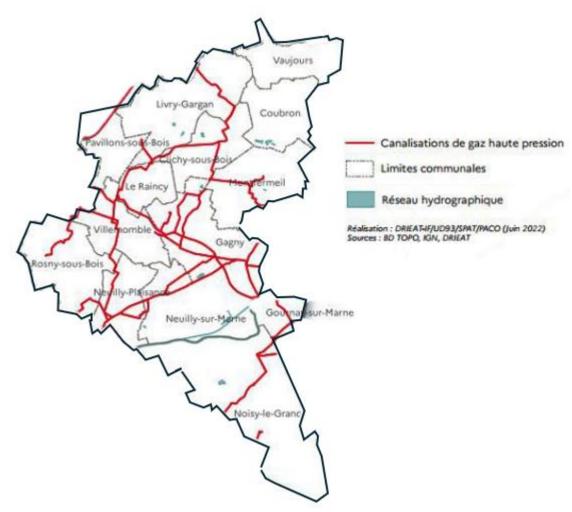


Figure 85 : Transport de matières dangereuses par canalisations sur le territoire de Grand Paris Grand Est (Source DDRM Seine-Saint-Denis)



Risques sanitaires 4.4.2

Pollution des sols

La base de données nationale CASIAS recense les anciennes activités industrielles et activités de service (en activité ou non), depuis 1994. L'inscription d'un site dans cette banque de données ne préjuge pas d'une pollution avérée à son endroit.

Sur l'ensemble du territoire, il y a une forte densité de sites CASIAS. Les sites sont identifiés sur la carte suivante :

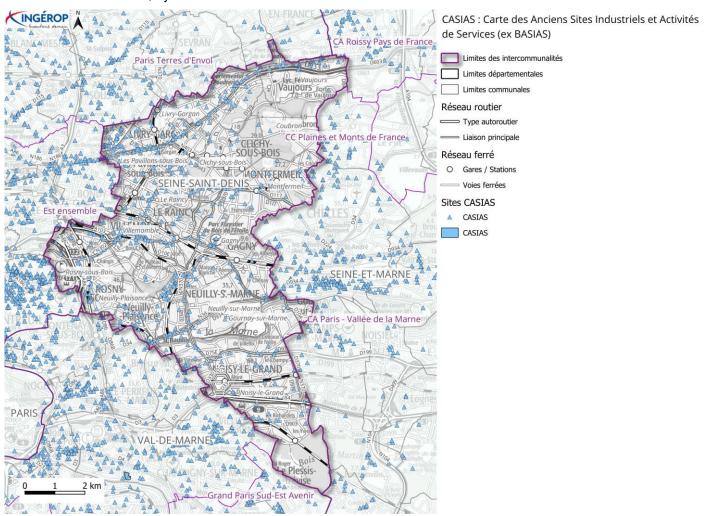


Figure 86 : Localisation des sites CASIAS au niveau du territtoire (Source : Actierra, 2024)

Concernant les Secteurs d'information sur les sols SIS (ex-BASOL), la base de données recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics, à titre préventif ou curatif. Les sites dits « orphelins », dont le propriétaire et l'exploitant ont disparu, y figurent. Les sites SIS sont identifiés sur la carte suivante :



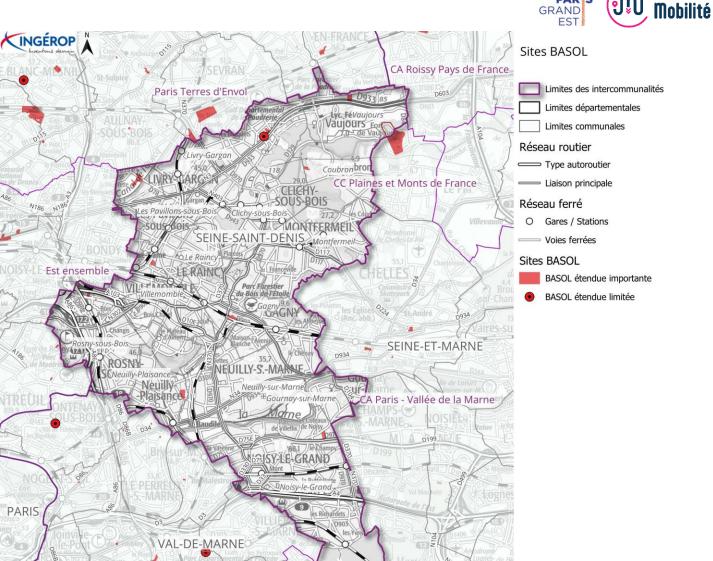


Figure 87: Localisation des SIS au niveau du territtoire (Source: Actierra, 2024)

Tableau de synthèse des enjeux liés aux risques technologiques et sanitaires

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort		
•				х		
Description	- Risque indu	striel :				
	Il y a une forte densité de sites ICPE. Des mesures de prévention et de sécurité appropriées devront être mises en place pour minimiser les dangers. Leur présence est à considérer dès la conception du PLM afin de garantir la sécurité, l'accessibilité, et de préserver leur insertion dans les zones avoisinantes.					
	- Transport de matières dangereuses					
	L'aire d'étude rapprochée est marquée par la présence de canalisations de gaz haute pression. Le transport de matières dangereuses s'effectue également par voie ferrée et fluviale sur le territoire de l'EPT.					
	- Pollution du	sol et du sous-sol :				



	Il y a une présence de nombreux sites CASIAS et SIS sur et à proximité du tracé et cela peut présenter un enjeu dans les secteurs où des mouvements de terres pourront être réalisés.
	Les enjeux liés aux risques technologiques et sanitaires sont considérés comme forts.
Leviers d'action possibles dans le cadre du PLM	Plusieurs leviers d'actions sont possibles dans le cadre du PLM : - Prendre en compte les risques existants sur le territoire et limiter l'exposition des populations dans le cadre des nouveaux aménagements (Orientation : Optimiser le transport et la livraison des marchandises) ;



4.5 Paysage et patrimoine

4.5.1 Unités paysagères

Une unité paysagère correspond à des parties de pays présentant suffisamment de caractères homogènes d'ambiance.

Le département de Seine-Saint-Denis dispose d'un Atlas des paysages publié en 2019 décrivant les différentes unités paysagères du département. L'aire d'étude est concernée par l'unité de la « Plaine de France » qui constitue la plus grande unité paysagère de son département, territoire où de nombreux projets se développent, en particulier dans les typologies urbaines.

Les enjeux paysagers majeurs sont les suivants :

- Remettre en valeur les éléments de nature et le canal, les relier aux tissus urbains, par leur réinscription dans l'espace public : choix végétaux, plus fortes articulations, mise en lien ;
- Qualifier le paysage des infrastructures en créant de la continuité, un réseau de pistes cyclables, pour limiter le morcellement et les coupures du paysage ;
- Agir sur les zones pavillonnaires : l'unité paysagère de la Plaine de France est marquée par de vastes secteurs pavillonnaires avec des enjeux de transformation visant à mieux marquer les centralités, les axes routiers structurants, les franges des espaces de nature.

Le territoire s'inscrit dans trois unitès paysagères:

- La Plaine de France;
- Les buttes et passages de Romainville, d'Avron et de l'Aulnoye ;
- La Marne et rebords du plateau de Brie.



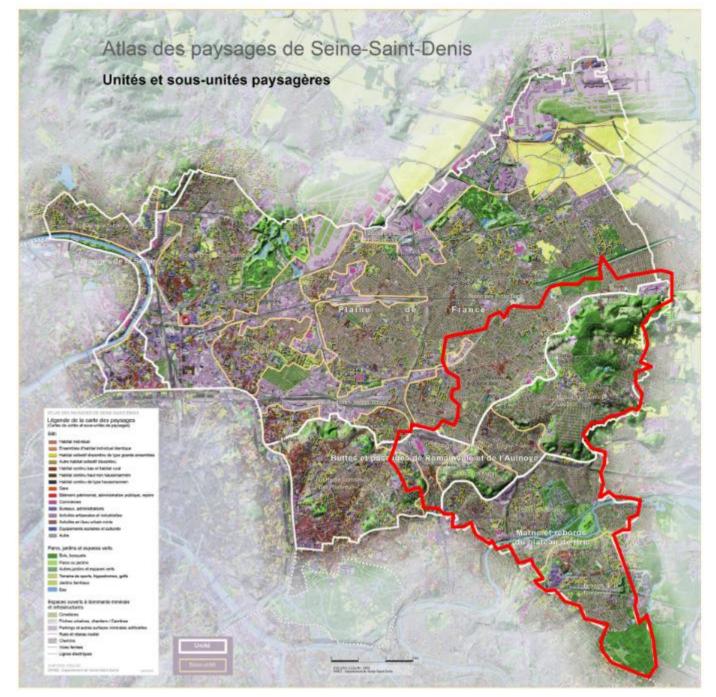


Figure 88 : Carte des unités paysagères de la Seine-Saint-Denis (93) (Source : Atlas des paysages de Seine-Saint-Denis)



4.5.1.1 La Plaine de France

Seul le sous-secteur de la « Plaine des Petits Ponts » concerne les communes de la frange nord nord-ouest de Grand Paris Grand Est (Vaujours, Livry-Gargan, Pavillons-sous-Bois, Villemomble).

Cette sous-unité est limitée au sud par les reliefs des coteaux de Romainville, d'Avron et de l'Aulnoye, au nord et à l'ouest par les faisceaux d'infrastructures et d'activités. Au nord-est, elle laisse place aux cultures de Tremblay en France.

L'essentiel de la sous-unité est formé par des zones pavillonnaires, qui présentent quelques variantes, notamment sur le plan architectural. Outre ces secteurs de pavillons, on rencontre également sur cette partie du territoire de Grand Paris Grand Est :

- Le « néo-centre » de Pavillons sous-bois, qui n'a pas d'origine historique ;
- Un ensemble de grands parcs dans la partie nord-est auquel appartient le parc de la Poudrerie dont une partie s'inscrit sur les communes de Livry-Gargan et de Vaujours.
- Le canal de l'Ourcq, qui traverse une partie des Pavillons-sous-Bois sur le territoire et qui contribue, avec les grands parcs, à enrichir les ambiances paysagères.

4.5.1.2 Les buttes et passages de Romainville, d'Avron et de l'Aulnoye

Une succession de 3 buttes marque la limite sud de la plaine de France et offre ses horizons.

Ce secteur concerne quasi-intégralement le territoire de Grand Paris Grand Est à l'exception du sous-secteur « Butte de Romainville et Bas-Montreuil » dont seule la frange ouest de Rosny-sous-Bois fait partie.

Butte de Romainville et Bas-Montreuil

Sur les flancs et les rebords de ce relief, se situe le Fort de Rosny, l'un des seize forts détachés de l'enceinte de Thiers qui protégeaient Paris durant la seconde moitié du XIXème siècle

Passages de Rosny et Gagny

Dans la succession des buttes, deux passages sont formés de part et d'autre du plateau d'Avron. À l'ouest, le passage de Rosny, à l'est, celui de Gagny.

Les reliefs sont les composantes principales, celles qui caractérisent le paysage le plus fortement. Les coteaux des buttes et des belvédères qui définissent nettement des « lieux », et sont aussi à l'origine de la présence des infrastructures, qui ont trouvé là les passages entre les obstacles des buttes. Les voies ferrées à Rosny-Sous-Bois coupent l'espace en deux parties. Les tissus se présentent en patchwork.

Plateau d'Avron

Les coteaux et rebords sont marqués par les espaces naturels, notamment le parc des coteaux d'Avron au sud, et au nord les emprises de l'autoroute A103 qui n'a pas été réalisée.

■ Plateau de l'Aulnoye, Coubron

Les contours de la sous-unité sont définis par la géomorphologie. La butte se prolonge vers la Seine-et-Marne à l'est. Cette sous-unité est marquée au sud par les coteaux de Gagny, du Raincy et à l'ouest par la Fosse Maussoin, le parc du château de Clichy. Au nord, les carrières sont encore actives, marquant fortement un site ponctué par la grande usine plâtrière de Vaujours.

4.5.1.3 La Marne et les rebords du plateau de Brie

La Marne, ses coteaux, la ville nouvelle, donnent aux paysages de cette unité des caractères affirmés. Cette unité s'applique intégralement sur Grand Paris Grand Est en comprenant les communes de Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne et Gagny au nord de la Marne et au sud celles de Noisy-le-Grand et Gournay-sur-Marne.

Plaine de la Marne

La sous-unité inclut la rivière et les plaines bornées par les buttes au nord et le rebord de la Marne au sud, dans les limites départementales et se prolonge en aval vers le territoire de Paris Est Marne et Bois.

La rivière présente plusieurs séquences contrastées :



- En amont, sur la commune de Gournay-sur-Marne, sont développées des zones pavillonnaires jusqu'aux promenades des berges :
- Au centre, on trouve la boucle occupée par le parc de la Haute-île et le Parc du Croissant Vert, elle constitue un intérêt paysager :
- En aval, après l'écluse de Neuilly, la rivière coule entre les zones d'activités ;

Rebords de la Brie boisée

Les reliefs distinguent deux parties : les coteaux en bord de Marne et le plateau de Brie.

Le rebord du coteau est le site d'implantation de Noisy-le-Grand qui se caractérise par de grandes étendues pavillonnaires constituées autour de la gare du RER ainsi que par les immeubles emblématiques des espaces Abraxas et des arènes Picasso.

Au sud, le bois Saint-Martin marque l'extrémité du département, en lui apportant l'ambiance des forêts de la Brie boisée.

4.5.2 Patrimoine culturel protégé

4.5.2.1 Monuments historiques

D'après l'Atlas des patrimoines du ministère de la Culture, de nombreux monuments historiques sont recensés sur le territoire :

- Le château de Clichy-sous-Bois et son Orangerie ;
- Le château (actuelle école Fénélon) de Vaujours ;
- L'église Saint-Louis à Villemomble ;
- Le château seigneurial de Villemomble ;
- L'église Saint-Sulpice et Notre-Dame à Noisy-Le-Grand ;
- La chapelle Notre-Dame-des-Sans-Logis-et-de-Tout-le-Monde à Noisy-Le-Grand;
- Le croix du cimetière de Noisy-Le-Grand :
- L'ancien domaine de Villeflix à Noisy-Le-Grand ;
- L'église Sainte-Baudile à Neuilly-sur-Marne ;
- L'hôpital psychiatrique de Ville-Evrard à Neuilly-sur-Marne ;
- Le château de Gournay-sur-Marne ;
- L'église Notre-Dame de l'Assomption (Notre-Dame d'Avron) à Neuilly-Plaisance ;
- Le château des Cèdres à Montfermeil ;
- La maison Bourlon (petit château) à Montfermeil
- La maison du 18ème siècle rue de l'église à Montfermeil ;
- L'ancien parc à l'anglaise du duc d'Orléans aux Pavillons-sous-Bois ;
- L'église Notre-Dame du Raincy ;
- Le Parc à l'anglaise du duc d'Orléans et le lycée Albert Schweitzer à Le Raincy.

4.5.2.2 Sites inscrits et classés

Le territoire de Grand Paris Grand Est est concerné par 2 sites inscrits et 1 site classé. Il s'agit de :

- La mairie de Clichy-Sous-Bois et son parc, site inscrit à Clichy-sous-Bois par arrêté du 26 octobre 1967 ;
- La chapelle Notre-Dame-des-Anges et ses abords, site inscrit à Clichy-sous-Bois par arrêté du 30 mars 1942 ;
- Le plus vieux cèdre de France, le cèdre du Liban, site classé à Gagny par arrêté du 10 janvier 1939.

4.5.2.3 Label Architecture Contemporaine Remarquable

Deux sites sont labelisés « Architecture Contemporaine Remarquable ». Il s'agit de l'église Saint-Michel à Livry-Gargan et le lycée Flora Tristan à Noisy-le-Grand.



Figure 89 : Patrimoine culturel protégé au niveau du territoire (Source : Atlas des patrimoines, 2024)

4.5.3 Patrimoine archéologique

Au droit de l'aire d'étude rapprochée, l'INRAP recense des zones de présomption de présence de vestiges archéologiques. Ces zones ont été délimitées en tant que « zones de saisine archéologique », par arrêté préfectoral n°2004/287 en date du 20 Février 2004. Plusieurs secteurs sont identifiés au niveau du territoire. Ils sont présentés dans la carte suivante.



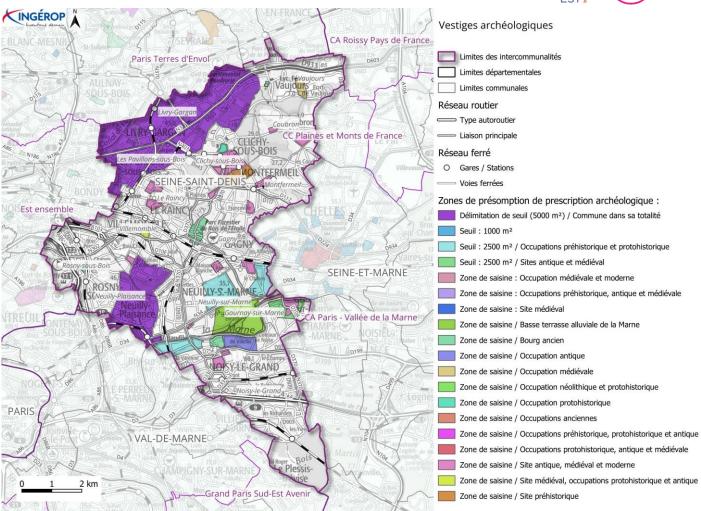


Figure 90 : Zones de présomption de prescription archéologique (Source : INRAP)

Tableau de synthèse de enjeux liés au paysage et patrimoine

Niveau d'enjeu :	Négligeable	Faible	Modéré	Fort
•				х
Description		nce;	d'Avron et de l'Aulnoye ;	
	Au sein du territoire sont r	ecensés :		
	abords ;	•	ous-Bois et la chapelle Notre-Dam	e-des-Anges et ses
	Ce patrimoine paysager	et culturel est à prés	erver. Les enjeux sont forts.	





Leviers d'action dans le cadre du PLM

Leviers d'action Plusieurs leviers sont possibles dans le cadre du PLM :

- Améliorer la desserte par les modes actifs et les transports collectifs du patrimoine culturel du territoire :
- Orienter les actions vers la conception (et l'adaptation) d'infrastructures de transports bien intégrées dans le paysage (plantations d'accompagnement par exemple), en résonnance avec les ambiances environnantes et ne générant pas d'effet de coupure;
- Favoriser l'accès aux points de vue sur le paysage remarquable et le patrimoine protégé ;
- Intégrer les aménagements dans le tissu urbain en prenant en compte les monuments historiques et leurs abords (en mettant en œuvre les procédures nécessaires et en échangeant avec l'ABF).





4.6 Synthèse des enjeux du territoire

Les enjeux sont hiérarchisés en quatre classes avec les codes couleur suivants :

Niveau d'enjeu fort	
Niveau d'enjeu modéré	
Niveau d'enjeu faible	
Niveau d'enjeu négligeable	

Thématique	Sous-thématique	Enjeux	Niveau	Leviers d'action possible dans le cadre du PLM
	Climat et conditions météorologiques	Le territoire bénéficie d'un climat de type tempéré océanique, pouvant être altéré par des influences continentales au vu de son éloignement du littoral. Le phénomène de l'îlot de chaleur urbain n'est pas aussi marqué qu'à Paris mais, étant donné que le territoire se situe dans la petite couronne parisienne, la lutte contre ce phénomène reste un enjeu fort sur le territoire. Par ailleurs, la prise en compte du changement climatique constitue un enjeu fort pour les territoires de la Métropole du Grand Paris. D'après les projections climatiques de Météo France, d'ici 2050, les communes du projet sont particulièrement concernées par : - Une augmentation moyenne de la vulnérabilité face au risque d'inondation dû à une légère hausse des précipitations quotidiennes et au nombre de jours avec précipitations; - Une forte augmentation de la vulnérabilité face au phénomène de retrait/gonflement des argiles lié à une hausse importante de jours « avec sol sec » par saison; - Une augmentation des risques sanitaires à cause de la hausse globale de la température et ainsi du nombre de jours très chauds, de nuits	Fort	Favoriser les modes de déplacement doux pour diminuer l'impact de la chaleur urbaine ; Utiliser, lorsque c'est possible, des matériaux drainants dans les nouveaux aménagements ; Relier, par des aménagements modes actifs, les principaux espaces verts du territoire afin de rendre accessible les îlots de fraicheur.
		très chaudes et de jours « en vagues de chaud ». Ces risques sont exacerbés dans les zones sujettes aux ilots de chaleur urbain.		
		Les enjeux liés au climat et aux conditions météorologiques au sein du territoire sont considérés comme forts.		
				Faciliter le déplacement pour les piétons et les cyclistes dans les parties du territoire avec un relief marqué ; Améliorer les conditions de circulation des bus permettant de constituer une alternative durable aux modes actifs là où le relief peut constituer une
Milieu physique	Topographie	L'aire d'étude s'insère au droit de la Plaine de France. Son altitude s'élève entre 40 et 130 m NGF selon les endroits. Les pentes importantes constituent un frein au développement des modes de déplacements doux. Les enjeux liés au relief et à la topographie au sein de l'aire d'étude sont considérés comme modérés.	Modéré	contrainte pour certains usagers ; Accompagner le développement des transports en commun structurants (lignes de métro, de BHNS) qui permettront de réduire les effets des coupures naturelles, en prévoyant leur insertion dans le territoire et les conditions de rabattement vers les pôles d'échange ;
				Favoriser le partage de la voirie, notamment sur les axes en pente, permettant une cohabitation entre les cycles et les véhicules motorisés (en lien avec la vitesse des cycles réduite dans les montées).
	Géologie	Le territoire se situe au droit de formations géologiques sédimentaires et est principalement représentée par des zones urbanisées et de Calcisols par endroits. Les enjeux liés à la géologie au sein du territoire sont considérés comme négligeables.	Négligeable	I
	Hydrogéologie	Le territoire est caractérisé par trois masses d'eaux souterraines : - Tertiaire Champigny-en-Brie et Soissonnais ; - L'éocène du Valois libre ; - L'Albien Néocomien captif Plusieurs aquifères sont présents dans le secteur du projet, formés dans le grand système multicouche de l'Éocène du Bassin parisien. Un captage d'eau potable est recensé sur la commune de Noisy-Le-Grand, qui alimente plus de 40 communes.	Faible	Une réflexion pourrait être menée quant au potentiel polluant des infrastructures de transport (lessivage des sols revêtus lors des épisodes pluvieux).
	Hydrographie	Les enjeux liés à l'hydrogéologie au sein de l'aire d'étude sont considérés comme faibles. Le territoire s'inscrit sur le territoire du Bassin versant de la Marne au Sud et le basson versant de Croult au Nord. Il est marqué par la présence de la Marne, du Canal de Chelles et du Canal artificiel de l'Ourcq.	Faible	Prendre en compte la gestion de la ressource en eau comme objectif dans les futurs aménagements ;
		Les enjeux liés à l'hydrographie sont considérés faibles.		Poursuivre la mise en valeur des cours d'eau en valorisant des aménagements modes actifs sur leurs bords et pour y accéder.







Thématique	Sous-thématique	Enjeux	Niveau	Leviers d'action possible dans le cadre du PLM
		Le territoire est concerné par le risque de mouvement de terrain dû au phénomène de retrait gonflement des argiles dont l'aléa est identifié comme moyen/ fort selon les communes.		Prendre en compte les risques existants sur le territoire et limiter l'exposition des populations dans le cadre des nouveaux aménagements ;
	Risque de mouvement de terrain	La commune de Gagny est concernée par un PPRN lié à la présence des anciennes carrières de gypse. Plusieurs cavités sont également présentes sur le territoire.	Fort	Sécuriser les déplacements de la population par des aménagements adaptés.
		L'enjeu lié à ce risque est donc globalement fort.		
	Risque d'inondation	Le territoire est concerné par le risque d'inondation par débordement de la Marne. Les communes de Gagny, Gournay-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Marne et Noisy-le -Grand sont concernées par le PPRi.	Fort	
		L'enjeu lié à ce risque est considéré comme fort.		
	Risque sismique	Le zonage sismique au droit du territoire est très faible.	Négligeable	
	-4	L'enjeu lié à ce risque est ainsi considéré comme négligeable.	3 3	
	Natura 2000	Une zone de protection spéciale est située sur le territoire de l'EPT Grand Paris Grand est. Il s'agit de la ZPS FR1112013 des « Sites de Seine-Saint-Denis ». Le site est composé de 14 grandes entités dont 7 entités présentes sur le territoire de Grand Paris Grand Est.	Fort	Prendre en compte les zonages réglementaires dans la mise en œuvre du PLM;
		Les enjeux liés au patrimoine naturel sont considérés comme forts.		Proscrire la fragmentation des corridors écologiques identifiées dans le SRCE en développant les modes de déplacements doux ;
		Huit ZNIEFF de type I et deux ZNIEFF de type II sont présents sur le territoire. 4 APPB sont présents sur le territoire.		Proscrire le dérangement de la faune et de la flore lors de la mise en œuvre
	Autres zonages du patrimoine naturel	Aucune réserve naturelle régionale et nationale n'est présente sur l'aire d'étude élargie du projet.	Fort	d'aménagements dans le cadre du PLM.
Milieu naturel	F	2 Espaces Naturel Sensibles sont présents sur le territoire.		
illinoa nataroi		Les enjeux liés aux du patrimoine naturel sont considérés comme forts. Le territoire est composé en grande majorité de tissus urbains. Néanmoins, plusieurs réservoirs de biodiversité à intérêt de préservation majeur sont		
	Continuités écologiques	présents sur le territoire.	Fort	
	Zones humides	Les enjeux liés aux du patrimoine naturel sont considérés comme forts. Des sols et horizons probablement humides ont été repérés au sein du territoire mais ils ne permettent pas de caractériser directement la présence de		
		zones humides. Des investigations complémentaires devront être réalisées en cas d'interface entre un projet et des zones humides identifiées dans les enveloppes	Modéré	
		d'alerte de la DRIEAT Les enjeux liés aux zones humides sont considérés comme modérés.		
		À l'échelle du territoire, les modes d'occupation du sol sont essentiellement des espaces artificialisés.		les actions du PLM seront orientées vers le principe de préservation des
	Mode d'occupation du sol	Les enjeux liés à l'occupation du sol actuelle sont identifiés comme faibles.	Faible	espaces naturels, sans créer d'artificialisation par des aménagements.
	Population et démographie	Le territoire de Grand Paris Grand Est connait une croissance démographique. La croissance est portée par un solde naturel positif significatif (+3% entre 2010 et 2020). Les logements ont également augmenté de 33,97% sur le territoire depuis les années 90.	Fort	Améliorer la desserte des logements depuis les gares pour améliorer l'attractivité de certains quartiers sur le territoire ;
		Les enjeux liés à la démographie et aux habitats sont identifiés comme forts.		Favoriser la mixité de l'offre de déplacements internes au sein du territoire.
				Harmoniser la réglementation concernant les livraisons et le transport de marchandises pour limiter les impacts sur l'environnement et la population ;
		Il y a une forte concentration d'emplois sur les communes de Noisy-le-Grand et de Rosny-sous-Bois.		Encadrer les itinéraires de poids-lourds en travaillant sur la hiérarchisation du réseau routier ;
Milieu humain	Activités économiques et	Le territoire est caractérisé par un grand nombre d'activités et d'équipements, ainsi que des activités culturelles et de loisirs.		Travailler sur la logistique durable : cyclologistique, dernier kilomètre, etc. et
	équipements	Par rapport au reste de la Seine-Saint-Denis, l'activité logistique est limitée à Grand Paris Grand Est.	Fort	s'inscrire dans l'ambition régionale de préserver les sites logistiques liés au transport fluvial avec notamment à Grand Paris Grand Est le port de Gournay;
		Les enjeux liés aux activités économiques, aux emplois et aux équipements sont identifiés comme forts.		Améliorer les déplacements internes au territoire, notamment pour rejoindre les zones d'emplois ;
				Améliorer la desserte des équipements sportifs et culturels.
	Tourisms at laining	Le territoire de Grand Paris Grand Est bénéficie de plusieurs sites patrimoniaux et architecturaux.	Faible	Améliorer la desserte des sites patrimoniaux et architecturaux du territoire pour augmenter son attractivité.
	Tourisme et loisirs	Les enjeux liés au tourisme et loisirs sont identifiés comme faibles.	raible	Encourager le déplacement à pied pour rejoindre les équipements de tourisme et de loisirs.







Thématique	Sous-thématique	Enjeux	Niveau	Leviers d'action possible dans le cadre du PLM
	Agriculture et sylviculture	Le territoire est majoritairement urbanisé. Quelques parcelles agricoles se situent sur les communes de Vaujours et Coubron au nord du territoire. Elles sont essentiellement utilisées pour le fourrage et le pâturage.	Faible	1
		Les principales infrastructures de transports du territoire sont :		Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage ;
	.	 La RD933 à Pavillons-Sous-Bois, Livry-Gargan et Vaujours ; La RD902 qui traverse plusieurs communes du territoire ; Les RD934 et RD370 au sud du territoire. 		Limiter le trafic routier en développant des zones apaisées sur la voirie locale.
	Réseau viaire	Ces axes du territoire accueillent des niveaux de trafic très élevés. Ce sont des axes structurants à l'échelle de la région et ils accueillent des véhicules de transit.	Fort	Agir pour limiter le trafic de transit sur les axes non adaptés dans les quartiers résidentiels ;
		Les enjeux liés aux infrastructures de transport sont considérés comme forts		Ne pas créer de nouveaux axes structurants routiers ; Sécuriser les points accidentogènes.
		Le territoire est marqué par la présence des lignes du RER A et RER E, de la ligne du Transilien K, la ligne du tram T4 et d'environ 60 lignes de bus. Il		Renforcer l'attractivité du réseau de bus et encourager son utilisation ;
	Transports en commun	bénéficie également de l'arrivée des lignes du Grand Paris Express (lignes n° 15, 16, 17 et 18). Trois projets de BHNS sont également en cours sur le territoire.	Modéré	Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport pour permettre son utilisation par tous les usagers ;
		Les enjeux liés aux transports en commun sont modérés.		Développer l'usage du vélo et de la marche à pied depuis et vers les gares.
Organisation des				Promouvoir les solutions alternatives à la voiture individuelle ;
déplacements et offre de transport				Promouvoir le covoiturage et le partage de la voirie ;
		Le réseau cyclable de l'aire d'étude est relativement disparate actuellement mais de nombreux projets cyclables recoupant le tracé sont en étude, ce qu pourrait engendrer une interface réelle à prendre en compte pour le TCSP.		Développer une armature cyclable territoriale permettant les continuités entre les communes et avec les territoires limitrophes ;
	Modes de déplacements actifs		Fort	Développer l'offre de stationnement vélo ;
	dottis	Les enjeux liés aux modes de déplacements actifs sont forts.		Améliorer la marchabilité du territoire ;
				Sensibiliser et accompagner au changement de comportement (communiquer, réaliser des ateliers d'apprentissage du vélo);
				Apaiser la circulation sur les axes adaptés.
	Stationnement	Le territoire dispose de nombreux parkings et zones de stationnement, que ce soit pour les véhicules automobiles ou les vélos. Toutefois, le stationnement vélo est majoritairement représenté près des gares et pourrait être amélioré au niveau du territoire.		Travailler la politique de stationnement automobile pour inciter au report modal ;
		Le futur PLUi de Grand Paris Grand Est s'inscrit dans une optique de réduction du nombre de stationnements en cohérence avec le Plan des Mobilités	Modéré	Améliorer le stationnement vélo au niveau du territoire ;
		d'Île-de-France. Les enjeux liés aux stationnements sont considérés comme modérés.		Décliner dans le PLM les normes de stationnement inscrites dans le Plan des Mobilités d'Île-de-France.
		La qualité de l'air respecte les objectifs de qualité sur l'ensemble du territoire et se trouve en dessous des valeurs limites sur l'ensemble de l'aire d'étude.		Favoriser les modes alternatifs à la voiture individuelle (modes actifs, transports en commun), mais aussi le covoiturage ;
	Qualité de l'air	Toutefois, le NO ₂ , les PM ₁₀ et les PM _{2.5} ne respectent pas les recommandations de l'OMS respectivement de 10, 15 et 5 μg/m ³ .	Fort	Limiter les vitesses de circulation en apaisant l'espace public là où c'est
	Quanto ao i an	La concentration moyenne annuelle en dioxyde d'azote dépasse la valeur limite sur les axes routiers structurants constitués de l'A4 et l'A86.	. 5.1.	opportun (les émissions de polluants routiers à l'échappement étant directement dépendantes des vitesses de circulation) ;
		Les enjeux liés aux pollutions atmosphériques sont identifiés comme forts.		Limiter le trafic routier en centre urbain (zone plus densément peuplée).
Cadre de vie, sécurité et santé		Le territoire se caractérise par une ambiance sonore élevée liée à son réseau viaire et ferroviaire dense. Les niveaux sonores sont supérieurs à 75 dB au niveau des autoroutes et des axes routiers principaux (RD933 à Vaujours, RD902 à Rosny-Sous-Bois et RD301 à Neuilly-Plaisance.		Réduire le trafic automobile en développant les modes de déplacements alternatifs ;
publique	Ambiance sonore	De même, d'après le classement sonore des réseaux routières ferroviaires (arrêté préfectoral n°2023-2967 du 25 septembre 2023), le niveau sonore est	Fort	Limiter la place de la voiture individuelle dans la ville ;
		élevé pour les lignes du RER B, RER E et Transilien P suivi par la ligne du RER A. L'exposition de la population aux niveaux de bruits élevés dans les zones urbaines présentent des risques pour la santé humaine. Les enjeux		Développer des zones de circulation apaisée ;
		sont identifiés comme forts.		
	D. II (1)	Le territoire est situé dans un contexte de pollution lumineuse importante liée à son urbanisation et à sa proximité avec Paris.		Mettre en œuvre un éclairage adapté, limité et raisonné au sein des gares et des pôles d'échanges multimodaux ;
	Pollution lumineuse	Les enjeux liés à la pollution lumineuse sont forts.	Fort	Limiter la pollution lumineuse au sein des aménagements d'infrastructures de transport en lien avec la trame noire du PLUi.







Thématique	Sous-thématique	Enjeux	Niveau	Leviers d'action possible dans le cadre du PLM
	Emissions de gaz à effet			Développer l'offre de transports alternatifs à la voiture ; Réduire le trafic afin de réduire les émissions GES liées au transport routier ; Créer des aménagements pour les modes actifs ;
	de serre et consommations énergétiques	Le transport routier représente 28% des émissions de gaz à effet de serre et 17% de la consommation énergétique totale à l'échelle du territoire. Les enjeux liés à la consommation énergétique et aux émissions de gaz à effet de serre sont forts.	Fort	Rationaliser l'usage de la voiture (autopartage, covoiturage) et sensibiliser la population aux pratiques permettant de moins se déplacer en voiture ; Développer les points de recharge pour les véhicules électriques afin de participer à la décarbonation des déplacements : objectif pour Grand Paris Grand Est de 2 400 points de recharge à horizon 2030.
Risques	Risque industriel	Risque industriel Il y a une forte densité de sites ICPE. Des mesures de prévention et de sécurité appropriées devront être mises en place pour minimiser les dangers. Leur présence est à considérer dès la conception du PLM afin de garantir la sécurité, l'accessibilité, et de préserver leur insertion dans les zones avoisinantes. Les enjeux liés aux risques technologiques et sanitaires sont considérés comme forts.	Fort	Prendre en compte les risques existants sur le territoire et limiter l'exposition des populations dans le cadre des nouveaux aménagements ; Sécuriser les déplacements de la population par des aménagements adaptés.
technologiques et sanitaires	Transport de matières dangereuses	L'aire d'étude rapprochée est marquée par la présence de canalisations de gaz haute pression. Le transport de matières dangereuses s'effectue également par voie ferrée et fluviale sur le territoire de l'EPT. Les enjeux liés aux risques technologiques et sanitaires sont considérés comme forts.	Fort	
	Pollution des sols et sous- sols	Il y a une présence de nombreux sites CASIAS et SIS sur et à proximité du tracé et cela peut présenter un enjeu dans les secteurs où des mouvements de terres pourront être réalisés Les enjeux liés aux risques technologiques et sanitaires sont considérés comme forts.	Fort	
Paysa	age et patrimoine	Le territoire s'inscrit dans 3 unités paysagères : La Plaine de France ; Les buttes et passages de Romainville, d'Avron et de l'Aulnoye ; La Marne et rebords du plateau de Brie. Au sein du territoire sont recensés : 18 monuments historiques ; 2 sites inscrits : la mairie de Clichy-Sous-Bois et la chapelle Notre-Dame-des-Anges et ses abords ; 1 site classé : le cèdre du liban à Gagny. Ce patrimoine paysager et culturel est à préserver. Les enjeux sont forts.		Améliorer la desserte par les modes actifs et les transports collectifs du patrimoine culturel du territoire ; Concevoir (et adapter) des infrastructures de déplacements bien intégrés dans le paysage (plantations d'accompagnement par exemple), en résonnance avec les ambiances environnantes et ne générant pas d'effet de coupure ;
				Favoriser l'accès aux points de vue sur le paysage remarquable et le patrimoine protégé ; Intégrer les aménagements dans le tissu urbain en prenant en compte les monuments historiques et leurs abords (en mettant en œuvre les procédures nécessaires et en échangeant avec l'ABF).



4.7 Evolution de l'environnement en cas de non-mise en œuvre du PLM

Ce tableau présente l'évolution de l'état environnemental du territoire en l'absence du PLM afin de prendre en considération les grandes tendances qui se dégageraient si le PLM n'était pas réalisé :

Degré d'évolution : Amélioration (), Équivalent (), Dégradation ()

Milieu physique		
Climat et conditions météorologiques	•	Même si le PLM n'a pas d'impact direct sur le changement climatique global, la mise er œuvre du PLM a néanmoins pour ambition de participer, à son échelle, aux objectifs nationaux et internationaux de réduction des émissions de GES.
Topographie		Pas d'évolution significative
Géologie		Pas d'évolution significative
Lludrogéologia		Pas d'évolution significative
Hydrogéologie		Pas d'évolution significative
Hydrographie		Pas d'évolution significative
Risques naturels majeurs		Pas d'évolution significative
Milieu naturel	_	
Zonages réglementaires et patrimoniaux	•	Dérangement des espèces lié au bruit continu du trafic routier
Continuité écologique	1	Fragmentation des habitats naturels perturbant les continuités écologiques
Zones humides	1	Augmentation du risque de dégradation des zones humides
Environnement socio-économique		
Mode d'occupation du sol		Pas d'évolution significative
Population et habitat	-	Dégradation des conditions de vie
Activités économiques, emploi et équipements	•	Inaccessibilité pouvant renforcer les inégalités d'accès à l'emploi, à l'éducation, ou aux soin.
Tourisme et loisirs		Pas d'évolution significative
Agriculture et sylviculture		Pas d'évolution significative
Infrastructures de transports et déplace	ements	
Réseau viaire	-	Saturation des réseaux routiers (embouteillages, accidents)
Transports en commun	1	Amélioration des lignes de transport avec l'arrivée de Grand Paris Express.
Mode de déplacements actifs		Pas d'évolution significative
Stationnement		Pas d'évolution significative
Cadre de vie, sécurité et santé publique		
Qualité de l'air	-	Dégradation de la qualité de l'air liée à l'usage de la voiture individuelle.
Ambiance sonore	•	Pas d'évolutions sur les modes de déplacements doux (itinéraires cyclables discontinus et non-homogènes)
Pollution lumineuse	•	Augmentation de l'éclairage routier liée à l'augmentation de la circulation individuelle de la voiture
Emissions de Gaz à effet de serre et consommations énergétiques	•	Augmentation des émissions de gaz à effet de serre liées au trafic routier.
Risques technologiques		
Risque industriel		Pas d'évolution significative



		LOT	
Transport de matières dangereuses	Pas d'évolution significative		
Pollution des sols et sous-sols	Pas d'évolution significative		
Paysage, patrimoine			
Paysage	Pas d'évolution significative		
Patrimoine archéologique et historique	Pas d'évolution significative		

Figure 91 : Tableau des évolutions des aspects environnementaux en cas de non-mise en œuvre du PLM



5. JUSTIFICATION DES CHOIX REALISES AU REGARD DES SOLUTIONS DE SUBSTITUTION

Conformément à l'article R. 122-20-3° du Code de l'environnement, l'Évaluation environnementale doit inclure la présentation des « solutions de substitution raisonnables ».

Ces alternatives visent à atteindre les objectifs du plan tout en réduisant les impacts négatifs sur l'environnement. Elles doivent être techniquement, juridiquement et territorialement réalisables par l'autorité porteuse du PLM. L'étude comparative des scénarios permet d'éclairer les choix retenus et de démontrer que l'option privilégiée constitue le meilleur compromis entre efficacité opérationnelle et préservation de l'environnement, en cohérence avec les principes d'évitement, de réduction et de compensation des impacts.

En réponse à cet objectif de réaliser un PLM « de moindre impact », il faut tout d'abord rappeler que celui-ci est une déclinaison opérationnelle du Plan des Mobilités d'Île-de-France, qui a déterminé à l'échelle régional la manière la plus vertueuse de faire évoluer les pratiques de déplacement sur les territoires de la région.

Par ailleurs, le choix des actions précises retenues pour le territoire de Grand Paris Grand Est est le fruit d'un large travail partenarial, qui a permis de choisir les actions les plus vertueuses à mettre en place localement à partir d'analyses multi-critères. En effet, la mise en œuvre du PLM dépend de l'implication des parties prenantes du territoire (Grand Paris Grand Est, communes, gestionnaires de voirie, acteurs économiques et sociaux, habitants, usagers, etc.). C'est dans cette optique que Grand Paris Grand Est a initié une démarche ambitieuse de concertation, visant à associer activement les habitants, usagers et partenaires du territoire à la démarche. Les objectifs étaient triples :

- Co-construire le PLM avec les usagers, habitants et acteurs locaux, en facilitant l'implication de toutes les parties prenantes tout au long du projet ;
- Identifier collectivement les orientations et actions à mettre en place ;
- Élaborer un PLM que les parties prenantes puissent porter et mettre en œuvre, grâce à leur participation à sa conception.

Chacune des phases de consultation et de rencontres est venue nourrir le projet du PLM (cf. 2.2 Démarche d'élaboration du PLM).

Par ailleurs, étant donné que les actions prévues dans le PLM sont principalement de nature stratégique et génèrent des effets globalement positifs sur l'environnement, il n'existe pas, à ce jour, de mesures de substitution qui permettraient d'atteindre les mêmes objectifs tout en ayant un impact moins important que celles proposées. En effet, les choix retenus dans le cadre du PLM ont été délibérément orientés dès leur conception pour limiter au maximum les effets négatifs sur l'environnement et la santé publique. L'objectif central du PLM est de concilier les besoins de mobilité avec la préservation de la qualité de vie des citoyens. Cela inclut la réduction des nuisances sonores, la diminution de la pollution de l'air et la création d'espaces publics plus agréables. Les actions proposées visent à améliorer le bien-être des habitants tout en répondant aux besoins de déplacement.

Enfin, l'analyse des solutions de substitutions pourra être développée lors de la mise en œuvre du PLM, lorsque les aménagements précis seront réalisés, en lien avec les acteurs concernés, avec l'application systématique de la séquence ERC comme préalable à la conception des projets. Ainsi par exemple, si le PLM prévoit le réaménagement d'un axe structurant pour favoriser la circulation des bus et des vélos, l'évaluation environnementale devra par exemple envisager :

- un scénario alternatif sans travaux lourds, misant sur des mesures de régulation de la circulation ;
- un autre qui privilégierait le vélo sans modification majeure de l'espace public ;
- ou encore un scénario où les efforts seraient concentrés sur une autre zone du territoire.

Chaque alternative devra être comparée au projet principal en matière d'impacts, de faisabilité et d'efficacité pour atteindre les objectifs du PLM.





6. DESCRIPTION DES PRINCIPALES INCIDENCES DU PLM ET MESURES POUR EVITER, REDUIRE ET COMPENSER LES INCIDENCES NEGATIVES SUR L'ENVIRONNEMENT

6.1 Démarche générale

Le présent chapitre définit et analyse les principales incidences sur l'environnement de la mise en œuvre du Plan Local de Mobilité de Grand Paris Grand Est.

L'analyse des impacts est réalisée conformément aux dispositions de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

L'impact environnemental désigne l'ensemble des modifications qualitatives, quantitatives et fonctionnelles engendrées par le plan sur les différents enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial. De façon similaire à ce qui est réalisé pour la hiérarchisation des enjeux dans l'état initial, ces effets sont également classés par niveaux : **négligeables**, **faibles**, **modérés**, **forts et positifs**.

On définit également plusieurs types d'impacts :

- Les impacts directs sont les conséquences immédiates de la mise en place ou du fonctionnement de l'aménagement dans l'espace et dans le temps sur les milieux (déboisement, démolitions, plantations, etc.) ainsi que de l'ensemble des modifications qui lui sont directement liées (les pistes d'accès, base vie) ;
- Les impacts indirects résultent d'une relation de cause à effet ayant à l'origine un effet direct. Ils peuvent concerner les territoires éloignés du projet ou apparaître dans un délai plus ou moins long mais leurs conséquences peuvent être aussi importantes que celles des impacts directs (eutrophisation des eaux, e7ets en chaîne, émission de poussières etc.);
- Les impacts permanents sont les impacts liés à la phase de fonctionnement normale de l'aménagement ou les impacts liés aux travaux mais irréversibles
- Les impacts temporaires sont liés aux travaux ou à la phase de démarrage de l'activité, à condition qu'ils soient réversibles
 ;

Selon la durée des impacts, on distingue :

- Les impacts à court terme : sont les impacts dont le pic d'intensité apparait immédiatement ou quelques jours après la réalisation d'une opération :
- Les impacts à moyen terme : sont les impacts dont le pic d'intensité apparait plusieurs semaines à plusieurs mois après la réalisation d'une opération :
- Les impacts à long terme : sont les impacts dont le pic d'intensité apparait plusieurs années après la réalisation d'une opération.

Dans la continuité des impacts identifiés, le chapitre présente les mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser les impacts négatifs notables du PLM sur l'environnement ou la santé humaine. Cette analyse est abordée par thématique de façon à évaluer les impacts ainsi que les potentielles mesures idoines à mettre en œuvre.

6.2 Principe de la séquence Éviter Réduire Compenser

La doctrine nationale ERC concerne l'ensemble des thématiques de l'environnement. Elle s'applique de manière proportionnée aux enjeux, à tous types de plans, programmes et projets. Il s'agit tout d'abord d'éviter au maximum les incidences du PLM sur l'environnement, puis de les réduire, et enfin de les compenser.

Elle s'applique de manière proportionnée aux enjeux identifiés :

- « Éviter » constitue toujours une meilleure option (si elle est envisageable) que « réduire » ou « compenser » ;
- « Réduire » intervient seulement dans un second temps, quand les impacts négatifs sur l'environnement n'ont pu être pleinement évités. Ces impacts doivent alors être suffisamment réduits pour ne plus constituer que des impacts négatifs résiduels les plus faibles possibles. En dernier lieu, et si la réduction n'a pas permis d'obtenir des impacts résiduels suffisamment faibles, il s'agit d'évaluer la façon dont le maître d'ouvrage a choisi d'en assurer la compensation ;
- « Compenser » doit permettre de rétablir l'état initial, être techniquement et financièrement faisables et efficaces. S'il n'est pas non plus possible de compenser les effets négatifs engendrés par le projet, le maître d'ouvrage doit impérativement justifier de cette impossibilité.



GRAND Plan Local of Mobility

6.3 Analyse des incidences du PLM et mesures associées

L'évaluation des impacts et les propositions des mesures sont détaillées dans le tableau ci-dessous. Ce tableau récapitule les impacts de chaque action ainsi que les mesures mises en place pour les éviter, les réduire ou les compenser. Des indicateurs de suivi sont également précisés afin d'évaluer l'efficacité de ces actions dans le temps.

La méthodologie retenue repose sur une analyse « action par action » permettant d'identifier les effets spécifiques de chaque intervention, suivie d'une analyse thématique visant à regrouper et croiser les enjeux afin de proposer une vision d'ensemble cohérente.





Description de l'action	Impacts positifs			Caractérisati on des impacts	Impacts négatifs	Caractérisation des impacts négatifs	Mesures associées	Indicateurs de suivi				
Thématique rés	eau viai	re, ci	rculation et sta	tionnement								
					Orio	entation 1 : FI	uidifier, améliorer et sécuriser la circulation	n automobile				
	La hiérarchisation du réseau viaire a un impact structurant sur l'organisation de la mobilité et l'aménagement de l'espace public. Dans le territoire dense de GPGE, cette action permet de clarifier les fonctions de chaque voie (transit, desserte locale, mobilités douces, etc.) et d'orienter les différents usagers vers les itinéraires les plus adaptés, améliorant ainsi la fluidité et la sécurité des déplacements. Elle constitue un socle commun de référence pour coordonner les actions des différents gestionnaires de voirie (État, Département, intercommunalité, communes), facilitant une gouvernance cohérente à l'échelle du territoire. En optimisant l'usage de l'espace disponible, elle soutient également les politiques de mobilité durable.			sont positifs, directs, permanents et à long	Les impacts négatifs de cette action sont nuls.	1	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Evolution du linéaire de zones apaisées par habitants				
			tion permet de mieux a e mobilité durable.	adapter les aménagemen	ts routiers aux usages							
Action 1 : Hiérarchiser et aménager le réseau viaire pour sécuriser les déplacements et améliorer le partage de l'espace public		Vitesses	Fonctionnalités proposées	Objectifs préconisés	- Comment							
	Réseau magistral (autoroutes)	70 à 110 km/h	Trafic international, national et régional Trafic de transit	Signalétique d'entrée/sortie d'autoroutes / ex-nationales à adapter pour limiter le report du trafic régional ou supérieur sur les autres niveaux	r							
	Réseau primaire (RRIR, hors réseau magistral niveau 1 et ex-RN)		Liaisons de moyenne distance (au sein de l'intercommunalité et vers les territoires limitrophes) et connexions avec le réseau magistral Futures lignes de BHNS (TZen, 3 et Bus Bords de Marne) Trafic de transit	Performance des lignes de bus et voles réservées pour les BHNS Cycles en site propre lorsque c'est possible *, mise en cohérence des aménagements cyclables avec la délibération départementale (RD 100 % cyclables) Traversées modes actifs à sécuriser								
) Réseau complémentaire d'intérêt intercommunal	30 à 50 km/h	Uaisons de courte et moyenne distance entre les axes des réseaux magistral et primaire	Trafic PL limité à la desserte du territoire Cycles en site propre ou dans la circulation générale, mise en cohérence des aménagements cyclables avec la délibération départementale (RD 100 % cyclables) Traversées modes actifs à sécuriser								
	Réseau de desserte locale	30 à 50 km/h	Uiaisons entre les quartiers et connexions avec les réseaux structurant et complémentaire d'intérêt intercommunal	Trafic PL interdit (sauf livraisons) Cycles en site propre ou dans la circulation générale								
	Maillage local	30km/h ou moins (cf action A.1.2.1.)	Trafic local principalement résidentiel	Trafic PL interdit (sauf livraisons) Trafic de transit dissuadé (par les plans de circulation à Cycles dans la circulation générale au sein d'espaces publics apaisées								
Action 2 : Pacifier la voirie	Le passage généralisé à 30 km/h sur le réseau local de l'intercommunalité réduit les tensions, l'insécurité et les nuisances liées à la circulation motorisée rapide, en particulier pour les usagers vulnérables comme les piétons, les cyclistes, les enfants ou les personnes âgées. En couvrant environ 615,3 km de voirie, cette action favorise la cohabitation des modes de transport, fluidifie les déplacements et améliore la visibilité et la sécurité de tous. Elle contribue aussi à un meilleur cadre de vie : réduction du bruit, du stress et création d'un environnement propice à la marche. Elle s'inscrit dans une dynamique régionale portée par le Plan des Mobilités d'Île-de-France, qui vise une généralisation du 30 km/h en zone urbaine d'ici 2030. Dans cette lignée, une attention particulière doit être portée aux abords des établissements scolaires avec la création de trottoirs élargis, l'instauration de zones de rencontre avec priorité piétonne, ou la réduction de la chaussée pour limiter la vitesse.				motorisée rapide, en yclistes, les enfants ou cette action favorise la ments et améliore la neilleur cadre de vie : pice à la marche. Elle ibilités d'Île-de-France, 0. tée aux abords des stauration de zones de	sont positifs, directs, permanents et à long terme.	Possibles travaux de rétrécissements de chaussée, de mise en place de ralentisseurs et de création de rues piétonnes temporaires ou permanentes, notamment dans les centres-villes, permet de renforcer l'attractivité et l'animation locale	Les impacts sont faibles, directs, temporaires et à court terme.	En phase chantier, les mesures suivantes seront mises en place pour limiter l'impact sur la biodiversité : Mesures d'évitement : Éviter les abattages d'arbres à intérêt écologique en bordure des voiries Éviter au maximum tous travaux de nuit afin de limiter les impacts sur la faune. Mesures de réduction : Respecter le calendrier écologique pour les dates de démarrage des chantiers ; Réduire les nuisances sonores par des techniques de chantier adaptées ;	Evolution du linéaire de zones apaisées par habitants		





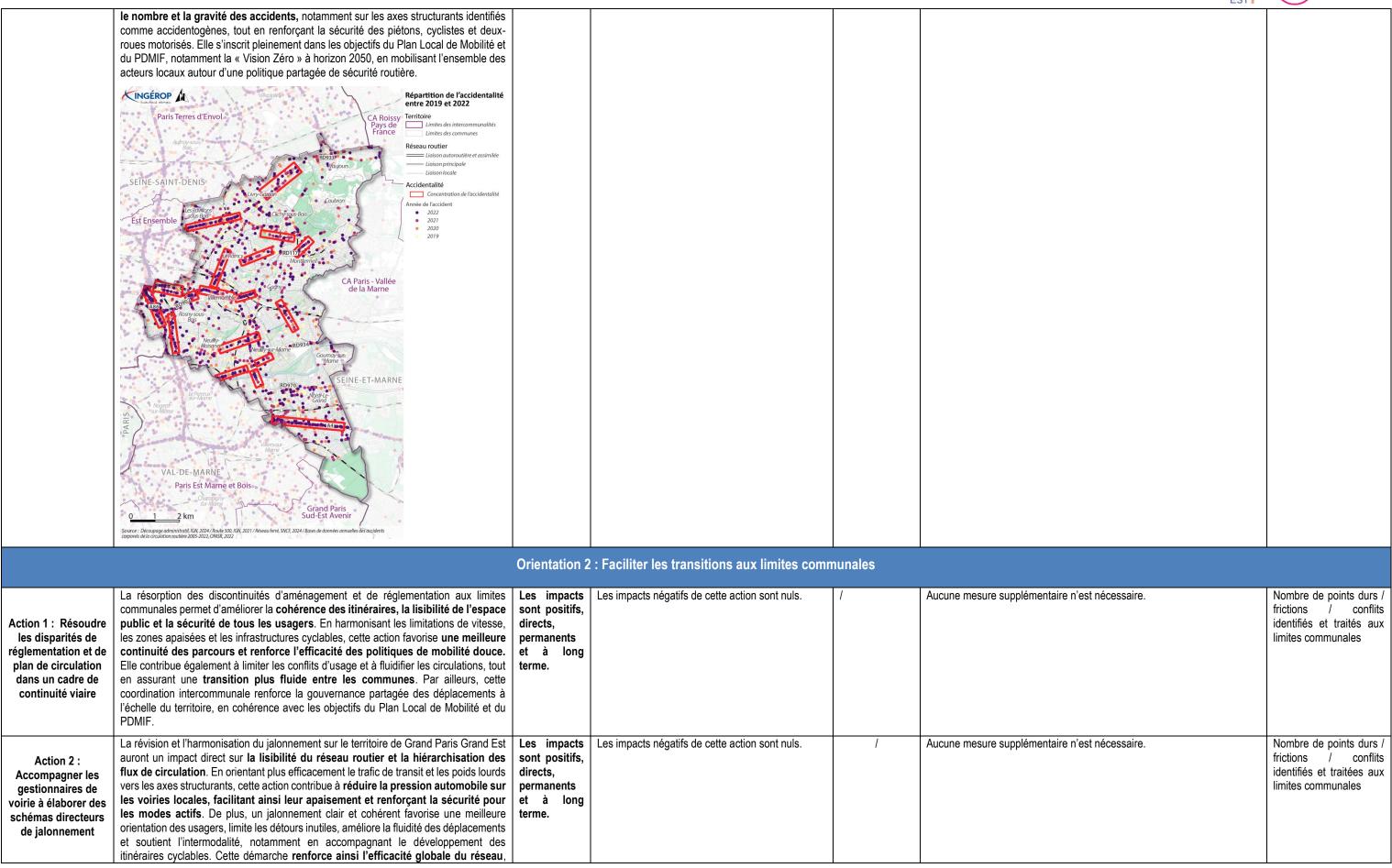


					ESI !	
	Linéaire du S0km/h ou moins, en km (par moins -maillage local, en km (par rapport au linéaire total de rapport au linéaire total de voirie)				Réaliser les travaux d'abattages d'arbre hors la période de nidification de l'avifaune;	
	Clichy-sous-Bois 48,8 4,9 (10,1 %) 33,4 (68,4 %) Coubron 21,6 0,5 (2,4 %) 13,8 (64,1 %) Gagny 95,0 26,8 (28,2 %) 71,9 (75,7 %)				Les mesures suivantes seront engagées pour limiter les nuisances sonores den phase chantier	
	Gournay-sur-Marne 27,6 23,8 (85,9 %) 23,2 (84 %) : objectif atteint Le Raincy 34,3 0,0 (0%) 24,0 (70 %)				Mesures de réduction :	
	Les Pavillons-sous-Bois 49,9 8,9 (17,7 %) 34,9 (70 %) Livry-Gargan 106,6 6,8 (6,4 %) 72,5 (68 %) Montfermeil 65,5 13,1 (20 %) 48,3 (73,8 %) Neuilly-Plaisance 65,9 65,6 (99,5 %) 35,4 (53,7 %) : objectif atteint				> Traiter les équipements au niveau des axes renforcés par l'installation de protections acoustiques afin de limiter les nuisances sonores.	
	Neuilly-sur-Marne 72,2 61,5 (85,1 %) 46,5 (64,3 %): objectif atteint				 Choisir des matériaux d'aménagement adaptés et aménager des espaces dédiés au développement de la végétation pour favoriser l'absorption du bruit (enrobés phoniques, plantations). 	
	Total général 905,9 282,08 (31,1%) 615,28 (67,9 %)				Mettre en œuvre des mesures de réduction des envols de poussières, notamment par l'installation d'aires de lavage des roues et le bâchage systématique des camions et des bennes.	
	Les impacts de cette action s'observent principalement sur la fluidité, la sécurité et la	Les impacts	Les impacts négatifs de cette action sont nuls.	1	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Evolution du linéaire de
	qualité de vie dans le territoire intercommunal. Face à un trafic intense, notamment dû à la présence de poids lourds sur des axes inadaptés, cette action vise à réduire la congestion routière et à mieux répartir les flux de circulation . La mise en œuvre	sont positifs,	200 III passa Nogaliia da colla della Colla Nation	,	Traduction in Court of Supplies in Court in Cour	zones apaisées par habitants
Action 3 : Limiter le	d'aménagements comme des têtes-bêches, des chicanes, des voies à sens alterné ou encore la transformation de certaines rues en impasses vise à dissuader le transit	et à long terme.				
trafic de transit	motorisé non souhaité, en particulier dans les quartiers résidentiels. Ces actions permettront de ralentir le trafic, de réduire les nuisances (bruit, pollution), et de					
	renforcer la sécurité des usagers vulnérables. Elles contribuent aussi à un meilleur respect des règles de circulation par les poids lourds, souvent mal orientés par des GPS					
	inadaptés. À terme, ces mesures participent à un meilleur partage de l'espace public et à une meilleure qualité de vie urbaine.					
	Les liaisons autoroutières et assimilées, comme l'A86 à Rosny-sous-Bois, engendrent des difficultés importantes pour les habitants, notamment en matière de sécurité et de	Les impacts sont positifs,	La construction et l'aménagement de la passerelle, notamment dans des zones sensibles telles que le	Les impacts sont faibles,	En phase chantier, les mesures suivantes seront mises en place pour limiter l'impact sur la biodiversité :	Nombre de coupures urbaines traitées
	continuité des déplacements des modes actifs (piétons, cyclistes). Ces infrastructures fragmentent le territoire, créant des barrières physiques qui compliquent les	directs, permanents	parc de la Haute-Île, peuvent perturber les milieux naturels et affecter la biodiversité locale. Ce projet	directs, temporaires et à	Mesures d'évitement :	
	franchissements et augmentent les risques d'accidents. Les aménagements envisagés, tels que la création de refuges piétons, l'installation de feux piétons et l'éclairage des	et à long	est actuellement en cours d'étude. Une attention particulière devra être portée à la gestion de ces	court terme.	 Éviter les abattages d'arbres à intérêt écologique en bordure des voiries 	
	traversées nocturnes, visent à améliorer la sécurité et l'accessibilité pour tous, tout en favorisant les mobilités douces.		impacts pour concilier le développement de la passerelle pour les modes actifs et la préservation de cet espace naturel. Par ailleurs, si les impacts		Éviter au maximum tous travaux de nuit afin de limiter les impacts sur la faune.	
			environnementaux s'avèrent significatifs, le projet		Mesures de réduction :	
			fera l'objet d'une évaluation environnementale		 Respecter le calendrier écologique pour les dates de démarrage des chantiers; 	
Action 4 : Traiter les principales					 Réduire les nuisances sonores par des techniques de chantier adaptées; 	
coupures urbaines entravant les déplacements					Réaliser les travaux d'abattages d'arbre hors la période de nidification de l'avifaune;	
					Les mesures suivantes seront engagées pour limiter les nuisances sonores den phase chantier	
					Mesures de réduction :	
					Traiter les équipements au niveau des axes renforcés par l'installation de protections acoustiques afin de limiter les nuisances sonores.	
					Choisir des matériaux d'aménagement adaptés et aménager des espaces dédiés au développement de la végétation pour favoriser l'absorption du bruit (enrobés phoniques, plantations).	
					Mettre en œuvre des mesures de réduction des envols de poussières, notamment par l'installation d'aires de lavage des roues et le bâchage systématique des camions et des bennes.	



	Paris Terres d'Envol Paris Terres d'Envol Paris Terres d'Envol CA Roissy Pays de France Limites des intercommunalités Limites des communes Réseau terre Garas Stations Garas Stations Garas Stations Goras Stations Goras Stations Goras Stations Coultres et assimilée Listion principale Coupres surfaciques Coupres inhaires Réseau touteir Listion principale Coupres inhaires Coupres inhaires Coupres de la Marne Coupres surfaciques Surface bosée ou naturelle Surface bosée ou naturelle Coupres surfaciques Surface bosée ou naturelle Surface bosée ou naturelle Coupres surfaciques Surface bosée ou naturelle Surface bosée ou naturelle Coupres surfaciques Surface bosée ou naturelle Surface bosée ou naturelle Coupres surfaciques Surface bosée o			
Action 5 : Résoudre les principaux points de congestion en lien avec les différents gestionnaires de voirie	Cette action a pour objectif d'améliorer la fluidité du trafic et la régularité des déplacements, notamment pour les transports en commun, les piétons et les cyclistes. En adaptant les cycles de feux aux conditions de circulation, ces dispositifs permettent de réduire les arrêts inutiles, de limiter la congestion et de renforcer la sécurité routière. Intégrée à une stratégie plus large de réaménagement de la voirie et de hiérarchisation des axes, cette action contribue à une meilleure cohabitation des usages entre voitures, bus, vélos et piétons, sans pour autant encourager une hausse du trafic automobile. Elle s'inscrit pleinement dans les objectifs du Plan de Mobilité Île-de-France 2030, qui encourage les collectivités à repenser leur voirie dans une optique de performance, d'apaisement urbain et de qualité de vie.	sont positifs, directs, permanents et à long	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Evolution du linéaire de zones apaisées par habitants
Action 6 : Sensibiliser à la sécurité routière	routière, s'appuyant sur une communication de proximité, une pédagogie active et l'implication des acteurs locaux (collectivités, police municipale, associations). En	permanents et à long	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Evolution du nombre d'accidents corporels et mortels
Action 7 : Mettre en place un observatoire des mobilités	L'analyse fine de l'accidentalité à partir du fichier BAAC et d'outils cartographiques permet de cibler précisément les zones à risque, d'identifier les usagers les plus vulnérables et de mieux comprendre les dynamiques locales d'accidents. En croisant ces données avec l'expertise de terrain des polices municipales, les collectivités peuvent prioriser les aménagements à mener, adapter les dispositifs de prévention et optimiser l'usage des ressources. Cette démarche contribue à réduire	directs, permanents et à long	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Evolution du nombre d'accidents corporels et mortels







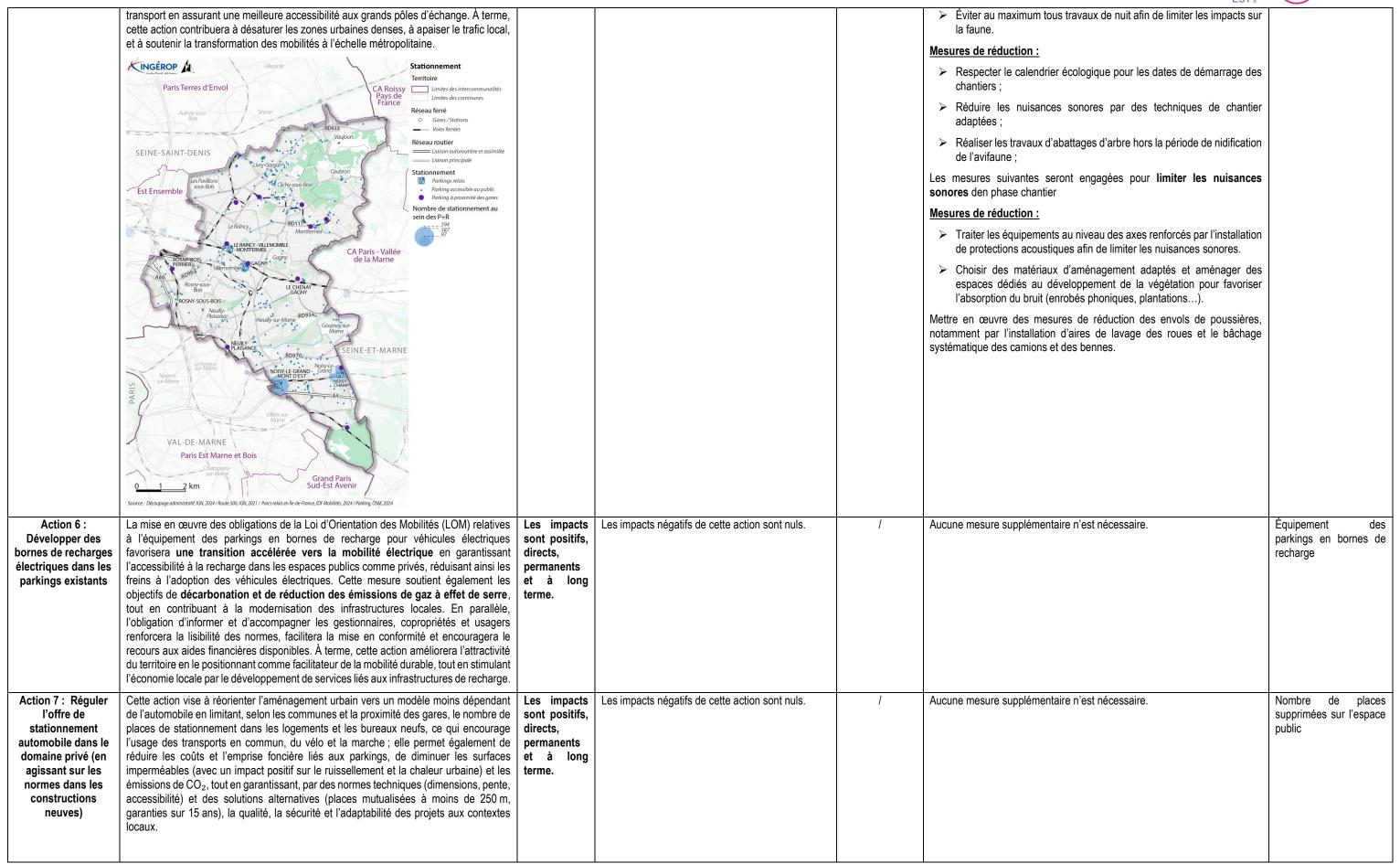
	tout en s'inscrivant dans les objectifs de durabilité, de sécurité et de cohérence territoriale portés par le PLM.			EST
	territoriale portes par le PEMI.			
		Orientation 3 : Maîtriser et gérer le stationnement		
Action 1 : Travailler sur l'harmonisation des politiques communales de stationnement	La mise en cohérence des politiques de stationnement autour des pôles de transport du territoire de GPGE aura un impact structurant sur la gestion des déplacements et l'usage de la voiture individuelle. En favorisant la rotation des véhicules, en limitant le stationnement longue durée (voitures ventouses) et en adaptant les règles aux besoins locaux, cette action contribue à une meilleure accessibilité des gares et stations de transport collectif. Elle incite également les usagers à privilégier les mobilités alternatives pour les trajets de rabattement, réduisant ainsi la congestion et les nuisances en entrée de ville. En articulant la politique de stationnement avec les projets de transports en commun et en assurant une cohérence à l'échelle intercommunale, l'action renforce la complémentarité des modes, soutient la transition vers une mobilité plus durable et améliore la qualité de vie dans les quartiers desservis. Périmètres de 500m et 200m autour des gares, stations et gares et stations de RR, transver de BHNS existants et arêts de BHNS existants et l'usager l'accept de la Marne l'accept de l'accept de l'accept de l'accept de l'accept de l'acce	sont positifs, directs, permanents et à long	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Secteurs de stationnement réglementés, par type de réglementation
Action 2 : Mieux églementer l'usage du stationnement sur voirie	voirie. En visant l'unification ou la réduction du nombre d'applications mobiles de paiement, elle permet une meilleure lisibilité du service, limite les freins à l'usage régulier et favorise une gestion plus fluide du stationnement intercommunal. Elle contribue	Les impacts sont positifs, directs, permanents et à long terme.	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Secteurs de stationnement réglementés, par type de réglementation



				•		
	Réglementation du stationnement CA Roissy Paris Terres d'Envol Authory et la frenche de communes Réglementation du stationnement CA Roissy Entrolle Limites des intercommundités Réseau forte Coutron Réseau route Licitorio nautoroutière et assimilée Licitorio noutoroutière et assimilée Licitorio noutoroutiere et assimilée Licitorio noutoroutiere et assimilée Licitorio noutoroutiere et assimilée Licitorio noutorouti					
Action 3 : Optimiser l'offre de stationnement sur voirie en zone dense pour favoriser d'autres usages	Cette action permet de libérer de l'espace public au profit d'usages plus durables et inclusifs, en favorisant les mobilités actives, la végétalisation et la sécurité piétonne, notamment dans les zones les plus denses ou les plus fréquentées. En supprimant ponctuellement des places de stationnement qui entravent des aménagements d'intérêt collectif, elle permet une meilleure adaptation de l'espace aux besoins actuels de la ville, tout en limitant les conflits d'usage. Elle contribue également à la mise en conformité avec les obligations légales de sécurisation des abords de passages piétons. Par cette démarche ciblée et concertée, la collectivité améliore l'accessibilité, la sécurité et la qualité de vie dans les centralités, tout en accompagnant la transition vers une mobilité plus apaisée et respectueuse de l'environnement urbain.	sont positifs, directs, permanents et à long	Aménagements ponctuels envisageables : transformation de certaines places de stationnement en zones piétonnes ou en pistes cyclables.	Les impacts sont négligeables, directs, temporaires et à court terme.	Aucune mesure spécifique ne sera requise, dans la mesure où il n'y a pas d'imperméabilisation des sols, mais uniquement une modification de l'usage des places de stationnement existantes.	Nombre de places supprimées sur l'espace public
Action 4 : Optimiser l'usage des parcs de stationnement en surface et en ouvrage	Cette action permettra de rééquilibrer l'usage des différentes offres de stationnement en orientant les automobilistes vers les parkings en ouvrage ou en surface sous-utilisés, notamment autour des centralités et des pôles de transport. En instaurant une hiérarchie tarifaire claire et cohérente, elle contribue à diminuer la pression sur le stationnement sur voirie, libérant ainsi de l'espace public pour d'autres usages (mobilités actives, végétalisation, sécurisation des cheminements piétons). Elle favorise également une meilleure intermodalité en rendant les parkings relais plus attractifs, notamment grâce à des tarifs incitatifs pour les détenteurs d'un passe Navigo. Cette démarche, conforme aux orientations régionales, participe à une gestion plus durable et efficiente de l'espace urbain et des déplacements à l'échelle intercommunale.	sont positifs, directs, permanents et à long terme.	Les impacts négatifs de cette action sont nuls.	1	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Evolution de la tarification des parcs de stationnement et des parkings relais
Action 5 : Travailler à la labélisation des P+R du territoire	Le développement et la valorisation de l'offre de parkings relais sur le territoire de GPGE favoriseront une mobilité plus durable en facilitant l'usage des transports collectifs par les automobilistes, réduisant ainsi la congestion routière et les émissions polluantes liées aux déplacements pendulaires. L'amélioration de la visibilité et de la reconnaissance de parkings intermodaux existants (labellisés ou non) renforcera leur attractivité et optimisera leur utilisation. L'implantation de nouveaux P+R à proximité des futures gares du Grand Paris Express accompagnera la restructuration du réseau de	sont positifs, directs, permanents et à long	Possibles travaux dans le cadre de labellisation des parking P+R. L'implantation de nouveaux P+R à proximité des futures gares sont intégrés dans le projet global dans Grand Paris Express qui a fait l'objet d'une évaluation environnementale.		En phase chantier, les mesures suivantes seront mises en place pour limiter l'impact sur la biodiversité : Mesures d'évitement : Éviter les abattages d'arbres à intérêt écologique en bordure des voiries	Nombre de parking labélisé ldFM



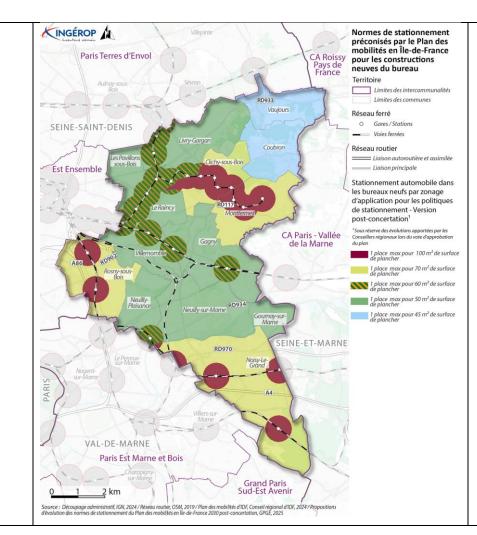












Thématique modes actifs, accessibilité et transition énergétique

Orientation 1 : Développer l'usage du vélo

Action 1 : Définir et aménager l'armature d'un réseau cyclable territorial en lien avec les réseaux supra territoriaux et traiter les

principales

discontinuités cyclables

Cette action vise à créer un réseau cyclable structurant, lisible et continu à l'échelle du territoire et en articulation avec les réseaux régionaux et métropolitains dans le but de relier toutes les communes et de favoriser l'intermodalité, en facilitant le rabattement vers les gares. Cette action propose de hiérarchiser le réseau cyclable en 3 niveaux :

- Le réseau primaire d'environ 50 km (incluant les réseaux VIF et métropolitain)
- Le réseau secondaire d'environ 38 km
- Le réseau tertiaire d'environ 60 km valorisent quant à eux des itinéraires plus fins reposant notamment sur des projets communaux.

La mise en place de ces itinéraires cyclables induira une augmentation des déplacements en mobilités douces ce qui permet sur le long terme de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air en incitant au report modal de la voiture individuelle vers le vélo.

sont positifs, directs, permanents et à long terme

Les

impacts En phase chantier, le dérangement causé par les travaux aura un impact sur les riverains et la faune alentours. La poussière provoquée impactera la visibilité ainsi que la qualité de l'air aux alentours du site. Le bruit des machines provoquera un dérangement sonore temporaire.

> De plus, la mise en place de ces travaux peut provoquer des ralentissements ainsi que des déviations sur les voies concernées.

impacts faibles, directs, temporaires et

Les

sont

à court terme.

En phase chantier, les mesures suivantes seront mises en place pour limiter l'impact sur la biodiversité :

Mesures d'évitement :

- > Éviter les abattages d'arbres à intérêt écologique en bordure des
- Éviter au maximum tous travaux de nuit afin de limiter les impacts sur la faune.

Mesures de réduction :

- > Respecter le calendrier écologique pour les dates de démarrage des
- > Réduire les nuisances sonores par des techniques de chantier
- > Réaliser les travaux d'abattages d'arbre hors la période de nidification de l'avifaune ;

Les mesures suivantes seront engagées pour limiter les nuisances sonores den phase chantier

Mesures de réduction :

Nombre de kilomètres d'aménagements cyclables

Linéaires cyclables par habitant







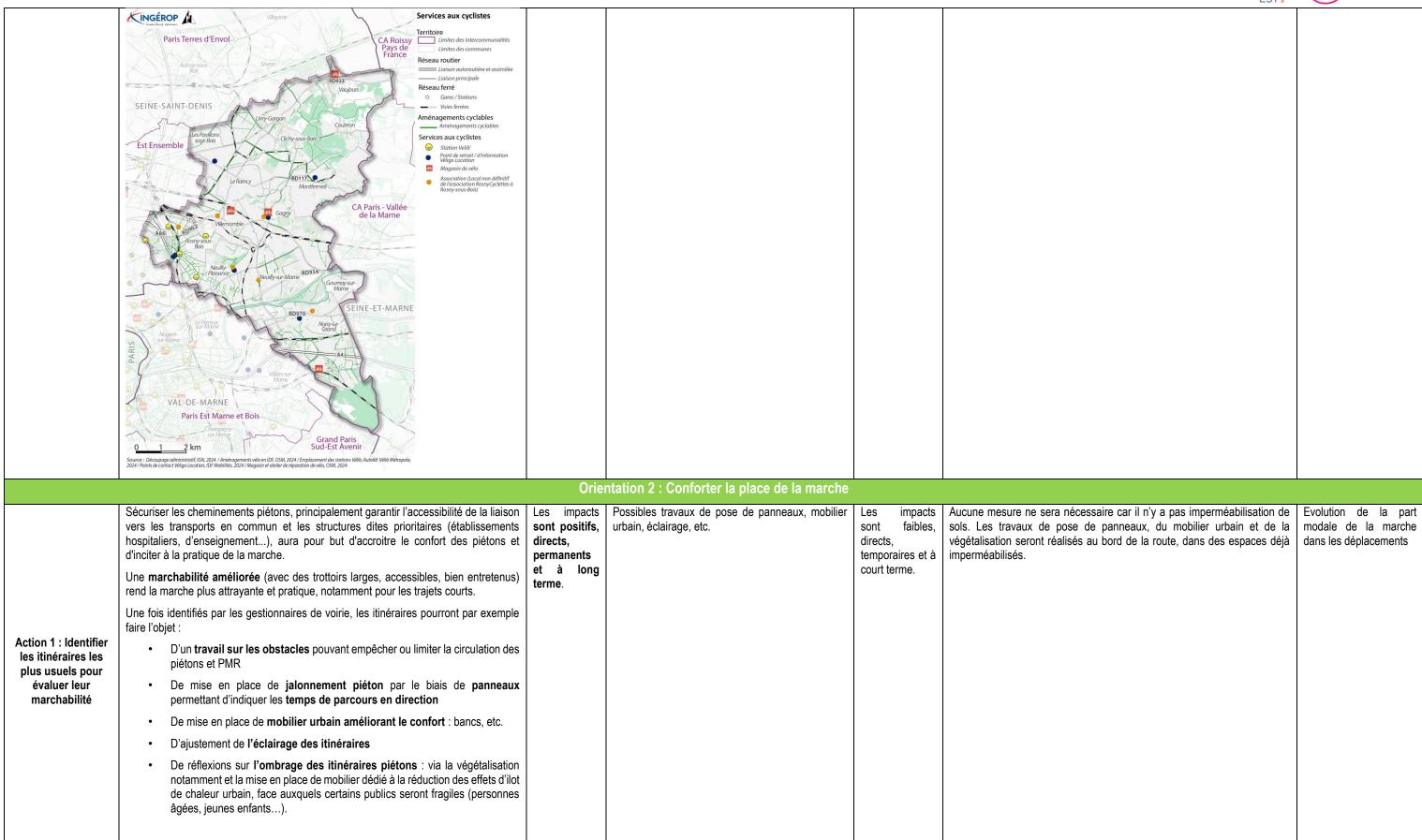
					EST!	
	Proposition d'armature du réseau cyclable Paris Terres d'Envol CA Roissy. Territoire				Traiter les équipements au niveau des axes renforcés par l'installation de protections acoustiques afin de limiter les nuisances sonores.	
	Paris Terres d'Envol CA Roissy Pays de Limites des intercommunalités France Limites des communes Réseau routier Liaison autoroutière et assimilée Liaison principale				Choisir des matériaux d'aménagement adaptés et aménager des espaces dédiés au développement de la végétation pour favoriser l'absorption du bruit (enrobés phoniques, plantations).	
	Reseau ferrie Gares / Stations Voice forries Aménagements cyclables existants Projects à l'échelle supracomunale Lignes du résau vide lui-de-France Lignes de Ron vide Neteroporte Résouu-scondaire Résouu-scondai				Mettre en œuvre des mesures de réduction des envols de poussières, notamment par l'installation d'aires de lavage des roues et le bâchage systématique des camions et des bennes.	
Action 2 : Poursuivre le déploiement du stationnement vélo (y-compris sécurisé) dans les espaces publics et privés	La mise en place de nouveaux stationnements vélo pourra notamment accompagner le développement de la part modale vélo, dans les déplacements du quotidien, notamment dans les déplacements domicile-travail et cela constitue un levier primordial pour la culture vélo du territoire. Dans le cadre de la suppression des places de stationnement automobiles 5m en amont des passages piétons (loi LOM), des stationnements vélos de types arceaux pourront être installés dans les espaces de centralité et commerçants. 1 place automobile permet en moyenne la création de 4 à 5 arceaux vélos (soit 8 à 10 places). Dans les secteurs plus résidentiels, les places supprimées pourraient faire l'objet d'opération de végétalisation (en lien avec la lutte contre les îlots de chaleur et la désimperméabilisation des sols).	sont positifs, directs, permanents et à long terme.	Possibles travaux d'aménagement ponctuels de zones de stationnement vélos : pose d'arceaux vélos au droit d'espaces de stationnement existants déjà imperméabilisés mais actuellement utilisés par des automobiles.	Les impacts sont négligeables, directs, temporaires et à court terme.	Aucune mesure ne sera nécessaire car il n'y a pas imperméabilisation de sols. L'usage des stationnements reste, seul leur affectation change (de VL à espace public ou vélo)	Nombre de places de stationnement vélo





						E511	
	Stationnement vélo	à atteindre sur l'espace					
		ublic					
	-	Nombre de places vélo à]				
		atteindre sur l'espace public					
	Commune	(nouvelles prescriptions du PDMIF suite à la					
		concertation – tout type de stationnement					
	Clichy-sous-Bois	vélo) 526					
	Coubron	46 685					
	Gagny	685					
	Gournay-sur-Marne	119					
	Le Raincy	290					
	Les Pavillons-sous-Bois	446					
	Livry-Gargan Montfermeil	818					
	Montfermeil	518					
	Neuilly-Plaisance	412					
	Neuilly-sur-Marne	706					
	Noisy-le-Grand	1 478					
	Rosny-sous-Bois	921					
	Vaujours	75					
	Villemomble	534					
		t vélo à atteindre sur l'espace					
	public ne prend pas en comp	ote les stationnements en gare					
	Stationnement vélo séc	curisé à atteindre au niveau					
		s gares					
	Gare	Stationnement vélo sécurisé à]				
	Noisy-Champs	atteindre par gare (décret de 2021) 290	4				
	Rosny-sous-Bois	160					
	Les Yvris	20					
	Noisy-le-Grand Mont d'Est	440					
	Le Chénay-Gagny	90					
	Gagny	140					
	Le Raincy Villemomble						
	Montfermeil	250					
	Rosny-Bois-Perrier	170					
	•						
	Cette action s'inscrit dans	une vision cohérente et durabl	le de l'aménagement du Les impacts	Les impacts négatifs de cette action sont nuls.	1	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Fréquentation des
Action 3:		la mobilité. En favorisant l'usage				**	services associés au
Promouvoir	encouragent une forme de	mobilité douce, non polluante,	, adaptée aux trajets du indirects,				vélo
l'utilisation des							Velo
vélos et développer	quotidien, notamment en zor	ne urbaine et periurbaine.	permanents				
			et à long				
les services			terme.				
associés							
			l l	1	1		i l

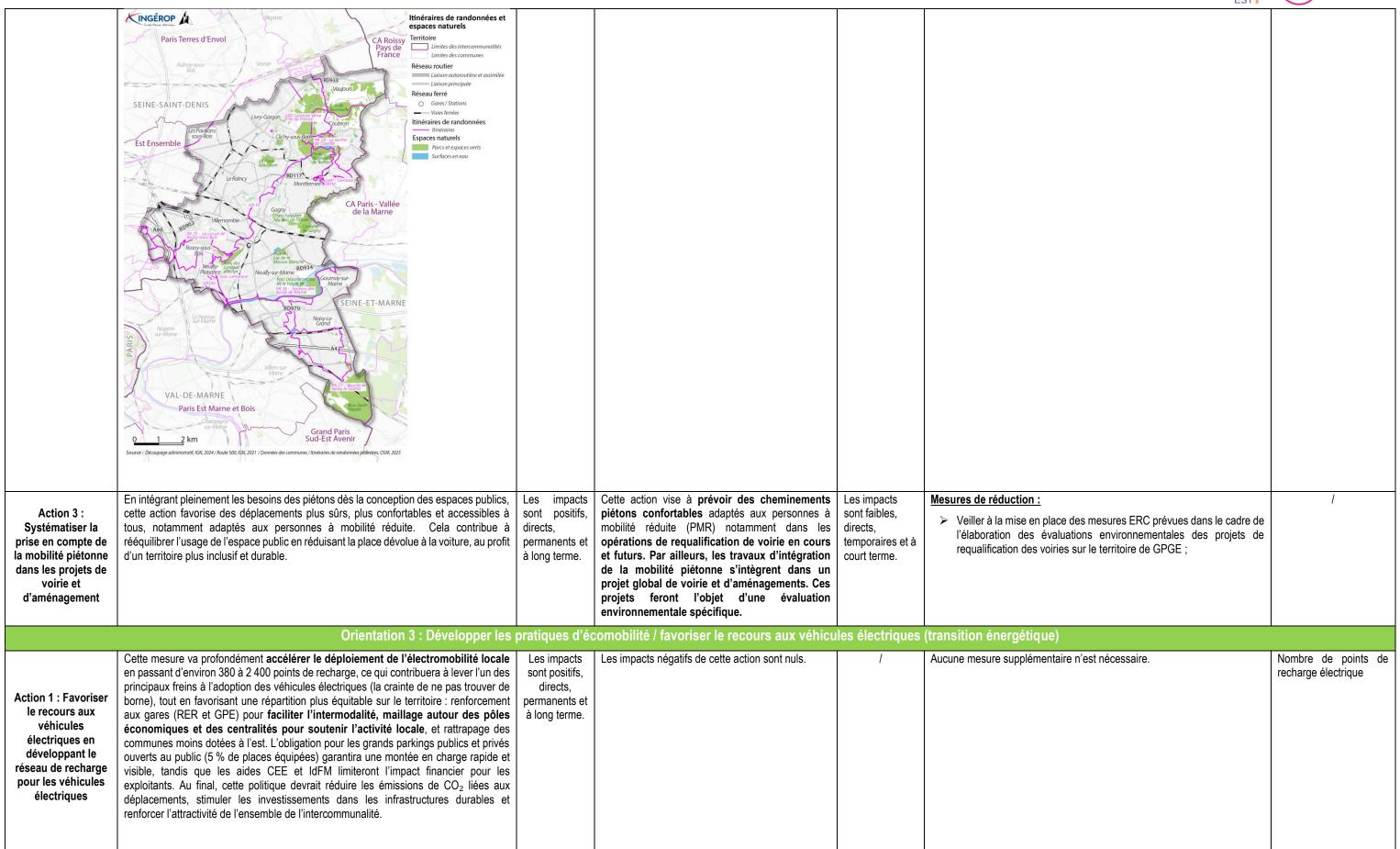






		ESI :	
	Fair Terror & Error Cal Rights of State of Stat		
Action 2 : Valoriser les itinéraires de randonnées	A l'échelle de GPGE, ces sentiers permettent notamment de rejoindre des parcs et les espaces naturels. Les espaces verts sont des lieux qui participent à la qualité de vie des habitants, et permettra de mettre en avant les éléments de la trame verte, qui participent à lutter contre les effets de chaleur urbaine, dans un contexte local marqué par la densité du bâti. Les parcours sportifs du territoire pourront être mis en valeur notamment par la réalisation de documents de communication afin d'informer sur l'offre de parcours sportifs et sensibiliser à la pratique d'une activité physique régulière. Les impacts négatifs de cette action sont nuls. Jes impacts négatifs de cette action sont nuls.		







Villes		Nombre total de points de recharge (ég. 24 kW)	Dont dans les parking accessibles au public	s l'espace					
Clichy-sous-Bois		137	103	34					
	Coubron	32	24	8					
	Gagny	221	166	55					
	Gournay-sur- Marne	42	32	10					
	Le Raincy	90	68	22					
	Les Pavillons- sous-bois	137	103	34					
	Livry Gargan	271	203	68					
	Montfermeil	180	135	45					
	Neuilly- Plaisance	120	90	30					
	Neuilly-sur- Marne	199	149	50					
	Noisy-le-Grand	492	369	123					
	Rosny-sous- Bois	267	200	67					
	Vaujours	46	34	12					
	Villemomble	166 e une mobilité plus sol	124	42		Les impacts	Les impacts négatifs de cette action sont nuls. /	Aucune mesure supplémentaire n'est néces	saire. Nombre
	commerciaux et d'e ce qui contribue à mobilisation des a inter-entreprises re l'autopartage (can expérimentations lo répondre aux besoi plus rapidement de ainsi la transition ér	30 : en réservant des ntreprises, on améliore diminuer la congesticteurs économiques e enforcent l'offre « doinpagnes de commulcales) permet de limite ns des ménages aux res flottes de voitures éle ergétique et l'attractivit citurages identifiés de centres-commobilisa	la visibilité e on routière et t la mise en micile-travail à nication, par la possessio evenus mode ctriques ou fa é du territoire es au nive	et l'accessibilité du co et les émissions de place de dispositif », tandis que le rtenariats avec pla on individuelle d'un ve estes ou jeunes et d aiblement émissives, e.	ovoiturage, e CO ₂ ; la s intra- et soutien à ateformes, éhicule, de e déployer confortant	directs, permanents et à long terme.			expérimou éte territoire
et de ge	Commune	Nom de l'axe	re la PD008	Grande surface à proximité					
	Rosny-sous-Bois	(Av. du Général	de Gaule)	Westfield Rosny 2					
	Neuilly-sur-Marn	RD934 - Avenue J RD933 - Bouleva		Super U					
	Livry-Gargan	Schuma	n	Leroy Merlin / Carrefour					
	Villemomble	RD902 - Avenue	de Rosny	Marché Frais Géant / McDonald's/ Quick					
	Noisy-le-Grand	Echangeur A4 vei (Boulevard du	rs la RD33	Centre commercial Arcades					
	Rosny-sous-Bois Villemomble	/ A103		(En lien avec les travaux du site de remisage de la ligne 15)					
							ı		

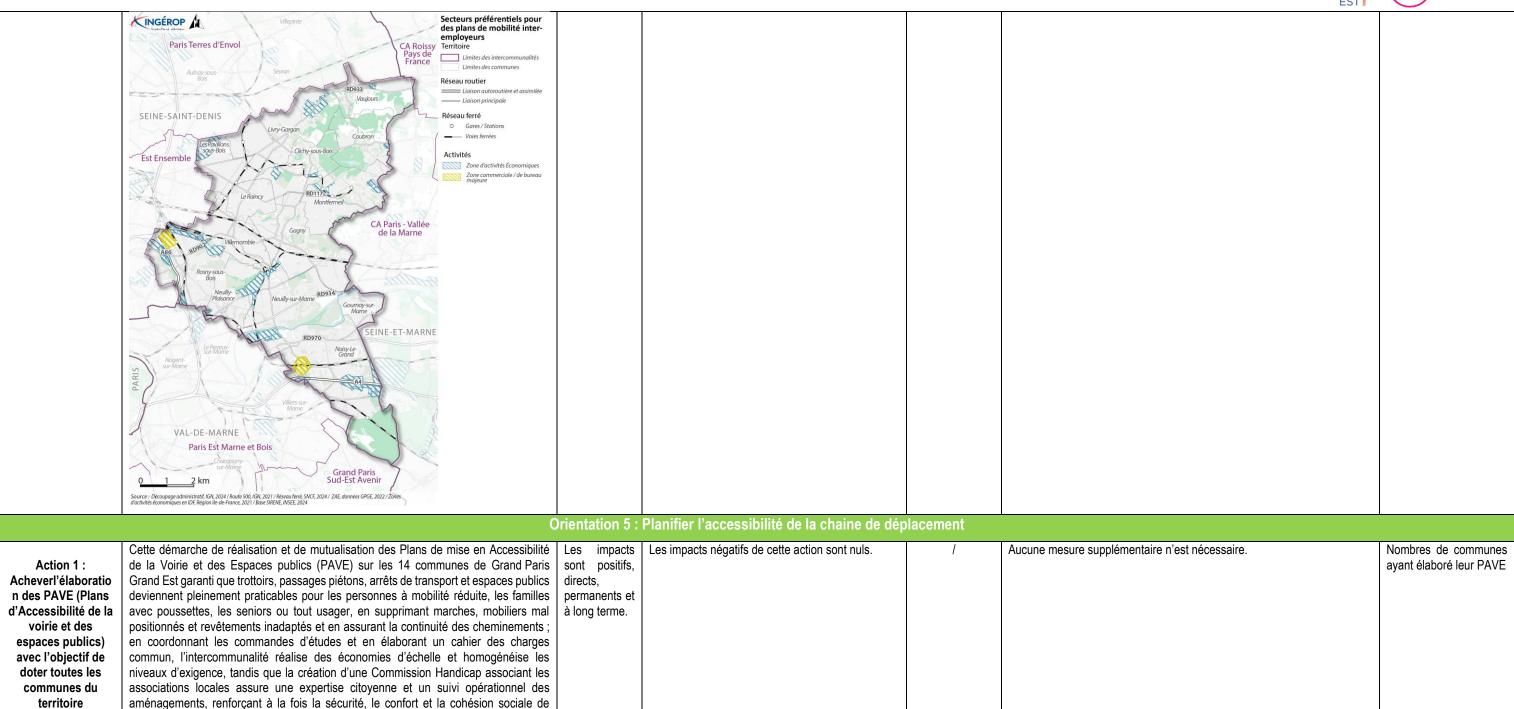






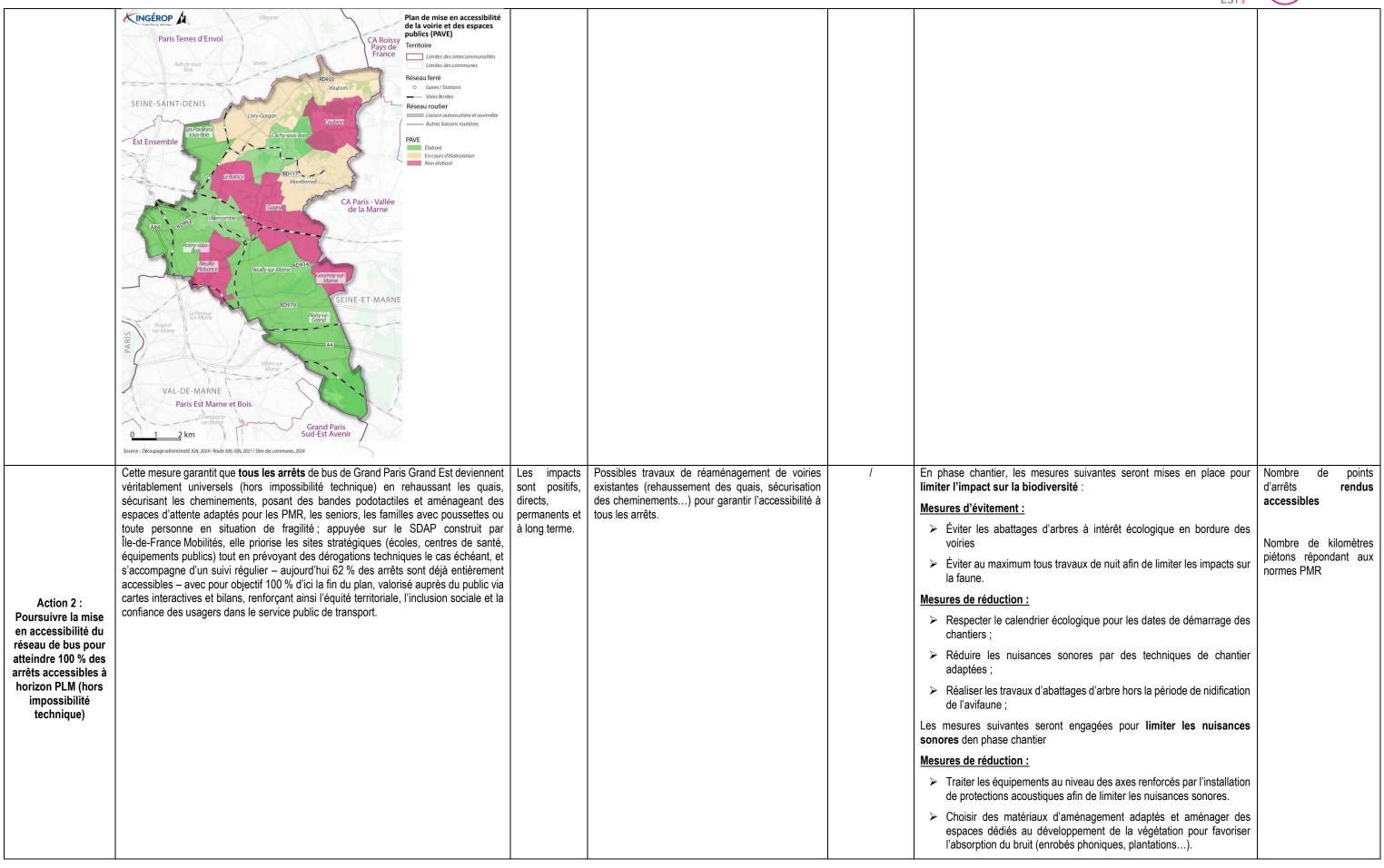
						LJI	
Action 1 : Communiquer et sensibiliser sur les solutions alternatives à la voiture individuelle	Cette action de communication et de sensibilisation vise à faciliter l'appropriation des mobilités alternatives en plaçant les habitants au cœur du processus : en relayant de façon concrète et locale les offres de transport, les nouvelles infrastructures cyclables et les témoignages d'usagers, elle contribue à lever les freins psychologiques et culturels à l'abandon de la voiture individuelle, tout en renforçant le sentiment d'appartenance au territoire. Grâce à des campagnes ciblées (salariés, retraités, étudiants) et à la mobilisation d'acteurs de terrain (associations cyclistes, conseils de quartier, clubs sportifs), on crée des ponts entre l'information institutionnelle et le quotidien des habitants, ce qui favorise l'engagement durable. Les événements co-construits (semaine de la mobilité, défis « mai à vélo », journées sans voiture) offrent des moments conviviaux et visibles, catalysant l'adhésion collective et générant un effet d'entraînement vers des pratiques plus éco-responsables. Au final, cette démarche participative et multimodale devrait accroître significativement l'usage du vélo, du covoiturage et des transports en commun, soutenant ainsi la transition énergétique et la qualité de vie du Grand Paris Grand Est.	Les impacts sont positifs, directs, permanents et à long terme.	Les impacts négatifs de cette action sont nuls.	l	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	d	Nombre de campagnes de sensibilisation déployées
Action 2 : Promouvoir la mobilité durable chez les plus jeunes	Cette action mise sur la jeunesse comme levier de la transition : en généralisant dans les 121 écoles élémentaires et 45 collèges du territoire des programmes de « Savoir rouler à vélo » et en co-construisant avec les équipes éducatives, les familles et les associations des ateliers, défis et journées thématiques (marche, vélo, covoiturage scolaire), elle ancre dès le plus jeune âge des habitudes de mobilité active, renforce l'autonomie et la sécurité des enfants, et diminue le recours à la voiture pour les trajets domicile-école ; l'introduction de dispositifs comme le pédibus dans certaines communes crée également du lien social, encourage l'activité physique quotidienne et pose les bases d'une culture partagée de la mobilité durable, contribuant à long terme à la réduction des émissions, à l'amélioration de la santé et à la qualité de vie au sein de Grand Paris Grand Est.	sont positifs, directs, permanents et	Les impacts négatifs de cette action sont nuls.		Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	n a d	Évolution de la part modale des mobilités actives dans les déplacements scolaires ou domicile-travail
Action 3 : Encourager les démarches et plans de mobilité inter- employeurs	Cette mesure mobilise les plans de mobilité employeurs et inter-entreprises comme levier clé pour réduire les quelque 60 % de trajets domicile-travail réalisés en voiture individuelle à Grand Paris Grand Est, en proposant aux salariés, visiteurs et livreurs des alternatives (covoiturage interne et inter-entreprises, incitations vélo, forfait mobilité durable, etc.), tout en fluidifiant l'accès aux grands pôles d'emploi (ZAC de la Haute-Île, parcs de Montfermeil et de Rosny) et en renforçant l'attractivité du territoire ; grâce à l'implication des chambres consulaires, des réseaux d'entreprises et au soutien technique et financier d'Île-de-France Mobilités (Pro' Mobilité), les entreprises pourront mutualiser diagnostics et plans d'action, l'intercommunalité montrera l'exemple par son propre plan de mobilité employeur, et les communes, en tant qu'employeurs majeurs, initieront à leur tour des démarches comparables, créant ainsi une dynamique collective au service de la transition énergétique et de la qualité de vie	directs, permanents et	Les impacts négatifs de cette action sont nuls.	1	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	n	Nombre de plans de mobilité inter- employeurs réalisés







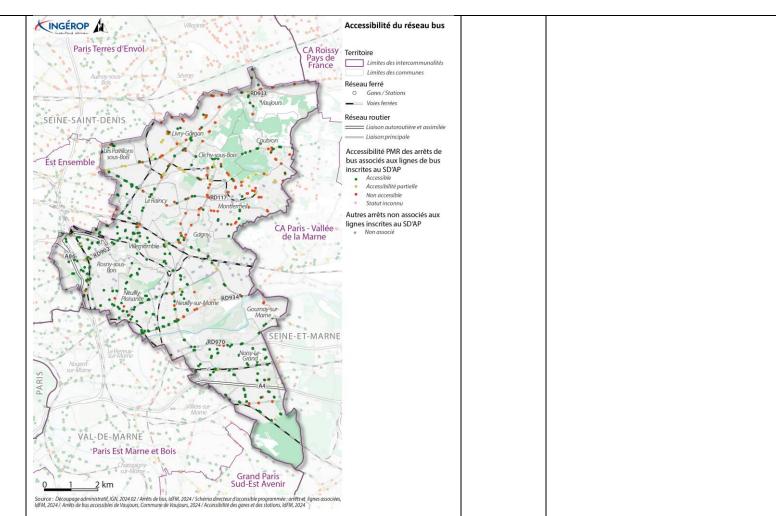
l'ensemble du territoire.











Mettre en œuvre des mesures de réduction des envols de poussières, notamment par l'installation d'aires de lavage des roues et le bâchage systématique des camions et des bennes. .

Thématique transports collectifs

Orientation 1 : Développer les modes de transports collectifs lourds et les transports en commun de surface, alternatifs à la voiture

sont positifs.

permanents et

à long terme

directs.

Action 1: Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants

Cette action présente plusieurs effets positifs tant sur le plan environnemental, économique que social. En collaborant avec Île-de-France Mobilités (IdFM) pour le développement du maillage des transports en commun structurants, elle participe directement à une évolution des habitudes de mobilité. En effet, en favorisant une meilleure couverture des territoires par des réseaux de transport en commun efficaces et bien reliés, cette action agit directement sur la réduction des parts modales des déplacements en voiture personnelle. Les usagers, qui auparavant optaient principalement pour leur véhicule individuel, se tournent progressivement vers les alternatives plus écologiques et accessibles que sont les transports en commun. Ce changement a pour effet immédiat de désengorger les routes, réduisant ainsi les embouteillages et les nuisances sonores causées par le trafic intense. De plus, la réduction des déplacements en voiture personnelle contribue de manière significative à la baisse des émissions de gaz à effet de serre (GES) et à la diminution de la pollution de l'air.

En élargissant le réseau de transports en commun, elle offre aux habitants, notamment ceux des zones périurbaines ou moins bien desservies, un accès facilité aux principaux pôles d'activités, aux écoles, aux centres de santé, et autres services essentiels. Cela contribue à une meilleure accessibilité aux opportunités économiques et sociales, réduisant ainsi les inégalités liées à l'isolement géographique. De plus, l'amélioration du réseau de transports publics favorise une mobilité inclusive, notamment pour les personnes à mobilité réduite, les jeunes et les seniors, qui peuvent être moins autonomes dans l'utilisation d'un véhicule personnel.

Enfin, en termes d'amélioration de la qualité de vie, cette action permet de réduire le stress lié aux déplacements, surtout en zones urbaines denses, où les conditions de circulation sont souvent difficiles. En encourageant un mode de transport collectif plus

Les impacts Les modifications de tracés et la création d'une nouvelle ligne (TZEN3, Bus Bords de Marne) conduiront à des impacts ponctuels. Ces interventions sur voirie notamment pour l'aménagement des arrêts génèreront un besoin de matériaux (mobilier et voirie) et des nuisances en phase travaux. Toutefois, ces projets ont fait l'objet d'une évaluation environnementale systématique.

Les impacts faibles, sont directs. permanents et à

long terme.

Mesures de réduction :

> Faciliter la mise en œuvre des mesures ERC prévues dans le cadre des projets des pôles gares sur le territoire de GPGE;

Réalisation des projets structurants

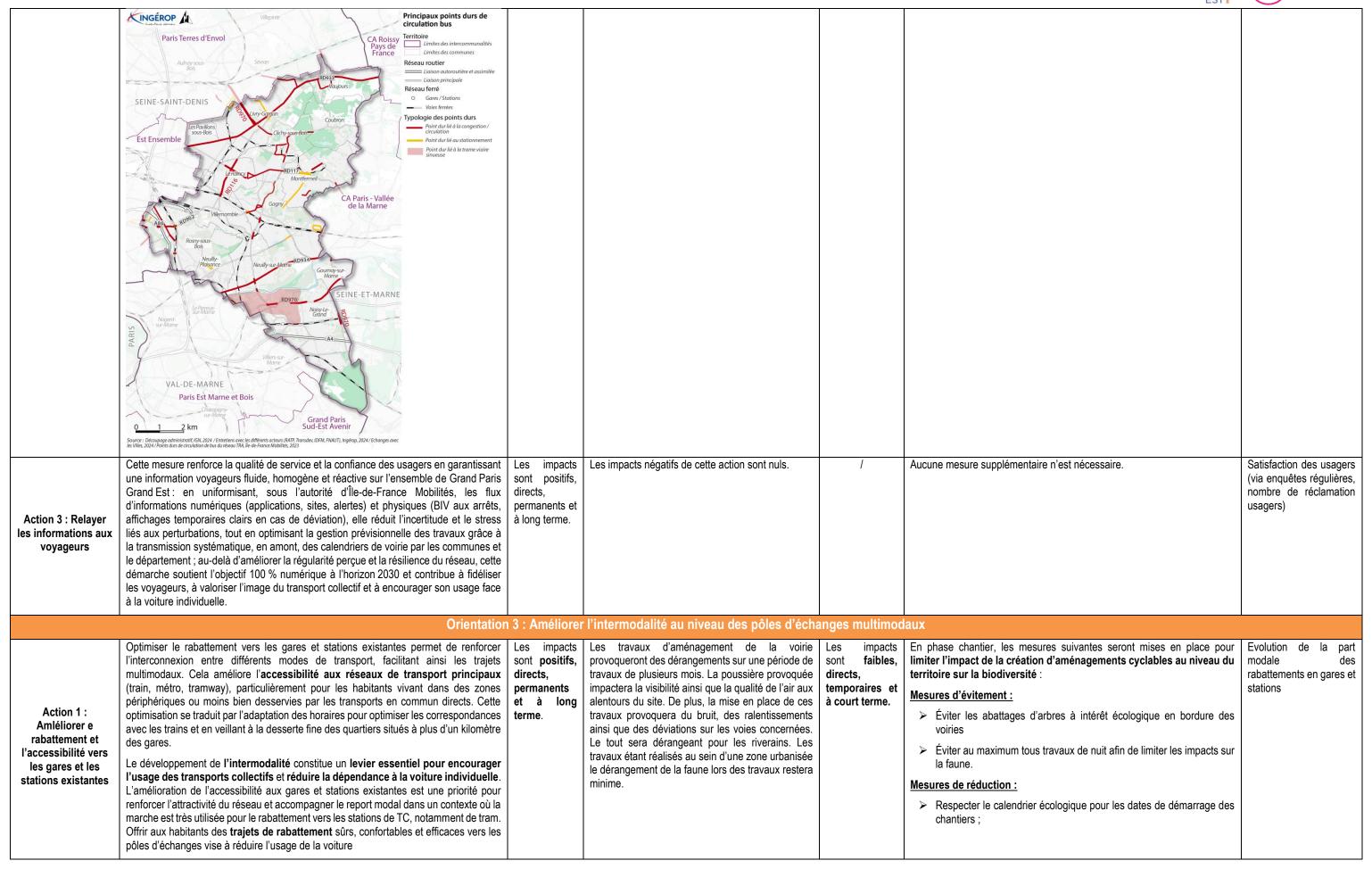
Evaluation de la part modale des transports en commun dans les déplacements domiciletravail





	fluide et prévisible, les habitants peuvent bénéficier d'un environnement de transport plus calme, plus agréable et plus sûr.					
		Orientation	n 2 : Améliorer la performance des lignes d	e bus		
Action 1 : Travailler avec IdFM sur l'adaptation des fréquences, amplitudes horaires et desserte du réseau de bus en adéquation avec les besoins des habitants	bien desservis, offre un service plus cohérent, avec une meilleure fréquence et une plus		Si le réseau de bus au sein du territoire est dense, sa performance globale est considérée comme non optimale et limitant son attractivité. Il s'agit ainsi de mener un travail partenarial avec Île-de-France Mobilités sur les lignes considérées comme problématiques, avec à date les lignes ci-contre identifiées. Les difficultés rencontrées par les lignes de bus sont : les embouteillages, manque de voies dédiées, itinéraires longs et sinueux, horaires et fréquences non respectés en raison de conflits de circulation (feux rouges, stationnement gênant)	Les impacts sont nuls.	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Taux de satisfaction des usagers sur la fréquence, la ponctualité et la lisibilité du réseau (enquête)
Action 2 : Résoudre les points noirs de circulation de bus	En identifiant et en traitant les « points durs » de circulation – dus au trafic automobile, au stationnement gênant et aux rues étroites – le plan vise à restaurer la vitesse commerciale et la fiabilité du réseau de bus, rendant ce mode de transport plus attractif et compétitif face à la voiture; grâce à des études de faisabilité conduites avec Île-de-France Mobilités, on définira au cas par cas des aménagements (couloirs bus, réajustement d'itinéraires, gestion du stationnement, priorités aux feux) et on tirera parti de l'arrivée prochaine de BHNS (Tzen 3, Bus Bords de Marne) pour fluidifier le trafic, diminuer les retards et les nuisances, tout en préparant des mesures correctrices ponctuelles (comme à Montfermeil), ce qui contribuera à réduire les émissions liées aux ralentissements, à apaiser l'espace public et à renforcer l'usage des transports collectifs dans le Grand Paris Grand Est.	Les impacts sont positifs, directs, permanents et à long terme.	Les impacts négatifs de cette action sont nuls.		Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Évolution de la vitesse commerciale et de la régularité des lignes de bus bénéficiant des aménagements Evolution de la part modale du bus dans les trajets domicile-travail ou domicile-études

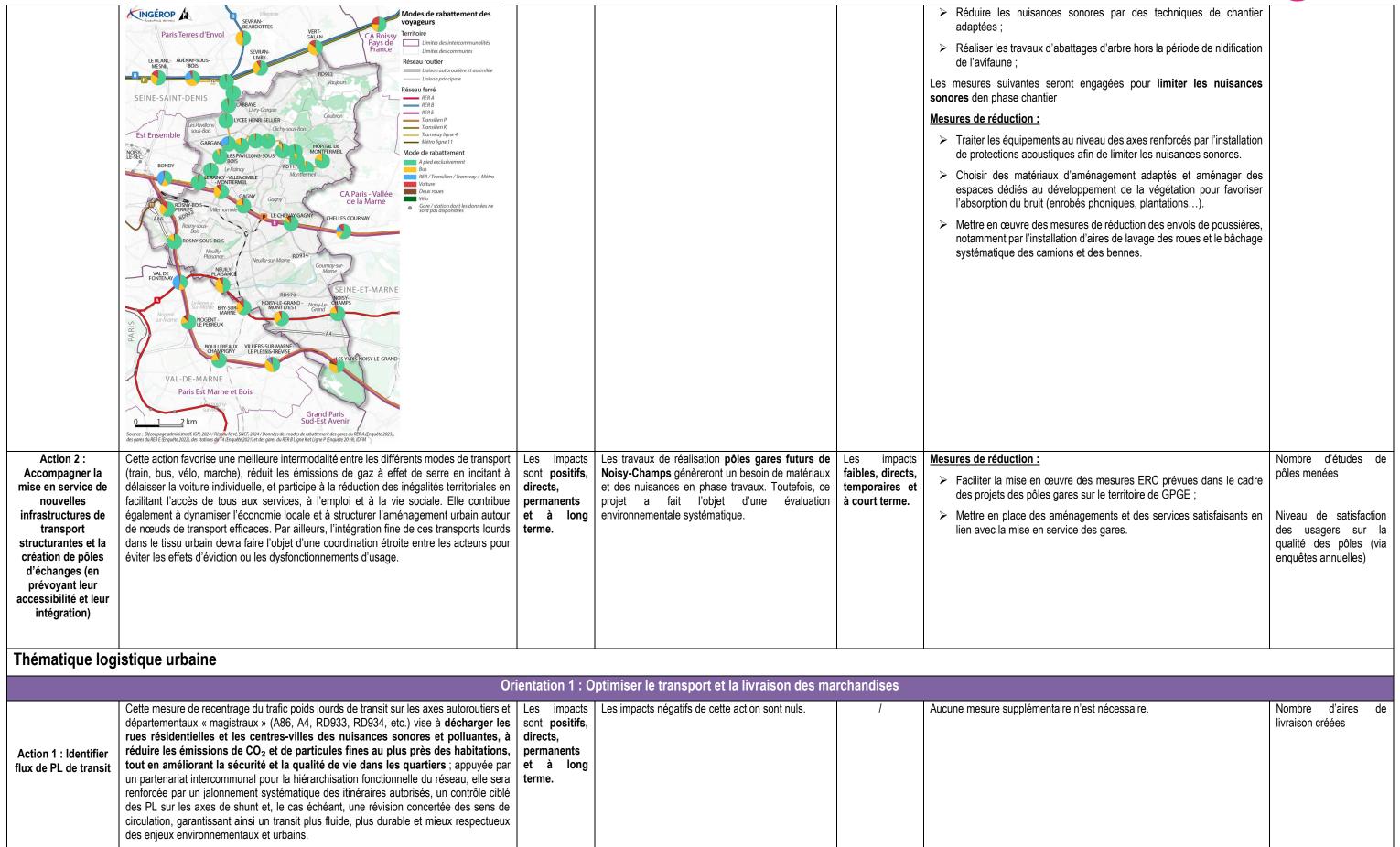














	Paris Terres d'Envol Paris Terres d'Envol			
Action 2 : Harmoniser et adapter la réglementation pour faciliter sa compréhension et son application	Cette harmonisation des règles de circulation et de livraison de poids lourds, appuyée par l'outil DiaLog pour centraliser et consulter en temps réel les arrêtés municipaux, va considérablement améliorer la lisibilité et la prévisibilité des itinéraires pour les transporteurs: moins d'erreurs d'itinéraire et d'infractions involontaires, moins de conflits d'usage entre communes, et un trafic de transit mieux canalisé sur les grands axes en évitant les secteurs résidentiels pendant les heures sensibles. En fixant des principes communs (interdiction des PL > 12 m en journée, limitation des PL porteurs > 3,5 t hors axes hiérarchiques, durée d'escale limitée à 30 min), on réduit les nuisances sonores et la pollution locale, on fluidifie la logistique urbaine et on renforce l'efficacité des livraisons, tout en posant les bases d'un cadre métropolitain unique en phase avec les ambitions de transition écologique du Pacte pour une logistique sobre.	sont positifs, directs, permanents et à long terme.	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Mise en place de la réglementation commune Nombre de communes recourant à DiaLog
Action 3 : Promouvoir des modes de livraison plus performants et durables	Cette mesure structure et professionnalise les aires de livraison en garantissant leur dimensionnement et leur localisation optimisée (12–15 m × 2,20–2,50 m), ce qui fluidifie les opérations de chargement/déchargement, réduit les stationnements gênants et les manœuvres en double file, et améliore la sécurité des piétons et des cyclistes; en rendant possible une gestion dynamique (modulation des créneaux, disque de livraison, vidéosurveillance et outils numériques de suivi), elle accroît la rotation des véhicules utilitaires légers, limite les parcours à vide et les émissions de CO ₂ , et offre une meilleure qualité de service pour les commerçants et les plateformes de e-commerce; enfin, le développement de points-relais et de consignes de proximité contribue à la réduction des trajets individuels pour les particuliers, stimule l'économie locale en renforçant l'attractivité des commerces de centre-ville, et pose les bases d'un Schéma Directeur des Aires de Livraison garantissant cohérence et efficience sur l'ensemble du territoire. Cette mesure de promotion de la cyclologistique favorise une logistique du dernier kilomètre plus écologique, économique et flexible : en intégrant des critères dédiés aux vélos-cargo et triporteurs dans les marchés publics et en autorisant la création de « hubs » temporaires dans des locaux vacants, les collectivités réduisent les émissions	sont positifs, directs, permanents et à long terme.	Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire.	Nombre de points relais et consignes







de CO2 et de particules, la congestion urbaine et les coûts d'exploitation tout en dynamisant l'usage des aménagements cyclables existants. Les aires dédiées, dimensionnées et équipées (mobilier adapté, accès larges, zones de manœuvre) améliorent la sécurité et la rapidité des opérations de livraison, soutiennent l'émergence de nouveaux services (coursiers à vélo, coopératives locales) et renforcent la résilience du système logistique face aux aléas routiers ; enfin, cette approche favorise la vitalité des centres-villes et l'appropriation de la voirie partagée par tous les usagers grâce à des espaces pensés pour la cohabitation harmonieuse des mobilités actives et professionnelles. Orientation 2 : Préserver les sites à vocation logistique et développer l'usage du mode fluvial Cette action de redynamisation du transport fluvial et multimodal de marchandises Bien que les opérations de dragage et de Les Pour limiter les impacts du fret fluvial les mesures suivantes sont prises en impacts impacts de autour du port de Gournay, du canal de l'Ourcg et du futur site combiné de sont positifs, rétablissement des berges puissent perturber sont faibles, compte : Chelles/Vaires aura pour effet à long terme de **délester durablement le réseau routier** directs. localement la faune et la flore aquatiques, il convient directs. transportées par voie Mesures d'évitement : local des camions de transit, réduisant les émissions de CO₂, de particules et les de rappeler que le canal de l'Ourcq fait l'objet d'un d'eau sur le territoire, via permanents permanents et nuisances sonores dans les quartiers résidentiels. Elle valorisera les sites entretien régulier depuis sa création et accueille déjà et à long à long terme. > Éviter les travaux invasifs en calant les dragages hors périodes de le port de Gournay-surlogistiques à fort potentiel, tout en préservant les fonctions patrimoniales et de loisirs du du trafic marchand: les écosystèmes se sont Marne reproduction des espèces aquatiques et en déplaçant, dans la canal, et en stimulant l'économie locale par l'implantation d'activités portuaires et adaptés à un régime de curages calendaires, et mesure du possible, les aménagements hors des zones industrielles, la création d'emplois et l'essor d'une filière fluvio-route résiliente, en toute augmentation du trafic fluvial ne nécessitera écologiquement sensibles ; parfaite cohérence avec le SDRIF-E et les projets régionaux de transport combiné. pas systématiquement de nouvelles opérations majeures, mais davantage d'optimisation des KINGÉROP A interventions existantes. De plus, le maintien d'une Mesures de réduction : navigation régulière garantit le financement des Paris Terres d'Envo > Réduire le volume et la fréquence des curages en privilégiant des travaux d'entretien et permet d'y intégrer techniques ciblées (drague à faible impact, géotubes pour la systématiquement des mesures de préservation Le Blanc-Mesnil (CM) décantation) et en optimisant les flux de marchandises pour limiter (zones tampons, géotubes, suivi écologique), ce qui le nombre de rotations de barges. Réseau ferré limite l'impact supplémentaire sur la qualité de l'eau Action 1: O Gares / Station SEINE-SAINT-DENIS et favorise même le renforcement des habitats Développer le riverains grâce aux programmes de replantation et Sites logistiques multimodaux transport fluvial en Site multimodal à maintenir de restauration écologique associés aux contrats développant les Est Ensemble Site multimodal à créer dont l d'entretien. activités logistiques Port ur fluviales et en accompagnant via des partenariat les différents projets portant sur le transport fluvial Chelles / Vaires INE-ET-MARNE VAL-DE-MARNE Paris Est Marne et Bois Cette démarche de pilotage territorial de l'armature logistique optimise l'implantation | Les impacts Les impacts négatifs de cette action sont nuls. Aucune mesure supplémentaire n'est nécessaire Participation aux des entrepôts et des plateformes de livraison en les concentrant sur des sites sont positifs. échanges sur les stratégiques (ZI de Vaujours, ZAE de Rosny 2, Arcades, etc.) ce qui permet de limiter démarches partenariales Action 2 : Améliorer l'étalement urbain et de sécuriser les fonciers industriels face à la pression permanents et à proximité la performance de immobilière ; en favorisant les implantations multimodales (terminal de Vaires-suret à long l'armature logistique Marne, port de Gournay), on bascule une part significative du transport de l terme. marchandises du routier pur vers le combiné rail-route et le fluvial, réduisant les



émissions de CO₂ et la congestion sur les axes structurants. Enfin, en déployant

Evaluation environnementale du plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est
--

GRAND PAR S GRAND EST	M)	Plan Local de Mobilité
--------------------------------	----	----------------------------------

		EST
	des Espaces Urbains de Distribution à proximité des pôles commerciaux et des nœuds	
	de transport, tout en maintenant l'accès pour les poids lourds, on renforce la logistique	
	du dernier kilomètre à faible émission (VUL électriques, cyclologistique), améliore la	
	réactivité des livraisons et soutient l'attractivité économique et environnementale du	
	Grand Paris Grand Est.	
ı		



6.4 Effets attendus de la mise en œuvre du PLM sur la qualité de l'air :

Modélisation des scénarios de mobilité contrastés :

Les déplacements des franciliens

Pour comprendre les changements de comportements de déplacements à horizon 2030, Ile-de-France Mobilités a réalisé des modélisations avec son modèle de prévision de la demande de déplacements, le modèle multimodal ANTONIN¹. Ce modèle permet de quantifier les changements de mobilité des Franciliens, notamment ceux induits par les dynamiques démographiques et par l'évolution des réseaux de transport. Il permet également de simuler l'essor du télétravail et l'augmentation de l'usage du vélo.

La modélisation est réalisée en cinq étapes successives :

- modélisation de l'équipement des individus ou des ménages en matière de transport : possession d'un permis de conduire, d'une voiture, d'un deux-roues motorisé, d'un forfait Navigo,
- modélisation des boucles de déplacements réalisées par les individus selon différents motifs: travail, études, achats, affaires personnelles et professionnelles. Cette modélisation est réalisée à l'échelle de la journée,
- modélisation du choix de la destination et du mode de transport pour s'y rendre,
- modélisation du choix de la période du déplacement au sein de la journée.

Au terme de ces quatre étapes, ANTONIN produit des matrices origine-destination comptabilisant le nombre de déplacements par mode et par période pour chaque couple de zones d'origine et de destination.

• l'itinéraire emprunté pour chaque déplacement en voiture ou en transports collectifs. Le modèle affecte ensuite ces déplacements sur les réseaux de transport pour la période de pointe du matin (7h30-9h30). Il détermine ainsi les itinéraires empruntés ce qui permet de calculer les flux par axe routier et la fréquentation de chaque ligne de transports collectifs durant la période de plus fort trafic.

Les modélisations ont donc porte sur trois scenarios construits sur la base des hypothèses suivantes :

Dynamiques démographiques

Les prévisions de population et d'emploi sont construites par l'Institut Paris Région en partenariat avec :

- L'INSEE :
- La Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Ile-de-France ;
- La Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement d'Ile-de-France ;
- La Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi) ;
- L'Atelier parisien d'urbanisme.

Ces prévisions décrivent à la fois l'évolution du volume et les changements de structure de la population et des emplois. Ainsi, les projections démographiques prennent en compte le vieillissement de la population et l'évolution de la part d'actifs occupes. De la même façon, les projections d'emplois distinguent les catégories socio-professionnelles en deux classes, selon la segmentation du modèle.

Elles sont fournies par l'Institut Paris Région à l'échelle de la commune et reparties dans les différentes zones du modèle a l'aide des recueils localises des dynamiques urbaines réalises par l'Institut Paris Région pour le compte d'Ile-de-France Mobilités.

La prévision de croissance de la population francilienne entre 2020 et 2030 est de 3 % conduisant à un total de 12,7 millions d'habitants en 2030. Cette hausse est principalement portée par la petite et la grande couronne, la population de Paris étant en léger recul. Dans le même temps, le vieillissement de la population s'accentue, la part d'habitants de plus de 75 ans progressant de 1,4 point. Ce changement de structure a un impact marque sur le volume et les motifs des déplacements réalisés par les Franciliens et donc mécaniquement sur les modes de transport utilisés et sur les distances parcourues.

Le nombre d'emplois poursuit son augmentation dans tous les départements franciliens, notamment en petite couronne, entrainant ainsi une prévision de **hausse du volume régional d'emplois de 4** % entre 2020 et 2030.

¹ Le modèle ANTONIN est le modèle de prévision des déplacements de personnes 'lle-de-France Mobilités. Il modélise les déplacements des Franciliens, quel que soit leur mode de transport (marche, voiture, transports collectifs, vélo et deux-roues motorises). Il s'agit d'un modèle dit désagrège, c'est-à-dire qui modélise les choix à l'échelle des individus, en fonction de leurs caractéristiques individuelles, de leur lieu de résidence, des caractéristiques des destinations possibles et des réseaux de transport permettant d'y accéder.



GRAND Plan Local Mobili

Ces hypothèses sont identiques dans tous les scenarios.

Offre de transports collectifs

Dans tous les scenarios, les projets d'infrastructure de transport (train, métro, tramway, bus a haut niveau de service) et les principales évolutions d'offre sur le réseau ferre dont la mise en service est prévue à l'horizon 2030 viennent compléter le réseau de transports collectifs existant :

Réseau	Lignes	Projets
	A	Arrêts systématiques à Noisy-Champs et Neuilly Plaisance
	В	Arrêts systématiques à Arcueil-Cachan
RER	C	Arrêts supplémentaires aux Ardoines - Reprise de la branche Savigny - Massy par le Tram 12 Express
	D	Arrêts supplémentaires à Pompadour et Vert-de-Maisons Renfort des missions sur la branche de Melun
•	E	Prolongement à Mantes-la-Jolie – Prolongement des missions de Villiers-sur-Marne à Roissy-en-Brie – Arrêts à Bry-Villiers-Champigny
	H	Prolongement des missions de Sarcelles à Montsoult Arrêts à Saint-Denis-Pleyel
	J	Reprise de la branche J5 par le RER E
	P	Arrêts à Bry-Villiers-Champigny Éleotrification entre Trilport et La Ferté Milon
	4	Prolongement à Bagneux Automatisation
•	0	Prolongement à Rosny-Bois-Perrier
•	12	Prolongement à Mairie d'Aubervilliers
	14	Prolongements à Saint-Denis-Pleyel et à l'aéroport d'Orly
(M)	1 3	De Noisy-Champs à Champigny-Centre
•	16	De Saint-Denis-Pleyel à Noisy-Champs
	17	De Saint-Denis-Pleyel au Mesnil-Amelot
	18	De l'aéroport d'Orly à Versailles Chantiers

Réseau	Lignes	Projets
	T1	Prolongements à Val-de-Fontenay et à Rueil
	T36	Prolongement à Porte Dauphine
	T7	Prolongement à Juvisy
	Т8	Prolongement à Rosa Parks
<u>===</u>	Т9	De Porte de Choisy à Orly
•	T10	De Croix-de-Berny à Jardin Parisien
	T12	De Massy à Evry-Courcouronnes
•	T13	De Saint-Cyr à Achères Ville
<u> </u>	C1	Créteil - Villeneuve-Saint-Georges
		TZen 2 : Sénart - Melun
•		TZen 3: Paris – Gargan
		TZen 4 : Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes
		TZen 5 : Paris Bibliothèque F. Mitterrand – Choisy-le-Roi
		EVE : Esbly - Val d'Europe
BUS		Aéroport d'Orly - Sénia
_		Bus Entre Seine
•		Bords de Marne
		Altival : Noisy-le-Grand Mont d'Est – Chennevières
•		Roissy: Goussainville – Villiers-le-Bel – Garges-lès-Gonesse – Roissypôle
		Aulnay-Tremblay: Aulnay-sous-Bois - Vert Galant

Figure 92 : Projets de transports collectifs pris en compte dans le modèle ANTONIN

L'évolution du réseau de bus hors BHNS est différenciée dans les scénarios de deux façons : la prise en compte de restructurations du réseau de bus en accompagnement des projets d'infrastructure et le niveau d'ambition de développement global de l'offre de bus.

L'évolution des tarifs des transports collectifs se fonde sur les évolutions actées et les projections disponibles, sans distinction en fonction des scénarios.

Modes individuels motorisés

Dans tous les scénarios, les projets routiers déjà engagés ou programmés à horizon 2030 viennent compléter le réseau actuel.

En revanche, une réduction de la surface dédiée à la voiture sur le réseau viaire existant est prise en compte, traduisant ainsi la fermeture de certaines rues à la circulation, l'affectation de certaines voies à la circulation des transports en commun de surface et le développement des pistes cyclables. La Zone à Trafic Limité de Paris centre est également prise en compte dans tous les scénarios.

Les scénarios diffèrent quant au périmètre de la limitation à 30 km/h, qui concerne, selon les scénarios, soit uniquement les voies parisiennes déjà impactées depuis 2021, soit les voies locales en agglomération de petite couronne, soit l'intégralité des voies locales en agglomération de la région.

L'évolution des contraintes de stationnement (volume et tarification) est également un facteur différenciant, les scénarios allant d'un statu quo par rapport à 2020 à une application des recommandations du Plan des mobilités.

GRAND Plan Lo Mob

Enfin, l'évolution des coûts d'usage de la voiture est calculée pour chacun des scénarios à l'aide du scénario « avec mesures supplémentaires » (AMS) de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et des parcs de véhicules présentés ci-après.

Vél

L'évolution de l'usage du vélo n'est pas nativement intégrée dans le modèle ANTONIN mais elle peut y être intégrée. Ainsi, l'usage du vélo simulé dans le modèle ne dépend pas de paramètres externes comme le développement des pistes cyclables mais est directement fixé comme résultat.

L'intégration de cette évolution au modèle permet néanmoins de quantifier les phénomènes de report modal nécessaires pour atteindre différentes ambitions de développement de l'usage du vélo. Les scénarios ciblent respectivement un doublement, un triplement et un quadruplement de l'usage du vélo entre 2019 et 2030.

Télétravail

Le modèle ANTONIN est construit à l'aide de l'Enquête Globale Transport de 2010, qui enregistrait très peu de télétravailleurs. Les comportements de télétravail consécutifs à la crise sanitaire ont donc été intégrés au modèle en supprimant une partie des déplacements liés au travail. Cette hypothèse est fortement différenciée en fonction des scénarios et a été calculée pour le scénario le plus ambitieux à l'aide des enquêtes effectuées en juin 2022, mois qui correspondait au niveau maximal observé à l'issue de la crise sanitaire, hors période de contrainte forte sur la mobilité.

Scénarios	n°1	n°2	n°3
Part de télétravailleurs	21%	21%	28%
Jours de télétravail par semaine	1	2	2,3

Le tableau suivant reprend les différentes hypothèses utilisées pour construire les scenarios :

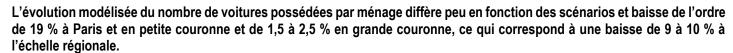
Synthèse des hypothèses constituant les scénarios (- baisse / = stagnation / + augmentation)

			Scénarios	
		n°1	n°2	n°3
ا	Population et emplois	+	+	+
	Réseau structurant	+++	+++	+++
Transports collectifs	Réseau de bus	=	+	+ +
Concomis	Tarifs	+	+	+
	Projets routiers	+	+	+
	Surface dédiée	-	-	-
Voiture	Périmètre à 30 km/h	+	++	+++
voiture	ZTL Paris Centre	+	+	+
	Contraintes de stationnement	=	++	++
	Coût d'usage	+	+	+
	Vélo	+	++	+++
	Télétravail	+	++	+++

Figure 93 : Synthèse des hypothèses constituant les scénarios le modèle ANTONIN

Résultats

La possession de voitures par les ménages franciliens est un facteur qui influe grandement sur le choix modal. L'évolution de la possession de voitures n'est pas une donnée d'entrée du modèle mais un résultat intermédiaire calculé à l'aide d'un modèle dédié. Elle dépend notamment de l'évolution du réseau viaire dédié à la circulation automobile et de l'offre de transports collectifs.



En ce qui concerne la mobilité, le nombre total de déplacements effectués par les Franciliens un jour donné diminue ou stagne dans tous les scénarios modélisés, du fait d'une démographie peu porteuse liée notamment au vieillissement de la population et à la démobilité induite par le télétravail. Ainsi, les Franciliens effectueraient, selon les scénarios, entre 40,5 et 42 millions de déplacements par jour en 2030 contre 42 en 2019.

Les déplacements en modes individuels motorisés baissent de 6 à 15 % suivant les scénarios, principalement sous l'effet des actions en faveur des transports collectifs et du vélo et, dans une moindre mesure, sous l'effet des contraintes sur la voiture et du télétravail. Cette baisse est plus marquée en cœur d'agglomération, même si le reste de la région porte une part importante de la baisse en volume.

Les flux de marchandises

Les flux de marchandises sont soumis à plusieurs dynamiques concomitantes qui affectent à la fois le volume de marchandises transportées et la structure de ces flux. Un travail d'expertise a été réalisé pour les évaluer et ainsi projeter les flux de marchandises a horizon 2030 en Ile-de-France (voir la méthodologie dans l'encadre ci-après). Ces dynamiques sont les suivantes :

- l'évolution de la population, des emplois et du profil des établissements implantes sur le territoire, qui affectent la consommation et la production de marchandises sur le territoire ;
- une croissance très modérée du bassin de consommateurs et une croissance un peu plus importante mais toujours modérée des flux internes et en échange liée au développement économique ;
- une croissance tendancielle des flux routiers de transport de marchandises au niveau européen, qui affecte les flux de transit traversant l'Île-de-France ;
- le développement du e-commerce, qui entraine une augmentation des flux directs d'entreprise a consommateur, avec une tendance à l'éclatement et donc à un report vers de plus petits véhicules ;
- une tendance à la modification des flottes vers des véhicules de plus petite taille, en réponse aux contraintes de circulation dans les centres urbains.

A ces dynamiques de fond, s'ajoutent des facteurs sur lesquels le Plan des mobilités peut agir : optimisation des schémas logistiques pour réduire les distances parcourues par les véhicules, report des flux vers des modes décarbonés et faiblement émetteurs de polluants atmosphériques.

Lutte contre l'étalement logistique

Les distances parcourues dépendent de l'organisation spatiale des lieux de regroupement et éclatement des marchandises (entrepôts). Pour réduire ces distances, il est nécessaire de contrer l'étalement logistique, tendance observée au cours des dernières décennies d'éloignement croissant entre les espaces logistiques et les lieux de consommation finale. Les orientations inscrites au SDRIF-E contribuent à ce resserrement.

L'évolution de ces distances, qui s'applique strictement aux trafics internes à la région, est fortement différenciée en fonction des scénarios simulés, du statu quo à une baisse de 5 %.

Report modal vers les modes fluvial et ferroviaire

L'ensemble des acteurs régionaux s'accordent sur l'opportunité et la nécessité de développer le mode fluvial, dont le potentiel de développement est important, des réserves de capacités pouvant être mises à profit.

La situation est plus contrainte pour le fret ferroviaire, soumis à la forte densité de circulations voyageurs et aux besoins importants de régénération du réseau ferré. À l'échelle nationale, des objectifs très ambitieux de développement de ce mode ont cependant été posés par l'État (atteindre une part modale de 18 % en 2030 contre 10,7 % en 2021).

La Région Île-de-France s'est engagée dans un soutien au développement de ces deux modes à travers sa stratégie pour le fret et la logistique.

Les scénarios construits sur ces hypothèses de report vers les modes fluvial et ferroviaire projettent une baisse des circulations de poids lourds articulés en échange interrégional de – 8 % à -13 %.

Report modal vers la cyclologistique



GRAND Plan Local de Mobilité

Le développement de l'utilisation de vélos-cargos en lieu et place de véhicules utilitaires légers doit être recherché, préférentiellement en zone dense pour la réalisation du dernier maillon de la chaîne logistique.

La dynamique des dernières années est importante, avec notamment une hausse de plus de 300 % des ventes de vélos cargo en 2020 en France et des plans en leur faveur (Plan national pour le développement de la cyclologistique de 2021 ; Stratégie fret et logistique de la Région Île-de-France).

Les scénarios visent un report modal allant de 5 à 8 % des circulations de véhicules utilitaires légers internes à la région vers la cyclologistique à horizon 2030, par rapport à 2020.

> L'évolution du parc de véhicules routiers

La deuxième partie de l'équation permettant l'atteinte des objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre et polluants atmosphériques est la composition technologique du parc des véhicules qui circulent au sein de la région.

Des travaux ont été menés avec Enedis, en tant que gestionnaire du réseau électrique, quant aux projections de véhicules électriques circulant sur le territoire régional à horizon 2030.

Le travail d'expertise réalisé sur les projections des flux de marchandises a également contribué à projeter l'évolution des parcs de poids lourds et véhicules utilitaires légers.

En raison de la volatilité importante des dynamiques affectant l'évolution du parc (dépendance aux marchés mondiaux de matériaux, aux stratégies des constructeurs, aux prix des différentes énergies), des niveaux contrastés de transition énergétique du parc sont projetés dans les scénarios évalués :

- de 11 à 20 % de voitures électriques et de 5,5 à 10 % de voitures hybrides rechargeables,
- de 10 à 41 % de véhicules utilitaires légers faiblement émetteurs, avec une part prépondérante de véhicules utilitaires (de 6 à 25 %) et un panachage de véhicules hybrides rechargeables, GNV ou hydrogène pour la part restante,
- de 11 à 32 % de poids lourds faiblement émetteurs, avec une prépondérance de véhicules GNV.

La transition énergétique du parc de bus et cars publics constituant déjà un engagement d'Île-de-France Mobilités, elle est considérée dans l'ensemble des scénarios (30 % de véhicules électriques et 70 % de véhicules bioGNV à horizon 2030).



GRAND Plan Louis GRAND EST Mobile

Les résultats présentés s'appuient sur l'inventaire prospectif tendanciel réalisé par Airparif à l'horizon 2025 et 2030. Cet inventaire permet d'évaluer dans quelle mesure les réductions d'émissions attendues selon les deux scénarios modélisés sont suffisantes pour atteindre les seuils réglementaires visés. Le cas échéant, il quantifie les efforts supplémentaires à engager localement pour combler l'écart résiduel.

Inventaire des émissions de pollutants atmosphériques à horizon 2025 et 2030

Les scénarios 2025 et 2030 considérés ici sont des scénarios tendanciels basés sur les hypothèses d'évolution du scénario national dit « avec mesures existantes » (AME 2021, élaboré par le CITEPA) sans prise en compte des actions locales visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques. Seules les actions déjà engagées et évaluées au niveau national ou régional sont intégrées jusqu'à fin 2019. Cet inventaire prospectif a été réalisé selon différentes hypothèses d'évolution appliquées aux émissions de l'année 2018 (Inventaire Airparif 2018 – décembre 2020). Il est important de noter que ces hypothèses n'intègrent pas les potentiels effets sur les activités à moyen terme de la crise sanitaire liée au Covid-19 :

Hypothèses générales	Hypothèses nationales du scénario dit « avec mesures existantes » AME 2021 du CITEPA à horizon 2025 et 2030 : prise en compte de toutes les mesures effectivement adoptées ou exécutées jusqu'au 31.12.2019
Hypothèses transversales	Projection population, emplois et construction de logements - INSEE et Institut Paris Région 2018
	Facteurs d'émissions de polluants atmosphériques 2025 et 2030 - CITEPA AME 202
	Facteurs d'émissions de gaz à effet de serre 2018 - CITEPA et ADEME
Chauffage au bois	Renouvellement tendanciel des équipements de chauffage au bois (10 000 équipements non performants par an) - hypothèse DRIEAT, et extrapolation du recul de l'usage des foyers ouverts
Trafic routier	Parc technologique de véhicules intégrant les enquêtes plaques locales dont l'enquête plaque métropolitaine 2018 et l'enquête plaque parisienne 2019, et projeté selon le scenario tendanciel national - CITEPA AME 2021
	Renouvellement naturel du parc de véhicules à partir de la situation réelle 2019 (ZFE-m avec interdiction des véhicules Crit'Air 4 et plus anciens dans l'intra A86 en conditions réelles observées via l'enquête plaque 2019)
	Evolution prospective du volume de trafic par zone et par types de routes (autoroutes vs autres routes) - DRIEAT 2022
Industrie	Pour les grands sites industriels déclarant dans le registre annuel des polluants GEREP - PPA IDF 2020 en vigueur
	Pour les autres sites industriels : scénario national - CITEPA AME 2021
Plateformes aéroportuaires	Nombre de mouvements et parc d'avions prospectifs (hypothèse pré-covid) - ADP
	Temps de fonctionnement des APU - étude ACNUSA
Résidentiel et tertiaire	Scénario national - CITEPA AME 2021
Agriculture et émissions naturelles	Statut quo par rapport à 2018, faute d'éléments prospectifs régionaux

Les évaluations prospectives ont été menées pour les GES ainsi que les polluants suivants : oxydes d'azote (NOx), particules PM10 et PM2.5 et composés organiques volatils non méthaniques (COVNM). Les évolutions des émissions de polluants atmosphériques du scénario tendanciel à horizon 2025 et 2030 par rapport à 2018 pour votre territoire sont présentées dans le Tableau suivant.

Les émissions naturelles sont prises en comptes dans les émissions totales de NOx (minoritaires pour ce polluant) ainsi que pour les émissions totales de COVNM.



Grand Paris Grand Est	2025 Tendanciel / 2018	2030 Tendanciel / 2018
NOx	-28%	-43%
PM ₁₀	-11%	-17%
PM _{2.5}	-14%	-24%
COVNM	-6%	-9%
GES (scope 1+2)	-5%	-10%

• Objectifs du Plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques

Le plan national de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) fixe des objectifs de réduction des émissions à horizon 2020, 2025 et 2030 conformément aux directives européennes. Les polluants concernés sont les NOx, les PM_{2.5}, les COVNM, le dioxyde de soufre (SO₂) et l'ammoniac (NH₃). Les objectifs ne concernent que les émissions anthropiques, c'est-à-dire liées aux activités humaines.

Les concentrations en SO₂ étant très faibles sur l'Ile-de-France depuis de nombreuses années, du fait de la réduction du nombre de sites industriels dans la région, de la forte baisse de l'usage de certains combustibles comme le charbon et de la diminution importante du taux de soufre dans tous les combustibles fossiles, ce polluant ne constitue pas un enjeu. Les émissions de ce polluant n'ont pas été calculées ni pour 2025 ni pour 2030. L'évolution des émissions de SO₂ entre 2005 et 2018 suffit déjà à respecter l'exigence du PREPA aux horizons 2025 et 2030.

Il en est de même pour le NH₃ : l'évolution des émissions entre 2005 et 2018 suffit également à respecter l'exigence du PREPA aux horizons 2025 et 2030 puisque ce dernier est peu contraignant pour ce polluant (-8 % par rapport à 2005). Les émissions de NH₃ n'ont pas fait l'objet de calcul ni pour 2025 ni pour 2030.

Les objectifs de réduction des émissions de NOx, PM2.5 et COVNM du PREPA sont présentés dans le Tableau 3 ci-après.

Tableau 3 : Objectifs de réduction des émissions de polluants du PREPA par rapport à 2005

PREPA	2020 / 2005	2025 / 2005	2030 / 2005
NOx	-50%	-60%	-69%
PM _{2.5}	-27%	-42%	-57%
COVNM	-43%	-47%	-52%

Baisses d'émissions nécessaires pour respecter le PREPA

Dans cette partie, l'évolution des émissions des polluants atmosphériques à l'horizon 2030 est modélisée sur le territoire de Grand Paris Grand Est en se basant sur les données de la période 2005-2018 (période de référence), <u>sans actions supplémentaires locales</u>, au regard des objectifs du PREPA pour les NOx. PM_{2.5} et COVNM.

Par ailleurs, bien que le PREPA ne fixe pas d'objectif de réduction pour les PM10, les concentrations de ces particules étant réglementées, les PM10 feront tout de même l'objet de cette analyse dans la partie suivante.

➤ NOx

Au regard du PREPA, l'évolution des émissions de NOx sur le territoire à l'horizon 2030, n'est pas suffisante puisque la baisse d'émissions n'atteint pas les objectifs fixés (comme le suggère la Figure 94 ci-dessous). Toutefois, les émissions tendancielles ne sont que très légèrement supérieures aux objectifs du PREPA, en 2025 comme en 2030, les efforts supplémentaires nécessaires pour respecter ces objectifs sont donc minimes.



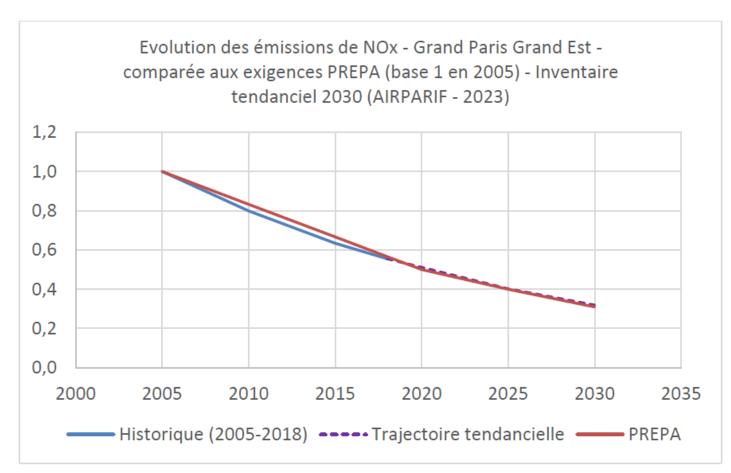


Figure 94 : Evolution des émissions de NOx au sein du territoire Grand Paris Grand Est, comparée aux exigences du PREPA (base 1 en 2005) (source : Inventaire 2030 - AIRPARIF 2023)

► PM_{2.5}

Au regard du PREPA, l'évolution des émissions de PM_{2.5} sur le territoire à l'horizon 2025 comme à l'horizon 2030, est suffisante puisque la baisse d'émissions atteint les objectifs fixés (comme le montre la Figure 95 ci-dessous).

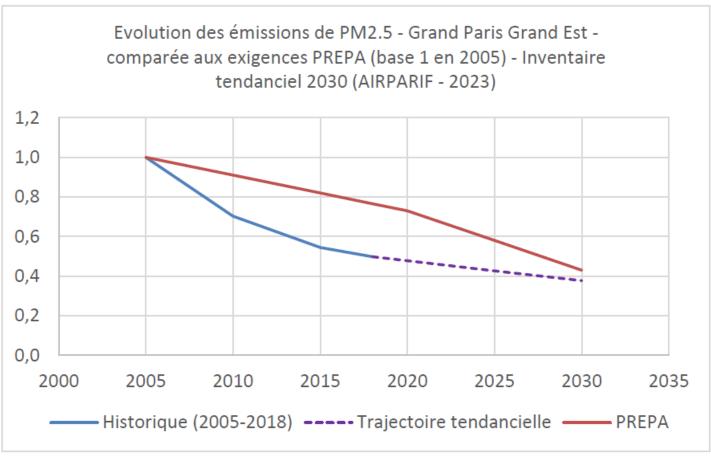


Figure 95 : Evolution des émissions de PM_{2.5} au sein du territoire de Grand Paris Grand Est, comparée aux exigences du PREPA (base 1 en 2005) (source : Inventaire 2030 - AIRPARIF 2023)

COVNM

Au regard du PREPA, l'évolution des émissions de COVNM sur le territoire à l'horizon 2025, comme à l'horizon 2030, est suffisante puisque la baisse d'émissions atteint les objectifs fixés (comme le montre la Figure 96 ci-après).

Les émissions naturelles de COVNM (forêts, sols, etc.) ne font pas partie du périmètre du PREPA qui ne s'intéresse qu'aux émissions anthropiques. Elles ne sont donc pas inclues dans le graphique suivant.



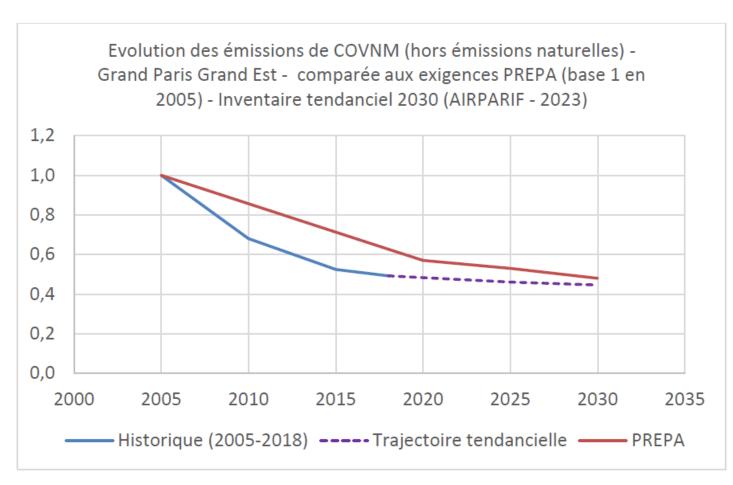


Figure 96 : Evolution des émissions de COVNM (hors émissions naturelles) au sein de votre territoire, comparée aux exigences du PREPA (base 1 en 2005) (source : Inventaire 2030 - AIRPARIF 2023

En conclusion, le tableau suivant synthétise l'évolution des émissions de NOx, PM2.5 et COVNM hors émissions naturelles (en tonne) au sein du territoire de GPGE, sans actions supplémentaires locales, au regard des exigences du PREPA à horizon 2025 et 2030 :

Tableau 4 : Emissions de NOx, PM_{2.5} et COVNM hors émissions naturelles (en tonne) au sein de GPGE, comparées aux exigences du PREPA à horizon 2025 et 2030 (base 1 en 2005) (source : Inventaire 2030 - AIRPARIF 2023)

Grand Paris Grand Est	NOx		PM2.5		COVNM (hors émissions naturelles)	
	Tonne	%/2005	Tonne	%/2005	Tonne	%/2005
2005	2 388	Non concerné	437	Non concerné	2 792	Non concerné
2018	1 327	-44%	218	-50%	1 375	-51%
2025 tendancielle sans actions locales	960	-60%	186	-57%	1 287	-54%
Objectif PREPA 2025	955	-60%	254	-42%	1 480	-47%
Effort 5 tonnes supplémentaire au tendanciel à réaliser		PREPA déjà respecté		PREPA déjà respecté		

² Les seuils "projet de valeur limite 2030" sur les cartes multi-seuils correspondent aux valeurs de la Proposition de la Commission Européenne du 26 octobre 2022 pour la refonte de la Directive concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. Ces seuils ont été requalifiés en "seuils intermédiaires" par les Amendements du Parlement Européen, adoptés le 13 septembre 2023.



GRAND Plan Lo

supplémentaire au tendanciel à réaliser pour respecter PREPA 2030		23 tonnes	PRE	PA déjà respecté	PREF	'A déjà respecté
Objectif PREPA 2030 Effort	740	-69%	188	-57%	1 340	-52%
2030 tendancielle sans actions locales	763	-68%	165	-62%	1 246	-55%
pour respecter PREPA 2025						

L'analyse des résultats du tableau met en évidence une conformité globale aux objectifs du PREPA pour les polluants atmosphériques ciblés, à l'exception des oxydes d'azote (NOx). Pour ce dernier, bien que la trajectoire tendancielle à horizon 2030 se rapproche fortement de la cible (-68 % modélisé contre -69 % requis), un effort supplémentaire d'environ 23 tonnes reste nécessaire pour atteindre les exigences réglementaires.

Cette marge d'écart relativement faible confirme l'efficacité des mesures déjà engagées, tout en soulignant la nécessité de poursuivre et d'amplifier certaines actions ciblées. En priorité, les politiques locales devront renforcer la réduction des émissions de NOx en agissant sur les principaux leviers identifiés :

- Le développement du report modal, en favorisant la marche, le vélo, les transports en commun et le covoiturage ;
- La transition vers des modes de transport de marchandises moins émissifs, notamment le fret ferroviaire, fluvial et la cyclologistique;
- La réduction des distances parcourues, par une organisation plus efficace de la logistique urbaine;
- L'accélération de la transition énergétique des flottes de véhicules, en particulier les utilitaires et poids lourds.

Ces mesures combinées permettront non seulement de combler l'écart résiduel pour les NOx, mais aussi de renforcer les co-bénéfices en matière de santé publique, de qualité de l'air et de lutte contre le changement climatique.

• <u>Baisses d'émissions nécessaires pour respecter les valeurs limites, le projet de valeurs limites en 2030 et les recommandations de l'OMS</u>

Airparif a également réalisé une étude afin de fournir des ordres de grandeurs de l'ampleur de l'effort restant à fournir pour respecter certains seuils : valeurs limites, projet de valeurs limites en 2030² et recommandations de l'OMS. Les baisses d'émissions de polluants primaires nécessaires pour respecter ces seuils en moyenne annuelle ont ainsi été quantifiées à l'échelle du territoire de GPGE.

Le modèle statistique développé par Airparif ne permet cette évaluation qu'à l'échelle annuelle. Les baisses nécessaires pour respecter la valeur limite journalière pour les PM10 ne peuvent donc pas être évaluées par cette méthodologie, bien qu'actuellement la valeur limite relative aux nombres de jours soit plus contraignante et plus souvent dépassée que la valeur limite annuelle pour les particules PM10. Cet indicateur est par ailleurs très dépendant des conditions météorologiques, pouvant être plus ou moins favorables d'une année à l'autre, ce qui entraine de fortes variabilités interannuelles.

De plus, afin d'étudier plus largement l'ampleur des baisses d'émissions nécessaires pour une qualité de l'air plus satisfaisante, le respect de seuils inférieurs aux valeurs limites règlementaires a également été étudié : le projet de valeurs limites en 2030 ainsi que les recommandations de l'OMS.

Pour chaque seuil considéré, trois polluants ont été étudiés : NO₂, PM₁₀ et PM_{2,5}. Pour chaque seuil et chaque polluant, **trois scénarios** ont été testés pour estimer l'impact de la réduction des émissions :

- du trafic routier uniquement (scénario 1)
- à la fois du trafic routier et du secteur résidentiel (scénario 2)

- de tous les secteurs (Industrie, Branche d'énergie, Déchets, Résidentiel, Tertiaire, Chantiers, Transport routier, Transport ferroviaire et fluvial, Plateforme aéroportuaires, Agriculture, Emissions naturelles) (scénario 3)

Le scénario combinant les réductions d'émissions à la fois du trafic routier et du secteur résidentiel a été construit de manière à avoir une baisse des émissions liées au trafic routier plus faible par rapport au scénario trafic routier uniquement : la différence avec le scénario tout trafic pouvant être compensée par une baisse des émissions du secteur résidentiel. Cependant, il faut noter que si le scénario est qualifié non atteignable au regard du seuil visé par une baisse uniquement des émissions trafic (seuil dépassé même sans émissions locales du trafic routier), le premier « pas » de baisse étudié, pour le scénario couplant les émissions du trafic et celles du secteur résidentiel, est à partir d'une baisse de 90% des émissions du trafic routier. Par ailleurs, il est important de noter que le scénario couplant les émissions du trafic et du secteur résidentiel ainsi illustré n'est qu'un choix possible permettant de limiter les gains nécessaires du trafic routier. En diminuant davantage les émissions du secteur résidentiel, les gains nécessaires sur le trafic peuvent être plus encore réduits.

Les baisses d'émissions nécessaires sont calculées par rapport aux émissions tendancielles 2025 sur le territoire pour la valeur limite annuelle en NO₂, les valeurs limites pour les PM₁₀ et PM_{2.5} étant quant à elles déjà respectées sur l'ensemble de l'Île-de-France. Pour le projet de valeurs limites en 2030 et les recommandations de l'OMS, les baisses d'émissions nécessaires sont calculées par rapport aux émissions tendancielles 2030 de votre territoire.

Les concentrations respirées par les franciliens sont impactées par les émissions de polluants atmosphériques locales mais aussi par les émissions extrarégionales, notamment pour les PM₁₀ et PM_{2.5}. Ainsi, pour ces deux polluants, **une baisse tendancielle des émissions extrarégionales entre 2018 et 2030, basée sur le scénario national AME 2021 (scénario dit « avec mesures existantes »), a été considérée dans le calcul des baisses d'émissions nécessaires pour respecter les différents seuils.** Le NO₂ est un polluant plus « local », les émissions de NOx extrarégionales impactent donc peu les concentrations de NO₂ respirées par les franciliens.

Seuils réglementaires

Les **valeurs limites annuelles** définies par la réglementation française sur la qualité de l'air en 2024 sont indiquées dans le tableau suivant :

Polluants	Valeur limite (en moyenne annuelle)
NO ₂	40 μg/m3
PM ₁₀	40 μg/m3
PM _{2,5}	25 μg/m3

En 2022, un **projet de nouvelles valeurs limites règlementaires applicables en 2030** pour de multiples polluants atmosphériques a été proposé par la Commission européenne. Ces valeurs limites en moyenne annuelle pour le dioxyde d'azote (NO2) et les particules fines (PM2.5) à horizon 2030 figurent ainsi dans l'accord politique provisoire entre le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne du 20 février 2024, qui n'est pas encore formellement adopté. Ces valeurs sont présentées dans le tableau suivant :

Polluants	Projet de valeurs limites en 2030 (en moyenne annuelle)
NO ₂	20 μg/m3
PM ₁₀	20 μg/m3
PM _{2,5}	10 μg/m3

Le 22 septembre 2021, l'OMS a publié de nouvelles lignes directrices en matière de qualité de l'air. Par ailleurs, l'accord politique provisoire entre le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne du 20 février 2024 prévoit la révision des valeurs limites règlementaires en 2030 puis tous les 5 ans dans l'optique d'abaisser les valeurs limites au niveau des recommandations de l'OMS à terme. Les recommandations de l'OMS sont présentées dans le tableau suivant :



Polluants	Recommandations de l'OMS (en moyenne annuelle)
NO ₂	10 μg/m3
PM ₁₀	15 μg/m3
PM _{2,5}	5 μg/m3

Synthèse des baisses d'émissions nécessaires

Le tableau suivant synthétise les réductions d'émissions nécessaires par polluant et par scénario pour le projet de valeurs limites en 2030 et les recommandations de l'OMS par rapport à la projection tendancielle en 2030.

Les baisses indiquées permettent d'assurer que moins de 1000 habitants soient exposés à des concentrations dépassant le seuil concerné. Par ailleurs, certains seuils ne peuvent être atteints même avec une baisse de 100 % des émissions locales des secteurs considérés (par exemple la recommandation de l'OMS pour les PM_{2,5}). Ces seuils sont donc qualifiés de « dépassé » dans le tableau.

Tableau 5 : Synthèse des baisses d'émissions nécessaires à l'échelle de votre territoire selon le polluant atmosphérique et le(s) secteur(s) d'action pour que les concentrations ambiantes soient inférieures au seuil considéré

					ar rapport à la p s secteurs d'acti	rojection tendanciell on
	Seuil		Trafic roution	Trafic routie	r et résidentiel	Tour contours
			Trafic routier	Trafic routier	Résidentiel	_ Tous secteurs
NO ₂	Projet de valeur limite en 2030	20 μg/m3	-50 %	-40 %	-10 %	-30 %
	Recommandations OMS	10 μg/m3	Seuil dépassé même sans émissions locales	-90 %	-100 %	-70 %
PM ₁₀	Projet de valeur limite en 2030	20 μg/m3	Seuil respecté en 2030 d'après la projection tendancielle			
	Recommandations OMS	15μg/ m3	-60 %	-50 %	-30 %	-30 %
PM _{2,5}	Projet de valeur limite en 2030	10 μg/m3	Seuil respecté en 2030 d'après la projection tendancielle			
	Recommandations OMS	5 μg/m3	Seuil dépassé même sans émissions locales			

L'analyse du tableau met en évidence une distinction essentielle entre les valeurs limites réglementaires prévues pour 2030 et les recommandations de l'OMS, plus strictes. Si les tendances actuelles permettent d'atteindre ou de s'approcher des seuils réglementaires pour les trois polluants principaux (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}), les recommandations sanitaires de l'OMS demeurent hors de portée sans interventions plus ambitieuses.

La situation du dioxyde d'azote (NO₂) apparaît particulièrement préoccupante : même le respect de la valeur future valeur limite de 20 µg/m³ nécessite des réductions importantes, en particulier dans le **secteur du trafic routier**, qui reste le principal contributeur local. Pour viser la valeur OMS de 10 µg/m³, les marges de manœuvre locales semblent très limitées, d'autant plus que ce seuil est dépassé même **en l'absence totale d'émissions locales**, ce qui revèle une part significative de **pollution de fond d'origine régionale ou nationale**. Cela souligne la nécessité d'une action concertée à **différentes échelles territoriales**.



GRAND Plan Local de Mobilit

Concernant les particules (PM₁₀ et PM_{2,5}), les projections sont plus rassurantes en ce qui concerne les valeurs réglementaires. Cependant, l'atteinte des objectifs OMS impose des efforts supplémentaires, notamment sur le **chauffage résidentiel (bois, fioul)** et les **transports**, en particulier dans les zones densément urbanisées. L'excès de PM_{2,5} malgré l'absence d'émissions locales indique une **pollution diffuse**, renforçant l'idée que certaines limites sanitaires ne pourront être respectées qu'avec **des politiques nationales ou européennes ambitieuses**, notamment sur les **standards des véhicules**, **les réglementations industrielles** et les **transports longue distance**.

Ainsi, si les objectifs réglementaires de 2030 semblent atteignables grâce aux politiques locales engagées et à poursuivre, le respect des recommandations de l'OMS appelle une véritable transformation structurelle, intégrant :

- Une réduction massive du trafic routier individuel, au profit de modes de transport durables et partagés;
- Une transition énergétique accélérée dans le résidentiel (isolation, remplacement des chaudières polluantes) ;
- Et une meilleure coopération interterritoriale, pour lutter contre la pollution de fond qui dépasse l'échelle strictement locale.

Le Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET) de Grand Paris Grand Est a été adopté le 5 avril 2022. Il s'inscrit dans la trajectoire nationale de lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air, en fixant des objectifs de réduction des émissions de polluants à l'horizon 2050. Il constitue un levier opérationnel pour la mise en œuvre des engagements nationaux et européens au niveau local.

Le PCAET agit principalement sur quatre grands secteurs émetteurs :

- Le secteur résidentiel :
- Le secteur tertiaire ;
- Le secteur industriel :
- Et le secteur des transports routiers.

Les émissions issues des installations de combustion (utilisant du fioul, du gaz naturel, du charbon, de la biomasse ou encore des gaz de procédés), ainsi que celles issues des procédés industriels (fabrication du verre, des métaux, du ciment, etc.), représentent une part importante des émissions de polluants atmosphériques. La réduction de ces émissions ne peut être obtenue qu'à travers la substitution des énergies fossiles par des sources moins polluantes, ou par l'amélioration des technologies de combustion, en favorisant des procédés plus performants et moins émissifs.

Le **chauffage au bois individuel** constitue une source majeure d'émissions de particules fines, en raison notamment des usages domestiques inadaptés (utilisation de bois humide, appareils anciens à faible rendement, mauvaise gestion des allumages). Dans cette optique, le PCAET vise à **limiter**, **voire supprimer**, **l'usage du chauffage au bois individuel**, au profit de solutions **collectives plus performantes et mieux maîtrisées** sur le plan environnemental. Les installations collectives permettent en effet un contrôle plus rigoureux des émissions, grâce à des dispositifs de filtration, des rendements supérieurs et un encadrement technique plus strict.

Sur le territoire, les émissions de particules fines (PM₁₀ et PM_{2,5}) proviennent majoritairement du **secteur résidentiel**, en lien avec la combustion dans les résidences utilisant des chaudières à biomasse, au fioul ou au charbon. Le **secteur des transports**, à travers les émissions liées à la combustion des carburants fossiles, représente la deuxième source, suivi par les **chantiers**, qui génèrent des poussières et particules non combustibles.

Dans ce contexte, les actions du PCAET visent :

- D'une part, à **réduire les déplacements motorisés**, notamment individuels, en encourageant le **report modal vers des modes de transport moins émissifs** (marche, vélo, transports en commun, covoiturage, etc.);
- D'autre part, à accélérer la transition énergétique dans le résidentiel, notamment par le remplacement des systèmes de chauffage au bois anciens par des équipements à haut rendement énergétique (foyers fermés, appareils labellisés Flamme Verte, rendement >80 %), ou par des énergies renouvelables non combustibles (pompes à chaleur, réseaux de chaleur performants, etc.).

Ces mesures combinées permettent de **réduire significativement les émissions de polluants atmosphériques**, d'améliorer la qualité de l'air localement et de contribuer aux objectifs climatiques du territoire.

Dans cette dynamique, le Plan Local de Mobilité (PLM) du Grand Paris Grand Est poursuit un objectif complémentaire à celui du PCAET : encourager le développement des modes de déplacement durables (transports en commun, mobilités actives, partagées ou

décarbonées), afin de répondre à la **croissance soutenue de la demande de mobilité** liée au développement du territoire, tout en limitant les impacts environnementaux et les émissions polluantes

Les orientations proposées (diminution de la part des déplacements en véhicules particuliers au profit des modes alternatifs ou actifs, amélioration de la performance du réseau de transports collectifs, définition d'un schéma cyclable à l'échelle du territoire, poursuite du déploiement d'infrastructures de recharge des véhicules électriques...) visent à réduire la dépendance à la voiture individuelle par habitant et participeront, par conséquent, à limiter l'augmentation du trafic et à résorber les problèmes de congestion. Ces mesures devront s'adresser en priorité aux zones urbaines les plus denses et viser aussi à améliorer l'accessibilité des publics les plus dépendants à la voiture, notamment en périphérie.

Ainsi, à moyen et long terme, une amélioration de la qualité de l'air et une baisse des émissions de polluants atmosphériques sont attendues. Par ailleurs, l'amélioration en matière d'émissions de gaz à effet de serre sera le fruit de la combinaison des orientations menées dans le cadre du PLM et des progrès technologiques attendus sur le parc de véhicules (motorisations plus sobres, développement de l'électromobilité, etc.).

Le programme du PLM permettra d'accompagner et d'accélérer **l'amélioration de l'efficacité énergétique des transports**, notamment du fait :

- D'un report modal des véhicules individuels vers les transports collectifs et modes actifs, améliorant l'efficacité énergétique par kilomètre parcouru ;
- D'une meilleure efficacité des parcours, limitant le trafic de transit et réduisant les distances parcourues au sein du territoire (principe de hiérarchisation du réseau);
- Fluidification de la circulation (régime moteur plus régulier) ;
- Des actions de sensibilisation, notamment à destination des jeunes (via les vélo-écoles, animations en milieu scolaire, etc.),
 contribueront également à encourager les mobilités actives et à renforcer les bénéfices en matière de santé publique.

Mesures de réduction

Dans les secteurs les plus exposés, où les concentrations de polluants atmosphériques dépassent les valeurs réglementaires, des modélisations spécifiques pourront être engagées. Celles-ci s'appuieront, le cas échéant, sur des études de terrain et viseront à anticiper l'impact des projets d'aménagement, en particulier lors de la création ou de la réfection d'infrastructures routières.

Ces modélisations ne sont pas requises pour les actions générales de réduction de la pollution, mais seront essentielles pour accompagner les projets d'aménagement structurants susceptibles d'avoir un effet local significatif sur la qualité de l'air.

Il convient de souligner que les projets majeurs de transports en commun et d'ouvrages structurants intégrés au PLM feront l'objet d'évaluations environnementales systématiques, conformément à la réglementation en vigueur.

Par ailleurs, les actions prévues dans le cadre du PLM s'inscrivent principalement dans une logique d'interventions ponctuelles, limitées dans le temps et dans l'espace. Les projets lourds (métro, tramway, pôles d'échanges multimodaux – PEM), relevant de la compétence d'Île-de-France Mobilités, ont déjà été soumis à des procédures d'évaluation environnementale. Une large partie de cette documentation est annexée au présent document.

Mesures de suivi

La mise en œuvre du Plan Local de Mobilité (PLM) sera accompagnée d'un suivi renforcé de la qualité de l'air, afin de mesurer concrètement l'efficacité des actions engagées. Ce suivi s'appuiera sur des campagnes de mesures régulières, réalisées à l'aide de capteurs installés en des points clés du territoire.

Ces dispositifs permettront de suivre l'évolution des concentrations des principaux polluants (particules fines PM₁₀ et PM_{2.5}, dioxyde d'azote – NO₂) et d'identifier les effets directs des mesures mises en œuvre : développement des mobilités douces, amélioration des transports en commun, réduction du trafic automobile, etc.

Grand Paris Grand Est coopérera avec Airparif pour obtenir des données précises, actualisées et spécifiques à son territoire. Ces résultats constitueront une base précieuse pour évaluer les impacts environnementaux, mais aussi pour ajuster les actions, en renforçant certaines mesures ou en corrigeant les dispositifs moins efficaces.



Ce dispositif de surveillance contribuera ainsi à garantir la cohérence du PLM avec les objectifs de santé publique et de préservation de l'environnement, en assurant un pilotage adaptatif et fondé sur des données fiables.

6.5 Effets attendus de la mise en œuvre du PLM sur les nuisances acoustiques

De la même façon que pour la qualité de l'air, d'une manière globale, la hiérarchisation du réseau de voirie prévue dans le cadre du PLM devrait permettre, à l'échelle du territoire, de limiter l'exposition actuelle des populations aux nuisances sonores, notamment au niveau des axes les plus fréquentés. En effet, cette hiérarchisation vise à organiser le trafic de manière plus cohérente en distinguant clairement les voies structurantes, les voiries secondaires et les itinéraires de desserte locale. Une telle organisation permet de concentrer le trafic motorisé sur les axes les plus adaptés, tout en réduisant la circulation dans les zones résidentielles ou sensibles, où vivent les populations les plus exposées. La baisse des nuisances sonores est liée directement à la baisse des niveaux de trafic grâce au report modal et au développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture particulière) et la fluidification du trafic. Cette dynamique globale devrait permettre à moyen et long terme de réduire significativement les nuisances sonores subies par les habitants, en particulier dans les zones aujourd'hui les plus touchées. Moins de bruit routier, c'est aussi une amélioration notable de la qualité de vie, de la santé publique (réduction du stress, troubles du sommeil, maladies cardiovasculaires) et de la tranquillité des milieux naturels proches des zones urbanisées.

Mesures de réduction :

Dans la conception des projets, il faudra prendre en considération la réglementation relative à la construction des infrastructures routières nouvelles ou de transformation d'infrastructures existantes, et la réglementation relative au bruit routier et la loi relative à la lutte contre le bruit.

En phase chantier, il sera nécessaire d'assurer :

- le traitement des équipements avec des protections acoustiques au niveau des axes renforcés ;
- le choix des matériaux d'aménagement et les espaces dédiés au développement de la végétation (absorption du bruit via des enrobés phoniques, mise en place de végétation...).
- le strict respect des plages de travail autorisées. (livraison planifiée de manière à éviter les heures tardives). ;
- des mesures de réduction d'envols de poussières (aires de lavage des roues, bâchage des camions, des bennes...).

6.6 Effets attendus de la mise en œuvre du PLM sur la biodiversité

Comme vu dans la partie 4.3 Milieu naturel, le territoire de Grand Paris Grand Est est riche en espaces naturels essentiels à la préservation de la faune et de la flore locales (ZNIEFF, Natura 2000, ENS...). Elles jouent un rôle crucial dans le maintien des équilibres écologiques, la régulation du climat, ainsi que la gualité de l'air.

Le développement de la mobilité durable aura des incidences positives sur la biodiversité, par la réduction des émissions (GES, polluants atmosphériques) et donc de leurs effets négatifs sur les espaces de vie de la faune et de la flore

Cependant, l'urbanisation croissante exige également d'intégrer la biodiversité dans l'aménagement du territoire, en favorisant des projets urbains qui respectent et valorisent ces espaces naturels, tout en limitant l'étalement urbain et en promouvant la connectivité écologique à travers des corridors biologiques.

Mesures de réduction

Pour les opérations de réalisation de nouveaux axes ou d'élargissement d'axes existants ainsi que pour les projets d'aménagement dans des zones présentant des terrains non artificialisés, la réalisation d'une mission ponctuelle d'étude « faune flore habitat zone humide » est nécessaire afin d'évaluer sur des emprises précises de projet la présence, ou non, d'enjeux. En fonction de la nature des effets des différents projets, les mesures d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation, spécifiques aux espèces et aux fonctionnalités impactées, devront être mises en place. Néanmoins, il est d'ores et déjà possible d'identifier les mesures générales suivantes, dont certaines pourront être appliquées systématiquement dans le cadre de l'amélioration générale de la biodiversité :

• prendre en compte la biodiversité dans le choix d'implantation des futurs projets, en privilégiant les zones sans enjeu écologique ;





- le réaménagement des axes routiers devra être étudié au regard des exigences du SRCE et des enjeux identifiés au niveau départemental, afin d'assurer le développement de la trame verte et bleue urbaine et la résorption des barrières écologiques identifiées:
- installation de panneaux avertissant les usagers de la route de traversées possibles d'animaux ;
- des espaces végétalisés seront intégrés au maximum dans la conception des nouveaux aménagements, afin de participer à la réduction des effets d'îlot de chaleur urbains;
- en phase chantier, les mesures suivantes pourront être mises en place :
 - o le respect du calendrier écologique pour les dates de démarrage chantiers ;
 - o la réduction des nuisances sonores par des techniques de chantier adaptées ;
 - o le respect du calendrier écologique pour les dates de démarrage des chantiers ;
 - la réduction des nuisances sonores par des techniques de chantier adaptées;
 - o tous les travaux d'abattages d'arbre seront proscrits hors la période de nidification de l'avifaune ;

Les incidences sur les zones Natura 2000 font l'objet d'une analyse spécifique dans la partie 7.

6.7 Effets attendus de la mise en œuvre du PLM sur le paysage

Les orientations relatives à la réduction de stationnement, au transport de marchandises, et la réorganisation du partage de la voirie pour les différents modes permettront d'améliorer la qualité des espaces publics, de libérer des emprises et de désaturer les centres urbains. Elles offrent la possibilité de réaménager l'espace plus qualitativement, de laisser davantage de place au végétal, de mettre en valeur le paysage et le patrimoine. Par ailleurs, les orientations du PLM visent à limiter et réguler la présence visuelle de la voiture particulière dans les milieux urbains. Il est donc attendu un **effet positif d'amélioration de la qualité des espaces publics**, en rendant aux piétons et usagers un espace dédié auparavant à la voiture.

De manière plus ponctuelle, une vigilance est à porter sur le réaménagement des pôles d'échange multimodaux au niveau du territoire afin de limiter les impacts visuels sur le paysage et de garantir leur insertion paysagère.

Mesures de réduction

Les actions du présent PLM n'engendrent pas directement de travaux. Les actions ultérieures induites pourraient, dans certains cas, nécessiter des prescriptions d'accompagnement relatives aux problématiques paysage et/ou patrimoine. Les propositions suivantes peuvent être évoquées à ce stade :

- réaliser l'intégration paysagère des réaménagements et du mobilier urbain neuf (intégration au contexte urbain, végétalisation, points de vue à préserver, ...);
- étudier les co-visibilités des réaménagements ponctuels avec le patrimoine existant ;
- privilégier la végétalisation des parkings/stationnements et des espaces accompagnant les circulations.

6.8 Conclusion sur les impacts du PLM sur l'environnement

Le tableau suivant synthétise les incidences environnementales associées à la mise en œuvre du plan d'action du PLM :

Un « code couleur » permet d'identifier aisément la nature des incidences présumées du PLM sur l'environnement :

- **Vigilance** : l'action peut présenter un potentiel effet négatif sur l'environnement, ces vigilances constituent des points d'alertes qui ont nécessité la mise en place des mesures ERC ;
- Sans effet notable : l'action ne présente pas d'amélioration ni de dégradation sur la thématique évaluée ;
- **Impact positif limité** : l'action présente L'action présente des effets globalement positifs sur la thématique évaluée, bien que les bénéfices soient indirects, notamment pour les mesures à caractère informatif ou incitatif ;
- Impact positif majeur : l'action a des effets positives notables sur la thématique évalué.

Vigilance	Sans effet notable	Impact positif limité	Impact positif majeur



Nbre d'actions dans le cadre du PLM	2	4	8	12	16	20	24	28	32	36	40	41
Améliorer la qualité de l'air et réduire l'exposition aux polluants atmosphériques												
Réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports												
Préserver et valoriser les continuités écologiques et la biodiversité												
Préserver la santé et le cadre de vie en réduisant l'exposition aux polluants atmosphériques au bruit et le stress lié aux déplacements												
Limiter la consommation d'espace et l'artificialisation des sols												
Garantir l'insertion paysagère et la réduction de l'effet de coupure urbaine												
Limiter le risque technologique lié au transport de marchandises dangereuses												







7. EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000

Pour rappel, le territoire de l'EPT Grand Paris Grand Est s'inscrit dans la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013) (cf. ci-dessous)

Le site se découpe en 14 grandes entités dont 7 entités présentes sur le territoire de Grand Paris Grand Est :

- 1. Parc départemental de la Fosse Maussoin à Clichy-Sous-Bois ;
- 2. Futur parc départemental de la Haute Isle à Noisy-Le-Grand ;
- 3. Promenade de la Dhuis à Gagny, Clichy-Sous-Bois, Coubron, Le Raincy et Montfermeil;
- 4. Plateau d'Avron à Neuilly-Plaisance ;
- 5. Bois de Bernouille à Coubron;
- 6. Forêt de Bondy partagée sur les communes de Clichy-Sous-Bois, Coubron et Montfermeil ;
- Bois de Chelles à Coubron.

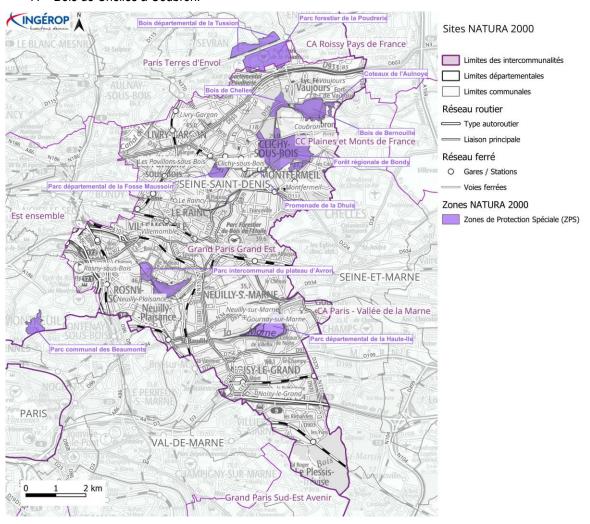


Figure 97 : Localisation de la ZPS au niveau du territoire (Source : Actierra, 2025)

Caractéristique générale du site

Ce zonage Natura 2000 se compose d'une large variété d'habitats, allant des milieux humides (marais) à secs (pelouses sèches). La répartition des différents habitats est présentée dans le tableau suivant.

Classe d'habitat	Pourcentage de couverture
N06 : Eaux douces intérieures (Eaux stagnantes, Eaux courantes)	5%
N07 : Marais (vegetation de ceinture), Bas-marais, Tourbières,	1%
N09 : Pelouses sèches, Steppes	1%
N10 : Prairies semi-naturelles humides, Prairies mésophiles améliorées	5%
N14 : Prairies ameliorées	12%
N16 : Forêts caducifoliées	35%
N20 : Forêt artificielle en monoculture (ex: Plantations de peupliers ou d'Arbres exotiques	21%
N21 : Zones de plantations d'arbres (incluant les Vergers, Vignes, Dehesas)	10%
N23 : Autres terres (incluant les Zones urbanisées et industrielles, Routes, Décharges, Mines)	10%

Douze espèces d'oiseaux citées dans l'annexe 1 de la directive " Oiseaux " fréquentent de façon plus ou moins régulière ces espaces naturels, qu'elles soient sédentaires ou de passage. Cinq de ces espèces nichent régulièrement dans le département de la Seine-Saint-Denis : le Blongios nain (nicheur très rare en lle-de-France), le Martin-pêcheur d'Europe, la Bondrée apivore, le Pic noir et le Pic mar (nicheurs assez rares en lle-de-France). La Pie-grièche écorcheur et la Gorge-bleue à miroir y ont niché jusqu'à une époque récente. Le département accueille des espèces assez rares à rares dans la région lle-de-France (Bergeronnette des ruisseaux, Buse variable, Épervier d'Europe, Fauvette babillarde, Grèbe castagneux, Héron cendré...).

Quelques espèces présentes sont en déclin en France (Bécassine des marais, Râle d'eau, Rougequeue à front blanc) ou, sans être en déclin, possèdent des effectifs limités en France (Bécasse des bois, Petit Gravelot, Rousserolle verderolle...). D'autres espèces ont un statut de menace préoccupant en Europe (Alouette des champs, Bécassine sourde, Faucon crécerelle, Gobe-mouche gris, Pic vert, Hirondelle de rivage, Hirondelle rustique, Traquet pâtre, Tourterelle des bois). Une grande part des espaces naturels du département de Seine-Saint-Denis ont été créés de toutes pièces, à l'emplacement d'espaces cultivés (terres maraîchères) ou de friches industrielles. Tel est le cas par exemple du parc Georges-Valbon, le plus vaste du département avec 350 ha intégré au site Natura 2000.

Composé de reliefs, d'une vallée et de plusieurs lacs et étangs, il a été modelé à partir des déblais de la construction du Périphérique de Paris dans les années 1960. Il héberge actuellement une petite population de **trois couples de Blongios nain**. Par ailleurs, il subsiste des paysages ayant conservé un aspect plus naturel. Quelques boisements restent accueillants pour le Pic noir et la Bondrée apivore. Certaines îles de la Seine et de la Marne (Haute-Île, Île de Saint-Denis) permettent au Martin pêcheur d'Europe de nicher. La diversité des habitats disponibles est particulièrement attractive vis-à-vis d'oiseaux stationnant en halte migratoire ou en hivernage.

Les zones de roselières sont fréquentées régulièrement par une petite population hivernante de Bécassines des marais (parc du Sausset). La Bécassine sourde et le Butor étoilé y font halte. Les grands plans d'eau attirent des concentrations d'Hirondelles de rivage. De grandes zones de friches sont le domaine de la Bécasse des bois, des Busards cendré et Saint-Martin, de la Gorge-bleue à miroir, du Hibou des marais, de la Pie-grièche écorcheur et du Traquet Tarier...

Le Département est le principal propriétaire et gestionnaire des espaces naturels de Seine-Saint-Denis.

Menaces, pressions et activités ayant une incidence sur le site

En raison de sa proximité avec une forte urbanisation, ce site est sujet à plusieurs menaces, listées dans le tableau suivant :



GRAND PAR S	(m)	Plan Local d
GRAND	(M)	Mobilit

Importance	Menaces et pressions [code]	Menaces et pressions [libellé]	Pollution [code]	Intérieur/ Extérieur [i/o/b]
Н	E01.01	Urbanisation continue		0
Н	E01.02	Urbanisation discontinue		0
Н	E02	Zones industrielles ou commerciales		0
L	D01.01	Sentiers, chemins, pistes cyclables (y compris route forestière)		I
L	D01.04	Voie ferrée, TGV		0
L	G01.02	Randonnée, équitation et véhicules non motorisés		I
L	G05.01	Piétinement, surfréquentation		I
L	H04	Pollution de l'air et polluants atmosphériques		0
L	H06.01	Nuisance et pollution sonore		0
L	K03.06	Antagonisme avec des animaux domestiques		I
M	A03	Fauche de prairies		I
М	D01.02	Routes, autoroutes		0
M	G02	Structures de sports et de loisirs		I

Importance: H = grande, M = moyenne, L = faible.

Pollution: N = apport d'azote, P = apport de phosphore/phosphate, A = apport d'acide/acidification, T = substances chimiques inorganiques toxiques, O = substances chimiques organiques toxiques, X = pollutions mixtes.

Intérieur / Extérieur : I = à l'intérieur du site, O = à l'extérieur du site, B = les deux.

Incidences sur les sites Natura 2000

Depuis 2006, dans le département de la Seine-Saint-Denis, quinze parcs et forêts ont été inscrit dans le site « Natura 2000 : Sites de Seine-Saint-Denis » afin de préserver 12 espèces d'oiseaux rares.

La mise en œuvre des orientations du PLM vise à favoriser à promouvoir les mobilités actives (piétons, cycles, etc.), le développement des transports en commun et la réduction des émissions liées aux transports. Ainsi, le PLM vise à limiter les impacts environnementaux globaux sur le territoire de GPGE. Les incidences positives portent principalement sur la qualité de l'air, les nuisances sonores et olfactives, ce qui peut avoir une incidence positive sur les milieux naturels. Les orientations du PLM se concentrent principalement sur des zones urbaines ou le long d'infrastructures routières existantes, évitant ainsi la création de nouvelles infrastructures susceptibles d'augmenter la consommation d'espaces naturels.

Au stade des études, les actions prévues dans le cadre du Projet Local de Mobilité (PLM) ne nécessitent pas de travaux conséquents sur le territoire du Grand Paris Grand Est, et aucune d'entre elles ne concerne directement les zones Natura 2000.

Les projets de requalification de voiries envisagés pour favoriser le développement de la mobilité douce s'inscrivent majoritairement dans des **milieux urbains d'ores et déjà fortement artificialisés**. Les espèces animales visées par le site Natura 2000 ne sont pas présentes dans ces environnements artificiels.

Enfin, pour les projets de **d'élargissement d'infrastructures existantes**, ou tout **aménagement situé à proximité d'un site Natura 2000**, le Document Objectif (DocOb) du site concerné sera pris en compte en amont des études. Ces DocOb sont consultables sur le site internet de la DRIEAT³. Par ailleurs, une **étude d'incidences spécifique sera conduite**. Cette étude aura pour objectif d'identifier, à l'échelle du périmètre concerné, la présence éventuelle d'espèces ou d'habitats d'intérêt communautaire, et d'évaluer les impacts

³ https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/sites-de-seine-saint-denis-zps-fr1112013-a3709.html



potentiels du projet sur ces espèces ou habitats. L'objectif sera de définir des mesures d'évitement et de réduction suffisantes pour éviter tout impacts sur les milieux naturels.



8. METHODES ET DIFFICULTES RENCONTRES

8.1 Méthodologie de réalisation de l'état initial

La réalisation de l'état actuel du site s'est basée une collecte et une analyse des données existantes sur le secteur d'étude.

D'une manière générale, le site Géoportail et son homologue spécifique au département de Seine Saint-Denis, Géoportail 93, sont des plateformes en ligne regroupant des fonds de plans (IGN, historiques, etc.) et de nombreuses informations cartographiées sur plusieurs thématiques du territoire.

Le recueil de ces données et l'analyse des cartographies disponibles (carte topographique, carte géologique, ...) ont permis de réaliser un premier état des lieux et d'identifier les enjeux principaux du secteur d'étude.

Les données consultées et analysées dans le cadre de la rédaction de l'état initial de l'environnement de cette étude sont présentées ci-après par thématique :

Tableau 6 : Données consultées pour réaliser l'état initial de l'environnement

Thématiques	Sous-thématiques	Sources consultées
Milieu physique	Climat et le contexte météorologique	Météo France
	Contexte topographique	Cartes IGN
		topographic-map.com Plateforme Infoterre du BRGM
	Contexte géologique, hydrographique et hydrogéologique	Système d'Information pour la Gestion des Eaux Souterraines (SIGES) Seine Normandie
		Documents du SDAGE Seine Normandie, SAGE Croult - Enghien - Vieille Mer et SAGE Marne Confluence
		ADES Eau France
		Plateforme Géorisques de BRGM
	Risques naturels	Dossier Départemental des Risques Majeurs Arrêtés préfectoraux
	Contexte écologique	SRCE Île-de-France
Milieu naturel	Zonages réglementaires	Inventaire National du Patrimoine Naturel (INPN) Géoportail
Paysage et patrimoine	Contexte paysager	Atlas des paysages de Seine-Saint-Denis, CAUE 93
i aysaye et patillionie	Patrimoine culturel	Atlas des patrimoines
Environnement socio-économique	Contexte urbanistique	SDRIF

		SCoT Métropole du Grand Paris				
		PLU des communes				
		Plateforme Géoportail de l'urbanisme				
	Occupation du sol	Données des documents d'urbanisme et de planification du territoire				
	Population/démographie	INSEE				
	Habitats/Logements	Cartoviz – Institut Paris Région				
	Activités économiques /emploi	Données OpenStreetMap				
	' '	Données DOCP IDFM				
	Équipements	Sites des communes				
		Google maps				
		Données OpenStreetMap				
		Cartoviz – Institut Paris Région				
	Agriculture/sylviculture	Registre Parcellaire Graphique				
		Documents d'urbanisme				
	Réseaux	Géorisques (servitudes des réseaux de transport de matières dangereuses)				
		Enquête Globale Transport (EGT) pilotée par IDFM				
		Données INSEE,				
Infrastructures de transport et déplac	cements	Données IDFM				
		Ateliers de concertation publique, ateliers partenaires, données de l'enquête mobilité, données transmises par les partenaires				
	Qualité de l'air	Airparif				
	Qualite de l'all	ATMO France				
	Ambiance sonore et vibratoire	Bruitparif				
	Ambiance sonore et vibratoire	Arrêté préfectoral n°2023-2967				
	Emissions GES et consommations	Airparif				
Cadre de vie, sécurité et santé publique	énergétiques	ROSE				
	Nuisances lumineuses	AVEX				
		Géorisques				
	Risques technologiques et sanitaires	DDRM				
	, , , ,	Base des Installations Classées du Ministère de la transition écologique et solidaire				
	Dollution dos colo	Infoterre, BRGM				
	Pollution des sols	Base de données CASIAS et SIS				



GRAND PAR S GRAND EST



Afin de situer le projet et d'évaluer sa cohérence vis-à-vis des aspects réglementaires liés à l'eau, l'air, le milieu naturel et les déplacements, les documents suivants ont été pris en compte :

- le Plan des mobilités en lle-de-France à horizon 2030 ;
- le SRCE (Schéma Régionale de Cohérence Ecologique Ile-de-France);
- le SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands ;
- le PCAFT

Ces documents ont servi à la réalisation de l'état initial et ont permis d'appréhender la compatibilité du projet avec les documents de cadrage et de planification.

8.2 Méthodologie d'évaluation des incidences du PLM

Après analyse et grâce à la connaissance du site initial, les actions du projet de PLM sont examinées une par une, avec une évaluation des impacts positifs et négatifs pour chacune d'elles. Une analyse complète par thématique environnementale a été réalisée. La détermination des effets du projet sur l'environnement s'est appuyée sur une comparaison entre les données de l'état initial et les caractéristiques du PLM.

Le PLM constitue un cadre d'orientations et de recommandations, n'impliquant pas directement la réalisation de travaux sur le territoire. De ce fait, les effets du PLM sont principalement appréciés de manière qualitative. Par ailleurs, des mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser) sont proposées afin d'éviter ou de limiter les impacts négatifs potentiels. Ces mesures concernent notamment les projets éventuels d'élargissement de voiries visant à aménager des pistes cyclables dans le cadre du PLM, et peuvent inclure des modifications de tracés, l'utilisation de techniques de construction adaptées ou la gestion des flux de circulation.

8.3 Difficultés rencontrées

Les principales difficultés rencontrées lors de la collecte de données sont liées à la disponibilité des données (absence de réponse, données anciennes, ...). Grâce à la diversité et à la redondance des sources consultées, cette difficulté n'a pas eu d'impact négatif sur la qualité des données recueillies.



GRAND GRAND EST Plan Local de Mobilité

9. AUTEURS DE L'ETUDE

L'élaboration de cette évaluation et sa rédaction ont été réalisées par :



Actierra

18 rue des Deux Gares

92500 Rueil-Malmaison

Les auteurs sont :

Claire DE LA FOREST, directrice de projet en environnement

Zeineb HEDHIRI, chargée d'études environnementales

Le diagnostic territorial et les orientations sont élaborés par :



Ingérop

18 rue des Deux Gares

92500 Rueil-Malmaison

Les auteurs sont :

Dalila ZEGAGH, directrice de projet

Nicolas PORTZER, chef de projet

Léa RONSMANS, chargée d'études

Rhita BENCHEKROUN, chargée d'études



10. ANNEXES

Annexe 1 : Plan d'action du plan local de mobilité de Grand Paris Grand Est

Annexe 2 : Evaluation environnementale du Plan des Mobilités Île-de-France 2030

Annexe 3: Evaluation environnementale du projet ALTIVAL

Annexe 4 : Evaluation environnementale de la ligne 15

Annexe 5 : Evaluation environnementale du bus Bords de Marne

Annexe 6 : Evaluation environnementale du projet de tramway T1 Bobigny - Val de Fontenay

Annexe 7 : Evaluation environnementale du projet de TZEN3



