

Diagnostic du Plan Local de Déplacements

Approuvé
au conseil communautaire du 15 décembre 2015

Siège social (Besançon)

Coordonnées : 27 rue Clément Marot – Parc Astrea - 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Fax : 03 81 51 10 64
Email : contact@item-conseil.fr
Forme juridique : SARL au capital de 9000 €
Registre du commerce : RCS Besançon
N° Siret : 441 513 447 00033 - Code APE : 7112B



Agence Ouest (Rennes)

Coordonnées : 4, square René Cassin – 35000 Rennes
Tél. : 09 72 13 21 75
Email : rennes@item-conseil.fr
Forme juridique : SARL au capital de 9000 €
Registre du commerce : RCS Rennes
N° Siret : 441 513 447 00041 - Code APE : 7112B

1. Le contexte du territoire et ses principales caractéristiques	p.7
1.1 Neuf communes à l'Est de Paris	p.8
1.2 Près de 400 000 habitants et une croissance démographique importante	p.8
1.3 Un territoire très densément peuplé	p.8
1.4 Un territoire soumis à de fortes ruptures	p.9
1.5 Les différentes centralités du territoire	p.9
1.6 Une population captive importante	p.11
1.7 Six secteurs regroupent 60 % de l'emploi du territoire	p.12
1.8 Des projets d'aménagements qui vont modifier le territoire et notamment les secteurs d'emplois	p.13
1.9 Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces	p.14
1.10 Carte de synthèse	p.15
2. Les déplacements pendulaires des actifs et des scolaires	p.16
2.1 Plus d'un demi-million de flux d'actifs chaque jour sur Est Ensemble	p.17
2.2 Les modes de déplacements des actifs	p.17
2.3 Plus de 100 000 actifs viennent travailler sur Est Ensemble	p.21
2.4 Plus de 110 000 actifs quittent Est Ensemble pour se rendre à leur travail	p.23
2.5 Seuls 26 % des élèves ont des déplacements scolaires en dehors de leur commune	p.25
2.6 Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces	p.26
3. Le réseau viaire	p.27
3.1 Les caractéristiques du réseau	p.28
3.2 Trois niveaux de flux sur le territoire d'Est Ensemble	p.31
3.3 Un trafic de poids lourds dans la moyenne régionale	p.32
3.4 La hiérarchisation fonctionnelle du réseau	p.33
3.5 Les conditions de circulation automobile	p.34
3.6 L'accidentologie sur Est Ensemble	p.37
3.7 Zoom sur la circulation dans chaque commune	p.39
3.8 Zoom sur le Pont de Bondy	p.49
3.9 Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces	p.51
3.10 Carte de synthèse	p.52
4. Les transports en commun	p.53
4.1 L'offre lourde de transports en commun	p.54
4.2 L'offre de transport routier	p.76
4.3 Plus de 400 arrêts de bus sur le territoire d'Est Ensemble	p.81
4.4 Neuf lignes Noctilien	p.83
4.5 Les navettes de proximité	p.84
4.6. Près de la totalité de la population et des emplois desservie par un transport en commun	p.87
4.7 Les possibilités de liaison commune à commune en TC	p.90
4.8. L'accessibilité aux points structurants en transports en commun	p.91

<i>4.9 Une offre complémentaire</i>	<i>p.95</i>
<i>4.10. Une circulation des bus qui peut être délicate</i>	<i>p.95</i>
<i>4.11 Une tarification qui désavantage certains modes de transport</i>	<i>p.95</i>
<i>4.12 L'accessibilité du réseau de bus d'Est Ensemble</i>	<i>p.96</i>
<i>4.13 Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces</i>	<i>p.99</i>
<i>4.14 Carte de synthèse</i>	<i>p.100</i>
5. Le stationnement	p.101
<i>5.1 Une offre de stationnement importante</i>	<i>p.105</i>
<i>5.2 Une réglementation hétérogène du stationnement</i>	<i>p.107</i>
<i>5.3 L'utilisation du stationnement en voirie</i>	<i>p.111</i>
<i>5.4 Du stationnement illicite important à toute heure de la journée</i>	<i>p.116</i>
<i>5.5 L'utilisation du stationnement en parking</i>	<i>p.118</i>
<i>5.6 Les besoins de stationnement pour les résidents d'Est Ensemble</i>	<i>p.120</i>
<i>5.7 La concurrence du stationnement</i>	<i>p.121</i>
<i>5.8 Zoom sur le stationnement des deux roues</i>	<i>p.132</i>
<i>5.9 Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces</i>	<i>p.133</i>
<i>5.10 Carte de synthèse</i>	<i>p.134</i>
6. Les modes actifs et alternatifs	p.134
<i>6.1 Les conditions de déplacement à pied sur Est Ensemble</i>	<i>p.138</i>
<i>6.2 Les différentes zones de modération de vitesse prévues par la réglementation</i>	<i>p.141</i>
<i>6.3 Les conditions de déplacements en vélo</i>	<i>p.146</i>
<i>6.4 L'accès au canal de l'Ourcq</i>	<i>p.156</i>
<i>6.5 L'accès aux principales centralités d'Est Ensemble</i>	<i>p.158</i>
<i>6.6 Un jalonnement existant mais pas généralisé à l'échelle du territoire</i>	<i>p.160</i>
<i>6.7 Le système de voiture en libre service : Auto'lib</i>	<i>p.161</i>
<i>6.8 Les projets d'aménagement relatifs aux modes actifs</i>	<i>p.163</i>
<i>6.9 Une communication sur les conditions de mobilité variable selon les communes</i>	<i>p.164</i>
<i>6.10 Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces</i>	<i>p.165</i>
<i>6.11 Carte de synthèse</i>	<i>p.166</i>
7. Le transport et les livraisons de marchandises	p.167
<i>7.1 L'organisation des transports de marchandises en Ile de France</i>	<i>p.168</i>
<i>7.2 La Charte d'objectifs sur le transport de marchandises en Seine-Saint-Denis</i>	<i>p.169</i>
<i>7.3 La dimension logistique du territoire d'Est Ensemble dans le panorama francilien</i>	<i>p.170</i>
<i>7.4 Le fret ferroviaire et fluvial</i>	<i>p.171</i>
<i>7.5 Les espaces multimodaux sur est Ensemble</i>	<i>p.172</i>
<i>7.6 Les activités logistiques d'importance régionale sur Est Ensemble</i>	<i>p.172</i>
<i>7.7 Les mouvements hebdomadaires de livraison et d'enlèvement sur est Ensemble</i>	<i>p.173</i>

<i>7.8 Les réglementations en vigueur en matière de livraisons de marchandises sur le territoire</i>	<i>p.177</i>
<i>7.9 Le stationnement des véhicules de livraisons</i>	<i>p.179</i>
<i>7.10 Les projets sur est Ensemble en matière de transport de marchandises</i>	<i>p.181</i>
<i>7.11 Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces</i>	<i>p.182</i>
<i>7.12 Carte de synthèse</i>	<i>p.183</i>
8.Etat initial de l'Environnement	p.184
<i>Analyse de l'état initial de l'Environnement</i>	<i>p.188</i>
<i>8.1.La qualité de l'air</i>	<i>p.188</i>
<i>8.2.L'acoustique</i>	<i>p.198</i>
<i>8.3 Energie</i>	<i>p.208</i>
<i>8.4 . La consommation d'espaces</i>	<i>p.211</i>
<i>8.5. Milieux naturels et biodiversité</i>	<i>p.212</i>
<i>8.6 Géologie et Hydrologie</i>	<i>p.224</i>
<i>8.7. Paysage</i>	<i>p.233</i>
<i>Synthèse des enjeux environnementaux</i>	<i>p.238</i>
Annexes 1 – Les projets de zones d'activités	p.240
Annexes 2 – Les lignes de bus sur Est Ensemble	p.244
Annexes 3 – Analyse des pôles d'échanges	p.252

Est Ensemble, une agglomération récente

En décidant de s'unir au 1er janvier 2010, les villes de Bagnolet, Bobigny, Bondy, Les Lilas, Le Pré-Saint-Gervais, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville ont constitué ensemble la deuxième plus grande communauté d'agglomération d'Île-de-France. Est Ensemble s'est donnée un objectif politique ambitieux : construire un territoire populaire, écologique et solidaire, ouvert sur le monde. Cette ambition politique s'est traduite par une démarche volontariste en termes de prise de compétences : outre les quatre compétences obligatoires (développement économique, aménagement de l'espace communautaire, équilibre social de l'habitat, politique de la ville), cinq compétences optionnelles ont été transférées (protection et mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, assainissement, eau, équipements culturels et sportifs et action sociale).

Le Plan Local de Déplacements d'Est Ensemble : Contexte

Prenant en compte les spécificités de la Région Île-de-France et notamment l'impossibilité de définir à l'échelle locale l'ensemble des éléments contenus dans un Plan de Déplacements Urbains (PDU), le législateur a introduit dans la loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) une modification de la LOTI prévoyant l'élaboration de documents précisant le PDU Île-de-France sous la forme de Plans Locaux de déplacements (PLD).

Un certain nombre de territoires ont été déclarés comme pertinents pour élaborer un Plan Local de Déplacements qui est donc une déclinaison locale des orientations du PDUIF auquel il fait référence. Il a pour objet de préciser localement, dans un objectif général de développement durable, les moyens et les actions envisageables à mettre en œuvre dans les cinq ans pour répondre aux orientations retenues dans le PDU. **C'est dans ce cadre que la Communauté d'Agglomération Est Ensemble a choisi d'engager en février 2013 la démarche de PLD.**

Ce Plan Local de Déplacements devra définir les solutions adaptées pour répondre aux besoins de mobilité des habitants et aux objectifs ambitieux du nouveau PDU à l'échelle régionale.

En effet, afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

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

Cette diminution de l'usage des modes individuels motorisés est en nette rupture avec l'évolution tendancielle (hors mise en œuvre des mesures du PDUIF) qui conduirait à une hausse de 8% de ces déplacements.

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF a défini neuf défis à relever :

Défi 1 : Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo ;

Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;

Défi 3 : Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement ;

Défi 4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;

Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;

Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;

Défi 7 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau ;

Défi 8 : Construire un système de gouvernance responsabilisant les acteurs pour la mise en œuvre du PDUIF ;

Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Le PDUIF est un PACTE pour la mobilité en Île-de-France qui nécessite l'implication de tous les acteurs concernés.

Outre un rééquilibrage modal des déplacements, les enjeux découlant de la réalisation du PLD d'Est Ensemble sont nombreux, et concernent plusieurs échelles :

↘ A l'échelle régionale, le schéma organisationnel des réseaux TC projeté en 2030 doit constituer le **socle d'un rééquilibrage entre l'Ouest et l'Est** de Paris. Est Ensemble pourra s'appuyer sur cette base pour **redynamiser tant démographiquement qu'économiquement son territoire**, dans un **espace métropolitain concurrentiel** ;

↘ Le **caractère multipolaire de l'Île-de-France** doit dorénavant prévaloir dans toutes décisions liées à la politique des déplacements. La **logique d'accessibilité vers la capitale ne doit plus être le seul leitmotiv des décisions prises** ;

↘ A l'échelle territoriale, les **fortes mutations urbaines** engendrées par la constitution des nouveaux réseaux TC, doivent être anticipées dès maintenant, en s'appuyant aussi sur le **développement d'espaces centraux locaux liés notamment au développement des pôles d'échanges multimodaux**. La **méthode d'adaptation des TC à la configuration urbaine d'un territoire doit laisser la place à un modèle de développement conjoint** ;

↘ La constitution des nouveaux réseaux TC, qu'ils soient routiers, ferroviaires, voire fluviaux, devra permettre de **rééquilibrer et de mieux répartir, localement, les logements et l'emploi sur Est Ensemble**, tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. Le Nord industriel ne doit plus être opposé aux petites entreprises du Sud. De même, l'Ouest dense et collectif ne doit plus être opposé à l'Est pavillonnaire ;

↘ **L'amélioration des conditions et des pratiques doit être recherchée par tous** : Est Ensemble, les communes mais aussi et surtout la population et les entreprises. Chacun a un rôle prépondérant à jouer sans quoi les décisions prises, les infrastructures réalisées et les services développés manqueront d'efficacité.

La mobilité constitue le **socle d'un urbanisme durable de nos territoires**. Les actions engagées et les décisions prises dans le cadre de ce PLD impacteront donc, directement ou indirectement, sur les futures politiques, quelles que soient les thématiques abordées. Est Ensemble a ainsi l'occasion de devenir un territoire innovant et exemplaire en matière de mobilité durable. **La fabrique plurielle, à la fois urbaine, économique, culturelle, sociale et environnementale du Grand Paris, louée dans le Contrat de Développement Territorial, pourra dorénavant être agrémentée d'une fabrique de la mobilité durable**.

De nombreux projets vont modifier le territoire au cours de prochaines années

Outre les **projets de transports ferrés**, nombreux et détaillés dans ce document : prolongement du M11 et du T1, arrivée de la tangentielle Nord, du Tzen 3 et du Grand Paris Express, de **nombreux projets d'aménagement** vont modifier le territoire. Parmi les plus impactant, on note l'écoquartier de la gare de Pantin, la ZAC Ecocité à Bobigny, la ZAC Plaine de l'Ourcq à Noisy, la ZAC Rives de l'Ourcq à Bondy,...

Le PLD d'Est Ensemble s'organise en 5 étapes :

- Le diagnostic sur l'offre et la demande en matière de déplacements,

Les travaux et investigations menés dans ce cadre s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés / enquêtes de terrain.

- L'élaboration des scénarios et pistes d'actions

En s'appuyant sur le diagnostic validé en comité de pilotage, différents scénarii et leurs pistes d'actions liées seront proposés puis comparés

- L'approfondissement des actions, programmation et évaluation

Les pistes d'actions du scénario retenu sont affinées et présentées sous forme de fiches actions. Le programme d'action sera fixé sur un échéancier.

-La formalisation et l'approbation du projet de PLD

Il s'agit de réaliser le document qui sera soumis à l'enquête publique.

-Préparation de l'enquête et formalisation du PLD définitif

Une enquête publique sera menée afin de consulter la population et d'entériner le PLD.

1 ■

Le contexte du territoire et ses principales caractéristiques

1.1 Neuf communes à l'Est de Paris

Située dans le Sud du **département de Seine-Saint-Denis**, la Communauté d'Agglomération Est Ensemble compte **neuf communes** : Bagnolet, Bobigny (préfecture), Bondy, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin et Romainville. Le territoire se situe en limite Est de Paris, cinq communes en sont directement limitrophes mais séparées de la capitale par le boulevard périphérique.

1.2 Près de 400 000 habitants et une croissance démographique importante

Les neuf communes accueillent **plus du quart des habitants de Seine-Saint-Denis** et 3,5 % de la population d'Île-de-France. **Montreuil avec plus de 100 000 habitants** est la commune la plus importante de l'agglomération suivie de Pantin et Bondy.

Les cinq communes limitrophes de Paris regroupent 58 % de la population d'Est Ensemble.

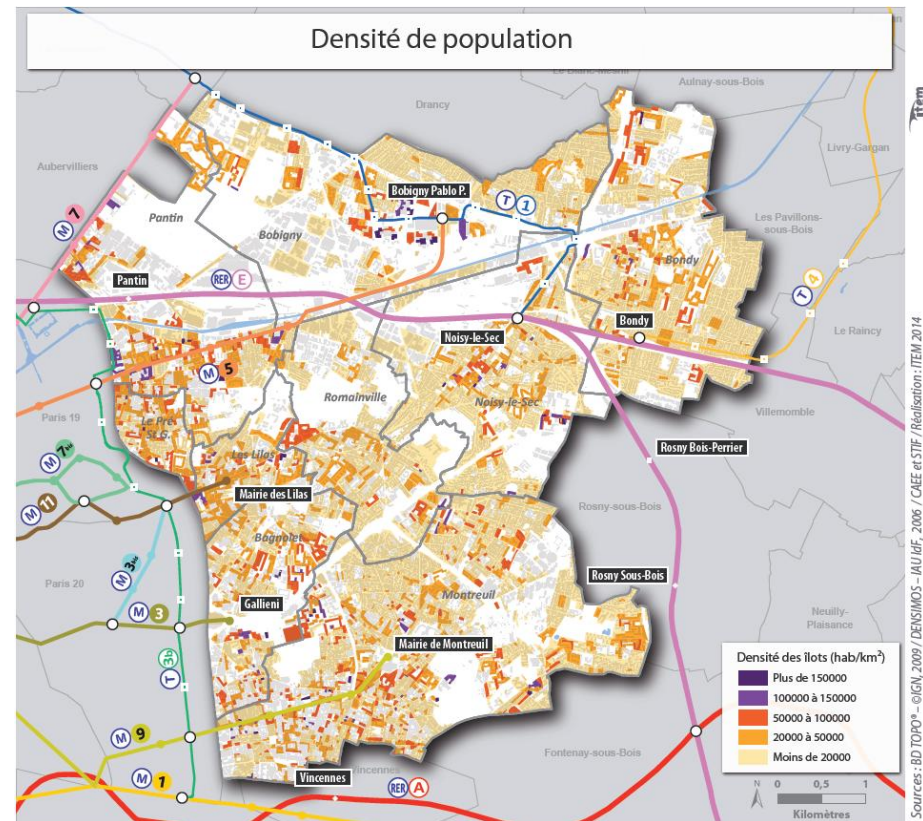
Avec près de **10 % de croissance démographique** entre 99 et 2010, Est Ensemble est plus dynamique que la région Île-de-France (+7,6 %). Toutes les communes ont connu une croissance importante même si elle est moindre à Bagnolet.

1.3 Un territoire très densément peuplé

Est Ensemble a un habitat très dense avec **plus de 10 000 habitants au km²**. Les communes les plus denses sont celles situées à l'Ouest, à proximité de Paris.

Le Pré-Saint-Gervais est la commune la plus petite en nombre d'habitants mais aussi la plus dense (25 800 hab./km²). Romainville, Bobigny et Noisy le Sec avec 7 à 8 000 hab./km² sont les communes les moins denses.

Communes	Population 2010	Densité de population 2010 (hab./km ²)	Evolution de la population (99 -2010) (%)
Bagnolet	33 883	13 184	4,5
Bobigny	47 492	7 015	7,6
Bondy	53 530	9 786	14,3
Le Pré-St-Gervais	18 045	25 779	10,3
Les Lilas	22 228	17 641	10,0
Montreuil	102 770	11 521	13,3
Noisy-le-Sec	39 733	7 883	6,5
Pantin	54 136	10 806	8,4
Romainville	25 771	7 492	8,4
EST ENSEMBLE	397 588	10 148	9,9



1.4 Un territoire soumis à de fortes ruptures

↳ Des ruptures physiques avec la topographie en lien avec le plateau

Le paysage est marqué par le contraste entre le plateau de Romainville (altitude 100-125 m) et le Sud de la plaine de France (altitude 30-50m).

Le plateau de Romainville forme une unité paysagère avec les hauteurs de l'Est de Paris (Buttes-Chaumont, Belleville, Père-Lachaise).

La canal de l'Ourcq peut également constituer une rupture.

↳ Des ruptures routières avec les autoroutes et les ex-RN

L'A3 et l'A86 créent des coupures importantes dans le territoire de même que l'ex RN3.

↳ Des ruptures du fait des fortes emprises

Ceci est surtout marqué au **Nord du territoire qui est séparé par de vastes espaces d'activités industrielles et logistiques** ainsi que le cimetière parisien de Pantin, plus grand cimetière de Paris avec plus de 100 ha.

1.5 Les différentes centralités du territoire

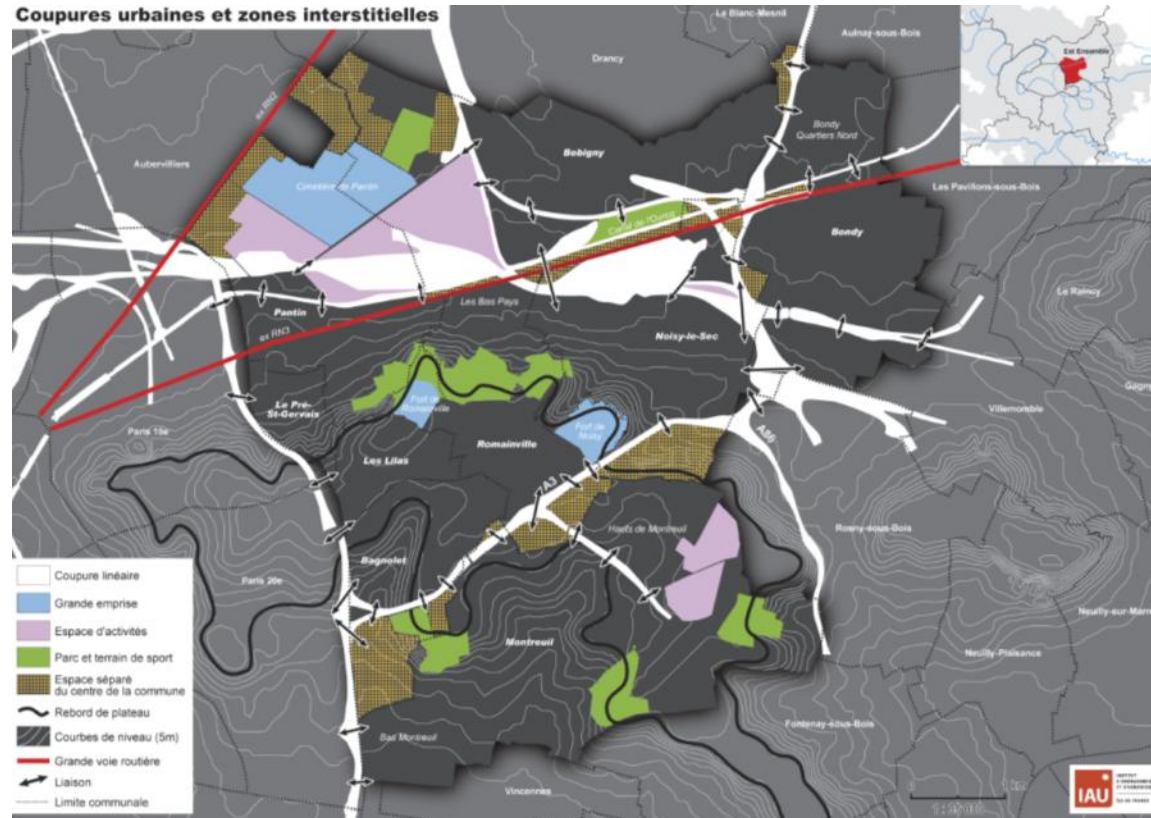
↳ On distingue plusieurs types de centralités sur le territoire :

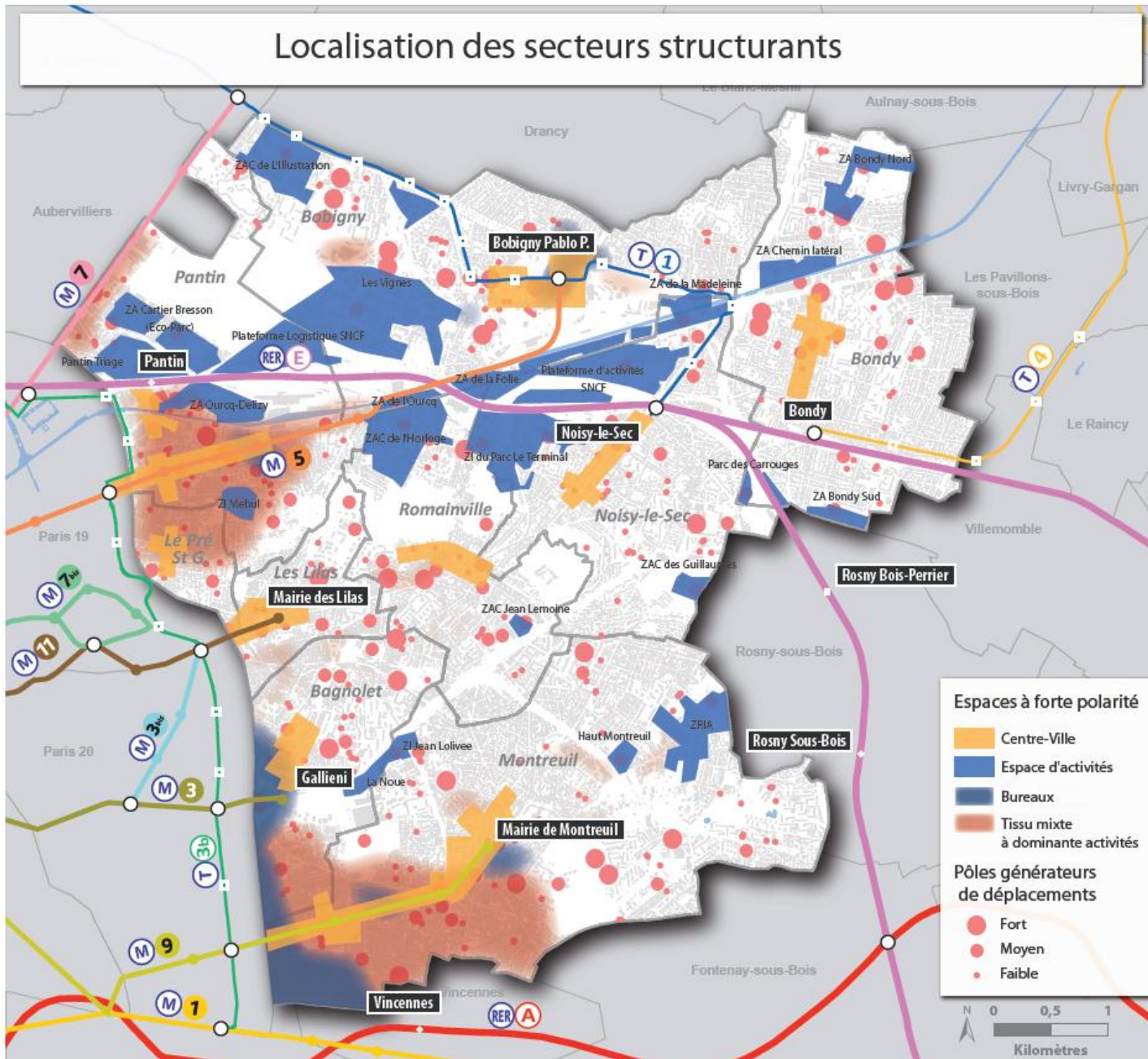
- des **faubourgs le long d'axes radiaux** desservis par le métro comme Montreuil, Pantin et Les Lilas ;
- des **centres rénovés** le long de l'axe qui les relie à une gare (Noisy-le-Sec, Bondy) ou une station de métro (Bagnolet, le Pré-Saint-Gervais) ;
- un **centre ancien de plateau** à l'écart des grands axes (Romainville) ;
- un **centre nouveau** créé dans les années 1960 : la ville-préfecture de Seine-Saint-Denis (Bobigny).

A côté de ces centralités majeures, on note la présence de **centres de quartiers** comme La Villette-Quatre Chemins, Le Petit Noisy, Le Petit Pantin ou Les Ruffins.

Les grands centres commerciaux sont également des centralités importantes (Grande Porte, Bel Est, Bobigny 2,...).

↳ De manière générale, il y a une **différenciation assez marquée entre la première couronne** où les lieux de vie intenses tissent une maille serrée en relation forte avec la proximité immédiate de Paris (notamment sur le plan culturel), **et l'Est du territoire** où le réseau de centres est plus lâche et moins dynamique. Le centre de Bobigny, qui fait actuellement l'objet d'un projet de restructuration lourde, occupe une place à part.





1.6 Une population captive importante

↘ Près de 44 % de ménages non motorisés

Un nombre important de ménages, environ 70 000, ne possèdent pas de véhicules. On constate que ce sont les communes les plus proches de Paris qui ont la part de ménages non motorisés la plus importante. Ceci s'explique par la présence d'une offre de transport ferrée de qualité. Aussi, les ménages sont moins dépendants de leurs propres véhicules que dans les autres communes.

Par rapport à la Seine-Saint-Denis, les habitants d'Est Ensemble sont moins motorisés puisque dans le département 36,5 % des foyers n'ont pas de véhicules, le chiffre est de 32,7 % pour la région.

Avec 0,67 véhicule par ménage, le besoin de stationnement est limité, ceci sera mis en avant dans la partie stationnement.

↘ Près de 78 000 personnes potentiellement captives au vu de leur âge

Le territoire compte 12 % de plus de 65 ans et 8 % de 11-17 ans, soit 20 % de personnes potentiellement captives. Ces personnes sont les plus dépendantes des transports en commun. On constate que cette part est la même quelle que soit la commune. Les personnes de plus de 65 ans et les ménages non motorisés se recourent.

↘ 43 % des ménages ne sont pas imposables sur Est Ensemble

On constate des disparités selon les communes, notamment Bobigny qui est la seule commune où plus d'un ménage sur deux n'est pas imposable. Ce chiffre tombe à moins d'un tiers des ménages sur la commune des Lilas. Est Ensemble se situe dans la moyenne départementale (42,1 %) mais bien au-dessus de la moyenne régionale (30,3 %).

Un véhicule coûte cher, ainsi un ménage à faible revenu est plus dépendant des transports en commun, c'est donc le cas sur la commune de Bobigny même si celle-ci est très bien desservie en TC lourd avec le M5 et le T1.

	<i>Les potentiels captifs des transports en commun</i>	
	<i>Les 11-17 ans</i>	<i>Les + 65 ans</i>
<i>Caractéristiques</i>	-Pas d'accès au permis B -Possibilité à partir de 14 ans d'obtenir le BSR pour conduire un cyclomoteur	-Des difficultés de conduite liées à l'âge -Mais une part non négligeable est tout de même motorisée
<i>Principaux besoins en déplacements</i>	Domicile->études Loisirs	Achats, démarches, santé, loisirs
<i>Principaux recours en cas d'absence d'offre de TC performante</i>	Marche, vélo Voiture des parents	Marche, entraide, taxis

<i>Communes</i>	<i>Ménages sans voiture (%)</i>	<i>Taux de motorisation</i>	<i>65 ans et plus</i>	<i>Part des plus de 65 ans (%)</i>	<i>11-17 ans</i>	<i>Part des 11/17 ans (%)</i>	<i>Part des ménages non imposés</i>
<i>Bagnolet</i>	44,7	0,64	3991	12%	2805	8 %	44,9
<i>Bobigny</i>	44,1	0,67	4652	10%	4623	10 %	52,5
<i>Bondy</i>	33	0,86	6060	11%	5162	10 %	45,5
<i>Le Pré-St-Gervais</i>	49,2	0,57	1671	9%	1471	8 %	39,1
<i>Les Lilas</i>	44,8	0,64	3136	14%	1656	7 %	31,9
<i>Montreuil</i>	45,5	0,65	11330	11%	8227	8 %	39,2
<i>Noisy-le-Sec</i>	38,5	0,74	4151	10%	3461	9 %	42,8
<i>Pantin</i>	51,8	0,56	5627	10%	4359	8 %	44,6
<i>Romainville</i>	38,4	0,76	3145	12%	2158	8 %	45,4
EST ENSEMBLE	43,7	0,67	43 763	11%	33 922	9 %	42,9 %

Source : INSEE 2010

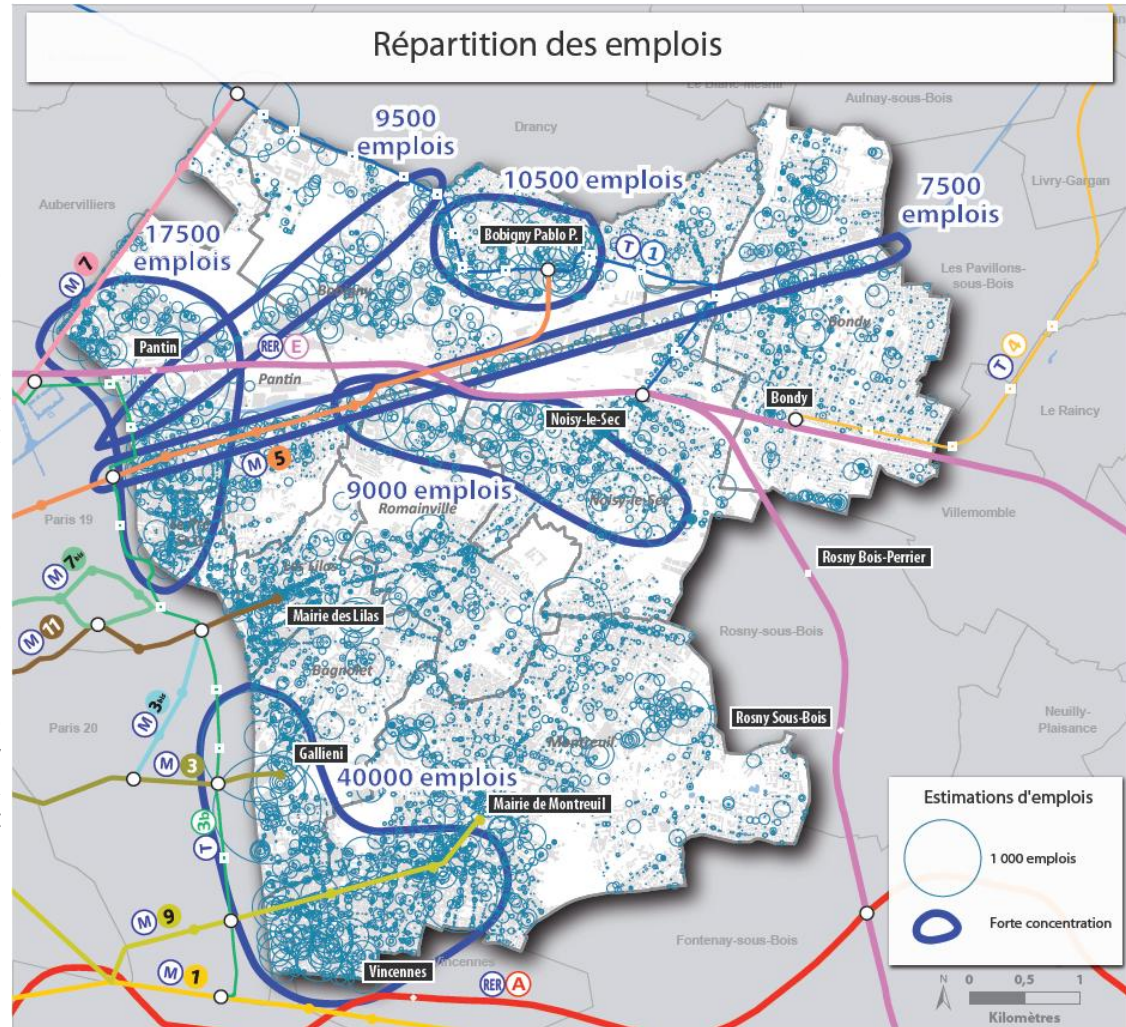
1.7 Six secteurs regroupent 60 % de l'emploi du territoire

➤ Le territoire offre plus de **160 000 emplois** soit **30 % de l'offre en Seine-Saint-Denis**. La partie **Ouest** au contact de Paris est la plus **dynamique** avec près de 100 emplois/ha.

➤ On constate une **concentration des emplois près des axes de communication** tels la RD 115 (9 500 emplois) et l'ex RN3 (7 500 emplois). Toutefois, c'est le Bas-Montreuil et Bagnolet qui offrent le plus d'emplois (environ 40 000). Bobigny offre également un nombre important d'emplois, surtout liés à sa fonction administrative. Montreuil concentre plus du tiers des emplois d'Est Ensemble.

➤ Le **secteur tertiaire privé domine** la structure économique de l'ensemble avec **50 % des emplois**.

➤ Hormis les employeurs publics comme le Département de Seine-Saint-Denis ou le CHI de Montreuil, on compte par exemple plus de 300 emplois pour Chanel et Hermès à Pantin, BNP Paribas sur Montreuil et Pantin, Auchan et Orange à Bagnolet, Ubisoft à Montreuil.



Communes	Nombre d'emplois
Bagnolet	15 614
Bobigny	28 040
Bondy	13 399
Le Pré-St-Gervais	3 540
Les Lilas	5 556
Montreuil	50 476
Noisy-le-Sec	10 021
Pantin	27 659
Romainville	6 319
EST ENSEMBLE	160 624



1.8 Des projets d'aménagements qui vont modifier le territoire et notamment les secteurs d'emplois

Le territoire d'Est Ensemble est concerné par de nombreux projets d'aménagement pouvant impacter la mobilité des habitants. En effet, une vingtaine de zones d'aménagements concertés et de programmes de rénovation urbaine ont été dénombrés à l'échelle de l'agglomération. Ils portent essentiellement sur des créations ou des réhabilitations de logements, sur l'implantation d'emplois ou la création de nouveaux équipements culturels ou touristiques. Nous développons les **projets inscrits dans le contrat de développement du territoire**. Néanmoins, il ne faut pas oublier qu'il existe des projets d'aménagements aux échelles communales.

Le tableau ci-contre récapitule l'ensemble des projets afin de nous donner une idée de la répartition des volumes sur les communes.

Au terme de tous ces projets, le territoire accueillera **plus de 12 000 logements et 650 000 m² d'activités** (bureaux, commerces) ainsi que divers équipements.

Bobigny accueillera le plus de surface avec près de 4 000 logements et plus de 330 000 m² d'activités suivie de Montreuil avec autant de logements prévus et 21 000 m² d'activités.

Outre ces créations importantes de logements et d'activités, on peut noter **quelques équipements majeurs** : le centre national des arts de la rue à Noisy, la base de Plein air et de Loisirs de la corniche des Forts à Romainville, la réalisation d'un port de plaisance et d'une base nautique à Pantin.

Le tableau qui présente l'ensemble de ces projets en détaillant leurs programmations et leur échéances de réalisations est disponible en annexes.

COMMUNE	Logements		Activités (bureaux, commerces)
	Nombre de logements	SHON	
Bagnolet	1 500 logements	NR	-
Bobigny	3 740 logements	30 000 m ²	336 000 m ²
Bondy	NR	100 000 m ²	30 000 m ²
Les Lilas	Pas de projets inscrits au CDT		
Montreuil	3 825 logements	84 500 m ²	21 000 m ²
Noisy-le-Sec	2 000 logements	NR	NR
Pantin	1 300 logements	59 000 m ²	32 500 m ²
Le Pré-St-Gervais	Pas de projets inscrits au CDT		
Romainville	NR	73 000 m ²	229 000 m ²
EST ENSEMBLE	12 365 logements + Bondy et Romainville	346 500 m² + Bagnolet et Noisy	648 500 m² + Noisy

Source : CDT et sites internet des projets

La future base de loisirs de Romainville



1.9 Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Une forte densité favorable aux modes alternatifs.
- Une agglomération aux portes de Paris.
- Un faible taux de motorisation des ménages qui impliquent l'utilisation des modes alternatifs
- Un équilibre entre population active et emplois offerts sur Est-Ensemble.
- Un poids démographique non négligeable à l'échelle francilienne.

OPPORTUNITES

- La poursuite de la densification du territoire tant en termes démographiques que d'emplois.
- Une localisation des principaux projets d'aménagements sur des secteurs desservis ou qui le seront dans les années à venir.
- Des projets de transports importants

FAIBLESSES

- Des ruptures fortes au niveau physique (topographie & canal de l'Ourcq).
- La proximité de Paris induit des infrastructures routières et ferroviaires qui segmentent Est Ensemble.
- Une inadéquation entre les emplois offerts et les actifs qui résident à Est Ensemble sur une large partie du territoire.

MENACES

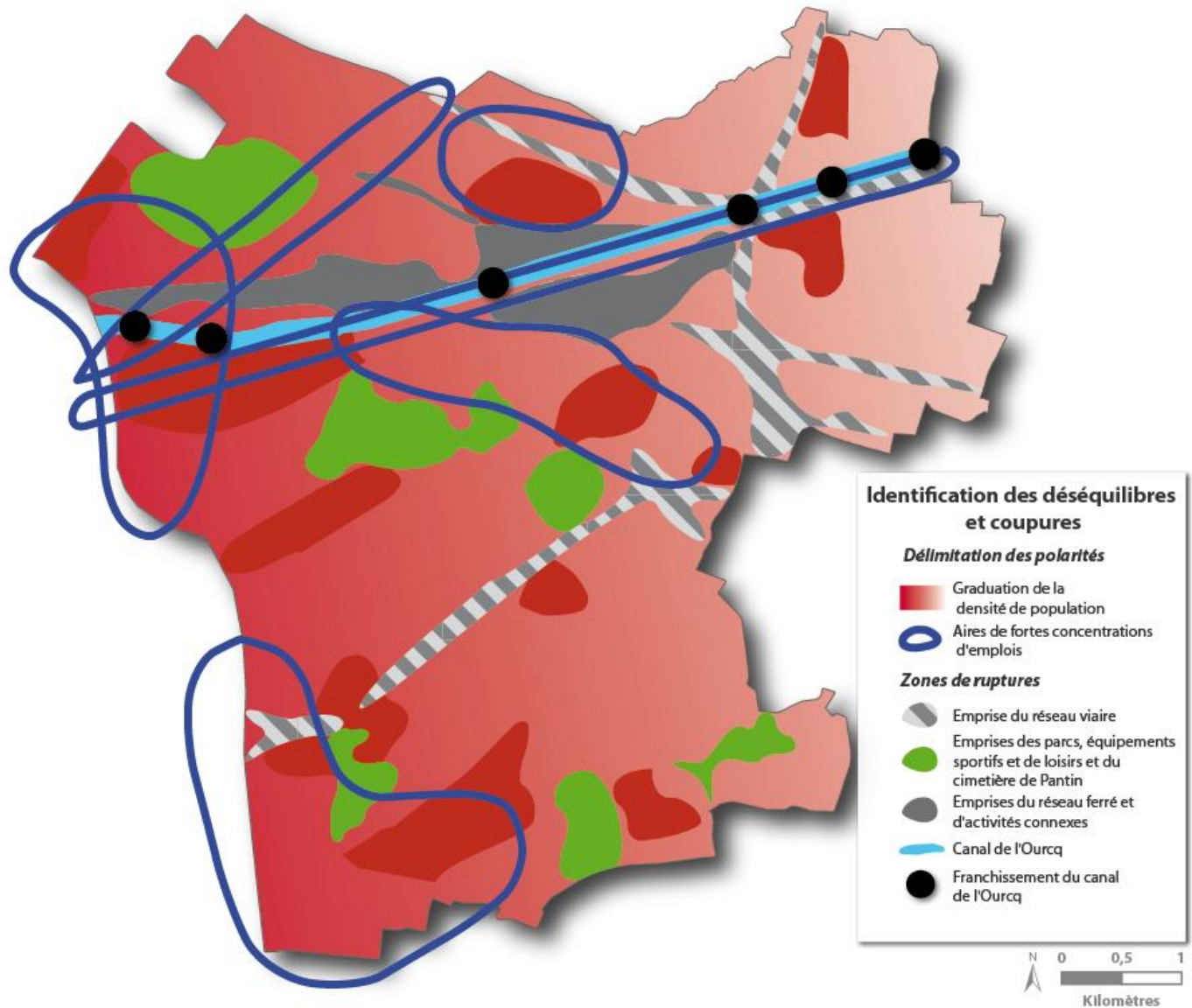
- Le profil des habitants sera-t-il en lien avec les évolutions des activités présentes sur Est Ensemble ?
- L'absence d'une réelle identité marquante d'Est Ensemble.
- Les fortes coupures impliquent un coût d'infrastructures de liaisons important.

1.10 Carte de synthèse

- Un territoire soumis à de fortes ruptures tant au niveau des infrastructures (canal de l'Ourcq, emprises ferroviaires, infrastructures routières) qu'au niveau des emprises foncières

- Un densité de population qui baisse en fonction de l'éloignement à Paris

- Des secteurs d'emplois qui se dégagent sur Est Ensemble.



2. ■

Les déplacements pendulaires des actifs et des scolaires

2.1 Plus d'un demi-million de flux d'actifs chaque jour sur Est Ensemble

➤ **271 950 actifs ont des déplacements quotidiens sur Est Ensemble** parce qu'ils y habitent et/ou y travaillent. Ceci implique **543 900 déplacements pour le motif travail chaque jour**.

On constate que les flux d'actifs entrants et les flux d'actifs sortants représentent le même volume (environ 40 % chacun). Seul un déplacement d'actif sur cinq est interne à Est Ensemble.

➤ **33 % des actifs qui travaillent dans Est Ensemble y résident, soit près de 54 000 personnes.** Parmi eux, **70 % (37 600 pers.) travaillent dans leur commune de résidence.**

2.2 Les modes de déplacements des actifs

2.2.1 Un usage prédominant des transports en commun par les actifs

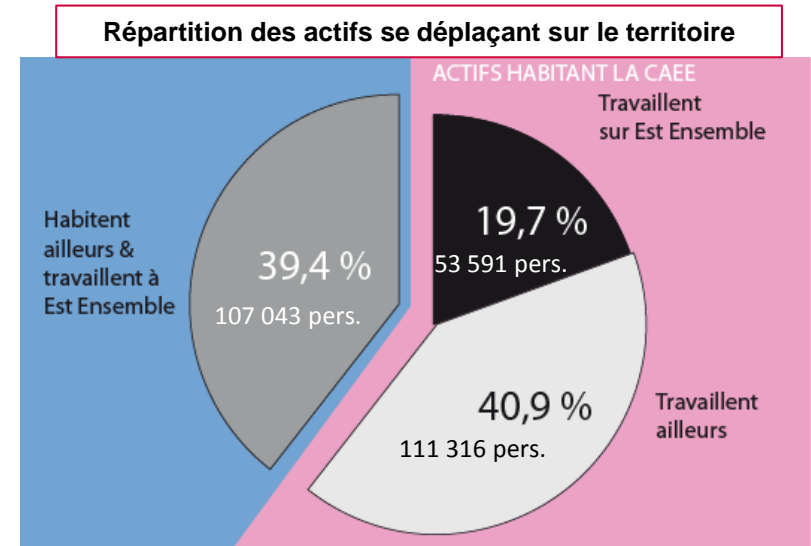
➤ **Plus d'un actif sur deux (55,5 %) qui réside sur Est Ensemble utilise les transports en commun** pour se rendre à son travail. Les modes actifs restent confidentiels avec moins de 12 % d'utilisation.

➤ **L'usage des TC est moindre à destination des emplois d'Est Ensemble** mais reste majoritaire. Il est **compensé par un usage accru de l'automobile**. L'usage des modes actifs reste toujours confidentiel.

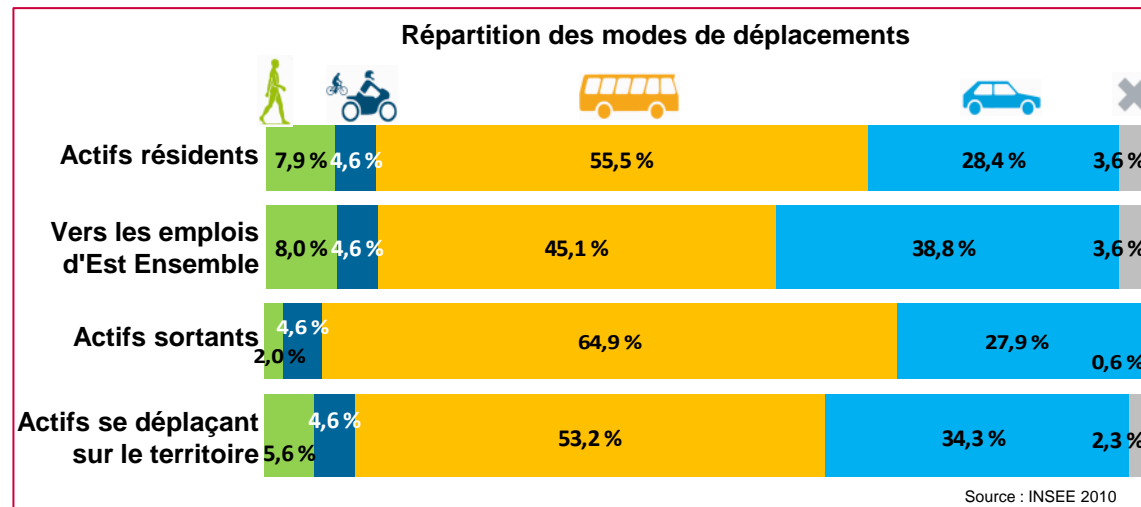
➤ Parmi les actifs sortant d'Est Ensemble, les **2/3 utilisent les transports en commun** ce qui montre une **adéquation entre l'offre de transport et la localisation des emplois** des actifs résidents. Cela peut aussi s'expliquer par la faible motorisation des ménages, ces deux éléments sont liés. Les modes actifs sont quasi-inexistants du fait de distances qui sont plus importantes.

➤ La répartition des parts modales nous permet d'estimer le volume de déplacements réalisés selon les modes. On estime donc que **290 000 trajets sont effectués en transports en commun chaque jour** et **185 000 le sont en voiture**.

➤ Concernant **les modes actifs**, on estime à **43 000 le nombre de trajets dont plus de 30 000 à pied**. Ces déplacements sont le plus souvent internes aux communes.



Source : INSEE 2010



Source : INSEE 2010

2.2.2 Une répartition de l'usage des modes en lien avec l'offre de transport en commun

↘ On remarque que ce sont les actifs de **Pantin** qui utilisent le plus les TC, en effet près **des deux tiers se rendent à leur travail en transports en commun** (62 %). Ceci s'explique par la présence d'une offre lourde importante avec un RER (E) et deux lignes de métro (M7, M5).

↘ A l'opposé **Romainville** (46 %) et dans une certaine mesure **Bondy** (49 %) ont un taux d'usage des TC plus contenu qui est **compensé par un usage de la voiture** un peu plus important.

↘ Concernant la **marche**, les écarts sont relativement faibles entre les communes. Ce sont les actifs du **Pré-Saint-Gervais** qui sont les seuls à **dépasser les 10 %**, toutes les autres communes sont comprises entre **7 et 9 %**. Ces chiffres restent relativement bas.

↘ La part d'utilisation de l'automobile augmente fortement dès lors que la commune n'est plus périphérique à Paris, entre 22 et 29 % pour les communes portes et entre 32 et 38 % pour les autres.

COMMUNES	Marche	TC	Voiture
<i>Bagnolet</i>	8,9 %	53,8 %	28,4 %
<i>Bobigny</i>	7,1 %	55,7 %	32,4 %
<i>Bondy</i>	7,0 %	49,4 %	37,9 %
<i>Les Lilas</i>	8,8 %	58,6 %	22,7 %
<i>Montreuil</i>	7,8 %	57,4 %	25,0 %
<i>Noisy-le-Sec</i>	7,7 %	53,9 %	32,1 %
<i>Pantin</i>	7,8 %	61,8 %	22,4 %
<i>Le Pré-Saint-Gervais</i>	10,3 %	56,5 %	22,7 %
<i>Romainville</i>	8,6 %	45,5 %	35,7 %
TOTAL	7,9 %	55,5 %	28,4 %

Source : INSEE 2010

2.2.3 Les résultats de l'Enquête Globale Transport

Est Ensemble correspond à trois secteurs de tirage de l'EGT 2010 ce qui inclut la commune Les Pavillons-sous-Bois qui n'est pas comprise dans Est Ensemble. Cela impacte néanmoins peu les résultats.

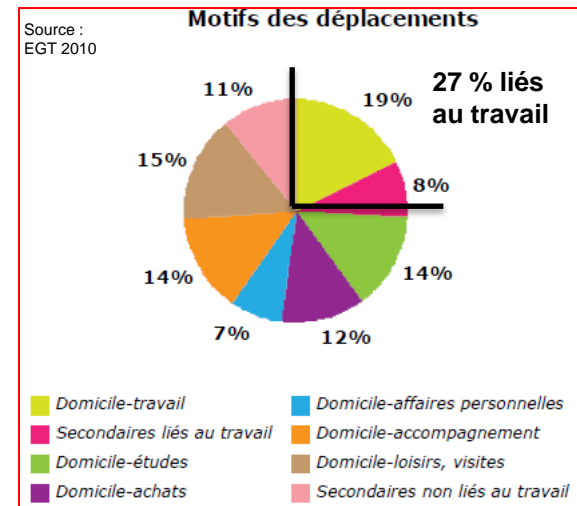
↘ Les résidents du territoire réalisent **3.51 déplacements par jour** principalement à pied (**environ 44 %**). La **voiture** et les **TC** sont presque autant utilisés avec **respectivement 29 % et 26 %** de part modale. Lorsque l'on **compare** ces données avec le reste du **département** ou la **Petite couronne**, on constate que les **habitants d'Est Ensemble** utilisent **moins la voiture et davantage la marche et les transports en commun**.

↘ En comparant la durée et la distance moyenne réalisée avec chacun des modes, on constate en toute logique que les déplacements réalisés **en TC sont les plus longs** (6 km et 46 min), **en voiture, la distance est pratiquement la même** (5,4 km) **mais la durée plus courte** (26 min). Les déplacements à pied des habitants durent en moyenne **13 minutes pour 0,4 km**.

↘ Le **motif travail** (et secondaire lié au travail) représente **27 %** des déplacements ce qui en fait le **premier motif**. Viennent ensuite les déplacements liés aux loisirs et visites (15 %) puis l'accompagnement (14 %), les études (14 %), les achats (12 %), etc.

COMMUNES	Nb de dépl./jour/pers.	Mode de déplacements des résidents			
		Marche	TC	Voiture	Autres
<i>Est Ensemble</i>	3,51	43,7 %	25,5 %	28,8 %	2 %
<i>Seine-Saint-Denis</i>	3,51	41,1 %	23,2 %	33,3 %	2,3 %
<i>Petite couronne</i>	3,74	42,1 %	21,8 %	32,8 %	3,3 %

Source : EGT 2010



Si on se concentre sur les **déplacements internes** au territoire, **67 % sont réalisés en marchant** devant la voiture (18 %) et les TC (13 %). Pour les **déplacements d'échanges**, la marche ne représente plus que 7 % de la part modale (ce qui s'explique par des distances plus importantes) contre **45 % environ à la fois pour les TC et la voiture**.

Quelque soit le type de déplacements, la **part des deux roues et des vélos est très faible**.

Au total, on a donc en une journée sur Est Ensemble :

- 600 650 déplacements à pied,
- 555 950 déplacements en voiture,
- 510 150 déplacements en transport en communs,
- 50 650 déplacements en deux roues/vélo ou autres.

Une comparaison des données de l'EGT et des données INSEE des actifs nous permet de voir que les TC sont davantage utilisés pour se rendre à son travail et que la marche est plutôt utilisée pour d'autres motifs.

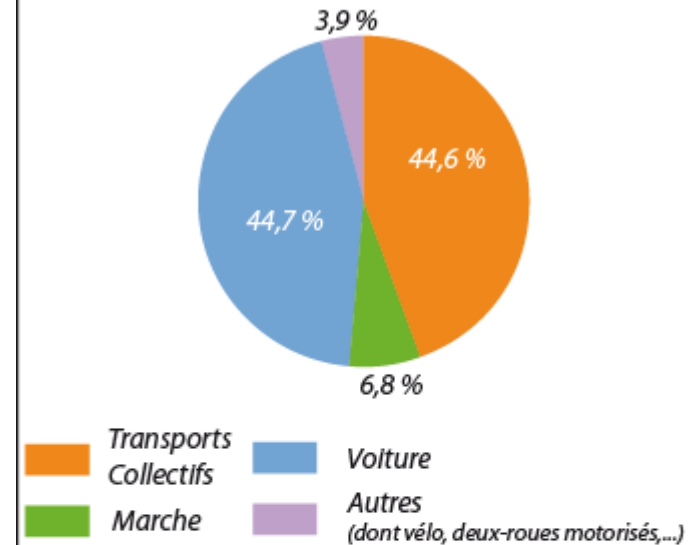
↳ L'usage des deux roues motorisés et des vélos

Pour ce qui concerne cette problématique spécifique nous ne disposons que des données à l'échelle de la région ou du cœur d'agglomération.

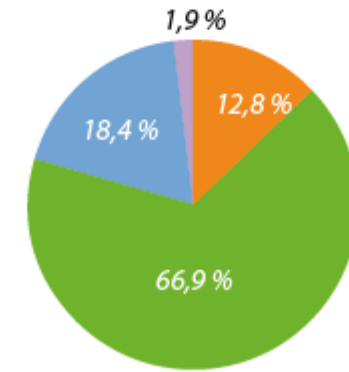
Pour Est Ensemble, on sait que 4 % des ménages disposent d'un deux roues contre 9 % pour le cœur d'agglomération. Ces déplacements durent en moyenne 21 min pour une distance de 5,5 km, distance équivalente à celles réalisées en TC ou en voiture.

En Île-de-France, ce sont **1,4 % des déplacements qui se font en deux roues motorisés et 1,6 % en vélo**. Mais c'est sur Paris que leur usage est le plus important. Ces deux modes sont en progression depuis l'EGT 2001, **+105 % pour le vélo et +29 % pour les deux roues motorisés** mais restent tout de même marginaux.

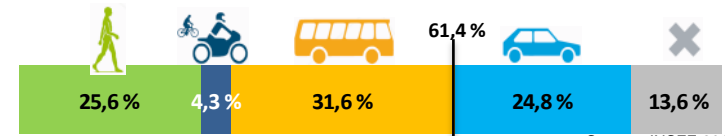
Modes des déplacements d'échanges depuis et vers Est Ensemble



Modes des déplacements internes sur Est Ensemble



Source EGT 2011



Source : INSEE 2010

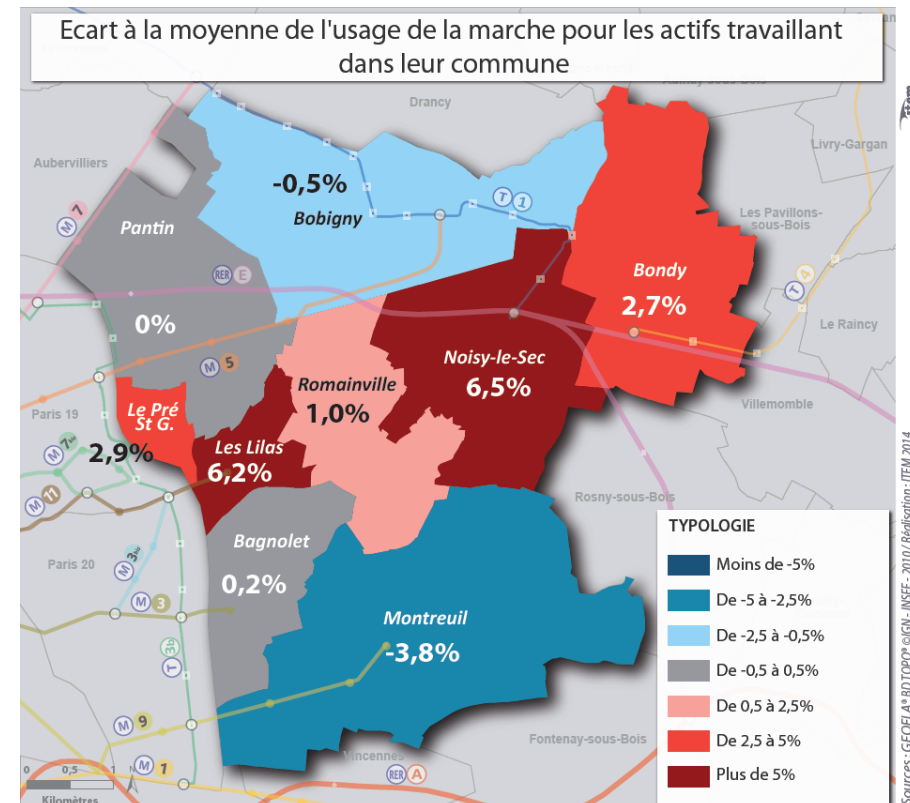
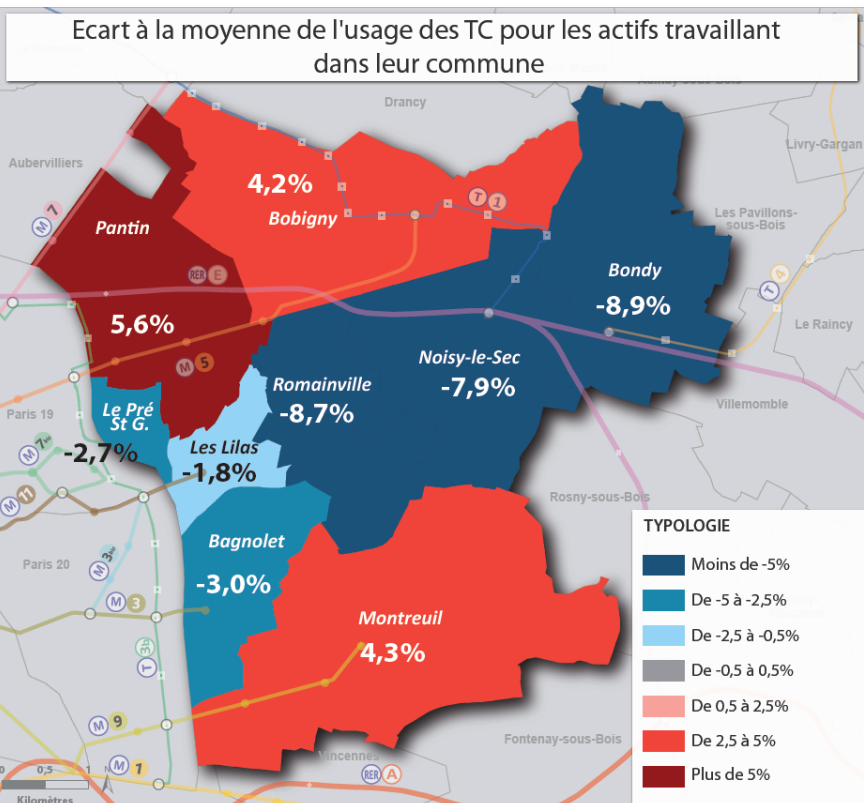
2.2.4 Un bon usage des modes alternatifs pour les déplacements pendulaires intracommunaux

➤ **61,5 % des actifs font des déplacements intracommunaux en modes alternatifs** à la voiture (54 % à Bondy et 67 % à Pantin). Toutefois, près d'un actif sur quatre continue à se rendre au travail en voiture alors que sa distance domicile-travail est peu importante. Ce chiffre varie de 13 % aux Lilas à 34 % à Bondy.

➤ Concernant les modes actifs, **plus d'un déplacement sur quatre se fait à pied** et même près d'un sur trois aux Lilas et à Noisy-le-Sec. La place des **deux roues est très variable** selon les communes : de 1,4 % à Bobigny à 6,5 % à Montreuil.

➤ Toutefois, alors même que les déplacements se font sur des distances relativement faibles, **les transports en commun restent plus utilisés que la marche**, même si ce n'est pas le cas à Bondy, Les Lilas, Romainville et Noisy-le-Sec.

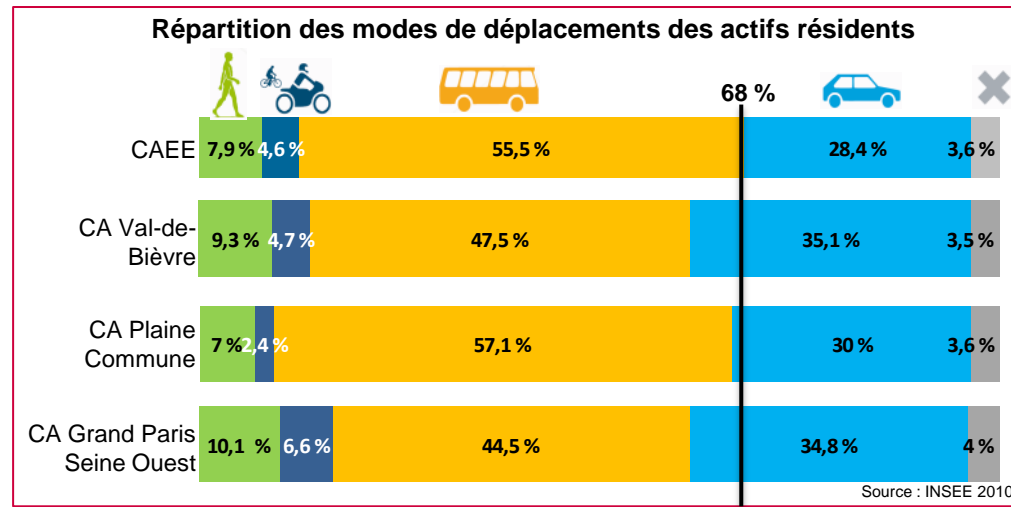
➤ Les cartes ci-après représentent l'écart à la moyenne d'Est Ensemble de l'utilisation des transports en communs et de la marche par des actifs habitants et travaillant au sein de la commune. Sans surprise, les **communes qui disposent d'une offre lourde de TC** (Bobigny, Pantin, Montreuil) qui maille leur territoire **ont une utilisation plus élevée des transports en commun** tandis que la marche est plus utilisée dans les autres communes.



2.2.5 Un usage moindre de la voiture par rapport à des territoires similaires

↳ Lorsque l'on compare les données de parts modales avec d'autres EPCI limitrophes de Paris et ayant les mêmes caractéristiques d'emplois et de population, on remarque qu'Est Ensemble a **plutôt une meilleure utilisation des modes alternatifs** (68 %) à la voiture. Le faible usage de la voiture est compensé par un usage plus élevé des transports en commun, sauf sur Plaine Commune où l'usage des transports en commun est plus important au dépend des deux roues et de la marche.

↳ Toutefois, **l'usage de la marche est un peu plus faible** (8 %) que sur Grand-Paris-Seine-Ouest (10 %) et Val-de-Bièvre (9 %).



2.3 Plus de 100 000 actifs viennent travailler sur Est Ensemble

2.3.1 Près d'un tiers des actifs entrants habitent en Seine-Saint-Denis

↳ Les principales **origines des 107 043 actifs venant travailler sur Est Ensemble** sont :

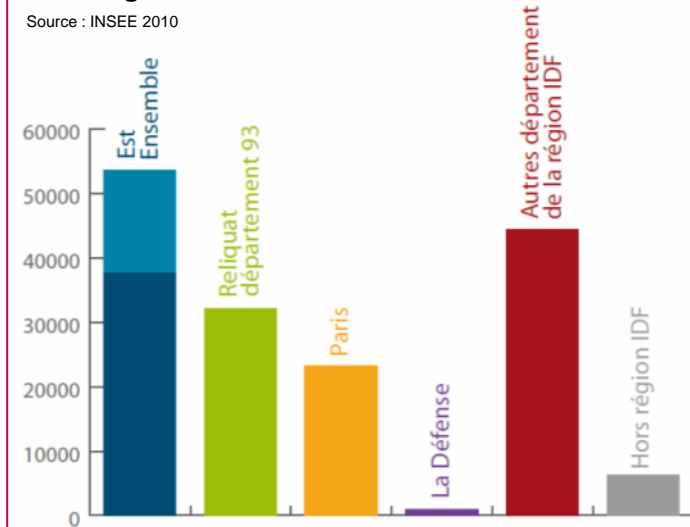
- une **autre commune de Seine-Saint-Denis** pour 30 % des actifs soit plus de 32 000 personnes,
- **Paris**, 22 % soit plus de 23 000 personnes,
- le département du **Val-de-Marne** avec plus de 14 000 actifs (13 %),
- le département de la **Seine-et-Marne** avec plus de 10 500 actifs (10 %).

↳ Les **principales communes d'origine** en dehors de Paris sont **Drancy** (3 400 actifs), **Rosny-sous-Bois** (2 300 actifs), **Aulnay-sous-Bois** (2 200 actifs), **Livry-Gargan** (2 200 actifs). Ces communes sont situées en limite Nord et Est d'Est Ensemble.

↳ **L'aire de chalandise des emplois** offerts sur Est Ensemble est ainsi **très large** car sur les 160 500 emplois offerts seulement 1/3 est occupé par des locaux et les actifs viennent ainsi de l'ensemble de la Région et même au-delà de l'Île-de-France avec près de 4 % des actifs.

Origine des actifs travaillant sur Est Ensemble

Source : INSEE 2010



Flux internes à Est Ensemble	Habite dans sa commune	37638
	Habite dans une autre commune de l'EPCI	15953
Flux entrants	Département 93	32176
	Dont CA de Clichy-sous-Bois Montfermeil	1555
	Dont CA de l'Aéroport du Bourget	4110
	Dont CA de Plaine Commune	7198
	Dont CA Terres de France	2557
	Paris	23186
Source : INSEE 2010	La Défense	958

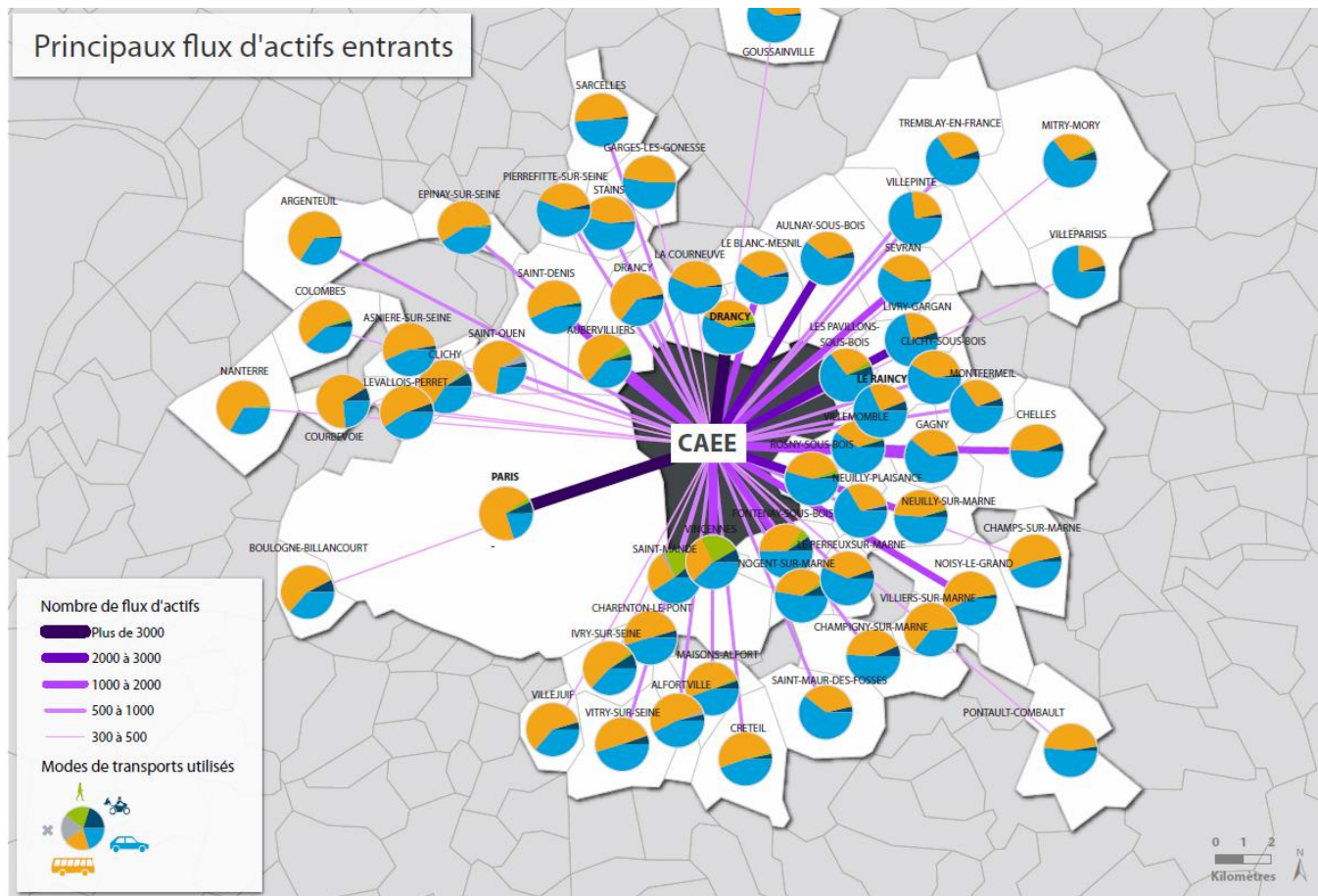
Autres départements de la région IDF	44439
Dont 77	10618
Dont 78	2791
Dont 91	3496
Dont 92	5725
Dont 94	14223
Dont 95	7586
Hors région IDF	6284

2.3.2 Une répartition des modes liée à la commune d'origine des actifs

Les actifs venant du **Nord et de l'Est** d'Est Ensemble utilisent **principalement leur voiture**, c'est le cas pour 59 % des actifs du Blanc-Mesnil. Ceci est directement imputable à la faiblesse de transport en communs entre les emplois d'Est Ensemble et ces communes.

70 % des actifs résidents à Paris viennent en transport en communs, ce chiffre est également important pour les communes de l'Ouest. La desserte en transport en commun plus performante et les difficultés de circulation routière expliquent ces chiffres.

Les travailleurs des communes limitrophes du Sud de l'agglomération comme Vincennes (24 %) utilisent la marche pour venir sur Est Ensemble.



COMMUNES	Flux entrants
Paris	23 186
Drancy	3 390
Rosny-sous-Bois	2 302
Aulnay-sous-Bois	2 222
Livry-Gargan	2 206
Saint-Denis	1 825
Le Blanc-Mesnil	1 727
Aubervilliers	1 646
Villemomble	1 476
Les Pavillons-sous-Bois	1 383

2.4 Plus de 110 000 actifs quittent Est Ensemble pour se rendre à leur travail

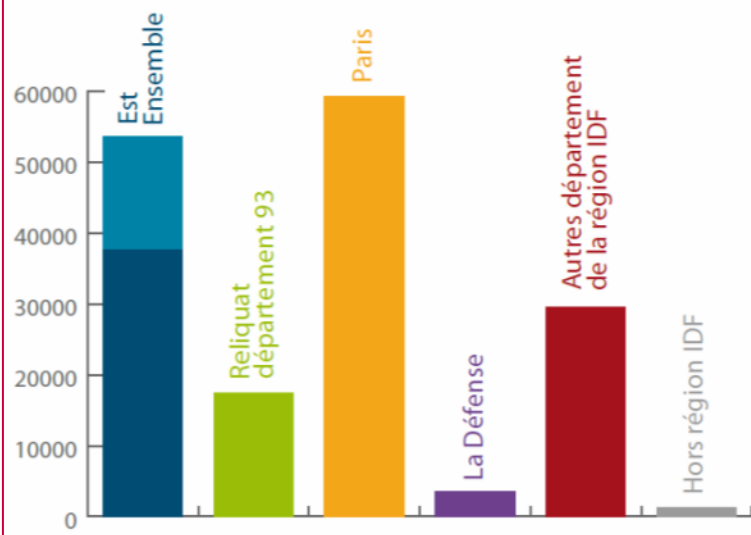
2.4.1 53 % des actifs quittant Est Ensemble se rendent à Paris

↳ Sur les 111 316 actifs sortants d'Est Ensemble, près de **60 000 vont travailler sur Paris** chaque jour (53 % des actifs sortants). 16 % des sortants se rendent sur une **autre commune de Seine-Saint-Denis soit 17 500 personnes**. Les autres départements attirant les actifs d'Est Ensemble sont le **Val-de-Marne** (9 600 actifs) et les **Hauts-de-Seine** (9 000 actifs).

↳ **L'aire de chalandise des actifs sortants est moins étendue que l'attractivité d'Est Ensemble**, la proximité semble jouer un plus grand rôle (Paris et le département de Seine-Saint-Denis) mais l'attractivité des principaux pôles d'emplois franciliens est bien présente avec plus de 2 700 actifs travaillant sur Roissy par exemple.

Lieu de travail des actifs résidant sur Est Ensemble

Source : INSEE 2010

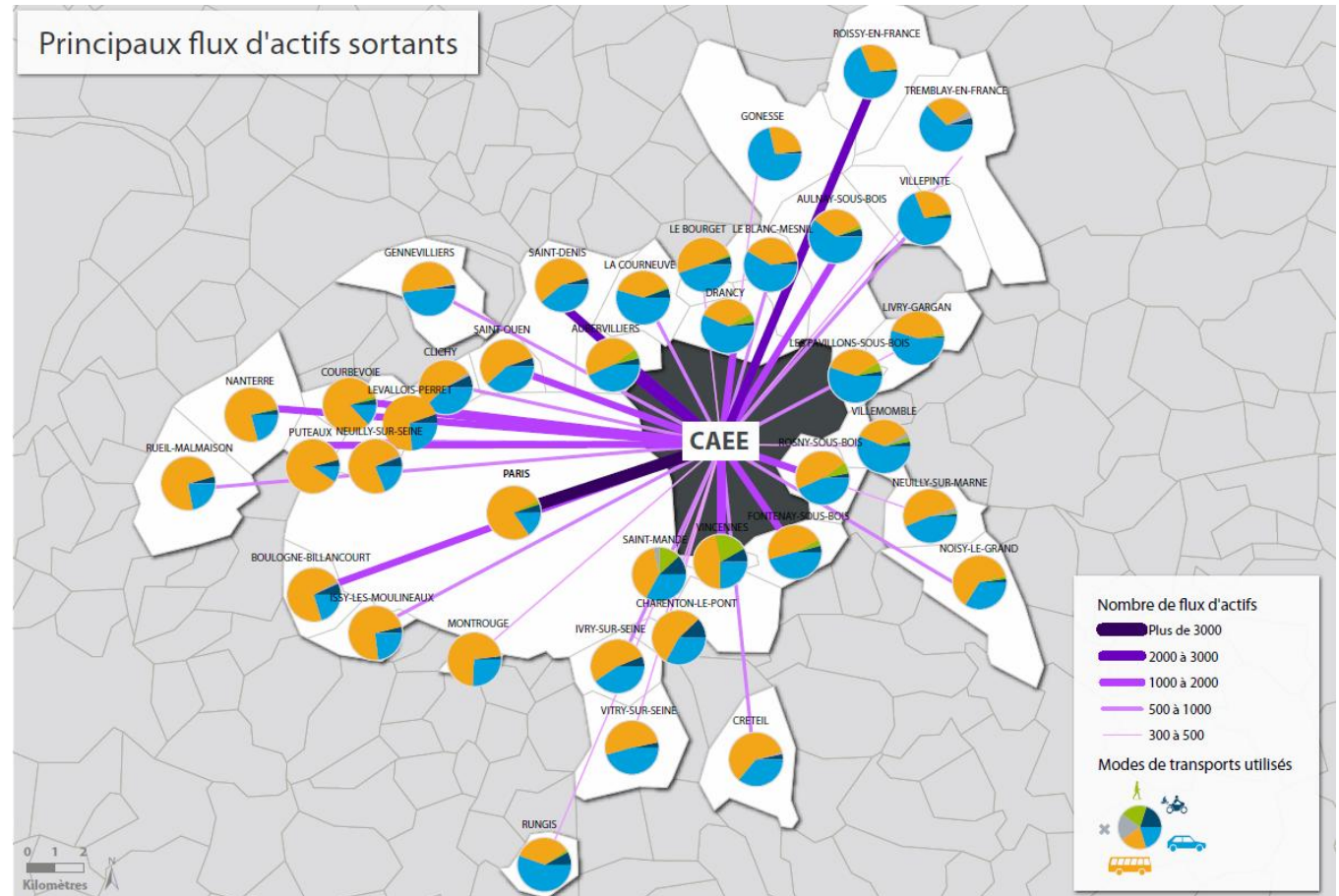


Flux internes à Est Ensemble	Habite dans sa commune	37638
	Habite dans une autre commune de l'EPCI	15953
Flux sortants	Département 93	17497
	Dont Communauté d'Agglomération de Clichy-sous-Bois Montfermeil	344
	Dont Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget	1482
	Dont Communauté d'Agglomération de Plaine Commune	7425
	Dont Communauté d'Agglomération Terres de France	1187
	Paris	59266
	La Défense	3620
	Autres départements de la région IDF	29584
	Dont 77	2832
	Dont 78	1548
	Dont 91	1587
	Dont 92	8963
	Dont 94	9585
	Dont 95	5069
Hors région IDF	1350	

Source : INSEE 2010

2.4.2 Une répartition des modes liée à la commune d'origine des actifs

- Comme pour les actifs entrants, ceux sortants se rendant à **l'Est et au Nord** utilisent **majoritairement la voiture** du fait d'une offre de transports limitée vers ces destinations. Ainsi, sur les 2 700 actifs se rendant à Roissy, 68 % s'y rendent en voiture.
- 77 % des actifs se rendant à Paris utilisent les transports en commun**, ce chiffre est également important à destination des **communes de l'Ouest** parisien. Ces chiffres s'expliquent de la même manière que pour les actifs entrants sur Est Ensemble (présence d'une offre lourde et difficultés de circulation).
- Les travailleurs qui se rendent sur les communes limitrophes du Sud comme Saint-Mandé ou Vincennes utilisent la marche pour aller travailler.



COMMUNES	Flux sortants
Paris	59 266
Roissy-en-France	2 736
Saint-Denis	2 439
Aubervilliers	2 265
Rosny-sous-Bois	1 928
Fontenay-sous-Bois	1 414
Courbevoie	1 368
Aulnay-sous-Bois	1 330
Puteaux	1 216
Saint-Ouen	1 192

Source : INSEE 2010

2.5 Seuls 26 % des élèves ont des déplacements scolaires en dehors de leur commune

Il y a près de **105 000 scolaires** qui résident sur Est Ensemble. 67 150 scolaires (64 %) étudient dans la commune où ils habitent et 74 600 au total ne quittent pas Est Ensemble : ainsi une majorité des **déplacements** de ces scolaires sont courts.

Sur les **30 100 scolaires quittant le territoire** pour étudier, **15 800 scolaires** se rendent à **Paris** qui est donc la principale destination des élèves sortants. Mais cette attractivité de Paris se manifeste plus à l'Ouest d'Est Ensemble avec par exemple 29 % des scolaires des Lilas se rendant à Paris.

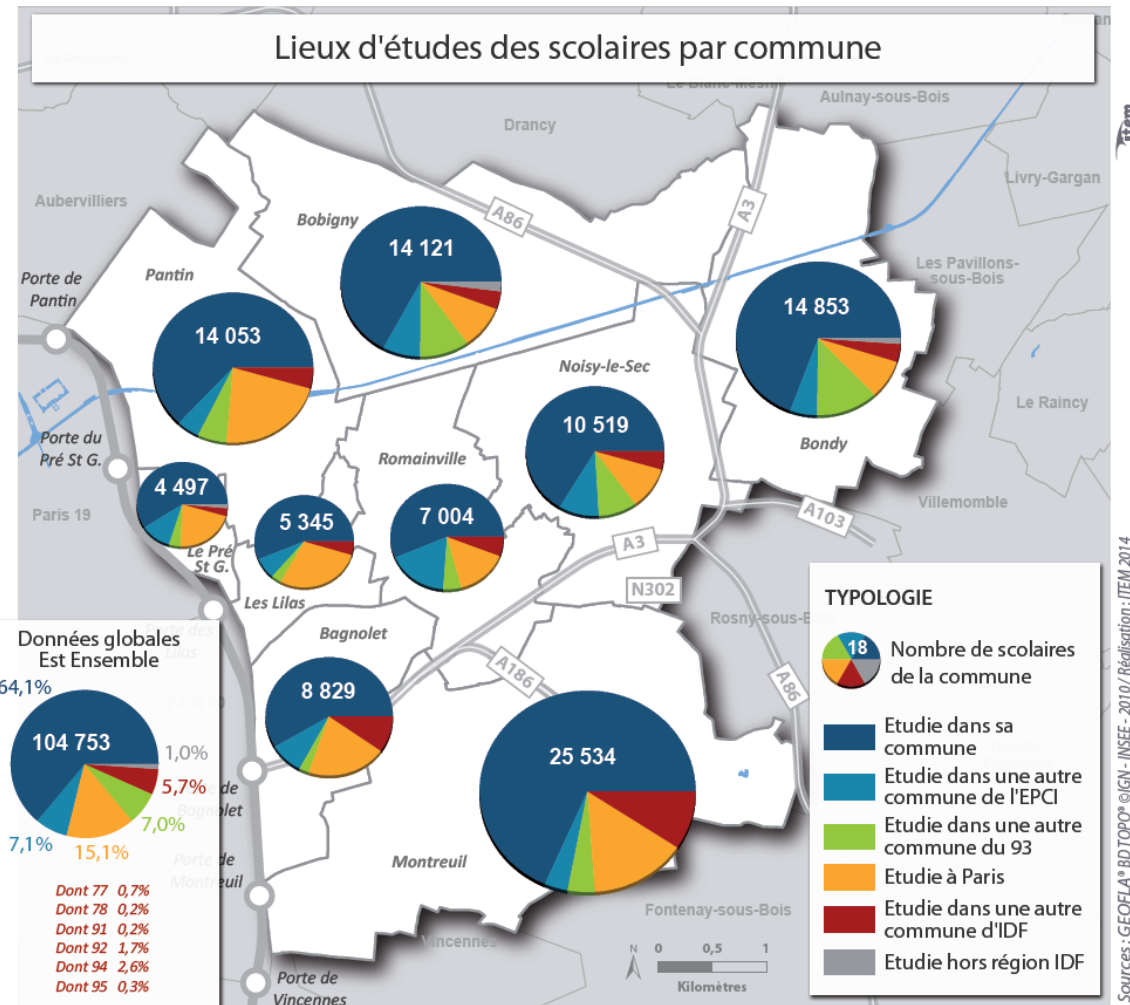
L'attractivité des autres établissements du 93 est plutôt constatée pour les communes les plus au **Nord et à l'Est**. Avec par exemple 13 % des scolaires de Bondy.

Moins de **1 % de la population scolaire** étudie en dehors d'Île-de-France.

Le territoire accueille plus de **18 000 élèves**, principalement en provenance de Paris (2 700), Rosny-sous-Bois (1 100) et Drancy (1 100).

COMMUNES	Flux sortants
Paris	15 800
Saint Denis	1 398
Nanterre	899
Créteil	826

Source : INSEE 2010



2.6 Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Une forte utilisation des TC dans les déplacements pendulaires (55,5 %).
- Une faible utilisation de l'automobile tous motifs confondus dans les déplacements internes à Est Ensemble (18,4 %).

FAIBLESSES

- Les actifs entrants sur Est Ensemble utilisent plus faiblement les TC que les actifs sortants (45,1 % contre 64,9 %).
- Seulement 1/3 des emplois d'Est Ensemble sont occupés par les habitants et ainsi 2/3 des actifs travaillent en dehors d'Est Ensemble ce qui implique des flux d'échanges très élevés.
- Un usage des modes actifs qui reste confidentiel dans les déplacements des actifs.

OPPORTUNITES

- Les améliorations de l'offre lourde de TC permettront d'offrir une réponse plus adaptée.
- Favoriser l'émergence de nouveaux types de lieux de travail (co-working, télé-travail,...) pour rapprocher le lieu de travail du logement.

MENACES

- Sans une meilleure adéquation entre le profil des actifs et des emplois offerts, les flux d'échanges resteront très forts ce qui implique des investissements de plus en plus lourds en matière de transport pour assumer ces déplacements et crée des saturations sur le réseau routier mais également dans les TC.

3.

Le réseau viaire

3.1 Les caractéristiques du réseau

Est Ensemble est inscrite dans la grande maille autoroutière régionale constituée par le **Boulevard Périphérique** de Paris et l'**A86**. Le territoire est également traversé par l'**A3** et le tronçon inachevé de l'**A186** qui doit être déclassé puis détruit.

En limite du territoire, à Rosny-sous-Bois se situe le double échangeur : A3/A103/A86. Un autre échangeur important redivise l'A86 et l'A3 plus au Nord mais celui-ci n'est pas complet et nécessite une circulation sur la RN186 au niveau du Pont de Bondy.

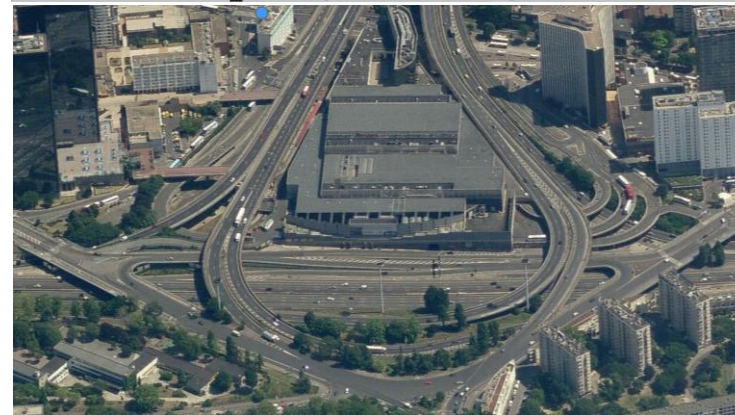
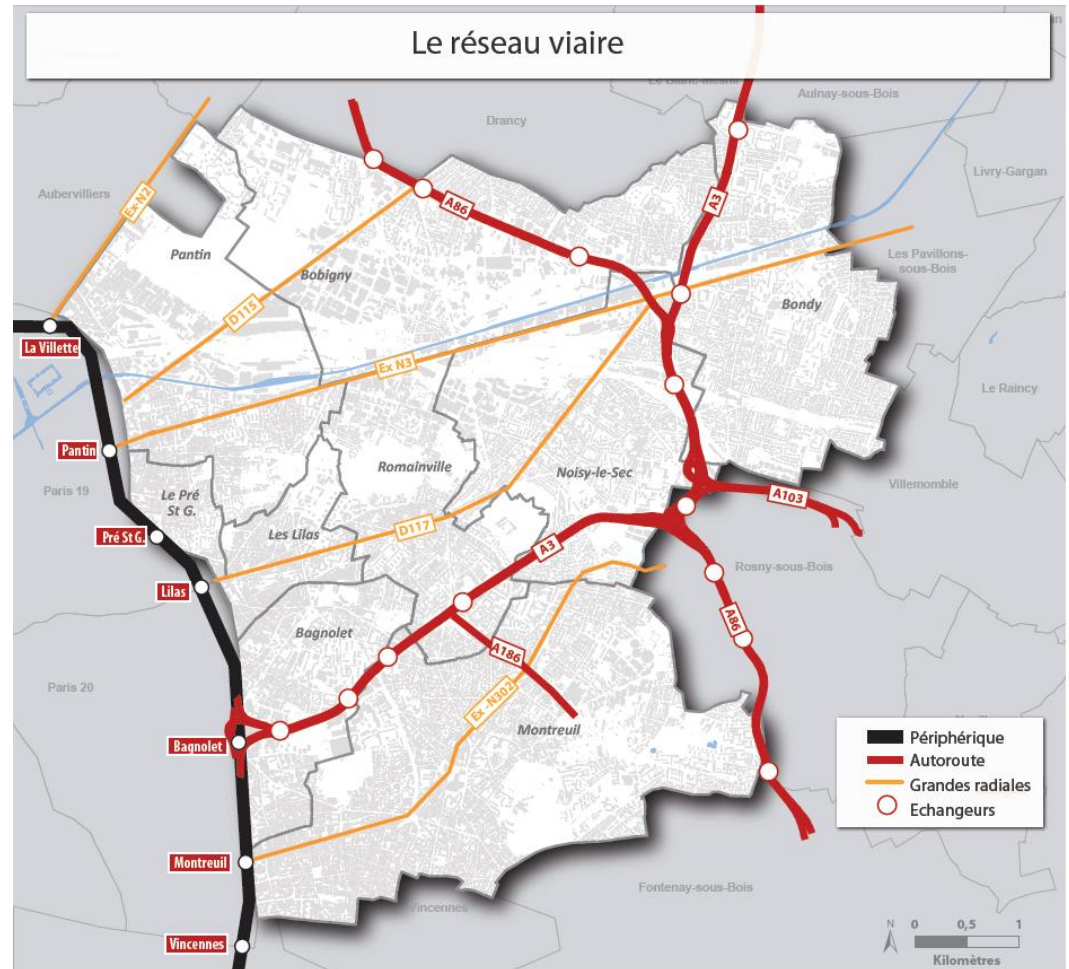
L'A3 relie l'Est de Paris (Porte de Bagnole) à l'A1 qui permet de se rendre dans le Nord de la France. Quatre échangeurs irriguent le territoire, deux dans sa partie Sud et un tout au Nord à Bondy et un au centre sur Noisy-le-Sec.

L'A86 appelée « super périphérique parisien » forme une boucle complète autour de la capitale. Deux échangeurs sont directement présents sur le territoire au Nord. On compte également un échangeur à Drancy en limite Nord et un échangeur en limite de Montreuil et Rosny-sous-Bois. Deux échangeurs irriguent également le territoire même s'ils sont situés sur la commune de Rosny-sous-Bois.

Est Ensemble est parcouru par un réseau routier organisé autour de trois grandes radiales :

- L'**ex-RN2** ou route de Soissons,
- L'**ex-RN3** ou route de Meaux,
- L'**ex-RN302** ou route de Chelles (même si la traversée du centre de Montreuil est désormais interdite).

Ce réseau est ensuite maillé par une série de voies structurantes comme l'ex-RN186 ou la RD 115. Du fait de la morphologie du territoire, ce réseau est assez étroit et en partie encombré, il traverse les centres-villes et quartiers.



La Porte de Bagnole en vue aérienne

3.1.1 La hiérarchisation du PDU IF

- ↳ Les 690 km de voiries sont distingués en **trois types de réseaux** :
- Le **réseau routier magistral** défini dans le PDU IF est composé des autoroutes qui traversent Est Ensemble : A3, A103, A86 et du boulevard périphérique parisien qui n'est pas sur le territoire mais qui organise fortement les flux. Cela représente **29,1 km** de voiries qui ont pour vocation d'assurer les déplacements de longues et moyennes distances.
 - Le **réseau routier structurant** est composé de routes départementales et nationales qui maillent le territoire ainsi que de l'A186 soit **125,9 km** de voirie avec la vocation d'assurer les déplacements de moyenne distance.
 - Le reste de la voirie constitue le **réseau local** qui permet une desserte fine du territoire avec **535,6 km** de voirie. Il est le support des déplacements de courte distance.

↳ Un tiers du réseau de Noisy-le-Sec appartient au réseau magistral et structurant.

↳ Les trois communes que sont Les Lilas, Pantin et Le Pré-Saint-Gervais ne disposent pas de réseau magistral sur leur territoire.



COMMUNE	MAGISTRAL (km)	STRUCTURANT (km)	LOCAL (km)	% de réseau magistral & structurant
Bagnolet	3,7	7,2	40,4	21 %
Bobigny	4,9	22,8	81	25 %
Bondy	6,5	10,7	93,4	16 %
Les Lilas	0	4,8	21	19 %
Montreuil	2	30	128,1	20 %
Noisy-le-Sec	9,5	21,3	61,8	33 %
Pantin	0	16,6	50,6	25 %
Le Pré-Saint-Gervais	0	1,6	13,7	10 %
Romainville	2,4	11	45,7	23 %
EST ENSEMBLE	29,1	125,9	535,6	22 %

TYPLOGIE	TRAFIC MIN (TMJA)	TRAFIC MAX (TMJA)	TRAFIC MOYEN (TMJA)
Magistral	69 200	168 700	133 037
Structurant	2 582	49 083	10 453

Source : calcul SIG, PDU IF

3.1.2 Les accès à Paris et au périphérique

↳ Le territoire est en lien avec **7 portes de Paris** :

- **La Villette** : lien avec le Bourget et CDG,
- **Pantin** : accueille la RD115 et l'ex-RN3,
- **Pré-Saint-Gervais** : rôle très local,
- **Les Lilas** : lien avec la RD117,
- **Bagnolet** : lien avec l'A3 et plusieurs départementales,
- **Montreuil** : lien avec l'ex-RN302,
- **Vincennes** : lien avec l'A4.

Certaines ont un rôle **plus important** notamment la **porte de Bagnolet** qui est le départ de l'A3. Elle est impressionnante par son envergure puisqu'elle compte 19 ponts et viaducs.

Ces portes sont des points d'entrée/sortie pour la capitale et connaissent donc des trafics très importants. Est Ensemble est forcément impactée par leur trafic.

↳ Des accès au périphérique

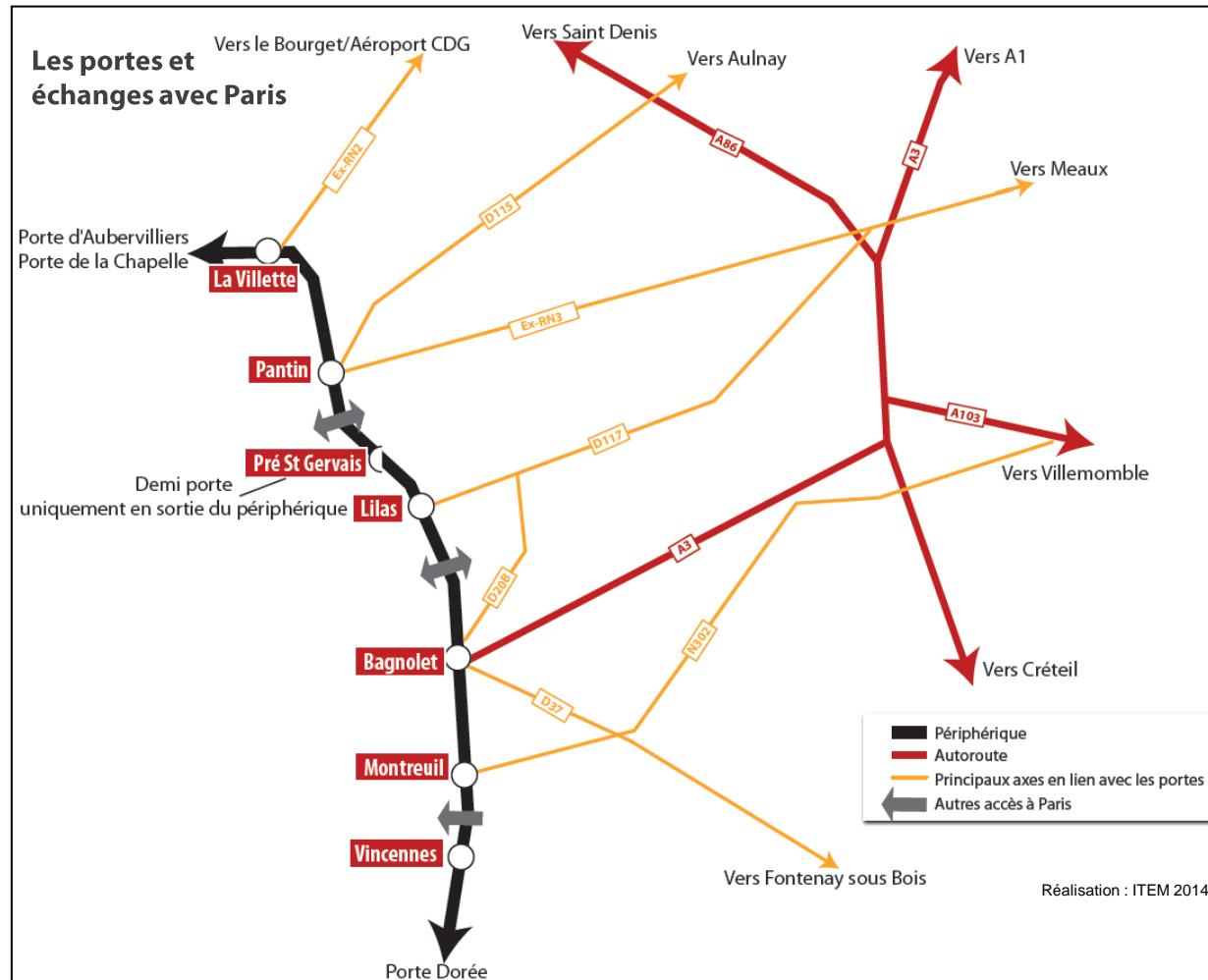
- Les 7 portes permettent la liaison au périphérique, toutes sont des échangeurs complets exceptée la porte du Pré qui ne permet que de sortir du périphérique.

↳ Des accès à Paris

Si les liaisons sont possibles entre Est Ensemble et Paris au niveau des portes, on peut également ajouter la « porte » de Chaumont entre celle de Pantin et du Pré-Saint-Gervais, un axe entre la porte des Lilas et la porte de Bagnolet et une liaison en sens entrant vers Paris entre les portes de Montreuil et de Vincennes.

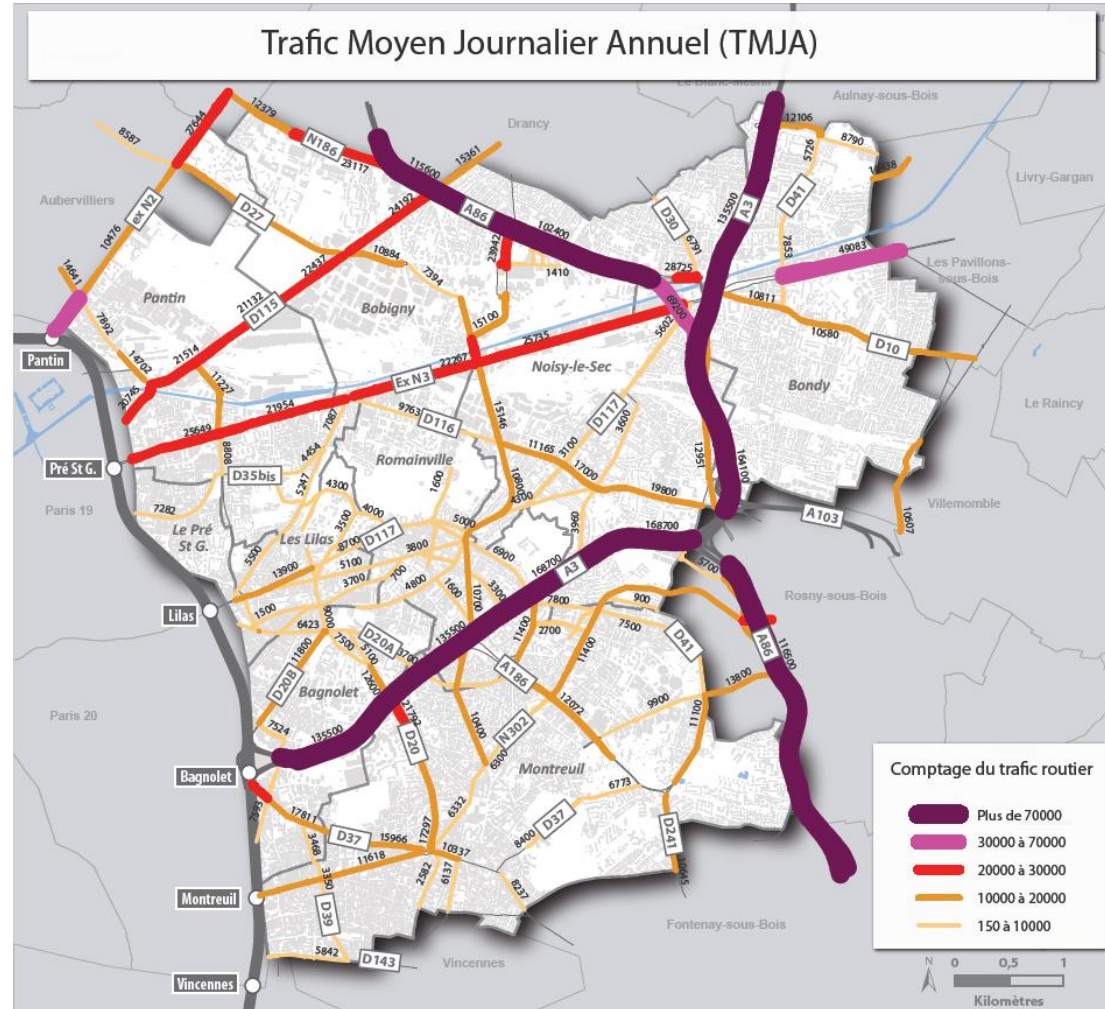
↳ Un accès aux pôles d'emplois

Près de 3 000 actifs d'Est Ensemble travaillent à Roissy. L'A3 puis l'A1 permettent un accès rapide à cette destination. Près de 2 500 actifs se rendent sur Saint Denis, l'accès est rapide par l'A86 et la RN 186.



3.2 Trois niveaux de flux sur le territoire d'Est Ensemble

- Sur les **axes autoroutiers** les charges constatées **dépassent les 100 000 véhicules par jour**. A proximité de l'intersection A3/A86/A103, l'A3 absorbe près de 170 000 véhicules par jour.
- Sur la **RD115** et l'**ex-RN3** les flux sont compris **entre 20 000 et 30 000 véhicules par jour** mais l'ex-RN3 en sortie Est de la CA atteint presque les 50 000 véhicules par jour. L'ex-RN2 est plus chargée à **proximité du périphérique** avec **près de 44 000 véhicules par jour**, elle se décharge ensuite pour descendre sous les 30 000 véhicules par jour.
- Enfin sur les **autres axes** importants, les flux sont **inférieurs à 20 000 véhicules par jour** et plus généralement compris aux alentours de 10 000.



3.3 Un trafic de poids lourds dans la moyenne régionale

Une grande majorité des tronçons de voirie pour lesquels nous avons les données accueillent plus de 5 % de poids lourds dans leur trafic. En moyenne, sur la Région Île-de-France, cette part est de 8 % (IAU, 2010) soit un chiffre comparable à Est Ensemble où la **moyenne de part de poids lourds dans la circulation totale est de 7,5 %**.

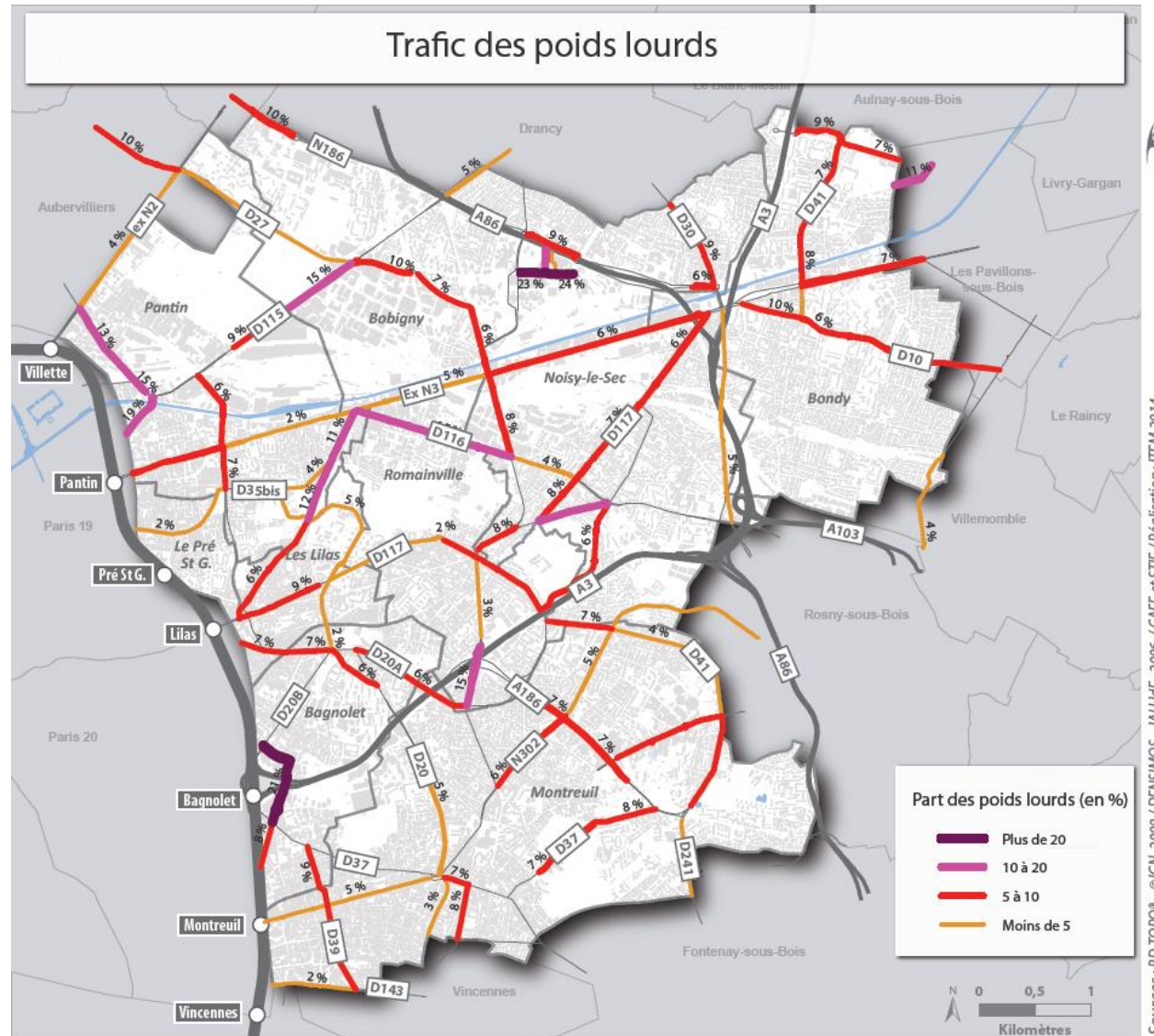
Le **secteur d'activités de Pantin / Bobigny concentre**, en toute logique, une **part élevée de PL** notamment au niveau de la RD115 et de la RD20.

Des **parts de PL dépassant 10 % sur des axes n'étant pas structurants sur le territoire**. Ceci pose la **question des itinéraires poids lourds**.

Deux secteurs dépassent les 20 % de part poids lourds :

- la **RD38** au niveau de Bagnolet, cela s'explique par la présence de la gare routière internationale qui implique la circulation de nombreux cars.

- à **Bobigny**, cette part importante se situe au niveau du pôle d'échange Pablo Picasso (M5 et 8 lignes de bus) et du centre commercial Bobigny 2. Ainsi, les **parts de poids lourds les plus importantes sont liées à une forte présence de transports en commun**.



Sources : BD TOPO® - ©IGN, 2009 / DENSIMOS - IAU IJF, 2006 / CAEE et STIF / Réalisation : ITEM 2014

3.4 La hiérarchisation fonctionnelle du réseau

En fonction des flux de trafic mais également des destinations offertes et des possibilités de rabattement, quatre types de fonctions des axes structurants sont proposés sur Est Ensemble :

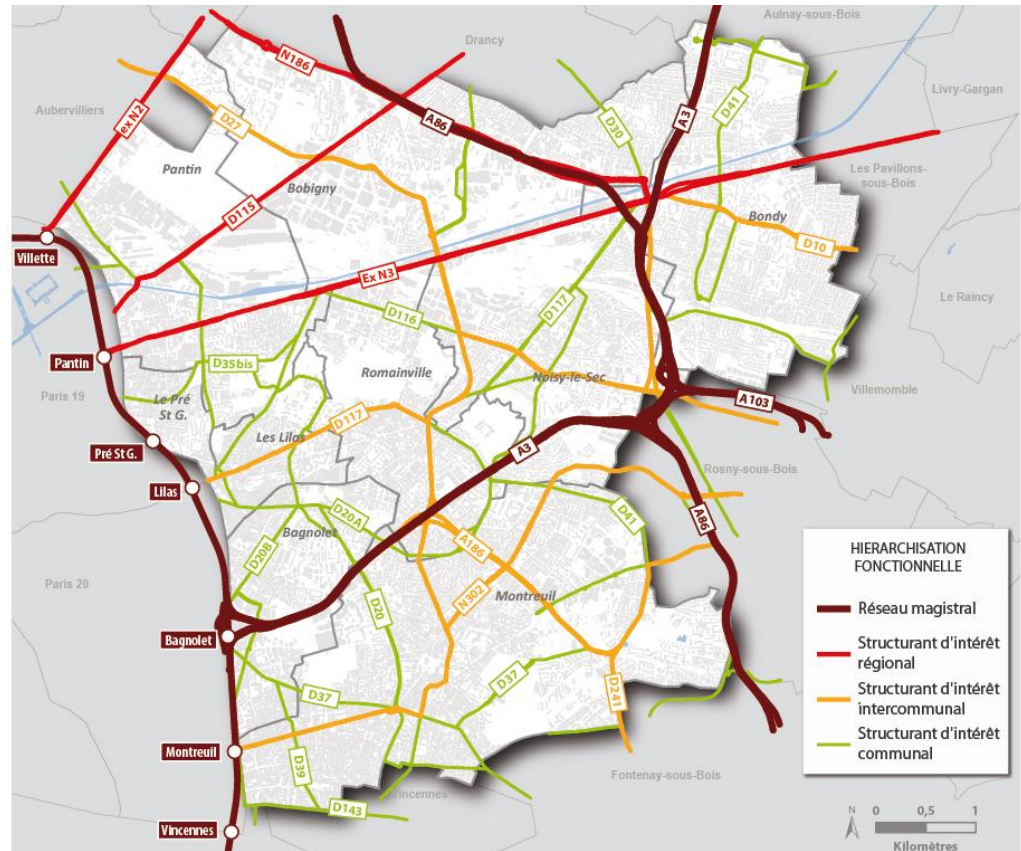
- Les axes du réseau **magistral** qui regroupent les infrastructures autoroutières,
- Les axes **d'intérêt régional** qui accueillent des flux importants et qui ont un gabarit résolument routier,
- Les axes **d'intérêt intercommunal** qui offrent une couture routière de rabattement,
- Les axes **d'intérêt communal** qui viennent plus en complément.

En termes de flux, les axes d'intérêt régional accueillent près de 2 fois plus de trafic en moyenne que les axes d'intérêt intercommunal et plus de 3 fois plus que les axes d'intérêt communal.

La différence de flux entre les voies d'intérêt intercommunal et communal reste faible mais les voies d'intérêts intercommunales ont davantage un rôle de rabattement vers les axes structurants.

Quatre communes ne disposent pas d'axes d'intérêt régional (Bagnole, Les Lilas, Montreuil et Le Pré-St-Gervais) puisque ceux-ci se concentrent au Nord du territoire. Près de la moitié des km de ces voies d'intérêt régional traversent Bobigny (RD115, RN186, ex RN3).

Bagnole est très à l'écart des principaux axes (hors réseau magistral) puisque qu'elle n'accueille que 0,1 km de réseau intercommunal.



COMMUNE	MAGISTRAL (km)	REGIONAL (km)	INTERCOMMUNAL (km)	COMMUNAL (km)
Bagnole	3,7	0,0	0,0	7,2
Bobigny	4,9	14,7	4,3	3,8
Bondy	6,5	3,3	3,5	7,7
Les Lilas	0,0	0,0	1,3	3,5
Montreuil	2,0	0,0	12,4	17,4
Noisy-le-Sec	9,5	3,5	8,6	9,5
Pantin	0,0	9,0	0,8	6,8
Le Pré-St-Gervais	0,0	0,0	0,1	1,5
Romainville	2,4	1,3	5,0	4,7
EST ENSEMBLE	29,0	31,8	35,5	59,3

TYPLOGIE	TRAFIC MIN (TMJA)	TRAFIC MAX (TMJA)	TRAFIC MOYEN (TMJA)
Magistral	69 200	168 700	133 037
Régional	9 948	49 083	22 068
Intercommunal	4 300	25 130	12 009
Communal	2 582	23 942	7 682

Remarque : Les données kilométriques d'Est Ensemble ne correspondent pas forcément à la somme des kilométrages des 9 communes puisque un tronçon peut être affecté à 2 communes. Dans ce cas, la longueur du tronçon est attribuée à chacune des communes..

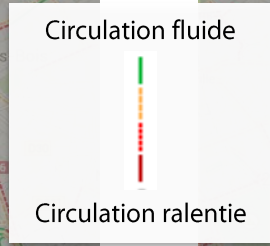
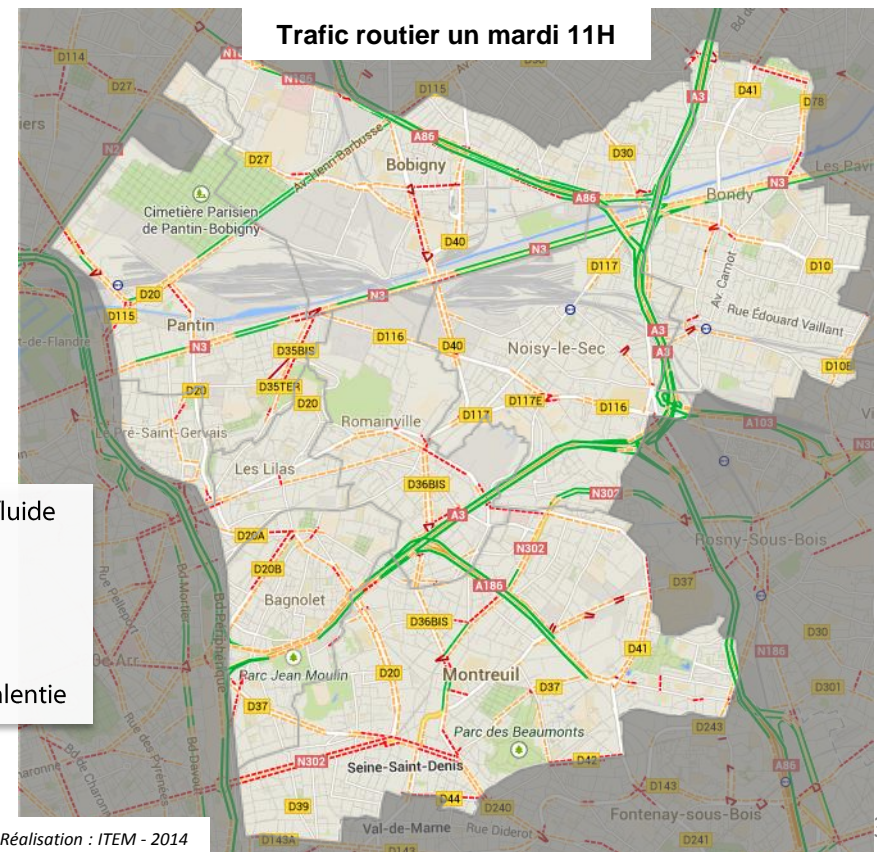
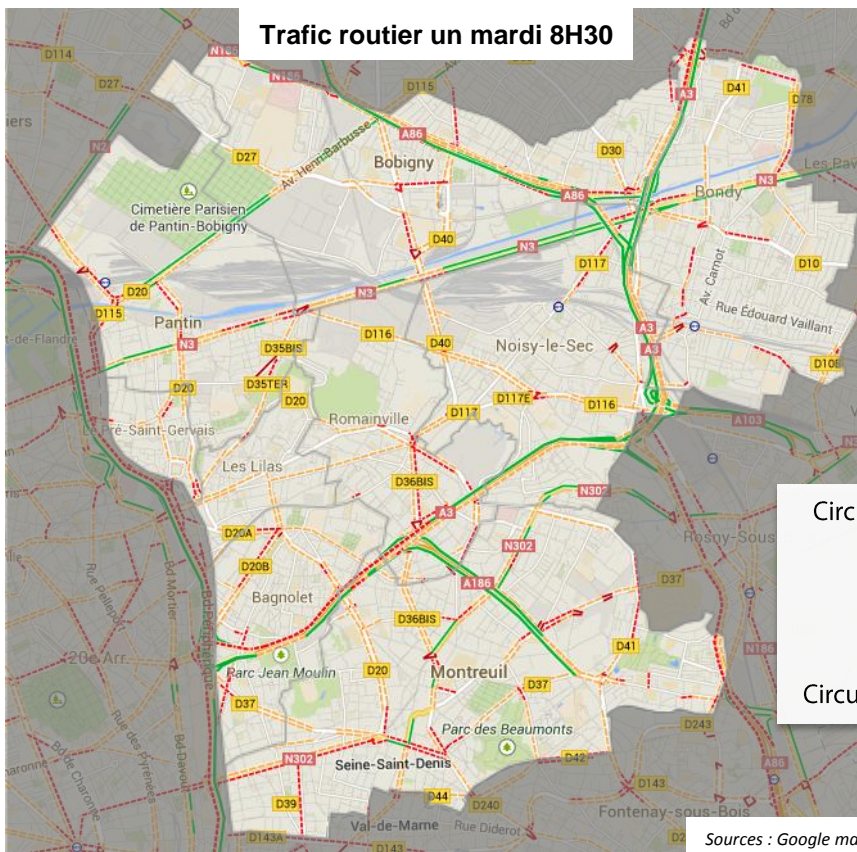
3.5 Les conditions de circulation automobile

3.5.1 Un trafic qui évolue au cours de la journée

➤ A l'aide de Google Maps il est possible d'observer sur la majeure partie des axes structurants d'Est Ensemble les conditions de circulation. Ces données permettent d'observer les conditions de circulation et ce, sur différents jours moyens, à différentes heures ou en temps réel.

➤ On peut donc constater que les **conditions de circulation à 8h30 un mardi** sont délicates sur le territoire et ce, pas seulement au niveau des voies autoroutières. L'A3, l'ex RN3, la RN302, et globalement tous les axes à proximité de la capitale subissent des difficultés de circulation. Les intersections avec les voies les plus structurantes sont également des points de congestion.

➤ En **fin de matinée (11h)**, les **conditions de circulation s'améliorent** même si la **RN302 reste un passage délicat** dans les deux sens. L'**ex-RN3** subit encore **quelques ralentissements** notamment aux intersections avec la RD35 et la RD40 tandis que l'A3 ne subit plus de grandes perturbations. Quelques voies locales subissent de forts ralentissements en permanence : RD27 (Bobigny), RD208 (Bagnolet), RD20 (Pantin), RD78 (Bondy).



↘ C'est en fin d'après-midi que la situation devient la plus problématique. En effet, la majorité des axes subissent des dégradations en matière de conditions de circulations. Les axes autoroutiers qui subissaient quelques ralentissements le matin ont tous des problèmes de ralentissements, parfois dans les deux sens.

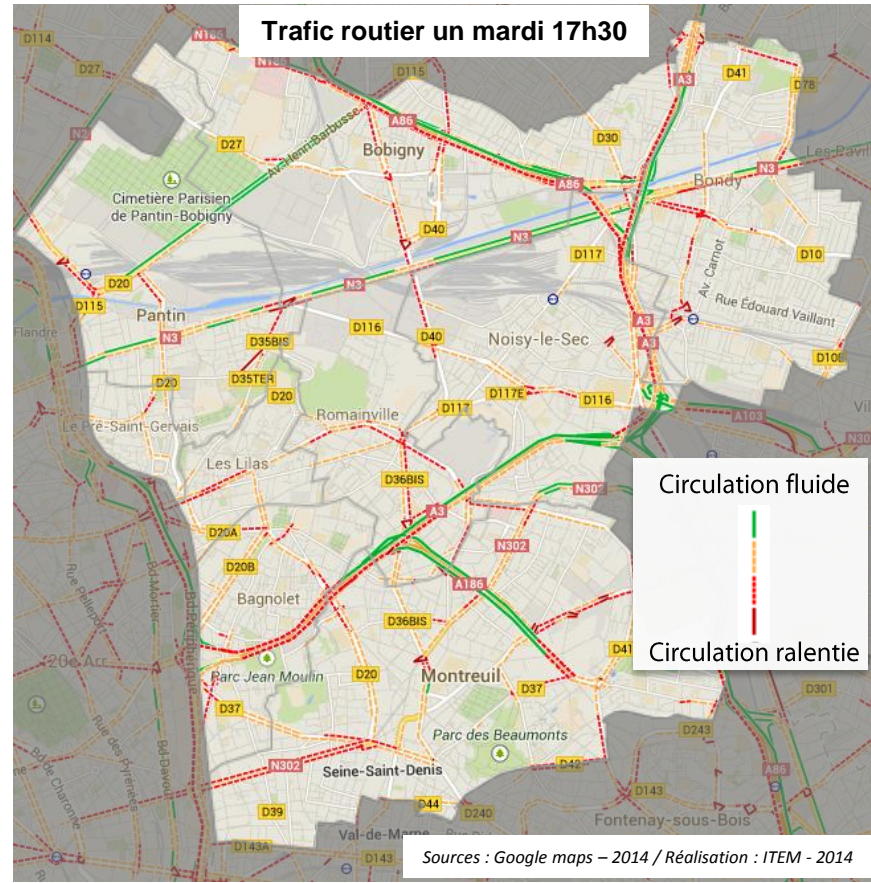
↘ Mais l'on remarque également que les trois radiales (Ex-RN2, Ex-RN3 et RD115) n'ont pas forcément de problèmes plus importants qu'aux autres moments de la journée. Ce sont plutôt certains axes d'intérêt intercommunal (RD40, RD117, RN302) et d'intérêt communal (RD78, RD37) qui ont des difficultés de circulation.

3.5.2 Des temps de parcours doublés en heure de pointe

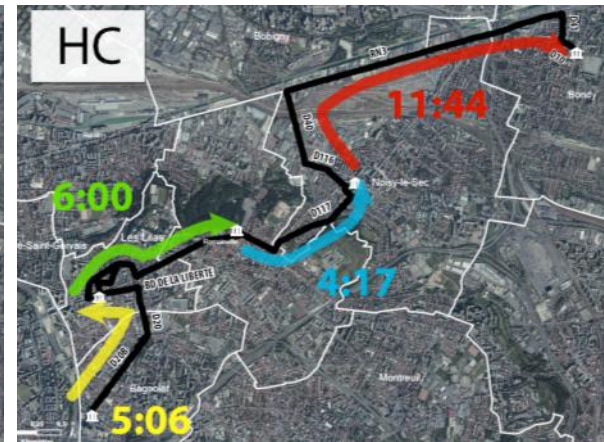
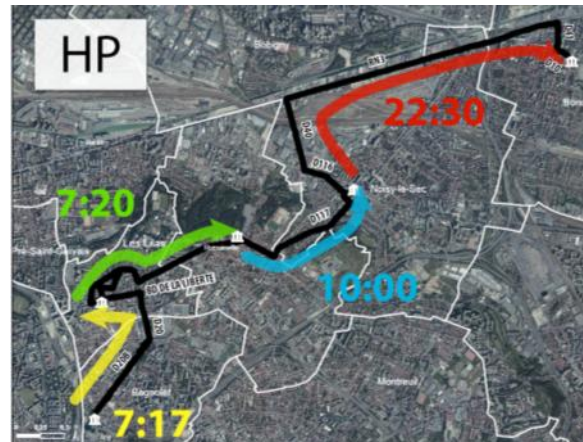
↘ Afin de constater les différences de circulation entre heure creuse et heure de pointe, nous comparons un même trajet qui part de la mairie de Bagnoleet pour rejoindre la mairie de Bondy via les mairies des Lilas, de Romainville et de Noisy-le-Sec.

↘ Cette comparaison des temps de parcours atteste des conditions de circulation délicates sur le secteur et ce, quels que soient les types de voiries empruntées. En heure creuse la vitesse de circulation nettement plus importante (22 km/h) nous permet de réaliser le trajet en 27 min contre 47 min en heure de pointe.

↘ On constate également que l'intensité des difficultés est plus marquée au niveau des axes structurants comme l'ex RN3 et la RD117 sur lesquels le temps de parcours est au moins doublé.



	Distance parcourue	Temps de parcours (min:sec)	Vitesse moyenne (km/h)
Heure de pointe	9,9 km	47:07:00	12,6
Heure creuse		27:07:00	21,9



3.5.3 Des franchissements du canal de l'Ourcq limités

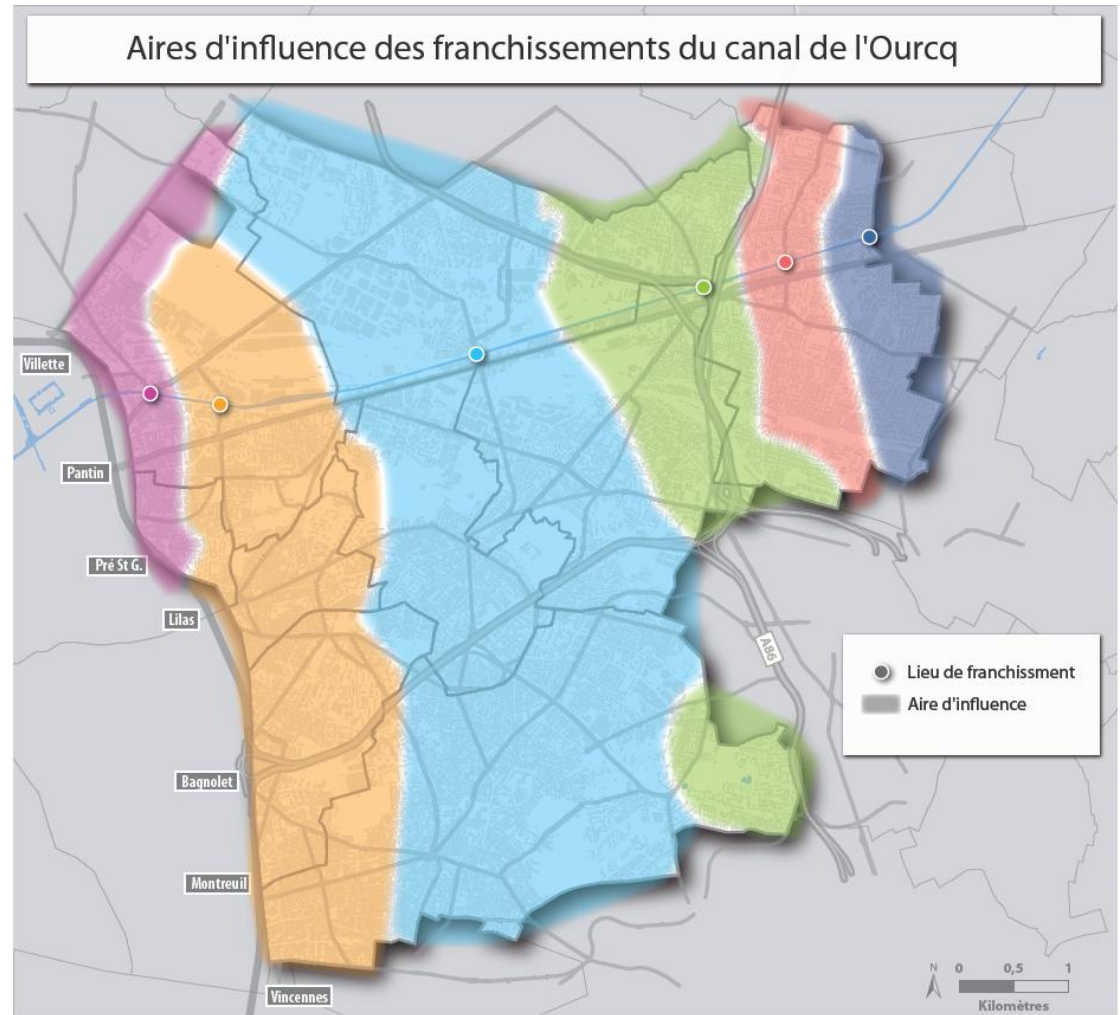
↳ Le **canal de l'Ourcq** constitue une **coupure importante** sur le territoire. Six points de franchissement permettent sa traversée afin de relier le Nord et le Sud d'Est Ensemble.

↳ La carte ci-contre met en évidence le franchissement le plus proche depuis chaque point du territoire.

On constate que le **pont de la RD40 est le franchissement le plus opportun pour une grande partie du territoire**, ceci pose forcément des **problèmes de congestion** à certaines heures de la journée.

A l'Ouest, trois franchissements rapprochés permettent un partage des flux même si le secteur du Pont de Bondy avec une double vocation : franchissement de l'Ourcq et accès aux autoroutes, est très souvent saturé.

Pantin a également deux franchissements rapprochés ce qui permet de diviser un peu les flux bien que la RD115 soit bien plus fréquentée vu qu'elle permet l'accès à Paris.



3.6 L'accidentologie sur Est Ensemble

Ces données sont issues de l'observatoire national interministériel de sécurité routière pour les données 2006-2011 et de la DRIEA (2010-2013).

3.6.1 Une accidentologie plus forte sur Pantin et Bagnole

Sur la période 2006 – 2011, plus de **4 200 accidents corporels** ont été recensés sur Est Ensemble dont plus d'un sur cinq à Montreuil. Toutefois, si l'on rapporte le nombre d'accidents au kilomètre de voirie de la commune, les communes de **Bagnole** et de **Pantin** sont celles qui en comptent le plus avec **au moins 8 accidents pour un kilomètre de voirie**. Pour Bagnole, ceci est lié en grande partie à l'A3 tandis que pour Pantin la présence des RN2, RN3 et RD115 explique ces chiffres importants. C'est sur le Pré-Saint-Gervais que ce chiffre est le plus faible (3,5).

Pour ce qui concerne la **gravité des accidents**, plus de **5 000 personnes ont été accidentées dont 53 tuées** (14 à Bobigny). Toujours rapporté au kilomètre de voirie de la commune, **Pantin connaît de loin la plus forte gravité des accidents** : 5,6 blessés graves ou tués pour un kilomètre de voirie. Le Pré-Saint-Gervais reste la commune la moins touchée avec 1,8 blessé grave ou tué au kilomètre de voirie.

L'année 2013 a été particulièrement difficile avec 12 tués sur les routes d'Est Ensemble dont 5 à Bagnole et 4 à Bobigny.

3.6.2 Des accidents plutôt sur le réseau secondaire

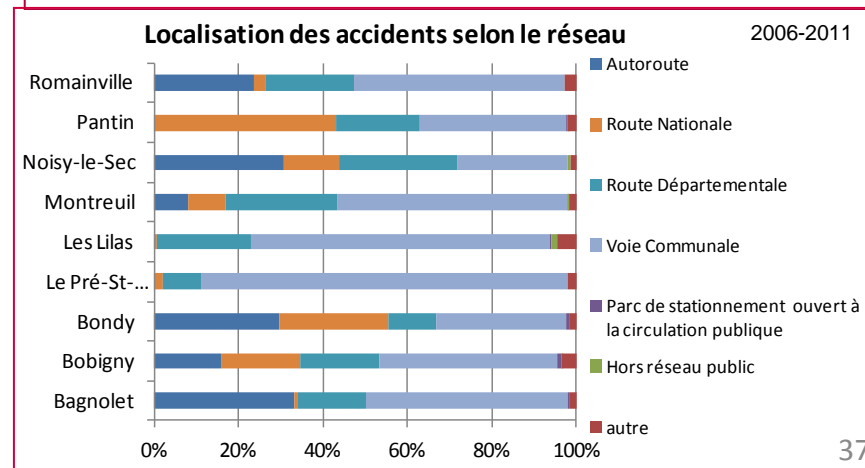
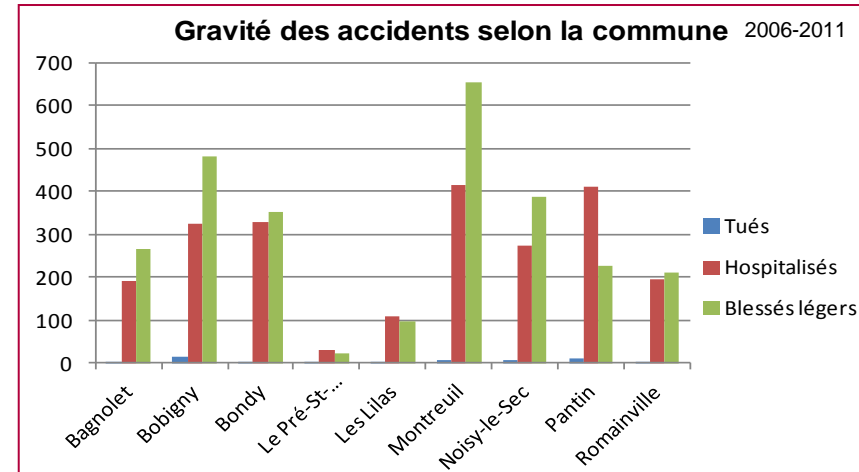
Plus de **40 % des accidents ont lieu sur la voirie communale (1 826 accidents)** tandis que les routes départementales ont 21 % des accidents d'Est Ensemble. Seuls 17 % des accidents ont eu lieu sur le réseau autoroutier du territoire d'Est Ensemble.

Toutefois, des communes comme Bagnole, Bondy ou Romainville parcourues par le réseau autoroutier ont une forte part de leurs accidents sur autoroute.

De la même manière, Pantin avec la RN2 et la RN3 voit plus de 40 % de ses accidents sur les routes nationales.

Ainsi la localisation des accidents en fonction du réseau est très différente d'une commune à l'autre et très dépendante de l'offre routière de la commune.

COMMUNE	Nb d'accidents 2006-2011	Nbre d'accidents/Km de voirie	Nbre de tués ou blessés graves/Km de voirie
Bagnole	409	8,0	3,5
Bobigny	675	6,2	3,1
Bondy	584	5,3	3,0
Les Lilas	174	6,7	3,4
Montreuil	906	5,7	2,6
Noisy-le-Sec	537	5,8	3,1
Pantin	554	8,2	5,6
Le Pré-St-Gervais	53	3,5	1,8
Romainville	341	5,8	3,2
EST ENSEMBLE	4233	6,1	3,5



3.6.3 Une forte implication des deux roues motorisés

↳ **Plus d'un quart des accidents d'Est Ensemble implique des deux roues motorisés** alors qu'ils ne représentent que 1 à 2 % de part modale. Sur la commune des Lilas, les deux roues motorisés représentent 36 % des véhicules impliqués (96 véhicules) mais c'est aussi une des communes ayant le moins d'accidents (174). C'est sur Bondy que cette part est la plus faible : 19 % (202 véhicules).

↳ Le listing « tués » de Seine-Saint-Denis nous permet de voir que **de 2010 à 2013, ce sont 19 usagers de deux roues qui sont décédés dont 9 en 2013.**

↳ A l'échelle régionale, les deux roues motorisés sont **impliqués dans près de la moitié des accidents** et plus des ¾ de ces accidents sont graves. Les accidents des 15-24 ans se font dans 46 % des cas avec un deux roues.

3.6.4 Le vélo est peu concerné par les accidents

↳ **Le vélo**, avec une pratique souvent réputée dangereuse, **ne représente que 2,3 %** des véhicules impliqués dans un accident sur Est Ensemble avec un maximum de 3,5 % (Les Lilas). **Entre 2010 et 2013, on ne déplore aucun cycliste tué** sur Est Ensemble.

↳ Sur la région Île-de-France, moins de 5 % des accidents impliquent un vélo ainsi malgré leur vulnérabilité, les victimes cyclistes sont bien moins importantes que les victimes cyclomotoristes au regard de leur usage. Dans plus de 60 % des cas l'accident a lieu avec un véhicule léger.

3.6.5 Une accidentologie des piétons importante

↳ Ainsi, en 2013, les piétons représentent **41,2 %** (21 personnes) **des tués en Seine-Saint-Denis**, il s'agit du mode le plus vulnérable mais aussi le mode le plus utilisé. Le listing « tués » de Seine-Saint-Denis nous permet de voir que **de 2010 à 2013, on compte 3 à 5 piétons tués par an sur Est Ensemble.** Les piétons sont donc particulièrement vulnérables.

↳ A l'échelle régionale, les piétons sont impliqués dans près d'un quart des accidents. Dans plus de 70 % des cas, l'accident a lieu avec un véhicule léger et ¾ des accidents ont lieu sur ou à moins de 50 m d'un passage protégé.

Répartition des véhicules impliqués dans les accidents sur Est Ensemble 2006-2011



Les principaux facteurs d'accidents impliquant des 2RM sont par ordre décroissant :

- le jeune âge du conducteur 2RM (moins de 50 cm3) ;
- une vitesse excessive ou inadaptée du 2RM ;
- un permis 2RM récent ;
- un dépassement dangereux du 2 RM ;
- un défaut d'indication avant manœuvre du VL ;
- un freinage d'urgence sur chaussée mouillée du VL ;
- un masque important (VL et 2RM) ;
- le non respect du stop ou feu rouge par le VL ;
- un permis VL récent.

Source : DRIEA 2010

3.7. Zoom sur la circulation dans chaque commune

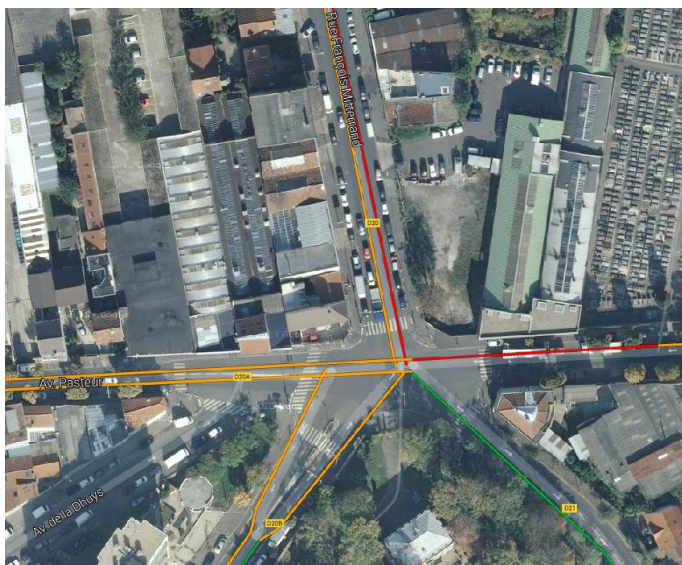
3.7.1 Bagnolet

Si le secteur de l'échangeur de Bagnolet est essentiel dans l'organisation des circulations sur Est Ensemble et pour la ville de Paris, le reste de la commune n'est pas irrigué par des axes structurants importants. Les nombreuses départementales qui traversent la commune se croisent pour la plupart au Nord du territoire.

La carte ci-contre met également en avant des rues permettant la desserte des quartiers, généralement organisés avec de nombreux sens uniques et des impasses dans la partie Nord.

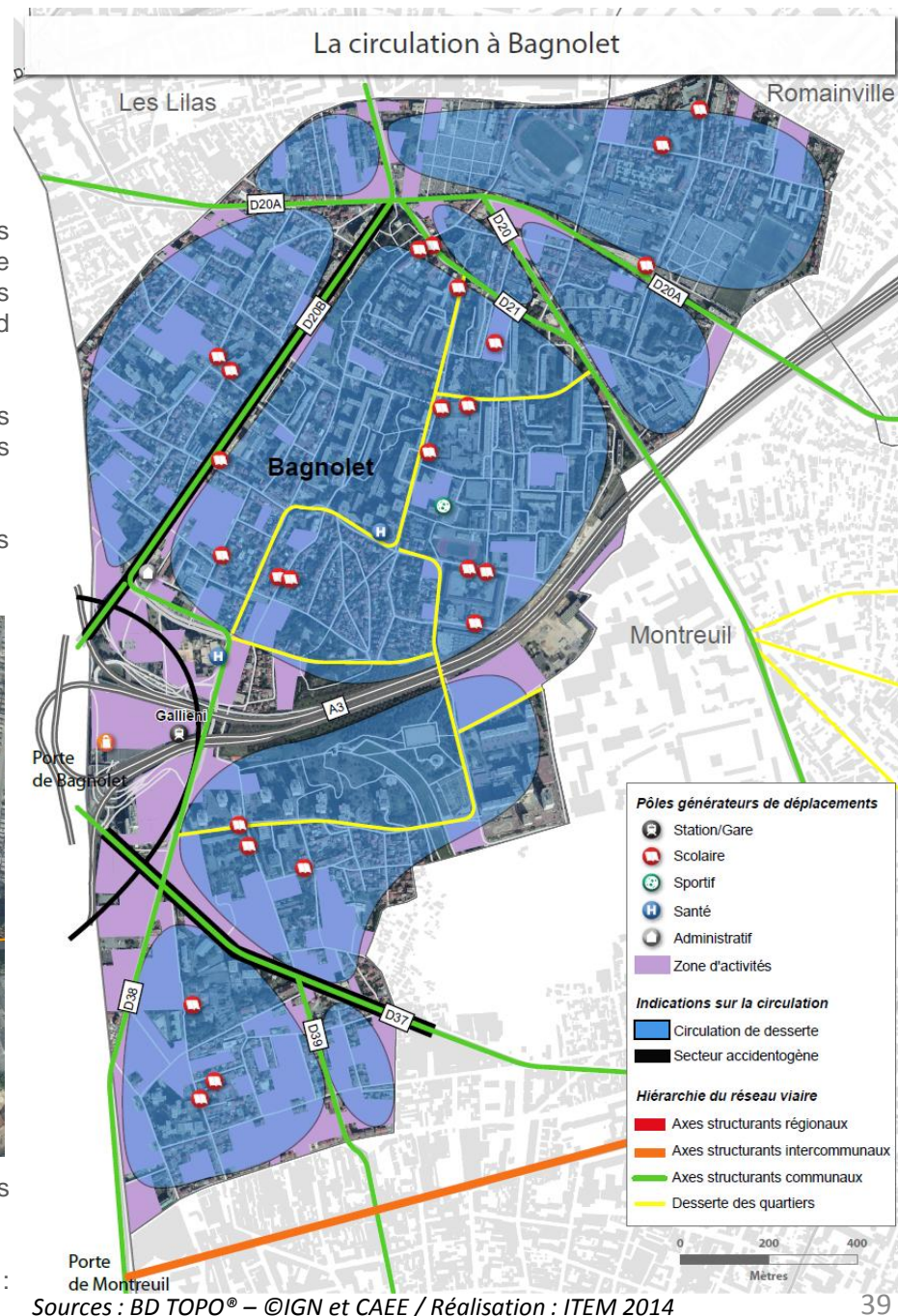
Même si l'A3 est une réelle coupure, 4 axes permettent d'assurer les liaisons Nord-Sud avec la RD38, la rue C. Delescluze, la RD20 et la RD20A.

Le carrefour RD20A, RD20B, RD20 et RD21 est fortement chargé en heure de pointe. Ce carrefour est un giratoire à feux à 5 branches. La forte intensité des flux engendre fréquemment des retenues comme illustré ci-contre avec la circulation habituelle à 17h30 un mardi.



Le plan de circulation de la commune, hormis au niveau de l'échangeur, très complexe, est plutôt cohérent et aisé à suivre pour les automobilistes.

En termes d'accidentologie, deux secteurs sont particulièrement critiques : l'avenue Gambetta et l'avenue de la République.



3.7.2 Bobigny

↘ A l'échelle communale, peu de coupures sont présentes mais Bobigny voit des circulations vers le Sud être compliquées par le Canal de l'Ourcq avec deux traversées possibles (RD40 et au niveau du Pont de Bondy). A ce sujet, le carrefour au niveau de la Place St-Just au croisement de Bondy et Bobigny est un point dur important notamment du à l'absence de liaison entre l'A86 et l'A3.

↘ La commune est fortement structurée par des axes régionaux importants : la RN186, la RD115 et l'ex-RN3. Cela implique un trafic de transit très important. Les autres voies irriguant la commune ont donc plus un rôle communal, exceptée la RD27 ayant un rôle intercommunal. On peut également repérer quelques voies permettant de desservir les quartiers : J. Jaurès, Lénine, République...

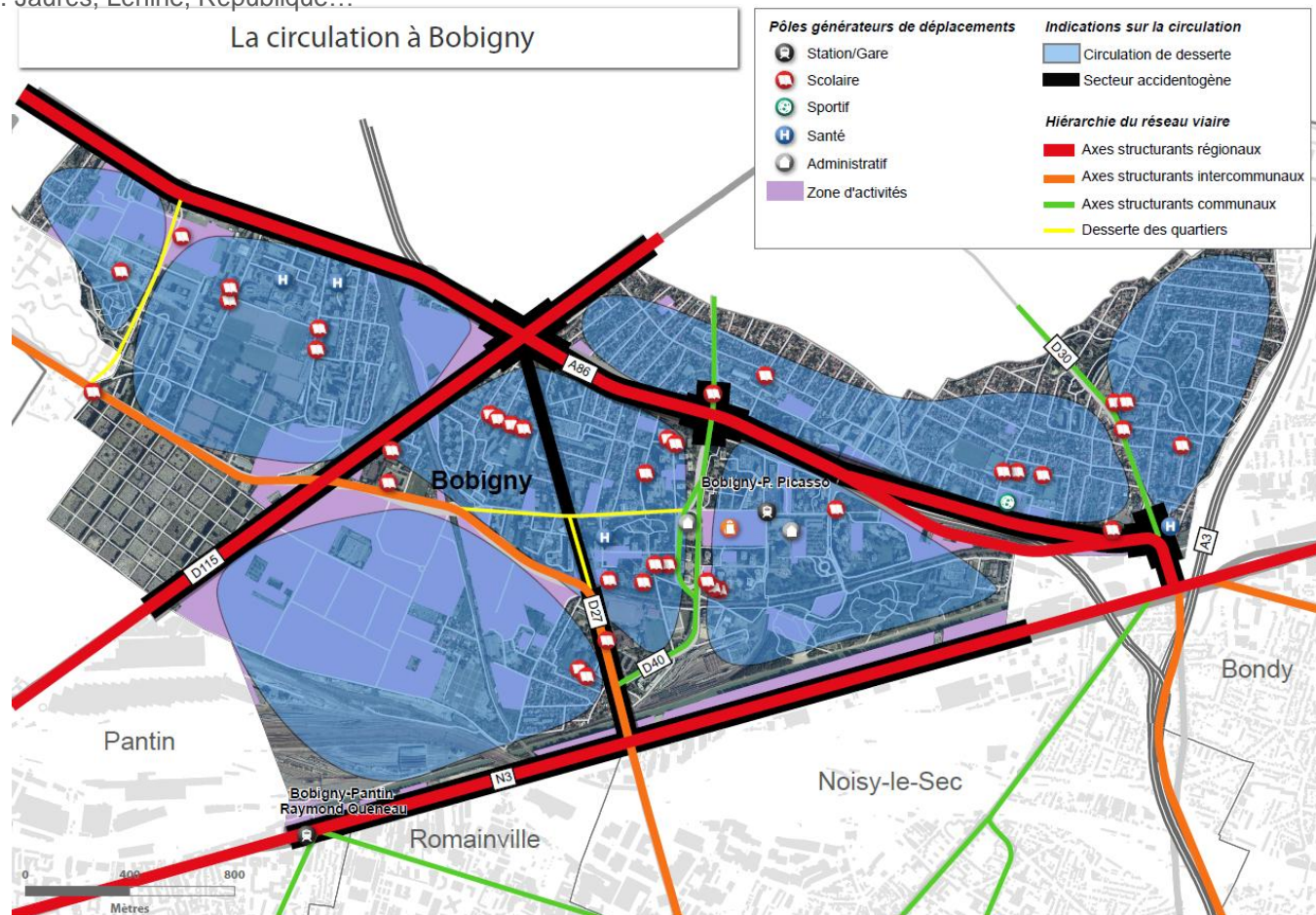
↘ Le PLU de la commune a mis en évidence un maillage incomplet qui créé des difficultés de déplacements au sein de la commune.

↘ Le secteur Pablo Picasso reste difficile à circuler étant donné son importance en termes de transport collectif. De nombreuses emprises de voiries sont réservées à ce mode ce qui complique la lisibilité du site et l'accessibilité notamment aux différents espaces de stationnement et en particulier le P+R.



Rue Eric Saty – voie d'accès au P+R

↘ Les axes structurants régionaux sont particulièrement accidentogènes ainsi que l'avenue Jaurès. Les différents ronds-points sur la RN186 sont spécialement dangereux.



3.7.3 Bondy

Le plan de circulation de Bondy est organisé en fonction de trois principales coupures :

1/ **Le canal de l'Ourcq** : qui coupe la ville en deux avec 3 points de passages possibles (un au niveau du Pont de Bondy, un au niveau de l'intersection RN3/RD41 et un dernier à l'Est RN3/RD78).

2/ **Les infrastructures autoroutières (A3/A86) et le secteur du Pont de Bondy** : les circulations vers l'Ouest de Bondy sont contraintes par ces infrastructures.

3/ **Les emprises ferroviaires** : seuls deux passages sont possibles au Sud de la commune, sur l'avenue de J. Ferry à l'Ouest et sur la RD10E à l'Est.

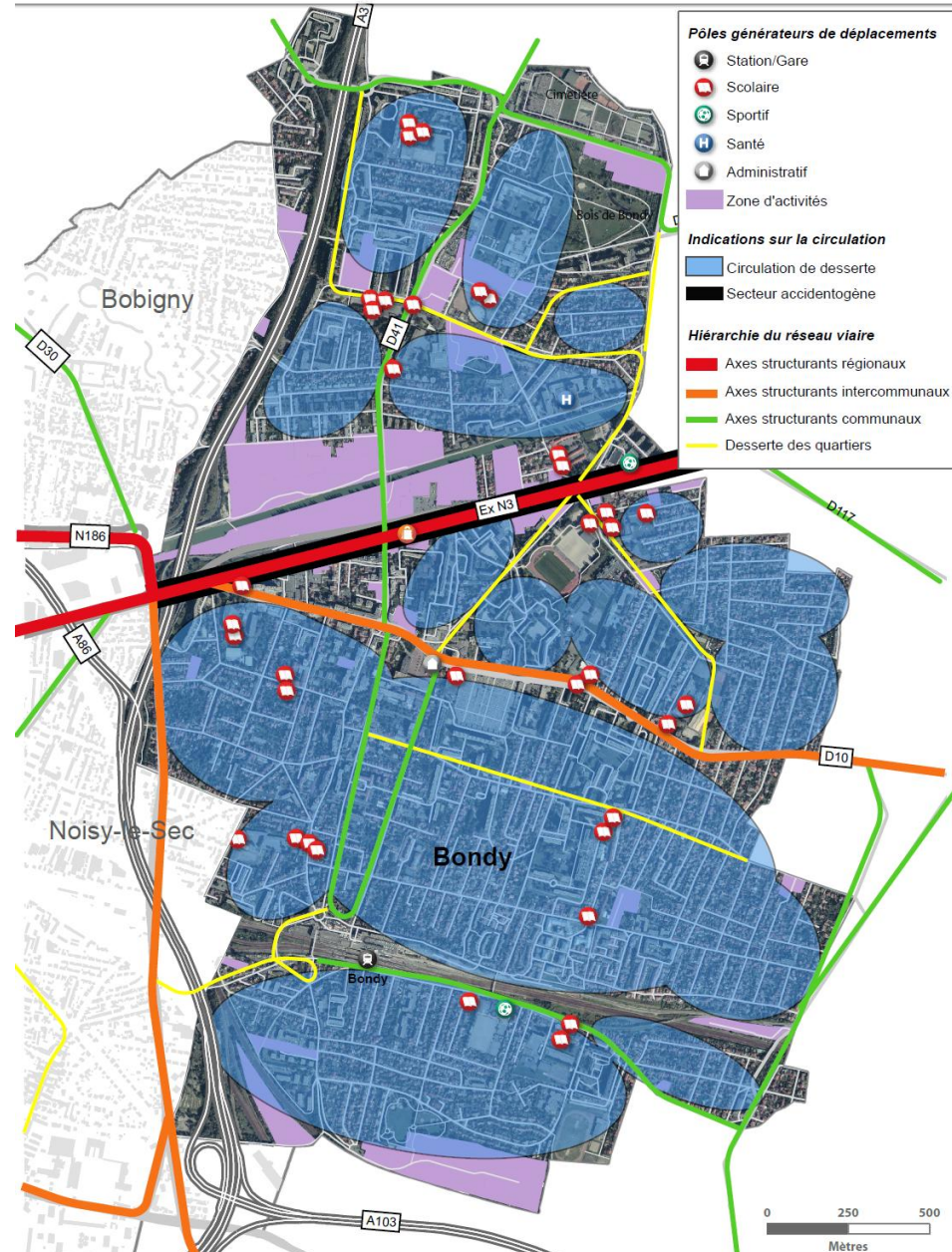
L'ex-RN3 au centre de la commune est l'axe le plus structurant sur lequel viennent se greffer les autres départementales irriguant la commune. Mais cette voie est de part sa largeur et sa configuration pour partie en autopont, une coupure importante pour les circulations entre le Nord et le Sud de Bondy.



Il faut également noter plusieurs voies importantes en termes de desserte de quartier, notamment celles permettant de se rendre sur la gare RER.

L'ex-RN3 et ses intersections avec les autres voies structurantes sont les secteurs les plus accidentogènes.

La circulation à Bondy



3.7.4 Les Lilas

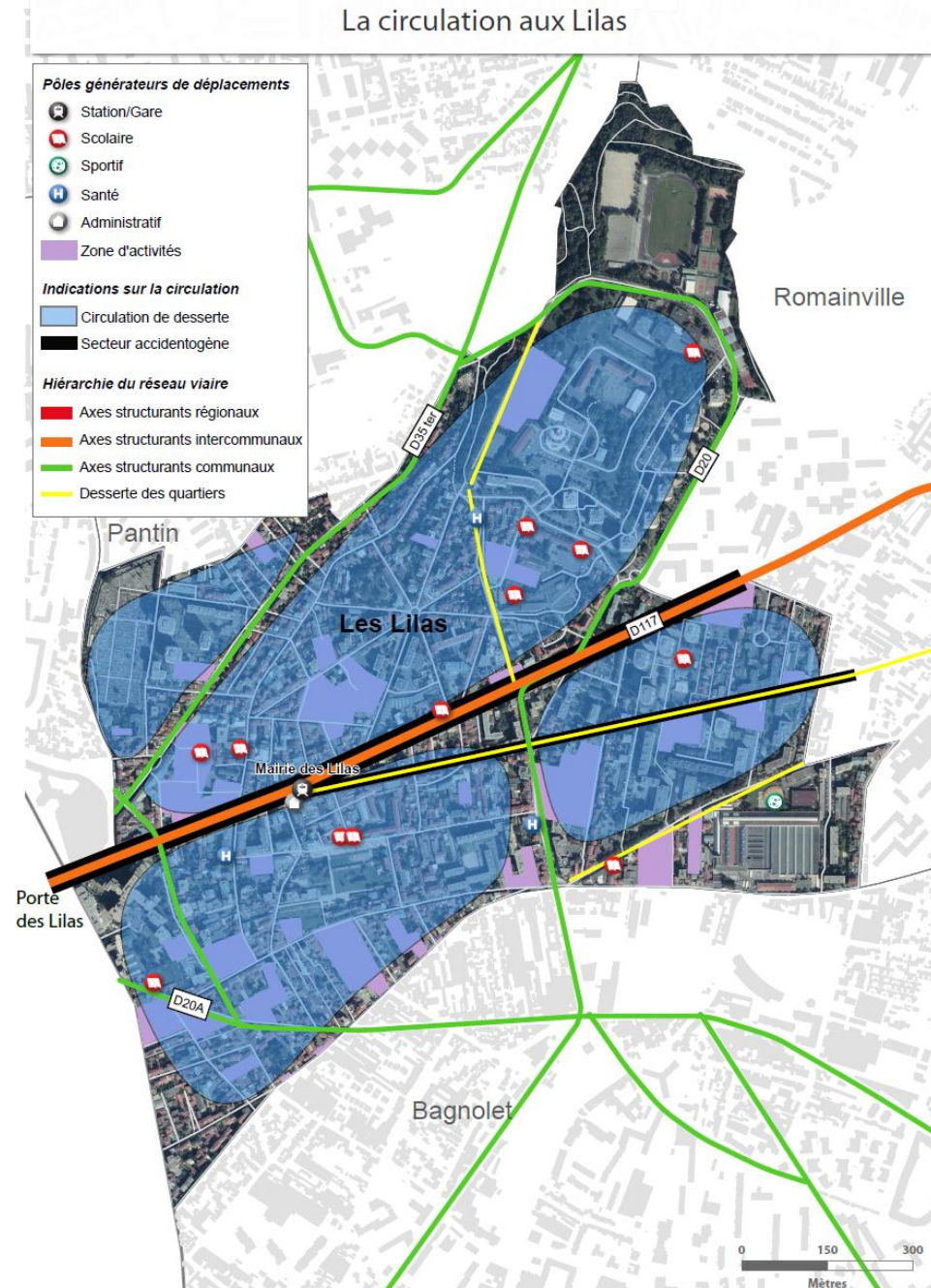
La RD117 est l'axe le plus important de la commune suivi des autres RD. La rue de Paris connaît une circulation importante au vu de sa connexion à Paris au niveau de la porte des Lilas.

Quelques voies permettent une irrigation des quartiers, mais globalement, la commune est surtout constituée de sens uniques et d'impasses dont le rôle reste la desserte des quartiers résidentiels.

La rue de Paris et la rue de Verdun/boulevard de la Liberté sont les secteurs concentrant la majorité des accidents.



Sur les Lilas, l'axe le plus structurant, la RD117, offre un caractère pacifié sous forme de boulevard urbain. Les principales difficultés de circulation se trouvent en sortie communale au niveau de la porte des Lilas.



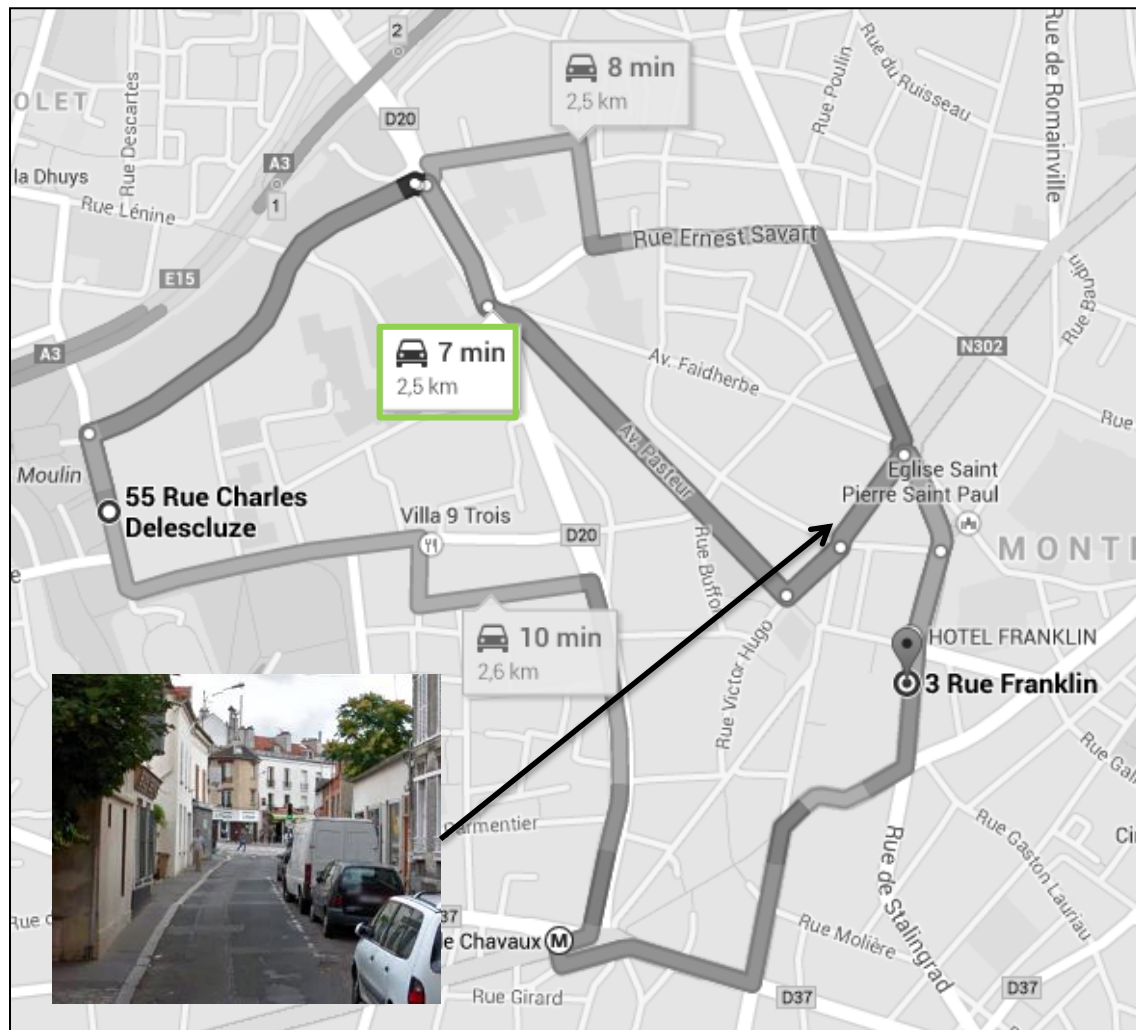
↳ La modification de la circulation autour de la mairie de Montreuil a complexifié le plan de circulation. On constate notamment que l'accès au parking Grand Angle est difficile pour les automobilistes venant de Bagnolet.



La réservation au niveau du cœur de ville d'espaces piétons (rue du Capitaine Dreyfus) et de secteurs réservés aux cycles et aux bus imposent des circulations qui ne sont pas en trace directe et dans des voies à faible gabarit possible. L'exemple ci-dessus illustre les contraintes mises en place pour éviter le transit en hypercentre de Montreuil.

↳ Les secteurs les plus accidentogènes sont situés sur la RN302 dans sa partie sud et sur la RD41.

Accès au parking Grand Angle depuis Bagnolet



Sources : Itinéraire Google (carte) et ITEM 2014 (photo)

3.7.6 Noisy-le-Sec

↘ La commune de Noisy est à proximité de l'échangeur A3/A186/A103. Les deux premières autoroutes se situent sur le territoire de la commune et créent des coupures importantes. Au Nord, la commune est délimitée par l'ex-RN3 qui accueille un trafic important.

↘ Les emprises ferroviaires dans la partie Nord de la commune créent 2 points de passages obligés. L'un au niveau de la RD40 depuis ou vers la RN3 et l'autre sur la RD117 en direction ou vers le Pont de Bondy.

Pont ferroviaire sur la RD117



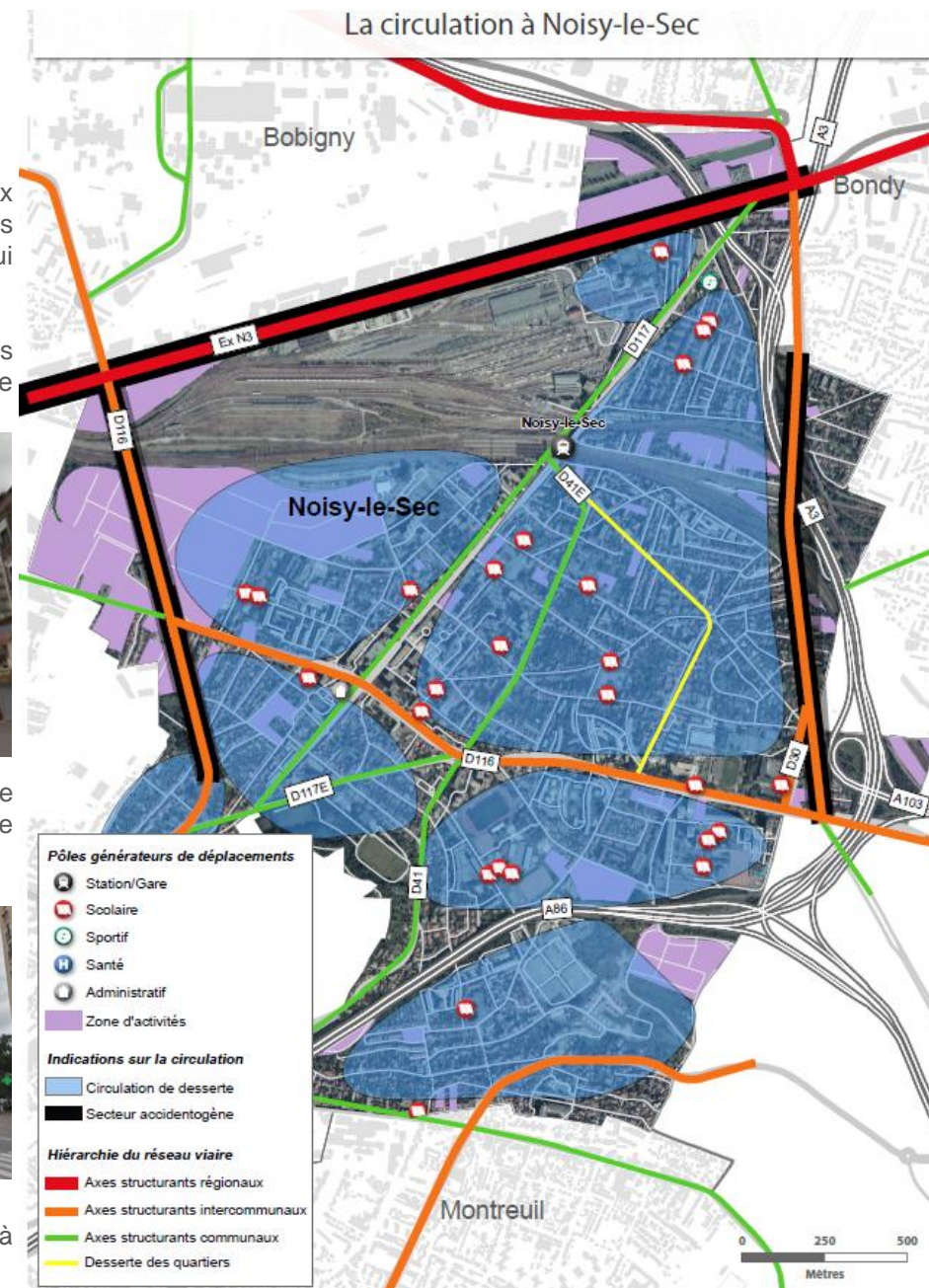
↘ Un nombre important de RD irriguent le territoire et suffisent à la desserte de quartiers, seuls le boulevard la République et la rue de Merlan complètent le maillage des axes structurants.

Carrefour RD117 / RD116



↘ Le carrefour RD117/RD116 est le secteur le plus conflictuel de la ville. Il est en effet à la confluence de 2 axes principaux, la RD116 d'orientation Ouest/Est et la RD117 d'orientation Nord/Sud.

↘ Deux axes sont plus accidentogènes : la RN186 et la RD40 notamment à l'intersection avec la RD116 (Parc/Roussel).



3.7.7 Pantin

La commune accueille trois axes structurants régionaux (Ex-RN2, Ex-RN3 et RD115) qui connaissent un trafic important. Ces trois axes se rabattent sur la Porte de la Villette pour le premier et la Porte de Pantin pour les deux autres.

L'emprise ferroviaire du RER E parallèle au canal de l'Ourcq coupe la commune en deux avec soit un passage au niveau de la RD115 au niveau de la Porte de Pantin, soit au niveau de la RD20. Un passage plus informel est possible à l'Est sur la rue Raymond Queneau mais celui-ci est normalement réservé aux usagers du domaine fluvial. Mais force est de constater qu'il reste utilisé notamment aux heures de pointe.

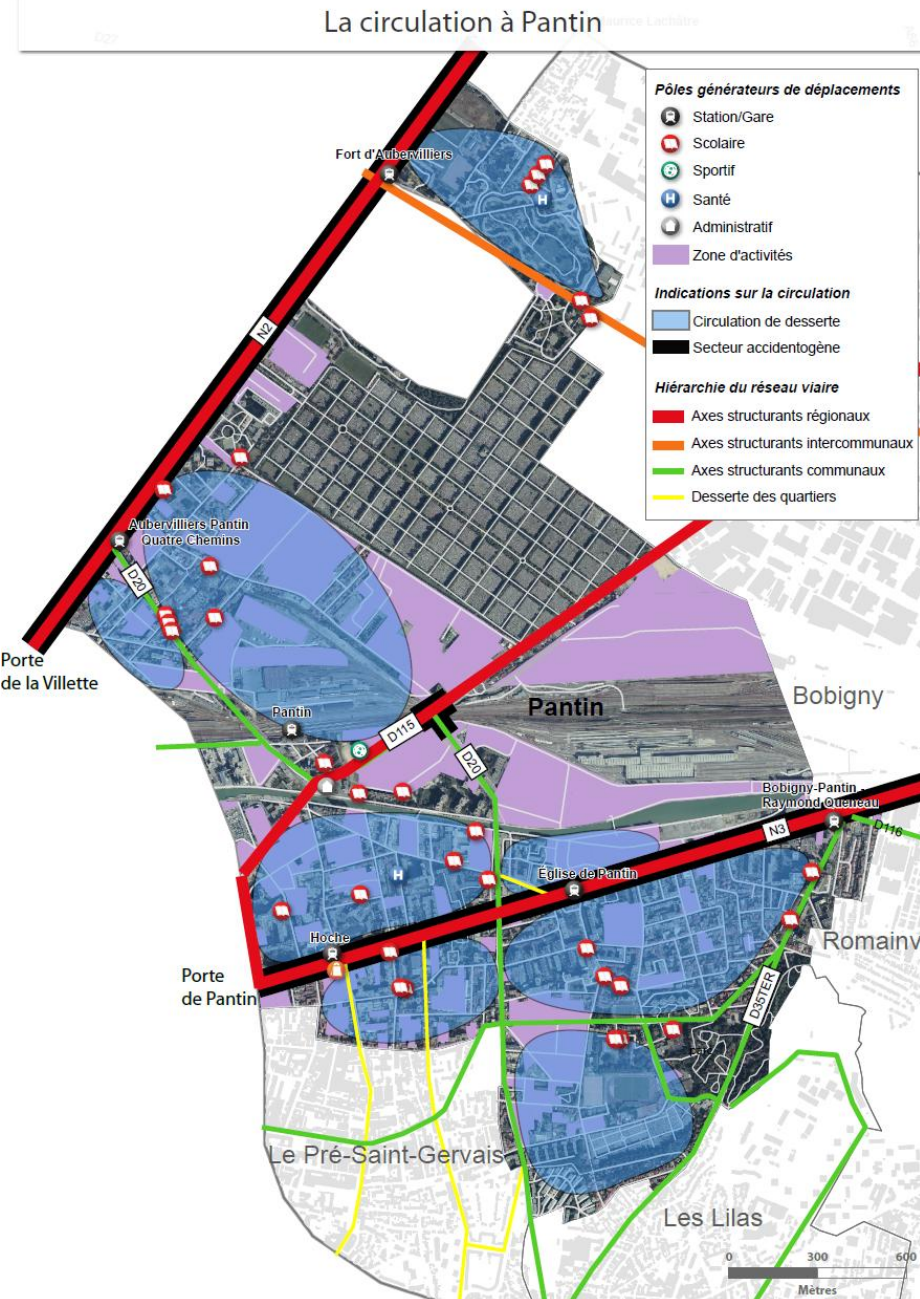


Le cimetière parisien constitue une forte emprise qui coupe Pantin avec le quartier au niveau de la station M7 Fort d'Aubervilliers qui apparaît comme coupée du reste de la ville.

Le secteur de la porte de Pantin est soumis de manière très forte à des phénomènes de congestion qui s'étalent bien au-delà des heures de pointes pour avoir un caractère saturé de manière continue en période diurne.

D'autres RD, notamment sur sa partie Sud, irriguent la commune et permettent des liaisons vers les Lilas notamment. On note également deux dessertes vers Le Pré-Saint-Gervais.

L'ex-RN2 et l'ex-RN3 sont les axes les plus accidentogènes auxquels il faut ajouter l'intersection RD115/RD20.



3.7.8 Le Pré-Saint-Gervais

↘ Au vu de la petite superficie de la commune, il n'est pas étonnant de voir un nombre de voies structurantes très limité. La RD35b permet la liaison vers Romainville et Pantin. Des dessertes internes à la commune ont également été repérés, elles permettent notamment le lien Nord/Sud.



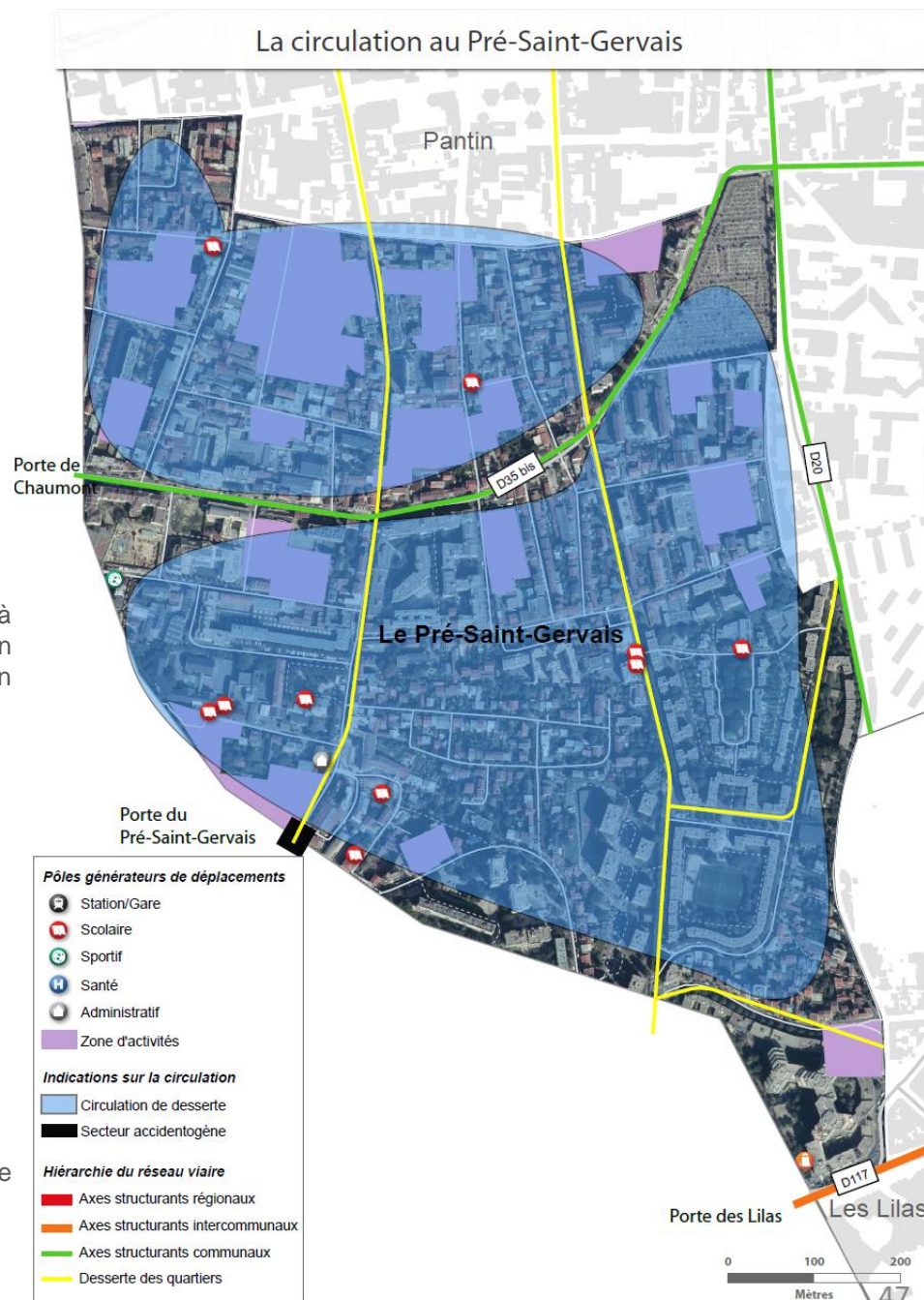
RD35bis

↘ Le secteur le plus accidentogène se situe vers la porte du Pré-Saint-Gervais à l'intersection Freud/Joineau. Globalement, la commune a peu de problèmes en termes de sécurité routière du fait notamment de la généralisation des voies en zone 30.



Carrefour Freud / Joineau

↘ Les carrefours avec la rue Sigmund Freud (Paris) sont considérés comme accidentogènes.



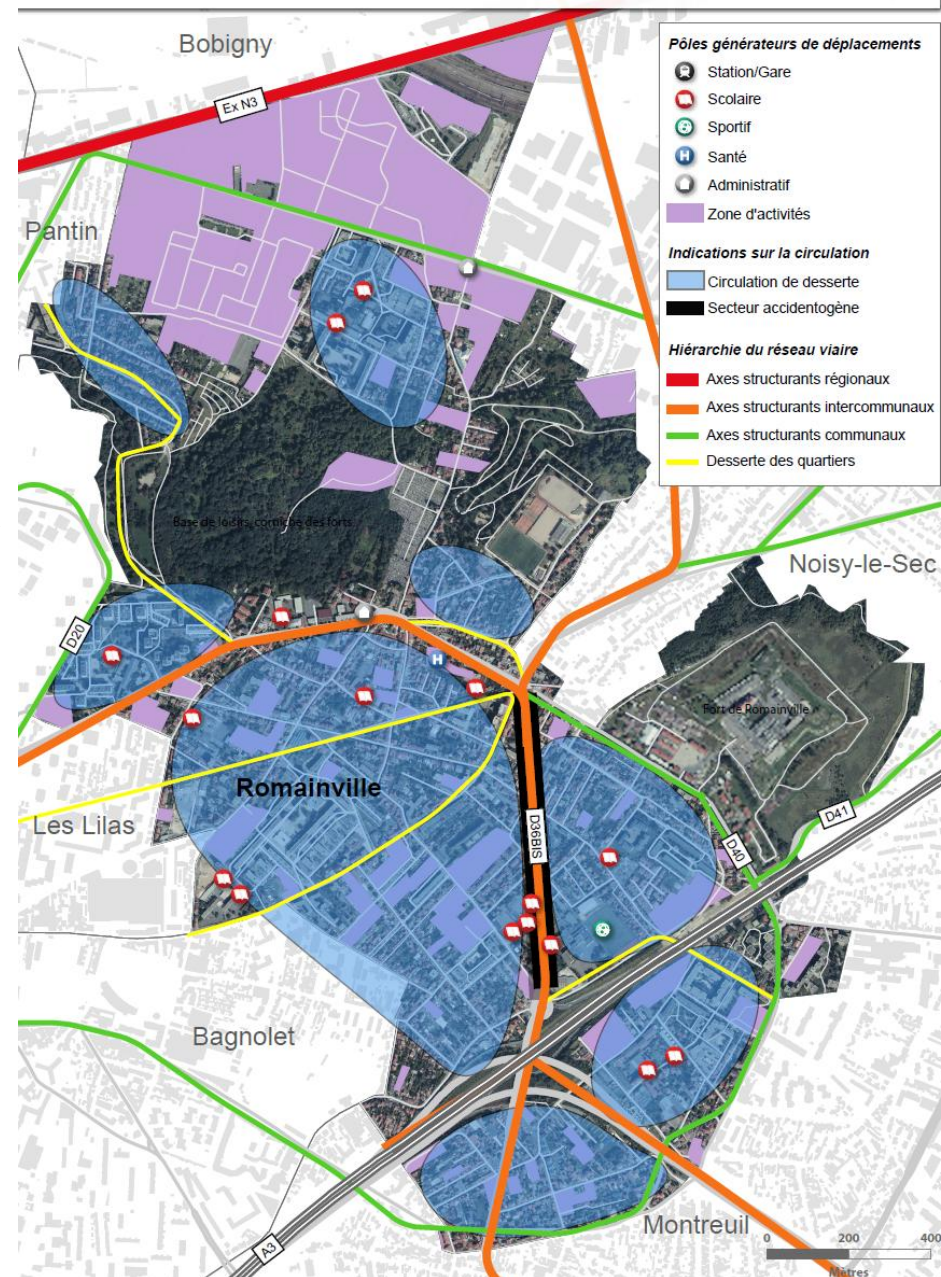
3.7.9 Romainville

- La commune est limitée au Nord par l'ex-RN3 et traversée par l'A3 au Sud.
- L'A3 est franchissable en 3 points, avec un échangeur au niveau de la RD36b.
- L'organisation de la circulation est le reflet de la topographie importante notamment au centre de la commune. Le Nord de la commune est peu irrigué, il est traversé par la D116 et l'avenue du colonel Fabien permet de relier le Nord et le Sud de la commune.
- Au centre, à la limite avec Noisy-le-Sec, se trouve un nœud de voiries avec le croisement des RD117/RD36bis/RD40 ainsi que deux voies à vocation communale : rue de la République et avenue de Verdun. Ce secteur est assez conflictuel en matière de circulation du fait du nombre d'axes qui se croisent sur la place Carnot.



- La RD36b est l'axe le plus accidentogène de la commune. Même si, globalement, la commune a peu de problèmes en termes de sécurité routière.

La circulation à Romainville



3.8 Zoom sur le pont de Bondy

3.8.1 Le contexte du secteur

Le pont de Bondy qui passe au dessus du canal de l'Ourcq est situé à l'**intersection de trois communes d'Est Ensemble** à savoir **Bondy, Bobigny et Noisy-le-Sec**. Au Nord, la place Saint-Just constitue un premier point dur de circulation alors qu'au Sud le deuxième point dur est le carrefour du « pont de Bondy ». Cette zone se caractérise par des flux intenses d'individus et de véhicules au quotidien représentant un fort enjeu en termes de mobilité et d'aménagement.

3.8.2 Un véritable pôle d'échange qui va évoluer

Les infrastructures routières sur la zone sont les autoroutes **A3 et A86, l'ex RN3 et la RN186**, le tout avec plusieurs échangeurs qui constituent un **point d'échange entre le réseau local et autoroutier**. En **heure de pointe du matin**, le pont de Bondy reçoit un trafic estimé à **3 325 véhicules par heure**. C'est aussi un secteur très **accidentogène** notamment sur l'axe de l'ex RN3. Les facteurs en cause dans les accidents sont la vitesse, la complexité des carrefours et la lisibilité et le confort des cheminements piétons.

Mais le pont de Bondy n'est pas seulement routier et est aussi considéré comme un **pôle d'échange multimodal** avec le tramway T1 qui dessert aussi cet espace avec une station implantée sur le pont de Bondy. Aussi, 10 lignes de bus (y compris une ligne de Noctilien) et une ligne interdépartementale se croisent sur le carrefour. C'est donc un passage obligé pour des nombreux bus et il a été dénombré jusqu'à 71 bus par heure entre le pont de Bondy et le carrefour Polissard (heure de pointe, double sens).

Dans le futur, le secteur du pont de Bondy sera desservi par la ligne de BHNS TZen 3 (mise en service 2020). Une gare de la future ligne 15 du métro Grand Paris Express s'implantera sur la zone en 2025 (3 variantes sont à l'étude). On estime à terme, une fréquentation de 20 000 voyageurs/jour.



Source : CG93, 2010



Le secteur du Pont de Bondy aujourd'hui

3.8.3 Des projets d'aménagement à venir

L'espace public autour du pont de Bondy est aujourd'hui dégradé malgré la proximité des centres-villes et de plusieurs équipements scolaires (2 collèges et 2 lycées) représentant près de 3 000 élèves. Ce territoire n'a pas fait l'objet d'aménagements aussi bien de la part de communes que d'investisseurs privés car il est avant tout considéré comme un secteur de limites, une zone interstitielle aux multiples propriétaires publics.

Des projets de constructions sont déjà lancés par les 3 villes concernées par cet espace. L'objectif est **d'articuler les différents projets** du secteur pour **aboutir à un territoire exemplaire en matière de cohabitation entre les transports et l'urbanisme**. Deux ZAC ont été créées avec une programmation de plus de 2 000 logements : la plaine de l'Ourcq à Noisy-le-Sec (première phase en 2015), les rives de l'Ourcq à Bondy (première phase en 2014).

La ville de Bobigny poursuit quant à elle un programme de construction le long de l'avenue Edouard Vaillant. Deux projets plus éloignés impacteront également le secteur : le projet PRU de Bondy (grands commerces avec 40 000 m² de surface de vente) et la ZAC Ecocité à Bobigny.

L'objectif global est d'intégrer ce pôle d'échange dans un tissu urbain à créer, le relier aux centres-villes, poursuivre l'extension urbaine du territoire, proposer de nouveaux équipements et services complémentaires à l'offre de transport etc. Des procédures ont été lancées pour porter ce projet global comme **la demande d'inscription au PDUIF au titre de grand pôle de correspondance** à l'horizon du Grand Paris Express ou au prochain Contrat de Projet Etat Région au titre de grand pôle de correspondance et des enjeux de reconfiguration des infrastructures autoroutières.

L'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express sera l'occasion du lancement d'une étude de pôle par le STIF sur ce secteur.

3.9 Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUTS

- Un réseau routier bien hiérarchisé.
- Une volonté de l'ensemble des communes de pacifier les secteurs centraux en évitant la circulation de transit.
- Une faible accidentologie des cycles.

FAIBLESSES

- Un maillage routier fortement dépendant des coupures sur le territoire et en particulier celle du canal de l'Ourcq.
- Une hiérarchisation fonctionnelle qui reste à parfaire.
- Des flux particulièrement élevés sur les axes d'Est Ensemble qui rendent délicats des projets de requalification.
- Des conditions de circulation difficiles voire saturées en heure de pointe sur les principaux axes.
- Une forte accidentologie des piétons et des deux roues motorisés.
- Des flux PL élevés.
- Une part importante de la population vit à proximité du réseau viaire et est donc exposée à des nuisances (pollution, bruit,...)

OPPORTUNITES

- Des projets urbains ou de transport, comme le Pont de Bondy ou le retraitement de l'ex RN3, qui sont des facilitateurs pour aller vers une hiérarchisation fonctionnelle du réseau.
- Mieux organiser les flux PL.
- Mieux répartir les flux de circulation pour éviter la congestion sur les principaux carrefours avec les axes structurants.

MENACES

- Des travaux qui vont impacter fortement l'organisation des circulations sur Est Ensemble.
- Le développement des modes actifs ne pourra se réaliser sans un retraitement important des axes routiers sur Est Ensemble.
- Les traversées Nord-Sud délicates au niveau du canal de l'Ourcq ne doivent pas uniquement s'appréhender sur un volet routier car cela créerait un nouvel axe facilitateur de déplacements automobiles.

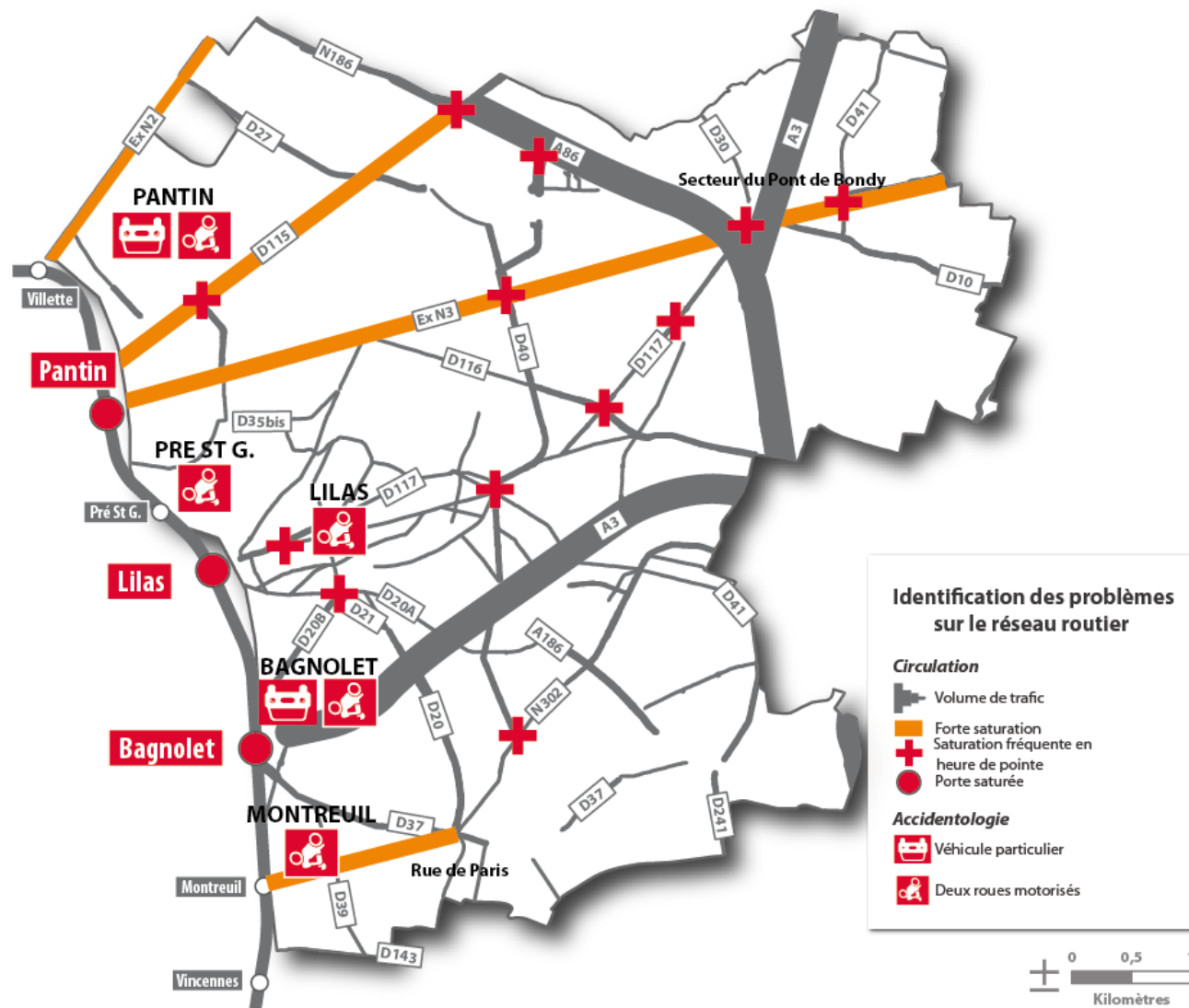
Les secteurs problématique du réseau viaire

3.10 Carte de synthèse

- Une circulation importante qui entraîne des congestions notamment en heure de pointe sur les carrefours avec les axes principaux

- Une accidentologie routière marquée au niveau de Pantin et Bagnolet

- Une accidentologie élevée pour les 2 roues motorisés et en particulier dans les secteurs aux portes de Paris où la pratique relevée est plus importante.



4.

Les transports collectifs

Les facteurs clés de succès d'un bon réseau

Pour que les Transports Collectifs (TC) constituent une réelle alternative à l'automobile, ils doivent être, au regard d'un déplacement :

- ↘ **Rapides, en étant concurrentiels** par rapport aux temps de parcours constatés en **voiture** :

=> logique des tracés et itinéraires des lignes qui doivent correspondre aux besoins, aménagements en faveurs de TC.
- ↘ **Confortables**, pour permettre aux voyageurs de circuler dans de bonnes conditions.

=> Une fréquence de passage des bus qui doit être suffisante pour éviter les sureffectifs, des véhicules adaptés (gabarit, aménagements intérieurs, nombre de places assises, propreté, ...) aux cibles transportés.
- ↘ **Pratiques**, pour permettre une simplicité d'usage tant pour les clients réguliers que pour les occasionnels.

=> Des tracés lisibles, une offre compréhensible et régulière (les samedis, en vacances, ...) qui correspond aux besoins de déplacements.
- ↘ **Peu coûteux**, concurrentiel par rapport au coût perçu de l'usage de l'automobile :

=> Les itinéraires retenus, les distances entre les arrêts et les aménagements de circulations doivent permettre une bonne vitesse commerciale des véhicules.

Des arbitrages doivent donc être réalisés entre un maillage trop fin qui rend les TC pratiques mais coûte cher en démultipliant les arrêts et ralentissant les véhicules. De même sur l'information voyageur et les équipements des véhicules qui amènent un vrai confort de voyage mais peuvent représenter des investissements onéreux.

De plus, il convient de noter que l'attrait des TC fluctue selon le type de trajet réalisé.

Il convient donc de bien distinguer les offres par la fonction qu'elles assurent.

Le PDUIF affiche l'objectif d'une augmentation de l'offre de transport collectif de 25 % d'ici 2020 à l'échelle régionale.

Les transports sur Est Ensemble – une forte utilisation des TC

25 % des déplacements des résidents d'Est Ensemble sont réalisés en TC et ce taux monte à 55,5 % pour les déplacements domicile-travail réalisés par les actifs résidents. Dans l'absolu avec 44 % des habitants qui possèdent un abonnement de transport et 29 % des habitants qui disposent du pass Navigo, il est clair que les transports en commun font partie du quotidien d'une grande partie des habitants d'Est Ensemble.

Est Ensemble dispose d'une offre de transports en commun très importante avec :

- ↘ une offre ferrée lourde qui s'articule autour du RER E, des métros 3, 5, 7, 9, 11 et des tramway T1 et T4. A cela il convient d'ajouter des lignes en limite de territoire (RER A, M1, T3bis,...).
- ↘ une offre de bus avec 54 lignes qui impactent directement le territoire (7 d'entre-elles ne sont néanmoins par physiquement présente sur le territoire).

Nous parlerons souvent de services JOB, cela signifie **Jour Ouvrable de Base** c'est-à-dire soit un mardi, soit un jeudi. En effet ces deux jours sont les plus représentatifs de l'offre de transport proposée sur un territoire.

Les données d'analyses de transport en commun sont issues des « packs » STIF fournis et mis à jour en mars 2013.

4.1. L'offre lourde de transports en commun

4.1.1 Une desserte de qualité qui répond aux besoins des actifs entrants et sortants du territoire d'Est Ensemble

Le territoire d'Est Ensemble possède ainsi d'excellentes connexions avec la ville de Paris accueillant 53 % des actifs sortants et fournissant 22 % des actifs entrants.

➤ **Trois gares du RER E**, ligne qui relie la gare St-Lazare à Chelles ou Tournan, sont présentes sur le territoire :

- Pantin
- Bondy
- Noisy-le-Sec

Les gares de **Rosny-Bois-Perrier** et **Rosny-sous-Bois** pour le RER E et de **Vincennes** pour le RER A seront également prises en compte dans notre analyse puisqu'elle se situe à **moins de 15 min à pied** des limites Est et Sud d'Est Ensemble.

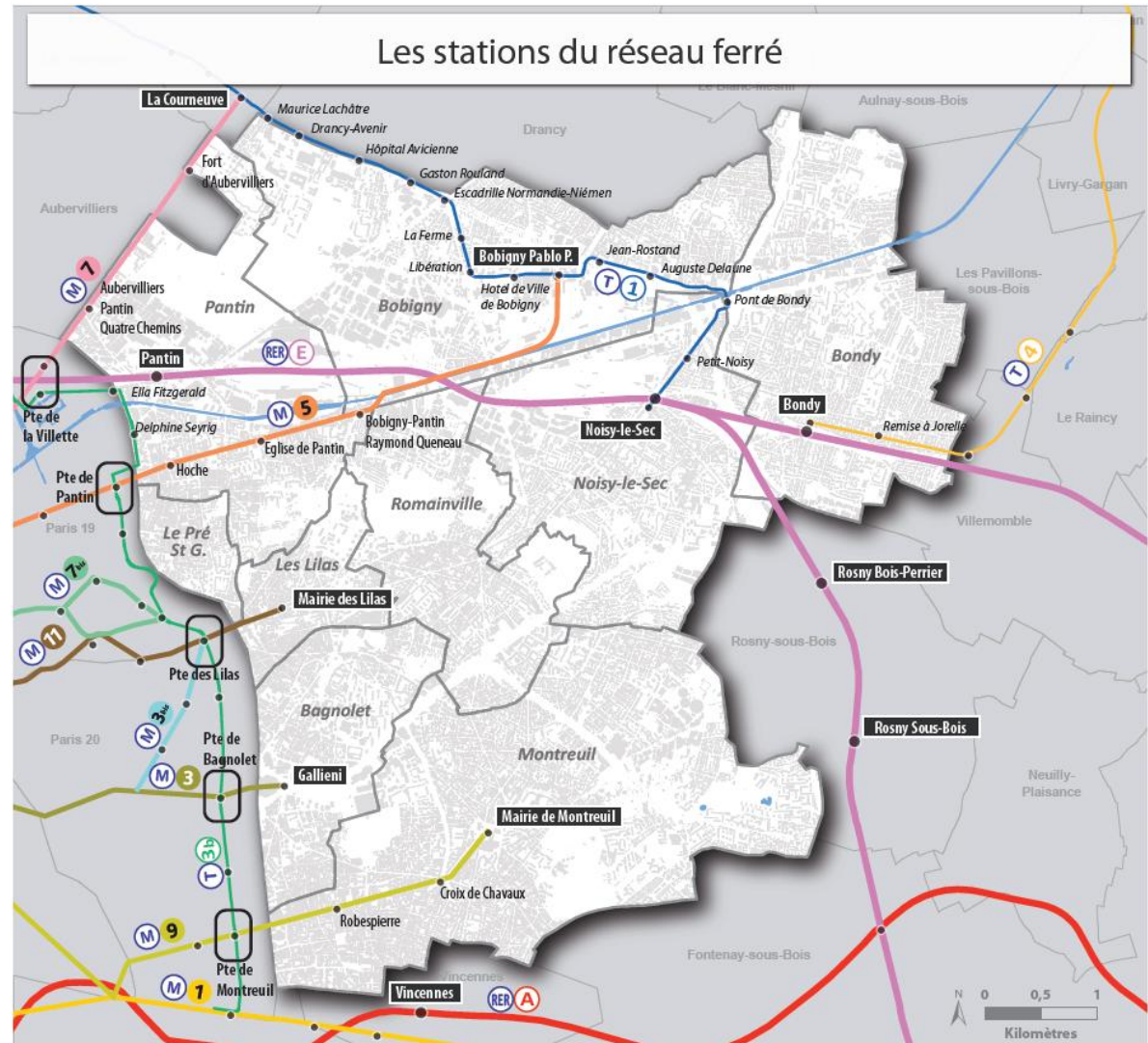
➤ **Cinq lignes de Métro** sur le territoire qui desservent **10 stations sur Bagnole (M3), Bobigny (M5), Les Lilas (M11), Montreuil (M9), Pantin (M5 et M7)**. Excepté la ligne 7 qui se termine à la Courneuve, toutes ces lignes sont en terminus sur le territoire.

Huit stations de Métro sont situées à **moins de 10 minutes à pied** du territoire d'Est Ensemble sur les communes d'Aubervilliers, Paris, Saint Mandé et Vincennes. Cela concerne trois lignes de Métro (M1, M3b, M7). Elles seront prises en compte dans l'analyse en raison de leur proximité.

➤ **Deux lignes de tramway** desservent le territoire avec pour chacune d'elle leur terminus :

- 14 stations de la ligne T1** dont 12 sur **Bobigny** (en limite communale avec Drancy) et 2 sur **Noisy-le-Sec**. Cette ligne permet de rallier St Denis *via* La Courneuve.
- **le terminus de la ligne T4 à Bondy**, ligne qui relie Aulnay sous Bois *via* Sevrai, Livry-Gargan, Villemomble, les Pavillons-sous-Bois...

A moins de 10 minutes à pied du territoire, nous intégrons deux stations du T4 à Villemomble et une station du T1 à La Courneuve ainsi que la ligne T3b qui longe le périphérique de la Porte de Vincennes à la Porte de la Chapelle et dessert 11 stations proches d'Est Ensemble.



Sources : GEOFLA® BD TOPO® ©IGN / CAEE et STIF - Union européenne et SOeS, Corine Land Cover, 2006

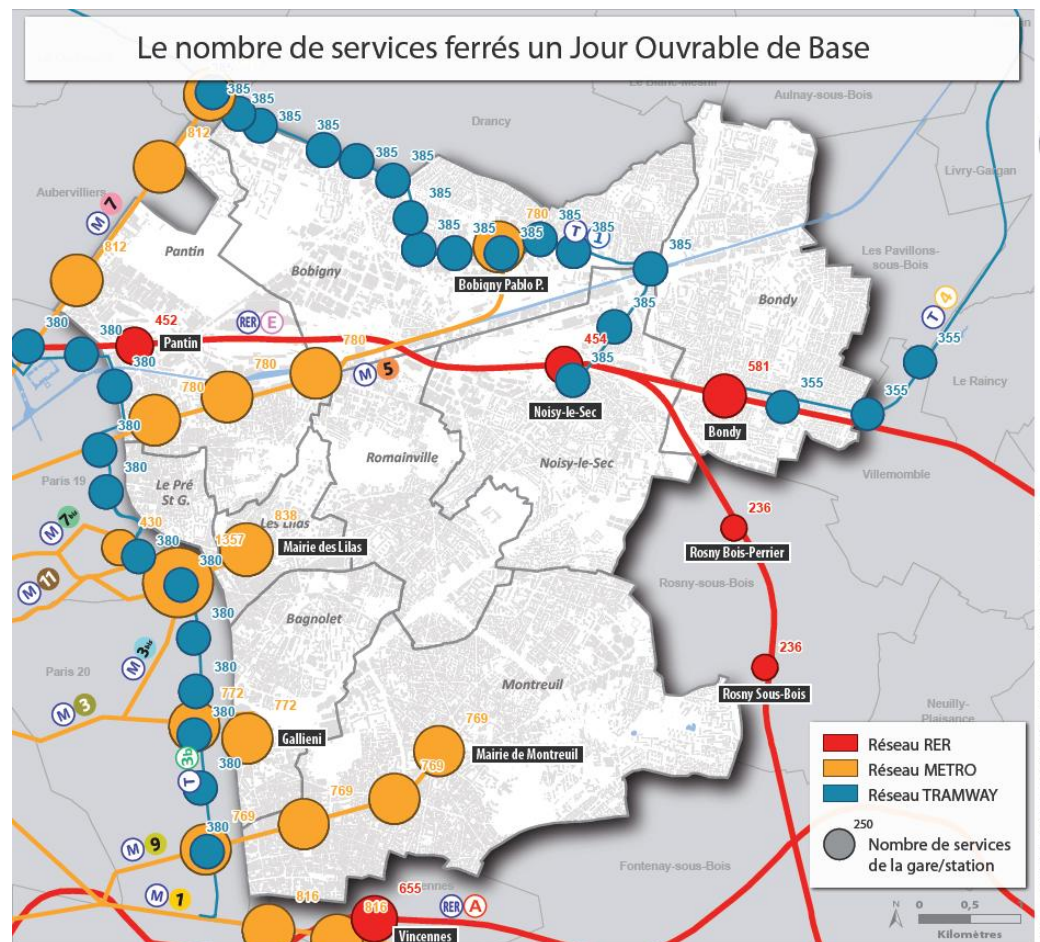
4.1.2 12 lignes ferrées desservent le territoire

Cette carte permet de localiser l'importance de l'offre ferrée qui se concentre surtout à l'Ouest et au Nord du territoire.

Ainsi, une commune comme **Bobigny concentre une grande part de l'offre lourde** avec de nombreuses stations de tramway et le métro 5. Pantin est très bien desservie également avec les métros 5 et 7, le RER E ainsi que la proximité du tramway T3b.

Les autres communes ont un nombre de stations beaucoup plus restreint, **trois pour Montreuil et Noisy, deux à Bondy, une aux Lilas et à Bagnolet** et aucune sur les communes de Romainville et du Pré-Saint-Gervais. Toutefois, les habitants du Pré-Saint-Gervais peuvent se rabattre sur les stations : Mairie des Lilas et Hoche à Pantin ainsi que sur le tramway du boulevard des Maréchaux.

Les trois lignes de tramway desservant le territoire ont une offre moindre que les métro et les RER même si les stations sont nettement plus proches. Ainsi, le Tramway de part l'offre disponible est proche de lignes de bus, l'analyse qui suit portera dès lors uniquement sur les autres modes lourds, RER et Métro.





<i>Nb de Stations sur le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies en direct</i>
1	772	530	388	3

Noms des stations sur le territoire : Gallieni.

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Porte de Bagnole.

Communes traversées par la ligne : Levallois-Perret, Paris, Bagnole.

Origines-Destinations : Pont de Levallois – Gallieni.

Amplitudes horaires : 05h30 – 00h44.

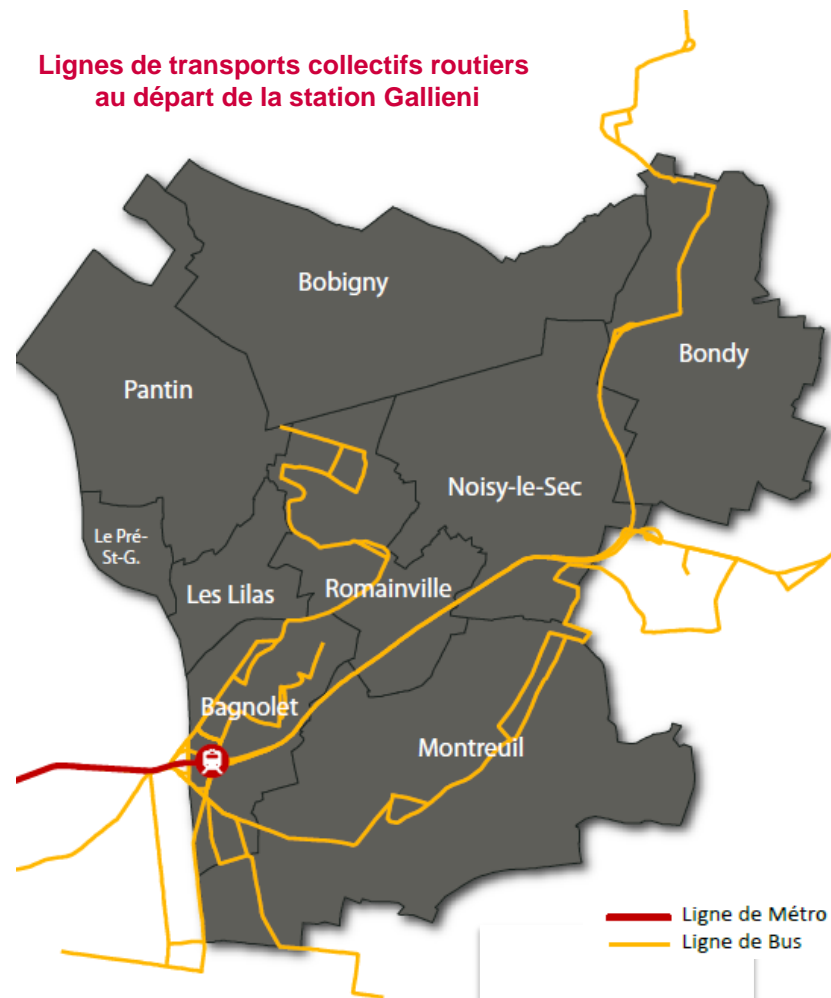
Fréquence sur la journée : une rame toutes les 3 minutes.

La ligne 3 du métro parisien vient desservir la commune de Bagnole en son terminus, la station Gallieni. Elle permet au territoire de se connecter à Levallois-Perret en passant par le centre de Paris.

La ligne propose 772 services JOB. Ce nombre de services est divisé par deux le dimanche.

Cette station est également desservie par 1 062 services routiers sur un jour ouvrable de base (JOB un mardi ou un jeudi en période scolaire), permettant ainsi de rabattre les habitants des communes de Montreuil, Bagnole, Noisy-le-Sec et Bondy sur le M3.

Lignes de transports collectifs routiers au départ de la station Gallieni



M

5

Nb de Stations sur le territoire	Nb de Services JOB	Nb de Services le Samedi	Nb de Services le Dimanche	Nb de communes desservies en direct
4	780	597	492	3

Noms des stations sur le territoire : Bobigny Picasso, Bobigny Pantin-Raymond Queneau, Eglise de Pantin, Hoche.

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Porte de Pantin.

Communes traversées par la ligne : Paris, Pantin, Bobigny.

Origines-Destinations : Bobigny Picasso – Place d'Italie.

Amplitudes horaires : 05h30 – 00h41.

Fréquence sur la journée : une rame toutes les 3 minutes.

La ligne 5 dispose de 4 arrêts sur le territoire d'Est-Ensemble, positionnés sur les communes de Pantin et de Bobigny.

La ligne relie le territoire à la Porte d'Italie dans le 13^e arrondissement de Paris, tout en passant par les gares du Nord et de l'Est.

Cette ligne propose 780 services sur un JOB. L'arrêt Bobigny-Picasso possède 1 165 services JOB, en prenant en compte le T1.

Le nombre de services proposés par la ligne diminue fortement le week-end et également entre le samedi et le dimanche.

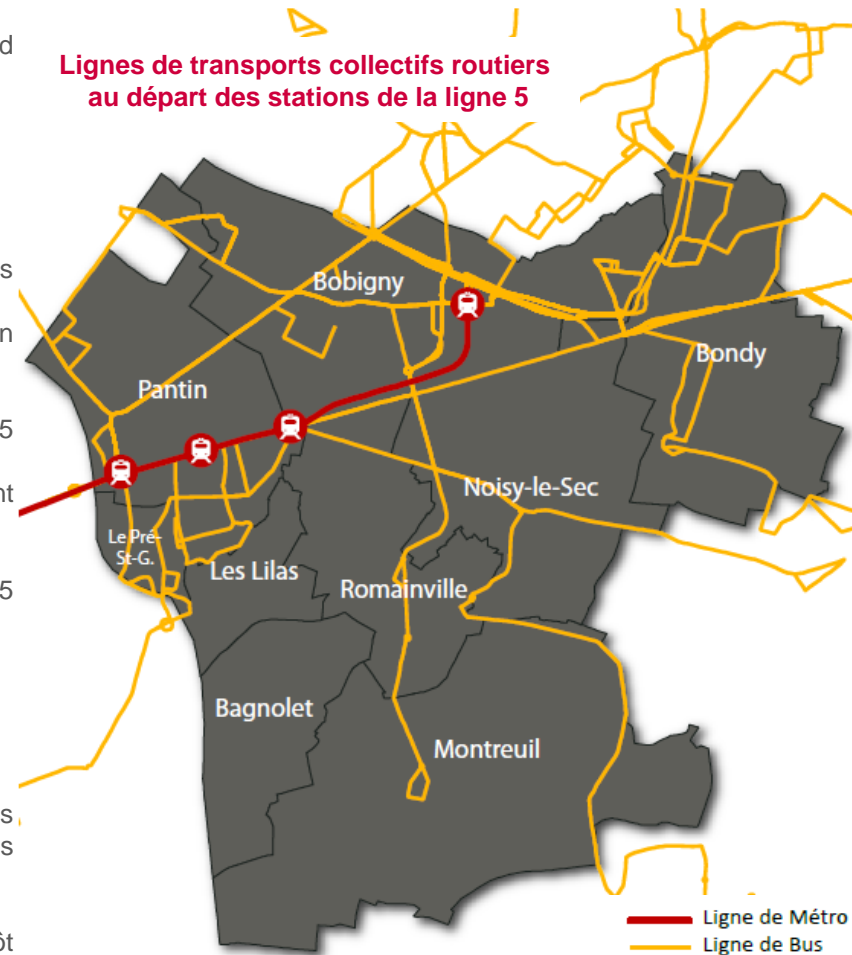
Le rabattement en services de TC routiers varient fortement avec le terminus de la ligne 5 qui accueille plus de 5 fois plus de services que la mieux desservie des autres stations :

- **Bobigny Picasso** : 2 024 services routiers JOB,
- **Bobigny Pantin-Raymond Queneau** : 630 services routiers JOB,
- **Eglise de Pantin** : 552 services routiers JOB,
- **Hoche** : 548 services routiers JOB.

Les lignes de bus au niveau de la station Bobigny-Picasso permettent de desservir les communes au Nord d'Est Ensemble, les différents secteurs de Bobigny et les communes de Romainville et Noisy-le-Sec.

Les lignes de bus au départ des arrêts de métro de Pantin offrent une desserte plutôt locale, avec notamment plusieurs lignes concentrées sur le Pré-Saint-Gervais.

Lignes de transports collectifs routiers au départ des stations de la ligne 5





<i>Nb de Stations sur le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies en direct</i>
2	812	560	488	6

Noms des stations sur le territoire : Aubervilliers-Pantin, Fort d'Aubervilliers.

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Porte de la Villette, 8 mai 1945.

Communes traversées par la ligne : La Courneuve, Aubervilliers, Pantin, Paris, Le Kremlin-Bicêtre, Villejuif, Ivry-sur-Seine.

Origines-Destinations : La Courneuve-8 Mai 1945 – Villejuif Aragon / Mairie d'Ivry.

Amplitudes horaires : 05h28 – 00h20.

Fréquence sur la journée : une rame toutes les 3 minutes.

La commune de Pantin est desservie par la ligne 7 par deux stations, en limite avec la commune d'Aubervilliers.

Cette ligne traverse la capitale pour relier Villejuif ou Ivry-sur-Seine par un système en branches.

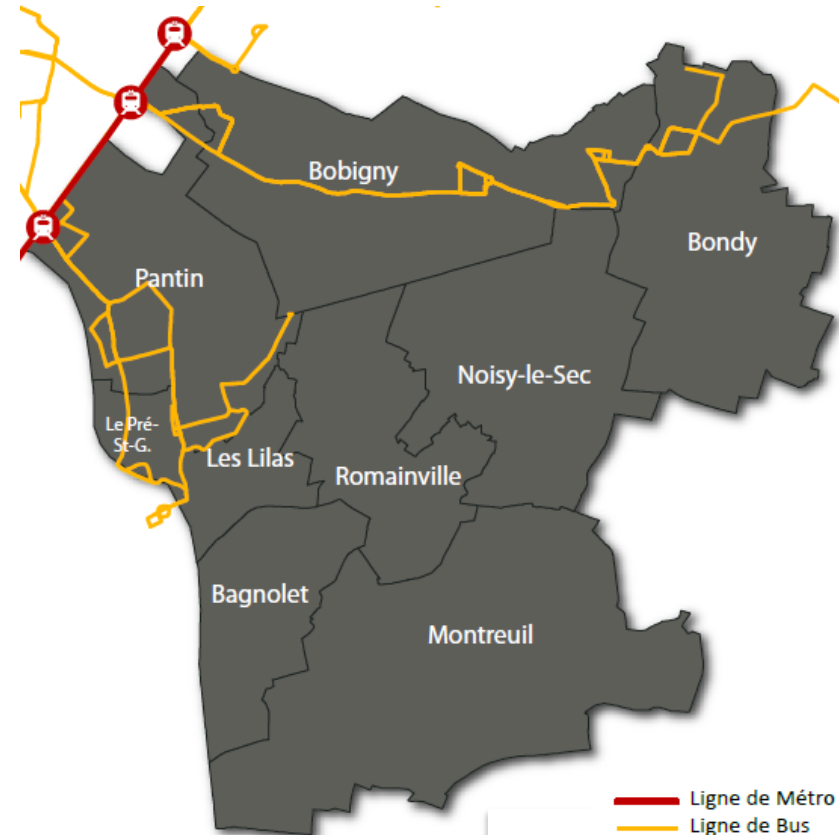
La ligne M7 dispose de 812 services sur un JOB.

Les stations de métro proposent un nombre importants de services de TC routiers en rabattement :

- **Aubervilliers-Pantin** : 1 134 services routiers sur un JOB,
- **Fort d'Aubervilliers** : 1 015 services routiers sur un JOB.

Ces 2 stations sont des pôles importants de correspondances entre l'offre lourde et l'offre de TC routiers.

Lignes de transports collectifs routiers au départ des stations de la ligne 7





<i>Nb de Stations sur le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies en direct</i>
3	769	547	423	3

Noms des stations sur le territoire : Robespierre, Mairie de Montreuil, Croix de Chavaux.

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Porte de Montreuil.

Communes traversées par la ligne : Montreuil, Paris, Boulogne-Billancourt.

Origines-Destinations : Mairie de Montreuil – Pont de Sèvres.

Amplitudes horaires : 05h30 – 00h26.

Fréquence sur la journée : une rame toute les 3 minutes.

La ligne 9 dessert la commune de Montreuil-sous-Bois par 3 stations. Elle relie le territoire à Boulogne-Billancourt en passant par Paris.

Cette ligne propose 769 services en jours ouvrables.

L'importance du rabattement en TC routiers au niveau des différentes stations :

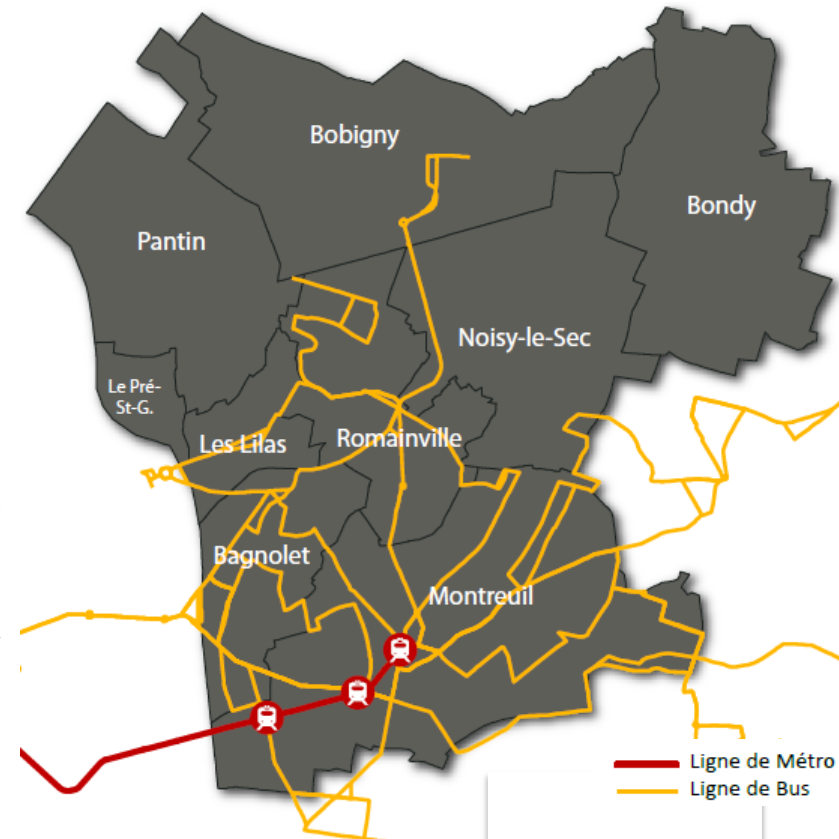
- Robespierre** : 247 services routiers en jours ouvrables,
- Mairie de Montreuil** : 1 343 services routiers en jours ouvrables,
- Croix de Chavaux** : 864 services routiers en jours ouvrables.

Le terminus Mairie de Montreuil concentre le plus de services de TC routiers.

L'ensemble des lignes de bus assurent le prolongement de la ligne de métro au sein de la commune de Montreuil et permettent ainsi un rabattement fin à l'échelle communale vers le M9.

En plus, ces lignes offrent un bon maillage au centre du territoire avec notamment la desserte de Bagnole, des Lilas, de Romainville.

Lignes de transports collectifs routiers au départ des stations de la ligne 9





<i>Nb de Stations sur le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies en direct</i>
1	838	625	473	2

Noms des stations sur le territoire : Mairie des Lilas.

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Porte des Lilas.

Communes traversées par la ligne : Les Lilas, Paris.

Origines-Destinations : Mairie des Lilas, Chatelet.

Amplitudes horaires : 05h30 – 00h56.

Fréquence sur la journée : une rames toute les 3 minutes.

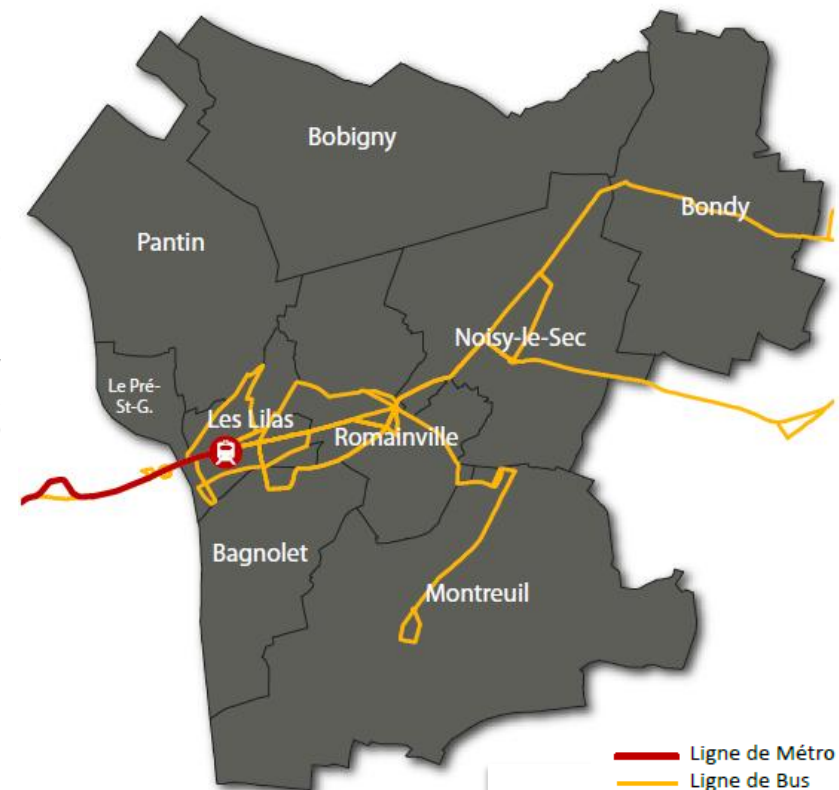
La ligne 11 permet de desservir la commune des Lilas par la station Mairie des Lilas, qui est le terminus de la ligne.

Elle connecte directement le territoire au pôle d'échanges de Châtelet au cœur de Paris.

C'est la ligne qui propose le plus grand nombre de services sur un JOB sur Est Ensemble avec 838 services. Comme pour les autres lignes de métro du territoire, son nombre de services baisse le weekend.

La station de métro Mairie des Lilas propose également 567 services routiers en jour ouvrable de base. Le rabattement est relativement faible, comme au terminus du M3 à Gallieni. En effet, ce sont 5 fois moins de bus qu'au niveau de Bobigny Pablo Picasso pour le M5, ou 3 fois moins qu'en Mairie de Montreuil pour le M9.

Lignes de transports collectifs routiers au départ des stations de la ligne 11





<i>Nb de Stations sur le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies en direct</i>
3	403	380	380	29

Noms des stations sur le territoire : Gare de Bondy, Gare de Noisy-le-Sec, Gare de Pantin.

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Gare de Rosny-sous-Bois.

Origines-Destinations : Haussmann Saint-Lazare – Chelles-Gournay / Tournan.

Amplitudes horaires : 05h38 – 01h01.

Fréquence sur la journée : une rame toutes les 6 minutes.

La ligne du RER E est la plus récente du réseau de RER. Elle permet la desserte de l'Est de l'agglomération parisienne en connectant Haussmann - Saint-Lazare, à l'Ouest et au centre de Paris, à Chelles - Gournay et Tournan, à l'est. Elle traverse le territoire avec 3 gares positionnées d'Est en Ouest.

Une connexion avec les lignes T1 et T4 est possible en gares de Noisy-le-Sec (T1) et de Bondy (T4).

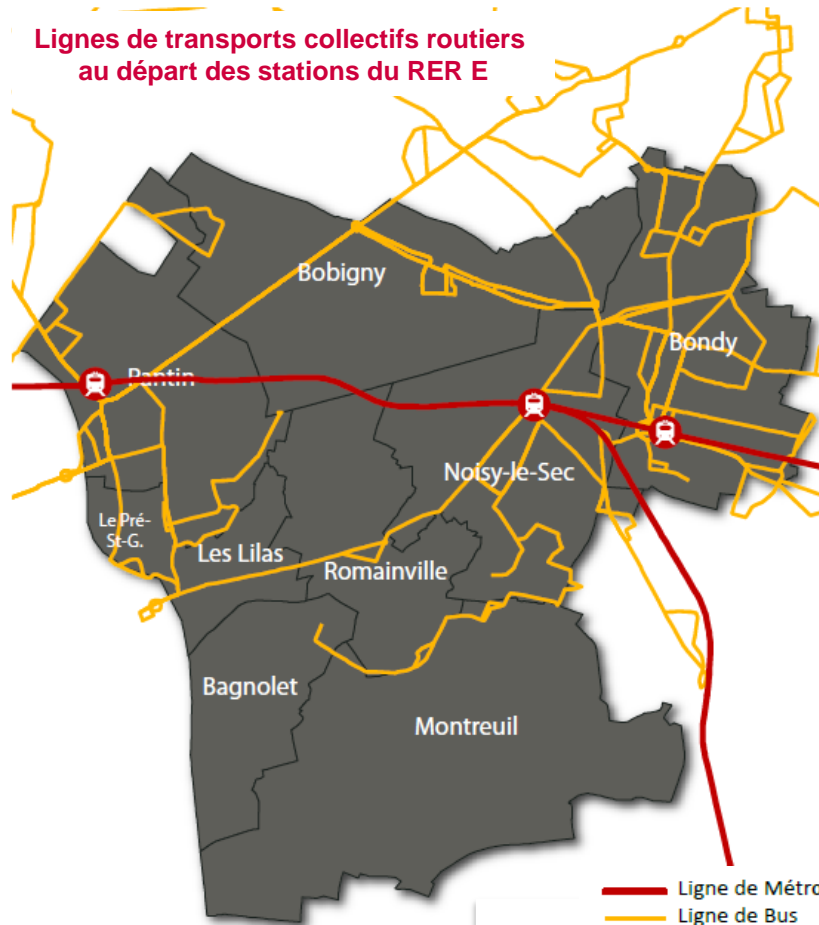
Le nombre de services JOB est moindre par rapport aux lignes de métro. En effet, le RER E offre 403 services sur un JOB. Mais l'offre est globalement stable le weekend et se rapproche ainsi de l'offre classiquement offerte sur les lignes de Métro.

La gare de Bondy propose plus de services routiers que les deux autres gares RER :

- **Gare de Bondy** : 565 services routiers sur un JOB,
- **Gare de Noisy-le-Sec** : 530 services routiers sur un JOB,
- **Gare de Pantin** : 730 services routiers sur un JOB.

Ces services routiers permettent de mailler le Nord et le centre du territoire. La commune de Bondy concentre une bonne partie des lignes de bus.

Le rabattement sur une gare du RER B est quasiment impossible en direct pour les habitants de Montreuil et Bagnolet.



↳ L'offre lourde extérieure mais en lien avec la population d'Est Ensemble

Certaines stations, se trouvant à l'extérieur du périmètre d'étude offrent également des possibilités de connexion au réseau de mode lourd. Cependant, la position de ces stations ne permet pas forcément une accessibilité aisée. En effet, les cheminements piétons subissent des effets de coupures (principalement le périphérique ou des axes ferrés).



<i>Nb de Stations impactant le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies</i>	<i>Communes impactées</i>
2	816	604	235	5	Sud de Montreuil

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Bérault, Saint-Mandé.

Commune d'Est Ensemble concernée : Sud de Montreuil.

Communes traversées par la ligne : Puteaux, Courbevoie, Neuilly-sur-Seine, Paris, Saint-Mandé, Vincennes.

Origines-Destinations : La Défense – Château de Vincennes.

Amplitudes horaires : 05h30 – 00h40.

Fréquence : une rame toutes les 3 minutes.



<i>Nb de Stations impactant le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies</i>	<i>Communes impactées</i>
1	430	352	320	1	Le Pré-Saint-Gervais

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Pré-saint-Gervais.

Commune d'Est Ensemble concernée : Le Pré-Saint-Gervais.

Communes traversées par la ligne : Paris 10^e/19^e.

Origines-Destinations : Louis Blanc – Pré Saint Gervais (Paris 19^e).

Amplitudes horaires : 05h44 – 01h07.

Fréquence : une rame toutes les 5 minutes.



<i>Nb de Stations impactant le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies</i>	<i>Communes impactées</i>
1	519	433	388	1	Sud des Lilas, Sud du Pré-Saint-Gervais

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : Porte des Lilas.

Commune d'Est Ensemble concernée : Sud des Lilas.

Communes traversées par la ligne : Paris 19^e.

Origines-Destinations : Gambetta – Porte des Lilas.

Amplitudes horaires : 05h32 – 01h11.

Fréquence : une rame toutes les 5 minutes.



<i>Nb de Stations impactant le territoire</i>	<i>Nb de Services JOB</i>	<i>Nb de Services le Samedi</i>	<i>Nb de Services le Dimanche</i>	<i>Nb de communes desservies</i>	<i>Communes impactées</i>
1	655	408	409	41	Sud de Montreuil

Noms des stations hors du territoire mais ayant une influence : gare de Vincennes.

Origines-Destinations : Cergy, Poissy, Saint-Germain-en-Laye, Boissy-Saint-Leger, Marne la Vallée/Chessy.

Amplitudes horaires : 05h23-00h52.

Fréquence : une rame toutes les 2 minutes.

4.1.3 La qualité d'accès multimodale aux différents pôles d'échanges

Il a été réalisé un inventaire des conditions de rabattement multimodale aux 15 pôles d'échanges principaux du territoire. Des fiches spécifiques avec une carte détaillée par pôle sont présentes en annexe 3 du présent document.

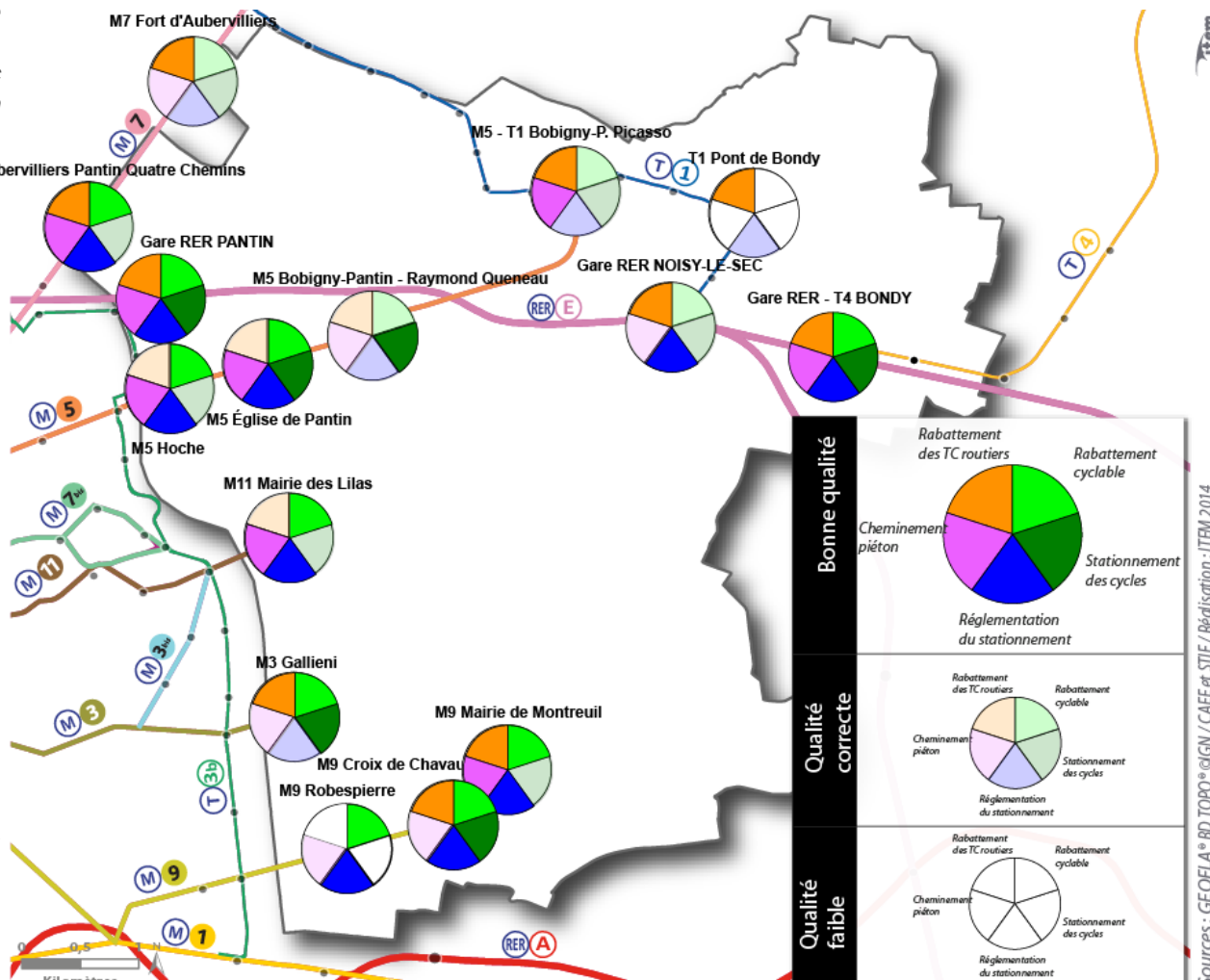
Les **conditions d'accès** aux différents pôles d'échanges restent très **hétérogène**.

La station **T1 du Pont de Bondy** est celle qui apparaît comme la **plus délicate** avec des cheminements piétons plus que problématique du fait notamment de l'obligation de traversée des axes très larges ce qui implique des temps de parcours élevés dans un sentiment d'insécurité. Le vélo que ce soit en matière de stationnement ou de rabattement n'est également pas pris en compte.

Nombre de pôles d'échanges sur le **stationnement des cycles** ne disposent **pas de suffisamment de place à proximité immédiate**, cela implique une présence marquée de **stationnement illicite de vélo** sur le mobilier urbain (Pablo Picasso, Mairie de Montreuil, Mairie des Lilas, ...).

La qualité du **rabattement en TC** est très **variable**. Avec sa gare routière, Bobigny Pablo Picasso offre un niveau de rabattement très élevé. Mais dans certains cas le fait de disposer d'un rabattement plus faible n'est pas forcément gênant comme pour les autres stations du M5.

Au niveau des **politiques** mises en place sur le **stationnement**, dans l'ensemble elles sont **cohérentes**. Même si dans certains pôles de rares espaces non réglementés peuvent légèrement nuire à l'objectif de rationalisation des déplacements automobiles.

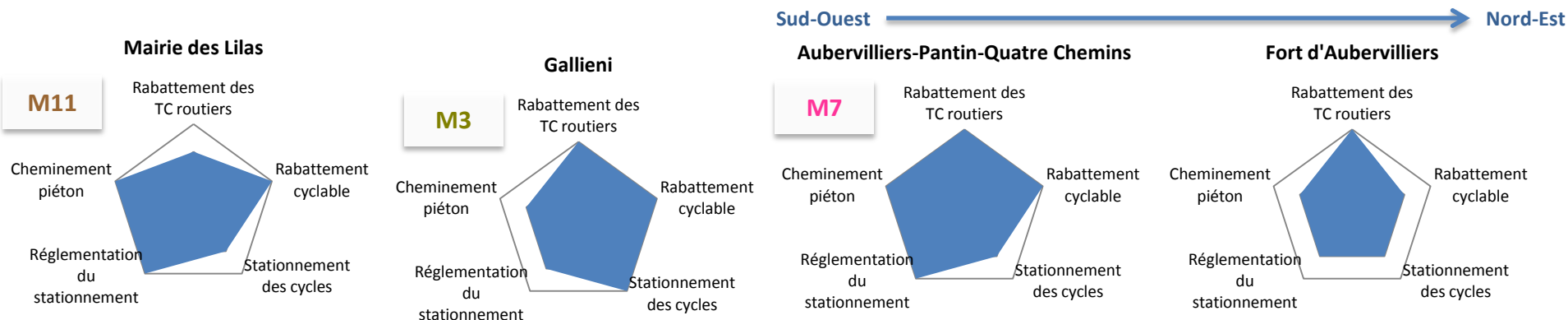


Sources : GEOFLA® BD TOPO ©IGN / CAEE et STIF / réalisation : ITEM 2014

Le tableau ci-dessous récapitule la qualité du rabattement sur les pôles d'échange pour les différents modes de transport.

LIGNE	GARE/Station	CAPACITE D'ACCUEIL				
		Rabattement des TC routiers	Rabattement cyclable	Stationnement des cycles	Réglementation du stationnement	Cheminement piéton
RER E	PANTIN	Bon	Bon	Bon	Bon	Bon
	NOISY-LE-SEC	Bon	Correct	Correct	Bon	Correct
RER E-T4 BONDY		Bon	Bon	Bon	Bon	Bon
M5	Hoche	Correct	Bon	Correct	Bon	Bon
	Eglise de Pantin	Correct	Bon	Bon	Bon	Bon
	Bobigny-Pantin-R. Queneau	Correct	Correct	Bon	Correct	Correct
M5-T1	Bobigny-P. Picasso	Bon	Correct	Correct	Correct	Bon
M9	Robespierre	Faible	Bon	Faible	Bon	Correct
	Croix de Chavaux	Bon	Bon	Bon	Bon	Correct
	Mairie de Montreuil	Bon	Bon	Correct	Bon	Bon
M7	Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins	Bon	Bon	Correct	Bon	Bon
	Fort d'Aubervilliers	Bon	Correct	Correct	Correct	Correct
M11	Mairie des Lilas	Correct	Bon	Correct	Bon	Bon
M3	Gallieni	Bon	Bon	Bon	Correct	Correct
T1	Pont de Bondy	Bon	Faible	Faible	Correct	Faible

Les graphiques radars ci-dessous et page suivante mettent en avant la qualité des pôles en lien avec le tableau ci-dessus. On constate que la qualité est très hétérogène selon les modes. Ainsi des stations comme la gare de Bondy ou de Pantin ou Croix de Chavaux sont de très bonnes qualité. D'autres ont plus de difficultés comme le pont de Bondy, Robespierre ou Raymond Queneau. Le pôle Pablo Picasso a des résultats corrects qui doivent être nuancés par la qualité de la gare routière en elle-même.



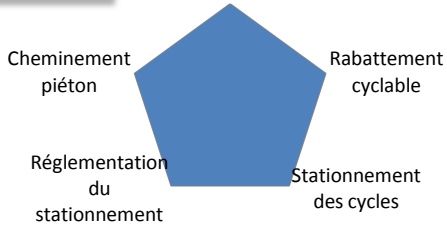
Paris

Est

RER E

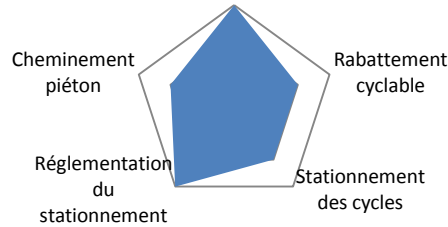
PANTIN

Rabattement des TC routiers



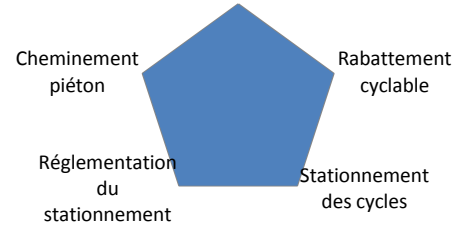
NOISY-LE-SEC

Rabattement des TC routiers



BONDY

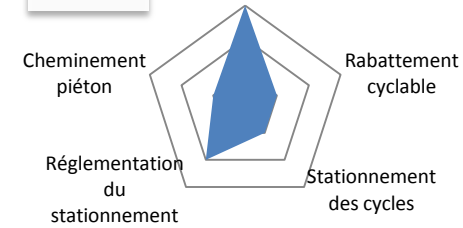
Rabattement des TC routiers



Pont de Bondy

T4

Rabattement des TC routiers



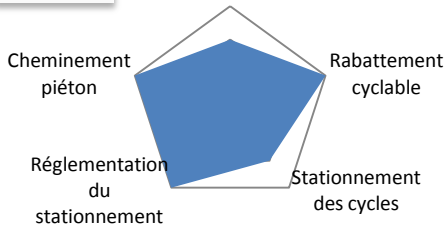
Paris

Est

M5

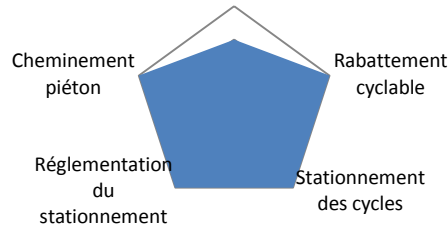
Hoche

Rabattement des TC routiers



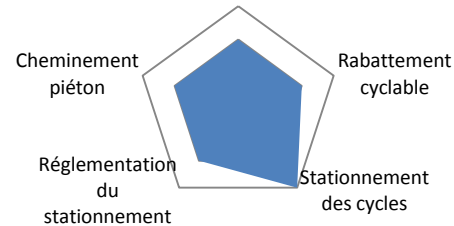
Eglise de Pantin

Rabattement des TC routiers



Bobigny-Pantin-R. Queneau

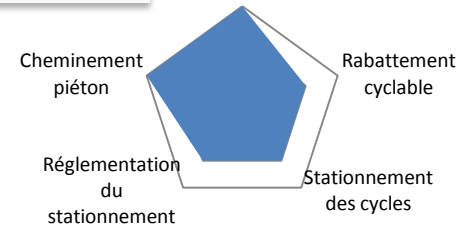
Rabattement des TC routiers



Bobigny-P. Picasso

M5 - T1

Rabattement des TC routiers



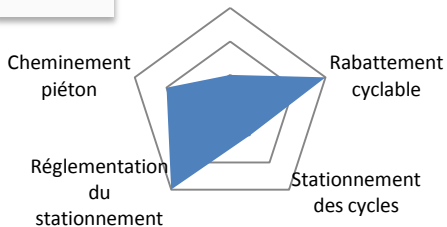
Paris

Est

M9

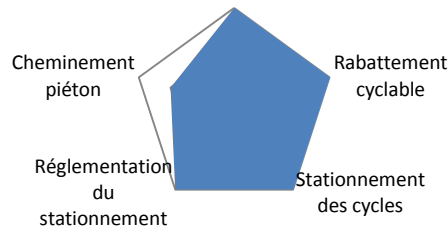
Robespierre

Rabattement des TC routiers



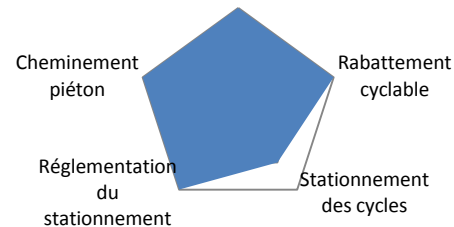
Croix de Chaux

Rabattement des TC routiers



Mairie de Montreuil

Rabattement des TC routiers



4.1.4 Accessibilité aux modes lourds

↳ Une accessibilité à pied contrastée pour la population

Nous avons réalisé une analyse permettant de mettre en avant la part de population desservie par un mode lourd à 15 minutes d'une gare et 10 minutes d'une station de métro ou de tramway.

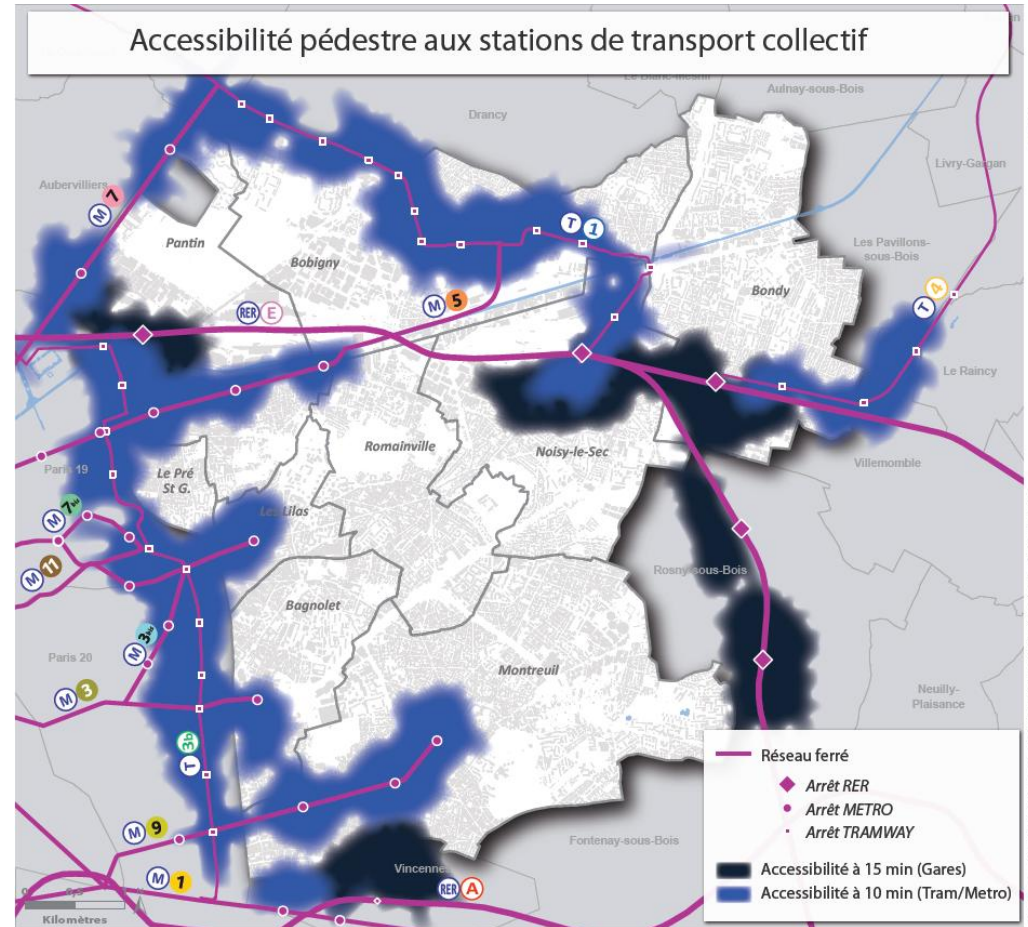
Le réseau ferré est accessible à pied **pour environ 46 % de la population**. Néanmoins, il existe des contrastes d'accessibilité à pied de l'offre de TC.

La commune de Pantin est la mieux desservie avec 80 % de la population couverte par l'offre ferrée. Aussi, avec le passage de la ligne de tramway T1, la commune de **Bobigny** dispose également d'une accessibilité de qualité de ces points d'arrêts (**67,2 %**).

À contrario, le cœur d'agglomération n'est pas desservi par les lignes structurantes du réseau de transports collectifs. La population vivant au dans ce secteur est donc à l'écart du réseau ferré. C'est le cas de **Romainville** où **seul 3% de la population se trouve proche** d'une gare ou d'une station.

Il est également observable sur le territoire des inégalités d'accessibilité au sein de plusieurs communes : Montreuil, Bagnole et Bondy. Une grande partie de la population de ces villes se trouve en dehors de l'aire de chalandise des transports ferrés. Cependant, des projets de prolongements de lignes sont prévus et desserviront ces communes. Ceci pourra donc pallier aux problèmes d'accessibilités en TC lourd que la population rencontre.

COMMUNE	% de pop. desservie
Bagnole	26,0 %
Bobigny	67,2 %
Bondy	26,7 %
Les Lilas	60,1 %
Montreuil	39,6 %
Noisy-le-Sec	52,3 %
Pantin	81,9 %
Le Pré-St-Gervais	47,1 %
Romainville	2,8 %
EST ENSEMBLE	46,1 %



↳ Une localisation optimale des emplois par rapport à l'offre de transports ferrés

Sur le territoire d'Est Ensemble, la plupart des emplois se localisent autour des stations de métro/ou de tram et autour des gares.

En effet, **75 % des emplois** du territoire se trouvent à **moins de 15 minutes à pied des stations** de transports collectifs ferrés.

Ainsi, une grande partie des 100 000 actifs venant travailler sur Est Ensemble dispose déjà de conditions « à priori » favorables pour l'utilisation des transports en commun.

Ce sont dans les communes limitrophes de Paris, que la part des emplois accessibles à pied depuis les stations/gares est la plus forte, à l'image du **Pré-Saint-Gervais**, où **100% des emplois** se localisent à **moins de 15 minutes à pied** d'une station ou d'une gare.

À l'inverse, les emplois situés dans les communes **Romainville, Noisy-le-Sec et Bondy** ne présentent **pas d'accessibilité optimale** avec plus de 40 % des emplois non desservis par un mode lourd. Ce chiffre atteint 60 % à Romainville.

EMPLOIS DESSERVIS A PIED DEPUIS LES STATIONS				
COMMUNE	NON DESSERVIE	5 MINUTES	10 MINUTES	15 MINUTES
<i>Bagnolet</i>	18 %	2 %	38 %	82 %
<i>Bobigny</i>	24 %	40 %	60 %	76 %
<i>Bondy</i>	42 %	6 %	23 %	58 %
<i>Le Pré-Saint-Gervais</i>	0 %	11 %	61 %	100 %
<i>Les Lilas</i>	14 %	34 %	71 %	86 %
<i>Montreuil</i>	27 %	16 %	56 %	73 %
<i>Noisy-le-Sec</i>	56 %	14 %	27 %	44 %
<i>Pantin</i>	8 %	42 %	82 %	92 %
<i>Romainville</i>	60 %	14 %	25 %	40 %
EST ENSEMBLE	26 %	23 %	54 %	74 %

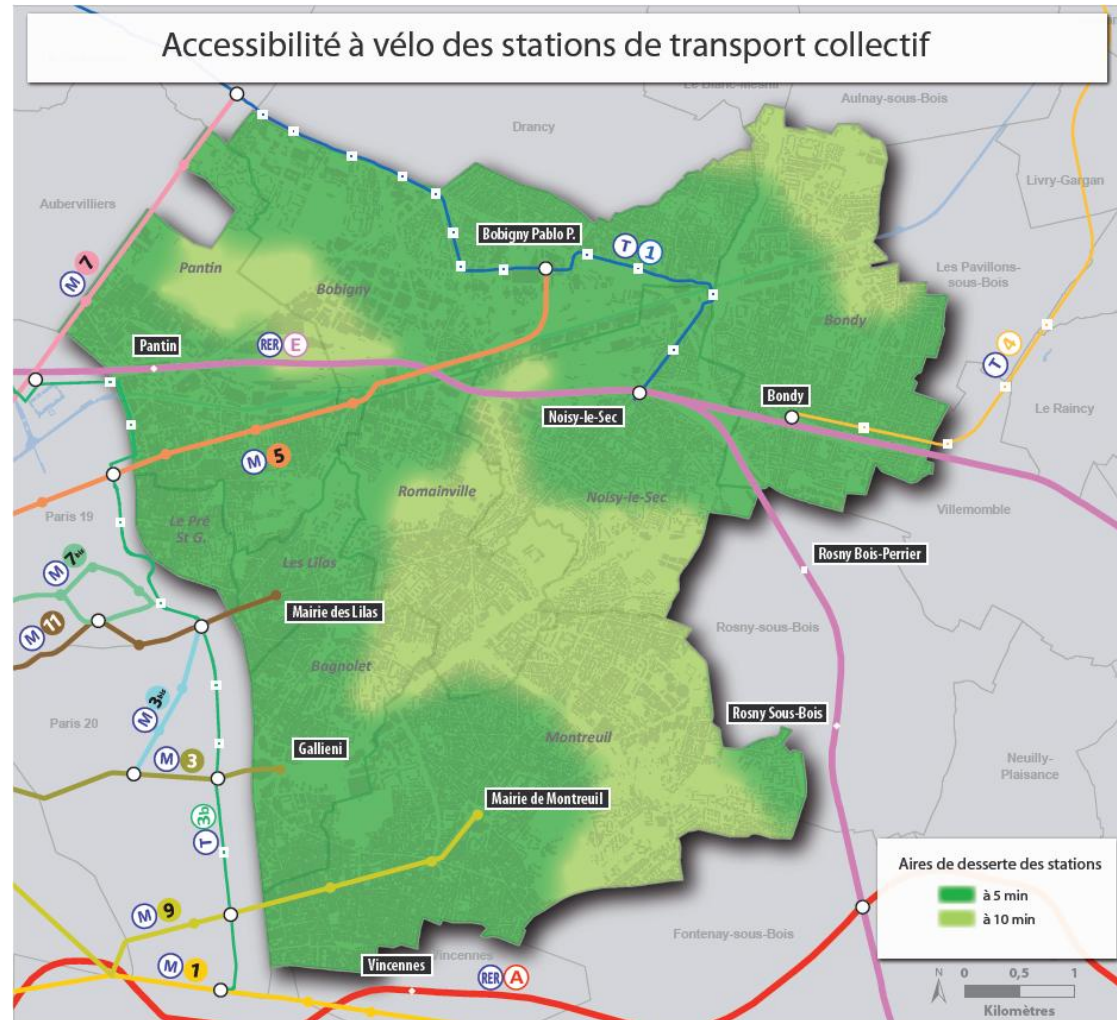
Source : calcul SIG

Une offre structurante des Transports Collectifs bien accessible en vélo pour les habitants

L'accessibilité à l'offre structurante des transports collectifs est très aisée lorsqu'elle est réalisée à vélo.

L'ensemble de la population du territoire est à moins de 10 minutes de vélo de l'offre lourde de transports collectifs et 86 % de la population à moins de 5 minutes en vélo.

Toutefois, l'accessibilité en vélo à l'offre structurante des transports en commun dépend des possibilités de stationnement et des aménagements cyclables autour de ces stations/gares.

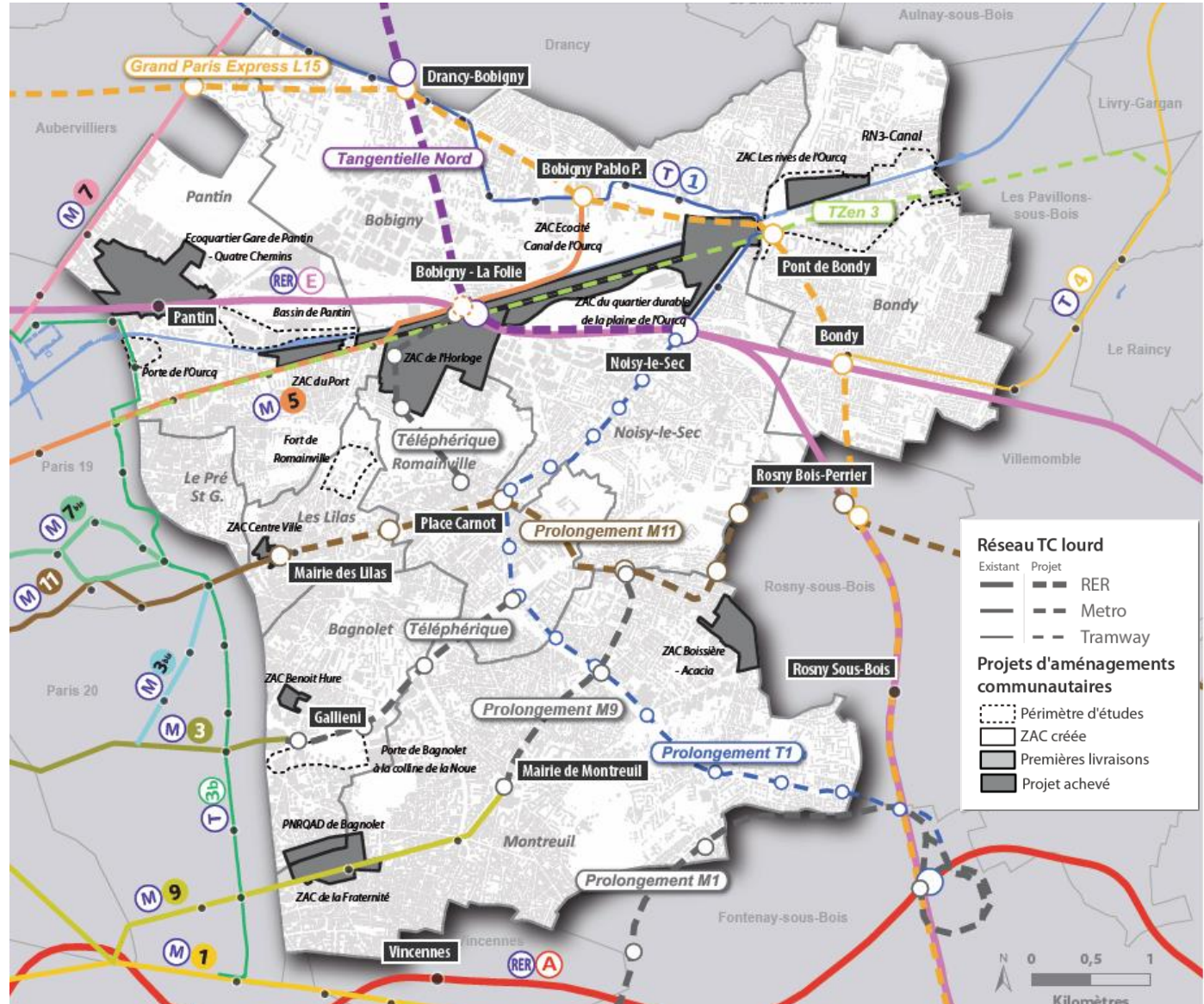


COMMUNE	5 MINUTES	10 MINUTES
Bagnolet	92,6 %	100 %
Bobigny	99,9 %	
Bondy	85,1 %	
Les Lilas	100,0 %	
Montreuil	74,5 %	
Noisy-le-Sec	86,4 %	
Pantin	100,0 %	
Le Pré-Saint-Gervais	100,0 %	
Romainville	49,3 %	
EST ENSEMBLE	86,2 %	

Source : calcul SIG

4.1.5 De nombreux projets de modes lourds qui vont améliorer considérablement la desserte en transport en commun

Le territoire de l'Est Parisien a été jugé comme un territoire d'intérêt métropolitain par le SDRIF. Aussi, dans le cadre du Grand Paris, un certain foisonnement des projets de transports collectifs lourds se développe sur le territoire, et en particulier sur le secteur d'Est Ensemble. Élaborés dans un souci de cohérence entre eux, les différents projets de lignes sont combinés afin de proposer un meilleur maillage du territoire.



Des projets à échéances PLD (2020)

↳ Le prolongement du tramway T1 jusque Fontenay sous Bois

Communes du territoire desservies : Bobigny, Noisy-le-Sec, Romainville, Montreuil.

Projet : Il est prévu que la ligne de tramway T1 soit prolongée de la station Bobigny-Pablo Picasso jusqu'à la gare de Val-de-Fontenay. L'objectif du projet est d'améliorer le maillage et la desserte de l'Est Parisien. En reliant les centres urbains des communes traversées, cette ligne desservira 85 000 habitants. 40 000 voyageurs/jours sont attendus.

Le prolongement du T1 permettra aux usagers des transports en commun d'avoir des correspondances avec les RER A et E.

Le projet a également pour ambition de participer à la requalification de l'espace public des communes traversées. Il s'agira d'encourager le développement de projets urbains au sein des territoires et d'intervenir par un traitement paysager sur la portion de l'A185.

Nombre de stations : 15 nouvelles stations.

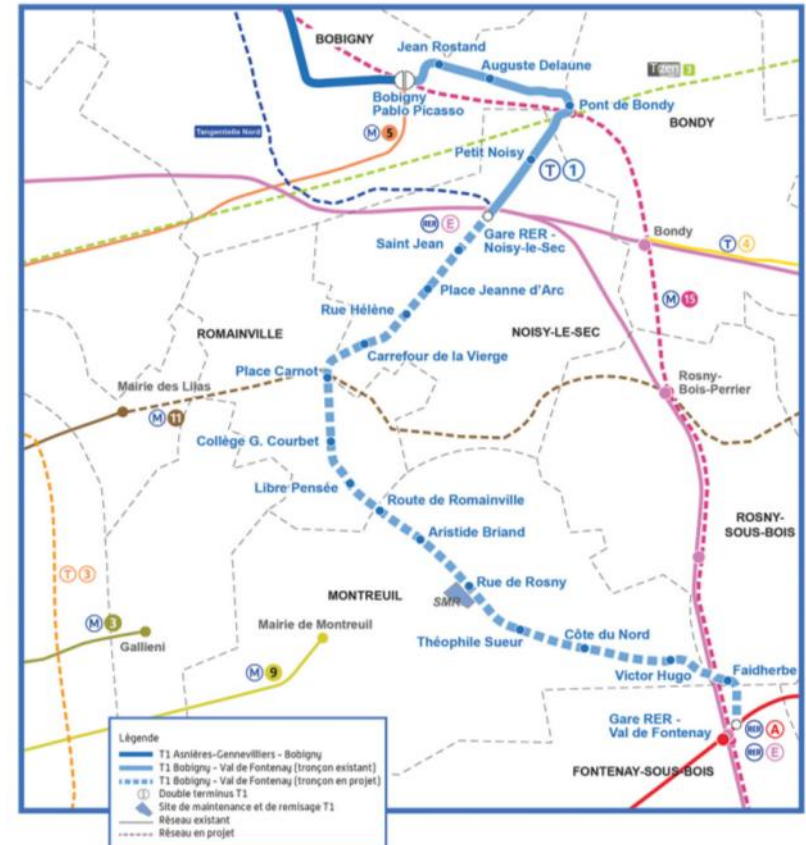
Distance : 8 km de prolongement entre la station Bobigny Pablo Picasso et Val-de-Fontenay.

Fréquences : 4 minutes en heure de pointe.

Temps de trajet : 25 min de temps de trajet.

Échéance : Mise en service de la ligne en 2019.

Extension de la T1 jusque Val de Fontenay (source : STIF)



↳ La création du BHNS TZen 3 entre la porte de Pantin et Les Pavillons sous Bois

Communes du territoire desservies : Pantin, Bobigny, Romainville, Bondy, Noisy-le-Sec.

Projet : Le projet du TZen 3 correspond à la mise en place d'un TCSP sur la RN3, entre la Porte de Pantin jusqu'aux Pavillons-sous-Bois. Ce projet est sous forme d'un Bus à Haut Niveau de Service, mode de transport qui présente les mêmes caractéristiques qu'un tramway mais avec un matériel roulant de type bus. Cette nouvelle offre permettra des correspondances avec des lignes majeures de transports lourds du territoire : la T1, la T3, la T4, la ligne 5 du métro ainsi que les futures lignes du réseau Grand Paris Express et la Tangentielle Nord. Avec la mise en place du TZen 3, le réseau de bus sera totalement restructuré. La fréquentation estimée est de 42 000 voyageurs par jour.

Le projet permettra aussi de réaménager la RN3. La requalification de cette voirie apportera plus de sécurité aux déplacements et contribuera à l'amélioration du cadre de vie des habitants en limitant la rupture physique qu'engendre actuellement cette infrastructure routière.

Enfin, l'aménagement de la ligne favorisera le développement économique des communes desservies. Cette partie du territoire détient effectivement de nombreux projets de développement économiques (ZAC du Port à Pantin, ZAC de l'Horloge à Romainville, ZAC Ecocité à Bobigny, ZAC du Quartier durable de la plaine de l'Ourcq à Noisy, ZAC Rives de l'Ourcq à Bondy).

Nombre de stations : 19 stations et 2 terminus.

Distance : 10 km de ligne en site propre.

Échéance : Mise en service de la ligne en 2020.

Tracé du Tzen3 (source : STIF)



Des projets au-delà de l'échéance PLD

↳ Extension de la ligne 11 du Métro de la mairie des Lilas à Rosny Bois Perrier

Communes du territoire desservies : Les Lilas, Romainville & Montreuil.

Projet : Le projet d'extension de la ligne 11 à l'Est se découpe en deux phases : il a pour but de créer une liaison structurante entre la mairie des Lilas et la gare RER de Rosny-Bois-Perrier dans un premier temps, puis de s'étendre jusque Noisy-Champs. Cette ligne permettra d'avoir des liaisons avec le RER E en gare de Rosny-Bois-Perrier. Des connexions seront possibles avec les futures lignes de transports en commun telles que la T1 prolongée (sur la commune de Romainville) ou la ligne 15 du Grand Paris Express.

Ainsi, ce projet répondra aux besoins de déplacements du territoire, à savoir un bassin de vie d'environ 52 900 habitants et plus de 18 600 emplois situés à moins de 600 m des futures stations de la ligne M11. La fréquentation attendue en heure de pointe du matin est estimée à 11 000 voyageurs/jour.

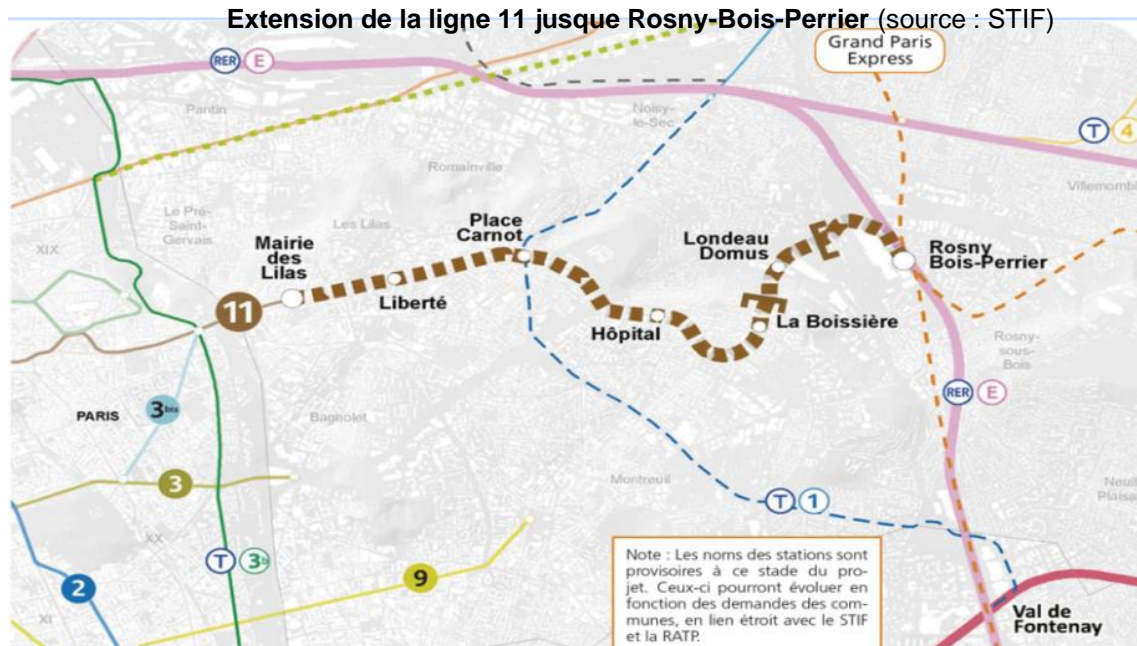
L'amélioration de la desserte des communes et leurs attractivités sont également recherchées. Conjugué avec une bonne qualité de service, le prolongement de la ligne 11 va permettre de desservir efficacement les équipements de ces communes et de les connecter (les centres-villes et centres de quartiers de Romainville, de Rosny-sous-Bois et des Lilas, les quartiers autour du centre hospitalier intercommunal, les équipements scolaires, culturels, sportifs, administratifs, de santé...).

Nombre de stations : 6 stations dans le cadre de la première phase et 4 dans le cadre de la seconde phase.

Distance : 5,7 km de prolongement entre la mairie des Lilas et Rosny-Bois-Perrier.

Fréquences : 1 minute et 45 secondes en heure de pointe le matin.

Échéance : Mise en service de la ligne jusque Rosny-Bois-Perrier en 2022, puis jusqu'à Noisy-Champs dans le cadre de la deuxième phase en 2025.



↳ Tangentielle nord entre Sartrouville et Noisy-le-Sec

Communes du territoire desservies : Bobigny et Noisy-le-Sec.

Projet : Il s'agit d'un projet de tram-train qui doit relier Sartrouville à Noisy-le-Sec en suivant les infrastructures existantes de la Grande Ceinture Nord. Cette ligne renforcera l'offre de transport sur les territoires de la Seine-Saint-Denis, du Val d'Oise et des Yvelines. Sur le territoire d'Est Ensemble, trois gares seront créées : Drancy-Bobigny, Bobigny-la-Folie et le terminus à Noisy-le-Sec. avec la création de ces nouvelles stations, un travail d'intégration de ces ouvrages dans l'espace urbain sera nécessaire. Aussi, ces stations s'inscrivent en accompagnement de nombreuses opérations d'aménagement qui se déclinent en projets de création de nouveaux quartiers à vivre et de requalification urbaine.

Nombre de stations : 14 gares desservies, dont 6 nouvelles (Drancy – Bobigny et Bobigny-la-Folie sur le territoire) et 8 assurant le maillage avec le réseau ferré existant (Noisy-le-Sec sur le territoire).






Distance : 28 km de ligne nouvelle implantée en quasi-totalité dans les emprises ferroviaires existantes (deux voies nouvelles entre Sartrouville et Noisy-le-Sec situées le long des voies de la Grande Ceinture actuelle).

Fréquences : Un train toutes les 5 minutes en heure de pointe et un train toutes les 10 minutes en heures creuses.

Amplitude horaire : de 05h à 00h.

Échéance : Mise en service de la ligne en 2017 entre Epinay et le Bourget. Le prolongement sur Est Ensemble est envisagé pour 2023.

SECTION CENTRALE : EPINAY-SUR-SEINE/ LE BOURGET

- 11 km de voies nouvelles, adjacentes à la ligne de fret de la Grande Ceinture
- 7 gares dont 3 nouvelles et 4 existantes transformées en pôles de correspondances
- 6 passages à niveau remplacés par des ouvrages de franchissement
- Des correspondances avec les , ,  et , la ligne Transilien H, le tramway 
- Un centre de commande et de maintenance du matériel roulant à Noisy-le-Sec
- Mise en service de la ligne en 2017

Projet de la Tangentielle Nord (source : STIF)



LES PROLONGEMENTS

- À l'est jusqu'à Noisy-le-Sec et à l'ouest jusqu'à Sartrouville
- Des correspondances complémentaires avec les , , les lignes Transilien J et L, les futures lignes de métro prévues dans le cadre du Nouveau Grand Paris...
- Avec la section centrale, un tracé intégral de 28 km incluant 14 gares, dont 6 nouvelles et 14 passages à niveau remplacés

↳ La Ligne 15 du Grand Paris Express

Communes du territoire desservies : Pantin, Bobigny et Bondy.

Projet : Le projet de ligne 15 du Grand Paris Express sera une ligne de métro automatique de rocade en proche couronne appelé métro ligne 15. Elle reliera les stations de Saint-Denis-Pleyel à Champigny-Centre. Elle améliorera la desserte des territoires de première couronne, permettant ainsi les déplacements de banlieue à banlieue sans passer par Paris. Sur le territoire, cette nouvelle ligne est en correspondance avec les lignes 5, 7 et 11 du métro, le RER E et les lignes T1 et T4 du tramway. Une fourche est également prévue, elle correspond au prolongement de la M11 entre Rosny Bois Perrier et Noisy Champs.

La nouvelle ligne traversera des secteurs déjà constitués et parfois densément habités. Pour ceux-ci, elle permettra soit de créer de nouvelles possibilités de déplacements par les transports en commun soit contribuer à désenclaver des quartiers qui sont dépourvus de transports lourds. C'est le cas notamment de quartiers engagés dans le Programme National de la Rénovation Urbaine (*Etoile-Grémillon et Karl Marx à Bobigny, les Courtilières à Pantin et les quartiers Nord de Bondy*). Elle permettra également la desserte de pôles d'emplois majeurs sur Bobigny.

Nombre de stations : 43 stations dont 4 sur le territoire d'Est Ensemble.

Distance : 40,5 km sur la totalité du linéaire du réseau complémentaire structurant, dont :

- 7,5 km : Champigny Centre à Rosny-Bois-Perrier ;
- 6 km : Rosny-Bois-Perrier à Bobigny Pablo Picasso ;
- 8 km : Bobigny Pablo Picasso à Saint-Denis-Pleyel.

Fréquence : de 2 à 4 minutes.

Échéance : Mise en service de la totalité de la ligne en 2030.

Tracé de la ligne 15
(source : STIF)



4.1.5 D'autres projets de transport en réflexion

↳ Les Téléphériques de Romainville et de Bagnole

Pour pallier aux contraintes physiques et aux effets de coupures présents sur son territoire, Est Ensemble mène des réflexions quant à la mise en place de moyens de transports innovants tels que les téléphériques.

Projet de Romainville : La commune est marquée par les problèmes de dénivelé et par de mauvaises dessertes Nord-Sud de son territoire. Ainsi, les télécabines ont été proposées comme mode de transport performant et adapté à la topologie. Le but de ce mode de transport lourd sera de connecter le centre-ville, la future base de loisirs la Corniches des Forts de Bas-Pays ainsi que le futur pôle d'échanges de Bobigny-La Folie. Ces équipements, ayant une future vocation métropolitaine, nécessiteront une desserte cadencée et une certaine fréquence. De plus, le côté novateur de ce mode de transport sera source d'attractivité et apportera une plus-value en proposant des points de vue paysagers.

Bagnole : Cette commune détient un fort pôle économique accompagné d'un pôle d'échange multimodal avec l'arrêt Gallieni. Elle se caractérise également avec une zone de grands ensembles, qui correspond aux quartiers de la Noue et de Malassis. Séparés de la ville par une pente de 35 mètres de dénivelé, ces quartiers actuellement en PRU, sont enclavés malgré les efforts faits au niveau des dessertes de bus et les nombreux cheminements piétons existants. Aussi, la ville et son aménageur Deltaville mènent des réflexions quant à la desserte du Haut Bagnole et les premières orientations se font sur le choix d'un mode de transport aérien.



Tracé Gallieni – La Noue,
Source : Ville de Bagnole

↳ Le prolongement de la ligne 9 de métro vers l'est

Un prolongement de la ligne 9 du métro est envisagé sur la commune de Montreuil, il est inscrit en phase 2 du SDRIF. L'objectif est de relier le bas et le haut Montreuil, de favoriser les interconnexions avec la future ligne 11 à Montreuil-Hôpital et le tramway T1 à Aristide Briand, et de développer l'offre de transport dans le quartier des Trois communes conformément au dossier du contrat de développement du territoire « Est ensemble, la fabrique du Grand Paris ».

↳ Le prolongement de la ligne 1 de métro vers l'est

Ce prolongement de ligne jusque Fontenay-sous-Bois est inscrit au SDRIF. Quatre nouvelles stations sont prévues avec pour le moment trois tracés différents. Ce prolongement resterait en marge d'Est Ensemble. Toutefois, la 3^{ème} station du prolongement devrait se situer au sud de Montreuil ou à Fontenay sous Bois mais en limite de Montreuil. Les habitants d'Est Ensemble bénéficieraient donc de ce prolongement sachant que la ligne 1 permet de rallier la gare de Lyon, le cœur de Paris et le quartier de la Défense.

4.1.7 Des projets qui vont permettre un meilleur accès aux modes lourds

En 2020, échéance PLD, **68 % de la population sera à proximité d'un arrêt du réseau ferré**. Ce chiffre passera à 73 % dans le cas de la réalisation de l'ensemble des projets de transports. Pour certaines communes comme **Pantin et Bobigny**, l'évolution sera **peu importante** mais **Romainville passera d'une accessibilité quasi-nulle à 88 %** de la population couverte. Par contre, le **Pré-Saint-Gervais ne bénéficiera pas du tout de ces projets** de transport. Pour la commune de **Bondy**, malgré une nette **amélioration de l'offre**, près de la **moitié des habitants restera éloignée de l'offre tout comme à Bagnole**.

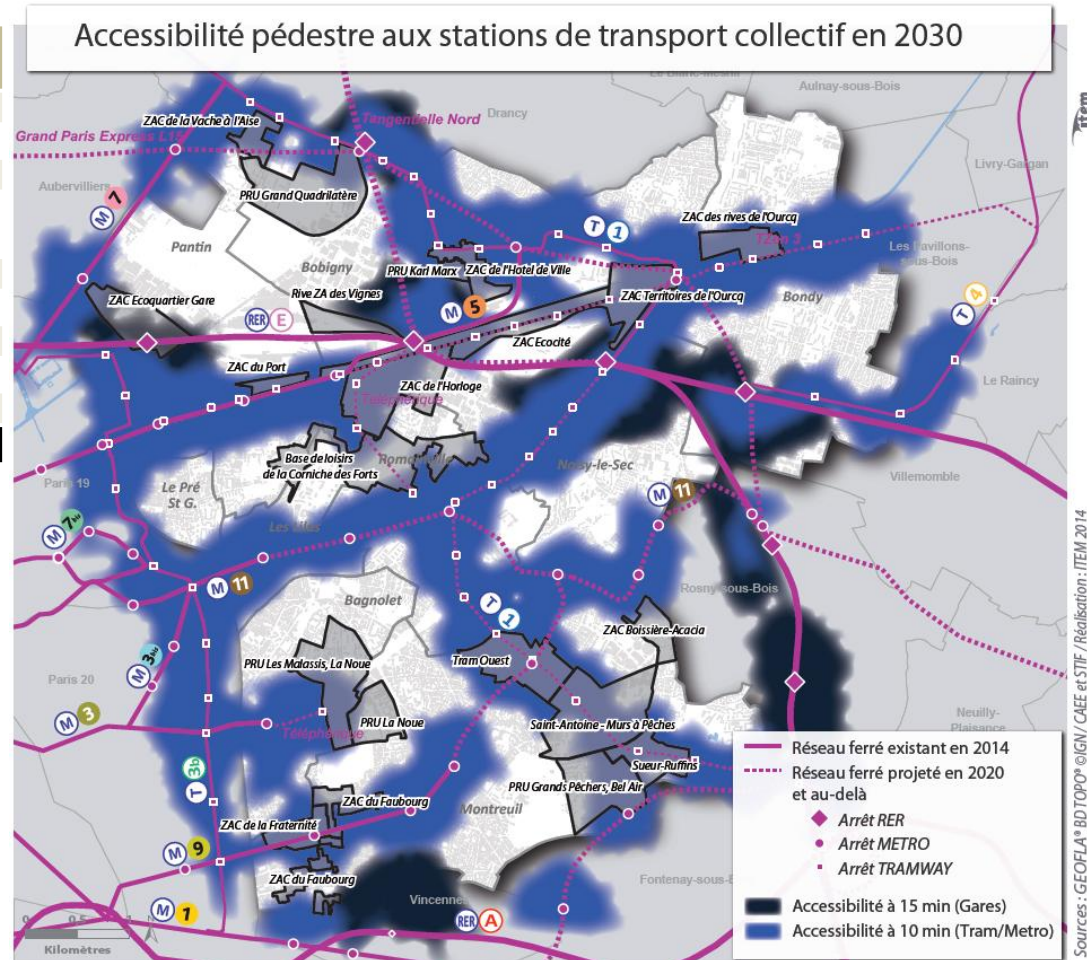
COMMUNE	Population actuelle desservie	Population desservie en 2020	Population desservie en 2030
Bagnole	26 %	29 %	50 %
Bobigny	67 %	72 %	75 %
Bondy	27 %	51 %	51 %
Le Pré-St-Gervais	47 %	47 %	47 %
Les Lilas	60 %	94 %	94 %
Montreuil	40 %	68 %	77 %
Noisy-le-Sec	52 %	76 %	78 %
Pantin	82 %	86 %	86 %
Romainville	3 %	83 %	88 %
EST ENSEMBLE	46 %	68 %	73 %

Source : calcul SIG

4.1.7 Plutôt une bonne articulation entre les projets urbains et les projets de transports

Cette carte, représentant l'accessibilité aux futurs points d'arrêts des projets de transport, montre surtout la pertinence du choix de la **localisation des projets d'aménagement par rapport aux projets des modes lourds**.

En effet, une grande partie des **ZAC se situe le long du tracé du TZen 3**. De plus, les **projets d'aménagements** de la ville de Montreuil se localisent en grande partie **autour du tracé du T1**. Seuls le PRU Grand Quadrilatère à Bobigny et les PRU les Malassis-Les Noues à Bagnole sont partiellement à l'écart des aires de chalandises des arrêts de transport lourds.



4.2. L'offre de transport routier

4.2.1 53 lignes de bus desservent le territoire

46 lignes de bus desservent directement le territoire et **7 autres sont prises en compte puisqu'elles comptent des arrêts à moins de 5 minutes à pied d'Est Ensemble**. Parmi elles, on compte :

- 46 lignes RATP (39 sur le territoire),
- 5 lignes Véolia Transdev,
- 1 ligne Trans Val de France,
- 1 ligne Courriers d'Île-de-France,

Il convient également de mentionner qu'en période nocturne ce sont 9 lignes Noctiliens qui maillent Est Ensemble et permettent ainsi d'avoir une continuité de l'offre de TC sur 24h.

Ce réseau maille fortement le territoire même si certains espaces restent éloignés de l'offre notamment sur une partie de Montreuil.

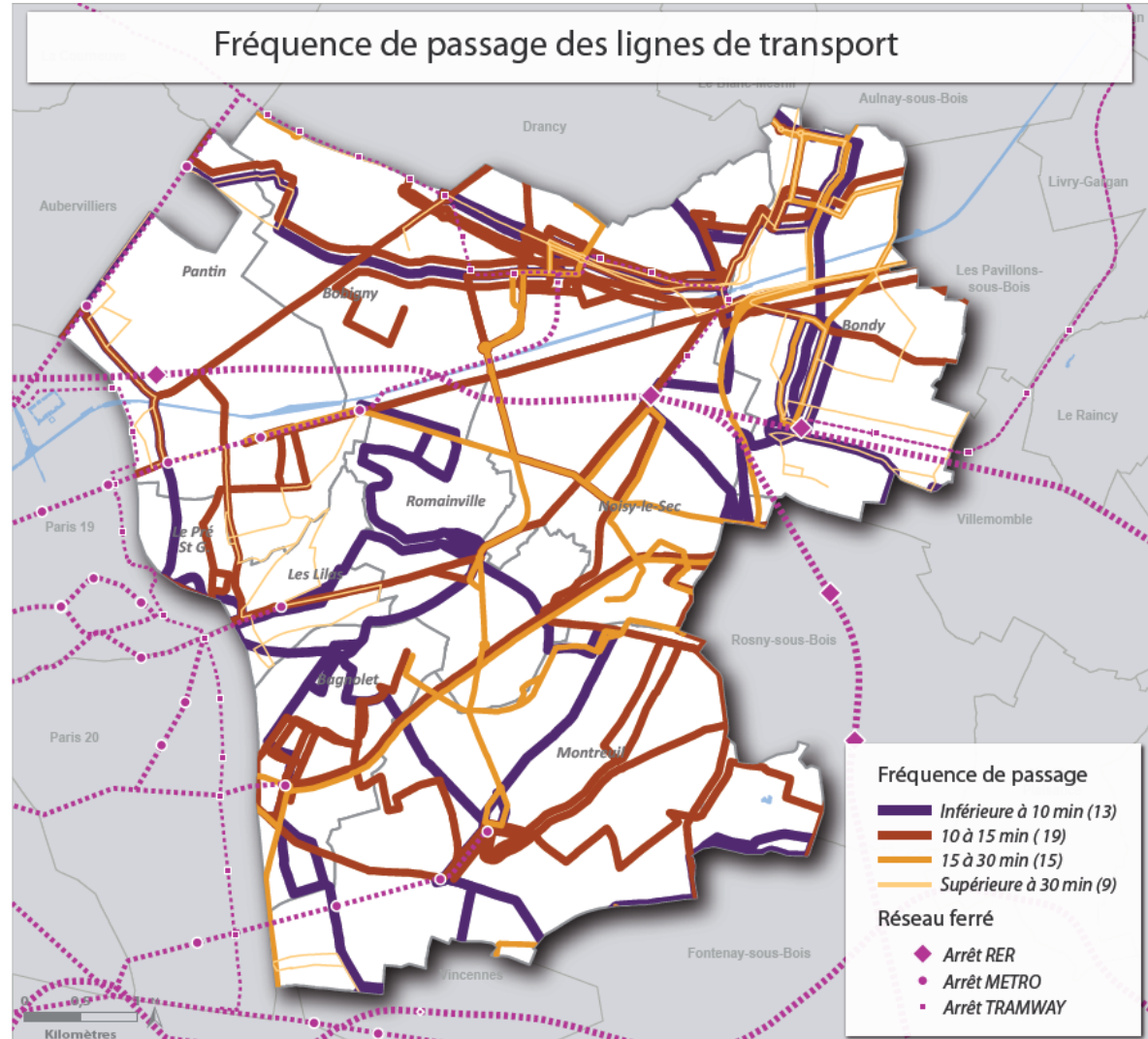
Sur Bobigny et Pantin, l'absence de lignes sur certains secteurs est due à la présence de grandes zones d'activités, d'emprises ferrées ou de cimetières comme notamment à Pantin.

Au sens du PDUIF, le territoire est desservi par **17 lignes Mobiliens et 2 lignes express**.

Ces lignes font partie du réseau structurant (avec les Noctiliens) de transport en Île-de-France.

Les lignes **Mobiliens** sont des lignes **d'intérêt régional** avec une forte capacité de **desserte des territoires urbains denses**, elle assurent une fonction de maillage avec le réseau ferré.

Les **lignes Express** sont également des lignes **d'intérêt régional**, elles assurent les **dessertes de pôle à pôle** et peuvent emprunter les voies express.



4.2.2 Une offre très variable selon les lignes

↘ Sur un jour ouvrable de base (*JOB un mardi ou jeudi*), l'offre des différentes lignes varie de 344 services (*ligne 170 : porte des Lilas-St Denis*) à 4 services (*ligne 684 : porte de Pantin-Villepinte*). **19 lignes proposent plus de 200 services** dans la journée dont quatre dépassent les 300 services. Treize lignes desservant le territoire offrent un nombre important de services avec plus de 12 services/heure en moyenne sur la journée (*au moins un service par sens toutes les 10 minutes*) et 19 lignes offrent un service toutes les 10 à 15 minutes en moyenne sur la journée. Ainsi, **plus de la moitié des lignes proposent une offre de qualité avec en moyenne sur la journée au moins un service tous les ¼ d'heure par sens**. Les 9 communes du territoire sont desservies par au moins une de ces lignes

Le samedi, 2 lignes ne circulent plus et, à l'opposé 7 offrent plus de 200 services dans la journée, ce chiffre tombe à une seule ligne le dimanche (*ligne 150*). Le dimanche, 10 lignes cessent totalement de fonctionner.

↘ Si l'on se concentre sur l'heure de pointe (*7h30-8h30*), **27 lignes proposent au moins un service toutes les 10 minutes** par sens. Cependant **aucune** ne propose **une fréquence de 5 minutes**. 11 lignes ont une fréquence au ¼ d'heure. Ceci pose la question des correspondances modes lourds/bus, les premiers ayant une fréquence beaucoup plus importantes que les seconds. Les actifs venant travailler sur le territoire par le métro notamment ont un temps de correspondance non négligeable avec une éventuelle ligne de bus.

↘ En **heure creuse** (*14h30-15h30*), la majorité des lignes perdent des services mais 13 en ont autant qu'en heure de pointe et **18 lignes proposent encore un service toutes les 10 minutes par sens**.

↘ En **soirée** (*21h30-22h30*), **aucune ligne** ne propose **plus de 11 services** et **8 proposent un cadencement au ¼ d'heure**. Une ligne sur quatre ne circule plus à partir de **21h30** ou avant.

4.2.3 Deux tiers des lignes ont plus de 800 000 voyageurs par an

↘ **Deux lignes ont plus de 9 millions** de voyageurs par an **soit** en moyenne **plus de 130 voyageurs par service**, il s'agit des lignes 170 et 150. La première part de la porte des Lilas à destination de la gare de St Denis via Les Lilas, le Pré St Gervais, Pantin, Aubervilliers et parcourt donc la frange Ouest du territoire. Elle dessert 4 stations de Métro, le RER E et deux stations de tramway. La ligne 150 part de la porte de la Villette en direction de la gare de Stains (*RER D*), elle reste très en marge du territoire mais dispose d'un arrêt sur Pantin (*Magenta*).

↘ Seulement 7 lignes du réseau ont moins de 200 000 voyageurs par an, il s'agit toujours de lignes proposant moins de 50 services par jour.

↘ Pour **certaines lignes**, l'offre de transport n'est **pas** forcément **en adéquation avec la fréquentation**, c'est le cas par exemple pour :

- La ligne 134 (*Fort d'Aubervilliers - Bondy Jouhaux –Blum*) : 317 services par jour (*4^{ème} en terme d'offre*) et une fréquentation moyenne de moins de 20 voyageurs par service.

- La ligne 551 (*Drancy-Bobigny*) : 14 services par jour et 100 à 130 voyageurs par service en moyenne.

Classe de fréquentation moyenne du nombre voyageurs/service	Nombre de lignes
Plus de 130	2
100 à 130	5
80 à 100	11
40 à 80	18
20 à 40	9
Moins de 20	5
NR	2

Source : STIF

4.3 Plus de 400 arrêts de bus sur le territoire d'Est Ensemble

Les trois cartes ci-dessous représentent le nombre de services de bus par arrêt sur Est Ensemble et les arrêts à moins de 5 minutes à pied. Trois jours différents sont étudiés : le jeudi qui correspond à un jour ouvrable de base (JOB), le samedi et le dimanche.

4.3.1 Une desserte non homogène du territoire

Cette représentation de l'offre par arrêt confirme les observations faites sur la maillage des lignes. Des secteurs disposent d'une offre plus importante : le Nord-Est, le centre de Montreuil et la frange Ouest.

12 arrêts ont plus de 1 000 services de bus par jour et la moitié se situe sur Bobigny. Le secteur de Bobigny Pablo Picasso au niveau de la Préfecture accueille **près de 20 % du total de services** de bus du territoire. Montreuil accueille 18 % des services du territoire pour 18 % des arrêts. L'arrêt de Montreuil le mieux desservi (Mairie) n'arrive qu'en dixième position, on peut donc supposer une meilleure répartition des services sur le territoire qu'à Bobigny où 21 % des services sont concentrés sur les 4 premiers arrêts.

4.3.2 Un quart de service en moins le samedi

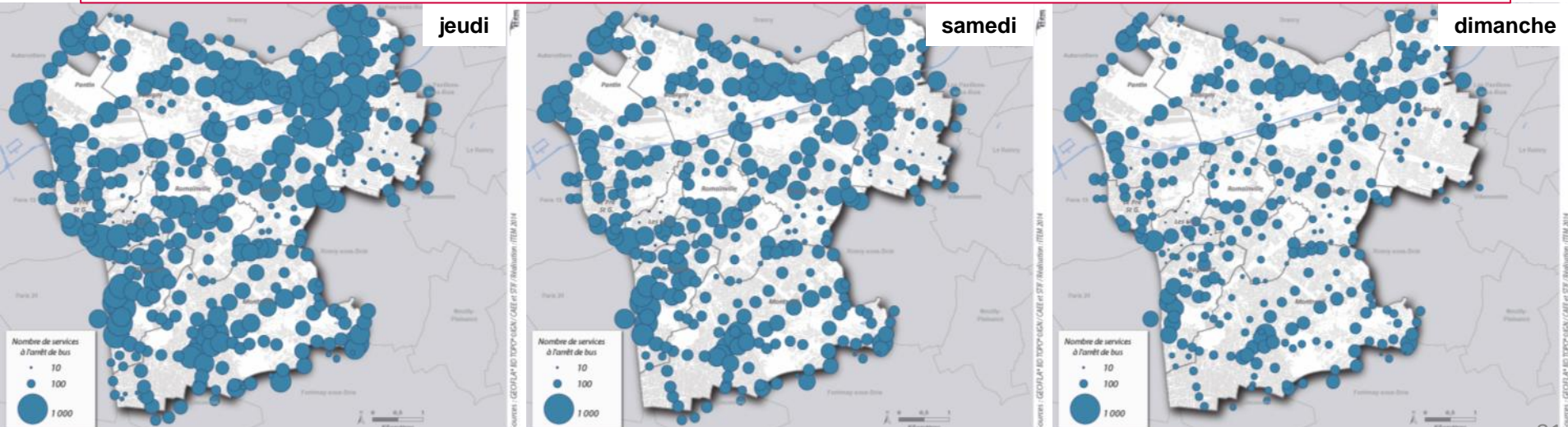
On constate une forte diminution de l'offre de transport routier sur le territoire entre la semaine et le weekend avec **une perte d'un quart des services le samedi et de plus de la moitié (53 %) le dimanche**. Toutefois, on constate des différences entre les communes puisque Le Pré-Saint-Gervais perd 34 % de son offre de bus le samedi (33 % pour Les Lilas et Pantin) contre 18 % pour Bondy. Mais le Pré-Saint-Gervais est aussi la commune qui a la diminution d'offre la plus contenue le dimanche avec -48 % contre -61 % pour Les Lilas.

Les 10 arrêts les plus desservis

Arrêts	Commune	Services JOB
Pablo Picasso	Bobigny	2 025
Pont de Bondy	Bobigny/Bondy	1 957
Porte des Lilas	Lilas	1 732
Hôtel de Ville	Bobigny	1 392
Mairie de Montreuil	Montreuil	1 343
Jean Rostand	Bobigny	1 183
Aubervilliers/Pantin	Pantin	1 134
Jouhaux/Blum	Bondy	1 124
Les Bruyères	Les Lilas	1 093
Rue des peupliers	Bobigny	1 070

Source : STIF

Nombre de services par arrêt



4.3.3 Plus de 8 700 services routiers en heure de pointe

Les arrêts de bus desservant le territoire ont plus de 8 700 services en heure de pointe (7h30-8h30). Ce chiffre **baisse de 23 % en heure creuse** (14h30-15h30) même si plus de 90 arrêts (22 %) ont autant de services en heure creuse. Entre l'heure de pointe et **l'heure du soir** (21h30-22h30), la **perte de services est de 61 %**. Le **soir**, 75 arrêts ne sont **pas desservis** soit seulement **18 % des arrêts**. De plus, si l'on ne garde que les arrêts desservis, le **nombre moyen de services par arrêt le soir est de près de 10** soit une offre tout à fait correcte.

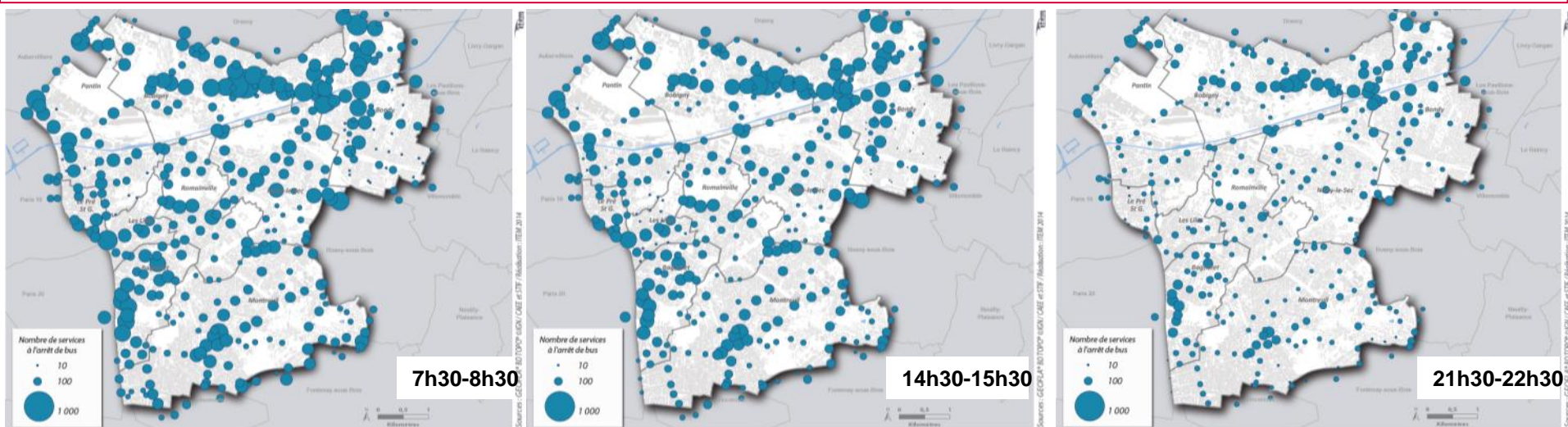
Les trois cartes ci-dessous illustrent bien cette diminution du nombre de services.

Dans les arrêts les mieux desservis, on retrouve les mêmes que pour la meilleure desserte sur un JOB : Pablo Picasso, Hôtel de Ville de Bobigny, Jouhaux/Blum à Bondy, Les bruyères aux Lilas, Palais de Justice de Bobigny, Pont de Bondy...

Les communes de **Bobigny** (21,5% en HP), **Bondy** (12,9 % en HP) et **Montreuil** (15,8 % en HP) **concentrent à elles 3 plus de la moitié des services** et ce quelle que soit l'heure. Mais il s'agit également des communes les plus peuplées d'Est Ensemble.

La forte diminution des services le soir pose la question de l'offre à destination des actifs ayant des horaires décalés même si la grande majorité des arrêts sont toujours desservis.

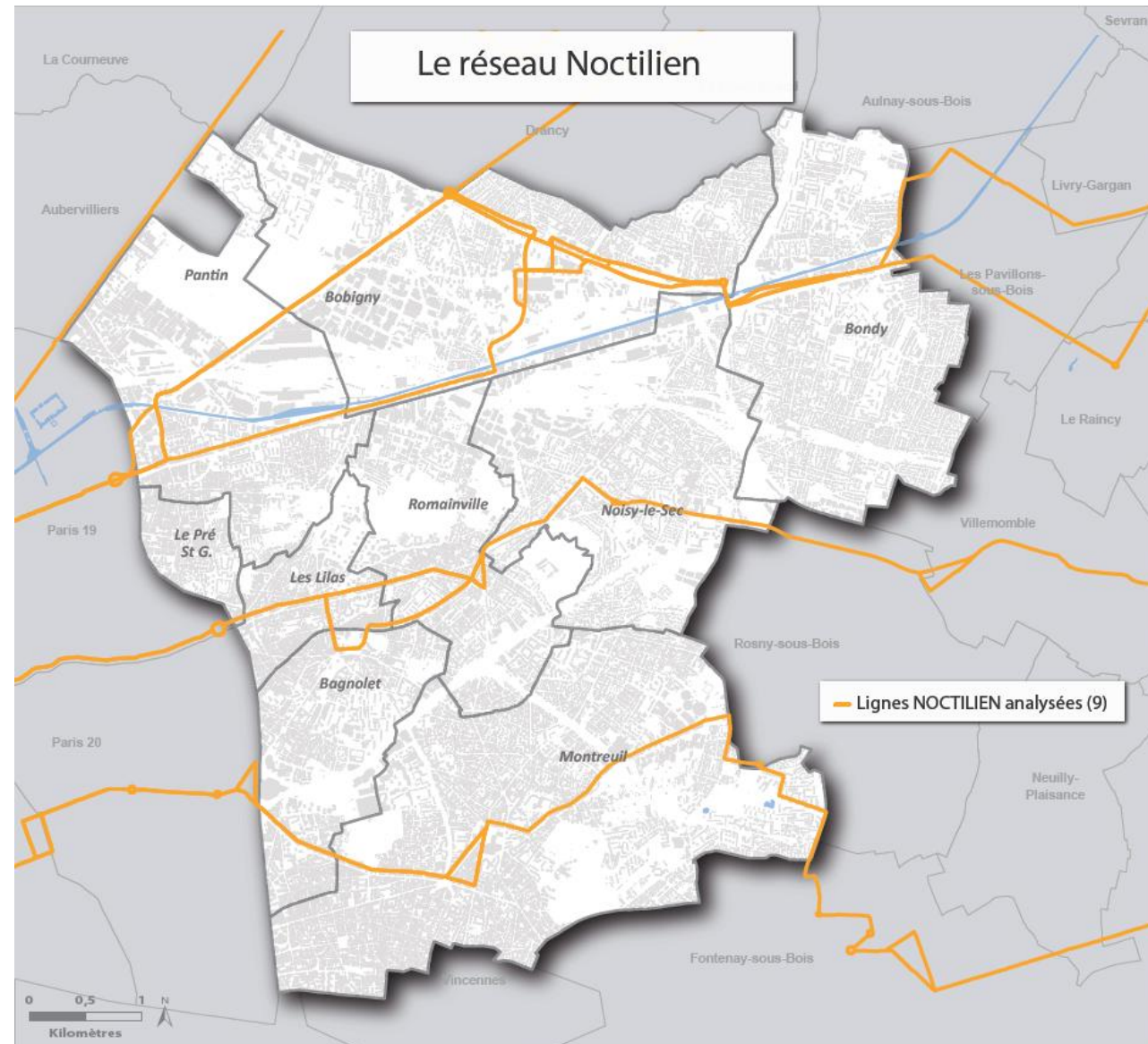
Nombre de services par arrêt



4.4 Neuf lignes Noctilien

Les 9 lignes Noctilien qui circulent sur le territoire permettent des **liaisons Est-Ouest**. Aucune ne réalise un parcours Nord-Sud. Six d'entre elles partent du cœur de Paris (Gares de l'Est ou de Lyon, Châtelet) et traversent le territoire pour se rendre dans des communes plus à l'est (Chelles, Torcy, Sevran, Roissy...). Les trois autres viennent de l'Ouest de Paris, deux ont leur terminus sur le territoire (Bobigny, Romainville, Montreuil).

Ces lignes commencent leur service vers minuit et terminent après 5h. Elles proposent **entre 2 et 4 services par heure** soit 1 à 2 allers-retours. Elles ont au moins autant et souvent plus de services les samedis et dimanches. Ceci s'explique par la **vocation** de ces lignes, **plutôt à destination des noctambules que des actifs**.



4.5 Les navettes de proximité

4.5.1 Neuf navettes de proximité

A l'origine, mises en place par les communes de la CAEE, les navettes de proximité ont pour rôle de d'assurer la desserte des secteurs mal desservis par le réseau de transport collectif du STIF.

Neuf navettes sont présentes sur le territoire. Il en existe **trois types** différents :

- **Quatre lignes en services réguliers urbains** : le P'tit bus au Pré-Saint-Gervais, le Tillbus aux Lilas, la Ligne 330 à Pantin et le TUB à Bondy ;
- **Deux lignes en transport à la demande** : la Bajo'mobil à Bagnolet et les Taco à Montreuil ;
- **Trois lignes qui assurent un service spécifique pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite**. Il s'agit des lignes Libellule à Romainville, les Canaris aux Lilas et le Presto au Pré-Saint-Gervais.

Depuis 2013, trois d'entre-elles (le P'tit bus, le Tillbus et le TUB) ont été placées sous la responsabilité de la CAEE, désignée d'Autorité Organisatrice de Proximité. Le reste des lignes sont gérées par leur commune respective.

Mises en service durant les années 2000 (sauf la Ligne 330 de Pantin qui existe depuis 1989), les lignes en service régulier assurent la **desserte inter-quartiers** de leur commune, permettant ainsi une connexion locale aux pôles socio-culturels, éducatifs, commerciaux et administratifs.

Les services **Tillbus** et Ligne **330** sont financées à **100%** par leurs communes. Le **P'tit bus** était financé à 100% par la commune du Pré-Saint-Gervais jusqu'en 2012. C'est la **CAEE qui finance à 100%** ce service aujourd'hui. Le **TUB est financé à 54%** par le STIF et à hauteur de **44%** par la CAEE.

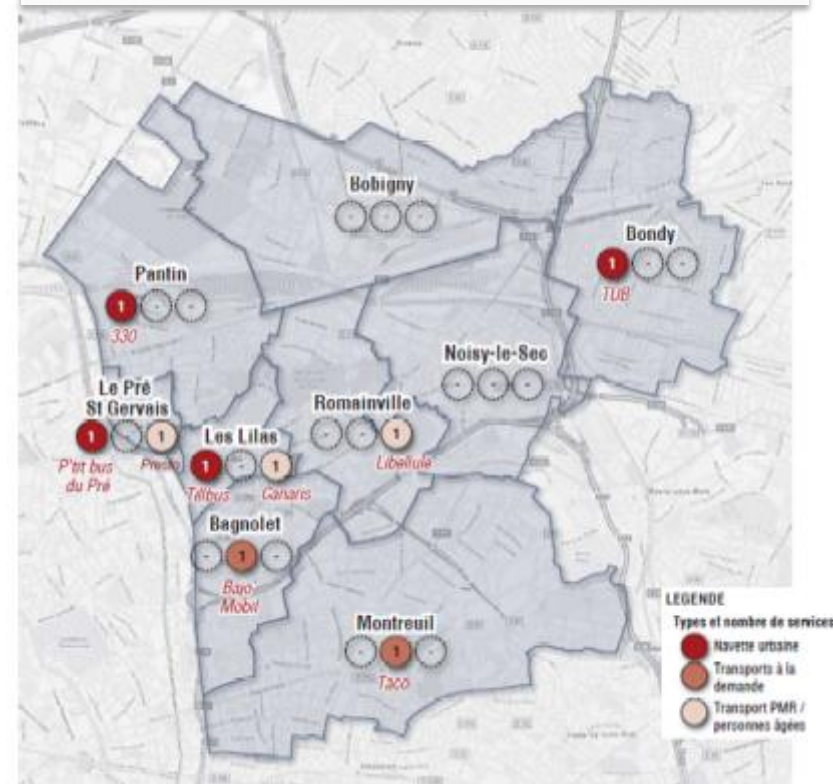
L'intermodalité est assurée avec les principaux modes lourds de transports ainsi qu'avec les lignes de bus. **Cependant, les lignes ne sont pas forcément indiquées ou signalées à ces arrêts de transports important.**

4.5.2 Un nombre de services peu élevé

Le nombre de **services** en semaine est compris entre **11 et 16 en jour de semaine**. Ce nombre est également marqué par une **diminution le weekend**. La **Tillbus** et le **P'tit bus disposent d'un cadencement** par tranche de **30 à 40 minutes**, permettant ainsi une utilisation plus aisée pour les usagers de ces lignes. A contrario, le TUB et la Ligne 3300 n'en disposent pas.

L'amplitude horaire est différente selon les lignes. En effet, le P'tit Bus propose une faible amplitude horaire de 7h30 en semaine alors que les autres lignes disposent d'une amplitude moyenne de 12h30 en semaine. **Cette amplitude horaire diminue en général le weekend**, ce qui engendre une diminution de fréquentation de ces lignes à cette période de la semaine. **De plus, la ligne TillBus ne fonctionne pas le Lundi et le Mardi.**

Localisation des différents types de navette sur les communes de la CAEE

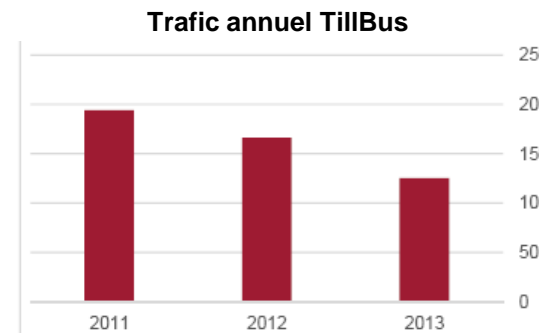
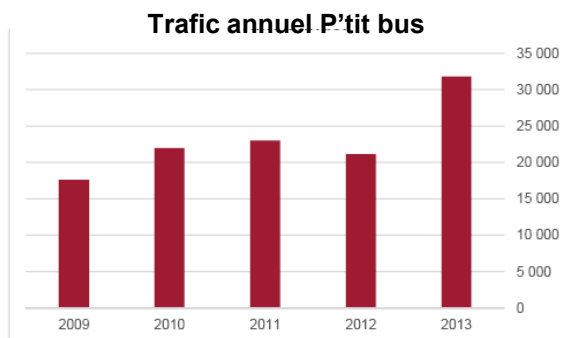


4.5.3 Une tarification hétérogène

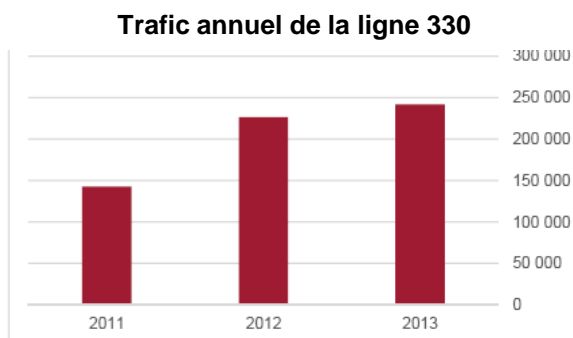
Les Lignes 330 et TUB ont une tarification francilienne alors que les lignes Tillbus et P'tit bus sont dépourvues de tarification, ce qui ne génère pas de recette pour la collectivité.

4.5.4 Une fréquentation variable

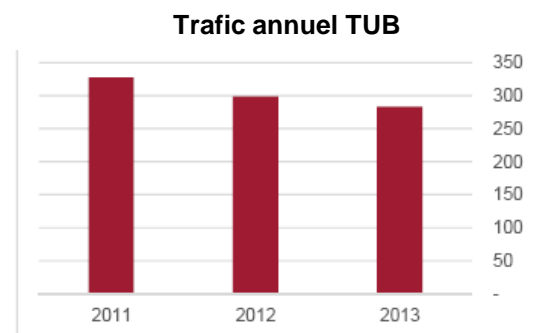
En effet, les lignes de Pantin et du Pré-Saint-Gervais connaissent une augmentation de fréquentation respectivement depuis 2012 et 2013, alors que les lignes des Lilas et de Bondy connaissent une légère baisse de fréquentation, généralement dues à des réorganisations de lignes.



Source : Bilan annuel (RATP)



Source : RATP



Source : Bilan annuel (RATP)

Le CERTU estime qu'une ligne est efficace si elle génère **2,2 voyageurs/km commercial**. Seule la ligne 330 de Pantin génère un nombre supérieur à cette moyenne, avec **3,5 voyageurs/km commercial**.

A l'inverse, les lignes TUB et P'tit bus ont pour moyenne respective **1,83 et 1,15 voyageurs/km commercial**, ce qui traduit une faible efficacité de ces lignes. Enfin, la ligne TillBus reste dans la moyenne du CERTU, avec **2,13 voyageurs/km commercial**.

Les usagers sont en général des **séniors** (plus de 60% pour l'ensemble des lignes), et les motifs de déplacements concernent le **Domicile-Achat** (50 %). Seul le TUB permet des déplacements Domicile-Travail (32%) et Domicile-Ecole (15%).

4.5.5 Les lignes à la demande

Les lignes de transport à la demande partagent la même vocation que les lignes en services réguliers urbain, en desservant les quartiers exclus des dessertes en transport collectifs et en les reliant aux principaux équipements de leurs communes respectives.

Elles sont financées par les communes à hauteur de 96% pour Montreuil et de 98% pour Bagnolet, le reste représente la contribution des voyageurs. De plus, il n'y a pas eu de renouvellement de la convention pour le service Bajo'Mobil. Il a donc cessé de fonctionner depuis le 3 avril 2014.

Ces lignes sont également connectées directement au réseau de transports collectifs lourds et routiers.

Elles fonctionnent tous les jours sur une amplitude horaire s'étendant de 9h à 19h. Le nombre de service en JOB est assez élevé pour la ligne de Montreuil (24 services/jour de semaine). Toutes deux proposent un service porte à porte. La réservation s'effectue 1h avant au maximum et aucune adhésion préalable n'est nécessaire. La tarification du ticket unitaire est de 1€50 pour Montreuil et d'1 € pour le service de Bagnolet.

A Montreuil, après une nette augmentation du nombre de voyageurs utilisant le service des Tacos jusqu'en 2009, la tendance s'inverse avec une baisse de 25%. Après une stabilisation en 2010, le nombre de voyageurs baisse à nouveau de 12% en 2011, de 13% en 2012 et de 36% en 2013. Cette baisse s'explique en partie par le fait que 2 véhicules ont été retirés du service (sur les 5 en exploitation), la commune voulant privilégier la mise en place du covoiturage.

La même tendance s'est observée pour le service de Bagnolet puisque la fréquentation du service Bajo'Mobil a progressé jusqu'en 2010, puis la baisse a atteint quasiment 20% en 2013 par rapport à 2012.



Le Taco de Montreuil



Le Bajo'Mobil de Bagnolet

4.6. Près de la totalité de la population et des emplois desservie par un transport en commun

Les chiffres ci-après ont été calculés selon deux méthodes :

Méthode 1 : part de la population et des emplois à moins de 15 minutes d'une gare, 10 minutes d'une station de tramway ou de métro et 5 minutes d'un arrêt de bus.

Méthode 2 : part de la population et des emplois à moins de 15 minutes d'une gare, 10 minutes d'une station de tramway ou de métro et 7 minutes d'un arrêt de bus quand l'arrêt a une fréquence de plus d'un bus toutes les 5 minutes en moyenne sur la journée, 5 minutes d'un arrêt ayant au moins un bus toutes les 5 à 15 min et 2 minutes pour un arrêt ayant moins d'un bus toutes les 15 minutes

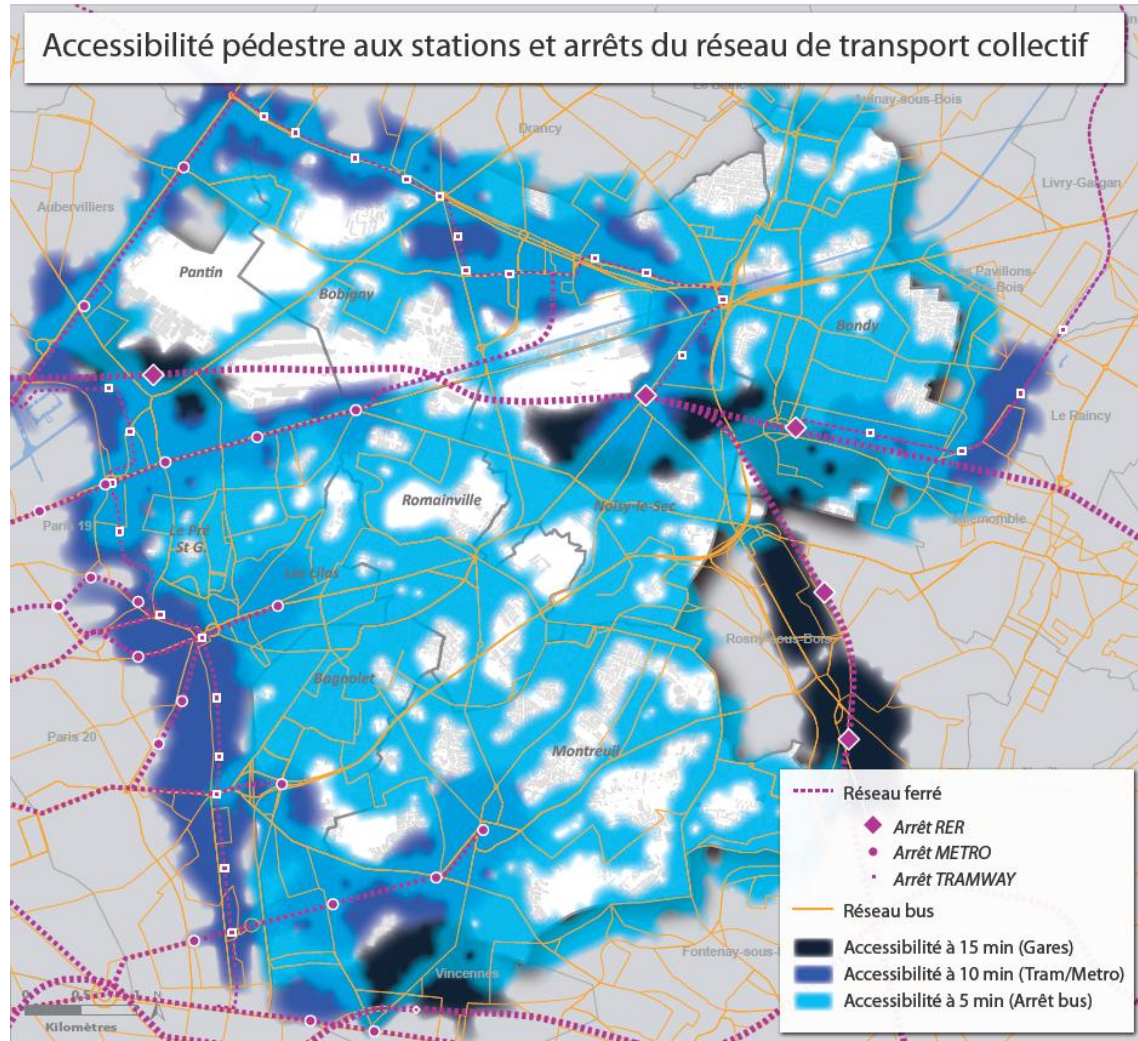
Résultat de la méthode 1 :

94 % des habitants soit plus de 375 000 personnes habitent à proximité d'un arrêt de transport en commun et par conséquent 22 600 personnes peuvent être considérées à l'écart de l'offre de TC. Pour toutes les communes, la part de population dépasse les 90 %. C'est à Bobigny et Montreuil que les habitants disposent de la moins bonne couverture avec respectivement 4 300 et 8 500 personnes non desservies. A l'opposé, la commune des Lilas voit 100 % de sa population desservie par une offre de TC.

Au niveau de l'emploi, la couverture est encore meilleure avec **96,5 % des emplois desservi par un arrêt** de transport en commun soit moins de 6 000 emplois à l'écart de l'offre de TC. Le commune de Patin a le moins bon taux de couverture avec 93,9 % soit 1 700 emplois.

COMMUNE	% de pop. desservie	% emplois desservi
Bagnolet	93,6 %	99,7 %
Bobigny	91,0 %	96,1 %
Bondy	95,0 %	95,6 %
Les Lilas	100,0 %	100,0 %
Montreuil	91,7 %	96,6 %
Noisy-le-Sec	95,6 %	98,7 %
Pantin	98,7 %	93,9 %
Le Pré-Saint-Gervais	97,7 %	98,3 %
Romainville	92,2 %	94,9 %
EST ENSEMBLE	94,3 %	96,5 %

Source : Analyse SIG



4.6. Près de la totalité de la population et des emplois desservie par un transport en commun

Les chiffres ci-après ont été calculés de la manière suivante : part de la population et des emplois à moins de 15 minutes d'une gare, 10 minutes d'une station de tramway ou de métro et 5 minutes d'un arrêt de bus.

Résultat de la méthode 2 :

La part de la population desservie passe à **91,5 %** soit toujours plus d'un habitants sur 10 qui résident à proximité d'une offre de transport. Ainsi 11 300 habitants ne sont plus considérés comme desservis lorsque l'on tient compte de la fréquence de passage des bus aux arrêts.

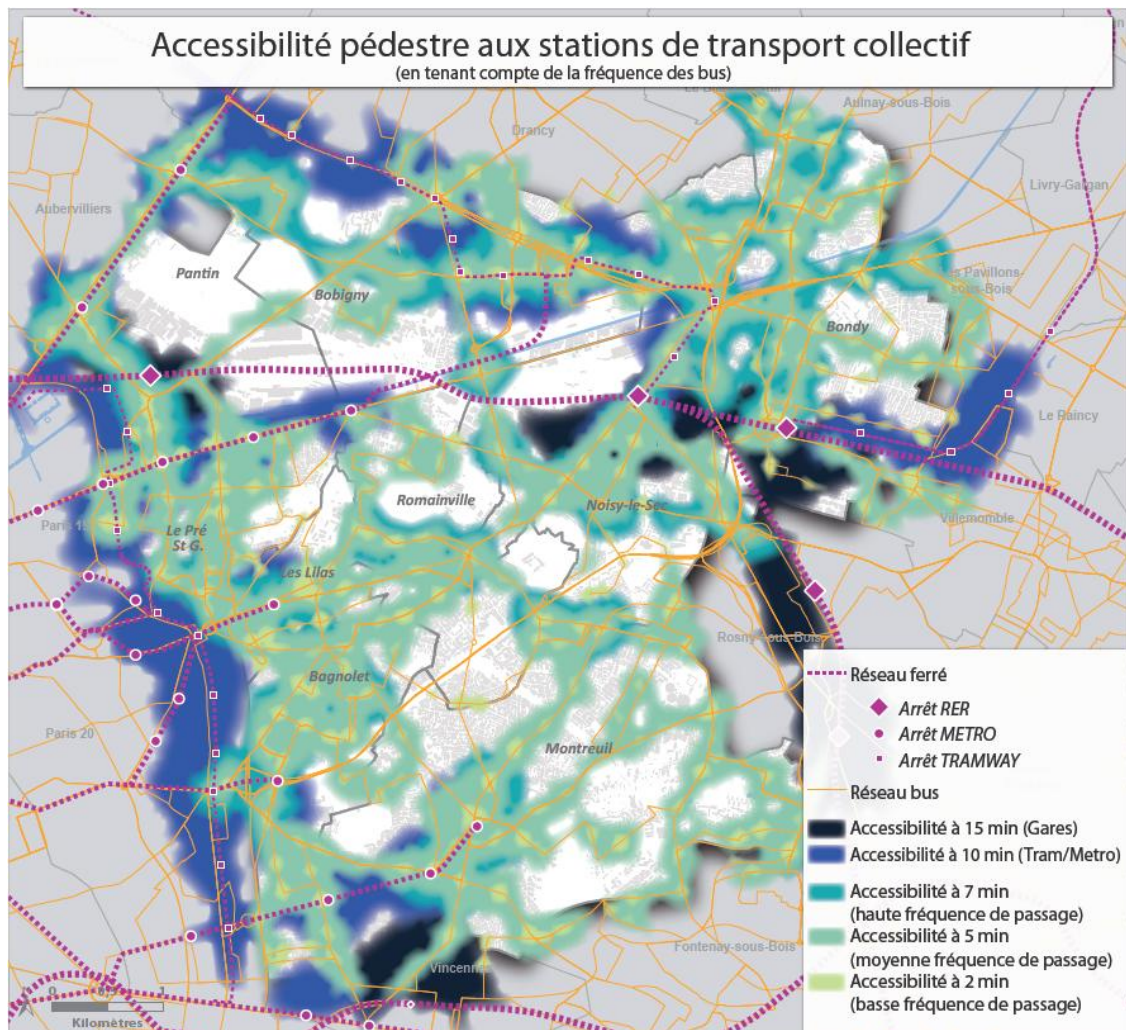
En tenant compte de ces fréquences, certaines communes voient leur part de population desservie augmenter, il s'agit des communes de Bagnole, Bondy et le Pré-Saint-Gervais. Pour Pantin, Noisy et Les Lilas, la différence est faible.

Par contre, certaines communes voient la part diminuer plus significativement comme à Bondy, Montreuil et Romainville. Cela concerne le sud de Romainville et l'Est de Montreuil essentiellement.

Dans tous les cas, quelle que soit la commune, plus de 85 % de la population est desservie par le réseau de transport ce qui est tout à fait acceptable.

COMMUNE	% de pop. Desservie méthode 1	% de pop. Desservie méthode 2
Bagnole	93,6 %	97,1 %
Bobigny	91,0 %	93,1 %
Bondy	95,0 %	88,6 %
Les Lilas	100,0 %	97,4 %
Montreuil	91,7 %	85,5 %
Noisy-le-Sec	95,6 %	92,6 %
Pantin	98,7 %	97,5 %
Le Pré-Saint-Gervais	97,7 %	99,4 %
Romainville	92,2 %	86,0 %
EST ENSEMBLE	94,3 %	91,5 %

Source : Analyse SIG



Sources : GEOFLA® BD TOPO® ©IGN / CAEE et STIF / Réalisation : ITEM 2014

↘ Une population moins bien desservie tôt le matin et tard le soir.

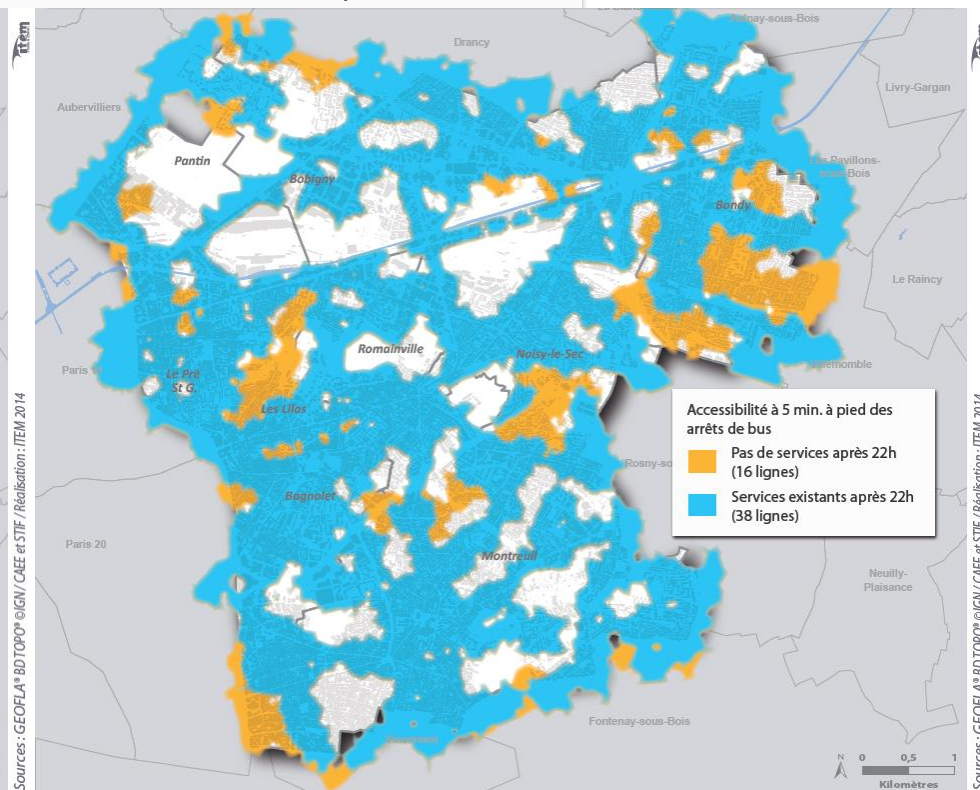
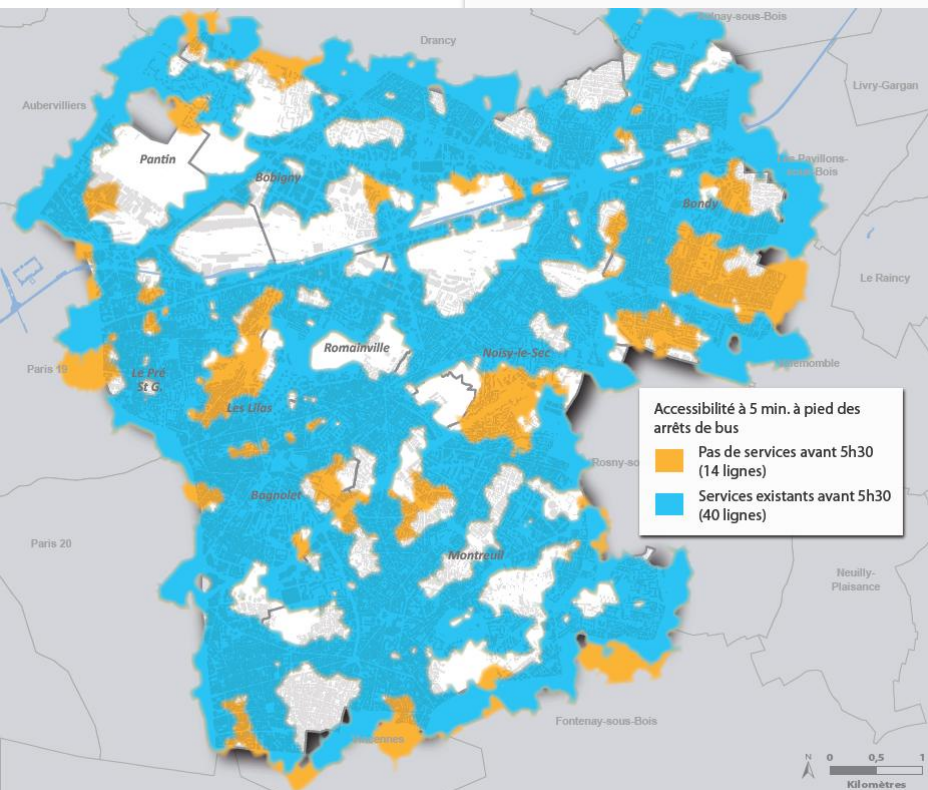
Les deux cartes ci-dessous nous permettent d'avoir un aperçu géographique du fonctionnement des lignes aux heures extrêmes de la journée en mettant en avant la population desservie. Il est en effet intéressant de voir quelle est l'offre disponible pour des actifs travaillant en dehors des périodes classiques de fonctionnement.

On constate que beaucoup de lignes fonctionnent à ces horaires même si l'on observe des dessertes plus difficiles sur certaines portions du territoire. Ainsi, Montreuil, Romainville, Bagnolet conservent une bonne desserte de leur territoire. Tandis que Bondy, Noisy et Les Lilas voient leur offre diminuer plus fortement.

Si la part de population desservie baisse dans toutes les communes, que ce soit avant 05h30 ou après 22h30, elle **dépasse tout de même les 80 %** sans prendre en compte l'offre des modes lourds.

Sur Pantin et Bobigny, le nombre de lignes de bus diminue également mais il est compensé par l'offre lourde importante qui dessert ces communes, (*dernier tramway et métro vers 01h et premier vers 05h*).

Taux de couverture de la desserte avant 05h30 et après 22h30

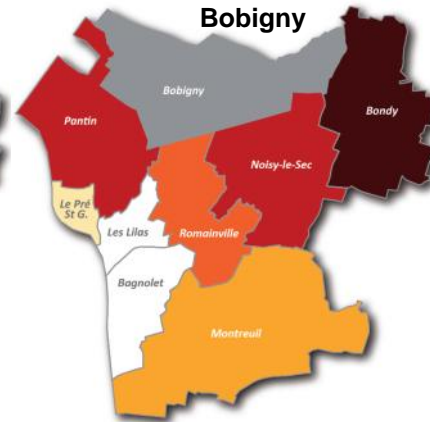
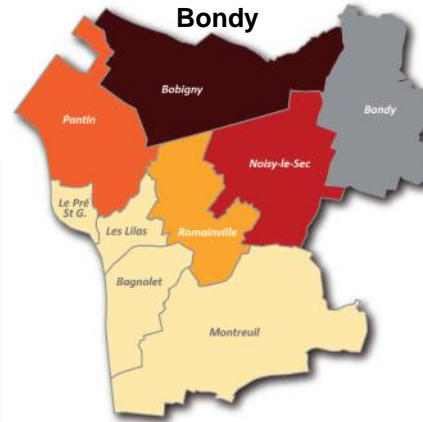
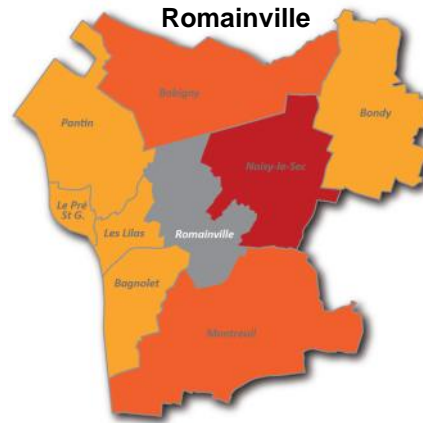


4.7 Les possibilités de liaison communes à communes en TC

Les cartes ci-contre indiquent le nombre de lignes directes entre chaque commune du territoire.

Cette analyse nous permet de faire ressortir plusieurs éléments:

- **Bagnolet et Montreuil sont bien reliées entre elles** mais très peu avec les autres communes du territoire, surtout Montreuil.
- **Bobigny et Bondy ont de nombreuses liaisons directes entre elles** mais également un certain nombre avec **leurs communes proches** : Pantin, Noisy le Sec et un peu moins avec Romainville.
- **Les Lilas et le Pré-Saint-Gervais sont peu reliées avec les autres communes** d'Est Ensemble, caractéristique du fait qu'elles soient davantage un faubourg de Paris.
- **Noisy et Romainville** bénéficient de leur localisation centrale dans le CAEE et sont donc **correctement reliées avec toutes les communes**.
- **Pantin est plus reliée aux communes du Nord du territoire** mais essentiellement avec Bobigny.



4.8. L'accessibilité aux points structurants en transports en commun

Outre l'accès aux pôles d'échange, nous allons analyser quelques points particuliers en terme d'accessibilité en interne au territoire et vers l'extérieur du territoire.

4.8.1 L'accès aux principaux pôles d'emplois/commerces externes au territoire en heure de pointe du matin

Quatre sites ont été choisis pour leur attractivité sur le territoire en terme d'emplois ou d'attractivité commerciale. Nous avons regardé les possibilités de relier en transport en commun ces quatre sites depuis le territoire pour une arrivée à 09h à l'aide de Vianavigo.

Le RER E est un avantage pour les communes qui sont desservies par cette ligne à savoir Pantin, Noisy-le-Sec et Bondy. Cette ligne permet de relier directement Paris et d'être aussi connecté au RER B pour relier ensuite l'aéroport Roissy-CDG ou pour atteindre la ligne A qui mène ensuite à la Défense. Pour atteindre ce pôle d'emploi rapidement il est nécessaire d'être connecté efficacement avec la ligne A du RER et éviter les correspondances. Ceci bénéficie en particulier aux communes de Pantin et Montreuil. La proximité géographique des trois communes citées dans un premier temps (Pantin, Noisy-le-Sec et Bondy) mais aussi la présence de cette ligne E permettent de relier le pôle commercial de Rosny-sous-Bois Perrier en moins de 10 min. **Pour atteindre le centre de Paris (Châtelet), la proximité géographique est un atout car la présence de modes lourds (métro et RER) contribue à diminuer les temps de parcours (Les Lilas, Pantin, Le Pré-Saint-Gervais, Bagnolet). La commune de Romainville présente des temps de parcours élevés pour relier ces différents pôles car elle ne bénéficie d'aucune station métro ni RER sur son territoire.** Elle est donc plus dépendante du réseau de bus qui est moins performant que les modes lourds. **Quant à Bobigny, même si la ligne 5 du métro dessert cette commune, les temps de parcours offerts ne sont pas forcément les plus rapides, même si ils sont globalement similaires.**

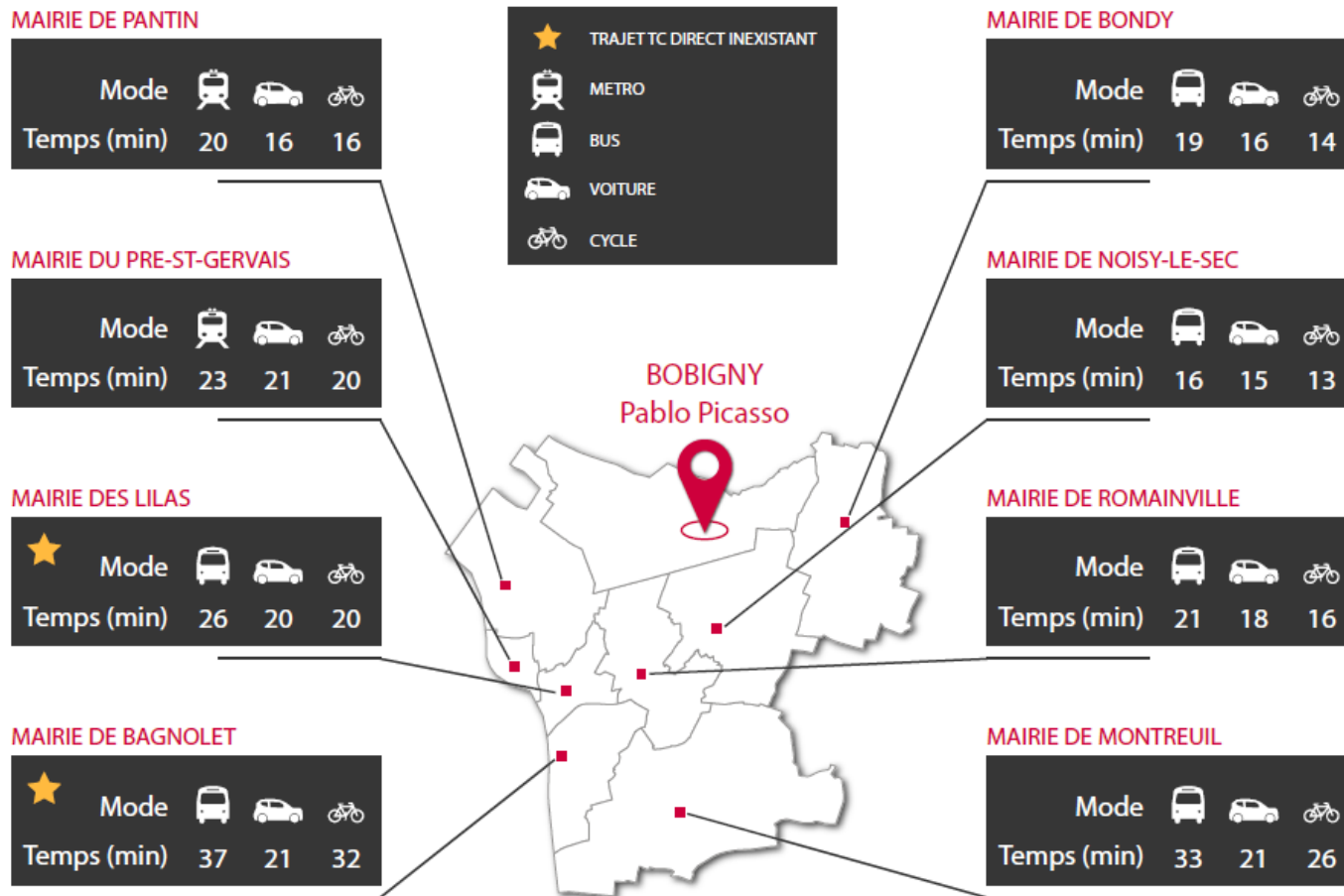
Commune	La Défense		Châtelet		Roissy Charles de Gaulle		Rosny Bois Perrier	
	Durée (en min)	Mode utilisé	Durée (en min)	Mode utilisé	Durée (en min)	Mode utilisé	Durée (en min)	Mode utilisé
Bagnolet	32	M3 + RER A	22	M3 + M11	66	B351 + B350	24	B221 + B116
Bobigny	51	T1 + M7 + RER A	42	T1 + M7	47	B148 + RER B	28	T1 + RER E
Bondy	37	RER E + RER B + RER A	28	RER E + M4	44	T4 + RER B	9	RER E + RER E
Les Lilas	36	M11 + RER A	16	M11	62	M11 + M5 + RER B	32	B105 + B145
Montreuil	29	M9 + RER A	23	M9 + M1	62	M9 + RER A + B4	17	B121
Noisy-le-Sec	33	RER E + RER B + RER A	24	RER E + M4	50	RER E + RER B	2	RER E
Pantin	29	RER E + RER B + RER A	20	RER E + M4	46	RER E + RER B	7	RER E
Le Pré-St-Gervais	32	M11 + RER A	21	T3b + M11	56	M7b + M5 + RER B	25	B170 + RER E
Romainville	54	B318 + RER A	29	B105 + M11	66	B322 + B148 + RER B	15	B145

4.8.2 L'accès à Pablo Picasso - Bobigny

Ce secteur de Bobigny concentre plusieurs points d'intérêt communautaire, la préfecture et le centre commercial Bobigny 2 notamment. Son accès depuis le reste du territoire est donc intéressant, c'est ce que représente le schéma ci-dessous en comparant les temps de parcours TC, voiture et vélo.

Le vélo est bien concurrentiel de la voiture avec des temps de parcours très proches. En revanche, les temps de parcours en TC sont rarement intéressants hormis depuis Noisy-le-Sec et le Pré-Saint-Gervais.

Depuis Les Lilas et Bagnole, les trajets en transport en commun ne peuvent se faire en direct ce qui explique leur durée.



4.8.3 L'accès à d'autres points structurants du territoire

De la même manière que pour Pablo Picasso, nous avons comparé les temps de parcours selon les modes entre les mairies et certains points structurants du territoire. Pour le temps de parcours en voiture, nous avons ajouté 4 minutes de temps de stationnement.

Aucun des déplacements évalués n'est plus rapide en transport en commun. Selon les déplacements, le vélo ou la voiture ont les temps de parcours les plus intéressants.

Commune	Hôpital André Grégoire Montreuil			CHU Jean-Verdier Bondy			Bel Est centre commercial			Théâtre au Fil de l'eau Pantin			Nouveau théâtre Montreuil		
	Voiture	Vélo	TC	Voiture	Vélo	TC	Voiture	Vélo	TC	Voiture	Vélo	TC	Voiture	Vélo	TC
<i>Bagnolet</i>	<u>14</u>	17	41	<u>17</u>	39	34	<i>proximité immédiate</i>			23	<u>19</u>	36	15	<u>13</u>	19
<i>Bobigny</i>	<u>13</u>	23	19	<u>16</u>	<u>16</u>	19	36	<u>29</u>	40	<u>13</u>	17	17	<u>19</u>	26	29
<i>Bondy</i>	<u>20</u>	23	34	9	<u>5</u>	6	<u>35</u>	40	33	<u>19</u>	21	32	<u>26</u>	<u>29</u>	42
<i>Les Lilas</i>	16	<u>11</u>	17	<u>20</u>	27	45	24	<u>11</u>	24	13	<u>6</u>	22	15	<u>11</u>	26
<i>Montreuil</i>	13	<u>11</u>	10	<u>18</u>	33	49	25	<u>12</u>	21	28	<u>22</u>	41	<i>proximité immédiate</i>		
<i>Noisy-le-Sec</i>	<u>11</u>	12	11	<u>17</u>	19	38	24	<u>21</u>	34	<u>16</u>	<u>16</u>	22	<u>17</u>	29	26
<i>Pantin</i>	<u>22</u>	24	42	25	<u>22</u>	39	29	<u>23</u>	35	13	<u>4</u>	7	<u>23</u>	25	34
<i>Le Pré-St-Gervais</i>	<u>17</u>	21	32	<u>20</u>	26	46	23	<u>17</u>	29	11	<u>6</u>	19	<u>17</u>	20	33
<i>Romainville</i>	11	<u>7</u>	9	<u>18</u>	23	49	25	<u>13</u>	20	18	<u>10</u>	29	17	<u>11</u>	23

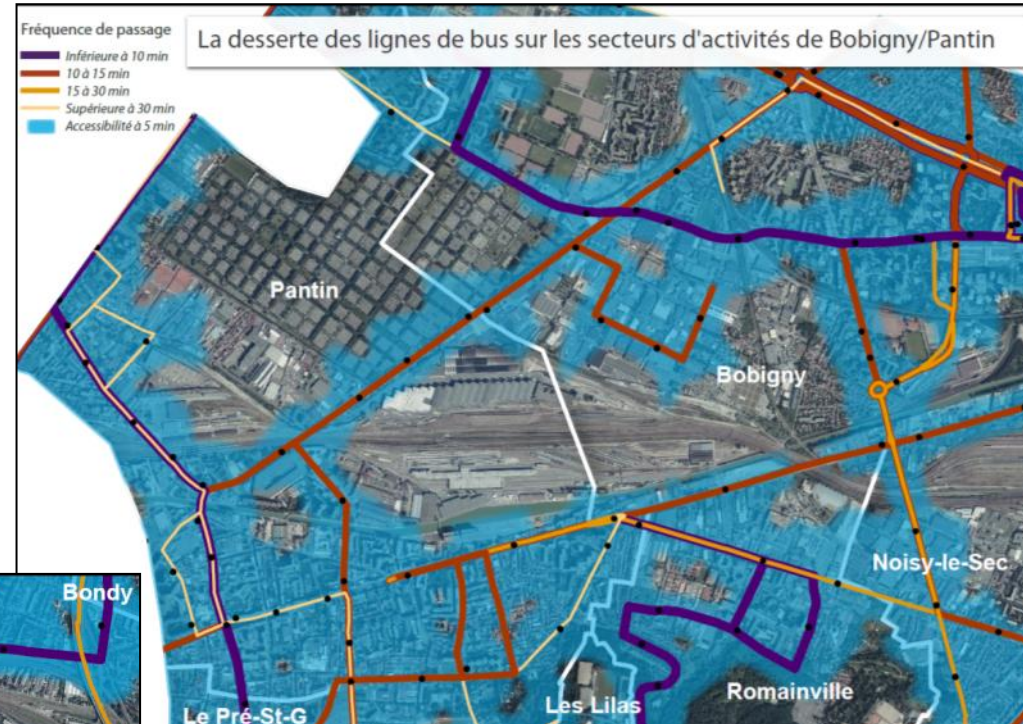
Source : Google, Vianavigo

4.8.4 L'accès aux zones éloignées des modes lourds

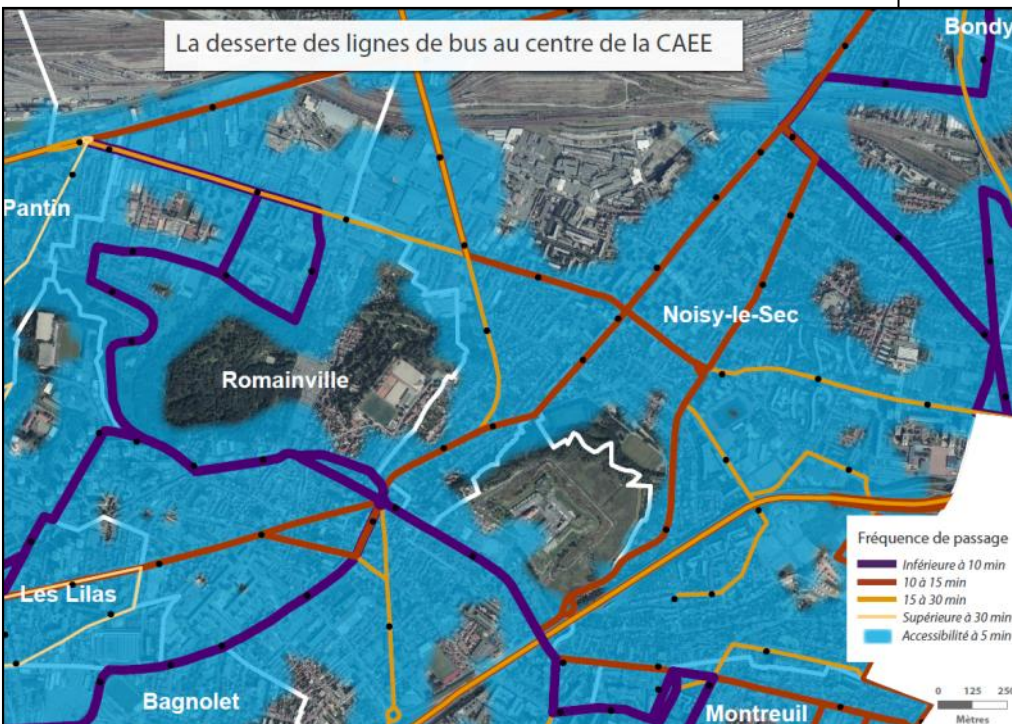
Deux secteurs laissent le sentiment aux usagers et aux communes d'une desserte difficile, les cartes ci-contre nous permettent de mieux visualiser leur desserte en transport routier.

La zone d'activités des vignes, à l'Ouest de Bobigny dispose bien d'une offre de transport avec une ligne proposant des services toutes les 10 à 15 minutes. Toutefois, certaines parties de la ZA sont à plus de 5 minutes à pied des arrêts desservis.

Le cœur du territoire, même s'il est éloigné de l'offre lourde dispose d'une bonne offre de transport routier avec des lignes structurantes proposant au moins un passage toutes les 10 minutes. On remarque que la ZA Le terminal sur Noisy est peu desservie mais la proximité de la gare de Noisy-le-Sec pallie en partie ce manque de desserte fine.



Sources : BD TOPO® et ORTHO® – ©IGN et CAEE / Réalisation : ITEM 2014



4.9. Une offre complémentaire

Certains secteurs d'Est Ensemble sont desservis par des navettes privées généralement liées à des secteurs d'entreprises. C'est le cas de Pantin Logistique où 11 entreprises font bénéficier à 215 salariés d'une liaison de Pantin Logistique (3 arrêts) à la gare RER de Pantin. Le nombre de services proposés est intéressant avec 15 rotations le matin et 18 le soir. C'est la SNCF qui gère cette prestation.

4.10. Une circulation des bus qui peut être délicate

Si l'offre de transport est de qualité en termes de desserte du territoire et de fréquence de passage des bus, les difficultés viennent davantage des **problèmes de circulation des bus** sur le territoire. La densité du trafic peut nettement ralentir la vitesse commerciale des bus, pour pallier à cela de nombreux **couloirs bus** irriguent le réseau d'Est Ensemble. Toutefois, l'efficacité de ces couloirs est très dépendante du respect de ces espaces. En effet, les couloirs sont souvent empruntés par d'autres usagers et on y note souvent du stationnement illicite qui peut aller jusqu'à bloquer le passage des bus.



Couloir réservé sur l'ex-RN3 à Noisy



Au niveau de la Mairie de Montreuil, de nombreuses voies sont réservées aux bus

4.11. Une tarification qui désavantage certains modes de transport

Il convient dans un premier temps de souligner le fait que **Est Ensemble** est à cheval sur **deux zones tarifaires**, les communes les plus à l'Ouest font partie de la zone 2 et les autres de la zone 3. Cette **division du territoire influence forcément la fréquentation** de certaines lignes au profit d'autres.

Prenons l'exemple concret d'un habitant du territoire se rendant à la gare du nord en RER :

Ticket unité Bondy : 3,45 € et pass Navigo 3 zones : 86,6 €/mois.

Ticket unité Noisy ou Pantin : 2,65 € et pass Navigo 1 à 2 zones : 67,1 €/mois.

On constate que la gare de Bondy n'est pas intéressante en termes de tarification, ceci peut expliquer la sous utilisation du P+R sur cette gare.

Mais le RER n'est pas le mode le plus intéressant en termes de tarif pour se rendre à la gare du nord. En effet, les bus, tramways et métros ne dépendent pas du zonage. Ainsi, un habitant de Noisy-le-Sec à tout intérêt à réaliser un trajet T1+M5 pour 1,7 € ou avec un abonnement 1-2 zones puisque les tramways et métros ne dépendent pas du zonage. De la même manière un habitant de Pantin a tout intérêt à utiliser le métro 5 plutôt que le RER pour se rendre à Paris avec des prix du ticket de 1,7 € et 2,65 €.

Finalement, outre la **concurrence entre les gares RER**, on constate également un **concurrence** entre type de mode lourd, en l'occurrence le **RER et le métro**. Toutefois, il faut noter que le weekend et les jours fériés, les abonnements permettent de se déplacer sur l'ensemble du réseau de l'Île-de-France. 95

4.12. L'accessibilité du réseau de bus d'Est Ensemble

4.12.1 Le contexte réglementaire

↳ Le public concerné

La loi du 11 février 2005 « **pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées** » apporte des évolutions fondamentales afin de permettre une meilleure intégration dans la société des personnes handicapées. **Le type de public concerné est précisé par cette loi :**

- **Les personnes en situation de handicap**, défini par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles.
- Mais aussi, les **personnes à mobilité réduite** définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001.

La loi prend donc en compte **tous les types de handicaps**, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques ainsi que les **Personnes à Mobilité Réduite (PMR)**.

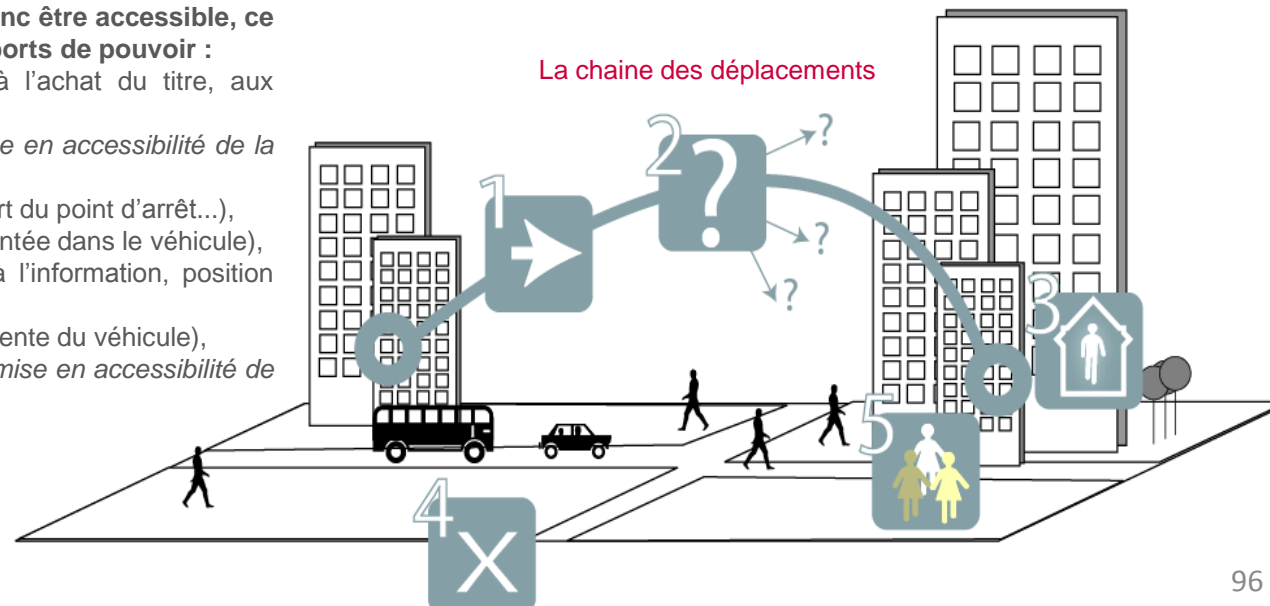
La population des PMR représente une partie non négligeable de la population en général et a fortiori, des clients d'un réseau de transport en commun. Chaque personne peut être un jour confrontée à une difficulté lors d'un déplacement. C'est dans cette optique que les **actions visant l'amélioration de l'accessibilité apporteront souvent un confort de voyage accru pour tous les clients.**

↳ Traiter l'intégralité de la chaîne de déplacement

Selon la loi, « **la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite** ». Le but étant d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience. Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif d'accessibilité de « *tout par tous* ».

L'intégralité de la chaîne de déplacement doit donc être accessible, ce qui implique dans le cadre des réseaux de transports de pouvoir :

- **Préparer son voyage** (accès à l'information, à l'achat du titre, aux horaires...),
- **Accéder au lieu de départ** (objet du *plan de mise en accessibilité de la voirie*),
- **Attendre le véhicule** (sécurité, information, confort du point d'arrêt...),
- **Monter dans le véhicule** (aucun obstacle à la montée dans le véhicule),
- **Voyager dans de bonnes conditions** (accès à l'information, position stable et sécurisée...),
- **Descendre du véhicule** (aucun obstacle à la descente du véhicule),
- **Rejoindre son point d'arrivée** (objet du *plan de mise en accessibilité de la voirie*).



4.12.2 Le schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports collectifs

Institué par la loi du 11 février 2005, le SDA vise à **planifier l'ensemble de la politique d'accessibilité des services et des réseaux de transport collectifs** dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi soit d'ici 2015. C'est un document de programmation, qui doit être réaliste et opérationnel. Compte tenu de l'ambition que représente le délai de dix ans rapporté à l'effort d'investissement envisagé, la loi a prévu des mesures transitoires ou de souplesse. En cas d'impossibilité technique, de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ou de disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences, le SDA doit prévoir la mise en place de services de substitution dans un délai de trois ans à compter de son approbation.

En Île-de-France, le **STIF est l'autorité compétente pour l'élaboration du SDA**. Elle a été menée dans le cadre d'une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés. Les orientations du SDA ont été approuvées par le STIF en février 2008, la programmation et les recommandations de mise en œuvre en juillet 2009.

Dans le **PDUIF**, l'action 6.2 résume les mesures à prendre pour rendre accessible les transports collectifs :

- Mettre en accessibilité le réseau ferroviaire,**
- Mettre en accessibilité les lignes de bus et de cars,**
- Rendre accessible les matériels roulants lors de leur renouvellement,**
- Renforcer l'accessibilité de l'information voyageur,**
- Compléter les mesures d'investissement par des services pour atteindre l'objectif d'accessibilité.**

4.12.3 L'accessibilité du réseau ferré sur Est Ensemble

↘ Les trois **gares RER E de Noisy, Pantin et Bondy sont définis comme accessibles**, toutefois pour monter dans le wagon, cela passe par l'usage d'une rampe amovible sur réservation préalable.

↘ **Les lignes de métro ne sont pas accessibles et ne figurent pas comme un objectif du SDA.**

↘ **Toutes les stations de tramway T1 et T4 sont accessibles en toute autonomie.**

4.12.4 L'accessibilité du réseau de bus

↘ L'objectif du SDA est de **rendre accessible l'ensemble des lignes de la petite couronne** en tant qu'alternative au métro **d'ici 2015**. Ainsi, toutes les lignes d'Est Ensemble seront accessibles. Les tableaux ci-après font le bilan de cette accessibilité par lignes et par commune.



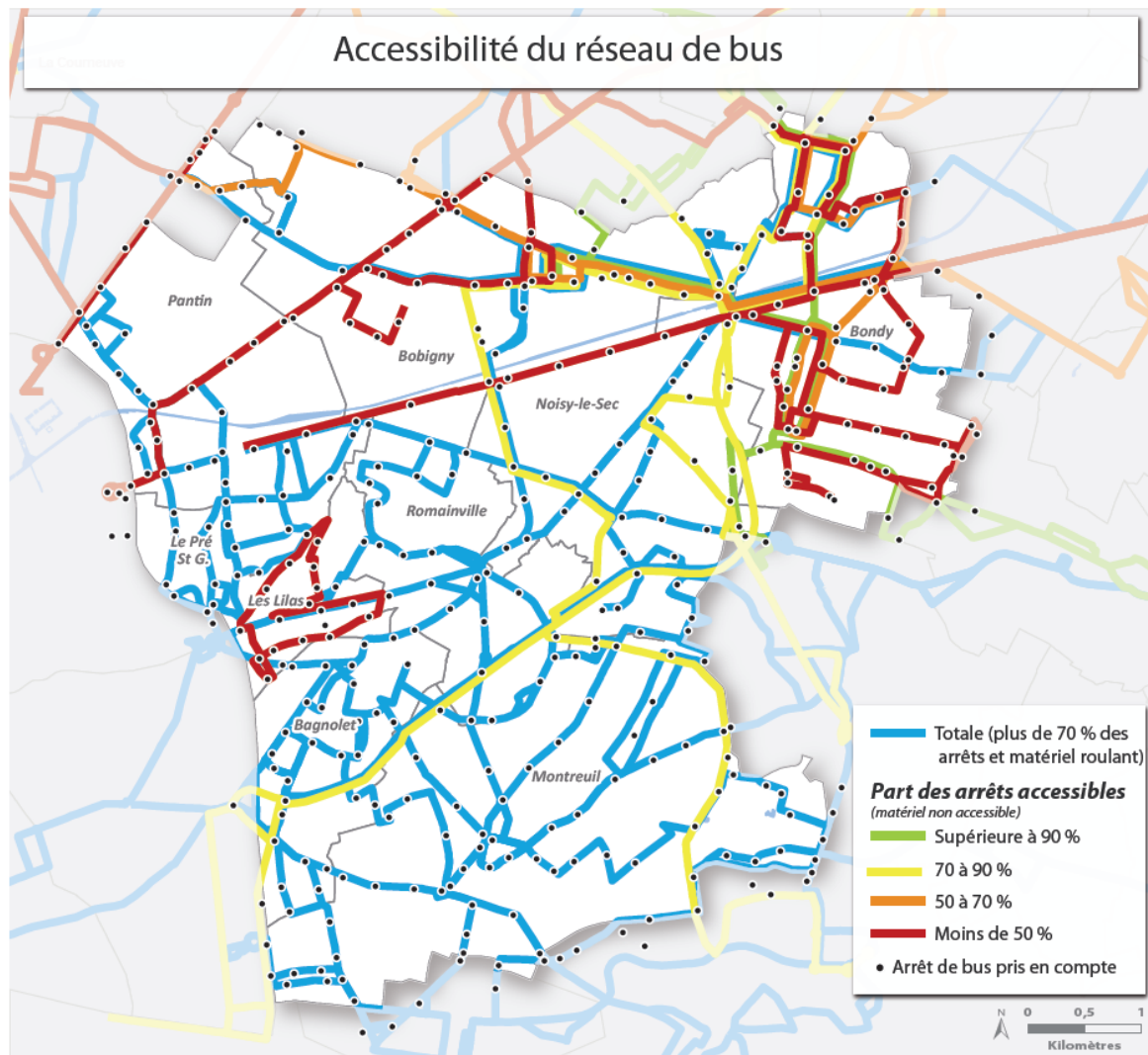
↘ **77 % des arrêts sont définis comme accessibles par la RATP sur le territoire d'Est Ensemble.** A titre de comparaison, ce **taux est de 70 % à l'échelle de la Seine-Saint-Denis.** Avec plus de ¼ des arrêts accessibles, on a donc une bonne prise en compte de l'accessibilité sur le territoire. De plus, il est prévu des mises en accessibilité courant 2014 et en 2015. Toutefois, le taux varie selon les communes avec la totalité des arrêts accessibles sur Bagnole et seulement 52 % à Bondy et 56 % aux Lilas.

COMMUNE	Part des arrêts accessibles
Bagnole	<u>100%</u>
Bobigny	65%
Bondy	<u>52%</u>
Les Lilas	56%
Montreuil	94%
Noisy-le-Sec	81%
Pantin	84%
Le Pré-St-Gervais	68%
Romainville	70%
EST ENSEMBLE	77 %

Source : RATP

↘ **58 % des lignes desservant la CAEE sont accessibles.** Sont déclarées accessibles, les **lignes ayant 100 % de leur matériel roulant accessible et au moins 70 % des arrêts accessibles.** Mais ce taux va être rapidement amélioré puisqu'il devrait passer à 70 % courant 2014 et à 90 % fin 2015.

↘ La carte ci-contre nous montre que les communes de l'Ouest et du Sud du territoire ont une grande majorité de leurs lignes accessibles. Toutes les communes disposent d'au moins cinq lignes accessibles. Ces sont les communes de Pantin, Bondy et de Bobigny qui sont les moins bien loties.



4.12 Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUTS

- Une offre lourde déjà fortement présente et qui est accessible à 46 % de la population.
- Des TC routiers qui irriguent de manière fine Est Ensemble offrant ainsi à 94 % une accessibilité en TC.
- Une forte fréquentation des TC.
- Une accessibilité correcte des arrêts de bus.

FAIBLESSES

- Des pôles d'échanges, véritables entrées d'Est Ensemble, qui ne sont pas tous « accueillants », surtout Pablo Picasso
- Un réseau de bus difficilement lisible en termes de destination offerte pour les non initiés.
- Le cœur de l'agglomération et en particulier Romainville voit ses habitants être à l'écart des modes lourds.
- Des conditions de circulation difficiles pour les bus sur les axes saturés.
- Un stationnement illicite important sur les couloirs réservés bus notamment sur l'ex RN3.
- Une tarification zone 3 / zone 2 qui peut nuire à l'utilisation du RER E et des bus par la population.
- Un pôle Pablo Picasso dont l'accès est peu sécurisé et peu qualitatif

OPPORTUNITES

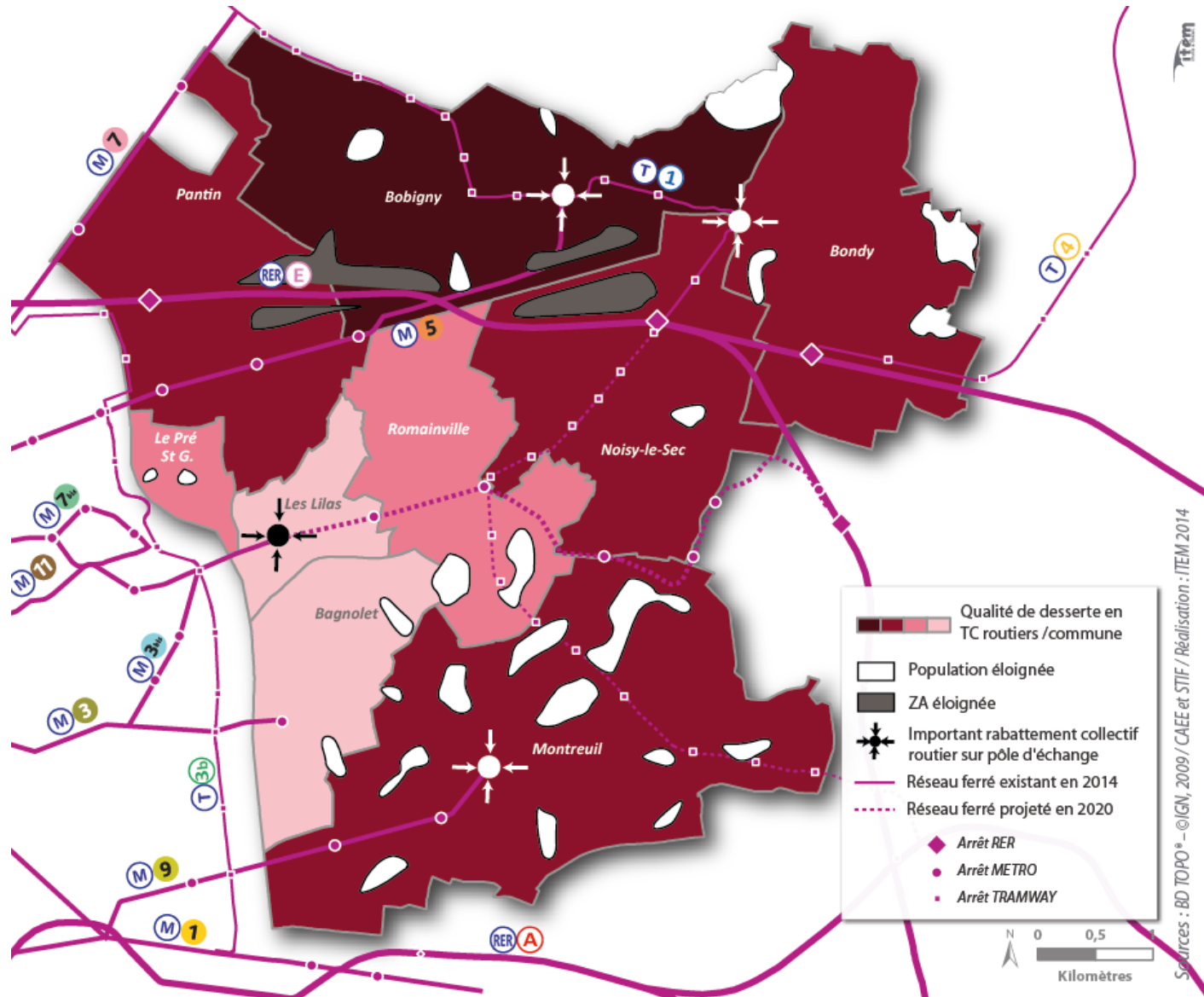
- Les projets de modes lourds qui vont permettre une bonne desserte du cœur d'Est Ensemble (73 % de la pop. desservie par les modes lourds en 2030).
- Un réseau routier en principe accessible en 2015.
- Les futurs modes lourds permettront d'envisager une vaste restructuration du réseau de bus.

MENACES

- De part son offre importante et du développement attendu sur les modes lourds, Est Ensemble peut devenir une simple interface en matière de mobilité. Ainsi, la reconfiguration des pôles d'échanges pour en faire de véritables quartiers de vie est nécessaire.

4.13 Carte de synthèse

- Une offre importante en matière de TC routiers
- Un cœur d'agglomération où l'offre de TC est plus faible
- Peu de secteurs à l'écart d'une offre de TC mais ceux-ci sont surtout présents dans les zones de plateau et le long du canal de l'Ourcq pour les activités



5.

Le stationnement

Le stationnement, un levier pour aller vers une meilleure mobilité

↘ La gestion du stationnement peut être utilisée comme un levier en matière de régulation de la circulation. **L'automobile**, qui passe en moyenne **97 % de son temps en stationnement**, nécessite pour cela une **emprise foncière considérable**, dans des espaces urbains parfois densifiés, voire surchargés. L'enjeu est donc de trouver un « juste-milieu » entre une offre de stationnement sous-dimensionnée ne permettant pas de répondre aux attentes des usagers, et une offre surdimensionnée facilitant l'utilisation de l'automobile et n'incitant donc pas au report modal.

Mais avant d'utiliser cet « outil » de manière optimale, il convient de bien connaître l'offre et la demande de stationnement sur l'ensemble du territoire et de vérifier si les réglementations actuelles sont bien adaptées.

Les 5 grandes catégories d'usagers du stationnement

Chacune de ces catégories possède des besoins qui varient au cours de la journée.

↘ Les résidents

Le stationnement résidentiel est un **stationnement de longue durée**, généralement nocturne. Cette demande peut prendre des formes variées, selon la morphologie du tissu urbain existant : stationnement sous immeuble, sur voirie, en ouvrage, en surface sur emprises privées, etc.

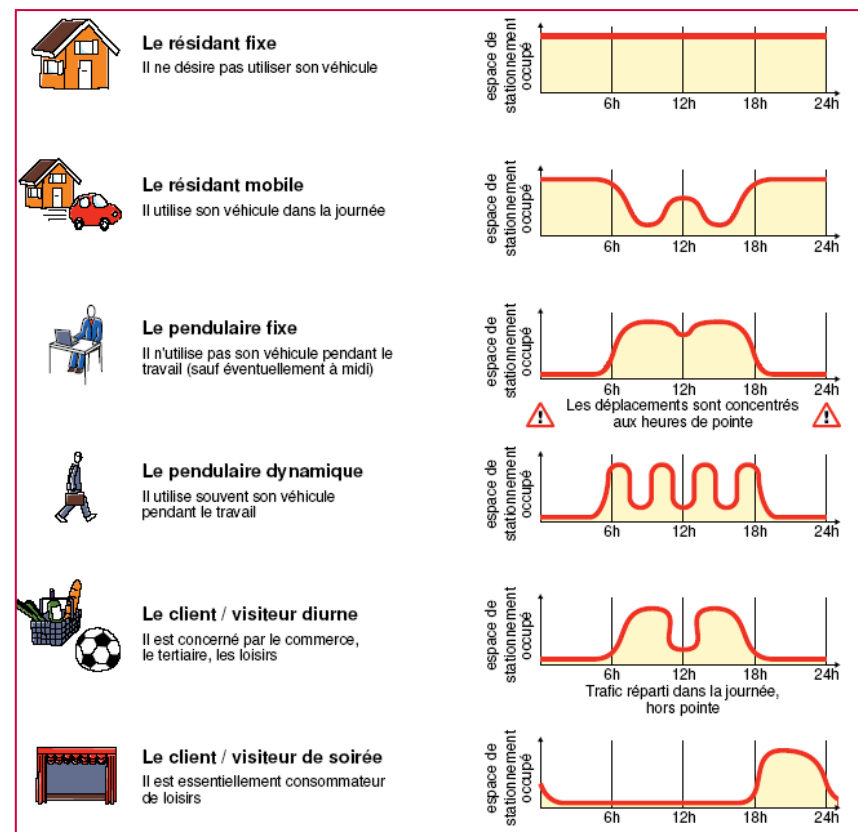
↘ Les actifs automobilistes

Le stationnement des actifs s'effectue souvent sur le lieu de travail ou à proximité. Il est de **longue durée**, généralement diurne (8h-12h et 14h-18h), jugé « **inutile** » dans le sens où les actifs pourraient **libérer les places pour les résidents et les visiteurs** s'ils utilisaient un **mode alternatif** à la voiture. Pour ces raisons, les plans de déplacements portent généralement leurs efforts sur ce type de stationnement.

↘ Les actifs effectuant un report modal de l'automobile vers les TC

Ces actifs **utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail sur une partie de leur trajet**. Ils effectuent un **report modal vers les TC pour terminer leur déplacement pendulaire** et leurs véhicules doivent **stationner aux abords d'un pôle d'échange en longue durée**.

Les **parc-relais** sont spécialement conçus pour accueillir les véhicules de ce type d'actifs. **Mais dans certains cas, l'absence d'infrastructure adaptée entraîne un stationnement sur l'espace public, licite ou illicite**. Ainsi, **ce type de stationnement de longue durée peut fortement limiter la rotation d'un secteur**. Cette problématique est importante à traiter car contrairement aux actifs automobilistes, il convient de **favoriser ce type d'usagers qui a opté pour les TC sur une partie de son trajet**.



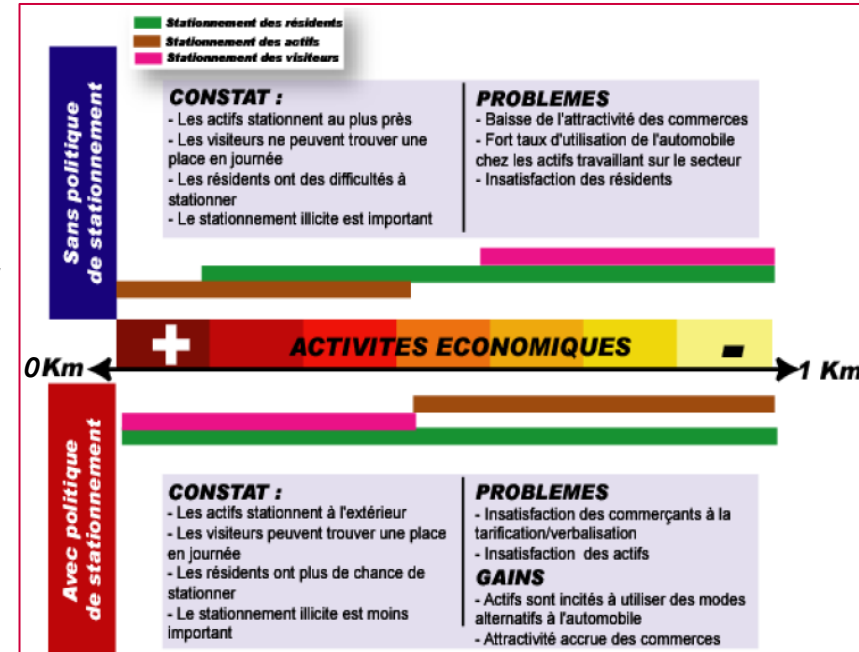
↳ Les visiteurs

Ils représentent une catégorie de population **primordiale pour la vie d'un centre-ville**. Ils sont là pour des achats, des démarches administratives, du tourisme...

Le stationnement des visiteurs est souvent **plus court** et les politiques de stationnement essaient généralement de favoriser l'accès à ce type d'automobilistes par des mesures qui permettent l'accélération de la rotation de véhicules (tarification, stationnement « minute », etc.).

↳ Les professionnels

Les professionnels, pour les besoins de leurs activités, sont tenus de stationner pour livrer ou visiter leurs clients. La majorité des professionnels se comporte comme des visiteurs en matière de stationnement mais, ceux qui ont en charge une livraison de matériel volumineux, impactent fortement la circulation avec un stationnement réalisé souvent au plus près de leur destination. **Depuis une vingtaine d'années, des aires de livraisons ont été aménagées pour leur faciliter le travail mais leur respect tant par la population que par les professionnels est loin d'être généralisé.**



Les impacts d'une politique de réglementation du stationnement

↳ Le choix modal de l'automobilité est grandement conditionné par les facilités/difficultés de stationnement à destination du déplacement. La mise en place d'une politique de réglementation adaptée favorise ainsi le report modal en faveur des transports en commun, des modes actifs, ou encore des pratiques alternatives à l'autosolisme (covoiturage par exemple).

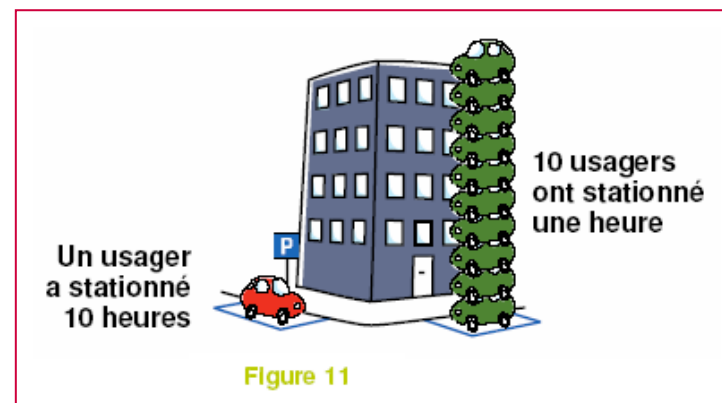
Le stationnement gratuit sur voirie ou en parc a tendance à faciliter l'usage de l'automobile, pouvant ainsi nuire aux résidents. L'attractivité des secteurs commerçants peut également être réduite à cause de pratiques de stationnement mal adaptées. Par exemple, des actifs stationnant sur l'espace public restent généralement toute la journée. Ainsi, leur véhicule fait l'effet d'une ventouse sur les places de stationnement qui auraient intérêt à connaître une rotation plus importante pour entretenir l'activité des commerçants exerçant à proximité.

↳ En effet, **la rotation des véhicules en stationnement peut avoir une véritable influence sur l'attractivité économique et sur l'activité commerciale** : plus un taux de rotation est élevé, plus le nombre de véhicules pouvant stationner sur une journée est important, comme le nombre de « clients » potentiels d'ailleurs. Il convient donc de déterminer une certaine rotation souhaitée au regard de l'offre de stationnement disponible.

↳ Par ailleurs, une **bonne rotation des véhicules en stationnement peut conduire à limiter la part d'espace public occupée par la voiture et en libérer pour effectuer par exemple des aménagements en faveur de la pratique piétonne ou cyclable**, voire en faveur des transports en commun.

↳ Les enjeux en matière de stationnement sont donc multiples :

- Garantir une **accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique**,
- **Limiter les nuisances dues au stationnement gênant**,
- **Permettre un meilleur partage de la voirie**,
- **Favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque cela est possible...**



L'impact de la réglementation du stationnement



5.1 Une offre de stationnement importante

5.1.1 Près de 67 000 places en voirie soit 0,42 places par ménages sur Est Ensemble

↘ L'offre de stationnement en voirie n'est pas similaire selon les communes. En effet, les communes les plus éloignées de Paris dispose d'une offre plus importante au regard de leur population :

- Les communes aux portes de Paris offrent moins de places disponibles en voirie aux ménages (de 0,19 aux Pré-St-Gervais à 0,39 à Montreuil) ;
- Les quatre autres communes disposent d'un nombre de places par ménage plus élevé (de 0,38 à Noisy à 0,67 à Bobigny).

↘ 28 % des places en voirie sont réglementées sur le territoire d'Est Ensemble (payante et/ou limitée dans le temps) mais avec un gradient de réglementation de plus en plus faible au fur et à mesure de l'éloignement de Paris :

- Les communes portes sont fortement réglementées (de 100 % de places réglementées pour Les Lilas et le Pré-St-Gervais à 32 % pour Montreuil) ;
- A l'opposé, les quatre autres communes disposent d'une réglementation limitée au niveau de leurs principales centralités (de 18 % de places réglementées pour Romainville à 4 % pour Bobigny).

Communes	Nbre places en voirie	Nbre de places gratuites	Nbre de places réglementées	Nbre de places en voirie/ménage	Nbre de places réglementées en voirie/ménage
Bagnolet	5 132	2 200 (42 %)	2 920	0,37	0,21
Bobigny	10 871	10 473 (96 %)	398	0,67	0,02
Bondy	11 249	10 390 (92 %)	859	0,59	0,04
Les Lilas	2 800	0 (0 %)	2 800	0,27	0,27
Montreuil	16 650	11 550 (68 %)	5 100	0,39	0,12
Noisy-le-Sec	5 980	5 500 (92 %)	480	0,38	0,03
Pantin	6 719	3 840 (57 %)	2 879	0,29	0,13
Le Pré-St-Gervais	1 563	0 (0 %)	1 563	0,19	0,19
Romainville	5 903	4 844 (82 %)	1 058	0,58	0,10
EST ENSEMBLE	(66 867)	(48 810) (72 %)	(18 057)	0,42	0,11



Zone bleue en voirie

5.1.2 Stationnement en parking public de plus de 5 500 places.

Est Ensemble dispose de **30 parkings publics** (*en dehors des parcs des centres commerciaux*) qui offrent **3 214 places** de stationnement en ouvrage ou en nappe. Ces parcs viennent en complément de l'offre de stationnement en voirie mais ne représentent que **4,6 % de l'offre totale** de stationnement sur le territoire. Noisy-le-Sec dispose de huit parkings publics mais la plupart sont des parkings en nappe de faible capacité. Bobigny, Le Pré-St-Gervais et Romainville n'ont qu'un parking public sur leur territoire.

Le panorama CERTU nous apprend que les villes de région parisienne ont en moyenne trois parkings publics.

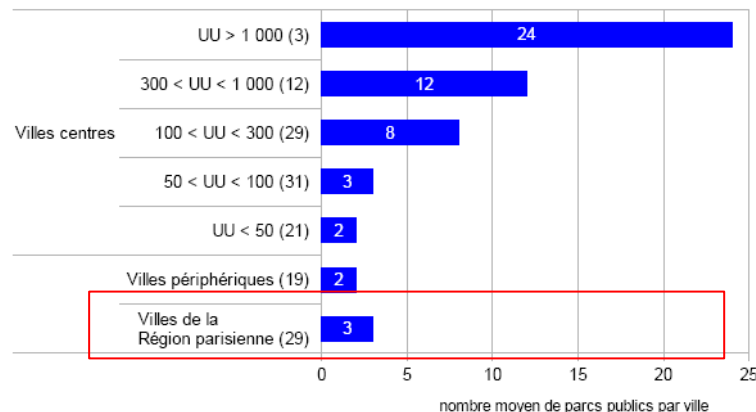
Dans l'ensemble, **ces parkings sont de faible capacité** avec une moyenne de 87 places mais cela va de 22 à 413 places selon les parkings.

Il faut noter que les **parkings des centres commerciaux** (Bel Est, Bobigny 2) mais également les **P+R** viennent se rajouter à l'offre disponible mais sont réservés « théoriquement » à une catégorie d'usagers (visiteurs, rabattement vers les TC,...).



Communes	Nbre de Parkings Publics	Nbre total de places en parking	Nbre places en voirie	Offre total de stationnement public	Nbre de places total /ménage
Bagnolet	3	918	5 132	6 050	0,43
Bobigny	1	200	10 871	11 071	0,68
Bondy	6	495	11 249	11 744	0,61
Les Lilas	2	320	2 800	3 120	0,30
Montreuil	4	534	16 650	17 184	0,40
Noisy-le-Sec	8	389	5 980	6 369	0,41
Pantin	3	238	6 719	6 957	0,30
Le Pré-St-Gervais	1	90	1 563	1 653	0,20
Romainville	1	30	5 903	5 933	0,58
EST ENSEMBLE	30	3 214	(66 867)	69 901	0,43

Nombre moyen de parcs publics par catégorie d'agglomérations



Source : Panorama du stationnement public - septembre 2013 - CERTU

5.2 Une réglementation hétérogène du stationnement

5.2.1. Une politique de stationnement propre aux communes

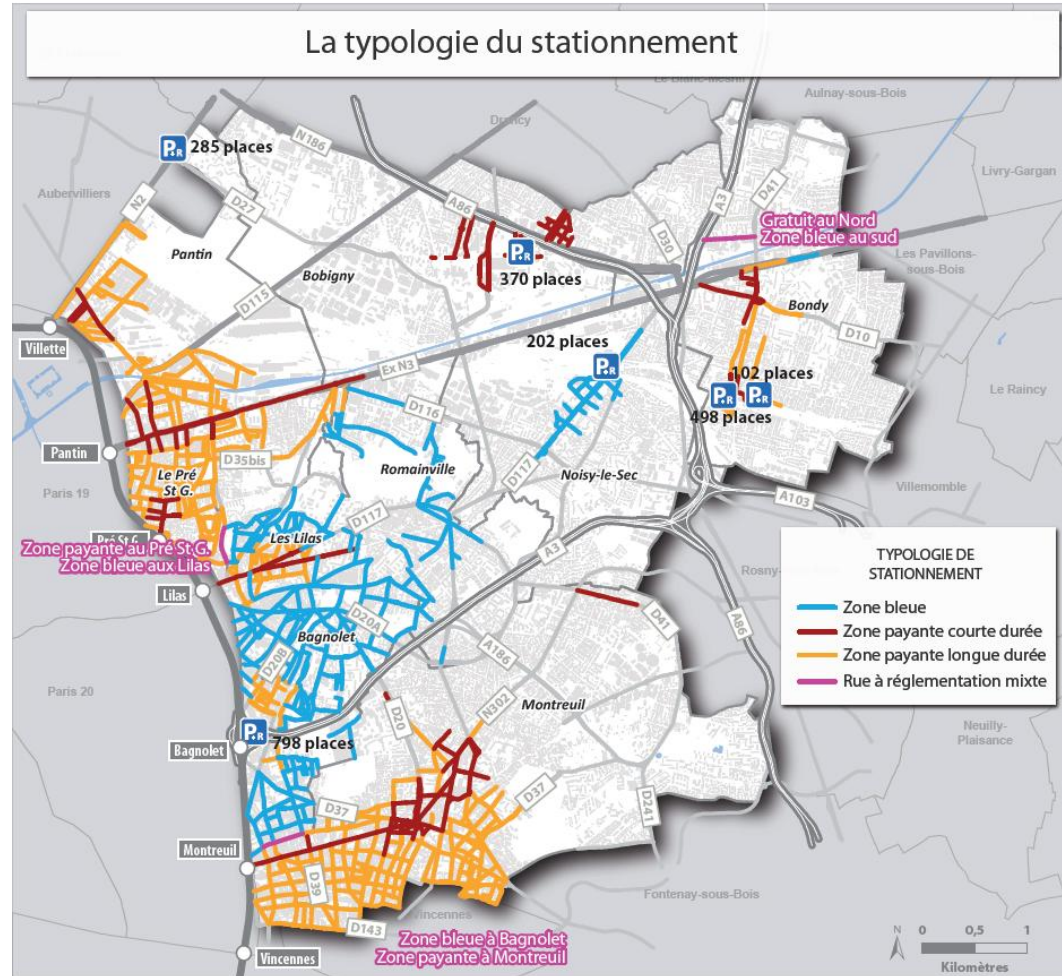
↳ L'ensemble des communes de l'agglomération possède une réglementation en stationnement. En effet, 23 % du linéaire de voirie est réglementée sur l'ensemble de l'agglomération. Parmi ces voies, 35 % sont payantes.

↳ À l'échelle des communes, Montreuil détient le plus de voirie en zones payantes avec 43,3 km de rues (27 % de la voirie). Néanmoins, la commune possède 115 km de voiries qui ne sont pas réglementées.

↳ La carte montre bien que la réglementation est plus étendue dans les communes proches de Paris alors que l'Est du territoire n'est que très peu réglementé.

Ainsi, les voiries des communes des Lilas, Bagnole et du Pré-Saint-Gervais sont en grande partie couvertes par une réglementation du stationnement.

De plus, la réglementation de la voirie est appliquée aux alentours des pôles d'échanges donc là où la demande est la plus forte : à la gare RER de Noisy-le-Sec, autour de l'arrêt Bobigny-Picasso et à la gare RER de Bondy ainsi qu'autour des stations de métro.



Linéaire de voirie

(mixte : rue en limite communale avec deux réglementations)

Communes	Zone payante	Zone bleue	Rue mixte	Restant
Bagnole	3,5	25,4	0,4	17,5
Bobigny	5,1	0,0	0,0	95,2
Bondy	5,9	0,4	0,5	94,2
Les Lilas	6,3	10,7	0,3	0
Montreuil	43,4	0,8	0,4	109,2
Noisy-le-Sec	0,0	5,4	0,0	78,4
Pantin	28,1	0,7	0,0	38,4
Le Pré-St-Gervais	11,4	0,0	0,3	1,1
Romainville	0,0	10,6	0,0	43
EST ENSEMBLE	103,8	53,9	2,0	485,3

Source : GEOFLA® BD TOPO® ©IGN - Communes CAEE - STIF - ITEM / Réalisation : ITEM 2011

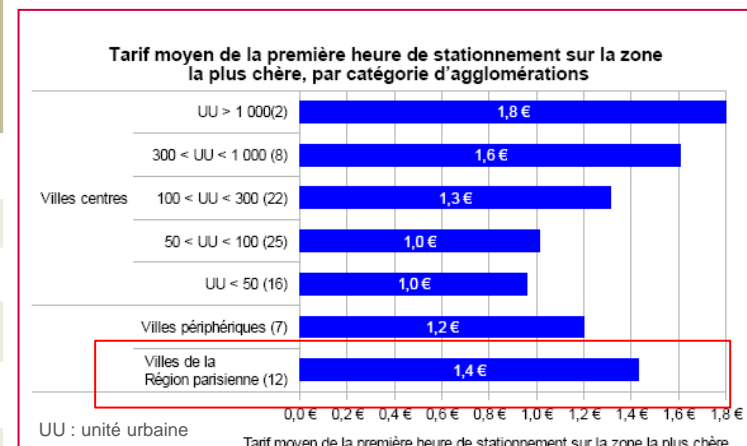
5.2.2. Une tarification du stationnement en voirie plus contraignante dans les communes proches de Paris

↘ La différence au niveau du stationnement entre les communes proches de Paris et les communes à l'Est du territoire se fait également au niveau de la tarification du stationnement en voirie. En premier lieu, les communes de Noisy et Romainville ne dispose pas de réglementation payante.

↘ Dans les zones payantes de courte durée, on peut remarquer que **la tarification est plus élevée pour les communes proches de Paris**. Les Lilas et Montreuil ont mis en place une tarification respective de 2€20/h et de 1€80/h. A l'inverse, la commune de Bobigny a une tarification horaire moindre de 0€80/h. Le panorama du stationnement du CERTU montre que les **villes de région parisienne** ont un **tarif moyen** de la première heure de stationnement sur la zone la plus chère de **1€40**. Certaines de nos communes sont supérieures à ce coût (Les Lilas, Montreuil) et d'autres sont inférieures comme Bagnole ou Le Pré.

↘ Il a également été observé que les communes proches de Paris détiennent une **réglementation horaire plus contraignante** pour les automobilistes, avec un maximum de 2h autorisées. Une fois de plus, les plus courtes limitations horaires s'observent sur la commune des Lilas (le stationnement est limité à 1h15 en zone courte durée et 2h15 en zone longue durée). **Les communes à l'Est du territoire possèdent une réglementation horaire plus souple, à l'image de la ville de Bondy**, où le stationnement est autorisé jusqu'à 3h en zone courte durée, et jusqu'à 8h en zone longue durée.

Communes	Zone courte durée payante		Zone longue durée payante		Zone bleue
	Réglementation horaire	Tarification	Réglementation horaire	Tarification	
Bagnole	Limitée à 2h	1h = 1€		1h = 1€	Oui
Bobigny	Limitée à 2h	1h = 0€80	-	-	Oui
Bondy	Limitée à 3h	3h = 4€	Limitée à 8h	8h = 3€50	Non
Les Lilas	Limitée à 1h15	1h = 2€20	Limitée à 2h15	1h = 2€20	Oui
Montreuil	Limitée à 1h	1h = 1€80		1h = 1€20	Non
Noisy-le-Sec	-	-	-	-	Oui
Pantin	Limitée à 2 heures	1h = 1€ 2h = 2€	Limitée à 4 heures	1h = 1€ 4h = 3€	Non
Le Pré-St-Gervais	Limitée à 2 heures	1h = 1€ 2h = 2€	Limitée à 10 heures	1h = 0€80 10h = 5€40	Non
Romainville	-	-	-	-	Oui



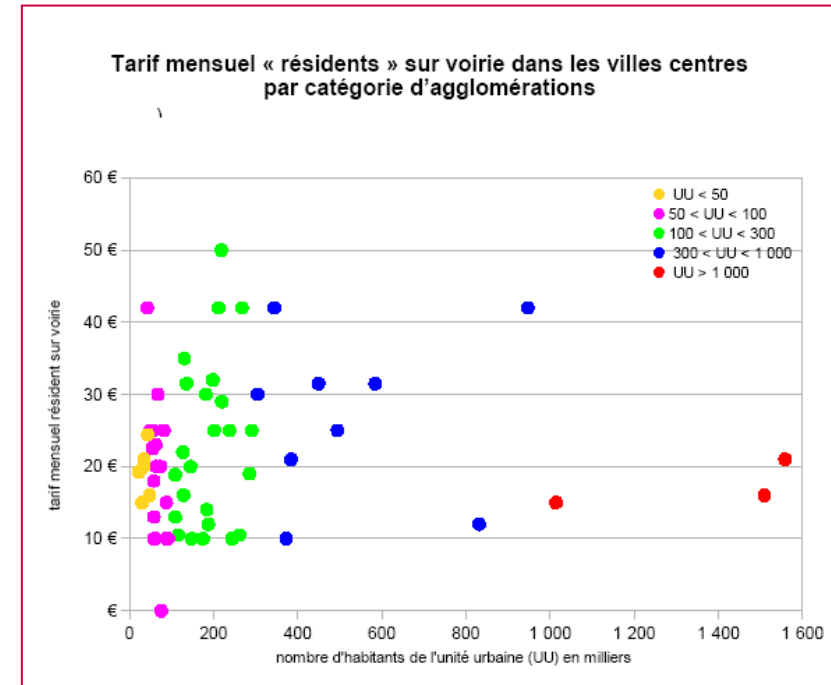
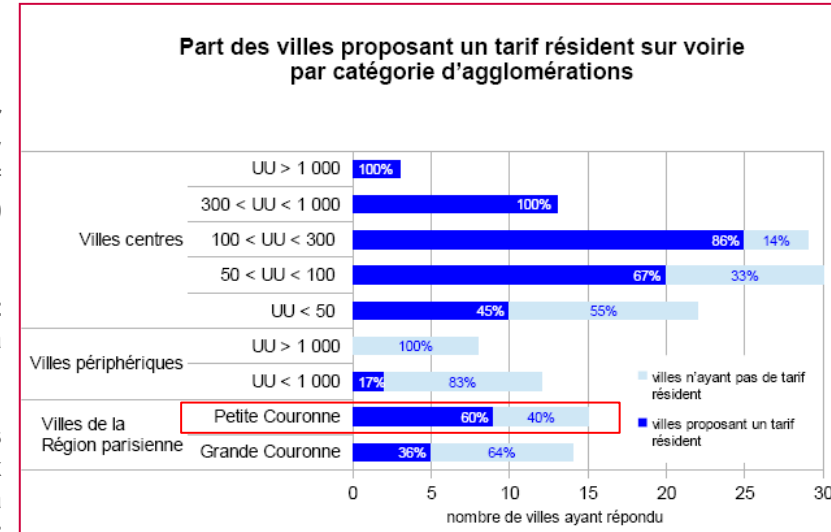
Source : Panorama du stationnement public - septembre 2013 - Certu

5.2.3. Des abonnements stationnement avantageux

La majorité des communes ayant une réglementation payante de leur stationnement sur voirie proposent des abonnements pour les résidents et pour les actifs. Si on compare avec la part des villes de Petite Couronne proposant un tarif résident sur voirie, l'agglomération se trouve dans la moyenne avec 6 communes sur 9 ayant des abonnements résidents.

On peut remarquer que la tarification pour les abonnements résidents est variable selon les communes avec un tarif allant de 18€ à Montreuil à 32 € à Bagnolet pour un mois.

Les communes de Bagnolet, Les Lilas, Bondy et Montreuil proposent des abonnements pour les actifs. Leurs tarifs sont plus élevés par rapport aux abonnements des résidents mais le fait de proposer ce type d'abonnements incite à l'usage de l'automobile et va à l'encontre d'un objectif de favoriser le report modal vers les transports en commun et les modes actifs.



Source : Panorama du stationnement public - septembre 2013 - Certu

Communes	Abonnements résidents		Abonnements non résidents	
	Existence	Tarifification	Existence	Tarifification
Bagnolet	Oui	32€/mois	Non	-
Bobigny	Non	-	Non	-
Bondy	Oui	22€/mois	Oui	55€/mois
Les Lilas	Oui	6€/semaine	Oui	8€/semaine
Montreuil	Oui	6€ pour 10 jours	Oui	18€ pour 5 jours
Noisy-le-Sec	Non	-	Non	-
Pantin	Oui	20€/mois	Non	-
Le Pré-St-Gervais	Oui	20€ /mois	Non	-
Romainville	Non	-	Non	-

5.2.4. Une tarification hétérogène pour les parkings

Les parkings publics doivent pouvoir accueillir outre du stationnement court, de la longue durée pour limiter ce stationnement fortement consommateur d'espace public.

↘ On compte **27 parkings publics** sur Est Ensemble ainsi que ceux des centres commerciaux et les six parkings relais. Parmi eux, très **peu proposent la même tarification**. Elle peut être **différente au sein d'une même commune** ce qui complique la lisibilité pour l'utilisateur.

↘ De plus, leur tarification n'est pas forcément favorable à leur usage en comparaison des tarifs voirie. Par exemple, aux Lilas, la commune dispose de deux parkings publics, le **tarif pour 24h est de 31 €** alors qu'un **abonnement hebdomadaire sur voirie** revient à **6 €**. Ceci **n'incite pas à l'usage de ces parkings** pour de la longue durée. L'automobiliste choisira plutôt de se stationner sur voirie.

↘ Les parkings des centres commerciaux proposent des tarifications intéressantes avec souvent 2 heures gratuites. Ce sont donc des concurrents des parkings publics, la plupart du temps payant dès la première heure. Ainsi, il est vraisemblable que ces parkings ne soient pas forcément uniquement utilisés par des visiteurs des centres commerciaux.

5.2.5. Des moyens de contrôle qui ne permettent pas forcément le respect de la réglementation

Un agent peut contrôler efficacement 250 places par jour en moyenne.

↘ Toutes les communes disposent d'agents de contrôle du stationnement mais leur nombre n'est pas toujours adapté à la quantité de places réglementées.

Six communes ont un nombre d'agents de surveillance de la voirie inférieur au nombre d'agents estimé. Ces écarts sont parfois très importants notamment dans les communes proches de Paris, là où la réglementation de la voirie peut couvrir la totalité de la commune. C'est le cas de la commune des Lilas, où seulement cinq agents sont prévus pour contrôler la voirie or il en faudrait 21. Cela implique forcément un non respect de la réglementation par les usagers.

↘ Noisy-le-Sec, Bondy et Bobigny disposent d'un nombre d'agents supérieur ou égal au nombre d'agents estimés pour garantir une surveillance optimale du stationnement en voirie. Toutefois, ils peuvent ne pas être affectés à 100 % au stationnement.

↘ **Renforcer la verbalisation des zones de stationnement payant, en particulier les zones de courte durée permettrait d'augmenter la rotation sur ces places tout en assurant un meilleur retour en matière de recettes.**

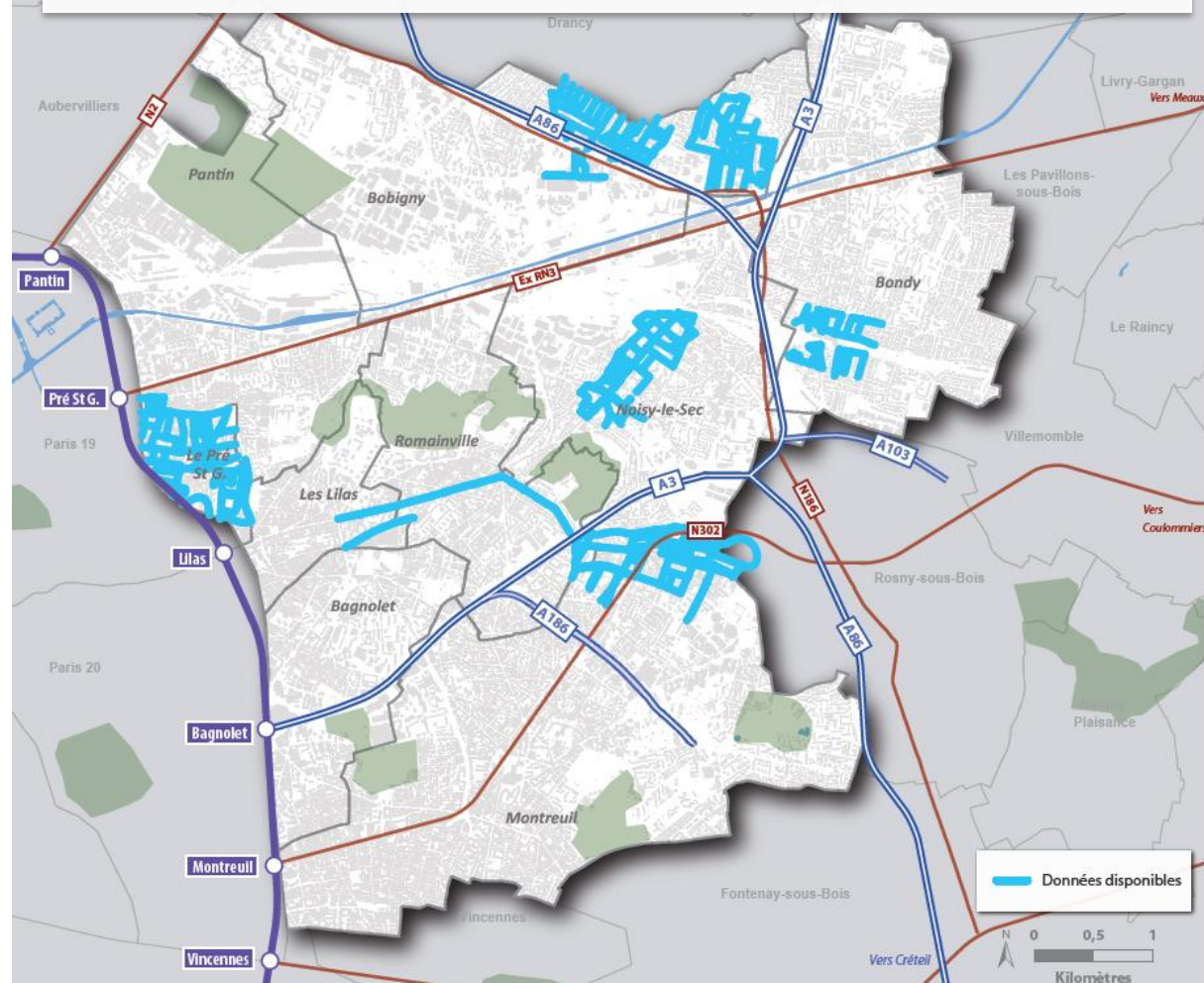
Communes	Nbre d'agents de surveillance de la voirie publique	Nbre d'agents théoriques pour le contrôle	Nbre de places réglementées
Bagnolet	11	22	2 920
Bobigny	6	3	398
Bondy	6	6	859
Les Lilas	5	21	2 800
Montreuil	18	38	5 100
Noisy-le-Sec	5	4	480
Pantin	14	22	2 879
Le Pré-St-Gervais	7	12	1 563
Romainville	4	8	1 058

Source : communes et fichier national Police Municipale 2012



Verbalisation
automatique à Pantin

Les secteurs où des données des enquêtes de stationnement sont disponibles



Sources : GEOFLA® BD TOPO® ©IGN / CAEE et STIF - Union européenne et SOeS, Corine Land Cover, 2006

	Offre totale	Zone payante courte durée	Zone payante longue durée	Zone bleue	Zones non réglementées
Rostand	722	130	0	0	592
Vaillant	1 036	0	0	0	1 036
gare de Bondy	436	53	103	0	280
Noisy	888	0	0	439	449
PSG	1 550	59	1 491	0	0
M11	1 898	45	0	249	1 604
TOTAL	6 530	287	1 594	688	3 961

5.3 L'utilisation du stationnement en voirie

Plusieurs études de stationnement ont été réalisées sur les communes du territoire :

- Le secteur du centre-ville de Bobigny, et les quartiers de Rostand-Vaillant ;
- La commune du Pré-Saint-Gervais ;
- Le secteur du centre-ville de Noisy-le-Sec ;
- Le secteur de la gare de Bondy ;
- Le secteur du centre-ville de Romainville et sur les Hauts de Montreuil.

Ces analyses portent sur une offre totale de plus **6 500 places de stationnement en voirie**, ce qui représente environ **10 % de l'offre voirie du territoire**.

Les analyses menées sur ces secteurs portent sur :

- Le taux d'occupation** : rapport entre le nombre instantané de véhicules sur places autorisées, et le nombre de places autorisées.
- Le taux de congestion** : rapport entre le nombre instantané de véhicules en stationnement (autorisés et interdits), et le nombre de places autorisées.
- La rotation du stationnement** : phénomène de remplacement d'un véhicule en stationnement par un autre soit le nombre de véhicules stationnés sur une place en journée.
- Le stationnement illicite** : nombre de véhicules en stationnement interdit.

5.3.1. Un taux d'occupation du stationnement en voirie proche de la saturation dans les zones non réglementées

Le taux d'occupation permet de connaître la demande en stationnement licite par rapport à l'offre de stationnement et de connaître l'état de saturation des voiries. Un taux d'occupation inférieur à 60 % indique qu'il n'y a pas de problème pour stationner. À l'inverse, un taux supérieur à 95 % montre la saturation des espaces de stationnement et révèle des problèmes structurels de l'offre en stationnement

↘ Sur les secteurs enquêtés, **le taux d'occupation moyen à la journée est de 87 %**, ce qui engendre des difficultés à stationner, voir une saturation sur certains secteurs. La nuit, ce taux s'élève à 85 %. Ainsi les résidents devant stationner en voirie la nuit sont dans une situation délicate pour trouver une place.

↘ Pour le secteur de Rostand à Bobigny, le taux d'occupation le matin est supérieur à 90 %, aussi bien en zone payante de courte durée (92 %) qu'en zone non réglementée (94 %). L'après-midi, la zone de courte durée voit son taux passer à 98 % alors que le taux d'occupation en zone non réglementée reste le même. **Ces chiffres montrent que le secteur est saturé en stationnement tout au long de la journée. Ces éléments s'expliquent en partie par la proximité du centre-ville, les visiteurs choisissent le quartier Rostand pour se stationner.**

↘ Le secteur Vaillant à Bobigny est un quartier plutôt résidentiel où aucune réglementation n'est appliquée. **Ce caractère résidentiel influence le taux d'occupation au cours de la journée.** En effet, ce taux est de 77 % en matinée soit une fréquentation importante. Dans l'après-midi, le taux d'occupation passe à 69 %. En période nocturne, on atteint 80 % d'occupation en lien avec le retour des résidents.

↘ La gare de Bondy possède des zones de stationnement payantes de longue et de courte durée mais aussi des places de stationnement non réglementées. La zone courte durée compte 45 places, la zone longue durée, 103 places, et la zone non réglementée, 280 places. En matinée, le taux d'occupation montre une saturation de la zone courte durée et de la zone non réglementée avec des taux respectifs de 94 % et de 95 % alors que la zone longue durée possède un taux de 78 %. L'après-midi, c'est la zone non réglementée qui a le taux le plus important avec 98 %. Les taux pour les zones payantes évoluent à 92 % (courte durée) et 81 % (longue durée). Au vu du nombre de place pour chaque zone de stationnement, ces chiffres indiquent **une fréquentation plus importante de la zone non réglementée par rapport aux zones payantes et donc un rabatement plus évident de l'usager vers ces places sans réglementation.** La nuit, une fois de plus, les usagers font le choix de se stationner sur les places non réglementées vraisemblablement pour éviter de devoir payer dans la matinée. Cependant, la zone courte durée possède un taux de 85 % qui reflète également une forte occupation.

Secteur Vaillant	Offre	taux d'occupation à 6 h	taux d'occupation à 10h	taux d'occupation à 15 h	Taux d'occupation moyen
Zone non réglementée	1 036	80 %	77 %	69 %	76 %
Secteur Rostand	Offre	taux d'occupation à 6 h	taux d'occupation à 10h	taux d'occupation à 15 h	Taux d'occupation moyen
Zone courte durée	130	79 %	92 %	98 %	90 %
Zone non réglementée	592	83 %	94 %	94 %	90 %
Secteur gare de Bondy	Offre	taux d'occupation à 6 h	taux d'occupation à 10h	taux d'occupation à 15 h	Taux d'occupation moyen
Zone courte durée	53	85 %	94 %	92 %	91 %
Zone longue durée	103	67 %	78 %	81 %	75 %
Zone non réglementée	280	93 %	95 %	98 %	95 %

↘ Les **quartiers autour du futur prolongement de la M11** possèdent une offre de stationnement non réglementée de plus de 1 600 places alors que la totalité des zones payantes est de près de 300 places. On remarque que les **taux d'occupation de la journée et de la nuit sont plus élevés dans les zones payantes** que dans les zones non réglementées. Ces zones payantes se situent dans des espaces où le besoin de stationnement est plus important.

↘ Le **centre-ville de Noisy-le-Sec** possède autant de place de stationnement en zone bleue qu'en zone non réglementée. L'étude menée en centre-ville de Noisy-le-Sec montre que les espaces sont saturés le matin sur les zones non réglementées (93 %) alors que les zones bleues atteignent un taux d'occupation plus faible de 66 %. On observe une légère augmentation de ce taux l'après-midi (74 %) et toujours une saturation du stationnement dans les zones non réglementées (90 %). Cette même tendance s'observe la nuit. La **zone bleue joue donc bien son rôle** puisqu'on y trouve, tout au long de la journée des places disponibles.

<i>Prolongement du M11 (Les Lilas, Romainville et Montreuil)</i>	<i>Offre</i>	<i>taux d'occupation à 6 h</i>	<i>taux d'occupation à 10h</i>	<i>taux d'occupation à 15 h</i>	<i>Taux d'occupation moyen</i>
<i>Zone courte durée</i>	45	100 %	100 %	100 %	100 %
<i>Zone bleue</i>	249	100 %	97 %	99 %	99 %
<i>Zone non réglementée</i>	1 604	88 %	83 %	86 %	86 %
<i>Centre-ville de Noisy</i>	<i>Offre</i>	<i>taux d'occupation à 6 h</i>	<i>taux d'occupation à 10h</i>	<i>taux d'occupation à 15 h</i>	<i>Taux d'occupation moyen</i>
<i>Zone courte durée</i>	439	64 %	66 %	74 %	68 %
<i>Zone non réglementée</i>	449	90 %	93 %	90 %	91 %
<i>Taux d'occupation moyen</i>		85 %	87 %	87 %	87 %

5.3.2. Un taux de congestion moyen de 95 %

Le taux de congestion est le rapport entre le nombre instantané de véhicules en stationnement (autorisé et interdit), et le nombre de places autorisées. Ce taux est donc le témoin des pratiques illicites de stationnement et permet d'identifier les zones et/ou les périodes où les problématiques relatives au stationnement automobile sont les plus importantes.

↘ Les différentes études réalisées sur le territoire font état d'un taux de congestion moyen de **95 %** ce qui est **près de 10 points plus élevé que le taux d'occupation moyen**. On remarque tout d'abord que **le taux de congestion moyen sur le territoire évolue de manière quasi-nulle sur la journée** (95 % à 6h et 96 % à 10h et 15h). **Il ne semble donc pas y avoir de périodes où le stationnement illicite est plus présent qu'à autres.**

↘ Concernant le secteur Vaillant de Bobigny, le taux de congestion moyen de 84 % est élevé car la zone **est à dominante résidentielle**. Toutefois, la congestion ne semble pas être une problématique particulière dans ce type de secteur puisque les taux ne dépassent jamais les 90 %.

↘ Une congestion importante en zone non réglementée (Bondy, Bobigny Rostand et Noisy-le-Sec) s'explique par le fait que ce type de zone entraîne un sentiment de liberté aux automobilistes qui hésitent alors moins à stationner de manière illicite.

↘ Les taux de congestion élevés dans les zones de courte durée de Bondy et près du prolongement de la ligne M11 montrent que **ces espaces réglementés sont des lieux de très fortes demandes de stationnement**, par la présence des commerces et de la gare.

↘ **L'offre de places réduite est en cause et provoque une congestion importante**. En effet, à Noisy-le-Sec ou à Bobigny, les zones courte durée présentent une offre plus importante ce qui permet de mieux répondre à la demande. Elles ont aussi en complément une offre non réglementée qui permet de canaliser cette demande avec des taux de congestion rarement au-delà de 100 %.

Secteur Vaillant	Offre	taux de congestion à 6 h	taux de congestion à 10h	taux de congestion à 15 h	Taux de congestion moyen
gratuit	1 036	89 %	87 %	77 %	84 %
Secteur Rostand	Offre	taux de congestion à 6 h	taux de congestion à 10h	taux de congestion à 15 h	Taux de congestion moyen
zone courte durée	130	79 %	95 %	115 %	96 %
gratuit	592	92 %	105 %	104 %	100 %
Gare de Bondy	Offre	taux de congestion à 6 h	taux de congestion à 10h	taux de congestion à 15 h	Taux de congestion moyen
zone courte durée	53	104 %	107 %	113 %	108 %
zone longue durée	103	67 %	82 %	82 %	77 %
gratuit	280	100 %	105 %	108 %	104 %
M11	Offre	taux de congestion à 6 h	taux de congestion à 10h	taux de congestion à 15 h	Taux de congestion moyen
zone courte durée	45	104 %	107 %	113 %	108 %
zone bleue	249	108 %	100 %	103 %	103 %
gratuit	1 604	95 %	90 %	95 %	93 %
Centre-ville de Noisy	Offre	taux de congestion à 6 h	taux de congestion à 10h	taux de congestion à 15 h	Taux de congestion moyen
zone courte durée	439	64 %	66 %	74 %	68 %
gratuit	449	100 %	104 %	99 %	101 %
Taux de congestion moyen		95 %	96 %	96 %	95 %

5.3.3. Les taux de rotation

Le taux de rotation correspond au nombre de véhicules qui ont stationné sur une place de stationnement au cours d'une journée. Selon les différents types de zones réglementées le nombre de véhicules attendu sera différents :

- Pour une zone où le stationnement est limité à 2h de 9h à 19h, le taux de rotation théorique est de minimum 5 voitures/place/jour.
- Pour une zone non réglementée, ce taux peut être plus faible.

↘ A Bobigny, la **proximité du centre-ville explique que les taux de rotation sont importants sur le secteur Rostand**. En effet, le taux de rotation est de 4,16 pour un stationnement limité à 2h, ce qui est correct mais reste sous le taux théorique de 5. Sur le reste des places, la rotation est de 3,61 voitures/place/jour, ce qui est raisonnable pour une zone non réglementée.

↘ C'est également l'attractivité de son centre-ville qui permet à **Noisy-le-Sec** d'avoir un taux moyen de **rotation de 3,75** visiteurs/place/jour en zone toutes réglementations confondues.

↘ Les secteurs situés autour du M11 possèdent sur leurs zones réglementées un taux de rotation 3,18 visiteurs/place/jour. Le reste de ce secteur à dominante résidentielle et au stationnement non réglementée possèdent un taux de rotation moyen de 1,5, ce qui reste relativement important.

↘ Le secteur de Vaillant possède un taux de rotation 1,9 voitures/place/jour. Une fois de plus, c'est l'aspect résidentiel du quartier et son manque d'attractivité qui marquent ce résultat.

	<i>Offre totale</i>	<i>Zone courte durée</i>	<i>Zone longue durée</i>	<i>Zone bleue</i>	<i>Zones non réglementées</i>	<i>Taux de rotation pour les places réglementées</i>	<i>Taux de rotation pour les places non réglementées</i>
<i>Rostand</i>	722	130	0	0	592	4,16	3,61
<i>Vaillant</i>	1 036	0	0	0	1 036	-	1,90
<i>Noisy</i>	888	0	0	439	449		3,75
<i>M11</i>	1 898	45	0	249	1 604	3,18	1,5

5.4 Du stationnement illicite important à toute heure de la journée

↳ Lors de repérages terrain, **on constate souvent des cas de stationnement illicite sur le territoire** et ceci est aussi confirmé par les différentes études de stationnement.

5.4.1 Trois raisons de stationnement sauvage sur Est Ensemble

↳ Le tableau ci-contre décrit **trois types de stationnement illicite** souvent rencontrés. Ce stationnement courant peut réellement poser problèmes aux autres modes. De nombreux retours sont faits quant à la circulation des bus qui sont parfois bloqués par ce comportement gênant des automobilistes.

1/ L'achat « baguette »	2/ Je travaille	3/ J'habite à côté
<p><i>Durée</i> : très courte durée</p> <p><i>Motif</i> : achat (visiteur), arrêt rapide au domicile (résidents)</p> <p><i>CONSEQUENCES</i> : un stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons</p>	<p><i>Durée</i> : courte à moyenne durée</p> <p><i>Motif</i> : stationnement avec véhicule personnel ou professionnel au plus près du commerce, ou du lieu d'activité</p> <p><i>CONSEQUENCES</i> : un stationnement sur voirie qui gêne les autres usagers : automobilistes, bus, cyclistes, piétons</p>	<p><i>Durée</i> : moyenne durée à longue durée</p> <p><i>Motif</i> : stationnement résidentiel</p> <p><i>CONSEQUENCES</i> : Habités des lieux, les résidents pratiquent généralement un stationnement moins « gênant », mais de plus longue durée. Les véhicules illicites sont garés au plus près des résidences, soit en voirie peu passante, soit dans les parkings. Cette catégorie de stationnement illicite perdure la nuit, et même si c'est parfois la résultante d'une saturation des espaces de stationnement, c'est bien souvent un choix volontaire qui consiste à stationner au plus près du domicile.</p>

Du stationnement illicite en journée sur le territoire de la CAEE

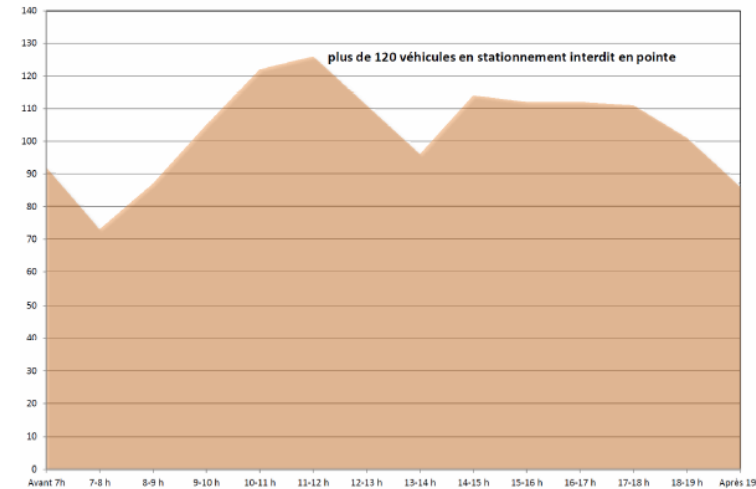


5.4.2 Des études qui confirment une pratique illicite importante

- ↘ En journée, le stationnement illicite s'observe surtout entre **11 h et 13 h au centre de Noisy-le-Sec avec plus de 120 véhicules en stationnement interdit.**
- ↘ Sur **Bobigny**, l'étude du secteur Rostand évalue à **15 %** la part **de véhicules garés illicitement en moyenne sur la journée, ce taux est de 27 % sur le secteur Vaillant soit plus d'un véhicule sur 4.**
- ↘ **Au Pré-Saint-Gervais**, l'étude fait ressortir des taux de congestion de 110 % en journée et 121 % la nuit, soit **entre 200 et 350 véhicules stationnés en illicite la nuit** alors que les bailleurs proposent plus de 2 100 places de stationnement à louer.

Ainsi le stationnement illicite s'observe autant de jour que de nuit. Toutefois, **en journée, il s'agit souvent de stationnement « minute »** alors **que la nuit, les véhicules sont immobiles de manière plus longue, sur plusieurs heures.**

Etude sur le centre de Noisy-le-Sec
Stationnement interdit (véhicules stationnant en dehors de l'offre licite)



5.5 L'utilisation du stationnement en parking

5.5.1 Un usage de parkings relais différencié

Les parcs relais permettent le rabattement sur le réseau de transport en commun. Néanmoins, le PDUIF précise qu'ils ne doivent pas concurrencer les autres modes de rabattement, en premier lieu les bus. Ainsi, **les P+R d'Est Ensemble sont davantage le fruit d'un héritage que de la politique actuelle du PDUIF.**

Il existe **six P+R** sur le territoire d'Est Ensemble. Ils sont situés **aux gares RER de Bondy et de Noisy-le-Sec** et **à proximité des arrêts de Métro Bobigny-Picasso à Bobigny**, **Gallieni à Bagnolet** et **Fort d'Aubervilliers à Pantin**.

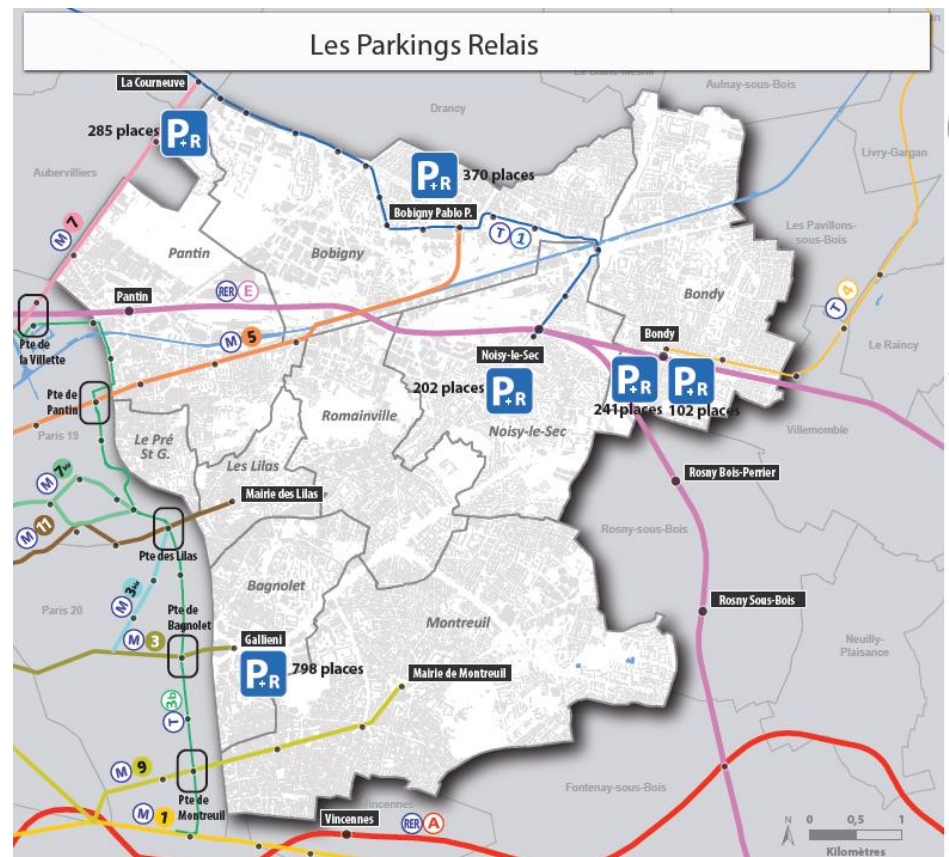
Les études menées montrent que seul **le P+R de Noisy-le-Sec** semble adapté aux besoins puisqu'il est **souvent complet**. Aussi l'observation de terrain a permis de constater une bonne utilisation du P+R de Pantin.

Il existe **deux parkings relais à la gare de Bondy** : un situé à l'Est de 102 places et un autre couvert de 498 places, réparties sur 4 étages. Le parking couvert est exploité seulement sur deux étages, ce qui équivaut à 241 places de stationnement. L'étude menée sur ces deux parkings indique que **le parking côté tramway est généralement complet alors que le parking couvert a un taux d'occupation de 75 %** si l'on ne retient que les deux premiers étages. Sa capacité sera prochainement revue à 200 places en septembre 2014.

De plus, l'étude indique que **43 % des usagers des transports en commun se stationnent en voirie** au lieu d'utiliser le P+R. **Cela traduit un réel non-respect de la réglementation sur les zones payantes lié à un manque de contrôle.**

Le parking relais de Bobigny est le moins utilisé du territoire. Détenant 370 places de stationnement, 87 places sont allouées aux employés de la RATP, ce qui laisse **283 places pour les usagers des transports collectifs**. Aussi, l'étude effectuée par SARECO présente **un faible taux d'occupation de 3 % pour les usagers des transports collectifs** ! À noter que le taux d'occupation en journée de l'ensemble des parkings du centre-ville de Bobigny s'élève seulement à 25 %.

Nous ne disposons pas d'informations sur la fréquentation du **P+R de Gallieni**. Toutefois, son tarif est très élevé avec un **forfait mensuel à 105 €** ce qui peut dissuader les usagers en rabattement vers les TC.



5.5.2. Les parkings publics utilisés de manière contrastée selon les communes

↘ Alors que les voiries du territoire sont saturées en stationnement, une autre tendance s'observe concernant les parkings publics. Les résultats des enquêtes sont contrastés selon les communes concernant leur taux d'occupation.

↘ D'une part, les études menées sur **les parkings des centres-villes de Bobigny et de Noisy montrent qu'ils sont peu occupés**. En effet, les parkings publics du centre-ville de **Bobigny** détiennent un faible **taux moyen d'occupation de 25 %**. Cette faible occupation s'observe également au parking **Les Découvertes de Noisy-le-Sec**, avec un **taux d'occupation de 17 %** malgré sa gratuité. Ceci s'explique en partie par le fait que le parking manque d'entretien et qu'il n'est pas jalonné.

↘ D'autre part, le parking **Danton du Pré-Saint-Gervais** est **complet toute la journée** avec peu de rotation des véhicules. Pourtant, le temps de stationnement est limité à deux heures, mais il n'y a pas de contrôle. Il **n'assure donc pas son rôle de parking de courte durée** permettant l'accès aux commerces mais est plutôt utilisé par les actifs travaillant à proximité.

5.5.3 Des parkings résidentiels peu utilisés ce qui implique du stationnement sur voirie

↘ Au Pré-Saint-Gervais, les bailleurs proposent plus de 2 100 places de stationnements au sein de leurs parkings. **72 % de ces places sont louées** mais le manque d'entretien et de surveillance provoque une **désertification de ces parkings**. En effet, les abonnés préfèrent se stationner sur la voirie plutôt que de rentrer dans ces parkings. Ceci **implique une forte pression sur le stationnement sur voirie** et explique notamment la **forte proportion du stationnement illicite la nuit**.

↘ **Plusieurs facteurs** expliquent ce phénomène :

- **L'insécurité** : avec un sentiment d'inconfort lié à l'environnement. Cela se traduit par un mauvais éclairage, le manque de propreté des lieux, l'absence de vidéo surveillance, la mauvaise qualité des cheminements piétons (changement d'ascenseur, escaliers...) ou encore la présence de personnes dans les parkings.

- **Le coût** : il n'y a pas d'obligation de prendre une place de parking avec le logement, le résident doit payer en sus du loyer plus de 50 €/ mois contre 20€/mois pour du stationnement en voirie.

- **La facilité** : il est plus pratique, plus rapide, plus confortable d'occuper une place sur la voirie et le véhicule peut être visible du logement.

Epaves de voitures dans les parkings résidentiels du Pré-Saint-Gervais

(source : étude SARECO)



5.6 Les besoins de stationnement pour les résidents d'Est Ensemble

↘ Sur le territoire, l'estimation fait état de **108 000 véhicules possédés par les résidents**. Même si **43,7 % des ménages d'Est Ensemble ne possèdent pas de voiture**, le taux de motorisation moyen des ménages est de 0,67. Bien évidemment les communes les plus denses et proches de Paris comme Pantin et Le Pré-St-Gervais ont des taux de motorisation plus faibles (0,56 et 0,57) qui se rapprochent des habitudes en la matière des parisiens.

↘ **La part des ménages disposant d'une place de stationnement privée est de 75 %**, ce qui est élevé. Ainsi, la pression en matière de stationnement résidentiel se manifeste par la disponibilité d'un emplacement lié à son logement. Une nouvelle fois, dans les communes portes les taux sont généralement supérieurs à 80 %.

↘ A partir de ces données, il a été possible d'estimer le nombre de véhicules de résidents qui sont attendus chaque nuit sur l'espace public et ainsi déterminer la part de véhicules de résidents qui occupent l'offre disponible en voirie.

↘ **Le taux théorique de places occupées par les résidents la nuit est élevé en moyenne sur Est Ensemble avec un taux d'occupation de 64,6 %.**

↘ Ces taux impliquent des difficultés pour les résidents pour trouver une place à proximité de leur domicile. En effet, lorsque les résidents rentrent chez eux, les places de stationnement ne leurs sont pas réservés et ils rentrent en concurrence avec les visiteurs et les actifs notamment.

↘ Deux communes ont a priori des difficultés importantes en la matière : **Le Pré-St-Gervais**, qui malgré un faible taux de motorisation et 80 % des ménages qui disposent d'un emplacement privé de stationnement voit un taux d'occupation du seul fait des résidents de plus de 84 % ! La seconde commune est **Noisy-le-Sec** qui semble également être dans une situation similaire.

<i>Communes</i>	<i>Ménages</i>	<i>Taux des ménages sans voiture</i>	<i>Taux de motorisation</i>	<i>Taux des ménages disposant d'une place privé</i>	<i>Nombre de voitures résidents sur l'espace public la nuit</i>	<i>Nombre de places sur voirie (estimée)</i>	<i>Taux théorique de places en voirie occupées par les résidents la nuit</i>
<i>Bagnolet</i>	<i>13 905</i>	<i>44,7</i>	<i>0,64</i>	<i>74 %</i>	<i>3 197</i>	<i>5 132</i>	<i>62,3</i>
<i>Bobigny</i>	<i>16 329</i>	<i>44,1</i>	<i>0,67</i>	<i>70 %</i>	<i>4 465</i>	<i>10 871</i>	<i>41,1</i>
<i>Bondy</i>	<i>19 207</i>	<i>33</i>	<i>0,86</i>	<i>81 %</i>	<i>6 219</i>	<i>11 249</i>	<i>55,2</i>
<i>Le Pré-St-Gervais</i>	<i>8 067</i>	<i>49,2</i>	<i>0,57</i>	<i>80 %</i>	<i>1 315</i>	<i>1 563</i>	<i>84,1</i>
<i>Les Lilas</i>	<i>10 421</i>	<i>44,8</i>	<i>0,64</i>	<i>83 %</i>	<i>1 898</i>	<i>2 800</i>	<i>67,8</i>
<i>Montreuil</i>	<i>42 914</i>	<i>45,5</i>	<i>0,65</i>	<i>74 %</i>	<i>10 611</i>	<i>16 650</i>	<i>63,7</i>
<i>Noisy-le-Sec</i>	<i>15 610</i>	<i>38,5</i>	<i>0,74</i>	<i>70 %</i>	<i>4 903</i>	<i>5 980</i>	<i>81,9</i>
<i>Pantin</i>	<i>22 927</i>	<i>51,8</i>	<i>0,56</i>	<i>79 %</i>	<i>4 005</i>	<i>6 719</i>	<i>59,6</i>
<i>Romainville</i>	<i>10 224</i>	<i>38,4</i>	<i>0,76</i>	<i>62 %</i>	<i>3 858</i>	<i>5 903</i>	<i>65,4</i>
EST ENSEMBLE	159 605	43,7	0,67	75 %	40 471	66 867	64,6

5.7 La concurrence du stationnement

A l'aide du type d'occupation des sols : bureaux, habitat, activités, etc., nous pouvons déduire les concurrences qui existent au niveau du stationnement sur Est Ensemble. Ainsi, on peut observer :

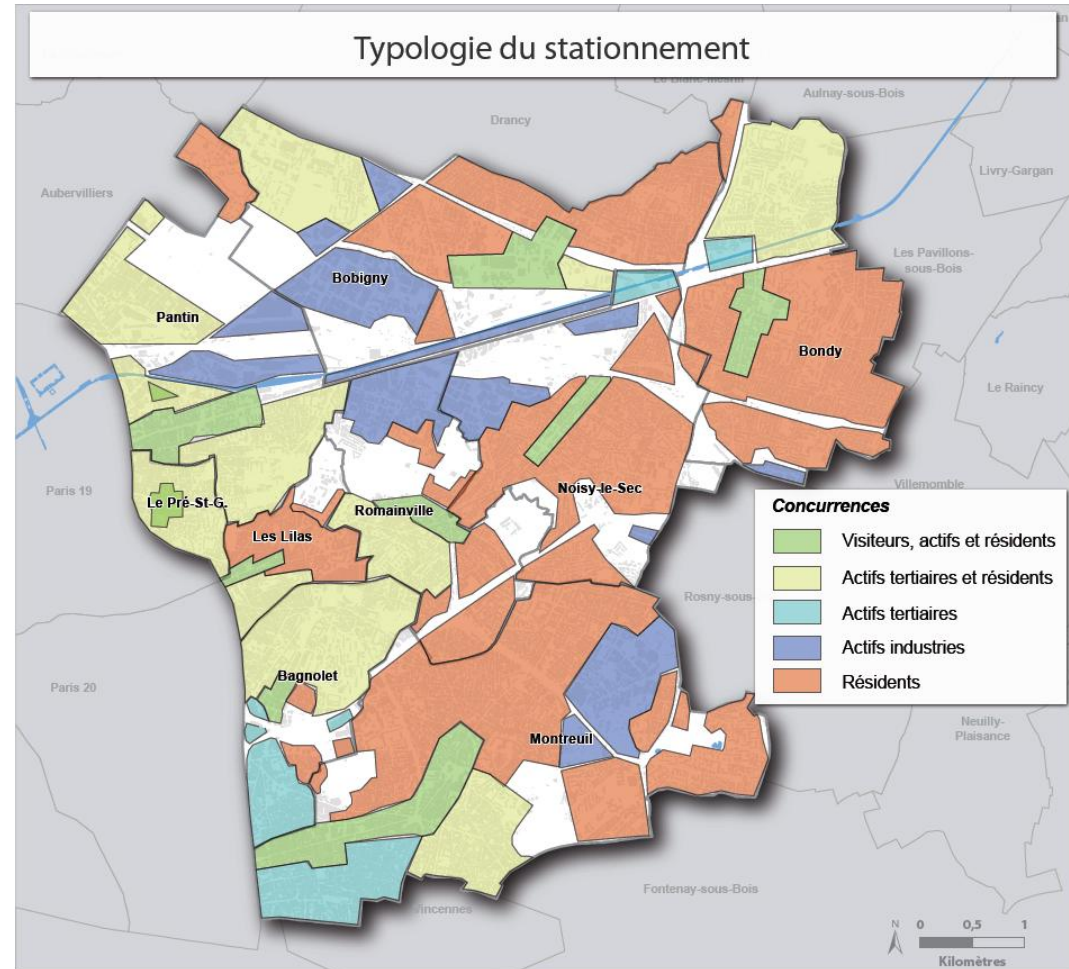
- ↘ Des secteurs avec une **concurrence importante** :

 - Les « **centre-villes** » sont les secteurs les plus complexes puisqu'ils sont à la fois des lieux de résidences et des lieux de commerces/activités. Ainsi, le **besoin de stationnement y est triple : résidents, visiteurs, actifs** travaillant dans les commerces et bureaux.
 - Les **communes à l'Ouest** ont, dans la partie **limitrophe de Paris**, une **concurrence de stationnement entre les actifs et les résidents**. Cette concurrence s'observe aussi au Sud de Montreuil, au Nord de Bondy et sur une partie de Romainville.
- ↘ Des secteurs avec **peu de concurrence** :

 - **Plusieurs communes, essentiellement à l'Est** mais aussi aux Lilas ont des **secteurs uniquement résidentiels**, les problèmes de stationnement touchent donc que les habitants et ont surtout lieu la nuit. Le **Sud de Bondy et de Romainville, l'Est des Lilas et une large partie de Montreuil, de Bobigny et de Noisy-le-Sec** ont la même concurrence.
 - **Bagnolet et Montreuil** présentent des **secteurs** uniquement composés de **bureaux**, le stationnement y concerne donc uniquement les actifs tertiaires.
- ↘ Des secteurs avec **une absence de concurrence** :

 - Les communes du Nord situées le long du canal de l'Ourcq et aussi une petite partie de Montreuil ont des **secteurs avec essentiellement de l'activité secondaire**. Dans ces secteurs, qui ont souvent une **faible densité d'emplois**, il ne s'y exerce que **rarement une pression sur le stationnement**.

↘ Ci-après nous présentons le détail de cette typologie par commune ainsi qu'un rappel de la réglementation pour chacune d'elle.



5.7.1. Une réglementation plus importante dans les communes proches de Paris La commune de Bagnole

➤ La **quasi-totalité de la commune est en zone réglementée**. Le centre et ses environs est payant du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 18h et le reste de la commune est en zone bleue.

➤ La commune dispose de **cinq parkings** : le P+R, le parking du centre commercial Bel Est, un petit parking de 60 places au centre-ville et deux grands parkings municipaux réservés aux abonnés résidents ou non. Les cinq sont payants mais n'étant pas gérés ensemble, **ils disposent chacun de leur propre tarification**.

➤ Au niveau du **centre-ville**, la **réglementation payante** doit permettre de **gérer la concurrence entre visiteurs, actifs et résidents**. Sur le reste du territoire où la concurrence est moindre, la **zone bleue aide à limiter l'usage dans le temps**. Toutefois, la **spécificité des résidents est bien prise en compte** avec une réglementation spécifique et un abonnement.

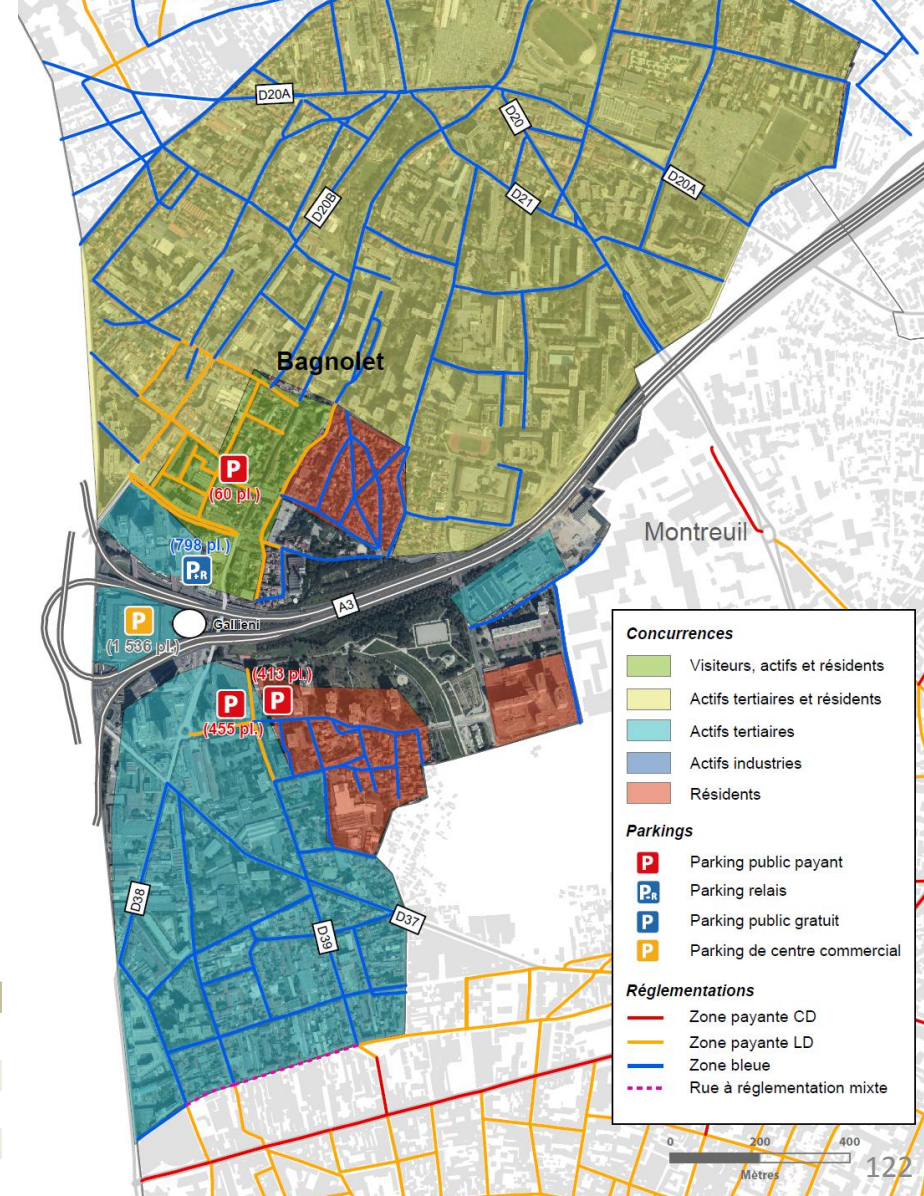
➤ Un **abonnement** est proposé aux **résidents** au prix de **32 €/mois** pour se stationner sur la voirie qui est le même prix que dans le P4 sud et le P5. Il est également possible de disposer d'une carte de paiement rechargeable.

➤ Ainsi le **stationnement** sur Bagnole est plutôt **bien réglementé** toutefois nous avons vu que le **nombre d'agents** de contrôle était **largement insuffisant** sur la commune : deux fois moins que les besoins estimés.

Type de réglementation	Réglementation horaire	Réglementation tarifaire
Zone Payante	Limitée à 2h pour les non résidents Illimitée pour les résidents	Non résidents : 1h=1€ Résidents : 1,5 €/jour
Zone Bleue	Illimitée pour les résidents Limitée à 1h30 pour les non résidents	Gratuit

Parkings	Offre	Réglementation tarifaire
Bel-Est	1 536 places	Payant avec 2h30 gratuites
P+R	798 places	Payant
Centre-ville	60 places	Payant
P4 Sud	455 places	Sur abonnement
P5	413 places	Sur abonnement

Bagnolet	Linéaire de voirie (km)	% sur la voirie totale	% sur la voirie totale de l'Est Ensemble
Zone bleue	25,4	54,1 %	8,4 %
Zone longue durée	3,5	7,6 %	12,1 %
Zone courte durée	0	0,0 %	4,0 %
Zone mixte	0,4	0,9 %	0,3 %
Non réglementé	17,5	37,4 %	75,2 %



Concurrences

- Visiteurs, actifs et résidents
- Actifs tertiaires et résidents
- Actifs tertiaires
- Actifs industriels
- Résidents

Parkings

- Parking public payant
- Parking relais
- Parking public gratuit
- Parking de centre commercial

Réglementations

- Zone payante CD
- Zone payante LD
- Zone bleue
- Rue à réglementation mixte

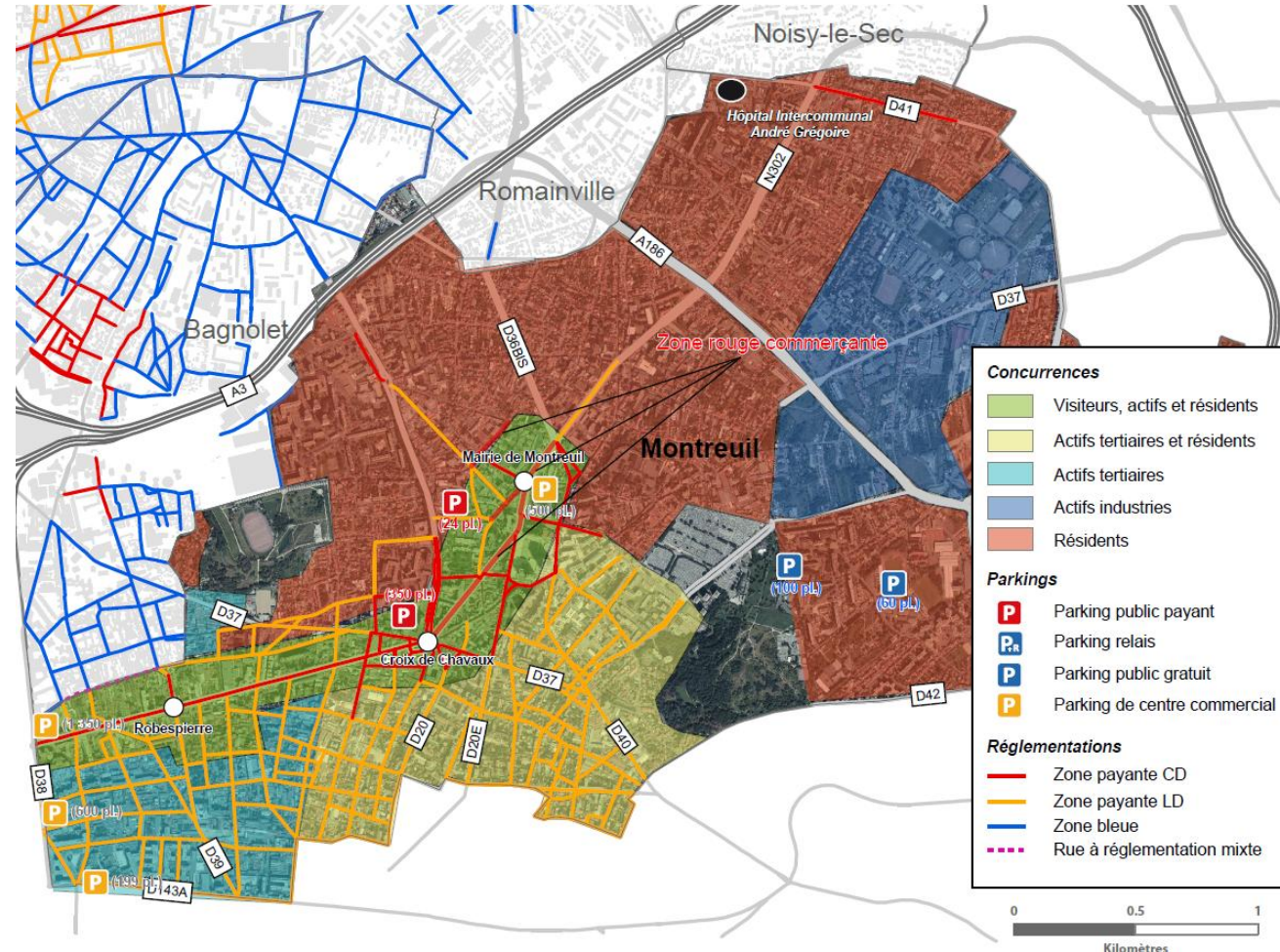
Montreuil	Linéaire de voirie (km)	% sur la voirie totale	% sur la voirie totale d'Est Ensemble
Zone bleue	0,8	0,5 %	8,4 %
Zone longue durée	33,5	21,8 %	12,1 %
Zone courte durée	9,9	6,4 %	4,0 %
Zone mixte	0,4	0,3 %	0,3 %
Non réglementé	109,2	71,0 %	75,2 %

La commune de Montreuil

↘ La partie **centrale et le Sud de la commune sont réglementées**. Le centre et ses environs est payant avec trois types de réglementations (du lundi au samedi de 9h à 19h en zone rouge et de 9h à 12h30 et de 14h à 18h en zone verte) mais une grande partie de la commune n'est pas du tout réglementée. La société EFFIA gère le stationnement de la ville.

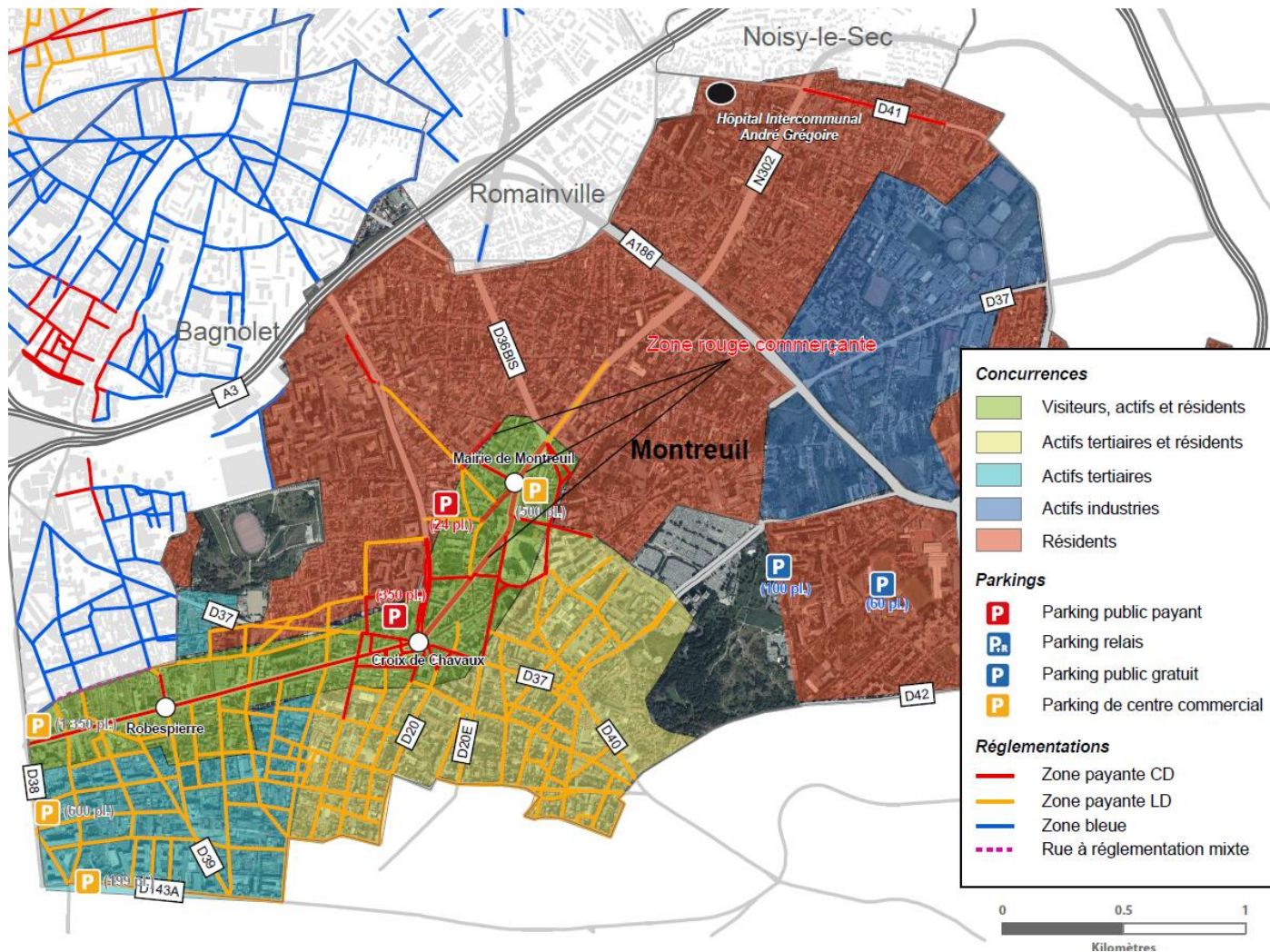
↘ La commune dispose de **huit parkings** : **quatre parkings publics dont deux payants et deux gratuits** plus à l'Est. **Quatre parkings** sont au sein de centres commerciaux, ils ont la plus grosse capacité d'accueil. La tarification dépend quant à elle des parkings.

↘ Au niveau du **centre-ville, la réglementation payante zone rouge** doit permettre de **gérer la concurrence entre visiteurs, actifs et résidents**. La rue de la Boissière et la rue Pasteur ont aussi une partie zone rouge liée à la présence de commerces. Sur le Sud du territoire où la concurrence est moindre la **zone verte** (payante courte durée) **aide à limiter l'usage dans le temps**. Toutefois les **zones résidentielles** ne disposent de pratiquement **aucune zones réglementées** ce qui implique une occupation par tous et **de fait une concurrence** puisque les **actifs du centre-ville par exemple ont tout intérêt à stationner dans ces zones** résidentielles gratuites et illimitées proches de la mairie de Montreuil.



Un **abonnement** est proposé aux **résidents** au prix de **6 € pour 10 jours**. Les **non résidents** peuvent également posséder un **abonnement** au prix de **18 € pour 5 jours**. Ces **abonnements** ne sont utilisables **que sur la zone courte durée**.

Ainsi le **stationnement** sur Montreuil mériterait une **extension des réglementations**. De plus, nous avons vu que le **nombre d'agents** de contrôle était **largement insuffisant** sur la commune : deux fois moins que les besoins estimés.



Type de réglementation	Réglementation horaire	Réglementation tarifaire
Zone rouge	1h	20 min = 0€60 ; 1 h = 1€80
Zone rouge commerçante	1h	30 min = 0€10 Au-delà tarif rouge normal
Zone courte durée		20 min = 0€40 ; 1 h = 1€20

Parkings	Offre	Réglementation tarifaire
Croix de Chavaux	350 places	Payant
Parking du stade	60 places	Gratuit
Parking	100 places	Gratuit
Parking Victor Hugo	24 places	Payant
centre-ville Gd Angle	500 places	Payant
Parking Décathlon	600 places	1 heure gratuite
Parking CC Carrefour	1 350 places	2h30 gratuites
Parking Atlas	199 places	Payant

La commune des Lilas

↘ La **quasi-totalité de la commune est en zone réglementée**. Le centre et ses environs est payant du lundi au vendredi de 9h 19h et le reste de la commune est en zone bleue.

↘ La commune dispose de **deux parkings** payants avec une tarification identique pour les deux : 2,2€ de l'heure ou 31€ la journée. Il y a également des abonnements possibles : 82€/mois, 230€/trimestre et 905€/an.

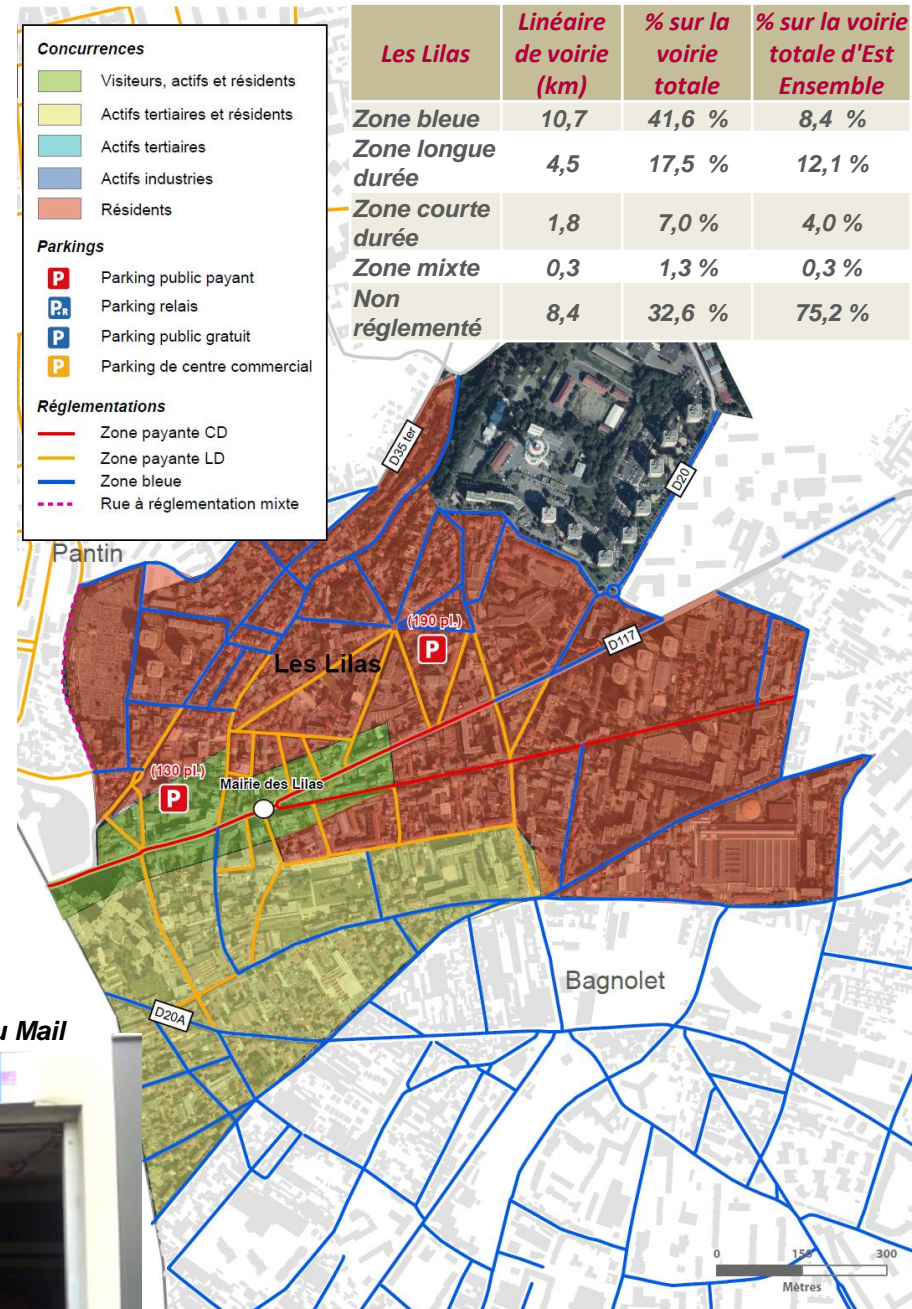
↘ Un **abonnement hebdomadaire** est proposé dans la zone verte (payant longue durée) pour les **résidents** (6€) et les **actifs** des Lilas (8€). De plus, la **zone bleue est libre de stationnement pour les résidents** sous condition de présentation de la vignette résident. Ces tarifs sont nettement moins élevés que l'offre en parking.

↘ Au niveau du **centre-ville**, la **réglementation payante** doit permettre de **gérer la concurrence entre visiteurs, actifs et résidents**. La **zone payante de courte durée dans les quartiers résidentiels** permet de **limiter les effets de bords** de la réglementation payante de courte durée. Au **Sud** de la commune, la **concurrence actifs/résidents est gérée par la zone bleue** mais les quelques rues en longue durée sont ouvertes aux abonnements.

↘ Ainsi le **stationnement aux Lilas est plutôt bien réglementé avec des difficultés liées aux abonnements actifs**. Toutefois nous avons vu que le **nombre d'agents de contrôle était largement insuffisant** sur la commune.

Parking	Offre	Réglementation tarifaire
Marché	130 places	2€20/1h
Mail	190 places	

Type de réglementation	Réglementation Horaire	Réglementation tarifaire
Zone longue durée	1h15	1 h = 2€20 15 min gratuites
Zone courte durée	2h15 (sauf abonnement)	1 h = 2€20
Zone Bleue	2 h pour les non résidents Illimité pour les résidents avec disque	Gratuit



Pantin	Linéaire de voirie (km)	% sur la voirie totale	% sur la voirie totale d'Est Ensemble
Zone bleue	0,7	1,1 %	8,4 %
Zone L durée	22,6	33,6 %	12,1 %
Zone C durée	5,5	8,2 %	4,0 %
Zone mixte	0	0,0 %	0,3 %
Non régl.	38,3	57,1 %	75,2 %

La commune de Pantin

↳ Les **principales voiries** de la commune ainsi que le **centre et ses environs** sont en **zone payante**.

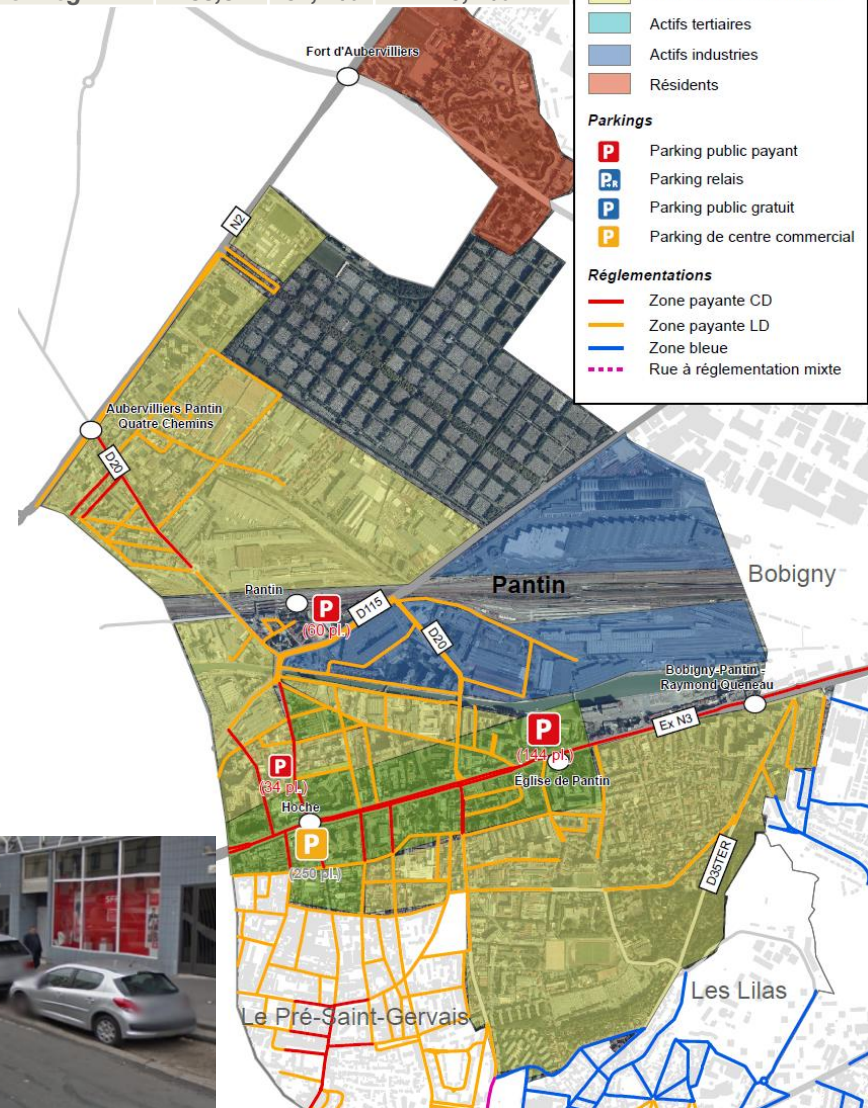
↳ La commune dispose de **quatre parkings payants** ayant chacun leur propre tarification. La station Fort d'Aubervilliers dispose d'un P+R de 285 places sur la commune d'Aubervilliers.

↳ La voirie en **longue durée** est ouverte en durée **illimitée aux résidents** sous réserve d'un **abonnement** journalier, mensuel, trimestriel ou annuel.

↳ Au niveau du **centre-ville**, la **réglementation payante de courte durée** doit permettre de **gérer la concurrence entre visiteurs, actifs et résidents**. La **zone payante de longue durée dans les autres secteurs** permet de **limiter les effets de bords** de la réglementation payante de courte durée. Ceci tout en prenant en compte le cas des résidents avec un abonnement. La zone résidentielle au Nord de la commune n'est pas réglementée.

↳ Ainsi le **stationnement** sur Pantin est plutôt **bien réglementé** toutefois au vu des trois agents présents sur la commune, la mise en place d'un contrôle de qualité est délicat.

Concurrences	
	Visiteurs, actifs et résidents
	Actifs tertiaires et résidents
	Actifs tertiaires
	Actifs industriels
	Résidents
Parkings	
	Parking public payant
	Parking relais
	Parking public gratuit
	Parking de centre commercial
Réglementations	
	Zone payante CD
	Zone payante LD
	Zone bleue
	Rue à réglementation mixte



Parkings	Offre	Réglementation tarifaire
Gare	60 places	Payant
Centre Administratif	34 places	Payant
Eglise de Pantin	144 places	Payant ; 2h gratuites
Parking Leclerc	250 places	Payant

Type de réglementation	Réglementation Horaire	Réglementation tarifaire
Zone courte durée	2 heures	1 h = 1€ 2 h = 2€
Zone longue durée	4 heures	1 h = 1€ 4 h = 3€

Type d'abonnement	Tarifs
Carte résidents	1,5 €/jour ; 20 € / mois ; 55€/trimestre ; 200 €/an



La RN3, zone payante à Pantin

La commune du Pré-Saint-Gervais

➤ La **totalité de la voirie de la commune est règlementée** du lundi au vendredi de 9h à 19h et le samedi de 9h à 14h avec deux types de zones.

➤ La commune dispose d'un **parking payant limité à 2h** avec 90 places. Toutefois, l'enquête SARECO a montré qu'il n'y a pas de respect de la durée et il sert donc de stationnement longue durée.

➤ La voirie en **longue durée est payante** mais **ouverte à de nombreux abonnements** : résidents, commerçants, personnel de santé.

➤ Au niveau du **centre-ville**, la **réglementation payante de courte durée** doit permettre de **gérer la concurrence entre visiteurs, actifs et résidents**. La **zone payante de longue durée dans les autres secteurs** permet de **limiter les effets de bords** de la réglementation payante de courte durée. Mais au vu des abonnements proposés, le taux de rotation y reste faible.

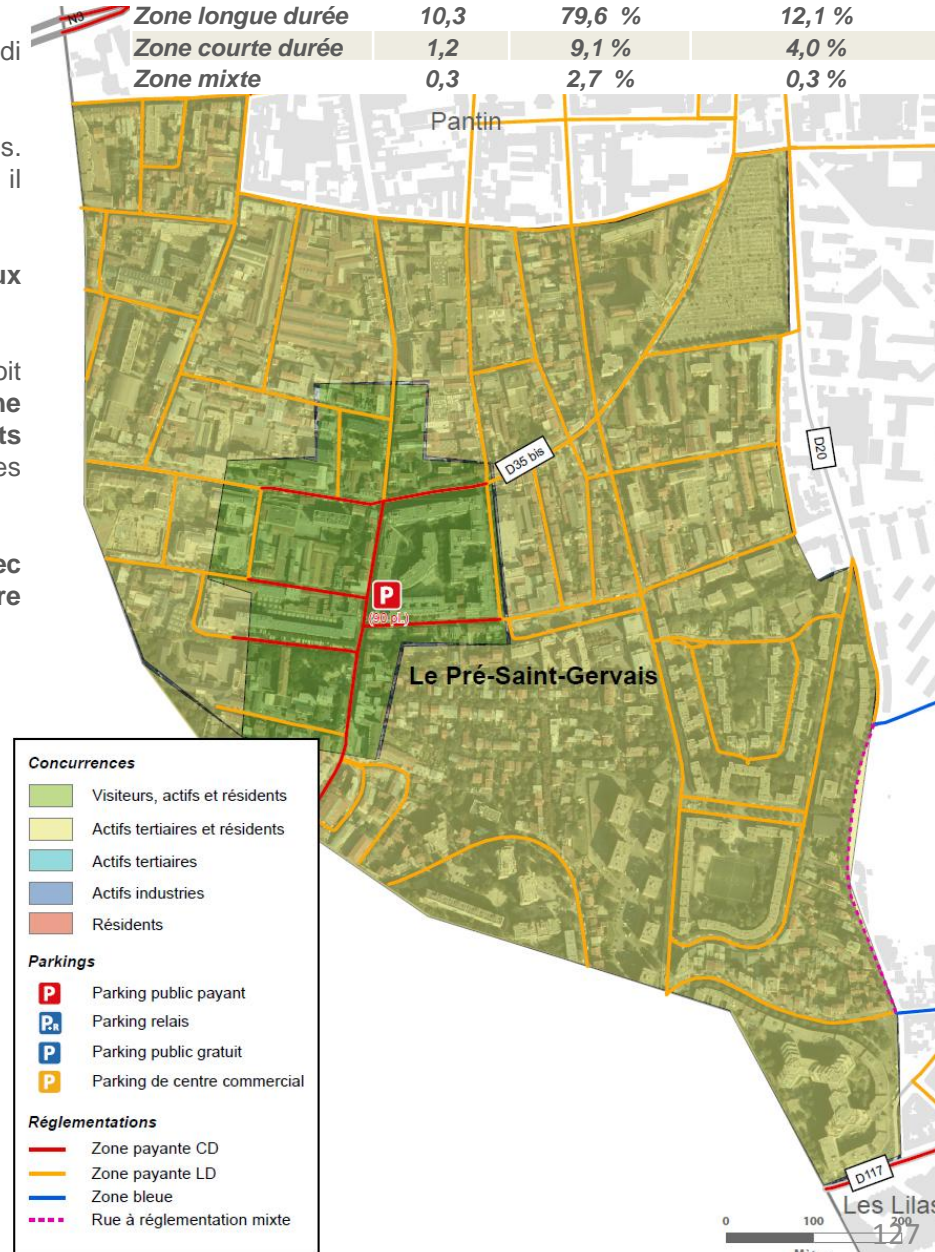
➤ Ainsi le **stationnement** au Pré-Saint-Gervais est plutôt **bien règlementé avec des difficultés liées aux abonnements**. Toutefois nous avons vu que le **nombre d'agents** de contrôle était **peu élevé** sur la commune.

Parking	Offre	Réglementation tarifaire
Danton	90 places	1h = 1€, 2h=2,2€ Gratuit pendant le marché

Type de réglementation	Réglementation Horaire	Réglementation tarifaire
Zone courte durée	2 heures	1 h = 1€ ; 2 h = 2€
Zone longue durée	10 heures	1 h = 0€80 10 h = 5€30

Type d'abonnement	Tarifs
Carte résidents	10 €/semaine
	20 € / mois
	200 €/an
Carte commerçants/prof. de santé	20 €/semaine
	40€/mois
	300 €/an

Le Pré-Saint-Gervais	Linéaire de voirie (km)	% sur la voirie totale	% sur la voirie totale d'Est Ensemble
Zone bleue	0	0,0 %	8,4 %
Zone longue durée	10,3	79,6 %	12,1 %
Zone courte durée	1,2	9,1 %	4,0 %
Zone mixte	0,3	2,7 %	0,3 %



5.7.2. Une réglementation plus souple à l'Est du territoire La commune de Bobigny

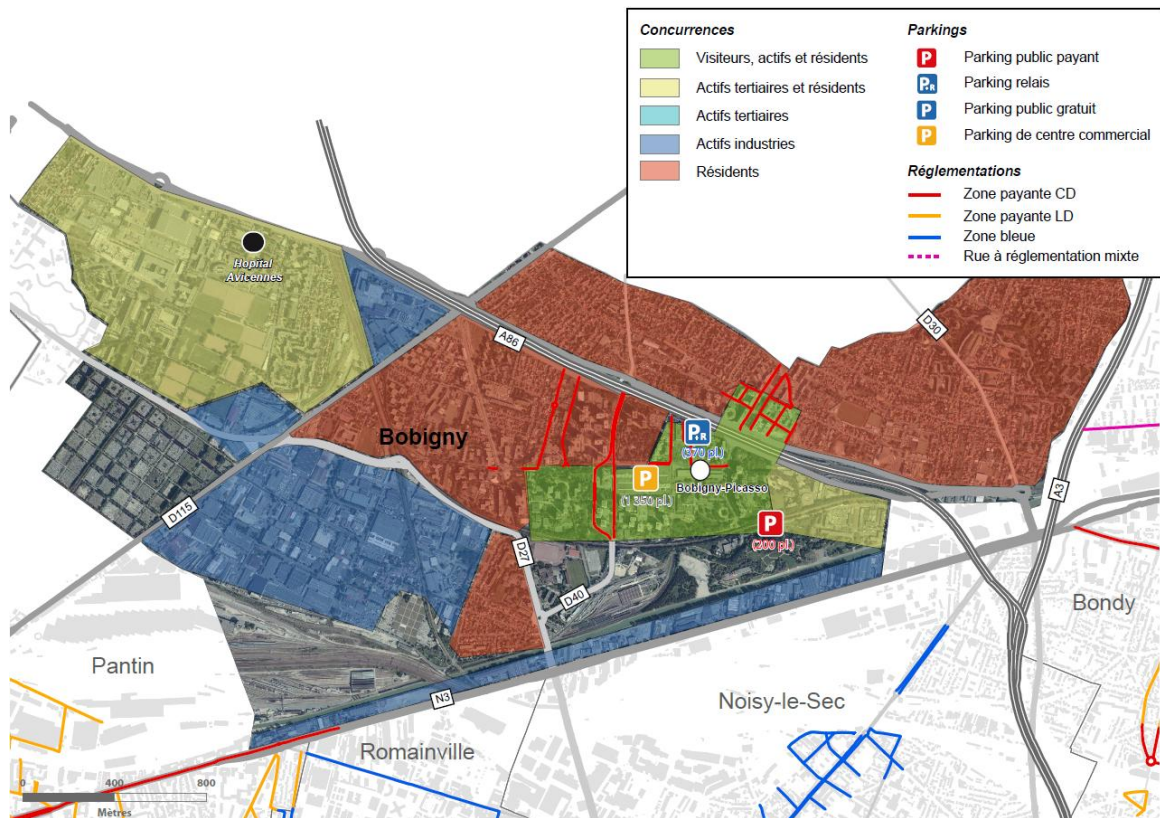
Seules **quelques rues de la commune sont payantes** autour de Bobigny Pablo Picasso. Le reste de la commune n'est soumis à aucune réglementation.

La commune dispose de **trois parkings**. Le parking Relais, très peu utilisé, le parking du centre commercial et le parking de la préfecture, chacun dispose d'une tarification spéciale.

Il n'existe a priori **aucun abonnement lié au stationnement** hormis dans les parkings. Ceci est **logique au vu de la faible réglementation**.

Au niveau du **centre-ville**, la **réglementation payante de courte durée** doit permettre de **gérer la concurrence entre visiteurs, actifs et résidents**. Mais on assiste forcément à des **concurrences en limite du centre** là où le stationnement est totalement gratuit.

Ainsi le **stationnement sur Bobigny est quasiment pas réglementé**. Le **nombre d'agents de contrôle** est suffisant.



Bobigny	Linéaire de voirie (km)	% sur la voirie totale	% sur la voirie totale d'Est Ensemble
Zone bleue	0	0,0 %	8,4 %
Zone longue durée	0	0,0 %	12,1 %
Zone courte durée	5,1	5,0 %	4,0 %
Zone mixte	0	0,0 %	0,3 %
Non réglementé	95	95,0 %	75,2 %

Parking	Offre	Réglementation tarifaire
Préfecture	200 places	Gratuit
Centre commercial Bobigny 2	1 350 places	Payant 2h gratuites
Le P+R	370 places	5€66 pour la Journée Abonnement de 62€/mois

Type de réglementation	Réglementation Horaire	Réglementation tarifaire
Zone courte durée	Limitée à 2h	1 h = 0€80

La commune de Bondy

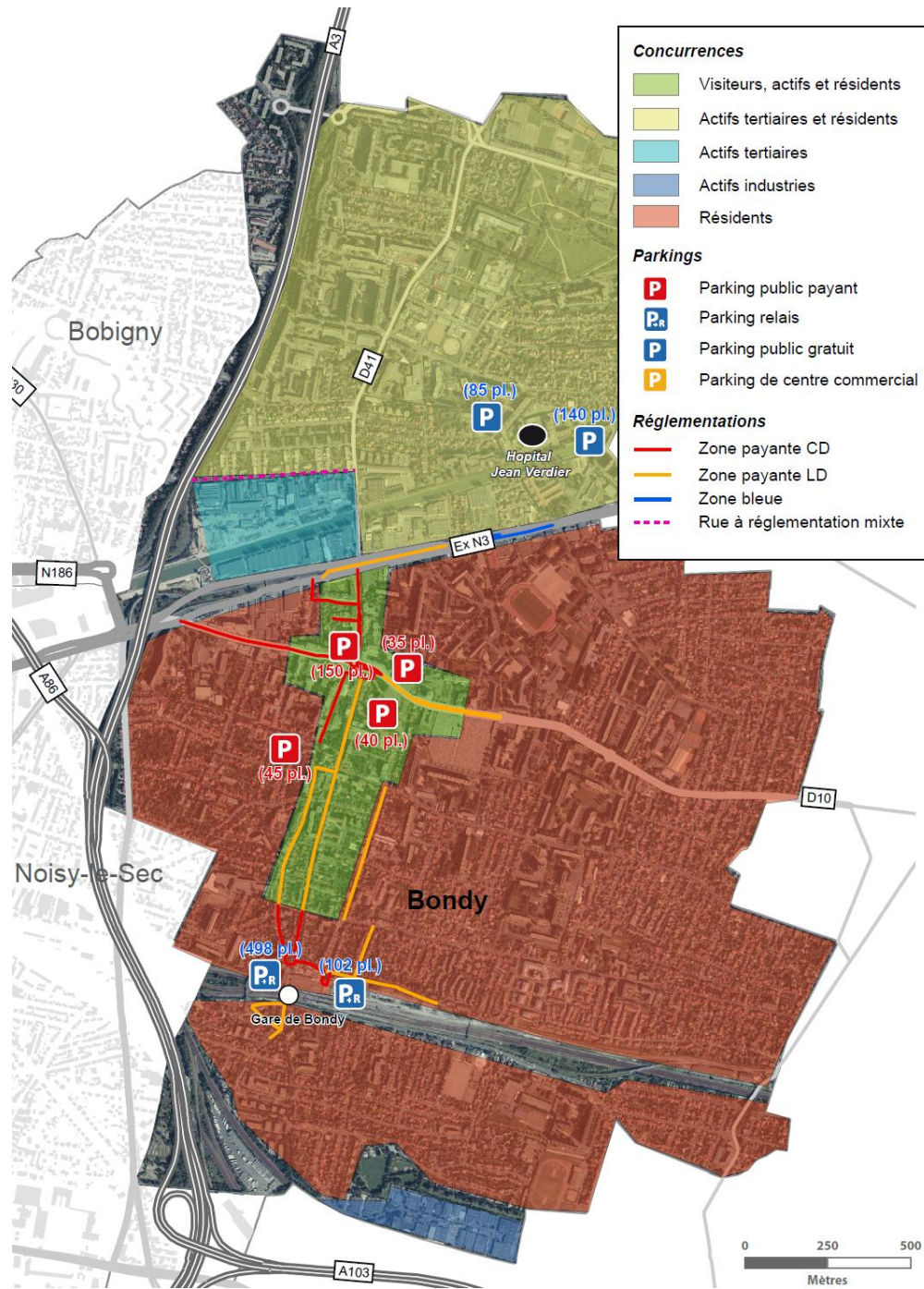
➤ Une **petite partie de la commune est réglementée** en deux zones : longue durée et courte durée du lundi au samedi de 9h à 12h et de 14h à 19h.

➤ La commune dispose de **huit parkings publics**. Différentes **tarifications** s'opèrent dans ces parkings.

➤ Il existe un **abonnement** pour les **résidents** à 22€/mois et un abonnement **non résidents** à 55€/mois. Cet abonnement est utilisable uniquement dans la **zone verte de longue durée**.

➤ Au niveau du **centre-ville et de la gare**, la **réglementation payante de courte durée** doit permettre de **gérer la concurrence entre visiteurs, actifs et résidents**. A proximité immédiate, certaines voiries sont en **zone longue durée ouverte aux abonnés**. Toutefois, un **nombre important de rues n'est pas du tout réglementé** ce qui ne permet pas de gérer la concurrence de stationnement.

➤ Ainsi le **stationnement** sur Bondy est **peu réglementé**. Mais le nombre d'agents de contrôle présent doit permettre un bon respect.



Concurrences

- Visiteurs, actifs et résidents
- Actifs tertiaires et résidents
- Actifs tertiaires
- Actifs industries
- Résidents

Parkings

- P Parking public payant
- P.R Parking relais
- P Parking public gratuit
- P Parking de centre commercial

Réglementations

- Zone payante CD
- Zone payante LD
- Zone bleue
- Rue à réglementation mixte

Parkings	Offre	Réglementation tarifaire
P+R coté Tram	102 places	Payant
P+R Couvert	498 places	Payant
Parking public centre-ville	45 places	
Parking public centre-ville	40 places	1€60/h
Parking public centre-ville	35 places	
Anne Franck	150 places	1€/h
Hôpital	140 places	Gratuit
Parking public	85 places	Gratuit

Type de réglementation	Réglementation Horaire	Réglementation tarifaire
Zone courte durée	Limitée à 3h	15 min = 0,20€ ; 3 h = 4€
Zone longue durée	Limitée à 8h	15 min = 0,20€ ; 8 h = 3€50

La commune de Romainville

↘ Quelques rues de la commune sont en zone bleue donc gratuites et limitées dans le temps.

↘ La commune dispose **d'un seul parking gratuit de 30 places.**

↘ Il n'y a apparemment **pas d'abonnements**, ceci est logique au vu de la faible réglementation.

↘ La commune proposant uniquement de la zone bleue et pas de zones courte ou longue durée, il n'y a **pas de gestion de la concurrence** du stationnement notamment en cœur de ville et dans la partie Ouest où il existe une concurrence entre les actifs et les résidents.

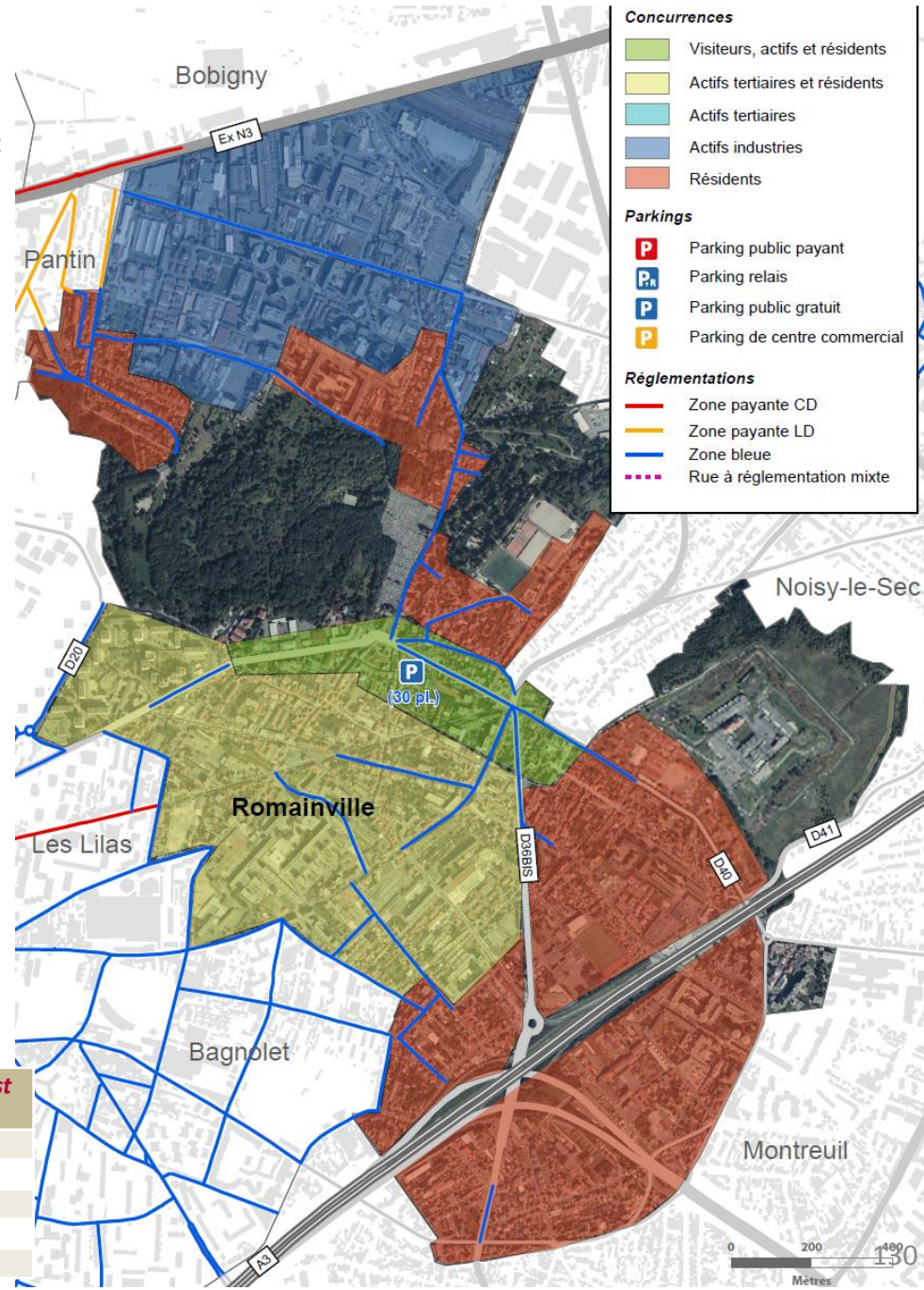
↘ Ainsi le **stationnement** sur Romainville est **quasiment pas réglementé** même si un **effort** est fait à **proximité des commerces**. De plus, le nombre d'agents de contrôle est insuffisant pour faire appliquer la réglementation.

Type de réglementation	Réglementation Horaire	Réglementation tarifaire
------------------------	------------------------	--------------------------

Zone bleue

Limitée à 2h

Gratuit



Romainville	Linéaire de voirie (km)	% sur la voirie totale	% sur la voirie totale d'Est Ensemble
Zone bleue	10,6	19,7 %	8,4 %
Zone longue durée	0,03	0,1 %	12,1 %
Zone courte durée	0	0,0 %	4,0 %
Zone mixte	0	0,0 %	0,3 %
Non réglementé	43	80,2 %	75,2 %

La commune de Noisy-le-Sec

La commune dispose d'une seule réglementation en zone bleue au niveau de l'artère principale et autour de la gare ainsi que quelques rues perpendiculaires.

On compte 9 parkings sur la commune, de tailles variables. Seul celui de la gare est payant, les autres sont soit en zone bleue soit gratuits et illimités. Cette gratuité n'encourage donc pas à l'usage du parking de la gare.

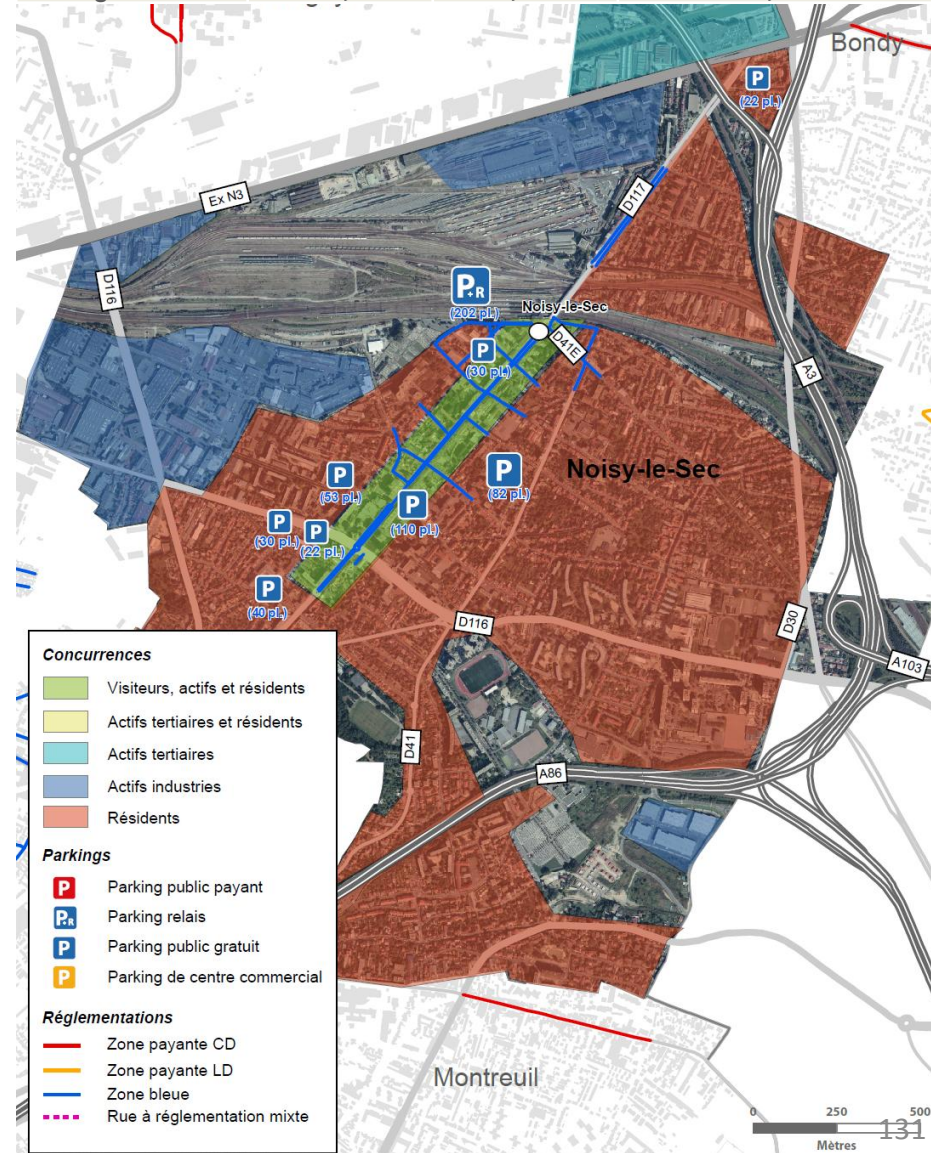
Il n'y a apparemment pas d'abonnements, mais ceci est logique au vu de la faible réglementation.

La commune proposant uniquement de la zone bleue, il n'y a pas de gestion de la concurrence du stationnement notamment en cœur de ville et autour de la gare.

Ainsi le stationnement sur Noisy-le-Sec est peu réglementé même si un effort est fait à proximité des commerces. Cependant, le nombre d'agents de contrôle est suffisant pour le respect de la réglementation.

Type de réglementation	Réglementation Horaire	Réglementation tarifaire
Zone bleue	Limitée à 2h	Gratuit
Parkings	Offre	Réglementation tarifaire
P+R	202 places	1€10/h
Les Découvertes	110 places	gratuit
Carnot	82 places	gratuit
Parking centre-ville	53 places	Zone bleue
Parking centre-ville	40 places	Zone bleue
Parking centre-ville	30 places	Zone bleue
Parking centre-ville	30 places	Zone bleue
Parking centre-ville	22 places	Zone bleue
Parking sous autoroute	22 places	gratuit

Noisy-le-Sec	Linéaire de voirie (km)	% sur la voirie totale	% sur la voirie totale d'Est Ensemble
Zone bleue	5,4	6,5 %	8,4 %
Zone longue durée	0	0,0 %	12,1 %
Zone courte durée	0	0,0 %	4,0 %
Zone mixte	0	0,0 %	0,3 %
Non réglementé	78,4	93,5 %	75,2 %



5.8 Zoom sur le stationnement des deux roues

↳ Selon l'enquête globale transport de 2010, **570 000 déplacements par jour** sont réalisés en deux roues motorisés (2RM) en Ile-de-France, soit une part modale de 1,4 %. Ce mode de transport a connu une progression importante de plus de 34% entre 2001 et 2010. C'est un mode d'abord utilisé pour les déplacements domicile-travail.

570 000
déplacements
par jour



+ 34%
de déplacements
entre 2001 et 2010

1,4% des
déplacements
des Franciliens



Une portée moyenne
de **6,5 km**



Une durée moyenne
de **22 minutes**

Parking deux roues



↳ Sur le territoire d'Est Ensemble, **4 % des ménages possèdent un deux roues motorisé** (soit près de 6 400 véhicules sur le territoire). Ce chiffre est peu élevé si on le compare à la part d'équipement en 2RM des ménages du Cœur d'Agglomération (8%).

Stationnement illicite à Pantin

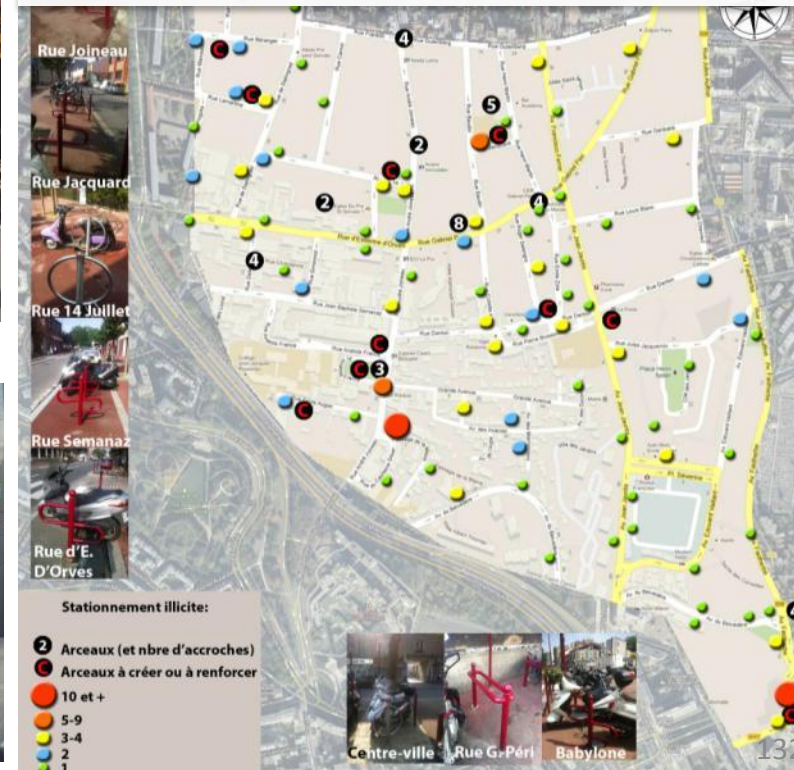


↳ La question des deux roues motorisés soulève la problématique de leur stationnement sur le territoire. Il a été constaté **que peu de places de stationnement sont réservées à ce mode de transport**. À l'image des pôles d'échanges, seuls quelques-uns commencent à être équipés, la station mairie des Lilas propose 33 arceaux dédiés. Ceci explique le nombre important de 2 roues en stationnement illicite.

Parking 2 roues à Bondy



Carte du stationnement illicite des 2RM sur le Pré-Saint-Gervais



↳ La commune du **Pré-Saint-Gervais** a procédé à un diagnostic sur le stationnement illicite des deux roues motorisés. La commune dispose de 8 points d'accroches, de 28 arceaux et de 56 places prévues à cet effet. Cependant, lors des relevés de terrain, **160 véhicules ont été dénombrés en stationnement illicite**, en particulier au niveau du centre-ville et du centre commercial. Cette thématique pose donc la question du manque d'aménagements pour ce mode de déplacement important sur Paris et la petite couronne.

5.9 Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Une prise en compte de l'outil stationnement avec des réglementations du stationnement sur toutes les communes d'Est Ensemble.
- Les communes portes de Paris disposent d'une part très élevée de voirie réglementée.
- Un faible taux de motorisation des ménages.

FAIBLESSES

- Des espaces de parkings en général sous-utilisés alors que la voirie environnante est saturée.
- Un contrôle du stationnement qui reste perfectible.
- Une forte pression en matière de stationnement résidentiel alors que le taux de motorisation est faible et que l'offre de stationnement est déjà existante.
- Des taux de congestion très élevés voire saturés sur les principaux secteurs enquêtés.
- Un stationnement illicite très marqué qui désorganise les déplacements en modes actifs et dégrade la vitesse commerciale des bus.
- Les abonnements offerts aux actifs dans certaines communes qui favorisent l'usage de l'automobile.
- Un sous utilisation des parcs relais, surtout Pablo Picasso

OPPORTUNITES

- Mieux réglementer le stationnement avec une politique adaptée entre l'offre en voirie et les parkings disponibles.
- Mieux contrôler le stationnement afin d'éviter les véhicules ventouses et améliorer les taux de rotation pour redonner de la souplesse en matière de stationnement utile.

MENACES

- Des évolutions attendus de secteurs à réglementer et/ou d'utilisateurs à contraindre qui peuvent être difficiles à mener.
- Une évolution du statut de certains parkings qui implique un jeu d'acteurs délicat à mettre en œuvre.

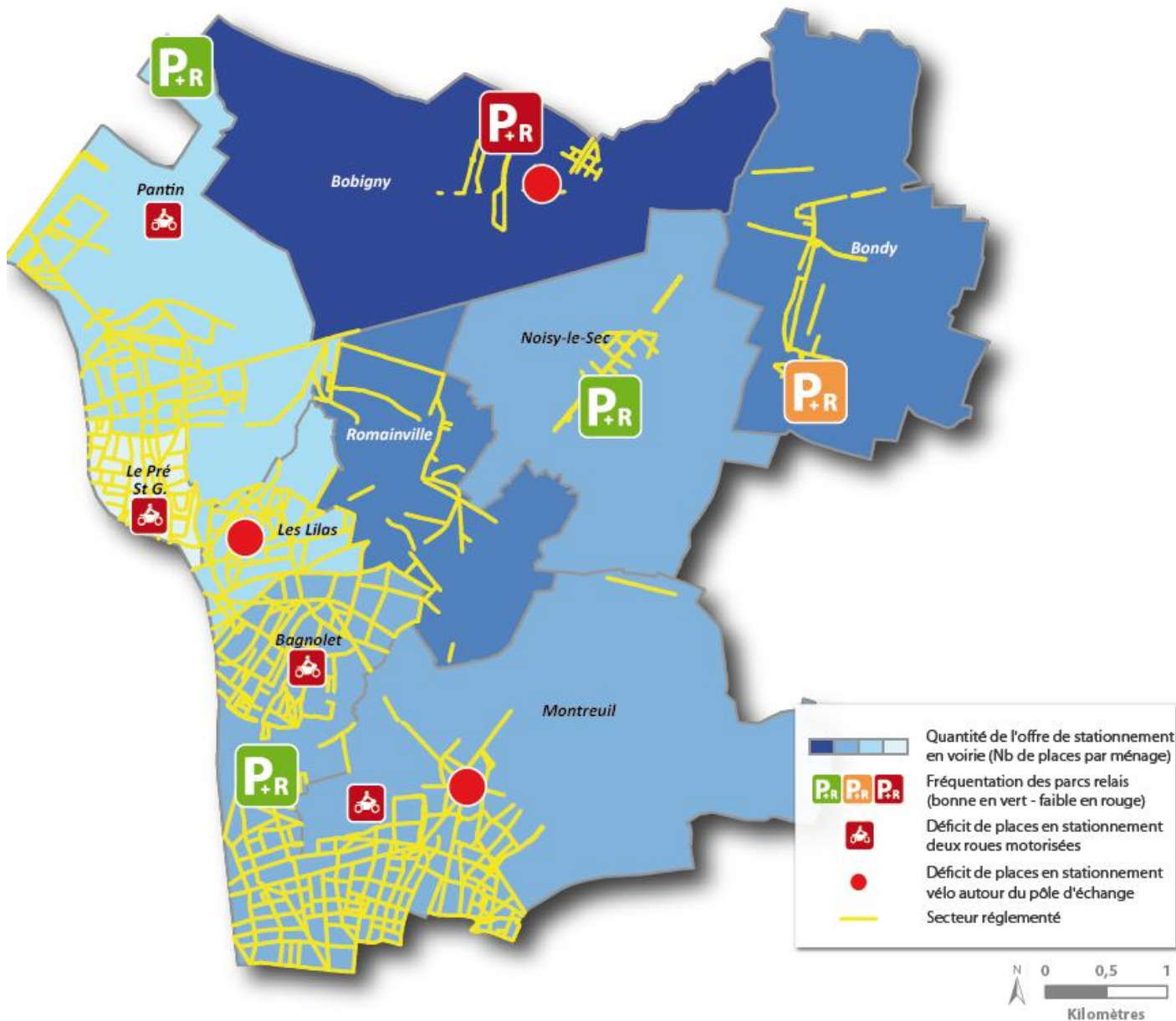
5.10 Carte de synthèse

- Des secteurs réglementés présents de manière quasi-généralisée aux abords de Paris, puis au niveau des principales centralités sur le reste d'Est Ensemble

- Une utilisation des P+R qui varie très fortement

- Un déficit de stationnement vélo marqué aux abords de certains pôles d'échanges

- Un manque de stationnement pour les 2 roues motorisés sur les communes portes hormis pour Les Lilas



6



Les modes actifs et alternatifs

Introduction

Selon le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), **les modes actifs sont « des modes de déplacement dans la rue ou sur route sans apport d'énergie autre qu'humaine comme la marche, le vélo, la trottinette, les rollers... »**. Même si un mouvement mécanique est donc nécessaire, la différence avec les modes motorisés réside dans le fait qu'il n'y pas besoin d'une combustion (et donc de source d'énergie extérieure) pour le fonctionnement.

La marche

La marche est majoritairement un mode de déplacement de proximité. En moyenne sur le territoire d'Est Ensemble et selon l'Enquête Globale de Transport (EGT, 2010), les résidents de la communauté d'agglomération réalisent **3,51 déplacements un jour de semaine** (y compris en dehors du territoire) soit autant que les habitants de la Seine-Saint-Denis. Environ **44 % de ces déplacements s'effectuent en marchant** et en moyenne les déplacements à pied ont une **portée de 400 mètres** pour un **temps de parcours de 13 minutes**. La veille du jour de l'enquête, 1 365 déplacements en marchant et en lien avec le territoire ont été recueillis.

Ces chiffres sont fidèles à ce que révèle l'EGT pour les espaces « cœur d'agglomération » : 6,8 millions de déplacements en marchant par jour de semaine soit **1,60 déplacements par jour et par personne**. Ceci représente **43 % des déplacements** journaliers pour une portée de **430 m** et une durée de **12 minutes**. C'est aussi similaire avec ce qui est constaté en Seine-Saint-Denis et en Petite Couronne avec une part de la marche située entre 41 et 43 % avec toujours une portée et une durée identique pour un déplacement en marchant.

En Île-de-France, **le motif principal des déplacements à pied est domicile-achats à 18 %**. Suivent ensuite les motifs des loisirs/visites, des études, de l'accompagnement etc. En revanche le motif **domicile-travail représente seulement 4 % des déplacements à pied**. Ceci s'explique par le fait que le lieu de travail est souvent plus éloigné du domicile que celui des commerces (qui correspondent à la portée moyenne de 400 m pour la marche).

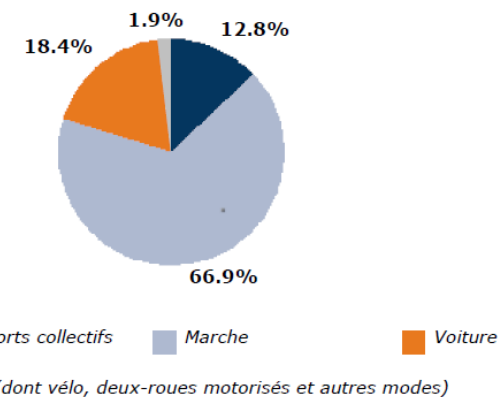
De plus, on note que **62 % des déplacements à destination des supérettes, des marchés ou des petits commerces sont réalisés en marchant** contre **18 % des déplacements vers les hypermarchés et centres commerciaux**. Cela vient donc renforcer le fait **que la marche est adaptée aux faibles distances et donc aux commerces de proximité**.

Dans cette même logique, la marche est principalement **un mode de déplacement interne au territoire d'Est Ensemble puisqu'environ 67 % des déplacements internes au territoire sont effectués en marchant**. Lorsqu'il s'agit d'un **déplacement d'échange avec un autre territoire, ce chiffre retombe à environ 7 %**.



Mode des déplacements internes

Mode des déplacements internes



La pratique du vélo

Les ménages franciliens disposent de 5,3 millions de vélos personnels et 22 000 vélos en libre service (VLS). En cœur d'agglomération et donc sur le territoire d'Est Ensemble, cela représente 0,95 vélo par ménage et **55 % des ménages qui ne sont pas équipés en vélo. 45 % des ménages disposent donc d'un vélo.** Sur ce même territoire, cela représente **0,05 déplacement à vélo par personne et par jour.** C'est inférieur à Paris où 0,12 déplacement par jour et par personne sont effectués.

Néanmoins, **entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements réalisés à vélo a presque doublé en milieu dense** (de type cœur d'agglomération), passant de 190 000 déplacements à 360 000.

Le motif qui revient le plus pour un déplacement en vélo est **domicile-travail qui représente 29 % des déplacements à vélo** contre 22 % pour les loisirs/visites (en Ile-de-France, 2010).

C'est un **mode de transport plutôt masculin** puisque l'EGT 2010 révèle que 60 % des déplacements à vélo sont effectués par des hommes. De plus, les déplacements à vélo en Ile-de-France sont réalisés à 48 % par des actifs occupés.

Comme la marche, le vélo est un **mode de déplacement de proximité qui a une portée de 2 km** en moyenne.

Les objectifs du PDIUF concernant les modes actifs sont de :

- **Pacifier la voirie** pour redonner la priorité aux modes actifs (d'ici à 2015 aux abords de tous les équipements scolaires et d'au moins un quartier par commune de plus de 10 000 habitants),
- **Résorber les principales coupures urbaines** (d'ici 2015),
- **Aménager la rue pour le piéton** (itinéraires, cycles de feux),
- **Rendre la voirie cyclable** (3 500 km d'ici 2020),
- **Favoriser le stationnement des vélos** (en cœur d'agglomération, 1 place sur 40 pour les véhicules particuliers réservée aux vélos),
- **Favoriser et promouvoir la pratique du vélo** auprès de tous les publics (dès que possible et dans la durée).

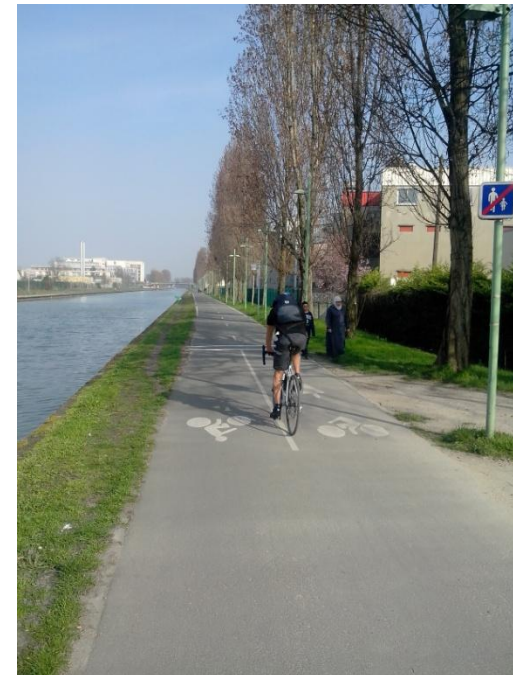
La pratique des modes actifs doit s'observer à 4 niveaux :

- 1 : les qualités de déplacements des piétons au regard des aménagements présents,
- 2 : les possibilités de cohabitation modale (zone 30, zone de rencontre...),
- 3 : les aménagements réalisés pour faciliter la pratique cyclable,
- 4 : les temps de parcours en modes actifs pour relier les principaux pôles générateurs de déplacements.

Un projet du Département : Développer un **réseau de chemin des Parcs**, action issue de l'Agenda 21 du département dont l'objectif est de relier par des liaisons piétonnes et cyclables à forte valeur écologique et paysagère, les espaces naturels de la Seine-Saint-Denis.

	Nombre de déplacements à vélo par personne et par jour
Paris	0,12
Cœur d'agglomération	0,05
Agglomération centrale	0,05
Autres territoires	0,03
Île-de-France	0,06

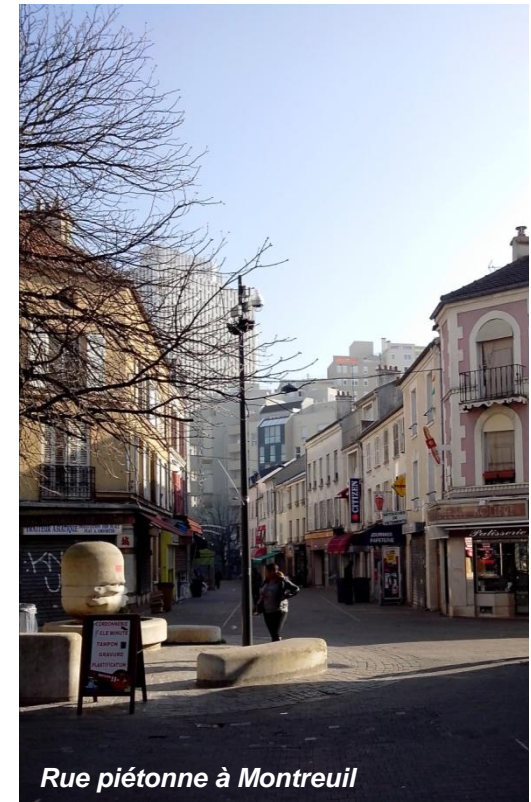
Source : EGT 2010 renouveau du vélo en IDF.



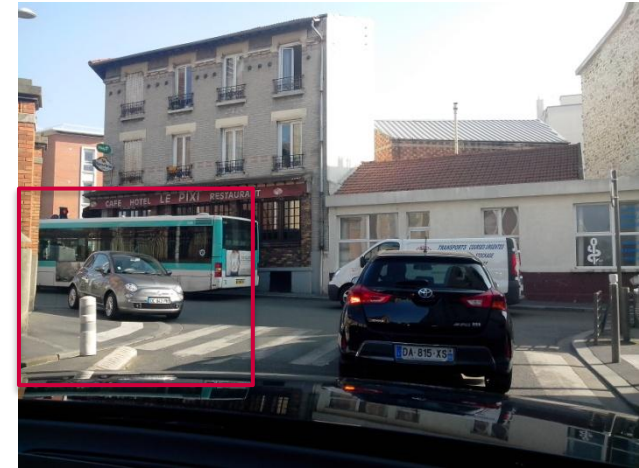
6.1 Les conditions de déplacements à pied sur Est Ensemble

6.1.1 Une qualité des cheminements qui reste à améliorer dans les quartiers résidentiels

↳ En général, il existe une **bonne prise en compte des cheminements piétons** avec la réalisation de **passerelles** pour éviter les principales coupures d'infrastructures (comme les voies ferrées par exemple), des **trottoirs** présents sur la quasi-totalité du territoire, des **carrefours à feux avec prise en charge des piétons** et aussi quelques **secteurs piétonniers**.



Malgré cela, dans certains quartiers résidentiels notamment, il existe des difficultés avec des trottoirs étroits qui présentent un dévers et un état dégradé. Néanmoins, les principales difficultés résident dans le **stationnement illicite** et il existe aussi des problèmes avec **les conteneurs d'ordures ménagères qui gênent la circulation à pied** (en impliquant un passage sur la voirie ou un rétrécissement du cheminement). Dans de rares cas, les réglementations en place impliquent un stationnement des véhicules qui se fait en partie sur trottoirs et ceci limite le cheminement des piétons.



Le stationnement illicite représente une problématique importante au niveau des traversées piétonnes du territoire.



Exemples de conteneurs d'ordures qui gênent le cheminement et d'une réglementation de stationnement qui limite le cheminement des piétons

6.1.2 Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE)

↘ Le PAVE est un document de planification et de programmation introduit par la loi du 11 février 2005. Il est précisé que les communes ou les intercommunalités devaient mettre en place un PAVE avant le 22 décembre 2009. Il a pour objet de préciser les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus en matière d'accessibilité.

Aujourd'hui, cinq communes d'Est Ensemble ont un PAVE qui est réalisé :

- Bobigny,
- Bondy (élaboré pour 2009, avec la réalisation d'un bilan d'accessibilité d'ici septembre 2014),
- Le Pré-Saint-Gervais (avec une commission d'accessibilité au budget annuel de 150 000 €),
- Montreuil,
- Pantin (élaboré pour 2010).

Pour trois communes, il est en cours de réalisation :

- Les Lilas,
- Noisy-le-Sec,
- Romainville (selon l'Atlas des démarches d'accessibilité du Ministère de l'Ecologie)

↘ Sur le territoire, **des efforts sont tout de même à produire car les exemples de cheminements dégradés ou non adaptés pour les personnes à mobilité réduite existent bien.** On peut alors remarquer des **revêtements (ou changements de revêtements) dangereux**, des **absences de bandes podotactiles** devant des traversées ou encore **la présence d'obstacles sur le cheminement et au niveau des traversées.**



Absence de BEV et bateau étroit



Revêtement en mauvais état et obstacles pour les malvoyants



Absence de BEV

6.2 Les différentes zones de modération de vitesse prévues par la réglementation

On peut distinguer 3 types de zones réglementaires qui ont été créées dans le but d'obtenir un meilleur partage de la voirie :

↳ **L'aire piétonne** est « une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente » (CERTU).

Le statut de l'aire piétonne peut être permanent ou temporaire. **Aussi les usagers y circulant sont les piétons et les cyclistes** avec les premiers qui sont prioritaires sauf sur les transports guidés. **Une circulation de véhicules liée à une desserte peut être autorisée** selon les règles de circulation (avec une allure au pas). L'aire piétonne est mise en place dans des lieux dédiés aux piétons comme des rues ou des **ensembles de rues, des grandes places ou encore des grands parvis (axes de grande circulation exclus)**.

↳ **La zone de rencontre** est « une zone à priorité piétonne. Ouverte à tous les modes de circulation, les piétons peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie en bénéficiant de la priorité sur l'ensemble des véhicules » (CERTU).

Le statut de la zone de rencontre est permanent et **tous les usagers peuvent y circuler**. Les piétons y sont prioritaires sauf sur les transports guidés. **La vitesse maximum autorisée est de 20 km/h**. La zone de rencontre est utilisée dans les lieux où l'on souhaite privilégier la vie locale : **concentration de commerces/services publics, correspondances de TC, quartiers touristiques/historiques, rues étroites ou encore les zones résidentielles ou de lotissements qui sont peu perméables au transit motorisé**.

↳ **La zone 30** « correspond à des espaces publics où l'on cherche à améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, dont celle des piétons. Contrairement aux aires piétonnes et aux zones de rencontre, la réglementation relative aux piétons est la même que pour la voirie à 50 km/h » (CERTU).

Le statut de cette zone est permanent avec **une circulation de tous les usagers et le régime général de priorité qui s'applique**. **La vitesse maximum autorisée est de 30 km/h**. La zone 30 est utilisée dans les ensembles de zones résidentielles, de lotissements, les rues commerciales avec de nombreuses traversées piétonnes, les sections de rues de distribution de quartier ou encore des sections d'axes de transit.

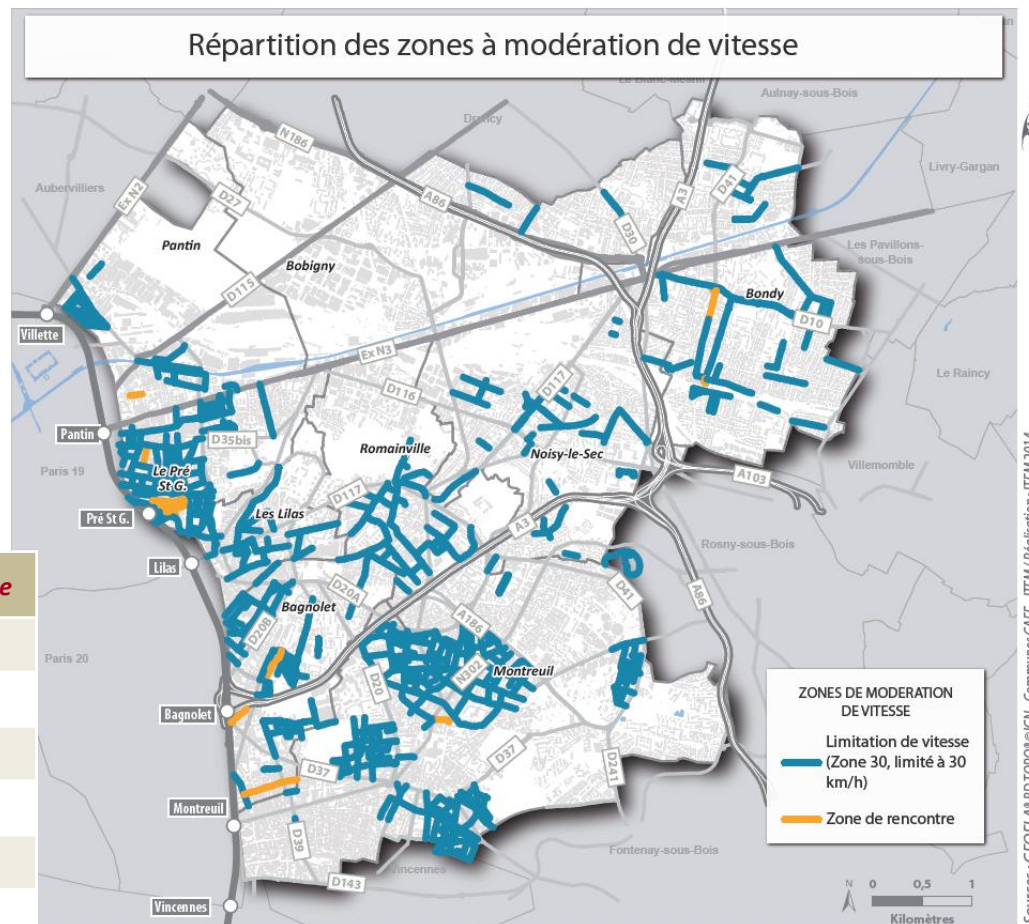
Ces différents statuts ont pour but d'instaurer un meilleur équilibre entre la vie locale et la circulation des véhicules motorisés.



Panneaux B54, B52 et B30. Source : CERTU.

6.2.1 Des zones de modération de vitesse plus développées à l'Ouest et au Sud du territoire

Sur le territoire d'Est Ensemble, près de 16 % de la voirie est traitée en zone de modération de vitesse et ceci représente près de 99 kilomètres de voirie. C'est notamment au Sud et à l'Ouest du territoire que l'on observe le plus de zones réglementées avec les communes du Pré-Saint-Gervais (99 % de la voirie, du fait de la volonté politique mais aussi de la superficie de la commune) Bagnole (27 % de la voirie), des Lilas et de Montreuil (23 %) qui ont fortement utilisé ces modérations. D'autres communes ont par contre réalisé moins d'efforts pour apaiser la circulation, comme Noisy-le-Sec et surtout Bobigny, où peu d'axes sont traités. D'une manière globale la zone de rencontre est peu utilisée avec 3,1 km de voirie. On peut remarquer que plus l'on s'éloigne de Paris, moins les communes font d'efforts sur la modération de vitesse.



Communes	Limitation de vitesse (km)	Zone de rencontre (km)	% de la voirie
Bagnolet	11,7	1,1	27,3%
Bobigny	1	0	1,0 %
Bondy	11,2	0,5	11,6 %
Les Lilas	6,1	0	23,7 %
Montreuil	35	0,2	22,9 %
Noisy-le-Sec	7,6	0	9,1 %
Pantin	10,2	0,1	15,3 %
Le Pré-Saint-Gervais	11,6	1,2	99,3 %
Romainville	8,6	0	16,1 %
EST ENSEMBLE	99,3 km	3,1 km	15,9 %

Remarque : Les données kilométriques d'Est Ensemble ne correspondent pas forcément à la somme des kilométrages des 9 communes puisque un tronçon peut être affecté à 2 communes. Dans ce cas, la longueur du tronçon est attribuée à chacune des communes..

6.2.2 Les aménagements complémentaires pour limiter la vitesse

➤ Après avoir mis en place une zone de modération de vitesse, il ne suffit pas d'appliquer la réglementation en apposant les panneaux obligatoires le long de la voirie. **Il est important d'accompagner la signalisation par d'autres aménagements qui participent à réduire la vitesse des véhicules motorisés.** Ces dispositifs sont :

- Les ralentisseurs,
- Les plateaux piétons,
- Les coussins berlinois,
- Les écluses,
- Les chicanes...

Voici quelques exemples photographiques d'aménagements relevés sur le territoire d'Est Ensemble qui vont au-delà d'une simple signalisation verticale.



Une rue avec un coussin berlinois.



Une entrée en zone 30 couplée à un marquage au sol et à un rétrécissement de voirie.



Une rue aménagée de coussins berlinois



Une entrée en zone 30 devant un équipement scolaire avec un plateau piéton



Une écluse



Une entrée en zone 30 avec voies séparées par un terre-plein central

↘ Mais parfois ces aménagements ne sont pas cohérents sur le territoire d'Est Ensemble. Ainsi, il a pu être observé par exemple un panneau indiquant une fin de zone de rencontre alors qu'aucun panneau mentionnant le début de celle-ci n'a été relevé. Aussi certaines entrées en zone 30 sont signalées uniquement par le panneau réglementaire B30 et cela semble insuffisant au regard du nombre d'informations visuelles que l'automobiliste doit assimiler. D'autres aménagements seraient les bienvenus pour que le conducteur comprenne bien la limite de vitesse en vigueur ou pour qu'il adapte sa vitesse naturellement.



Une sortie de zone de rencontre alors qu'aucune entrée n'a été mentionnée.



Une entrée en zone 30 seulement signalée par le panneau B30.

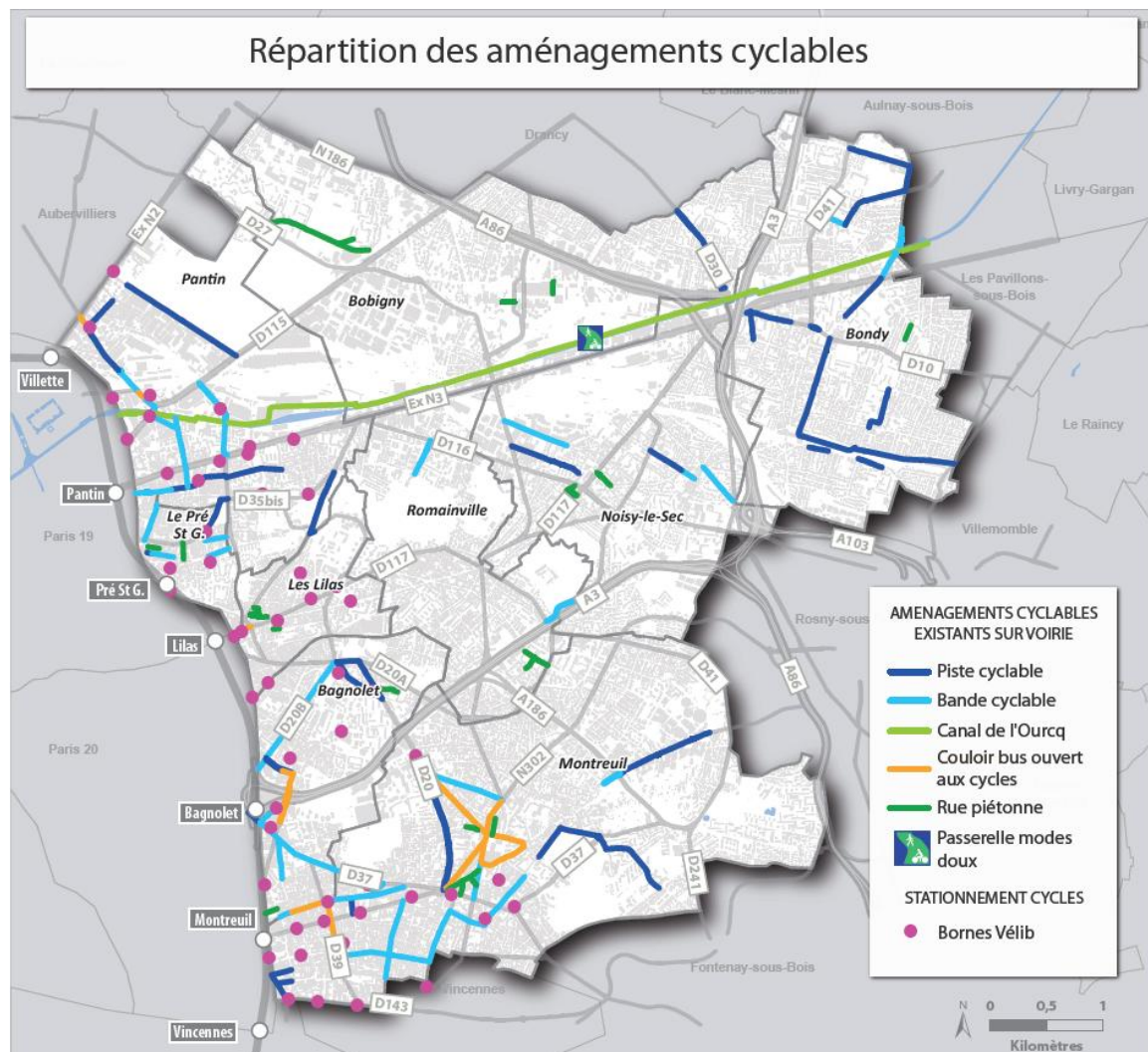
6.3 Les conditions de déplacements en vélo

6.3.1 Moins de 7 % de la voirie ayant des aménagements cyclables

Sur le territoire d'Est Ensemble, 48,7 kilomètres de voiries sont aménagés pour l'utilisation du vélo (pistes, bandes, couloirs bus, rues piétonnes). **Cela représente 7,4 % de la voirie des 9 communes** ce qui reste perfectible. A l'image des aménagements réalisés pour les zones de modération de vitesse, **quelques communes ont néanmoins fait des efforts avec une politique plus incitative sur ce point : Pantin, Bagnole et Le Pré-Saint-Gervais.** Ces 3 communes au contact de Paris ont plus de 10 % de leur réseau qui possède un aménagement cyclable. Montreuil et Bondy sont aussi proches des 10 % de voirie aménagée.

Au contraire, aux Lilas, à Romainville, à Bobigny et à Noisy-le-Sec, peu d'efforts sont consentis pour encourager la pratique cyclable. Les principaux aménagements sont donc encore généralement au contact de Paris.

Communes	Voies aménagées pour les vélos (km)	% du réseau possédant un aménagement cyclable
Bagnole	5,9	12,6%
Bobigny	5,2	5,1%
Bondy	8,3	8,0%
Les Lilas	0,5	2,1%
Montreuil	14,9	9,7%
Noisy-le-Sec	3,5	4,2%
Pantin	9,0	12,9%
Le Pré-St-Gervais	1,8	14,3%
Romainville	1,3	2,5%
EST ENSEMBLE	49,7 km	7,5%



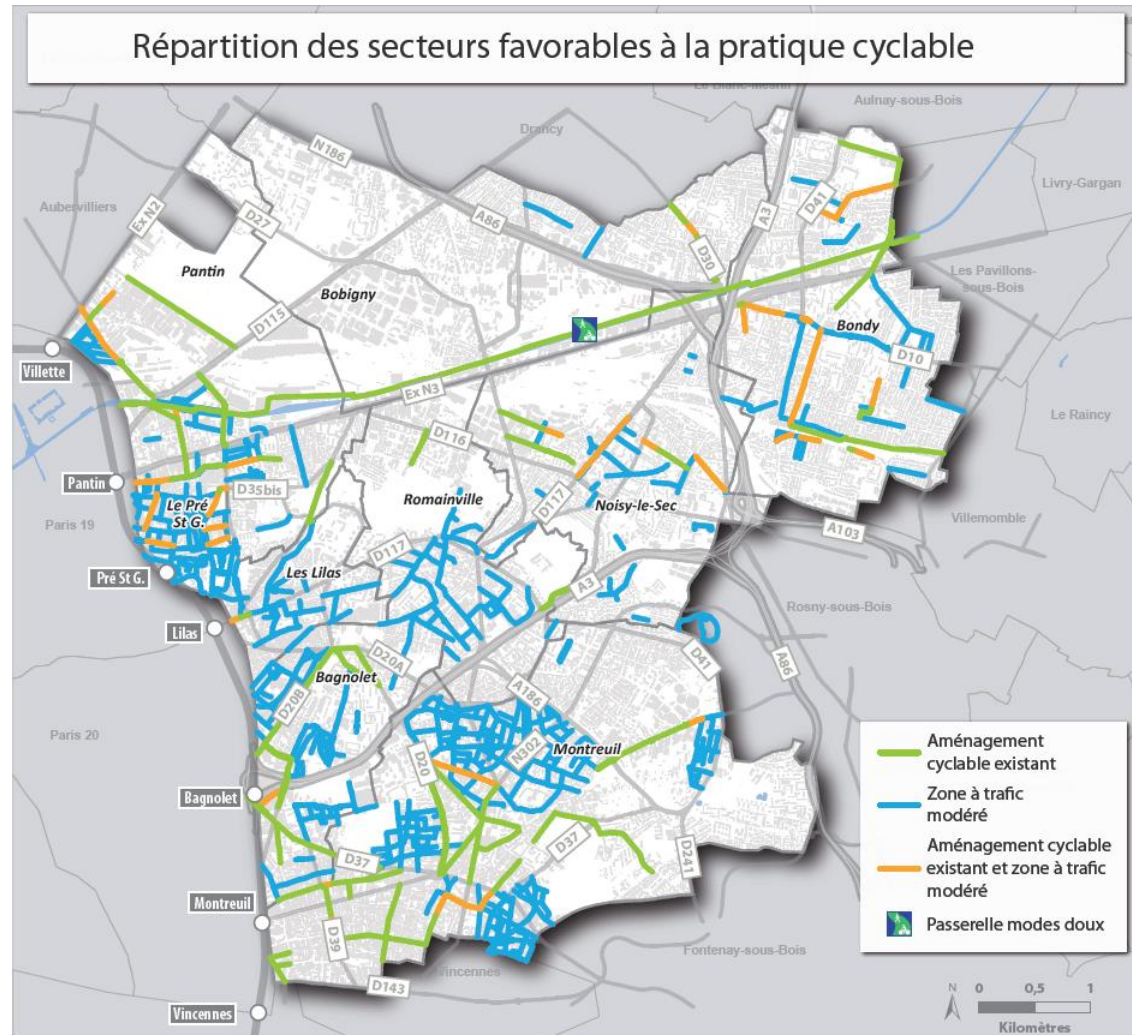
6.3.2 La pratique cyclable est favorisée dans les communes Portes

Outre les aménagements cyclables, **les secteurs de modération de vitesse sont pris en compte comme lieu favorable pour la pratique cyclable**. Ainsi nous remarquons une fois de plus que **quelques communes se détachent des autres** du point de vue des aménagements. **Le Pré-Saint-Gervais** possède 98 % de voiries praticables pour les cyclistes mais c'est dû aussi à la faible superficie de la commune et à son caractère très « parisien ». **Bagnolet (38 %) et Montreuil (30 %)** ont plus d'un tiers de la voirie qui est adaptée à la pratique cyclable. Ceci est positif pour accueillir de nombreux cyclistes.

Sur la totalité du territoire de la communauté d'agglomération, près de **22 % de la voirie est adaptée à la pratique du vélo**.

Au Nord du territoire, la voirie est très peu praticable pour les cyclistes (4,4 % à Bobigny), il y a donc des améliorations à effectuer sur cette partie du territoire en comparaison à l'Ouest et au Sud.

Commune	% de voie praticable pour les cyclistes
Bagnolet	41 %
Bobigny	5,7 %
Bondy	16,3 %
Les Lilas	25,2 %
Montreuil	31,3 %
Noisy-le-Sec	11,1 %
Pantin	26,4 %
Le Pré-Saint-Gervais	100 %
Romainville	17,7 %
EST ENSEMBLE	22,4 %



6.3.3 La qualité des aménagements en place

Sur le territoire de la communauté d'agglomération d'Est Ensemble, les aménagements réalisés offrent aux cyclistes de bonnes conditions de déplacement avec l'autorisation d'utiliser des couloirs bus, la présence de bandes cyclables, de pistes bidirectionnelles, de sas vélo aux carrefours à feux ou encore de doubles-sens cyclables.



Divers types d'aménagements qui favorisent la pratique du vélo sur le territoire d'Est Ensemble.

Néanmoins **certains aménagements destinés à accueillir des cyclistes peuvent se révéler dangereux ou gênants aussi bien pour des cyclistes que pour des piétons**. Notons le cas de potelet / qualité du revêtement / présence d'un conteneur poubelle, d'un contre-sens vélo sur une voie de bus ou encore d'un potelet au centre d'une piste cyclable (utile pour empêcher le stationnement illicite mais potentiellement perturbant pour les cyclistes).



Poubelles gênant la circulation sur la piste



Potelet potentiellement dangereux

6.3.4 Un comportement incivique des automobilistes qui peut être dissuasif pour les cyclistes.

Il existe donc différents types d'aménagements qui sont bien en place sur le territoire mais **l'efficacité de ceux-ci est sérieusement remise en cause par le comportement incivique des automobilistes**. En effet, rares sont les aménagements cyclables qui ne sont pas utilisés pour du stationnement, des livraisons, etc. Ainsi il existe une **réelle dégradation des conditions de circulation des cyclistes sur les aménagements**. Ceci nuit bien entendu à la pratique du vélo aussi bien pour les cyclistes que pour les potentiels nouveaux utilisateurs du vélo.

Un des exemples flagrant est le non respect quasiment systématique des sas vélo au niveau des carrefours.



Le non-respect du sas vélo est fréquent sur le territoire d'Est Ensemble.



Plusieurs exemples de véhicules qui stationnent sur des bandes cyclables.

6.3.5 Une offre en stationnement vélo insuffisant sur Est-Ensemble

↳ Les différentes communes de la communauté d'agglomération ont mis en place des arceaux vélo qui sont en général situés au sein des principales centralités.

Le rabattement au niveau des pôles comme les gares est possible à vélo mais l'offre peut se révéler insuffisante notamment au niveau des stations de métro où l'on observe des vélos stationnés sur du mobilier urbain qui ne sont pas destinés à cet effet. Il existe donc des lieux où l'offre peut être améliorée pour répondre à une demande importante.



En plus de l'offre qui peut se révéler faible en divers endroits stratégiques, **d'autres désagréments peuvent toucher les cyclistes** lorsqu'ils souhaitent stationner leur vélo. Ainsi **certains conducteurs de deux roues motorisées utilisent parfois les espaces dédiés au stationnement des vélos pour y garer leurs véhicules**. Certains espaces sont uniquement réservés aux 2 roues motorisées, d'autres uniquement aux vélos, d'autres encore sont pour les deux modes, cela participe donc à **créer de la confusion et des abus**. Aussi, quelques cas de stationnement « sauvage » de vélos sont observés ou encore très ponctuellement des espaces de stationnement détériorés.



Divers soucis liés au stationnement des vélos sur le territoire d'Est Ensemble.

C'est au niveau des pôles d'échanges notamment que les difficultés de stationnement pour les cyclistes se centralisent. On remarque donc une fois de plus du **stationnement sauvage**, des **dégradations** et des **conflits avec des deux roues motorisées**. Il y a donc un réel enjeu de prise en compte des cycles près des pôles d'échanges car c'est **sur ces pôles que le déficit de places se fait le plus ressentir**. Malgré cette problématique de demande bien supérieure à l'offre, il y a **une forme de tolérance** vis-à-vis de ce stationnement désorganisé car le vélo est peu consommateur d'espace et généralement peu gênant pour les personnes à mobilité réduite notamment. La tolérance qui n'est pas de mise pour le stationnement illicite d'automobiles est donc ici appliquée pour les vélos. Néanmoins, **l'inadéquation entre offre et demande de stationnement pour les cyclistes est donc bien réelle près des pôles d'échanges**.



Près des pôles d'échange du territoire, diverses problématiques relatives au stationnement des vélos.

6.3.6 Le système de vélo en libre-service (VLS) : Vélib'

↘ Le système Vélib' mis en place depuis 2007 à Paris est exploité par JC Decaux. Uniquement destiné à la seule ville de Paris à ses débuts, le réseau de stations des vélos en libre-service a ensuite été étendu aux communes de la Petite Couronne. **Plusieurs communes d'Est Ensemble bénéficient de ce service destiné à faciliter et encourager la pratique du vélo sur le territoire :**

- Bagnolet,
- Le Pré Saint-Gervais,
- Les Lilas,
- Montreuil,
- Pantin.

↘ Elles bénéficient de **44 stations et de près de 1 300 vélos** en libre-service. Néanmoins, **les 4 communes non limitrophes de Paris ne sont pas desservies par le système Vélib' : Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec et Romainville.** A Montreuil, les stations sont principalement situées le long de l'axe principal qui relie le centre de la ville à Paris qui est la N302. Même phénomène à Pantin avec **des stations le long des axes principaux** à savoir l'avenue Jean Lolive, l'avenue Jean Jaurès ou encore près du canal de l'Ourcq. Aux Lilas, les stations sont situées près de la rue de Paris qui mène à la porte des Lilas. A Bagnolet, elles sont implantées généralement au plus près de Paris, le long du boulevard périphérique. Il n'y a pas de logique particulière au Pré-Saint-Gervais. **Généralement les stations sont donc situées sur les axes principaux qui mènent à Paris et qui passent par le centre de la commune.**

↘ **10 stations** sur les 44 sont situées à proximité d'un pôle d'échange (gare, stations métro). Ainsi, **les deux tiers des pôles d'échange du territoire disposent de Vélib'.** Il s'agit des pôles à proximité de Paris.

↘ Il faut également mettre en avant les **difficultés du service Vélib'** sur le territoire et notamment sur les communes de **Pantin** et de **Bagnolet**. Sur ces deux secteurs, de nombreux actes de vandalismes et de vols entraînent des **fermetures à répétition des stations**. Ceci est un frein à l'usage puisque l'utilisateur ne peut parfois pas rendre son vélo.



Une station Vélib' sur le territoire d'Est Ensemble

<i>Commune</i>	<i>Nombre de stations</i>	<i>Nombre de bornes</i>
<i>Bagnolet</i>	9	300
<i>Bobigny</i>	0	0
<i>Bondy</i>	0	0
<i>Le Pré St-Gervais</i>	3	70
<i>Les Lilas</i>	6	153
<i>Montreuil</i>	13	441
<i>Noisy-le-Sec</i>	0	0
<i>Pantin</i>	13	308
<i>Romainville</i>	0	0
EST ENSEMBLE	44	1272

6.3.7 Diverses initiatives en matière de pratique cyclable

- ↘ En plus des aménagements présentés précédemment, il existe des initiatives destinées à faciliter la pratique cyclable sur le territoire. Ainsi, en Novembre 2008, **la ville de Pantin a adopté un Schéma Communal des Aménagements Cyclables (SCAC)** dans le but de développer et d'améliorer le réseau cyclable sur la commune. Aussi il existe une bourse aux vélos qui est organisée chaque année durant la semaine du développement durable. L'objectif du SCAC est d'atteindre en 2017 20 km de pistes cyclables à Pantin.
- ↘ Quelques associations sont aussi présentes sur le territoire : c'est le cas de **l'association Cyclofficine de Pantin** qui est une association de type 1901 sous la forme d'un atelier participatif et qui a pour but d'offrir une formation mécanique pour les usagers. Cette association met aussi en vente des vélos recyclés à partir de pièces détachées qui sont triées, cataloguées puis recyclées et assemblées pour monter ou réparer des vélos.
- ↘ Dans la même optique, **l'association Tous Pour Un Vélo (TPUV) aux Lilas** propose un atelier pour y réparer ou assembler un vélo (soi-même ou par un membre de l'association), effectuer des dons ou des prêts de vélos, acheter ou louer un vélo, etc.
- ↘ **A Montreuil, c'est l'association OHCYCLO** qui est présente avec là aussi la mise en place d'un atelier solidaire et coopératif pour favoriser l'échange et le savoir-faire autour de la mécanique du vélo, remettre en circulation des vélos délaissés, réutiliser des pièces détachées, recycler des matières premières, etc.



Les associations présentes sur Est Ensemble permettent de développer la pratique cyclable de manière solidaire et conviviale.

Sources : cyclocoop.org et ohcyclo.org.

6.4 Un accès peu évident au canal de l'Ourcq

Les informations ci-dessous sont issues de l'étude de l'APUR : « Les accès au canal de l'Ourcq »

↘ Le canal de l'Ourcq, qui s'étend de Mareuil-sur-Ourcq au bassin de la Villette à Paris, **fait partie intégrante du territoire d'Est Ensemble puisqu'il s'écoule sur 5 communes : Bondy, Noisy-le-Sec, Bobigny et Pantin.**

A l'origine destinée à alimenter la capitale en eau, cette voie d'eau est aujourd'hui considérée comme **un espace de loisirs qui accueille une voie verte de 25 kilomètres** au revêtement lisse pour faciliter la pratique du vélo, du roller et de la marche.

Concernant les accès en modes actifs à ce canal, on peut remarquer que plus l'on s'éloigne de la Capitale, moins les accès sont nombreux ou de plus en plus dégradés.

↘ Ainsi, **à Pantin, les accès aux berges sont nombreux** et bien dimensionnés pour les modes actifs même si des conflits entre cyclistes et piétons peuvent se produire. Il existe deux passerelles : une dans le prolongement de la rue de la distillerie et la passerelle de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris. La première est facilement accessible alors que la seconde est en mauvais état, inaccessible aux PMR et dans un environnement dégradé.

↘ **A Bobigny, les accès sont moins nombreux et les cheminements contraints.** Il y a aussi plus de voirie accueillant des automobiles au contact des berges. Néanmoins, il y a un bon traitement de l'accès au niveau du parc de la Bergère et de la cité administrative.

↘ La commune de **Noisy-le-Sec** est traversée par le canal même si ce n'est que sur 500 m environ. Il est possible de remarquer tout de même que la **berge Nord près du parking de la cité administrative et du port est quelque peu enclavée avec un accès qui est donc délicat.**

↘ Concernant **Bondy**, il existe peu d'accès directs aux berges, même au niveau du pont. La passerelle près de la zone commerciale est intéressante mais il s'y produit des **conflits d'usage** et elle génère des **espaces résiduels**. Le pont d'Aulnay présente des accès par rampe mais ils sont peu valorisés avec la présence de **stationnement illicite**. Enfin la passerelle des Ecoles Pasteur permet de franchir le canal mais l'accès aux berges n'est pas pratique. De manière générale sur la commune, **les accès sont peu visibles, peu valorisés et difficilement accessibles.**

↘ **Finalement, l'accès au canal de l'Ourcq en mode actif n'est pas optimal. Des aménagements existent, mais ils sont souvent peu valorisés et au sein d'un environnement dégradé.**



La voie verte sur une berge du canal

↳ Lorsque l'on s'intéresse plus particulièrement (et uniquement) aux accès à la seule voie verte du canal de l'Ourcq (et pas aux berges), on remarque bien que **les aménagements pour y accéder sont particulièrement limités pour les cyclistes.**

↳ En effet, à Pantin, la moitié des accès sont aménagés pour les cycles et accessibles depuis une ou deux rives mais l'autre moitié des accès n'est pas aménagée pour les cycles, qui plus est accessible depuis une seule rive. Un bilan qui est donc mitigé mais plus l'on s'éloigne de Paris plus la situation se dégrade.

A Bobigny, deux accès sont non aménagés mais accessibles des deux rives. Un autre est aussi non aménagé et accessible depuis une seule rive uniquement.

Concernant le pont de Bondy, l'accès n'est pas aménagé pour les cycles mais accessible depuis les deux rives.

Enfin, pour le reste de la commune de Bondy, si l'on excepte un point d'accès aménagé au canal pour la pratique cyclable et accessible depuis les deux rives, deux autres accès sont non aménagés mais accessibles depuis deux rives.

↳ Face à ce constat, on a donc affaire à une véritable autoroute à vélo mais celle-ci est dépourvue d'échangeurs. Les parisiens n'ont donc aucun soucis pour bénéficier de cet aménagement pour la pratique de loisirs. La question se pose donc sur le plan local (et donc pour Est Ensemble) pour l'intérêt de cette voie verte du canal de l'Ourcq. Localement, cette voie est aussi censée attirer des cyclistes mais on constate des lacunes importantes en matière d'accessibilité cyclable.

↳ Il y a donc des réelles améliorations à apporter aux accès à cette voie verte du canal de l'Ourcq. Sur Est Ensemble, la prise en compte de ces accès doit donc être traitée, notamment grâce à l'émergence des projets d'urbanisme et d'aménagement (voir 6.8).



6.5 L'accès aux principales centralités d'Est Ensemble

6.5.1 L'accès aux centralités à pied

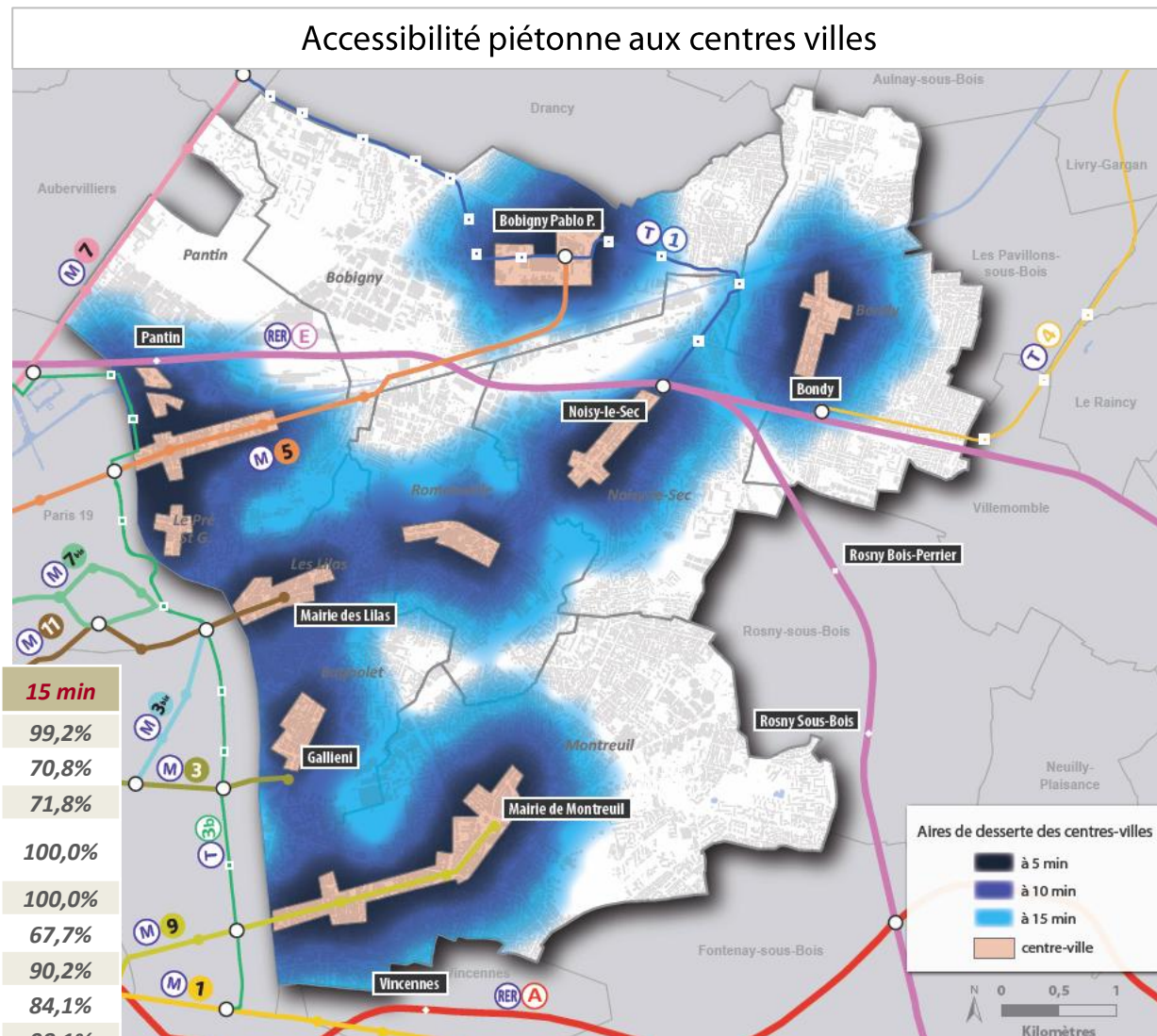
Pour que la marche à pied soit plébiscitée par les habitants du territoire, il est nécessaire que les centralités des communes soient facilement accessibles à pied. On peut estimer que 15 min soit une limite maximum pour le choix d'un déplacement à pied.

Un habitant du territoire sur deux se situe à moins de 5 min à pied d'une centralité (48,8 %).

Certaines communes permettent à 100 % de la population d'accéder aux centralités en 10 min comme aux Lilas ou au Pré-Saint-Gervais.

Néanmoins d'autres villes ne présentent pas les mêmes facilités avec un tiers de la population au-delà des 15 min à pied. C'est le cas de Montreuil (32 %), Bobigny et Bondy mais ceci est lié à la superficie des communes.

Sur la totalité du territoire, 81 % de la population a accès aux centralités en 15 min, ce qui est donc positif pour la pratique de la marche et s'inscrit bien dans un objectif de « ville de courte distance ».



Commune	Non desservie	5 min	10 min	15 min
Bagnolet	0,8%	46,7%	80,9%	99,2%
Bobigny	29,2%	46,1%	57,8%	70,8%
Bondy	28,2%	31,8%	51,9%	71,8%
Le Pré-St-Gervais	0,0%	97,9%	100,0%	100,0%
Les Lilas	0,0%	93,5%	100,0%	100,0%
Montreuil	32,3%	40,2%	57,4%	67,7%
Noisy-le-Sec	9,8%	48,1%	69,8%	90,2%
Pantin	15,9%	52,7%	73,9%	84,1%
Romainville	1,9%	47,9%	72,0%	98,1%
EST ENSEMBLE	19,0%	48,8%	67,4%	81,0%

Source : données SIG.

Nota Bene : le relief n'a pas été pris en compte

6.5.2 L'accès aux centralités en vélo

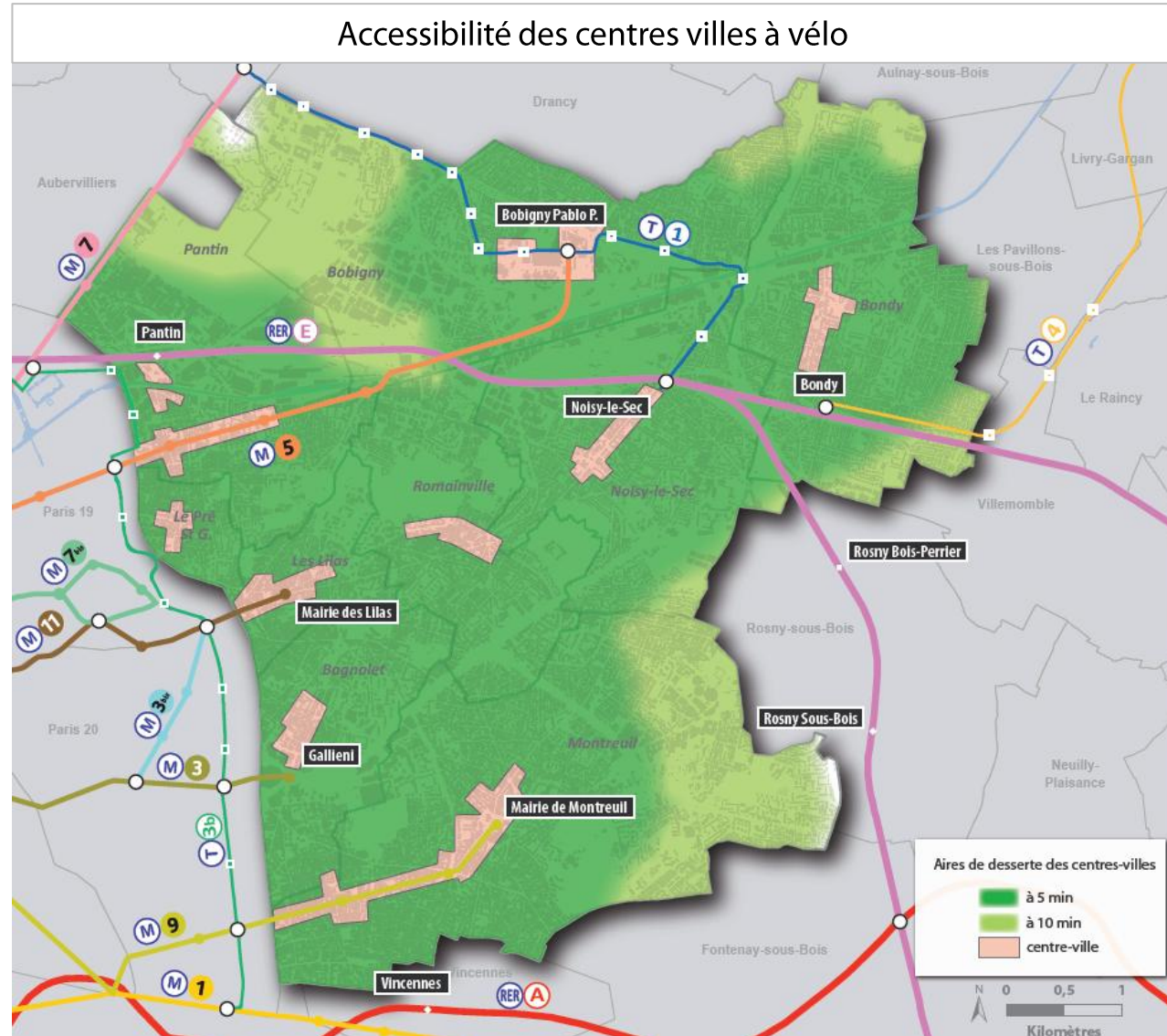
↳ Tout comme la marche, la pratique du vélo est aussi conditionnée (entre autres) par la capacité à accéder rapidement aux centralités de la commune de résidence.

Sur Est Ensemble, **91,5 % de la population se trouve à moins de 5 min des centralités de leur commune** ce qui est très encourageant pour la pratique du vélo.

↳ Et si l'on regarde pour un temps de trajet en vélo de 10 min au maximum, c'est l'intégralité des centralités du territoire qui sont accessibles à l'ensemble de la population.

↳ L'accès aux centralités du territoire en vélo est donc aisé et ce critère participe à l'encouragement de la pratique du vélo. Néanmoins ce constat idyllique doit être pondéré par les difficultés rencontrées par les cycles pour circuler sur Est Ensemble

Commune	5 min	10 min
Bagnole	100,0%	100,0%
Bobigny	89,0%	100,0%
Bondy	93,9%	100,0%
Le Pré-St-Gervais	100,0%	100,0%
Les Lilas	100,0%	100,0%
Montreuil	81,1%	100,0%
Noisy-le-Sec	99,4%	100,0%
Pantin	89,6%	100,0%
Romainville	100,0%	100,0%
EST ENSEMBLE	91,5%	100,0%



6.6 Un jalonnement existant mais pas généralisé à l'échelle du territoire.

↳ De manière à encourager et faciliter la pratique des modes actifs, **un jalonnement est nécessaire pour permettre aux habitants d'être guidés dans leurs déplacements**. Ce jalonnement est **peu mis en place sur le territoire**. Néanmoins, des exemples ont été relevés à **Montreuil**, où les **panneaux permettent de s'orienter vers les centralités**, ou encore quelques panneaux sont présents sur le territoire, afin de faciliter le rabattement des cycles sur la voie verte du canal de l'Ourcq.



Jalonnement destiné aux piétons et aux cyclistes.

6.7 Le système de voitures en libre-service : Autolib'

6.7.1 Près de 20 stations sur Est Ensemble

↘ Le système Autolib' propose depuis 2011 la **location de voitures électriques en libre-service** à Paris et dans diverses communes d'Île-de-France, principalement dans les Hauts-de-Seine. A l'image du système Vélib', l'utilisateur peut, une fois abonné, emprunter dans une station une voiture électrique pour effectuer un déplacement. Comme pour le vélo, il est nécessaire de la restituer dans une station du réseau. **La voiture électrique n'est pas un mode actif mais elle se distingue des véhicules thermiques car elle ne produit aucune émission de polluants lors de son utilisation.** Elle propose donc une forme d'alternative à l'automobile classique.

Cinq communes d'Est Ensemble bénéficient de ces voitures électriques disponibles à la location :

- Bagnole,
- Les Lilas,
- Noisy-le-Sec*,
- Pantin,
- Romainville.

*Station en construction en mai 2014.

La commune de Bobigny vient d'adhérer au système et devrait donc se doter de stations.

↘ Ceci représente **une vingtaine de stations pour une capacité de près de 80 véhicules**. La logique est similaire pour les stations Autolib' que pour les stations Vélib'. A savoir, **des stations implantées près ou sur des axes principaux qui mènent à Paris** (rue de Paris aux Lilas, avenue Jean Lolive à Pantin etc.). Pour les communes limitrophes de Paris, les stations sont généralement présentes près des Portes.

↘ Le tableau récapitulatif ci-contre présente le nombre de stations et de véhicules par commune du territoire. Les données ont été récoltées en mai 2014 et sont issues du site internet d'Autolib'. Les stations situées aux Portes et dans les limites communales de Paris n'ont pas été prises en compte.

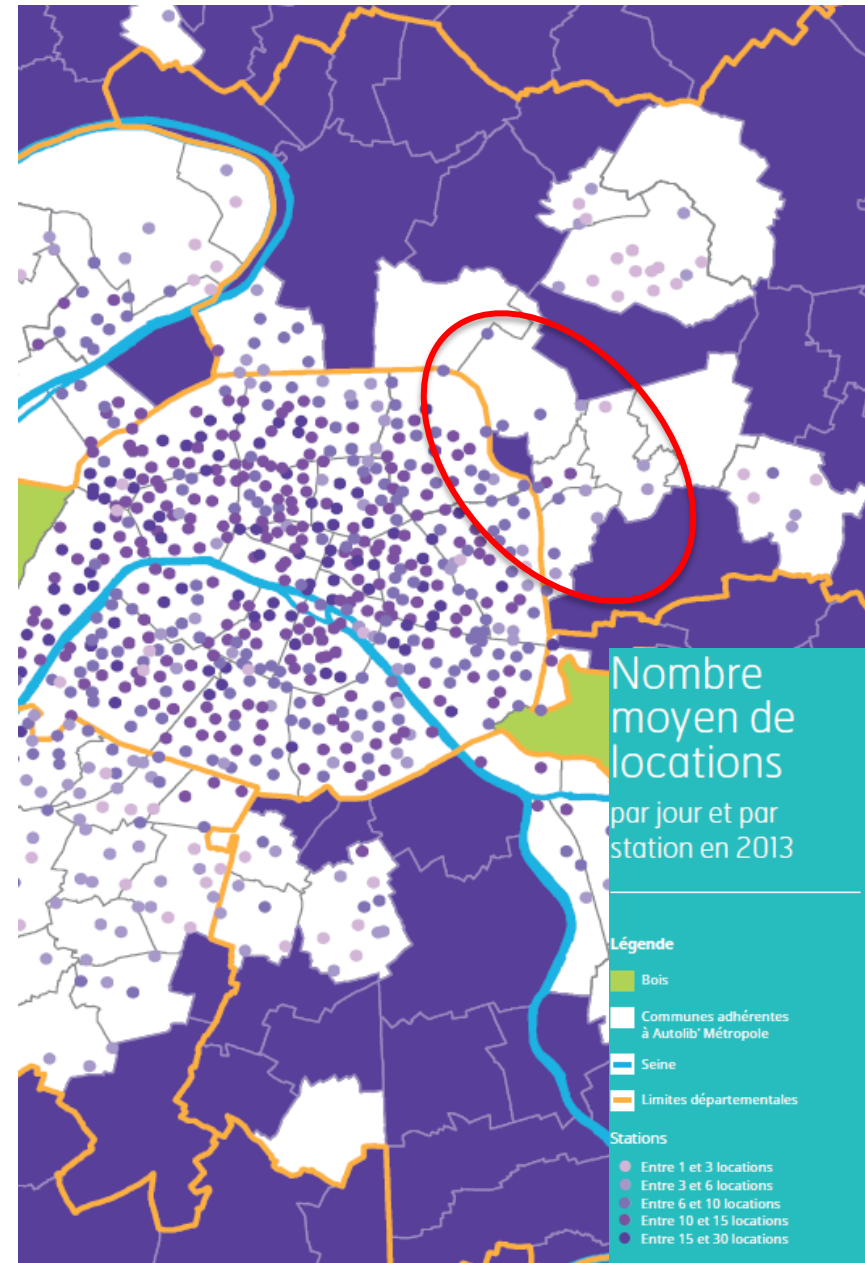
<i>Communes</i>	<i>Nombre de stations</i>	<i>Capacité voitures</i>
<i>Bagnole</i>	<i>6</i>	<i>26</i>
<i>Bobigny</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Bondy</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Le Pré-Saint-Gervais</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Les Lilas</i>	<i>3</i>	<i>18</i>
<i>Montreuil</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>Noisy-le-Sec</i>	<i>1</i>	<i>?</i>
<i>Pantin</i>	<i>5</i>	<i>19</i>
<i>Romainville</i>	<i>3</i>	<i>16</i>
EST ENSEMBLE	18	79



Des installations Autolib' sur le territoire d'Est Ensemble

6.7.2 Une fréquentation élevée

- ↘ Si les stations les plus fréquentées se situent sur Paris, on constate que les stations des Lilas ont en moyenne entre 10 et 15 locations par jour. Les stations de Patin et certaines stations de Bagnolet ont également une fréquentation tout à fait correcte.
- ↘ Les communes de Montreuil et du Pré Saint Gervais, ne disposent pas de stations mais on y compte plus de 100 abonnés. Il faut également souligner que Montreuil adhère au système Autolib' et devra bientôt profiter de stations sur son territoire.
- ↘ A Pantin, où la fréquentation est également importante, deux nouvelles stations vont voir le jour.



Source : Rapport d'activités Autolib'2013

6.8 Les projets d'aménagements relatifs aux modes actifs

- ↘ Il existe différents projets sur le territoire qui ont un rapport avec les modes actifs. Ce sont principalement des projets d'aménagement et d'urbanisme qui prennent en compte les piétons et les cyclistes dans les réalisations projetées.
- ↘ Concernant l'**Ecoparc de Bobigny**, il est prévu de préserver la continuité piétonne et cycliste sur les berges du canal de l'Ourcq mais aussi de dégager des espaces accessibles pour assurer des percées visuelles sur le canal.
- ↘ Pour l'**Ecocité de Bobigny**, la volonté est d'ouvrir la ville sur le canal de l'Ourcq et de créer de nouveaux franchissements, dont une passerelle piétonne.
- ↘ A propos du **projet Plaine de l'Ourcq**, le but est de revaloriser les abords du canal de l'Ourcq, d'améliorer les accès et d'y développer des activités de loisirs.
- ↘ Pour le projet des **Rives de l'Ourcq**, l'objectif est d'ouvrir la ville vers le canal en y implantant un équipement public.
- ↘ On peut aussi supposer que les systèmes Vélib' et Autolib' sont amenés à se développer sur le territoire d'Est Ensemble, aussi bien avec de nouvelles stations dans les communes déjà équipées que dans les communes qui sont aujourd'hui dépourvues de équipements.



ZAC Ecocité, vue de la future passerelle depuis le parc de la Bergère
(Crédits : Agence Devillers et Associés)

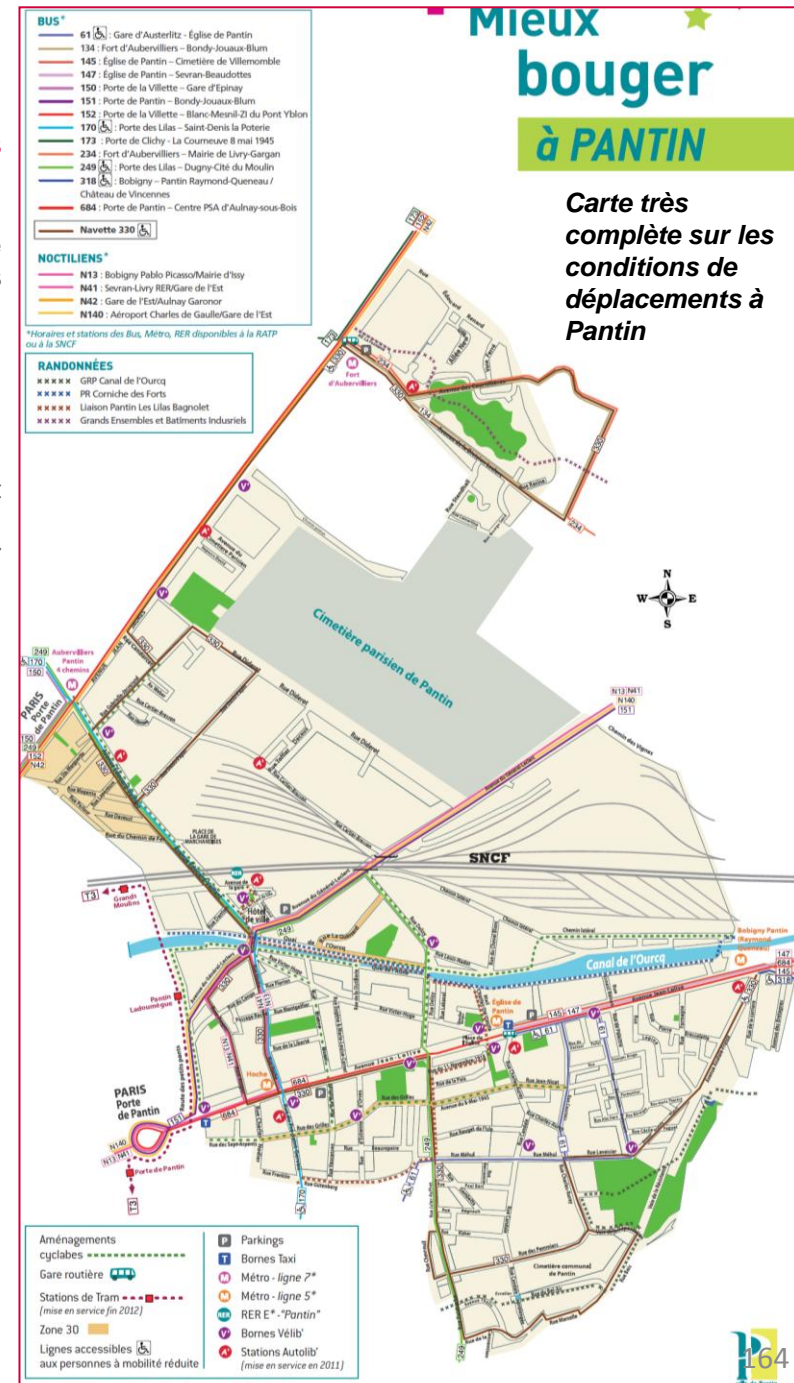
6.9 Une communication sur les conditions de mobilité très variable selon les communes

Toutes les communes disposent d'une rubrique transport sur leur site internet mais avec une qualité et une exhaustivité très variable. Le **site d'Est Ensemble ne présente que les trois lignes de transport en commun qu'il gère.**

- Tous les sites disposent d'une rubrique concernant les transports en commun mais qui mériterait d'être mieux renseigné sur certaines communes.
- La question du stationnement est généralement abordée sauf à Bobigny et à Romainville mais avec quelques manques d'informations.
- La question des modes doux, qui inclut la présentation du service Vélib', est souvent oubliée même si certaines communes comme Montreuil et Pantin propose des informations de qualité. De plus, trois communes disposant du service Autolib' ne l'évoque même pas sur leur site internet.
- Des liens vers des sites de covoiturage sont parfois proposés.

COMMUNE	Transport en commun	Stationnement	Modes doux	Auto'lib	Covoiturage
Bagnolet	■	■	■	■	■
Bobigny	■	■	■	■	■
Bondy	■	■	■	■	■
Les Lilas	■	■	■	■	■
Montreuil	■	■	■	■	■
Noisy-le-Sec	■	■	■	■	■
Pantin	■	■	■	■	■
Le Pré-St-Gervais	■	■	■	■	■
Romainville	■	■	■	■	■
EST ENSEMBLE	■	■	■	■	■

- Non concerné
- Rubrique très complète
- Rubrique pouvant être amélioré
- Rubrique très incomplète
- Absence de rubrique



6.10 Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUPS

- Une voie verte qui donne accès au cœur de Paris pour les cyclistes avec le canal de l'Ourcq.
- Une prise en compte des modes actifs avec près de 22 % de la voirie aménagée.
- Des centralités bien accessibles à pied.

FAIBLESSES

- Des aménagements cyclables discontinus qui nuit à la pratique.
- Une véritable autoroute à vélos avec le canal de l'Ourcq mais quasiment dépourvue d'échangeurs.
- Un stationnement des cycles qui mérite d'être développé notamment au niveau de certaines stations de métro (Bobigny Pablo Picasso, Mairie des Lilas...).
- Certaines zones 30 ne sont que théoriques avec l'absence d'aménagements coercitifs vis-à-vis de la vitesse.
- Un stationnement illicite très important sur les aménagements cyclables.
- Une communication sur l'offre de mobilité qui est souvent oubliée.

OPPORTUNITES

- Des projets modes actifs qui vont permettre de résorber les coupures Nord-Sud notamment.
- Les projets urbains et de transports collectifs qui prennent en compte les modes actifs.
- Le développement des futures pôles d'échanges avec une prise en compte automatique des modes actifs.

MENACES

- La pression des multiples utilisateurs de la voirie (TC, automobile, PL, piétons, vélos) rend la cohabitation et leur arbitrage délicats?

6.11 Carte de synthèse

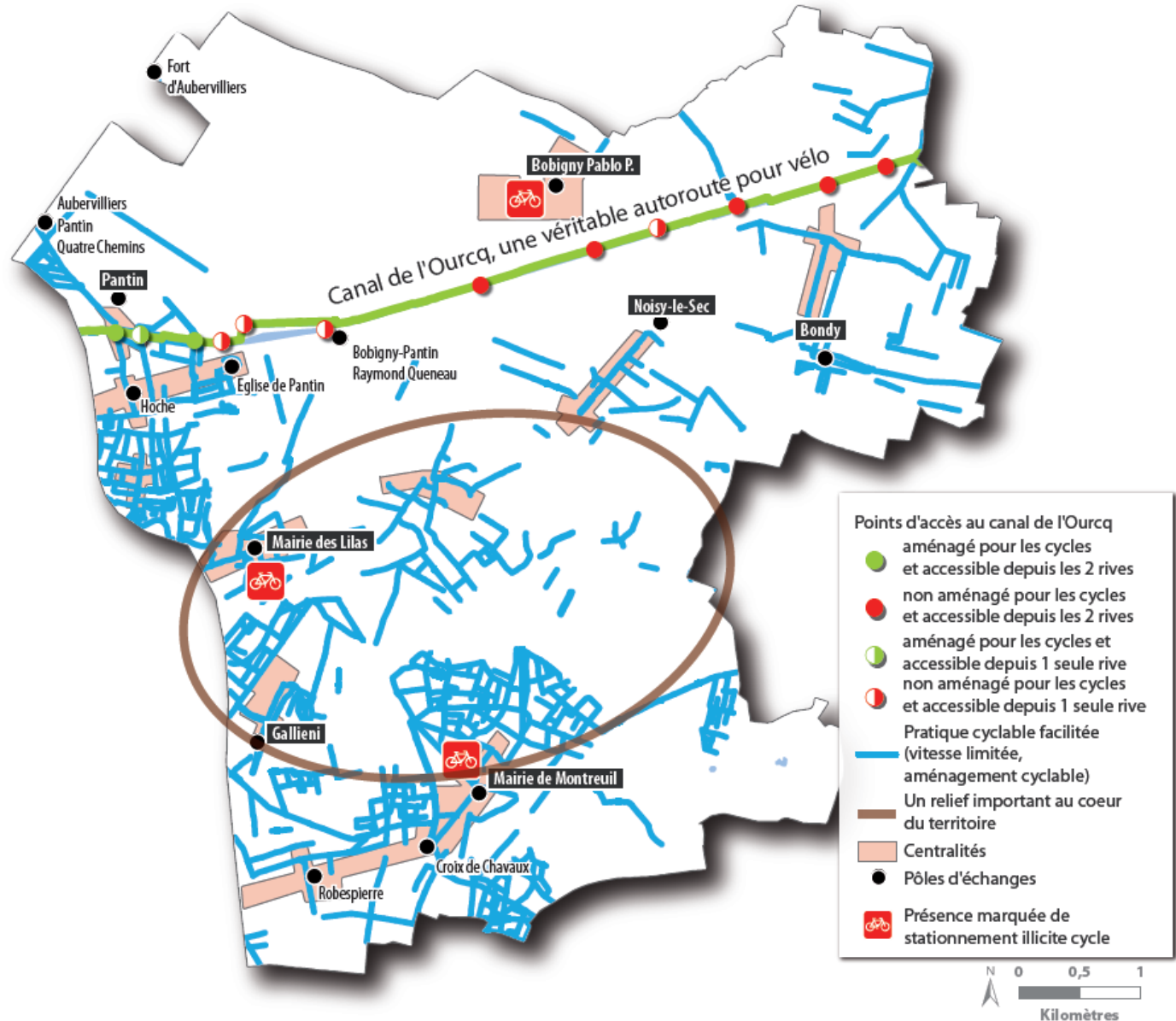
- Un « maillage » favorable à la pratique cyclable en lien avec les principales centralités

- Un rabattement vers les pôles d'échanges qui devraient être amélioré

- Une forte pratique du vélo sur certains pôles d'échanges qui entraîne un stationnement illicite marqué

- Un axe fort pour la pratique cyclable avec le canal de l'Ourcq qui n'est pas suffisamment maillé pour faciliter son utilisation par la population

- Un relief important dans le cœur du territoire qui peut limiter la pratique du vélo sur ce secteur



7.

Les marchandises et livraisons

7.1. L'organisation des transports de marchandises en Île-de-France

7.1.1 Des flux majoritairement internes à la Région

↘ **L'Île-de-France génère annuellement près de 220 millions de tonnes de marchandises soit 10,5 % de ce que le territoire national génère.** La Région réalise la majeure partie de ses échanges avec elle-même (52,8 %). Sur ces flux, plus de la moitié (56 %) sont des flux intra-départementaux. Les distances moyennes des transports de marchandises, tous modes confondus, sont donc relativement faibles de l'ordre de 124 km, avec 32 km pour le trafic interne et 237 km pour les échanges avec la France métropolitaine.

L'Île-de-France est plutôt un marché de consommation puisque sur les flux d'échange avec le territoire métropolitain, les flux entrants sont supérieurs (52,7 Mt) à ceux sortants (42 Mt).

Quatre catégories de marchandises représentent près de 90 % des tonnages échangés par l'Île-de-France :

- les matériaux de construction (101 millions de tonnes soit 40 % des trafics en IDF) ;
- les produits manufacturés et la messagerie (78 millions de tonnes soit 31 % des trafics) ;
- les produits alimentaires (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics) ;
- les produits agricoles (22 millions de tonnes soit 9 % des trafics).

7.1.2 Un transport qui fait majoritairement par la route

↘ En termes de parts modales, **89 % des marchandises sont transportés par le mode routier** contre **6,5 % déplacés par voie fluviale** et **4,5 % par la voie ferrée**. Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes, déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, qui se traduisent par une congestion routière généralisée, mais également par des nuisances environnementales importantes (émissions de polluants, bruit, etc.). En effet, même si en zone urbaine les véhicules de livraison ne représentent seulement que 10 % à 15 % du transport exprimé en nombre de véhicules-km, ils sont la cause de plus de 40 % de la pollution et du bruit, imputables au trafic local. De plus, l'utilisation de véhicules souvent inadaptés au milieu urbain augmente le risque d'accidents routiers et contribue à la congestion des villes.

Le transport urbain de marchandises est un élément indispensable au fonctionnement et à l'attractivité des villes, car il permet de conserver le dynamisme commercial et économique d'un territoire, lequel participe à la qualité de la vie en centre-ville. Les derniers kilomètres parcourus par le produit pour rejoindre les centres urbains s'avèrent souvent les plus complexes à optimiser. **Au fur et à mesure que le produit se rapproche de son destinataire final, le coût unitaire de transport augmente et arrive donc à son apogée au cours du « dernier kilomètre ».**

7.1.3 Ce que dit le PDUIF

↘ Le **PDUIF** qui vise à contribuer à une circulation des marchandises à la fois fluide, efficace et créatrice de richesse préconise plusieurs leviers d'actions et notamment : **agir sur l'armature logistique régionale, favoriser l'utilisation de la voie d'eau et du fret ferroviaire pour la distribution urbaine et envisager une organisation plus rationnelle des livraisons en intervenant sur les réglementations de circulation et de stationnement.**



7.2. La charte d'objectifs sur le transport de marchandises en Seine-Saint-Denis

↘ A l'échelle de la Seine-Saint-Denis, pour reprendre les objectifs du PDUIF et développer une coopération entre les différents acteurs pour l'organisation du transport des marchandises en ville, une charte a été élaborée et signée par de nombreux acteurs (collectivités, partenaires institutionnels, transporteurs, chargeurs...).

Cette charte esquisse un projet collectif de mise en œuvre d'actions à l'horizon de dix ans pour améliorer le transport des marchandises en ville tout en intégrant fortement des préoccupations environnementales dans une logique de maîtrise des impacts locaux et globaux.

Si elle ne jouit d'aucun statut de droit et ne revêt qu'un caractère « déclaratoire » avec l'énoncé de constats, d'objectifs et d'intentions, elle est un document de référence en cohérence avec l'ensemble des politiques départementales en matière de déplacements, de promotion des activités économiques et de protection de l'environnement.

↘ Les principaux engagements pour les communes ou leurs groupements :

- s'engager activement dans une politique de **mise en cohérence des réglementations** entre communes et/ou structures intercommunales portant notamment sur la **définition de la surface maximale du véhicule utilisé** ;
- désigner un « **correspondant transport de marchandises** » qui assurera l'interface entre les différents partenaires et sera leur interlocuteur privilégié
- réaliser des **études diagnostic sur le fonctionnement logistique à l'échelle de la commune** et sur les embranchements ferroviaires ou fluviaux, pour faciliter le report modal ;
- évaluer, dans **l'étude d'impact de toute opération d'aménagement les flux de marchandises** qui seront générés ;
- soutenir des **projets de ports urbains et de plates-formes ferroviaires** ;
- réaliser (si besoin) de **nouvelles aires de livraisons** (adaptation de l'offre à la demande des professionnels), supprimer les aires existantes mal positionnées et réaménager les aires inutilisées par les transporteurs car insuffisamment dimensionnées pour accueillir des porteurs (besoin d'aires de 12 m minimum de longueur et 2,5 m de largeur) ;
- **recenser des emprises logistiques sur le territoire**, recenser les friches et les fonciers qui pourraient accueillir des espaces logistiques urbains ;
- aménager des **espaces logistiques urbains** qui permettraient d'optimiser les livraisons en ville, sur le plan fonctionnel et environnemental, par la mise en place de points de ruptures de charge ;
- étudier les **conditions de développement des opérations exemplaires** en termes de logistique urbaine et notamment la création d'hôtels logistiques multimodaux ;
- **contrôler et verbaliser** (police nationale ou municipale) en cas de non respect des arrêtés municipaux.

7.3. La dimension logistique du territoire d'Est Ensemble dans le panorama francilien

↘ Avec 18 millions de m² estimés en 2009, soit plus de 40 % des surfaces d'entrepôts construits à l'échelle nationale, la région Île-de-France joue un rôle spécifique dans le système logistique national voire européen. L'activité logistique régionale répond à la fois à ses besoins d'activités logistiques endogènes du fait de l'immense bassin de consommation que représente l'IDF mais aussi à des besoins exogènes.

↘ Le parc d'entrepôts francilien se caractérise par :

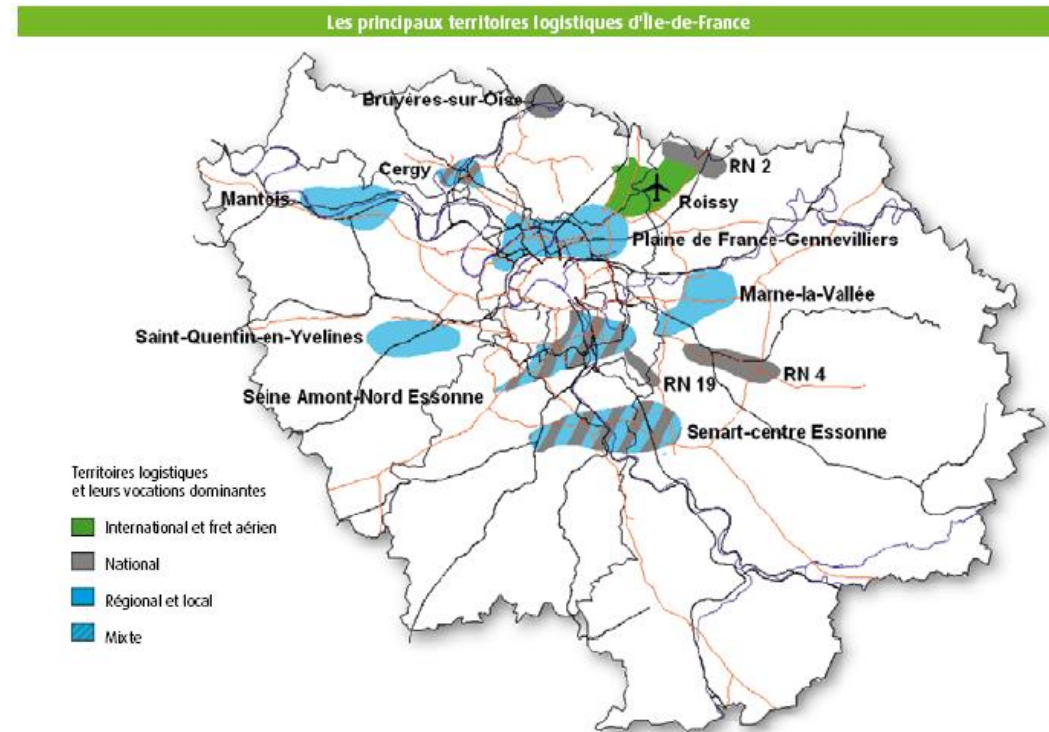
- **une forte polarisation** : sur les 1 281 communes que compte la région, environ la moitié accueille des surfaces logistiques. Mais 60 % du parc, soit 10,8 millions de m², est centré sur 57 communes et plus de 20 % du parc est concentré sur 10 communes ;
- **une concentration d'entrepôts dans la grande couronne** (68 % des surfaces d'entrepôts) ;
- **des entrepôts localisés autour d'un « croissant Est »** (86 % des surfaces construites sont situées dans les départements de Seine-Saint-Denis, du Val-de-Marne, de Seine-et-Marne, d'Essonne et du Val-d'Oise).

↘ Cette localisation correspond d'une part aux principales liaisons que la région entretient avec les territoires extérieurs (Nord de la France et Europe notamment), et à la structure du réseau autoroutier et du réseau ferroviaire qui ramène la quasi-totalité des trafics vers la moitié Est de l'Île-de-France et sur les différentes radiales. La Francilienne, qui est un axe puissant de structuration de la logistique régionale, est depuis longtemps achevée à l'Est et au Sud, en cours d'achèvement au Nord et inachevée à l'Ouest.

↘ Cette polarisation des entrepôts en grappe le long des radiales et de la Francilienne a structuré des territoires logistiques à l'échelle de la région qui regroupent 77 % des surfaces d'entrepôts à l'échelle régionale. De plus, une relative spécialisation des zones logistiques s'est opérée selon leur vocation (logistique à caractère dominante régionale, nationale ou internationale).

Avec 2,3 millions de m² la Seine-Saint-Denis regroupe 13 % des entrepôts de la région. **Le territoire d'Est Ensemble est à l'écart de ces zones de concentrations logistiques.**

Néanmoins, le secteur des transports de marchandises et de la logistique est stratégique pour le développement économique de la Seine-Saint-Denis. On estime que le secteur emploie de l'ordre de 9 % des salariés du département soit 35 000 personnes travaillant dans 1 500 établissements (source Unistatis).



Source : IGN BD CARTO – Cartographie : DRIEA/Spot/MM – Mars 2012.

7.4 Le fret ferroviaire et fluvial

Le territoire dispose d'une situation privilégiée avec à la fois une densité ferroviaire importante pour le fret (Pantin, Noisy-le-Sec) et le canal de l'Ourcq pour le transport fluvial.

7.4.1 Le canal de l'Ourcq

↳ Le canal de l'Ourcq représente une formidable opportunité pour **développer le trafic fluvial avec ses 130 km de long traversant des zones urbaines denses**. Les plans « climat énergie » adoptés par la Seine-Saint-Denis et Paris ont mis à l'ordre du jour le développement du trafic fluvial comme alternative « écologiquement » soutenable au tout routier.

Le canal de l'Ourcq, avec un **trafic annuel de 500 000 tonnes** environ, apparaît comme un élément relativement modeste du réseau fluvial francilien (3,4 % du trafic) car à l'écart des axes principaux, mais il est sous-utilisé en ce domaine au regard de ses potentialités.

La voie d'eau offre de nouvelles possibilités de pénétrer la zone urbaine dense, de plus en plus congestionnée. La **filière des matériaux de construction** est quasiment la **seule utilisatrice du canal de l'Ourcq** actuellement. Cette filière est promise à perdurer dans l'avenir, tant les besoins sont importants sur le territoire (construction de 70 000 logements par an en Île-de-France). La production de béton implique l'acheminement de granulats qui sont produits pour 45 % hors de l'Île-de-France. Il est donc **indispensable de préserver les installations portuaires existantes, et d'en créer de nouvelles**, comme cela a été **projeté dans le schéma des infrastructures portuaires et de loisirs du canal**. Le Département réalise actuellement une étude sur l'évacuation des déchets par la voie d'eau.

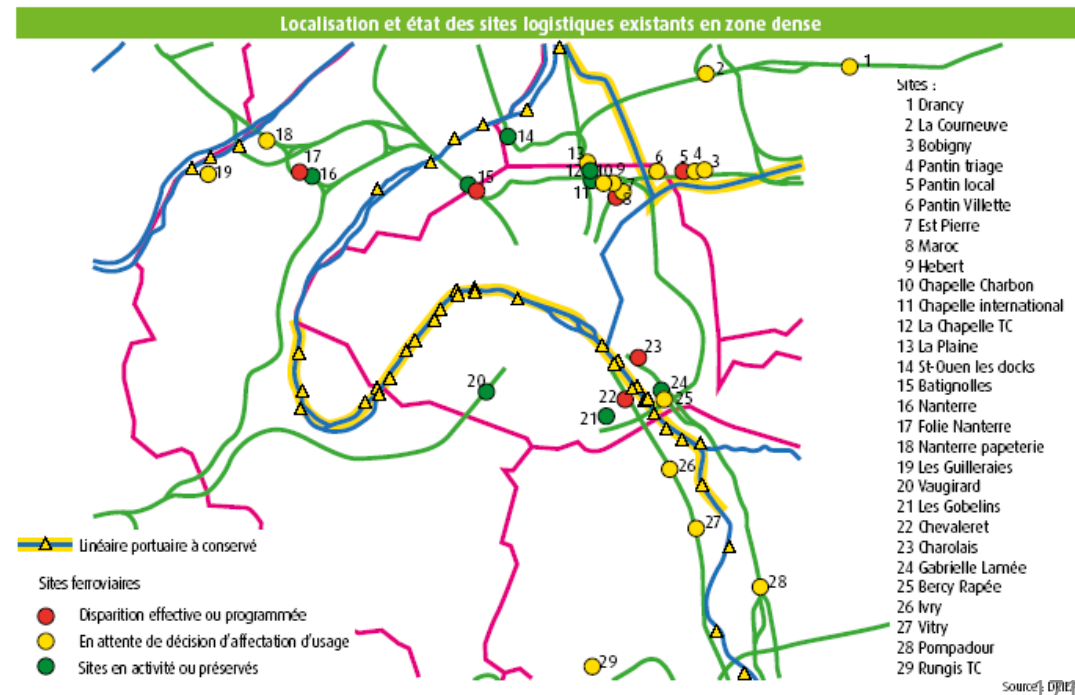
7.4.2 Le fret ferroviaire

↳ Concernant le **fret ferroviaire sur la Petite Couronne**, il est grandement **lié au transit des marchandises** du fait de la difficulté de **mutualiser les volumes pour la distribution urbaine**, de **problèmes de saturation sur le réseau**...

Les **volumes transportés ont largement diminué pour la distribution urbaine ces dernières années** même si des expériences récentes sont relancées.

La carte ci-contre sur Paris et la Petite couronne, met en perspective depuis l'année de référence 2000, les sites multimodaux préservés de ceux qui ont un avenir incertain ou dont le potentiel logistique est condamné. Il en ressort que seulement 6 sont actuellement préservés.

La présence de modes alternatifs est une option souhaitable mais elle ne détermine pas l'intérêt de préserver un site logistique. On observe donc que les sites de Pantin et Bobigny semblent être en attente de décision concernant leur affectation.



7.5 Les espaces multimodaux sur Est Ensemble

Sur le territoire, 3 sites sont d'une importance régionale pour une alternative au tout routier en transport de marchandises :

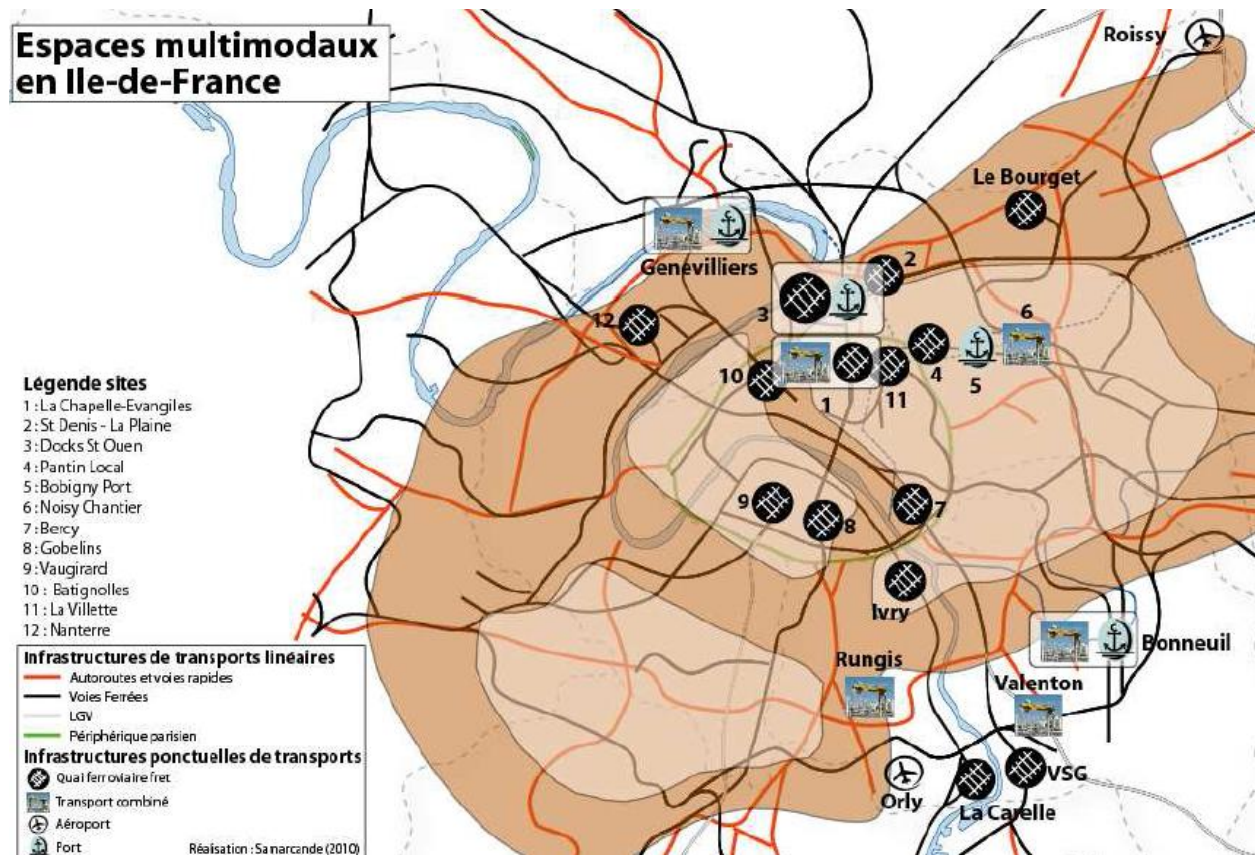
- Le chantier de **transport combiné de Noisy-le-Sec** desservi par une ligne régulière de Novatrans rejoignant Bordeaux et Toulouse cinq fois par semaine.
- La **zone ferroviaire de Pantin Citrail** ne connaît aujourd'hui plus de trafic fret mais est inscrit comme site à enjeu ferroviaire sur divers plans d'aménagements locaux.
- Le **Port de Bobigny** qui est destiné à accueillir une activité importante pour les déchets engendrés par la Syctom de Romainville.

7.6 Les activités logistiques d'importance régionale sur Est Ensemble

Sur le territoire, un site logistique majeur est répertorié, il s'agit de **Pantin Citrail** avec un bâtiment de 130 000 m² d'activités d'entrepôts sur un foncier de 18 hectares.

Il accueille notamment les ateliers de maintenance des TGV Est pour la SNCF ainsi qu'une entreprise d'e-commerce. 24 000 m² sont occupés notamment pour la grande distribution (Sedifrais), pour les biens à la personne et l'habitat. On note aussi la présence d'Alliance Santé pour la distribution des produits pharmaceutiques.

Le site de Bobigny accueille C10 pour la distribution des boissons et la groupe Prestalis pour la distribution de la Presse.



7.7 Les mouvements hebdomadaires de livraisons et enlèvements sur Est Ensemble

↘ On considère que **55 kg de marchandises sont déplacés pour chaque francilien chaque jour**, ce qui se traduit par **700 000 mouvements quotidiens effectués en Île-de-France**, dont **43 % dans Paris intra-muros**. Ce transport de marchandises en milieu urbain représente 15 % des déplacements de véhicules et 25 % de l'occupation de la voirie.

Grâce au logiciel *Freturb*, développé par le Laboratoire d'Economie des Transports, il est possible d'estimer la génération des mouvements de livraisons et d'enlèvements de marchandises sur un territoire. Ce dernier a été utilisé par le Département sur l'ensemble de la Seine-Saint-Denis. Avec comme base les données SIRENE 2013 de l'INSEE et une géolocalisation de l'ensemble des établissements. Les résultats du module 1, présenté ci-après, apportent des précisions sur le nombre de mouvements de marchandises par semaine, par type d'activités, par commune, par type d'opérations...

7.7.1 Environ 36 000 livraisons/enlèvements de marchandises chaque jour ouvrable sur Est Ensemble

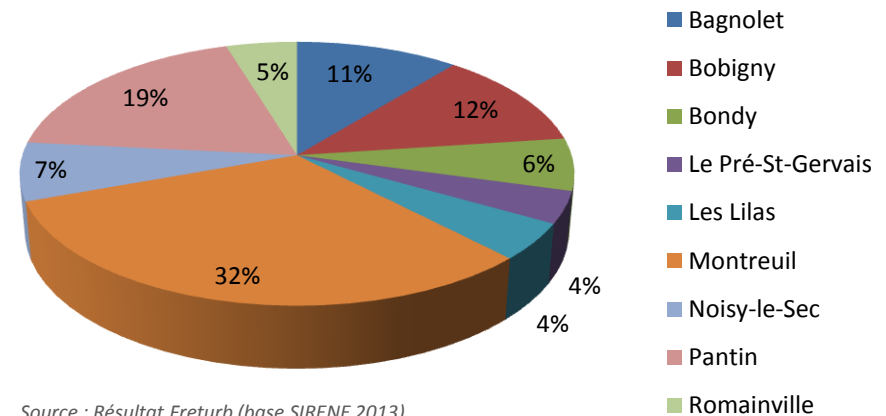
↘ A l'échelle des 9 communes du territoire ce sont ainsi **216 224 mouvements hebdomadaires** qui ont été identifiés. Si l'on considère une base de 6 jours ouvrables par semaine pour les livraisons et enlèvements, le territoire d'Est Ensemble génère **36 000 mouvements quotidiens soit 5 % des mouvements à l'échelle régionale**.

↘ Deux communes du territoire, **Montreuil et Pantin** concentrent **52 %** de l'ensemble des mouvements (*avec respectivement 68 500 et 40 300 mouvements par semaine*) et on atteint **75 % si l'on ajoute Bagnolet et Bobigny**.

↘ A l'inverse donc, les **cinq autres communes sont beaucoup moins génératrices de mouvements** de marchandises puisqu'elles représentent moins de 25 % de l'ensemble (*entre 8 500 et 15 500 mouvements chacune par semaine*). Il faut toutefois préciser que ces mouvements ne sont pas représentatifs du volume transporté mais plutôt du trafic généré pour la réalisation de ces opérations. En effet, la livraison d'un colis de messagerie ou d'un semi-remorque complet représente chacun un seul mouvement.

↘ Avec 160 624 emplois sur le territoire, on observe donc un ratio de 1,35 mouvements de marchandises par emploi et par semaine.

Répartitions des mouvements hebdomadaires sur Est Ensemble entre les communes



Source : Résultat Freturb (base SIRENE 2013)
Analyse réalisée par le CG93

Nombre de mouvements hebdomadaires de livraisons ou enlèvements de marchandises

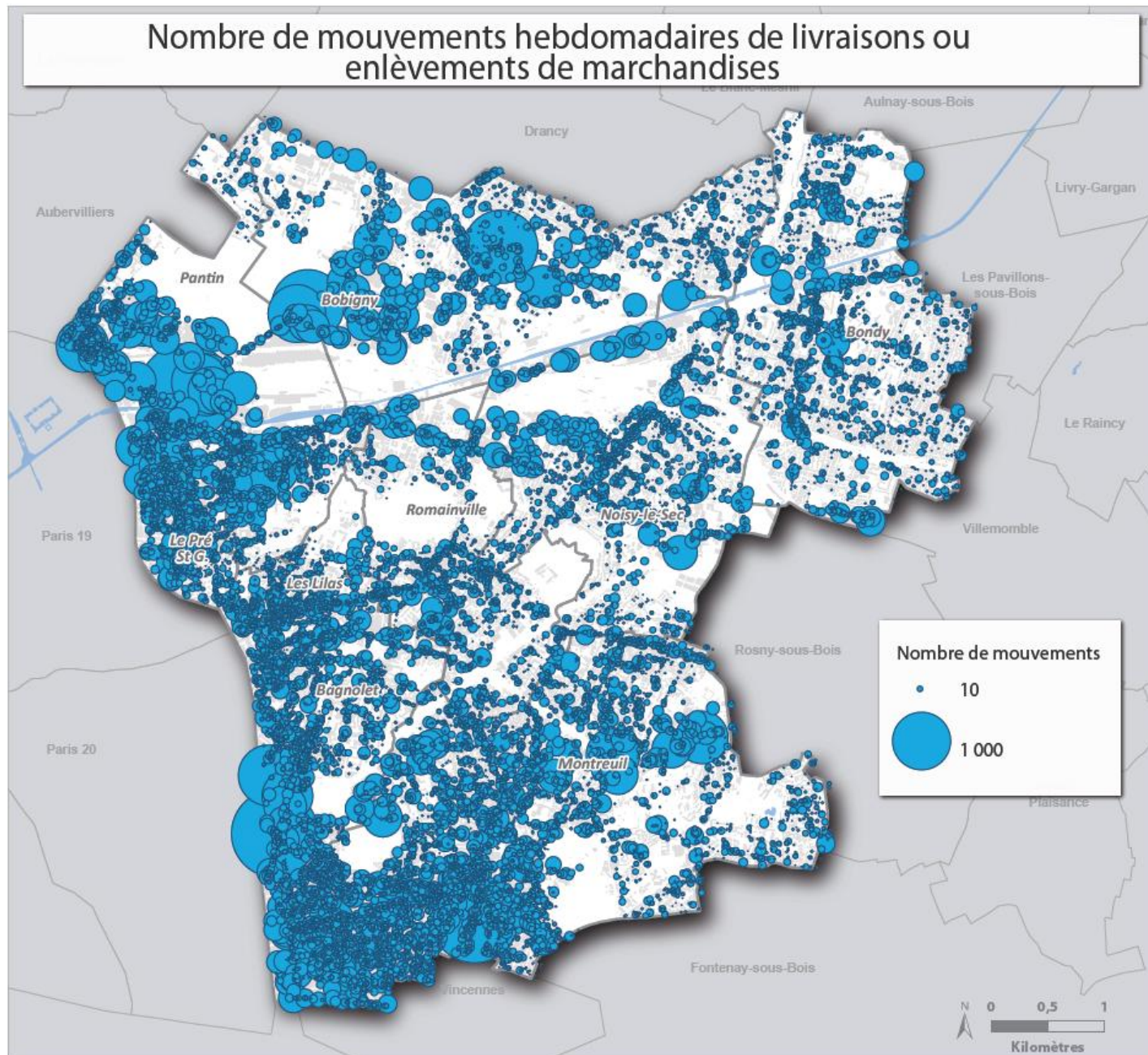
↘ Une spatialisation diffuse des mouvements hebdomadaires sur Est Ensemble, mais plus dense sur la frange Ouest.

Les résultats présentés sur la carte ci-contre sont donc une cartographie fine des mouvements de livraisons et enlèvements de marchandises hebdomadaires sur le territoire d'Est Ensemble liés à chaque adresse (une adresse pouvant rassembler plusieurs établissements).

La répartition géographique des mouvements laisse apparaître un gradient de concentration qui part du périphérique parisien vers l'Est.

Les principales zones d'activités du territoire sont des secteurs générant des mouvements importants. On observe également des zones de fortes concentrations le long des principaux axes routiers. En revanche le canal de l'Ourcq n'apparaît pas pour sa part comme un axe majeur de concentration des mouvements.

↘ Si l'on isole les CV des communes, on observe que seuls 35 685 mouvements sont opérés sur ces secteurs soit 16,5 %, confortant ainsi le caractère diffus des mouvements.



7.7.2 Une large part des mouvements concerne les livraisons

↘ **Deux tiers des mouvements** recensés sur le territoire d'Est d'Ensemble sont des livraisons soit un peu plus de 144 000 par semaine contre un tiers des enlèvements de marchandises en vue d'une expédition ou d'une livraison chez un autre destinataire soit un peu moins de 72 000 mouvements.

↘ Les livraisons sont majoritaires dans toutes les communes comme le montre le tableau ci-contre. Elles représentent selon les cas entre 59,7 % à Bondy et 73,9 % aux Lilas. Ces résultats sont classiques de ce qu'on observe généralement à l'échelle d'une commune qui regroupe l'ensemble des activités (*services, commerces, artisanat, industrie...*). Les livraisons dominantes sont généralement la traduction d'activités liées aux commerces alors que les activités de logistique équilibrent les mouvements et celles à dominante industrielle génèrent souvent plus d'expéditions que de livraisons.

7.7.3 Des secteurs d'activités plus ou moins générateurs de mouvements de marchandises

↘ L'analyse des mouvements générés par type d'activité montre que le premier secteur, représentant près de **36 % des mouvements soit 77 000 par semaine** est celui de l'**Artisanat et des Services**. Il devance largement celui du **commerce de gros avec 22,4 %** des opérations soit 48 500 mouvements par semaine et du **petit commerce 16,6 %** et 35 900 livraisons ou enlèvements. L'activité industrielle 24 500 mouvements et celle de la logistique (entrepôts-transport) avec 11 500 mouvements ne sont pas des générateurs dominants sur le territoire.

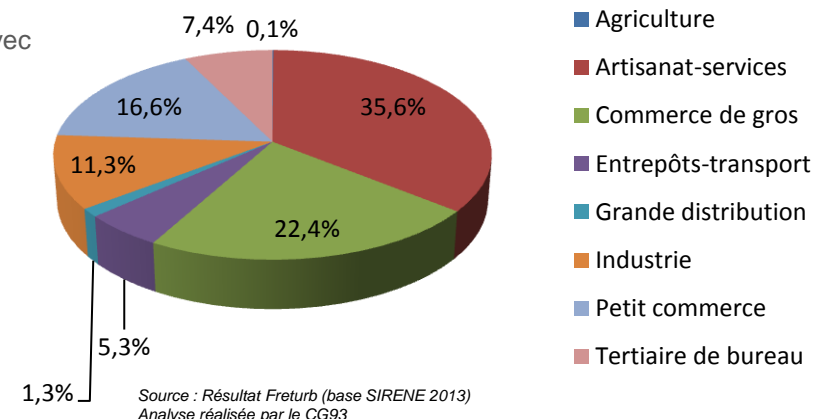
↘ Ces écarts s'expliquent d'une part par le profil des communes du territoire en matière d'activités économiques et d'autre part par le nombre moyen de mouvements générés par emploi par type d'activité au cours d'une semaine qui varie très fortement comme le détaille le tableau ci-contre.

Secteur d'activités	Mouvements par semaine par emploi
Agriculture	1,0
Artisanat-services	2,0
Commerce de gros	3,8
Entrepôts-transport	7,3
Grande distribution	0,9
Industrie	1,0
Petit commerce	1,9
Tertiaire de bureau	0,1

Commune	Mouvements par semaine par commune	Part livraisons	Part expéditions
Bagnolet	23 582	65,9 %	34,1 %
Bobigny	25 933	59,7 %	40,3 %
Bondy	13 822	70,4 %	29,6 %
Le Pré-St-Gervais	8 472	71,3 %	28,7 %
Les Lilas	9 783	73,9 %	26,1 %
Montreuil	68 586	69,6 %	30,4 %
Noisy-le-Sec	15 436	64,7 %	35,3 %
Pantin	40 388	61,9 %	38,1 %
Romainville	10 222	70,2 %	29,8 %
EST ENSEMBLE	216 225	66,6 %	33,4 %

Source : Résultat Freturb (base SIRENE 2013)

Répartitions des mouvements hebdomadaires selon les 8 classes NST

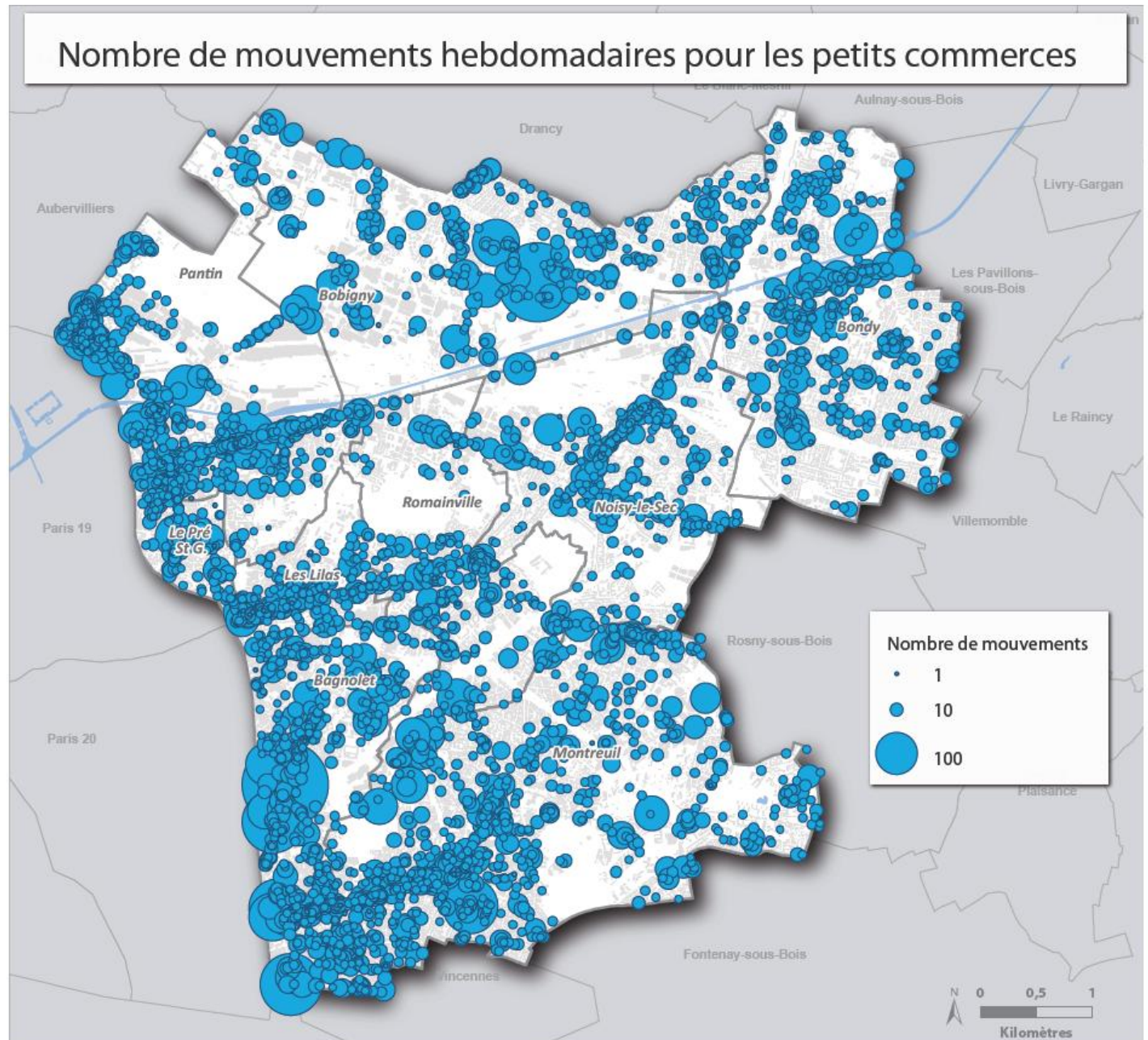


➤ 10 108 mouvements par semaine liés aux petits commerces dans les CV des communes.

On s'intéresse plus précisément aux mouvements générés par les petits commerces qui sont souvent ceux pour lesquels la réalisation des livraisons engendrent des difficultés de cohabitation et d'occupation de la voirie. Ils ne disposent que rarement d'aires de livraisons en propre. Ils représentent près de 36 000 mouvements sur le territoire et 16,5 % de l'ensemble des livraisons.

La carte ci-contre confirme le caractère diffus des mouvements et une spatialisation générale proche de celle rassemblant toutes les activités, même si le gradient Ouest-Est est moins marqué.

Il apparaît une surreprésentation des centres-villes des communes, puisque ces derniers accueillent 28,1 % de l'ensemble des mouvements hebdomadaires réalisés dans les centres-villes des communes.



7.7.4 Le trafic et la circulation des véhicules de livraisons

↘ Au vu du nombre de mouvements générés, les livraisons de marchandises causent généralement des problèmes de circulation et de stationnement car elles entrent en conflit avec les autres véhicules et activités qui nécessitent l'utilisation de la voirie (bus, voitures particulières, véhicules postaux...). Les heures de livraison sont liées aux exigences des clients (commerçants, restaurateurs...) qui souhaitent être livrés dès l'ouverture de leur magasin. Concernant les enlèvements au sein des entreprises, une grande partie est organisée en début d'après-midi, entre 13h et 16h, en dehors des heures de pointe. Selon les résultats du modèle Freturb, 127 000 des 216 000 mouvements soit près de 59 % des livraisons sont réalisés par des véhicules utilitaires légers (< 3,5 t.) alors que toutes les réglementations en ville concernent essentiellement les plus de 3,5 t.

↘ On constate que 33,6 % des mouvements concernent des camions porteurs de + de 3,5 t et 7,6 % par des véhicules articulés types semi-remorque.

↘ En termes de mutualisation et d'optimisation des déplacements, les commerces de détail et les artisans font souvent de multiples déplacements avec de petits véhicules, en trace directe avec un trajet au moins à vide.

En effet, cela se confirme sur le territoire : 29 % des mouvements qui ont été réalisés se font en trace directe c'est-à-dire que le déplacement n'a concerné qu'un mouvement (et c'est quasi exclusivement avec des véhicules < 3,5 t). 71 % des mouvements générés sont donc intégrés dans des tournées de chauffeurs livreurs.

7.8 Les réglementations en vigueur en matière de livraisons de marchandises sur le territoire

↘ En Île-de-France, il existe une multitude de réglementations en matière de livraison de marchandises, puisque :

-certaines communes n'ont aucune réglementation et ne régulent pas l'accès des véhicules de transport de marchandises ;

- d'autres ont fait le choix de mettre en place des restrictions horaires (soit globale, soit partielle sur certaines rues uniquement), mais avec des plages horaires très variables selon les cas ;

- des communes ont ajouté des restrictions de gabarits des véhicules (+ de 3,5 t, 7 t, 19 t, 26 t...) à ces restrictions horaires soit en se basant sur les tonnages des véhicules soit sur la surface au sol occupée ;

-...

↘ **La situation est donc très hétérogène d'une commune à l'autre ce qui d'une part ne facilite pas le travail des chauffeurs-livreurs et d'autre part conduit à accentuer le non-respect des réglementations.** Imaginons l'attitude d'un livreur qui réalise une tournée de livraisons mêlant des communes avec ou sans restrictions horaires par exemple sur son itinéraire !

Communes	Réglementation en matière de livraisons
Bagnole	?
Bobigny	Pas de réglementation
Bondy	Pas de réglementation (des arrêtés limitant la circulation PL sur certains axes)
Les Lilas	En cohérence avec celle établie sur Paris
Montreuil	Uniquement au niveau des deux rues piétonnes où l'accès est réglementé par bornes et autorisé entre 6h30 et 10h30
Noisy-le-Sec	Pas de réglementation
Pantin	?
Le Pré-Saint-Gervais	Pas de réglementation
Romainville	?

↘ **A l'échelle d'Est Ensemble, on retrouve cette hétérogénéité** puisque des communes n'ont aucune réglementation, d'autres ont une réglementation sur l'ensemble de leur territoire communal comme Les Lilas, et certaines ont des réglementations partielles sur certains secteurs et le tout avec des plages horaires et/ou des limitations de gabarits différents.

↘ L'harmonisation des réglementations communales relatives à la circulation et au stationnement des véhicules de livraison constitue un enjeu fort et est un objectif spécifique du PDUIF. **L'harmonisation vise donc à assurer la cohérence d'un ensemble sans exiger toutefois que tous les éléments soient identiques.** Il s'agit en fait d'adopter des règles minimales pour encadrer l'activité du transport de marchandises en milieu urbain.

↘ **Les enjeux de l'harmonisation sont nombreux :**

- c'est l'occasion pour les communes de réfléchir à leurs objectifs en matière de stationnement et de circulation en ce qui concerne le transport de marchandises mais aussi le trafic automobile, et ainsi de se conformer à la SRU ;
- c'est un gain en termes d'efficacité de contrôle et de respect : une réglementation plus cohérente et plus explicite a davantage de chance d'être respectée ;
- c'est une meilleure lisibilité de la réglementation pour les acteurs économiques, une stabilité de l'horizon réglementaire (amortissement des matériels), un gain en matière de performance (optimisation des plans de transport et des tournées, une meilleure mutualisation possible des véhicules).

↘ **La réglementation des marchandises à Paris comme référence pour Est-Ensemble**

Depuis 2007, un règlement sur le transport et la livraison de marchandises est en vigueur à Paris. Les règles de circulation et de livraison sont simplifiées pour limiter la circulation des véhicules les plus encombrants et les plus polluants.

La réglementation sur le transport et la livraison de marchandises a pour objectif d'optimiser l'entrée et la diffusion des marchandises dans Paris, tout en maîtrisant les nuisances générées par le transport de marchandises (*pollution atmosphérique, nuisance sonore...*), et de ce fait favoriser l'attractivité économique de la capitale.

Elle intègre les principes régionaux pour une harmonisation à l'échelle de l'agglomération. Ce règlement se veut simple pour être compris, appliqué et contrôlé. Il repose sur deux périodes de circulation (*Jour – Nuit*) et l'introduction d'un principe environnemental avec la réservation d'un créneau horaire réservé aux véhicules les plus propres (*électrique, gaz ou hybride ou qui répond à la dernière norme EURO*). **Deux périodes de circulation :**

- De 22h à 17h, réservée aux véhicules dont la surface est inférieure à 29 m² ;
- De 22h à 7h, ouverte aux véhicules d'une surface inférieure ou égale à 43 m² ;

Exception : le principe environnemental : les véhicules dits « propres » et dont la surface est inférieure à 29 m², sont les seuls à pouvoir circuler et livrer 24 heures sur 24 sur le territoire de la Ville de Paris.



7.9 Le stationnement des véhicules de livraisons

En règle générale, le stationnement des véhicules de livraisons s'effectue sur de courtes périodes (67 % durent moins de 10 min) et sur des zones interdites (70 %), en particulier en double file.

L'utilisation des aires de livraisons ne concerne en moyenne que 4 % des livraisons car elles sont souvent localisées trop loin du lieu de destination. Pourtant, l'aire de livraison est au service de la livraison urbaine. Elle permet d'effectuer un arrêt de courte durée pour réaliser un enlèvement ou un dépôt de marchandises et est dimensionnée pour pouvoir accueillir des camions.

Sur le territoire, on notera une présence assez marquée des aires de livraisons, même si la répartition et la densité entre les différents secteurs et les communes est hétérogène. Sur Pantin par exemple, il est recensé 32 aires de livraisons pour une commune qui génère 6 700 mouvements par jour.

Bagnolet compte 87 aires de livraisons pour 3 900 mouvements par jour soit un ratio très important.

Aux Lilas, le nouvel aménagement de la rue de Paris a permis de créer 4 nouvelles aires de livraison ce qui porte leur nombre total à 14 sur la rue.

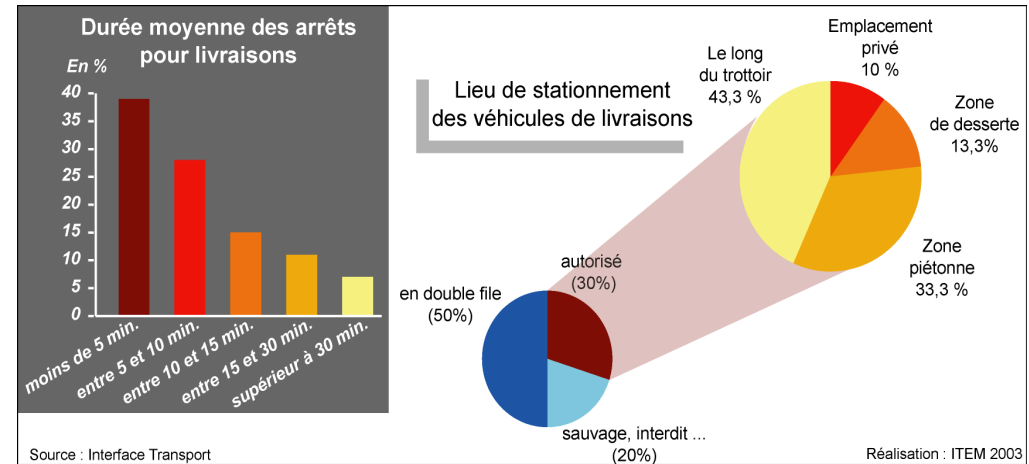
Sur ce secteur, un nouveau service expérimental a été mis en place. Il s'agit des ambassadeurs de livraison. Du lundi au vendredi matin, de 7h à 12 heures, ils sont sur place afin d'accompagner les chauffeurs-livreurs dans leurs activités.

Le but premier est de faciliter la rotation sur les aires et d'en limiter l'usage aux livraisons de marchandises (conformément à la réglementation nationale).

Zoom sur la réglementation relative aux aires de livraison

1/ **les aires de livraison** ne sont pas réservées aux seuls véhicules de commerce mais à toutes les activités de livraison. Selon l'arrêt de la Cour de Cassation N91-82.457 du 27 novembre 1991, **n'importe quel véhicule** peut se garer sur les aires de livraison, même une voiture particulière, pourvu que son propriétaire **transporte des marchandises en vue de les livrer**.

2/ **les aires de livraison** sont réservées à l'arrêt et non au stationnement des véhicules de transport de marchandises, conformément à l'article R1 du Code de la route. La distinction entre arrêt et stationnement repose sur deux critères fondamentaux : **la durée d'immobilisation du véhicule et la présence d'une personne autorisée à déplacer celui-ci**. L'arrêt désigne **"l'immobilisation momentanée"** du véhicule sur une voie : ce laps de temps doit permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule. De plus, la notion d'arrêt implique que le conducteur soit aux commandes ou **"à proximité"** du véhicule de manière à pouvoir le déplacer le cas échéant.



Véhicules effectuant des livraisons et stationnés sur des couloirs bus ou en double file



Si l'expérimentation des ambassadeurs sur la commune des Lilas peut apporter une réponse ponctuelle pour promouvoir le bon usage des aires de livraison auprès de la population, des commerçants, des transporteurs et des artisans, améliorer la rotation sur les aires et ainsi leur disponibilité, elle semble difficile à généraliser. Dans le cadre de l'harmonisation demandée par le PDUIF, il faut peut-être s'orienter vers le dispositif mis en place par la ville de Paris qui repose sur un **disque livraison marchandises pour réglementer la durée de stationnement sur les aires de livraisons**.

L'arrêt sur les aires de livraison est strictement limité à 30 minutes pour le transfert de marchandises. A Paris, un nouvel outil, le « disque livraison marchandises », est désormais obligatoire afin d'indiquer son horaire d'arrivée sur l'aire de livraison. Outre le contrôle de la durée de stationnement, il permet également de préciser la motorisation de son véhicule, informant de sa qualité environnementale en lien avec les autorisations de circulation de la réglementation en vigueur.

L'utilisation de ce disque concerne tous les utilisateurs potentiels des aires de livraisons :

- les transporteurs professionnels effectuant un déplacement et/ou un enlèvement de marchandises dans Paris ;
- les entreprises transportant, livrant ou enlevant des marchandises dans le cadre de leur activité en compte propre ;
- aux personnes (particuliers notamment) effectuant occasionnellement un transfert de marchandises en se stationnant sur les aires spécifiques.

En parallèle, afin de ne pas monopoliser des espaces de stationnement sur certains secteurs aux périodes où il n'y a pas de livraisons, la Mairie de Paris a mis en œuvre une mesure de partage de certaines des 7 000 aires de livraisons de la capitale jusque-là réservées aux livraisons/enlèvements. **Dorénavant, les automobilistes peuvent se garer sur certaines zones de livraisons tous les jours entre 20h et 7h, les dimanches et les jours fériés (toute la journée).**

Toutes les zones ne sont pas soumises à la même autorisation. Il existe deux catégories de stationnement :

- **les zones « partagées »** : qui s'ouvrent au stationnement de tous les véhicules.
- **les zones « sanctuarisées »** : qui restent exclusivement réservées à la livraison car servent à l'approvisionnement de commerces ouverts tôt le matin (supérettes, boulangeries...).

Pour distinguer ces zones, une signalétique spécifique a été mise en place.

- 1 **bande simple** : la zone est ouverte au stationnement tous les jours de 20h à 7h, ainsi que les dimanches et jours fériés (toute la journée).
- 2 **bandes pleines** : la zone reste exclusivement réservée à la livraison.

La commune de Bagnolet a mis en place ce type de réglementation avec des horaires différents selon les places mais toujours indiqués sur les panneaux.



7.10 Les projets sur Est Ensemble en matière de transport de marchandises

7.10.1 La création de nouveaux ports urbains pour développer la logistique fluviale urbaine

Au sein de la ZAC Ecocité à Bobigny, il est prévu de créer plusieurs sites portuaires, dont un port urbain de fret. Ce port devrait permettre de transporter des sous-produits issus du traitement des déchets, en lien avec le centre du Sycotom présent à Romainville qui étudie la restructuration de son site. Le port urbain de fret pourrait également participer à un projet plus vaste de logistique urbaine. Au sein de la ZAC Ecocité, le Port urbain à usage partagé devrait permettre notamment l'approvisionnement des entreprises de l'Ecoparc à proximité et l'évacuation des déchets BTP et pourrait également permettre l'accostage ponctuel de logistique urbaine dans une logique du dernier kilomètre.

7.10.2 L'opportunité du canal durant les travaux des différents projets

De nombreux projets de ZAC et de transports se situent le long du canal de l'Ourcq. Le Département a mené en partenariat avec Est Ensemble une étude d'opportunité pour l'évacuation des déchets de chantier par voie fluviale.

Le site de l'Ecoparc est identifié comme un site pouvant être utilisé temporairement pour l'évacuation des déchets de chantiers et ayant comme vocation à être pérennisé en port public.

7.10.3 Le projet TRAMFRET

C'est une réflexion sur la possible **utilisation des lignes de tramways de proche couronne pour faire de la livraison de marchandises.**

L'objectif est de réintroduire le fret ferroviaire au cœur des villes, afin d'encourager l'utilisation du rail, conformément aux exigences du Grenelle.

Le test effectué à Paris en novembre et décembre 2011 a confirmé la possibilité de réintroduire le modèle, en combinant transport de voyageurs et transport de fret au sein du réseau urbain de tram. Fort d'une capacité de 80 tonnes (*l'équivalent de trois semi-remorques*), le tram-fret permet en outre une plus grande ponctualité dans la livraison des marchandises, à l'inverse de la route soumise aux aléas des embouteillages.

L'objectif consiste maintenant à étudier la faisabilité du projet et à poser les bases d'un modèle économique. L'Apur a également lancé une étude auprès des chargeurs afin d'évaluer la demande.

L'introduction du modèle dans l'agglomération parisienne nécessiterait des adaptations logistiques et réglementaires, et notamment la création de plateformes en périphérie des villes et à proximité des zones de consommation, et d'embranchements pour les raccorder au réseau de tram.



7.11 Atouts – Faiblesses – Opportunités – Menaces

ATOUS

- Des infrastructures (fret fluvial et fret ferré) pour accueillir et développer l'alternative à l'acheminement tout routier des marchandises.
- Une prise en compte des livraisons dans certains lieux avec l'exemple des ambassadeurs des livraisons aux Lilas.
- Une volonté de travailler sur ce sujet affichée avec la charte d'objectifs du Département.

FAIBLESSES

- Un développement limité du canal de l'Ourcq avec une seule filière présente le long de la voie d'eau.
- Un fret ferré qui semble stagner voire régresser sur Est Ensemble.
- Une seule commune dispose d'une réglementation en matière de livraisons (Les Lilas).
- Des aires de livraisons souvent utilisées à d'autres usages.
- Des livraisons importantes sur l'espace public le long des axes structurants et en particulier l'ex RN3 qui pénalisent les autres modes.

OPPORTUNITES

- Le projet de développement de l'activité portuaire le long du canal de l'Ourcq.
- Le projet de port à Bobigny dans le cadre de la ZAC Ecocité.
- Le Tram-fret du T3 qui aura un impact sur la logistique à déployer notamment depuis les secteurs à enjeux d'Est Ensemble.

MENACES

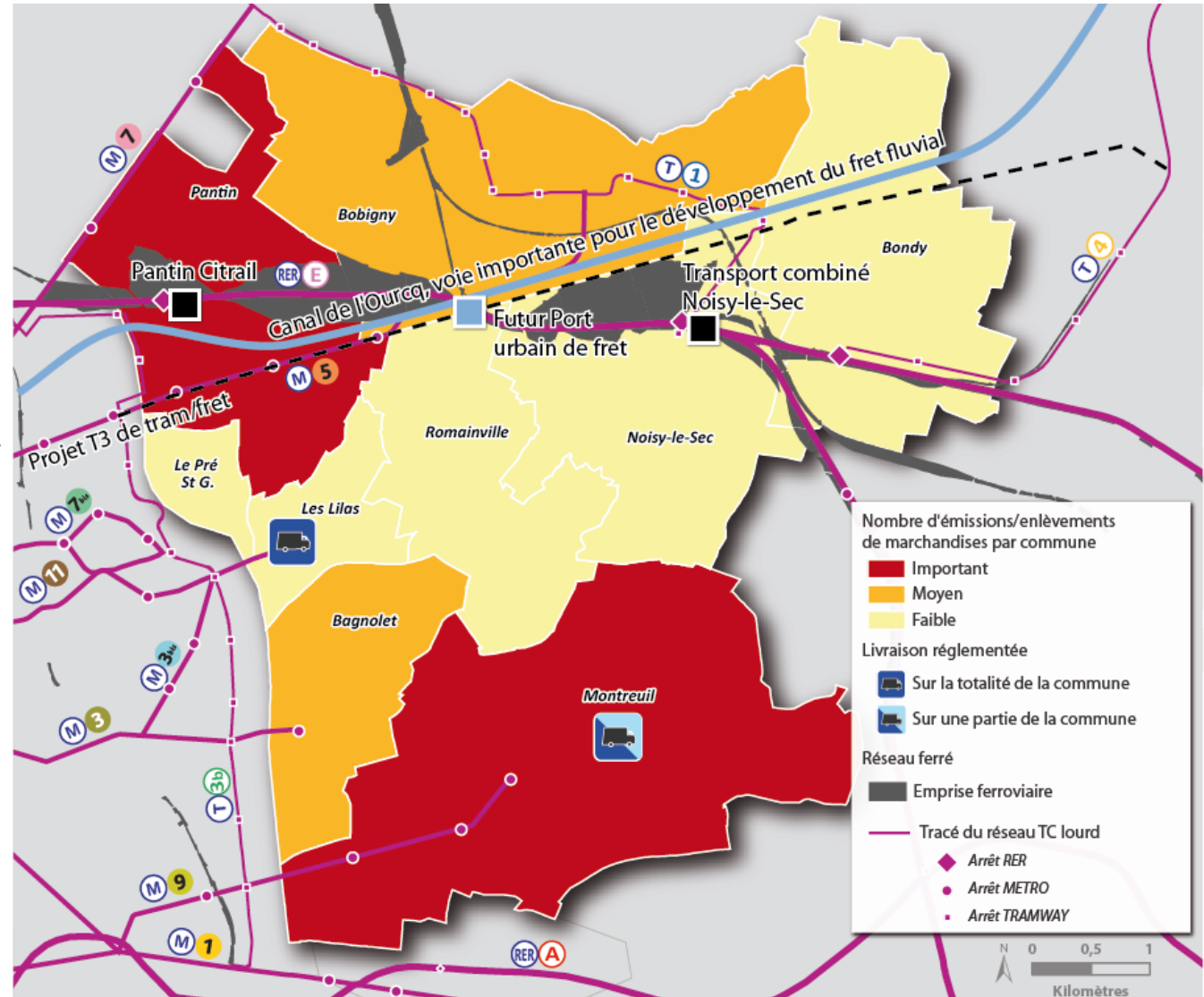
- Des projets et une volonté d'appréhender le sujet des transports / livraisons de marchandises mais qui n'est pas forcément suivi par des mesures réglementaires et de contrôle notamment pour la gestion des livraisons.

7.12 Carte de synthèse

- Des livraisons et enlèvements qui sont très importants sur la commune la plus peuplée (*Montreuil*) et sur la commune qui accueille un site logistique majeur (*Pantin*)

- Deux communes ont pris en compte les réglementations en matière de livraisons de marchandises (*Les Lilas* totalement et *Montreuil* partiellement)

- Trois sites multimodaux sur le territoire



8.

Etat initial de l'Environnement

Contexte et objectifs environnementaux du PLD

Contexte et enjeux actuels concernant le changement climatique

La communauté internationale a pris conscience du changement climatique. Les mesures relevées depuis 1860 dans le monde montrent que la température a augmenté de 0.6°C au cours du XXe siècle. Ce réchauffement, qui s'est accentué ces 25 dernières années, est lié à l'accroissement des concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Le protocole de Kyoto, entré en vigueur en 2005, traduit ainsi un objectif international de réduction des émissions de gaz à effet de serre visant à stabiliser les émissions de 2012 au niveau de 1990.

En mettant en place le Plan Climat 2004, réactualisé en 2006, la France s'est fixée comme objectif de respecter les engagements du protocole de Kyoto et d'aller au-delà en lançant les bases économiques et techniques d'une division par 4 des émissions de GES à l'horizon 2050. Le plan climat définit différentes actions permettant d'atteindre ces objectifs de réduction, dont notamment : développement des biocarburants, mise en place d'une étiquette énergie, climatisation durable, réduction des émissions liées à la motorisation, plan de déplacement entreprise,... Le Plan de Déplacements Urbains constitue un des outils les plus pertinents pour la mise en œuvre de ce plan Climat.

Par ailleurs, la lutte contre le changement climatique constitue le premier axe stratégique de la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Cette loi confirme les engagements européens visant à réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020. La France concourra également à la réalisation de l'objectif d'amélioration de 20% de l'efficacité énergétique de l'Union européenne et s'engage à porter la part des énergies renouvelables à au moins 20% de sa consommation d'énergie finale d'ici à 2020.

Le chapitre 3 de ce projet de loi concerne les transports et regroupe un certain nombre d'articles relatifs au transport durable des marchandises et des voyageurs (« les moyens dévolus à la politique des transports des marchandises sont mobilisés pour atteindre une croissance de 25% de la part de marché du fret non routier d'ici 2012 ») et aux transports urbains durables (« la politique durable des transports veille à réduire les nuisances des différents modes de transports », « le développement de l'usage des TC de personnes revêt un caractère prioritaire »).

Les objectifs d'un plan déplacements (LOTI 1982 ET LAURE 1996)

Le Plan de Déplacements Urbain (PDU), et sa déclinaison locale, le Plan local de Déplacement (PLD) définit les principes d'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que par la promotion des modes de déplacements les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie.

Les plans de déplacements portent sur :

- 1° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, notamment en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chacune des différentes catégories d'usagers et en mettant en place un observatoire des accidents impliquant au moins un piéton ou un cycliste ;
- 2° La diminution du trafic automobile ;
- 3° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants possibles, telles que notamment la bicyclette et la marche à pied ;
- 4° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;
- 5° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- 6° Le transport et la livraison des marchandises tout en rationalisant les conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales ;
- 7° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;
- 8° La mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements.

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) de décembre 2000 affirme l'importance de traiter de manière approfondie certains thèmes spécifiques liés aux déplacements tels que la sécurité routière et le stationnement et renforce notamment le lien entre les déplacements et les documents d'urbanisme.

Les apports du Grenelle de l'Environnement

Le chapitre 3 de la loi "Grenelle 1" ainsi que le titre 2 de la loi "Grenelle 2" concernent plus particulièrement les transports et regroupent un certain nombre d'articles relatifs au transport durable des marchandises et des voyageurs (« les moyens dévolus à la politique des transports des marchandises sont mobilisés pour atteindre une croissance de 25% de la part de marché du fret non routier d'ici 2012 ») **et aux transports urbains durables** (« la politique durable des transports veille à réduire les nuisances des différents modes de transports », « le développement de l'usage des transports collectifs de personnes revêt un caractère prioritaire »).

De plus, elles sont venues renforcer les moyens des Autorités Organisatrices des Transports pour permettre une meilleure organisation des déplacements sur le territoire des communes et des EPCI dotés de PDU en :

- Imposant aux collectivités de réglementer le stationnement sur les voies empruntées par le réseau de transport collectif ;
- Qualifiant de voirie communautaire toute voie publique où circule un TCSP pour les intercommunalités dotées de la compétence « création ou aménagement et entretien de voirie communautaire ;
- Créant un label autopartage et en prenant en compte cette activité dans les PDU ;
- Facilitant l'acquisition des terrains nécessaires aux projets de tramway ou de TCSP ;
- Favorisant le développement des infrastructures de recharges pour les véhicules électriques et hybrides

Par ailleurs, dans leurs dispositions relatives à l'urbanisme, ces deux lois viennent très largement **renforcer l'articulation entre transports et urbanisme** notamment en permettant aux documents d'urbanisme de « **conditionner la création de nouveaux quartiers, d'opérations d'aménagement à dominante d'habitat ou de bureaux à la création ou au renforcement correspondant des infrastructures de transport et de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun.** » (Article 17 de la loi Grenelle 1).

Ces dispositions se traduisent notamment dans les SCOT dont le document d'orientation et d'objectif vient « préciser les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs ainsi que celles permettant le désenclavement par transport collectif des secteurs urbanisés qui le nécessitent. » Ce dernier peut de plus « déterminer des secteurs dans lesquels l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation est subordonnée à leur desserte par les transports collectifs » et « définir des secteurs, situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés, dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent imposer une densité minimale de construction. » (Article 17 de la loi Grenelle 2).

Enfin, les PLU approuvés par des établissements de coopération intercommunale qui sont autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains définissent l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement. Ces dispositions tiennent alors lieu du plan de déplacements urbains. (Article 19 de la loi Grenelle 2).

Analyse de l'état initial de l'Environnement

8.1. La qualité de l'air

8.1.1. Les normes des polluants

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

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

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

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

Objectif de qualité : 40 µg / m³ en moyenne annuelle

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

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

Valeur limite pour la protection de la santé humaine :

200 µg / m³ pour le centile 98 (soit 175 heures de dépassement autorisées par année civile de 365 jours) calculée à partir des valeurs moyennes par heures.

200 µg / m³ pour le centile 99,8 (soit 18 heures de dépassement autorisées par année civile de 365 jours) calculée à partir des valeurs moyennes par heures ou par période inférieure à l'heure.

40 µg / m³ en moyenne annuelle.

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

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

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

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

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

Le benzène fait partie des COV. Objectif de qualité du benzène : 2 µg / m³ en moyenne annuelle.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.1.2 Rappels réglementaires

↳ Règlementation européenne

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

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

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

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

Terminologie en cours :

Objectif à long terme : niveau à atteindre à long terme, sauf lorsque cela n'est pas réalisable par des mesures proportionnées, afin d'assurer une protection efficace de la santé humaine et de l'environnement.

Valeur cible : niveau de concentration fixé dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans la mesure du possible sur une période donnée.

Valeur limite : niveau fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs sur la santé humaine et/ou l'environnement dans son ensemble, à atteindre dans un délai donné et à ne pas dépasser une fois atteint.

Niveau critique : niveau fixé sur la base des connaissances scientifiques, au-delà duquel des effets nocifs directs peuvent se produire sur certains récepteurs, tels que les arbres, autres plantes ou écosystèmes naturels, mais pas sur des êtres humains.

Seuil d'information : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine des groupes particulièrement sensibles de la population et pour lequel des informations immédiates et adéquates sont nécessaires.

Seuil d'alerte : niveau au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine de l'ensemble de la population et à partir duquel les Etats membres doivent immédiatement prendre des mesures.

↳ Règlementation nationale

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

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

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

la surveillance et l'information,

l'élaboration d'outils de planification,

la mise en place de mesures techniques, de dispositions fiscales et financières, de contrôles et de sanctions.

Surveillance et information

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

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

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

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

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

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

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

8.1.3. Réseau de surveillance

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

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

Ces stations mesurent :

- Le Dioxyde d'Azote (No₂)
- Les particules (PM_{2.5} et PM₁₀)

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

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

8.1.4 Emissions de polluants du département

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

Les résultats concernent, pour l'année 2008, les oxydes d'azote, les particules PM₁₀ et PM_{2.5}, les COVNM, le dioxyde de soufre et les gaz à effet de serre. En Ile-de-France, le dioxyde d'azote (lié aux émissions d'oxydes d'azote), les PM₁₀ et les PM_{2.5} sont les polluants atmosphériques les plus problématiques.

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

- **secteur résidentiel,**
- **trafic routier,**
- **plates formes aéroportuaires.**

↳ Par rapport à l'ensemble des émissions régionales, les émissions Seine-Saint-Denis représentent :

- **10% des émissions franciliennes de NO_x et de COVNM,**
- **8% des émissions de PM₁₀ et 9% de celles de PM_{2.5},**
- **8% des émissions de SO₂,**
- **11% des émissions de Gaz à Effet de Serre.**

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

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

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

↳ Les émissions sur le territoire d'étude

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

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

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

8.1.5 Bilan de la qualité de l'air en 2011

↳ La station de Bagnole

Elle permet de mesurer la qualité de l'air du territoire, dans sa globalité homogène dans sa physionomie, sa géographie et son climat. Toutefois, cette station est représentative du « bruit de fond » de la qualité de l'air du territoire, mais ne permet pas de prendre en compte les phénomènes de « proximité ».

L'analyse des mesures effectuées sur l'année 2013 sur cette station sont en adéquation avec l'analyse faite à l'échelle départementale par Airparif.

On constate que sur l'année, les objectifs réglementaires de qualité de l'air sont respectés : en moyenne annuelle, le taux de NO₂ est de 35.9 µg/m³, soit moins que les 40 µg/m³ réglementaires.

On remarque que la période hivernale est plus propice à des concentrations élevées, en particuliers les mois de Janvier, Novembre et Décembre, pour lesquels le taux réglementaire de 40µg/m³ de NO₂ sont dépassés en moyenne mensuelle (jusqu'à 49.72µg/m³ pour le mois de Décembre -la valeur réglementaire étant toutefois mesurée à l'année).

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

On notera également qu'aucun dépassement des seuils journaliers n'a été constaté en 2013 sur cette station. La valeur maximale de NO₂ mesurée à cette station en 2013 est en effet de 126 µg/m³

Mois (2013)	NO ₂ (µg/m ³)
Janvier	45,08
Février	38,58
Mars	36,11
Avril	32,29
Mai	27,77
Juin	28,9
Juillet	26,79
Août	27,94
Septembre	36,63
Octobre	39,48
Novembre	41,47
Décembre	49,72
Moyenne annuelle	35,9

↳ La station de Bobigny

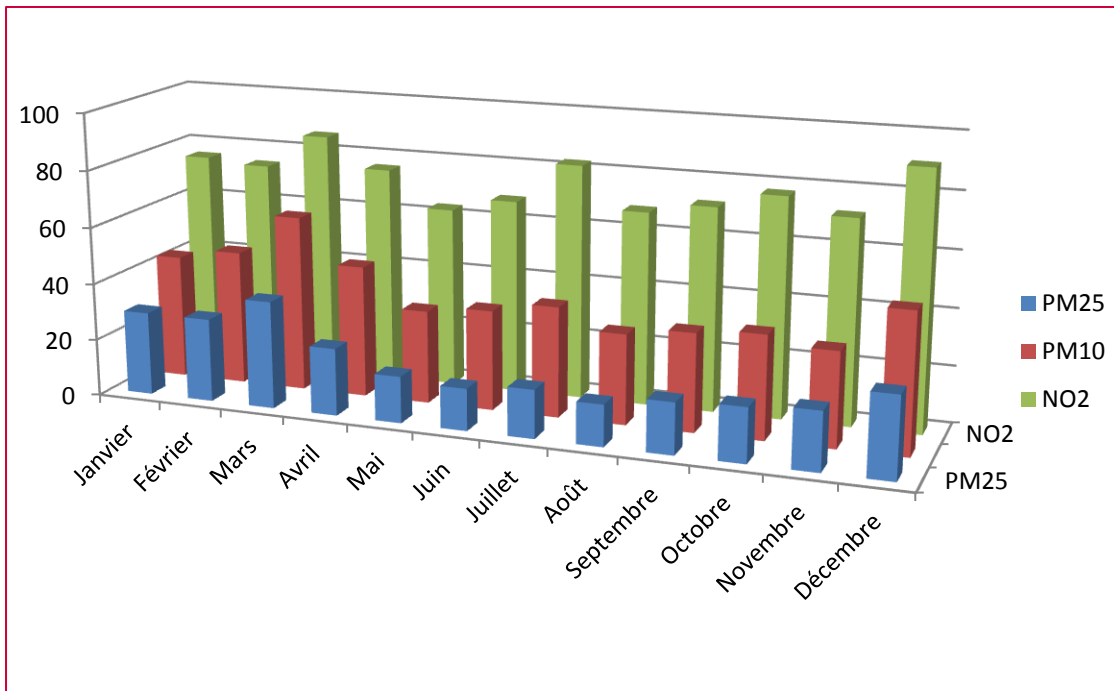
La station de Bobigny est également une station urbaine, mais outre les mesures de NO₂, complète l'analyse par la mesure des particules fines (PM 2.5 et PM10).

Sur l'année 2013, les taux de NO₂ relevés sont globalement du même niveau que ceux de la station de Bagnolet : 32.92 en moyenne annuelle, et un dépassement de la valeur de 40µg/m³ seulement sur le mois de Décembre (à 44.49µg/m³).

Concernant les particules, la station de Bobigny mesure une qualité de l'air classique de la proche couronne parisienne :

- Les PM10 restent inférieurs à l'objectif réglementaire, et même en dessous de l'objectif de qualité Français de 30 µg/m³ (avec une moyenne annuelle de 24.13µg/m³). Ces valeurs sont toutefois légèrement supérieures à l'objectif de qualité de l'OMS.
- Les PM2.5 ne font pas l'objet d'une valeur réglementaire en France à l'heure actuelle. Toutefois, la moyenne annuelle de 17.21µg/m³ est supérieure à l'objectif de qualité de l'OMS, fixé à 10µg/m³.

Mois (2013)	PM25 (µg/m ³)	PM10 (µg/m ³)	NO ₂ (µg/m ³)
Janvier	24,41	29,95	39,85
Février	23,37	29,08	38,99
Mars	34,36	36,08	38,39
Avril	17,71	26,01	32,56
Mai	11,87	18,09	24,59
Juin	10,98	18,08	24,18
Juillet	13,45	22,84	25,74
Août	10,19	19,56	24,87
Septembre	12,63	19,27	33,98
Octobre	11,09	18,56	32,12
Novembre	14,81	21,07	35,27
Décembre	21,66	30,96	44,49
Moyenne annuelle	17,21	24,13	32,92



↳ La station de Pantin – RN2

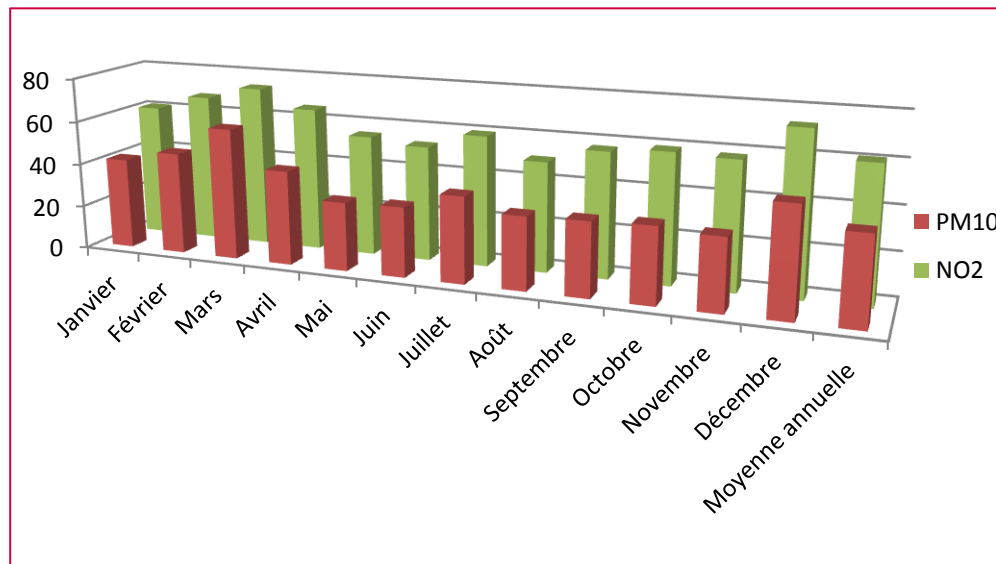
Elle permet de mesurer la qualité de l'air aux abords des voiries routières, nécessairement plus dégradée que le bruit de fond. On notera que **cette station fait l'objet d'une expérimentation en cours de mise en place sur le croisement des données « Air et bruit »**. Cette station devrait donc également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

On constate que sur l'année, les objectifs réglementaires de qualité de l'air sont dépassés : en moyenne annuelle, le taux de NO₂ est de 61.06 µg/m³, et celui des PM₁₀ de 39.7 µg/m³ soit les 2 valeurs un dépassement de près de 25% des valeurs réglementaires.

Tout comme pour le bruit de fond la période hivernale est plus propice à des concentrations élevées, Toutefois, on constate tous les mois des dépassements de valeur pour les 2 polluants mesurés.

On notera également que sur l'année 2013, le seuil d'information et de recommandation de 200 µg/m³ de NO₂ n'a jamais été dépassé sur ce site (on notera que ce seuil avait été dépassé 6 fois (en moyenne horaire) sur 2011). Les dépassements des seuils d'alerte (50µg/m³) concernant les PM₁₀ sont cependant beaucoup plus réguliers, avec plus de 2000 dépassements horaires constatés en 2013.

Mois (2013)	NO ₂ (µg/m ³)	PM ₁₀ (µg/m ³)
Janvier	61,01	41,6
Février	67,81	46,61
Mars	73,69	60,05
Avril	65,72	43,01
Mai	55,04	31,28
Juin	52,49	31,79
Juillet	59,54	39,24
Août	50,13	33,11
Septembre	57,01	33,68
Octobre	59,05	34,44
Novembre	57,99	32,7
Décembre	73,25	48,91
Moyenne annuelle	61,06	39,7



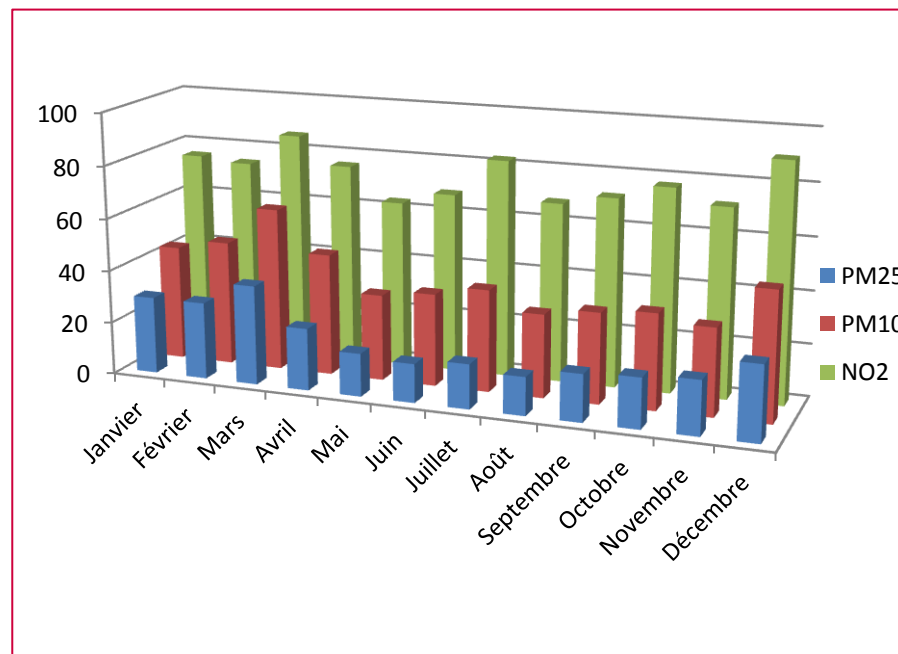
↳ La station du Boulevard Périphérique Est

La station du Boulevard Périphérique Est, mesurant la qualité de l'air en bordure du Boulevard périphérique, n'est pas directement implantée sur le territoire d'étude. Toutefois, elle est représentative de la qualité de l'air d'une partie des territoires limitrophes de la commune de Paris, telles, Bagnole, Pré saint Gervais, Pantin ou Montreuil et les Lilas.

Sans surprise la qualité de l'air en bordure du périphérique est fortement dégradée, quelque soit le polluant considéré (avec des dépassements réguliers des seuils d'informations du NO₂) :

- La valeur réglementaire moyenne annuelle de 40µg/m³ est largement dépassée pour le NO₂, avec près de 200% de la valeur réglementaire (75.31µg/m³).
- Les particules fines sont également présentes en forte concentration, tout au long de l'année, avec un dépassement des objectifs réglementaires pour les PM₁₀ (40.86µg/m³) et de l'objectif de qualité de l'OMS pour les PM_{2.5} (22.38µg/m³)

Mois	PM25	PM10	NO2
Janvier	29,29	43,62	75,5
Février	29,23	47,29	73,91
Mars	37,74	61,86	86,1
Avril	23,59	46,26	75,76
Mai	16,31	32,68	63,23
Juin	14,72	35,09	68,03
Juillet	16,96	38,75	82,44
Août	14,56	31,68	67,98
Septembre	18	34,46	71,66
Octobre	19,06	36,34	77,23
Novembre	20,57	33,24	71,71
Décembre	28,49	49	90,14
Moyenne annuelle	22,38	40,86	75,31



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

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

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

Cette étude a mis en évidence que :

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

Synthèse et enjeux

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

8.2 L'acoustique

8.2.1 Notions générales concernant le bruit

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

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

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

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

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

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

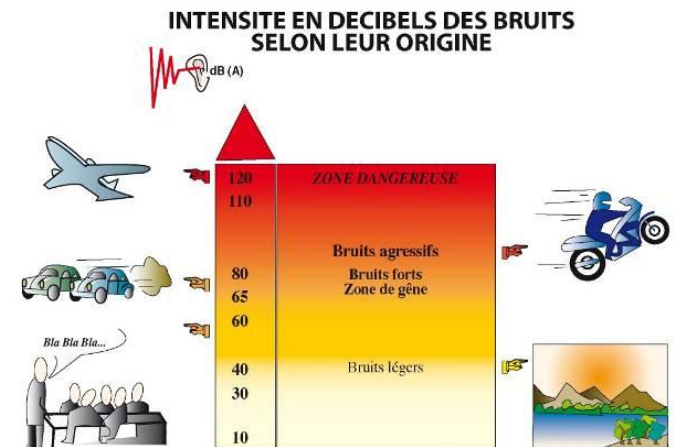
A titre indicatif on relève environ :

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

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

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

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



8.2.2 Classement sonore des infrastructures de transport

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

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

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

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

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

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

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

Rappel concernant le classement sonore des infrastructures de transports terrestres

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

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

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

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

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

(2) Cette largeur est mesurée :

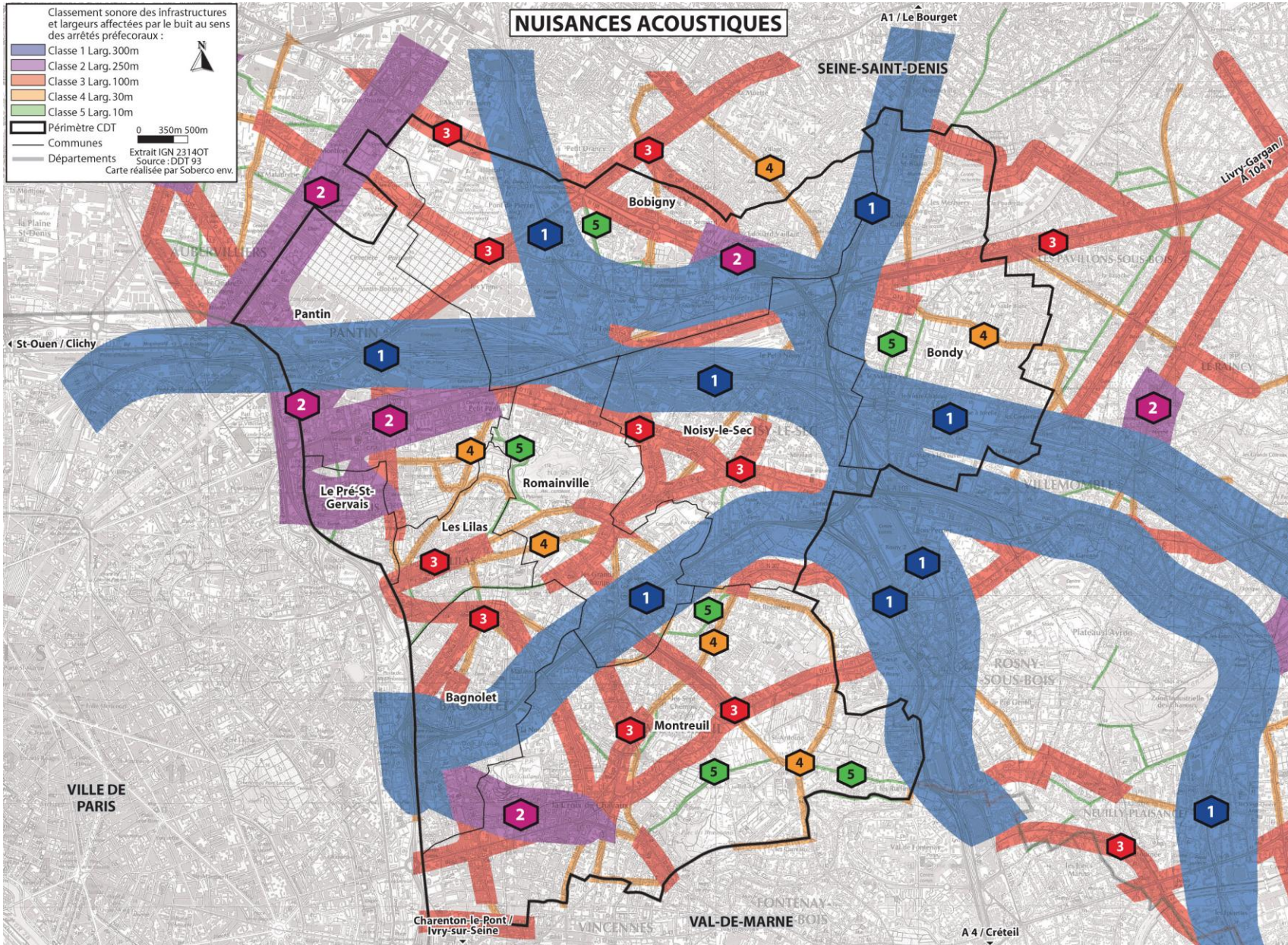
- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche,
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

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

Largeurs affectées par le bruit :

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

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



8.2.3 Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

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

Les objectifs de ces documents sont :

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

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

- arrêté préfectoral n° 08-3142 du 20 septembre 2008 approuvant la cartographie du bruit des infrastructures ferroviaires (Métro ligne 5 et Tramway T1) de la RATP
- arrêté préfectoral n° 08-3452 du 20 octobre 2008 approuvant la cartographie du bruit de l'infrastructure ferroviaire (RER A) de la RATP
- arrêté préfectoral n° 08-3950 du 11 décembre 2008 approuvant la cartographie du bruit des infrastructures ferroviaires de Réseau Ferré de France
- arrêté préfectoral n° 08-3951 du 11 décembre 2008 approuvant la cartographie du bruit des infrastructures autoroutières de la SANEF
- arrêté préfectoral n° 09-2963 du 03 novembre 2009 approuvant la cartographie du bruit des infrastructures autoroutières non concédées et routières
- arrêté inter-préfectoral du 3 avril 2007 approuvant le PEB révisé de l'aérodrome de Paris

On distingue:

- Les cartes de type A : elles représentent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit. Elles sont disponibles pour chaque source de bruit, sur 24 h (Lden) et de nuit (Ln).

- Les cartes de type B : elles représentent les secteurs affectés par le bruit au sens du « classement sonore des infrastructures de transports terrestres » (routier et ferroviaire).

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

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

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

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

↘ Bagnolet, secteur de la Porte de Bagnolet : **La commune de Bagnolet subit à la fois les nuisances sonores du boulevard périphérique est parisien et de l'autoroute A3 qui coupe en deux parties inégales le territoire de la commune. Le secteur de la Porte de Bagnolet a été identifié comme zone prioritaire d'intervention de l'État** et bénéficiera de mesures d'isolation phonique des logements (sur les logements individuels identifiés dans le diagnostic acoustique). Cette action vient compléter l'action de protection à la source, réalisée entre 2004 et 2006, qui consistait en la création d'une couverture.

↘ Romainville, secteur aux abords de la couverture : **Le territoire de la commune de Romainville est divisé en deux par l'autoroute A3. Ce secteur a été identifié comme zone prioritaire d'intervention de l'État et bénéficiera de mesures d'isolation phonique des logements** (sur les logements individuels identifiés dans le diagnostic acoustique). Cette action vient compléter la création d'une couverture qui a permis la protection de 100 logements exposés à des nuisances sonores supérieures aux seuils réglementaires.

↘ Noisy-le-Sec, secteur de la cité du Londeau : **La cité du Londeau est située aux abords du nœud autoroutier formé par l'intersection des autoroutes A3, A86 et A103. La hauteur des immeubles bordant l'autoroute rend les protections à la source insuffisantes.**

↘ Noisy-le-Sec, secteur du quartier de la Boissière : **Les protections existantes sont vieillissantes et nécessitent qu'un diagnostic soit réalisé afin de déterminer leur efficacité. La hauteur des bâtiments qui bordent l'infrastructure rend les protections à la source insuffisantes.**

↘ De Noisy-le-Sec à Aulnay-sous-Bois : **Cette portion de l'autoroute A3 est la plus ancienne à avoir été mise en service.** De nombreuses actions de lutte contre les nuisances sonores ont déjà été menées sur les abords de l'infrastructure. La dernière en date est une étude conduite par les services de l'État qui préconise une rénovation des protections acoustiques existantes.

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

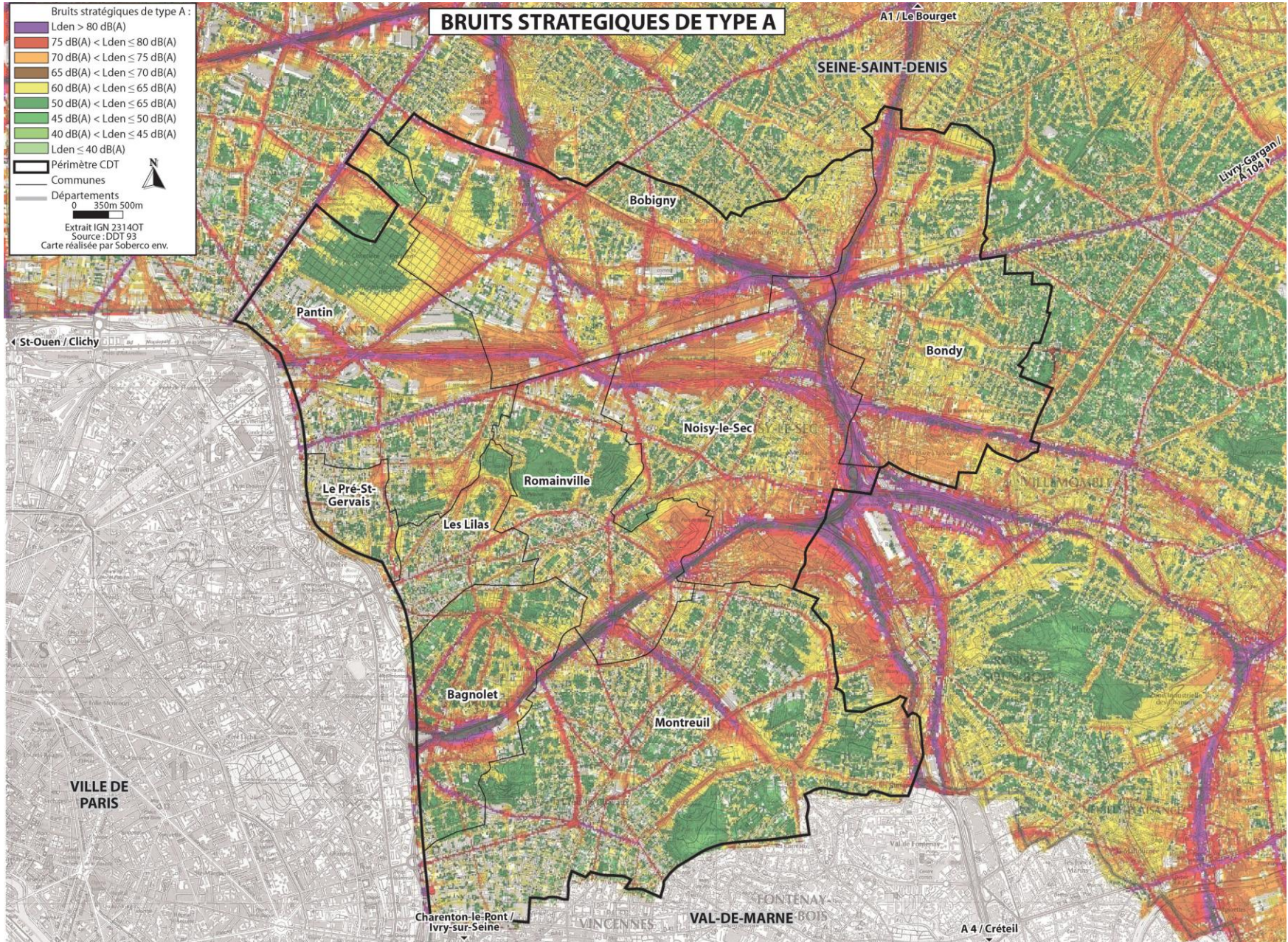
Le PPBE du Département de Seine-Saint-Denis est validé depuis 2012.

Ce PPBE a identifié **10 secteurs « prioritaires »** (du fait du nombre d'habitants exposés à des niveaux élevés de bruit la nuit (supérieurs de 4 dB (A) au seuil de 62 dB (A) caractérisant un point noir de bruit)), dont deux portent sur le territoire d'étude **le long de l'ex-RN 3 (près de 6 400 habitants estimés selon un relevé de terrain), et à Pantin de la porte de Paris à la rue Formagne et à Bondy : de l'A 86 à la limite communale des Pavillons-sous-bois**

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

↘ **Des cartes stratégiques du bruit, outils de diagnostic et d'analyse de la situation sonore du territoire.**

↘ **Un plan d'orientations de lutte contre les nuisances sonores**



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

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

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

Estimation des populations et des bâtis sensibles exposés au bruit sur la communauté d'agglomération Est Ensemble (recensement de 1999)

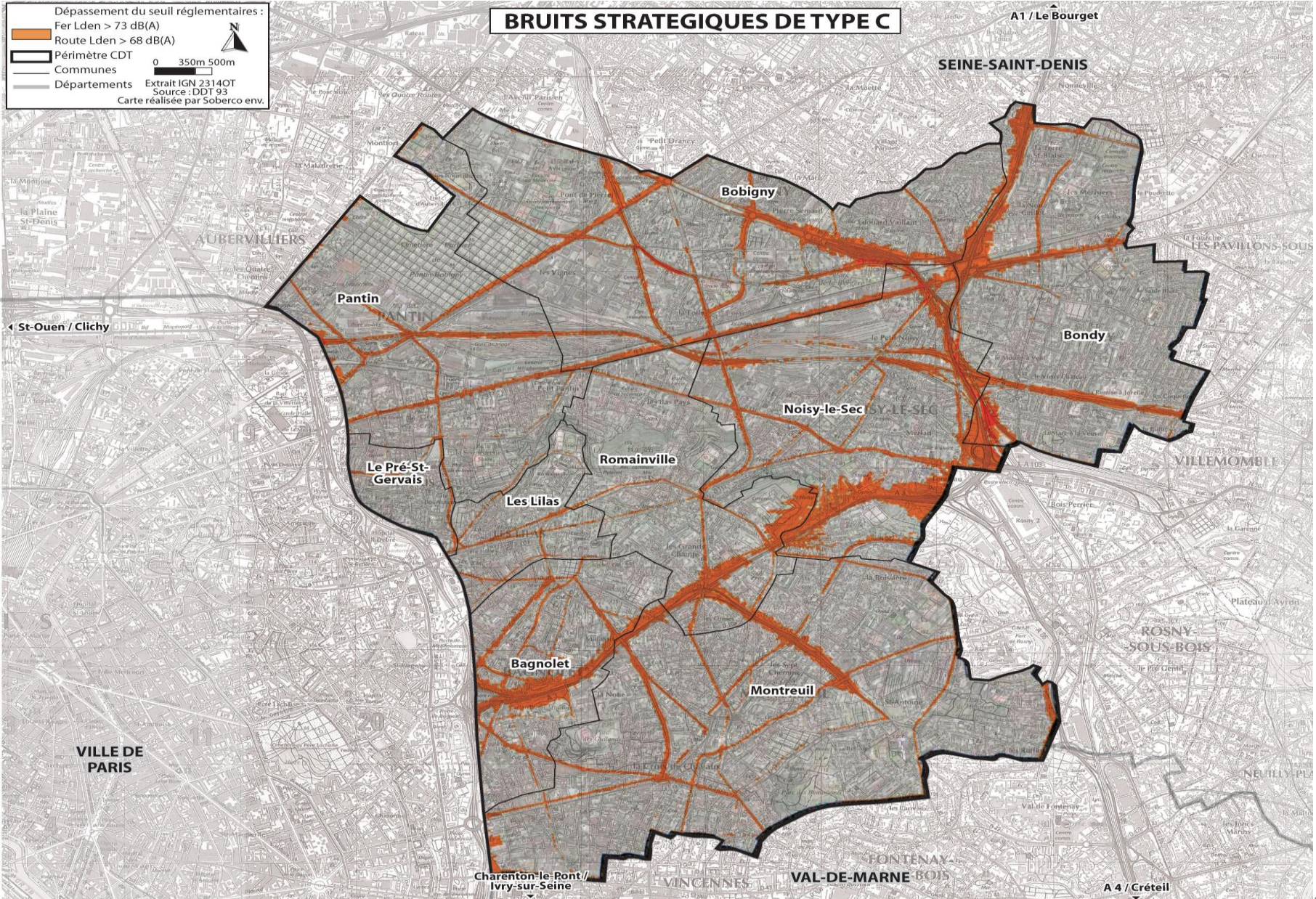
Lden (dB(A))	Route				Rail			
	Population exposée (à 100 près)	Nombre de Bâtiments	Bâtis sensibles		Population exposée (à 100 près)	Nombre de Bâtiments	Bâtis sensibles	
			Santé	Enseignement			Santé	Enseignement
[55;60[	61666	4460	22	91	15362	935	8	20
[60;65[	53289	3123	3	86	8925	471	6	17
[65;70[	62165	2693	7	52	3255	270	0	1
[70;75[	32926	1226	4	9	1739	143	0	2
>75	10352	322	0	8	485	45	0	0

Ln (dB(A))	Population exposée (à 100 près)	Nombre de Bâtiments	Bâtis sensibles		Population exposée (à 100 près)	Nombre de Bâtiments	Bâtis sensibles	
			Santé	Enseignement			Santé	Enseignement
[50;55[	54263	3470	13	113	13663	810	6	25
[55;60[	69379	3149	7	62	7039	413	5	11
[60;65[	34023	1585	3	16	2503	215	0	0
[65;70[	17878	461	1	8	1226	100	0	2
>70	930	87	0	0	129	22	0	0

Synthèse et enjeux

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

BRUITS STRATEGIQUES DE TYPE C



8.3 Energie

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

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

- **Au niveau international, elle s'est engagée dans le cadre du protocole de Kyoto à stabiliser ses émissions de gaz à effet de serre sur la période 2008-2012 par rapport au niveau des émissions de 1990**. Des négociations internationales se poursuivent pour donner une suite au protocole de Kyoto, dans le cadre de la feuille de route de la conférence de Durban

- **Au niveau communautaire, la France s'est engagée, dans le cadre de l'adoption du paquet énergie climat, sur une réduction de 14 % entre 2005 et 2020 des émissions de gaz à effet de serre des secteurs non soumis à la directive sur le marché des permis d'émissions de gaz à effet de serre (directive SCEQE)**

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

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

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

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

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

↘ Sur le plan des consommations électriques, **le SRCAE vise une réduction de 5% des consommations à 2020 et de 10% à 2050 par rapport à 2005**.

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

8.3.2 Etat des consommations énergétiques du territoire

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

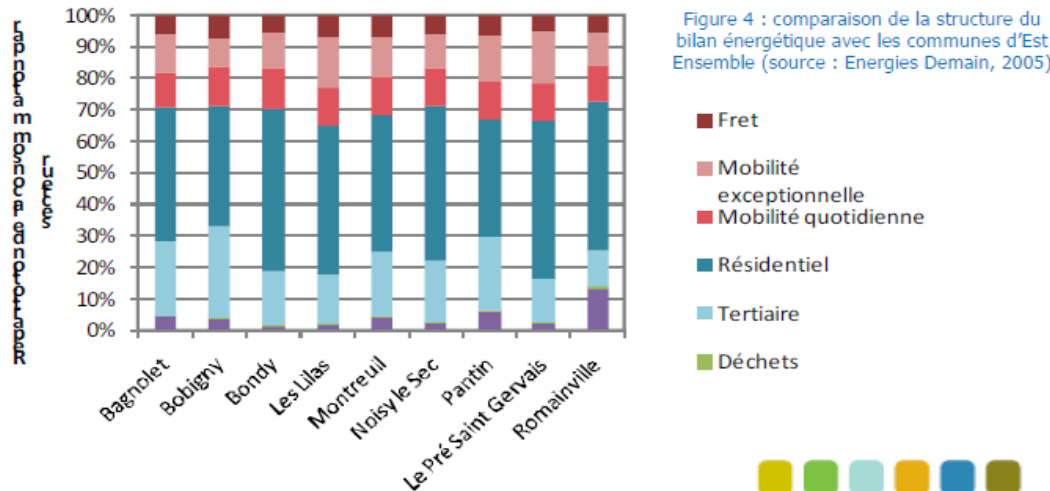
La structure du bilan énergétique est relativement homogène entre les communes d'Est Ensemble. On observe néanmoins quelques particularités :

- Montreuil, Bagnolet Bobigny et Pantin présentent une part du tertiaire plus importante que le reste des communes ;
- L'industrie est plus importante à Romainville qu'ailleurs (13 % des consommations) ;
- Bondy et le Pré-Saint-Gervais sont marqués par une forte présence du résidentiel dans leur bilan énergétique (plus de 50%)

La part des déplacements dans ce bilan énergétique n'est pas majoritaire : seul 1/3 des consommations sont imputables à cet objet. 10% des consommations totales énergétiques sont imputables à la mobilité quotidienne, soit moins que celles imputable aux mobilités exceptionnelles (autour de 15% des consommations totales). La part du Fret, bien que variable entre les communes, reste minoritaire, autour de 5% des consommations totales.

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

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



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

Toutefois, la synthèse de l'état initial du bilan carbone de cet outil exclu de l'analyse les émissions et consommations des secteurs de l'agriculture, de l'industrie, des transports de marchandises, de la mobilité exceptionnelle, et de la gestion des déchets.

On note que sur le territoire d'Est ensemble, la part des émissions liées à la mobilité quotidienne par habitant est sensiblement plus faible que sur les autres territoires régionaux (- 30%), et notamment de la petite couronne (-21%).

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

8.3.3 Les politiques énergétiques du territoire

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

↳ Agenda 21 territoriaux

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

↳ Plan Climat Energie Territoriaux

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

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

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

Cette démarche d'élaboration du PCET d'Est Ensemble a été lancée au mois d'Avril 2013, et la phase de diagnostic doit se poursuivre jusqu'à l'été 2014.

↳ **Connaissance du potentiel énergétique du territoire**

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

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

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

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

Synthèse et enjeux

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

8.4 La consommation d'espace

8.4.1 Les constats

La zone d'étude, située en première couronne de l'agglomération, est une agglomération quasi intégralement urbanisée : Les principaux espaces restant non artificialisés et bâtis concernent les parcs et jardins publics et privés

Ainsi, sur les dernières décennies, la consommation d'espace est restée quasi nulle, faute de possibilité d'évolutions nette.

Cependant, la zone d'étude hérite d'un passé agricole marqué, en particulier sur les territoires les plus à l'Est tels que Montreuil.

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

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

Ces espaces sont aujourd'hui peu à peu réinvestis et réappropriés par des initiatives locales (telle que la tour maraîchère), et une certaine vigilance quant à leur préservation est requise.

8.4.2 Les enjeux

La consommation d'espace étant principalement liée au développement de l'habitat, **l'enjeu global consistera à limiter cette consommation en organisant différemment le développement urbain** (formes urbaines intermédiaires, gestion économe de l'espace dans les zones d'activité,...). **Les déplacements sont moins consommateurs d'espace même si l'aménagement de nouvelles voiries peut engendrer directement ou indirectement** (périurbanisation facilitée par des accès directs) une consommation d'espace.

L'urbanisation des différentes communes devra se faire en cohérence avec l'organisation des déplacements. Le principe d'économie de l'espace pour l'aménagement des voiries ou des espaces de stationnement devra être pris en compte dans le développement des déplacements sur le territoire (développement des modes de déplacement les moins consommateurs d'espaces).

Synthèse et enjeux

- Un territoire intégralement urbanisé et peu soumis à la consommation d'espace
- Un héritage agricole fortement concurrencé, mais défendu par les politiques publiques sur ces secteurs emblématiques tels que les murs à pêches

8.5 Milieux naturels et biodiversité

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

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

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

-La colline de Romainville-Montreuil, avec la corniche des forts. La présence de la Base de Plein Air et de Loisirs (BPAL) et du glacis du Fort de Noisy permet d'étendre un grand espace de nature sur les communes de Pantin, Romainville et Noisy-le-Sec. La végétalisation spontanée des coteaux assure une forte continuité végétale d'une épaisseur confortable.

-La continuité entre le parc départemental Jean Moulin les Guilands (sur Bagnolet et Montreuil), le parc communal des Beaumonts et le Parc de Montreuil (Sur Montreuil) forme au sud du territoire également un autre pôle de nature.

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

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

8.5.1 Zones d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique de type I

↘ **Boisements et prairies du parc des Guilands (110030007)**

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

Il s'agit des derniers refuges pour l'entomofaune thermophile et l'avifaune « champêtre » (Fauvette grisette, Hypolaïs polyglotte...) recensées en 2005. En outre, le plan d'eau d'ornement est clôturé et peu dérangé, permettant à une certaine diversité d'odonates de s'exprimer et au Crapaud accoucheur de se reproduire.

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

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

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

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

↘ **Prairies humides au fort de Noisy (110020470)**

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

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

Les pelouses et les prairies sont pâturées par des chevaux et des poneys. Ce site est également occupé par les lapins (zone de végétation rase). Cette « gestion » permet le développement de deux coléoptères particuliers : *Onthophagus vacca*, dont la présence est liée à l'élevage, et *Onthophagus ovatus*, qui vit au dépend des crottes de lapin.

Ces espèces sont considérées comme rares à très rares et en très forte régression. En 1992, le Carex à épis distants (*Carex distans*), assez rare et déterminant ZNIEFF, et le Persil des moissons (*Petroselinum segetum*), très rare et déterminant ZNIEFF sous conditions, ont été recensés sur le site. Ces deux plantes n'ont pas été mentionnées depuis. Le pâturage de ces espaces offre donc des potentialités certaines pour la flore et pour la faune, notamment les lépidoptères et les orthoptères.

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

↳ Parc des Beaumonts (110020465)

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

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

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

Deux rapaces nichent régulièrement sur le site : le Faucon crécerelle (*Falco tinnunculus*) et l'Épervier d'Europe (*Accipiter nisus*). En outre, trois espèces inscrites à l'annexe I de la directive « Oiseaux » ont été observées, en migration, au sein de cette ZNIEFF : le Pic noir (*Dryocopus martius*), le Hibou des marais (*Asio flammeus*), la Pie-grièche écorcheur (*Lanius collurio*), le Gorgebleue à miroir (*Luscinia svecica*) et le Martin-pêcheur d'Europe (*Alcedo atthis*). De fait, le périmètre de cette ZNIEFF recoupe également le périmètre de la zone Natura 2000 du même nom.

8.5.2 Contexte Natura 2000

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

Sites de Seine-Saint-Denis (FR1112013)

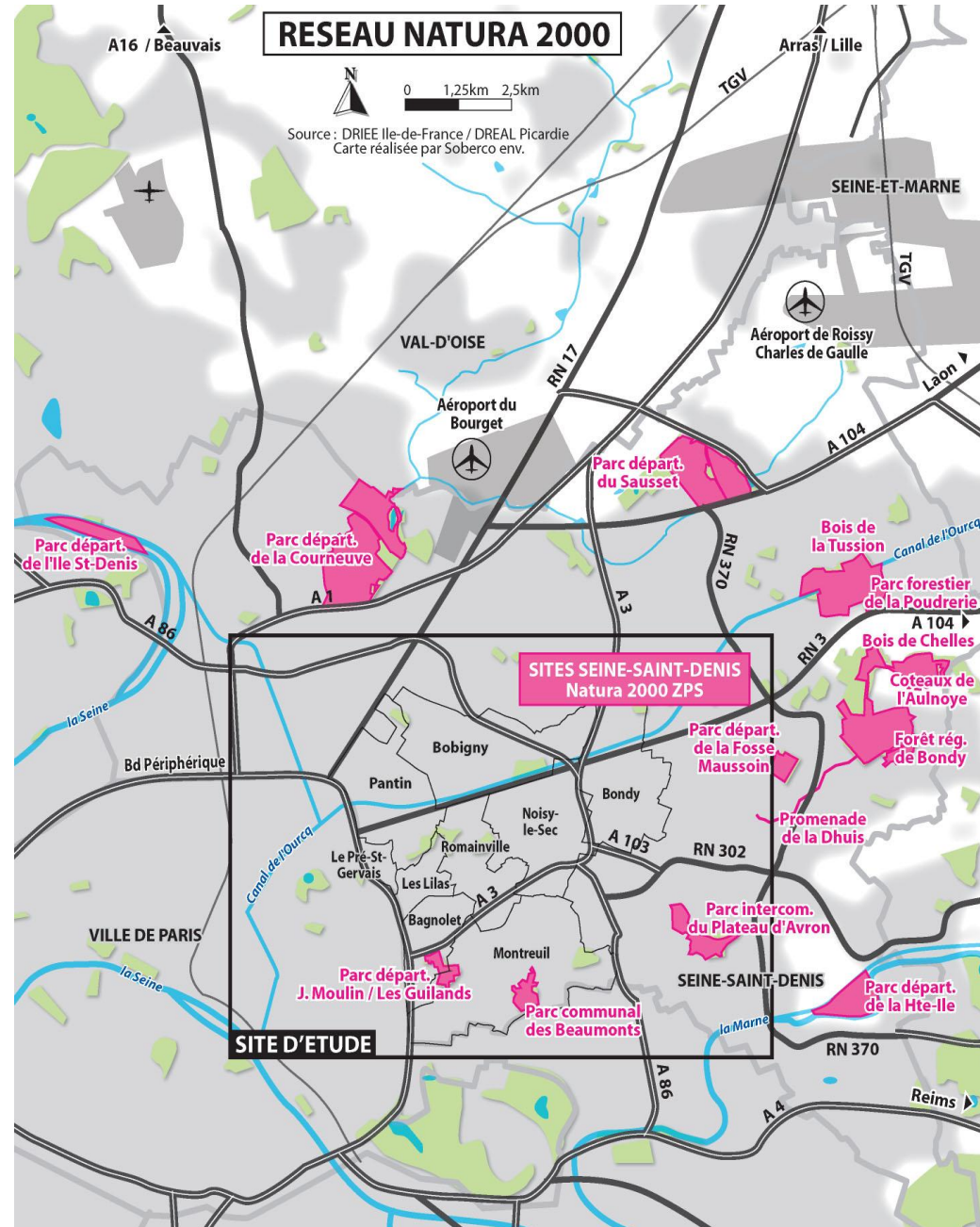
Cette Zone de Protection Spéciale (ZPS) est composée de 14 sites répartis sur l'ensemble de la Seine Saint Denis : Parc départemental de la Courneuve, Parc départemental de l'île Saint-Denis, Parc départemental du Sausset, Bois de la Tussion, Parc départemental de la Fosse Maussoin, **Parc départemental Jean Moulin les Guilands**, Futur parc départemental de la Haute Isle, Promenade de la Dhuis, Plateau d'Avron, **Parc des Beaumonts à Montreuil**, Bois de Bernouille à Coubron, Forêt de Bondy, Parc national de Sevran, Bois des Ormes.

Situation administrative du site

Le site a été classé en Zone de Protection spéciale en 2006. Son document d'objectif a été élaboré et l'animation est assurée par le Département de Seine-Saint-Denis
La superficie totale de la zone Natura 2000 "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR1112013) est de 1157Ha.

Situation du site d'étude par rapport à Natura 2000

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



Le site se compose plus précisément des milieux suivants :

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

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

Espèce	Statut	Recensement	
		Parc du communal des Beaumonts	Parc départemental de Jean Moulin les Guilands
<i>Martin pêcheur d'Europe</i>	<i>Hivernant occasionnel</i>	+	
<i>Pic Noir</i>	<i>Territoire de chasse</i>	+	
<i>Pic Mar</i>	<i>Territoire de chasse</i>	+	
<i>Pie-grièche écorcheur</i>	<i>Etape migratoire</i>	+	+
<i>Gorge-bleue à Miroir</i>	<i>Migrateur potentiel</i>	+	
<i>Hibou des marais</i>	<i>Hivernant potentiel</i>	+	
<i>Bondrée apivore</i>	<i>Migrateur potentiel</i>	+	

Le département accueille par ailleurs des espèces assez rares à très rares dans la région Ile-de-France (Bergeronnette des ruisseaux, Buse variable, Epervier d'Europe, Fauvette babillarde, Grèbe castagneux, Héron cendré...). Quelques espèces présentes sont en déclin en France (Bécassine des marais, Cochevis huppé, Râle d'eau, Rougequeue à front blanc, Traquet tarier) ou, sans être en déclin, possèdent des effectifs limités en France (Bécasse des bois, Petit Gravelot, Rousserolle verderolle...).

D'autres espèces ont un statut de menace préoccupant en Europe (Alouette des champs, Bécassine sourde, Faucon crécerelle, Gobe-mouche gris, Pic vert, Hirondelle de rivage, Hirondelle rustique, Traquet pâte, Tourterelle des bois).

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

↳ Parc départemental Jean moulin/Les Guilands

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

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

↳ Parc communal des Beaumonts

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

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

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

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

Synthèse et enjeux

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

8.5.3 Contexte faunistique, floristique et milieux naturels

↘ **Le Département de Seine Saint Denis s'est doté, en 2005, d'un Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine.** Cet observatoire réunit le Département, les communes et les intercommunalités, des scientifiques et des associations dans l'optique de développer des pratiques citoyennes de collaboration autour des enjeux liés à la valorisation et à la préservation de la biodiversité.

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

Les missions principales de cet Observatoire sont de :

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

La création de l'ODBU a permis la mise en place d'une plate-forme participative de recensement de la faune locale, à travers l'utilisation d'un SIG en ligne utilisable par tous. Cet outil a ainsi conduit à la compilation des données de connaissance existantes avec, en 2011, la réalisation d'état de la connaissance de la biodiversité par commune, ainsi que d'un recensement des espèces rencontrées par commune.

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

Ce diagnostic met en évidence la forte présence des milieux anthropisés sur le territoire d'étude, avec la présence importante de milieux herbacés plantés (Prairies semées, pelouses des parcs, terrains cultivés, friches récentes).

Ces milieux permettent cependant d'atteindre une proportion de milieux naturels correspondant nettement inférieure à la moyenne départementale. Cependant, on constate également une faible disparité de proportion des milieux naturels entre les communes. **La commune de Montreuil semble toutefois se distinguer par une grande diversité dans les espèces présentes sur son territoire.**

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

Synthèse de la biodiversité par commune (chiffres Mars 2011)

Commune	Superficie totale de milieux naturels (Ha)	% de la surface communale	Principal milieu naturel	% de la surface communale
Bagnolet	23	9	Milieu boisé planté	3,1
Bobigny	88,1	13,1	Milieu boisé planté	4,6
Bondy	44,4	8,1	Milieu boisé planté	3,9
Les lilas	11,9	9,4	Milieu boisé planté	3,5
Montreuil	79,7	8,9	Milieu herbacés plantés	2,8
Noisy-le-Sec	44,8	8,9	Milieu boisé planté	3
Pantin	35,9	7,1	Milieu herbacé planté	2,8
Pré Saint Gervais	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.
Romainville	73,4	21,3	Milieu boisé planté	9,9
Moyenne du territoire d'étude (hors PSG)	356,4	9,26	Milieu boisé planté	2,9
Moyenne communale 93	142,7	20,9	Milieu herbacé planté	7,2
Total du Département 93	5565			

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

8.5.4 Politiques environnementales territoriales

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

- **L'aménagement du quartier des « murs à pêches » à Montreuil.** Cet ancien espace agricole, dont l'héritage est toujours présent du fait du maintien d'une partie des vergers, fait l'objet d'un **projet d'écoquartier « agricole »** depuis 2010, et dont les réalisations intégrant les milieux naturels existants doivent s'étaler de 2013 à 2018.

- Les études de **prise en compte de la biodiversité préalables à l'aménagement de l'Ecoquartier de la gare de Pantin**, dont l'objectif est, dans le cadre du concours de maîtrise d'œuvre, l'intégration de la biodiversité urbaine. Le concepteur doit ainsi préciser sa vision du quartier en tant que matrice écologique assurant les flux de faune et de flore et permettant l'habitat d'espèces urbaines, à travers des mesures ayant pour objet de faciliter, conforter, les déplacements de faune et de flore au sein du quartier ainsi que vers et depuis l'extérieur.

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

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

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

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

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

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

8.5.5 Trame verte et bleue

↳ Les continuités identifiées

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

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

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

↳ Le Schéma Régional de Continuités Ecologiques

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

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Île-de-France a été adopté par préfectoral du 21 octobre 2013

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

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

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

8.6 Géologie et Hydrologie

8.6.1 Relief

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

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

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

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

8.6.2 Géologie

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

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

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

8.6.3 Mouvements de terrains et risques sismiques

↳ Phénomènes naturels

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

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

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

Retrait/gonflement des argiles

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

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

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

Dissolution du Gypse

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

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

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

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

Aléas avérés de glissements de terrain

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

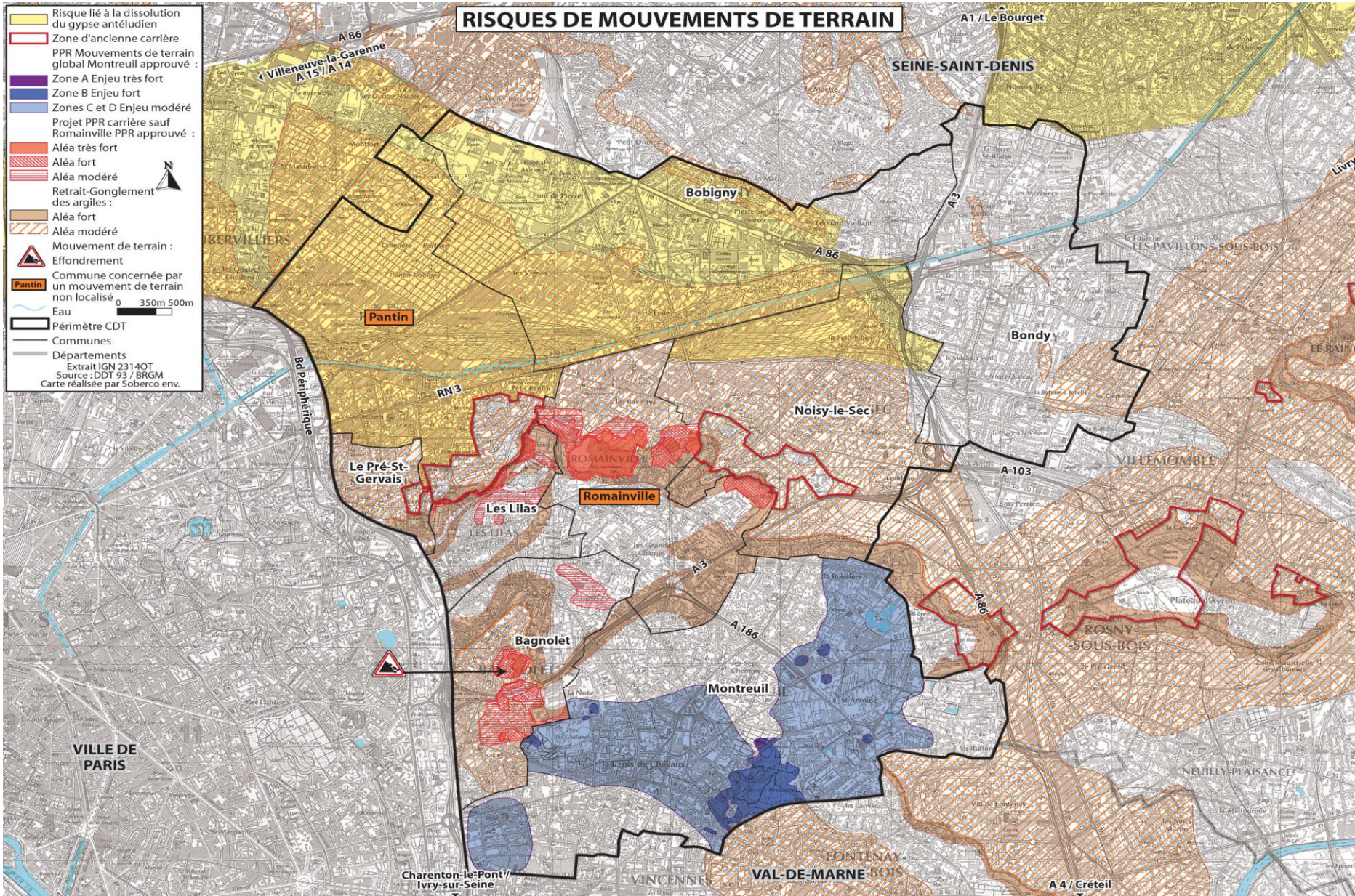
Toutefois, les données relatives à ces mouvements de terrains (base infoterre – BRGM) ne permettent pas d'en déterminer la localisation exacte.

Risque Sismique

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

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

RISQUES DE MOUVEMENTS DE TERRAIN



↳ Protections réglementaires

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

- A l'échelle du département de Seine Saint Denis : Avant la loi du 2 février 1995 instituant les PPR (Plan de Prévention des Risques), certaines communes du département étaient déjà dotées de périmètres de risque pris par arrêté préfectoral en application de l'ancien article R. 111-3 du code de l'urbanisme. Ces périmètres de risque délimitent les zones exposées aux risques d'anciennes carrières et à la dissolution du gypse antéludien.

Ainsi, **22 périmètres des zones de risques ont été approuvés par des arrêtés préfectoraux le 18 avril 1995 modifiant les arrêtés du 21 mars 1986.** Chaque commune concernée par un périmètre des zones de risques dispose d'un arrêté qui s'applique sur son territoire communal. Ils ont la même valeur juridique qu'un PPR approuvé.

Sur le territoire d'étude, ces périmètres concernent :

- **Le Périmètre de risque lié à la dissolution du gypse antéludien, commune de Bobigny**
- **Périmètre de risque lié à la présence d'anciennes carrières et à la dissolution du gypse antéludien, commune de Noisy-le-Sec**
- **Périmètre de risque lié à la présence d'anciennes carrières et à la dissolution du gypse antéludien, commune de Pantin**
- **Périmètre de risque lié à la présence d'anciennes carrières, commune du Pré-Saint-Gervais**

- A l'échelle de deux communes, ces périmètres de risques ont été précisés à travers un PPR à l'échelle de la Commune. Un troisième PPRN, sur Bagnolet, lié aux anciennes carrières (risques d'affaissements et effondrements), est en cours d'élaboration. Il a été prescrit par arrêté préfectoral n°04-1509 en date du 31 Mars 2004. Enfin, la commune des Lilas fait actuellement l'objet également de l'élaboration d'un PPRN portant sur le retrait/gonflement sols argileux et les anciennes carrières.

PPR de Romainville

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

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

PPR de Montreuil

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

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

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

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

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

Synthèse et enjeux

- Un sous-sol façonné par le Fleuve de la Seine, qui a laissé sur le territoire une « butte témoin »
- Un sous sol présentant de fortes contraintes pour l'aménagement (risques de mouvements de terrains)
- Une prise en compte forte de ces risques à travers la prescription de documents réglementaires, notamment sur Montreuil, Romainville et prochainement Bagnolet
- Un enjeu d'intégration fort dans le cadre du développement urbain (stabilisation des sous-sols, répartition des zones denses, prise en compte des capacités d'infiltration des sols...)

8.6.4 Contexte hydrologique de la zone d'étude

↳ Bassins versants

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

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

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

↳ Réseau hydrographique de surface

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

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

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

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

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

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

↳ Phénomènes naturels : Remontée de nappe et ruissellement

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

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

↳ Les zones humides

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

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

Sur le territoire d'étude, on distingue, sur le pourtour immédiat et au sud de la colline de Montreuil-Romainville, plusieurs zones de niveau 3. Les zones humides de niveau 3 sont des zones pour lesquelles "les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser".

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

↳ Contexte réglementaire et administratif

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

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

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

- **Un SAGE vient d'être initié à l'échelle du bassin versant "Croult-Enghien-Vieille Mer".** La structure porteuse du SAGE se compose du Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique (SIAH) du Croult et du Petit Rosne, du Département et du Syndicat Intercommunal d'Assainissement de la Région d'Enghien-les-Bains (SIARE). Le périmètre du S.A.G.E. a été arrêté le 11 mai 2011 et ce SAGE est en cours d'instruction pour une approbation fixée au plus tard au 31 décembre 2015.

- **Le projet de SAGE « Marne Confluence », représente un bassin versant cohérent, centré sur la partie aval de la Marne, dans sa confluence avec la Seine.** Il comprend : 25 communes du Val-de-Marne, 14 communes de Seine-et-Marne, 12 communes de Seine-Saint-Denis, la ville de Paris (bois de Vincennes). le Syndicat Marne Vive a été désigné pour assurer l'animation et le suivi technique et financier du SAGE. Le périmètre du SAGE a été arrêté le 14 Septembre 2009. L'état initial du SAGE Marne Confluence a été validé lors de la Commission Locale de l'Eau (CLE) du 25 septembre 2012.

↳ Alimentation en Eau Potable (AEP)

L'alimentation en eau potable du territoire est assurée par convention de avec la Communauté d'agglomération par le SEDIF (Syndicat des Eaux d'Ile de France). L'eau potable distribuée sur la zone d'étude par le SEDIF provient de l'usine de Neuilly-sur-Marne, par le biais du pompage dans le cours d'eau de la Marne. Aucun captage n'est donc présent sur le territoire d'étude, dont la vulnérabilité reste faible.

↳ Réseau d'assainissement

L'assainissement du secteur d'étude est structuré autour du réseau départemental géré par la Direction de l'Eau et de l'Assainissement du Département de Seine Saint-Denis. Depuis la création de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble et sa prise de compétence, c'est l'agglomération qui a pour charge la collecte des eaux usées communales vers le réseau départemental (réseau de transport). Ce service est assuré en régie.

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

SDAGE Seine Normandie

La zone d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Seine Normandie, approuvé par arrêté préfectoral le 20 Novembre 2009.

Elle est concernée par la masse d'eau " Éocène du Valois" (Code FRHG104). Cette masse d'eau souterraine est l'une des rares sur le Bassin Seine Normandie à atteindre le bon état à l'heure actuelle (période 1995-2005, confirmée en 2010). De fait son objectif de bon état de la qualité des eaux est maintenu à l'horizon 2015.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les masses d'eau sont réparties en trois classes :

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

8.7 Paysage

8.7.1 Le Grand paysage

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

- **Au centre, le plateau de Romainville forme une unité paysagère avec les hauteurs de l'est de Paris (Buttes-Chaumont, Belleville, Père-Lachaise). Il est séparé de la butte Montmartre, à l'ouest, par le col de la Chapelle qui accueille le canal Saint-Martin et les gares de l'Est et du Nord ; il est séparé, à l'est, du plateau d'Avron par le col de Rosny dans lequel se sont insérées la voie ferrée et l'autoroute A 86.**

Très pentu, le rebord nord du plateau de Romainville offre des vues lointaines spectaculaires sur le nord de la région (Saint-Denis, forêt de Montmorency, aéroports du Bourget et de Roissy). Au sud, la limite du plateau, plus douce et festonnée, permet des vues depuis les hauteurs de Montreuil vers le bois de Vincennes et la vallée de la Marne. L'aménagement en parcs d'anciennes carrières crée un chapelet vert qui court tout autour du plateau.

C'est sur ce relief qu'ont été construits, dans les années 1840, les avant-postes militaires qui vont lui donner son nom de « corniche des forts ».

- **Au Nord, dans la plaine, la structure du paysage orientée nord-ouest/sud-est (talwegs, parcellaire, trame de voirie) a été transformée par l'implantation du canal de l'Ourcq et surtout des voies ferrées.** Depuis le début du XIXe siècle, **le développement de ces grandes infrastructures (celle du canal de l'Ourcq, mais également celles des faisceaux ferrés et des routes nationales (ex-RN2 et ex-RN3)) s'est accompagné d'un regroupement des installations industrielles qui jouent encore un rôle déterminant dans ce paysage.**

- **Sur la partie Sud et à l'Ouest, en contact direct avec le périphérique Parisien, une urbanisation « faubourienne » a constitué la série des centres anciens qui, pour la plupart, joutent Paris. Elle fut amplifiée à la fin du XIXe siècle par l'arrivée des lignes de tramway ;** elle est remarquable par la diversité de ses bâtiments et l'imbrication de ses fonctions et s'étend, le plus souvent, sur les traces d'un ancien parcellaire maraîcher. La cité Jardin du Pré-Saint-Gervais est un site inscrit et le secteur des Murs à Pêches à Montreuil est classé.

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

- Qui permet de voir : Depuis les lisières du plateau, le territoire d'Est Ensemble donne à voir sa diversité. Depuis le relief du plateau, le grand territoire se dessine à partir de points de vue cadrés ponctuellement par l'aménagement des parcs urbains.

Au Nord (notamment depuis l'avenue du Colonel Fabien à Romainville), le regard s'étend dans la plaine de France jusqu'à l'aéroport Charles de Gaulle par beau temps. Plus près du regard, on lit le paysage des grands axes de déplacement et des zones d'activités associées, ainsi que les quartiers des Tours à Bobigny ou à Bondy. A une échelle plus proche, le relief pentu formant quelques émergences permet également une grande lisibilité du coteau. Toutefois, la présence de la BPAL (Base de Plein Air et de Loisirs) et de sa végétation dense et spontanée masque également de nombreuses lignes de visibilité qui pourraient être rendues possible, notamment depuis les nombreux cheminements piétons qui parcourent le coteau

Au sud, (notamment depuis le parc départemental Jean Moulin les Guilands et le parc communal des Beaumonts à Montreuil), le regard porte à la fois au Sud vers le bois de Vincennes, mais est également permis à l'Ouest, en direction de la Capitale. Il permet notamment par temps clair de distinguer les éléments de repère de celle-ci, au premier lieu desquelles figure la Tour Eiffel. Le tissu proche est cependant moins lisible, du fait d'un tissu urbain dense assez homogène (mélange d'habitation et de petites activités), notamment quant à la hauteur et la typologie du bâti, en dehors de quelques éléments repères du paysage.

- Qui se rend visible, et lisible au sein de l'agglomération parisienne : Outre la butte de Romainville qui constitue par elle-même le principal élément singulier du territoire, de part son caractère exceptionnel au sein de la Plaine de France, le territoire présente de nombreux éléments « bâtis » de grande hauteur qui marquent ce paysage

Ces émergences au-dessus de la ligne d'horizon (tours, cheminées, beffroi, château d'eau... visibles depuis le paysage lointain, depuis les trains et les autoroutes comme depuis les voies en pentes qui entourent le plateau, sont autant de repères qui jalonnent les sites.

Ces points hauts permettent d'identifier les lieux, de les nommer, de se les approprier : tour de l'illustration et tour hertzienne des Lilas, tours du centre de Bobigny, des Mercuriales et de La Noue à Bagnolet, beffroi de l'Hôtel de Ville et tours de Montreuil, celles des grands ensembles de logement des années 60 et de quelques grands centres commerciaux etc.

Les masses végétales présentes sur les contreforts nord et est du plateau de Romainville, et les pentes du parc départemental Jean Moulin Les Guilands (notamment les pelouses de la grande traverse) constituent également des points d'accroche paysagers.

Les forts, occupent une place singulière dans le paysage : situés en corniche ils restent masqués à la vue et de fait finalement peu perceptibles dans le paysage.

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

Le paysage de la Seine-Saint-Denis reste cependant donc encore un **"non paysage" dans le sens où il n'existe pas tant qu'il n'est pas regardé ni connu. Les vues existent mais inconnues et non valorisées.**

La notion de "grand paysage" est gommée du fait des constructions (qui effacent la notion de sol), la notion de paysage quotidien est vue comme "non paysage", paysage agressif ou déprécié : tag, objets cassés, disparités de mobiliers urbains, hyper présence des véhicules, disparités des constructions individuelles, ou négation de la façade (les parties valorisées, donnant sur les jardins, n'étant pas « visibles » depuis l'espace public).

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

8.7.2 Les entités Paysagères urbaines

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

- **Les faubourgs** : ils sont constitués par un tissu d'habitat collectif avec une forte mixité (activités, équipements, bureaux) Souvent situés en première couronne de Paris, de Pantin à Montreuil, ces faubourgs sont des espaces denses, mais présentent une typologie bâtie d'assez faible hauteur (R+2 à R+3), et des rues nombreuses mais de faibles largeurs.

- **Les ensembles à dominante pavillonnaire dans lequel s'insèrent des grands ensembles d'habitat social** Ces espaces se situent principalement en deuxième couronne, des Hauts de Montreuil et de Romainville à Bondy et Bobigny, ainsi qu'au centre-ville de Bobigny qui se rattache à cet ensemble.

- **Le regroupement des activités industrielles et logistiques sur le corridor RN 3 / Canal de l'Ourcq / Faisceau Est de voie ferrée.** Cette entité comprend de vastes zones d'activités accueillant souvent des bâtiments de faibles hauteurs mais contigus à des grandes nappes artificialisées nécessaires aux activités présentes. Ces vastes surfaces séparent le nord du reste du territoire de la Communauté d'Agglomération Est Ensemble.

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



8.7.3 Les grands axes

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

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

- **L'axe du Canal de l'Ourcq** : Cet axe large et au relief constant constitue à la fois **un axe fort de déplacement pour les bateaux** (principalement de fret sur le tronçon traversant Est-Ensemble), **mais s'accompagne de pistes cyclables de chaque côté du canal qui en font l'un des principaux axes modes doux du territoire.**

La perception du territoire depuis cet axe présente donc des **enjeux à vocation notamment touristiques**. Toutefois, si cet axe forme un guide du regard important dans le sens Est-Ouest, **ses abords directs sont souvent contraints par des limites séparatives des parcelles peu qualitatives : murs de grands hauteurs plein (béton brut), grillage, dos de bâtiments**. On note toutefois la présence **de talus végétalisés et d'arbres d'alignements sur certaines sections qui permettent d'améliorer la qualité paysagère de cet axe.**

Toutefois, l'ensemble de ces continuités ne permet pas d'irriguer le territoire d'itinéraires modes doux depuis le canal : celui-ci n'est en effet accessible presque uniquement depuis les ponts. Le seul exemple d'ouverture du canal sur son environnement concerne Bobigny : **le parc de la Bergère offre des connexions directes entre les chemins du parc et l'axe du Canal**, et des effets d'ouvertures entre les rideaux de végétations permettent d'évoquer une transition entre ces milieux.

- **L'axe de l'ex-RN3** : Il s'inscrit dans **un tissu de grandes activités économiques héritées du passé industriel du territoire**. De fait, cet axe est également **borduré par les anciens bâtiments d'activité ou par les murs de délimitation qui bloquent les regards vers l'extérieur**, en dehors des espaces de croisement avec d'autres voiries qui permettent des échappées visuelles, notamment vers le coteau. Toutefois, **l'emprise de cet axe (2x2 voies, contre-allées cyclables et végétalisation) offre un axe clair et lisible**. La végétation d'alignement qui accompagne l'axe permet en outre sa lisibilité au sein du tissu urbain depuis les vues lointaines depuis la partie Nord du Coteau.

- **L'axe des voies ferrées** : Les voies ferrées, principalement **d'orientation Est-Ouest, longent également des espaces principalement industriels**. Toutefois, la largeur du fuseau et les nombreux croisements avec d'autres infrastructures (et le délaissés qui les accompagnent) permettent de dégager les vues sur le grand territoire, et en particulier sur le coteau de Romainville-Montreuil. **En outre, cet axe est l'un des axes pénétrants dans Paris de la LGV Est**. De fait la vision paysagère du territoire offert le long de cet axe constitue une réelle « **porte d'entrée** » de la capitale, dont les enjeux de valorisations paysagères sont particulièrement marqués.

8.7.4 Le paysage hérité

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

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

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

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

- D'un état des lieux problématisé de du patrimoine existant et des projets à l'échelle de chacune des 9 communes,
- De la définition d'enjeux communautaires,
- Scénarios de définition de l'intérêt communautaire,
- De propositions d'actions pouvant être déclarées d'intérêt communautaire dès 2011

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

- **Un repérage des éléments du patrimoine inscrit au PLU de Bagnolet**, qui présente 11 bâtiments et ensembles de bâtiments industriels (notamment la manufacture Parisienne de Guidon, le centre de formation aux techniques du spectacle...).

Une étude patrimoniale sur la commune de Montreuil, ayant pour objectif de déterminer les éléments patrimoniaux à protéger.

Cette étude présente 3 types de patrimoine industriel :

- Les ateliers et petites industries,
- Les ilots industriels,
- Les activités insérées ans le bâti.

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

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

- L'ex usine de peausserie (usine de traitement des peaux de lapin) C. et E. Chapal frères et cie, puis Société anonyme des anciens établissements C. et E. Chapal frères et cie, actuellement hôtel industriel, logement et ateliers d'artistes, situé au 26 rue de Vincennes et 14 Rue Kléber,
- L'usine Hémard, au 87 rue de Paris.

- **Un plan du patrimoine formant une annexe du PLU de la commune des Lilas.**

Synthèse des enjeux environnementaux

↳ Synthèse du profil environnemental du territoire

Des dégradations de la qualité de l'air sont observées à proximité des grandes infrastructures qui supportent un trafic routier important. De façon corrélée, les niveaux sonores sont élevés aux bords de ces infrastructures et quelques fois cumulés sur certains secteurs dans lesquels un grand nombre de personnes sont exposées à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites.

Le territoire est également fortement dépendant des énergies fossiles et les consommations énergétiques, parallèlement aux émissions de gaz à effet de serre, liées au trafic routier sur l'ensemble du territoire.

Toutefois, on constate que la forte densité du territoire induit une proportion plus limitée de la part des déplacements dans les consommations énergétiques et des émissions de polluants et de gaz à effets de serre qu'à l'échelle régionale. De plus la part des mobilités quotidienne n'est pas la part majoritaire au sein même des déplacements.

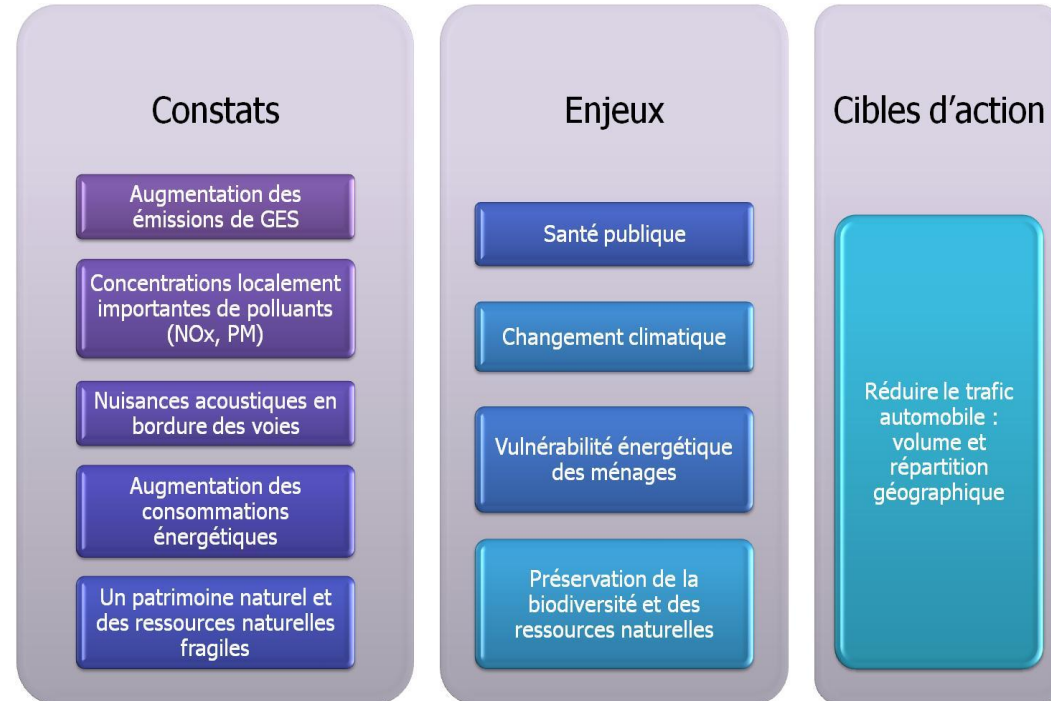
On notera que la structure des axes de mobilités du territoire est fortement liée aux caractéristiques naturelles de celui-ci : **le relief et l'hydrographie qui en découlent ont ainsi façonné l'urbanisation et le développement des réseaux du territoire, dont les axes de déplacements.**

Le canal de l'Ourcq, seul réseau hydrographique superficiel du territoire, est en outre **un axe de déplacement important pour le transit fluvial et constitue ainsi une opportunité pour le territoire.**

↳ Synthèse des enjeux environnementaux

L'enjeu du PLD sera de mettre en place les conditions permettant de réduire significativement le trafic routier sur certains axes et d'assurer un report modal vers les transports collectifs et les modes doux. Cette baisse de trafic et le report modal devront être significatifs pour engendrer de réelles incidences sur les niveaux de bruit et les émissions de polluant, notamment le long des axes structurants (ex-routes nationales, autoroutes).

Il s'agira alors de s'orienter vers des mesures fortes visant à renforcer l'utilisation de modes alternatifs et concurrentiels à la voiture individuelle, notamment dans un contexte de développement fort des transports collectifs au sein de l'agglomération parisienne (Grand Paris Express notamment).



Dimensions de l'environnement	Constats	Enjeux en lien avec les déplacements	Leviers d'actions possibles dans le cadre du PLU
Qualité de l'air	<p>Une part de la mobilité dans les émissions du territoire à hauteur de 30%.</p> <p>Concentrations localement importantes de polluants (ozone, PM10) principalement en bordure des principaux axes routiers (ex-RN2, ex-RN3, avec une qualité de l'air fortement dégradée le long de ces axes.</p> <p>Un PCET en cours d'élaboration</p>	<p>Réduire les émissions de polluants et de gaz à effet de serre qui présentent des risques pour la santé publique et le changement climatique</p>	<p>Réduction du trafic automobile</p> <p>Diminution de la part modale de la voiture</p>
Ambiance acoustique	<p>Nuisances acoustiques importantes le long des voies principales.</p> <p>Une importante population exposée à des niveaux acoustiques élevés (+60000 habitants)</p> <p>Quelques zones de moindres nuisances offertes par la présence des parcs et jardins</p> <p>Un PPBE en cours d'élaboration</p>	<p>Réduire les niveaux de bruit dans les zones urbaines qui présentent des risques pour la santé humaine</p>	<p>Réduction du trafic automobile</p> <p>Limiter la place de l'automobile dans la ville</p>
Energie	<p>Des transports collectifs importants en termes de part modale</p> <p>Une place de la voiture qui augmente au fur et à mesure de l'éloignement avec la capitale.</p> <p>Un PCET en cours d'élaboration</p>	<p>Réduire les consommations énergétiques et la dépendance aux énergies fossiles (vulnérabilité des ménages)</p>	<p>Réduction du trafic automobile</p> <p>Développement des transports en commun</p>
Espace	<p>Un territoire intégralement urbanisé</p>	<p>Renforcer le lien urbanisme et transport</p>	<p>Cohérence urbanisation/ déplacements</p> <p>Aménagements en faveur d'un meilleur partage de la voirie</p>
Biodiversité	<p>Une biodiversité en cours d'approvisionnement</p> <p>Des continuités écologiques identifiées et à conforter</p>	<p>Préserver, valoriser les espaces naturels</p> <p>Limiter les points de conflits</p>	<p>Prise en compte du patrimoine naturel lors des divers aménagements</p>
Relief et hydrographie	<p>Un territoire marqué par un relief qui guide son développement</p> <p>Réseau hydrographique quasi inexistant</p> <p>Le canal de l'Ourcq, opportunité pour les déplacements</p>	<p>Préserver, valoriser les ressources en eau</p>	<p>Prise en compte des ressources des divers aménagements</p>
Paysage	<p>Des entités paysagères bien distinctes, avec 3 territoires d'entraînement.</p> <p>Des axes de déplacements importants dans la structuration du paysage</p>	<p>Valoriser les paysages, à la fois pour les vues offertes et l'insertion paysagère des voies</p>	<p>Prise en compte du paysage lors des divers aménagements</p>

Annexes 1 :

Les projets d'aménagements et d'urbanisme

Nom de l'opération	Communes	Ha	Vocation	Programme	Etat d'avancement
Les Malassis/ les Noues	Bagnolet/ Montreuil	NR	Logements Activités Equipements Espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création de 1500 logements, et réhabilitations de 120 logements ▪ Adaptation de la typologie des commerces à conserver ou à implanter ▪ Création de 4 crèches et d'une école maternelle 	<p>Réalisation pour les Noues :</p> <p>Constructions : 2014-16 Réhabilitations : 2013-14 Aménagements : 2013-15 Equipements : 2013-17</p> <p>Réalisation pour les Malassis :</p> <p>Constructions et Réhabilitations : 2013-17 Aménagements : 2013-18 Equipements : 2014-16</p>
ZAC Ecocité	Bobigny	20 ha	Logements Activités Equipements Espaces publics	<p>Création de 1 200 logements</p> <p>197 000 m² de SHON destinées aux activités (bureaux, Ecoparc, commerces et hôtel de logistique du port urbain)</p> <p>8 000 m² de SHON destinées pour les équipements publics</p> <p>20 000 m² de SHON destinées aux espaces publics</p>	<p>Logements phase 1 : 2015-2018</p> <p>Bureaux phase 1 : 2014-2017</p> <p>Ecoparc phase 1 : 2015-2018</p>
ZAC Hotel de Ville et PRU Karl Marx	Bobigny	NR	Logements Activités Espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création de 1 104 logements, rénovation de 502 logements et destruction de 230 logements 5 000 m² de SHON destinés aux commerces 7 ha d'espaces publics à créer 	<p>Achèvement de l'opération en 2017</p> <p>Intervention sur les ilots du PRU et sur les espaces publics : début 2015</p>
ZAC Vache à l'Aise	Bobigny	NR	Logements Activités Equipements	<p>561 logements dont 296 étudiants</p> <p>34 000 m² de SHON destinées aux activités (Bureaux & Commerces)</p> <p>22 000 m² de SHON destinées aux équipements de formations</p>	<p>Achèvement de l'opération : fin 2014 - début 2015</p>
PRU Grand Quadrillatère	Bobigny	NR	Logements Equipements Espaces publics	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Création de 536 logements, réhabilitation de 760 logements et démolition de 300 logements + création de 216 logements Réaménagements du groupe scolaire Gremillion et du gymnase Cachin Interventions sur voirie : rues Romain Rolland, Edouard Renard, Gosciny, Voltaire, de la Convention, Lautréamont, Cachin, Balzac et Chablis. 	<p>Achèvement de l'opération : 2019</p>
ZAC des Rives de l'Ourcq	Bondy	11,4 ha	Logements Activités Equipements	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 100 000 m² de SHON destinées aux logements (dont 2 000 m² pour le commerce) 20 000m² de SHON destinées aux activités et 10 000m² de SHON prévues pour le réaménagement du Port de Bondy Implantation d'une maternelle et d'un groupe scolaire à long terme 	<p>1^{ère} phase en cours de réalisation (Secteur des Salins)</p> <p>Achèvement en 2028</p>

Nom de l'opération	Communes	HA	Vocation	Programme	Etat d'avancement
Sueur-Ruffins	Montreuil		Logements Activités Equipements Espaces publics	▪ Pas de programme acté pour le moment	Premières esquisses et diagnostic
ZAC des Boissière-Acacia	Montreuil	200 ha	Logements Activités Equipements Espaces publics	▪ 84 500m ² de SHON destinées aux logements 21 000 m ² de SHON destinées aux activités 6 300 m ² pour un groupe scolaire - 1 100 m ² pour une crèche, un plateau sportif 7ha pour de l'espace public	Fin 2013 : livraison des premiers logements Fin de la 1 ^{ère} phase : 2015 2 ^{ème} phase du projet : 2015-2017 3 ^{ème} phase du projet : 2017-2019
ZAC Saint-Antoine	Montreuil		Agriculture	▪ 55 ha destinés aux développement des activités agricoles, d'insertion, culturelles, touristiques et de mise en valeur du paysage et du patrimoine.	NR
Tram Ouest	Montreuil		Projet urbain	▪ Reconquête de l'infrastructure autoroutière à démolir pour retrouver un profil urbain en passant d'une largeur de 100 mètres environ à une avenue de 30-35 mètres desservie par le tramway. Programmation de constructions de ce secteur en deuxième phase du projet, pour que les études puissent être conduites en parallèle de la réalisation de l'avenue du tramway.	Etudes urbaines en cours
ZAC de la Fraternité	Montreuil	NR	Logements Activités Equipements	▪ Création de plus de 1 000 logements, réhabilitation de 650 logements répartis sous 40 immeubles, destruction de 300 logements 35% des locaux sont destinés aux activités Création de 16 classes	Début de la réalisation en début d'année 2014 Achèvement de l'opération : 2020
ZAC Faubourg	Montreuil	NR	Logements Activités Equipements	▪ Création de 1 450 logements 35% des locaux sont destinés aux activités Création de 11 classes	Début de la réalisation au 2 ^{ème} trimestre de 2014 Achèvement de l'opération : 2020
PRU Grands Pêcheurs-Bel air	Montreuil	NR	Logements Activités Equipements Espaces publics	Création de 1375 logements, démolition de 300 logements et réhabilitation de 550 logements Création d'une nouvelle galerie commerçante Réhabilitation des 3 écoles du quartier, création de 2 crèches, d'une salle des associations, d'un Dojo et d'un centre de santé Mise en place d'un réseau de noues, création et réaffectation de la voirie	Projet en cours, fin prévue en 2015

Nom de l'opération	Communes	Ha	Vocation	Programme	Etat d'avancement
ZAC Territoire de l'Ourcq	Noisy-le-Sec	NR	Logements Activités Culture Equipements Espaces publics	Création de plus de 1 000 logements Création de commerces et d'une pépinière d'entreprises Accueil du futur centre national des arts de la rue Implantation d'un organisme de formation Réaménagement des berges du canal de l'Ourcq	Achèvement de la ZAC : 2014-2029
Plaine Ouest	Noisy-le-Sec	35 ha	Logements Activités Espaces publics	Création d'environ 1 000 logements Implantation de commerces, maintien d'une vocation d'activité sur le secteur de la ZI du Parc Création d'espaces verts le long des constructions et d'une voie Nord-Sud paysagère convergeant vers le pôle commercial et la BPAL.	2016-2017 : livraison de la 1 ^{ère} tranche de construction 2020 : finalisation de l'îlot 1 2025 : finalisation du projet
Ecoquartier de la Gare	Pantin	52 ha	Logements Activités Culture Espaces publics	Création de 1 300 logements 113 000 m ² de SHON destinées aux activités mixtes et 6 500 m ² de SHON destinées aux commerces Traitement mémoriel du site et mise en place de jardins partagés et pédagogiques	Achèvement prévu en 2018
ZAC du Port	Pantin	6 ha	Logements Activités Equipements Espaces publics	Création de 59 030 m ² de SHON destinées aux logements Création de 10 054 m ² de SHON destinées aux commerces et 22 500 m ² de SHON destinées aux bureaux Réalisation d'un port de plaisance, d'une base nautique et d'un port à sec, requalification de la zone d'activités économiques en rive Nord, mutation des terrains Pouchard : accueil d'activités économiques à haute valeur ajoutée 30 000 m ² destinés aux espaces publics	Livraison des 3 premiers lots de logements (environ 300 logements) et des premiers espaces publics : Fin 2015 Livraison des logements restants et des derniers espaces publics : 2017
ZAC de l'Horloge	Romainville	51 ha	Logements Activités Espaces publics	73 000 m ² de logements 120 000 m ² de bureaux, 40 000 m ² de locaux d'activités, 29 000 m ² de locaux commerciaux, 40 000 m ² d'extension pour Biocitech 54 000 m ² de voies et d'espaces publics créés ou requalifiés	Premières livraisons en 2015-2016
Base de Plein air et de Loisirs de la corniche des Forts	Romainville	64 ha	Tourisme	Développement d'activités d'aventure, d'orientation, de découverte du milieu et réflexion sur la possibilité de faire des vestiges du site un musée « vivant » et de plein air de l'histoire du site	L'aménagement de la BPAL doit se poursuivre sur une durée de 10 ans environ.

Annexes 2 :

Les lignes de bus desservant Est
Ensemble

2. Les lignes de bus desservant la CAEE

Lignes	Communes desservies	Numéro de ligne	Typologie de la ligne	NOMBRE SERVICES						Amplitude horaire		Correspondance réseau ferré	Classes nb voyageurs/service
				JOB	HPM	HC	HS	Samedi	Dimanche	1er	dernier		
PARIS-20 (Porte des Lilas) - ST-DENIS (Gare)	Pré-St-Gervais, Les Lilas, Pantin	170	Mobilien	344	20	15	2	216	150	4:54	0:30	RER E, M3b, M5, M7, M11, M13, T1, T3B	>130
PARIS-20 (Porte des Lilas) - MONTREUIL (Mairie)	Pré-St-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville	129	Mobilien	332	20	20	4	184	130	5:05	0:33	M3b, M9, M11, T3B	40 à 80
PARIS-19 (Porte de La Villette) - STAINS - PIERREFITTE-SUR-SEINE (R.E.R.)	Pantin, Aubervilliers	150	Mobilien	325	20	16	10	240	210	4:54	0:35	RER B, RER D, M7, T1, T3B	>130
AUBERVILLIERS (Fort d'Aubervilliers) - BONDY (Jouhaux -Blum)	Bobigny, Bondy, Pantin, Aubervilliers	134		317	21	17	11	262	122	5:05	0:20	M5, M7, T1	<20
PARIS-12 (Château de Vincennes) - PARIS-20 (Porte des Lilas)	Les Lilas, Montreuil, Vincennes	115	Mobilien	255	16	16	6	179	96	5:19	0:30	RER A, M1, M3B, M9, T3b	40 à 80
PARIS-19 (Porte de La Villette) - GONESSE (ZAC des Tulipes)	Pantin, Aubervilliers, La Courneuve	152	Mobilien	251	13	13	8	212	167	4:27	0:30	RER B, M7, T1, T3B	40 à 80
BOBIGNY (Pablo Picasso) - DRANCY - LE BLANC-MESNIL (Musée de l'Air)	Bobigny, Drancy	148	Mobilien	247	23	14	6	209	151	4:43	0:49	RER B, M5, T1	40 à 80
PARIS-12 (Château de Vincennes) - PANTIN (Raymond Queneau)	Bagnolet, Montreuil, Pantin, Romainville	318	Mobilien	247	19	12	8	192	108	5:22	0:45	RER A, M1, M3, M5, M9	40 à 80
MONTREUIL (Croix de Chavaux) - NEUILLY-SUR-MARNE (Ile-de-France)	Montreuil, Fontenay-sous-Bois	127		245	18	7	2	91	64	4:39	1:05	M9	80 à 100
LA COURNEUVE (R.E.R.) - ROSNY-SOUS-BOIS (R.E.R.)	Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois	143	Mobilien	243	19	13	9	177	148	4:50	0:31	RER B, RER E, T1	40 à 80

Lignes	Communes desservies	Numéro de ligne	Typologie de la ligne	NOMBRE SERVICES						Amplitude horaire		Correspondance réseau ferré	Classes nb voyageurs/service
				JOB	HPM	HC	HS	Samedi	Dimanche	1er	dernier		
BOBIGNY (Pablo Picasso) - VILLEMOMBLE - NEUILLY-SUR-MARNE - NOISY-LE-GRAND (Mont d'Est R.E.R.)	Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois, Villemomble	303	Mobilien	238	12	12	6	182	84	5:00	0:30	RER A, RER E, M5, T1	40 à 80
MONTREUIL (Mairie) - VILLEMOMBLE (Mairie, Lycée)	Montreuil	121	Mobilien	228	16	12	6	215	145	5:10	0:33	RER E, M9	40 à 80
PARIS-20 (Porte des Lilas) - LES PAVILLONS-SOUS-BOIS (Mairie)	Bobigny, Le Pré-St-Gervais, Les Lilas, Noisy-le-Sec, Romainville, Les Pavillons-sous-Bois	105	Mobilien	224	17	10	7	188	100	5:05	0:40	RER E, M3B, M11, T1, T3b	80 à 100
BAGNOLET (Galliéni métro) - FONTENAY-SOUS-BOIS (Val-de-Fontenay RER)	Bagnolet, Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois	122		220	8	8	6	179	115	5:08	0:35	RER A, RER E, M3, M9	80 à 100
PARIS-1 (Louvre Rivoli) - BAGNOLET (Louise Michel)	Bagnolet, Paris 20ème	76	Mobilien	213	16	12	6	182	134	5:46	1:15	M1, M2, M3, M4, M5, M7, M8, M9, M11, M14	80 à 100
PANTIN (Eglise de Pantin) - SEVRAN (Avenue Ronsard)	Bobigny, Bondy, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville, Les Pavillons-sous-Bois	147	Mobilien	213	15	12	10	189	104	4:42	1:22	RER B, M5, T1	80 à 100
VILLEPINTE (Gare R.E.R.) - BOBIGNY (Pablo Picasso)	Bobigny, Bondy, Aulnay-sous-Bois	615	Mobilien	208	14	8	8	157	78	4:52	2:20	RER B, M5, T1, T4	80 à 100
ROSNY-SOUS-BOIS (Rosny 2) - LE BLANC-MESNIL (Place de la Libération)	Bondy, Noisy-le-Sec, Le Blanc-Mesnil, Rosny-sous-Bois	346		207	17	12	5	188	94	5:00	21:30	RER B, RER E, T4	20 à 40
PARIS-5 (Gare d'Austerlitz) - LE PRE-ST-GERVAIS (Jean Jaurès)	Le Pré-St-Gervais, Pantin, Paris 19ème	61		201	12	12	6	147	145	5:30	0:40	RER A, RER D, M1, M2, M3, M3b, M5, M8, M11, M14	80 à 100

Lignes	Communes desservies	Numéro de ligne	Typologie de la ligne	NOMBRE SERVICES						Amplitude horaire		Correspondance réseau ferré	Classes nb voyageurs/service
				JOB	HPM	HC	HS	Samedi	Dimanche	1er	dernier		
PARIS-1 (Pont Neuf) - PARIS-19 (Porte de la Vilette)	Paris 19ème	75		198	12	10	7	144	95	6:07	22:34	M2, M3, M5, M7, M7b, M8, M11	80 à 100
BOBIGNY (Pablo Picasso) - NOISY-LE-SEC - MONTREUIL - FONTENAY-SOUS-BOIS (Gare de Val de Fontenay)	Bobigny, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville, Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois	301		196	11	11	6	174	121	5:37	0:30	RER A, RER E, M5, T1	80 à 100
PARIS-1 (Palais Royal) - PARIS-20 (Porte des Lilas)	Le Pré-St-Gervais, Paris 19ème	48		194	12	15	0	132	0	6:30	0:30	RER B, RER D, M1, M2, M4, M5, M7, M7b, M8, M9, T3b	100 à 130
PARIS-12 (Château de Vincennes) - ROSNY-SOUS-BOIS (Van Derheyden)	Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois	118	Mobilien	184	13	10	5	161	133	5:27	0:40	RER A, RER E, M1	80 à 100
PARIS-20 (Porte des lilas) - LE PRE-ST-GERVAIS - DUGNY (Centre Ville)	, Le Pré-St-Gervais, Les Lilas, Pantin, Aubervilliers	249		182	16	9	4	137	88	5:02	0:25	RER B, RER E, M3, M7, M11, T1, T3b	100 à 130
PARIS-19 (Porte de Pantin) - BONDY (Jouhaux-Blum)	Bobigny, Bondy, Pantin, Le Blanc-Mesnil, Paris 19ème	151		172	12	8	4	110	50	5:00	0:35	RER E, M5, T1, T3b	20 à 40
PARIS-17 (Porte de Clichy) - LA COURNEUVE (Place du 8 mai 1945)	Aubervilliers	173	Mobilien	171	15	15	9	268	178	4:38	0:32	RER B, RER C, RER E, M7, M13, T1	80 à 100
AULNAY-SOUS-BOIS (Gare) - DRANCY - LE BLANC-MESNIL - BOBIGNY (Benoit Frachon)	Bobigny, Drancy	251		170	18	6	4	108	71	4:45	22:10	RER B, M5, T1, T4	20 à 40
LE BOURGET (R.E.R.) - LE RAINCY - MONTFERMEIL (Les Bosquets)	Bobigny, Bondy, Drancy, Les Pavillons-sous-Bois	146		165	10	8	5	124	98	4:54	23:27	RER B, M5, T1	100 à 130
AUBERVILLIERS (Fort d'Aubervilliers - métro) - BONDY - LIVRY-GARGAN (Mairie)	Bobigny, Bondy, Pantin, Aubervilliers, Les Pavillons-sous-Bois	234		160	9	13	6	122	99	4:36	22:30	M5, M7, T1	20 à 40

Lignes	Communes desservies	Numéro de ligne	Typologie de la ligne	NOMBRE SERVICES						Amplitude horaire		Correspondance réseau ferré	Classes nb voyageurs/service
				JOB	HPM	HC	HS	Samedi	Dimanche	1er	dernier		
PARIS-20 (Gambetta) - ROSNY-SOUS-BOIS (Rosny 2)	Bagnolet, Montreuil, Noisy-le-Sec, Paris 20 ^{ème} , Rosny-sous-Bois	102		155	10	8	6	116	76	4:59	22:30	RER E, M3, M3b, M9, T3b	100 à 130
BOBIGNY (Pablo Picasso) - ROMAINVILLE - NOISY-LE-SEC - MONTREUIL (Mairie)	Bobigny, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville	322		153	11	7	4	133	89	5:12	0:56	M5, M9, T1	20 à 40
VINCENNES (Château de Vincennes métro) - FONTENAY-SOUS-BOIS (Val de Fontenay / Z.I. des Alouettes)	Montreuil, Fontenay-sous-Bois, Vincennes	124		148	14	8	5	123	83	5:35	0:30	RER A, RER E, M1	20 à 40
PANTIN (Eglise de Pantin) - VILLEMOMBLE (Cimetière)	Bobigny, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville, Rosny-sous-Bois	145	Express	144	9	8	0	75	58	5:10	0:27	RER E, M5	40 à 80
BAGNOLET (Galliéni - Métro) - GAGNY (Pointe de Gournay)	Bagnolet, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois	221		134	12	9	1	110	64	5:20	21:15	RER E, M3	40 à 80
BONDY (Pont de Bondy) - CLICHY-SOUS-BOIS - LIVRY-GARGAN - MONTFERMEIL (Hôpital)	Bondy, Noisy-le-Sec, Les Pavillons-sous-Bois	347		134	10	10	5	92	84	5:00	1:08	T1	40 à 80
LE BLANC-MESNIL (Chemin Notre Dame) - BOBIGNY (Pablo Picasso)	Bobigny, Bondy, Drancy, Le Blanc-Mesnil	620		123	10	6	5	101	62	5:30	22:33	RER B, M5, T1	<20
PARIS-12 (Château de Vincennes) - PARIS-18 (Porte de Clignancourt)	Vincennes	56		122	8	8	0	118	0	6:00	21:20	RER A, RER B, RER D, RER E, M1, M2, M3, M4, M5, M8, M9, M11, M12	40 à 80
AULNAY-SOUS-BOIS (Aulnay sous Bois R.E.R.) - BONDY (Bondy RER)	Bondy, Aulnay-sous-Bois, Les Pavillons-sous-Bois	616		110	7	6	5	94	64	5:30	22:05	RER B, RER E, T4	40 à 80

Lignes	Communes desservies	Numéro de ligne	Typologie de la ligne	NOMBRE SERVICES						Amplitude horaire		Correspondance réseau ferré	Classes nb voyageurs/service
				JOB	HPM	HC	HS	Samedi	Dimanche	1er	dernier		
ROSNY-SOUS-BOIS (Bois Perrier RER) - ST-MAUR-DES-FOSSES (R.E.R. de Champigny St Maur)	Rosny-sous-Bois	116		105	7	6	5	85	74	4:45	22:35	RER A, RER E, T4	40 à 80
PARIS-12 (Nation) - BAGNOLET - ROISSY-EN-FRANCE (Roissypole - Gare R.E.R.)	Bagnole, Bondy, Montreuil, Paris 20 ^{ème} , Le Blanc-Mesnil	351	Express	103	9	4	1	85	67	5:00	21:37	RER A, RER B, M1, M2, M3, M6, M9, T3b	40 à 80
AUBERVILLIERS (Fort d'Aubervilliers) - STAINS - GONESSE (La Fontaine Cypière ZI)	Aubervilliers	250		85	7	4	0	67	43	4:55	21:46	RER B, M7, T1	40 à 80
GALLIENI - BOBIGNY PREFECTURE - CITE ADMINISTRATIVE 2	Bobigny	690		82	5	9	0	0	0	8:00	18:00		
VILLEPINTE (gare RER) - LA COURNEUVE - DRANCY (Cité Gagarine)	Bobigny, Drancy	609	Mobilien	80	4	4	3	72	64	4:45	1:20	RER B, M7, T1	40 à 80
NOISY-LE-SEC (Jeanne d'Arc) - BAGNOLET (Louise Michel)	Bagnole, Montreuil, Noisy-le-Sec, Romainville, Rosny-sous-Bois	545		68	6	4	0	52	36	6:05	20:40	RER E, T1	20 à 40
MEAUX (Gare) - BOBIGNY (Pablo Picasso.)	Bobigny, Bondy	8		52	5	2	0	26	0	5:30	19:40	RER B, M5, T1	20 à 40
BOBIGNY (pablo picasso) - TREMBLAY-EN-FRANCE (Roissypôle RER)	Bobigny	93		47	4	2	0	32	31	5:30	21:00	RER C, M1, M2, M3, M8, M9, M13, T2	<20
FONTENAY-SOUS-BOIS - FONTENAY-SOUS-BOIS	Fontenay-sous-Bois	524	Express	47	4	3	0	32	18	7:12	19:21	RER A, RER E	<20
PARIS-20 (Porte de Montreuil) - VINCENNES (RER A)	Montreuil, Paris 20 ^{ème} , Vincennes	215		36	7	0	0	0	0	7:15	19:10	RER A, M9, T3b	<20
AUBERVILLIERS (Fort d'Aubervilliers) - PANTIN (Les Limites C.C.)	Bondy, Le Pré-St-Gervais, Pantin, Aubervilliers	330		32	2	2	0	6	0	6:43	19:33	RER E, M5, M7	

Lignes	Communes desservies	Numéro de ligne	Typologie de la ligne	NOMBRE SERVICES						Amplitude horaire		Correspondance réseau ferré	Classes nb voyageurs/service
				JOB	HPM	HC	HS	Samedi	Dimanche	1er	dernier		
DRANCY (Stade Charles Sage) - DRANCY (Stade Charles Sage)	Bobigny, Drancy	551		14	1	1	0	14	7	7:20	19:34	T1	100 à 130
LES LILAS (Villegranges) - LES LILAS (Villegranges)	Le Pré-St-Gervais, Les Lilas	515		11	0	2	0	11	0	9:00	17:00	M11	20 à 40
BONDY - BONDY	Bondy, Les Pavillons-sous-Bois, Villemomble	546		10	2	1	0	8	0	6:39	18:59	RER E, T4	40 à 80
LES PAVILLONS-SOUS-BOIS - LIVRY-GARGAN - BONDY - LES PAVILLONS-SOUS-BOIS	Bobigny, Bondy, Les Pavillons-sous-Bois	334		6	0	0	3	0	0	4:55	22:15	T1	20 à 40
LE BLANC-MESNIL (Place de la libération) - BONDY (Jouhaux Blum)	Bondy, Le Blanc-Mesnil	348		0	0	0	0	0	24	5:00	21:30	RER B	20 à 40

Lignes	Communes desservies	Numéro de ligne	Typologie de la ligne	NOMBRE SERVICES			Amplitude horaire	
				JOB	Samedi	Dimanche	1er	dernier
PARIS-10 (Gare de l'Est) - AULNAY-SOUS-BOIS (Garonor)	Pantin, Aubervilliers, La Courneuve	N 42	Noctilien	12	12	12	23:40	5:30
PARIS-1 (Châtelet) - CHELLES (Gare SNCF CHELLES-GOURNAY)	Bagnolet, Le Pré-St-Gervais, Les Lilas, Noisy-le-Sec, Romainville, Rosny-sous-Bois	N 23	Noctilien	12	16	16	23:46	5:36
PARIS-12 (Gare de Lyon) - TORCY (RER)	Bagnolet, Montreuil, Paris 20 ^{ème} , Fontenay-sous-Bois, Rosny-sous-Bois	N 34	Noctilien	14	14	14	23:55	5:35
PARIS-10 (Gare de l'Est) - MONTFERMEIL (Montfermeil)	Bobigny, Bondy, Pantin, Romainville, Les Pavillons-sous-Bois	N45	Noctilien	16	16	16	23:57	5:50
PARIS-10 (Gare de l'Est) - SEVRAN (Gare RER de Sevrans-Livry)	Bobigny, Bondy, Pantin, Les Pavillons-sous-Bois	N 41	Noctilien	14	14	14	0:03	5:46
LEVALLOIS-PERRET (Pont de Levallois) - PARIS-4 - MONTREUIL (Mairie de Montreuil métro)	Bagnolet, Montreuil, Paris 20 ^{ème}	N 16	Noctilien	21	62	62	0:30	5:47
ISSY-LES-MOULINEAUX (Mairie d'Issy métro) - PARIS-4 - BOBIGNY (Pablo Picasso métro)	Bobigny, Pantin	N 13	Noctilien	20	30	30	0:35	5:15
BOULOGNE-BILLANCOURT (Marcel Sembat métro) - PARIS-4 - ROMAINVILLE (Place Carnot)	Bagnolet, Le Pré-St-Gervais, Les Lilas, Romainville	N 12	Noctilien	18	36	36	0:30	5:42
PARIS-10 (GARE DE L'EST) - ROISSY-EN-FRANCE (AEROPORT CHARLES DE GAULLE T3)	Bobigny, Pantin, Paris 19 ^{ème}	N140	Noctilien	7	8	8	1:00	4:00

Annexes 3 :

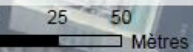
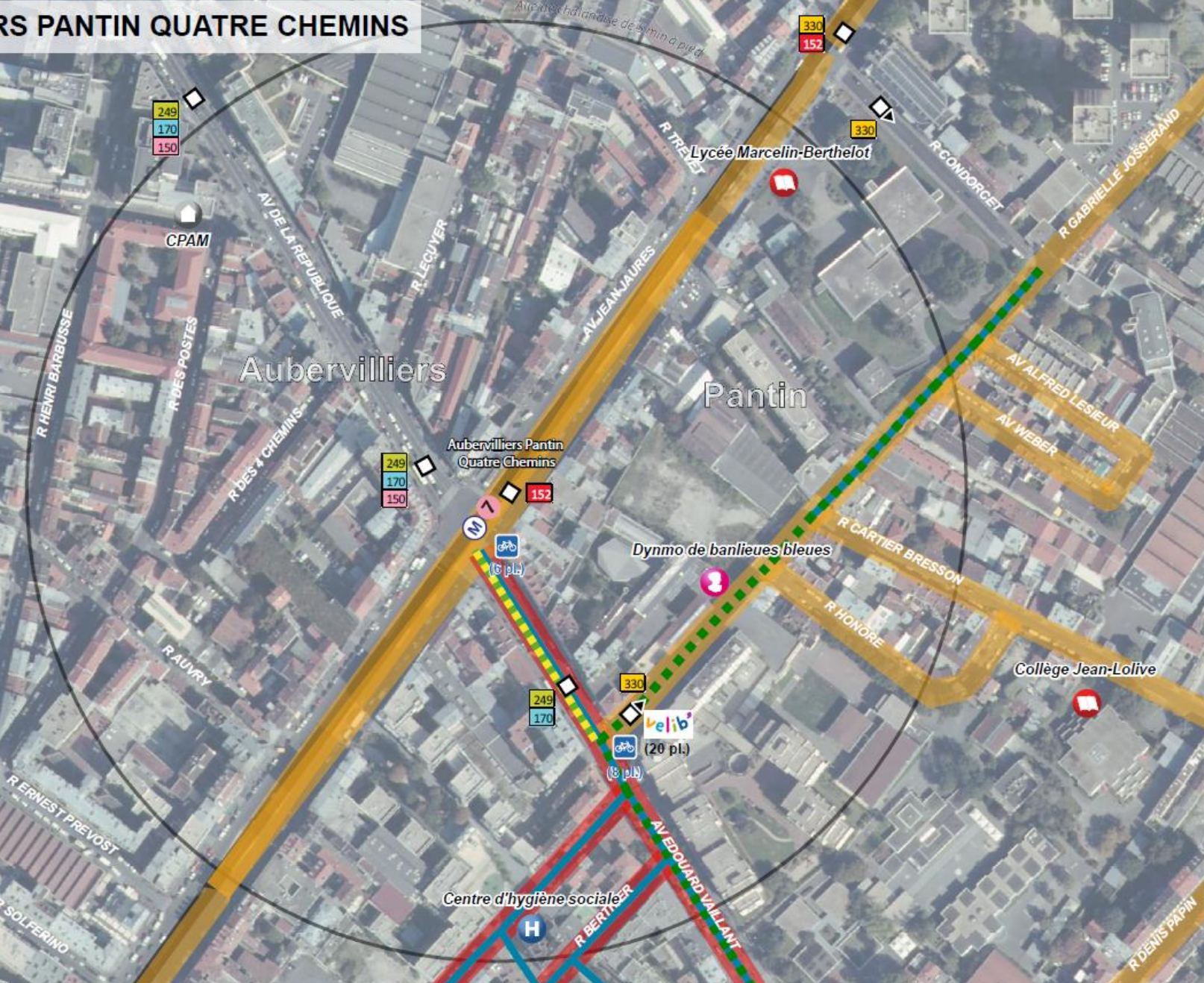
L'analyse des différents pôles d'échanges

Fort d'Aubervilliers

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 7 Nombre de trajets JOB : 812 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 22 Fréquentation sur un JOB : entre 7 500 et 15 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 6 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 1 014 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 67 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 64 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 34</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 1.25 -En HP : 1.1 -En HC : 1.6 -En HS : 1.2</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Non Présence d'un parking-relais: Oui - 285 places Présence d'autres parkings : Non Présence d'une station autolib' : Non</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 12 places Présence d'aménagements cyclables : Oui – couloir bus partagé Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Non</p>	
<p><u>Points Forts</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pôle de rabattement en automobile - un niveau correct de rabattement en TC routiers 	<p><u>Points Faibles</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Peu de stationnement cycle - Faible maillage cyclable pour permettre un rabattement sécurisé - Pas de politique de stationnement mise en place 	

AUBERVILLIERS PANTIN QUATRE CHEMINS

- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib' (X pl.) = Nombre de places



Sources : BD ORTHO® IGN BD TOP® IGN / CAE et STP
Réalisation : ITEM, 2014

Aubervilliers-Pantin-Quatre Chemins

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 7 Nombre de trajets JOB : 812 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 22 Fréquentation sur un JOB : entre 15 000 et 50 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 4 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 1 134 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 89 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 47 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 24</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 1.4 -En HP : 1.5 -En HC : 1.17 -En HS : 1.09</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui - zones payantes de courte et de longue durée sur Pantin Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Non Présence d'une station autolib' : Non</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 14 places Présence d'aménagements cyclables : Oui - couloir bus partagé + pistes cyclables + zone 30 Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib' : Oui – 1 station de 20 vélos</p>	

Points Forts

- Pont rabattement en cycle depuis Pantin en direction de la station de M7
- Volonté de pacifier la circulation avec des zones 30 depuis Pantin
- Prise en compte de la circulation des bus par un couloir réservé
- Un secteur réglementé en matière de stationnement qui évite des véhicules ventouses

Points Faibles

- Peu de stationnement pour les cycles

PANTIN HOCHE

Pôles structurants

- Administratif
- Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
- Culturel
- Sportif
- Santé
- Commercial

Transport collectif

- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
- Gare RER
- Station de Métro
- Arrêt de Tramway
- Numéro de ligne de bus
- Localisation de l'arrêt de bus
- Couloir bus

Zone en modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
- Zone de rencontre

Réseau cyclable

- Couloir bus partagé
- Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
- Piste cyclable
- Bande cyclable

Stationnement voirie

- Zone payante courte durée
- Zone payante longue durée
- Zone bleue
- Rue à réglementation mixte

Parcs de stationnement

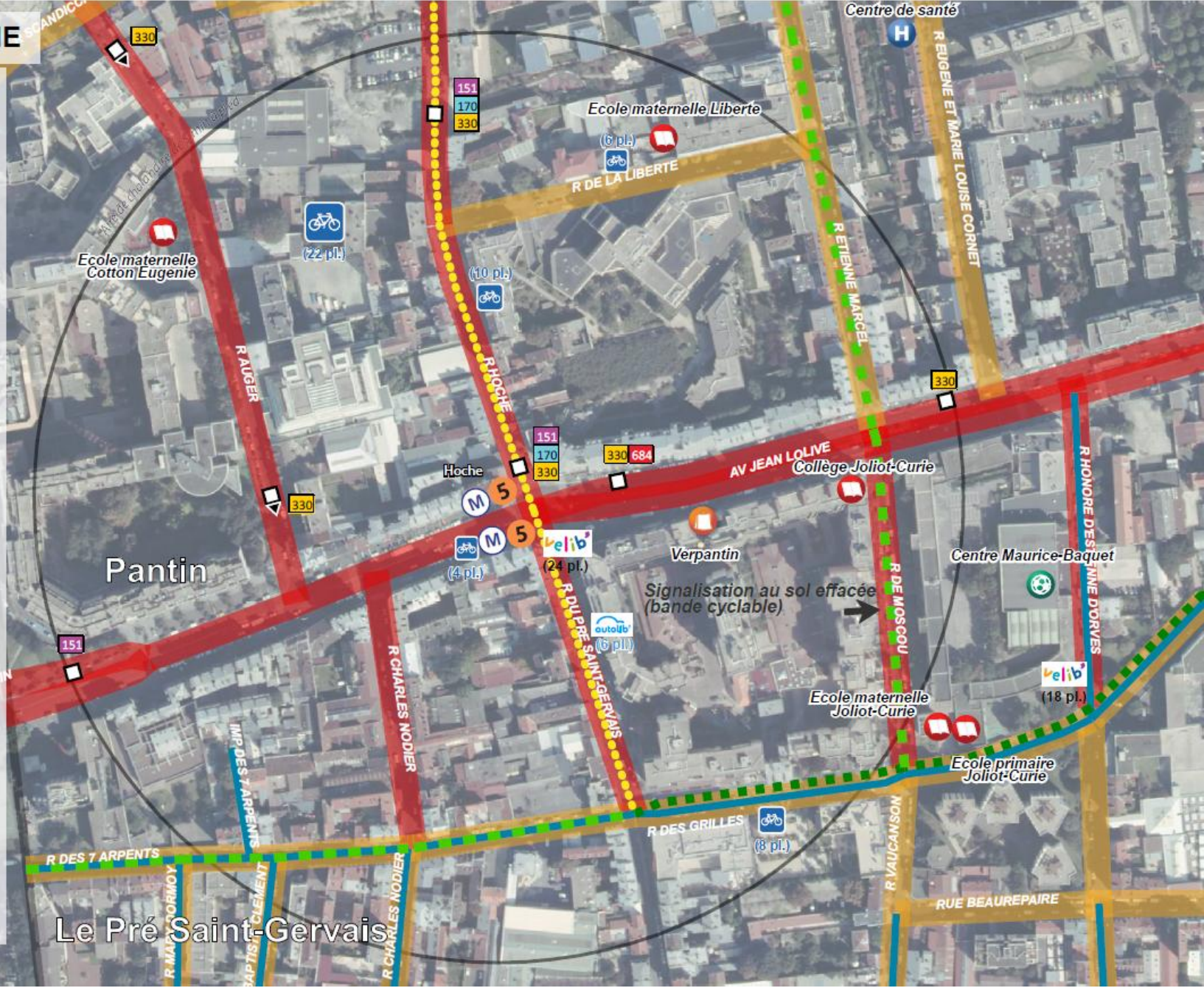
- Parking
- Parking relais
- Vélo
- Deux roues motorisés
- Mixte

Station Velib'

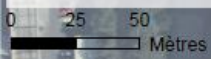
Station Autolib'

(X pl.) = Nombre de places

Sources : BD ORTHO* IGN BD TOPO* IGN / CALE & STIF
Réalisation : ITEM, 2014



Le Pré Saint-Gervais



Hoche

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 5 Nombre de trajets JOB : 780 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB : entre 15 000 et 50 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 3 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 548 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 34 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 25 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 6</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 0.70 -En HP : 0.85 -En HC : 0.62 -En HS : 0.3</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui – zones payantes de courte et de longue durée Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Non Présence d'une station autolib' : Oui – 1 station de 6 véhicules</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 50 places Présence d'aménagements cyclables : Oui - couloir bus partagé + pistes cyclables + bandes cyclables + zone 30 Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Oui – 1 station de 24 vélos</p>	

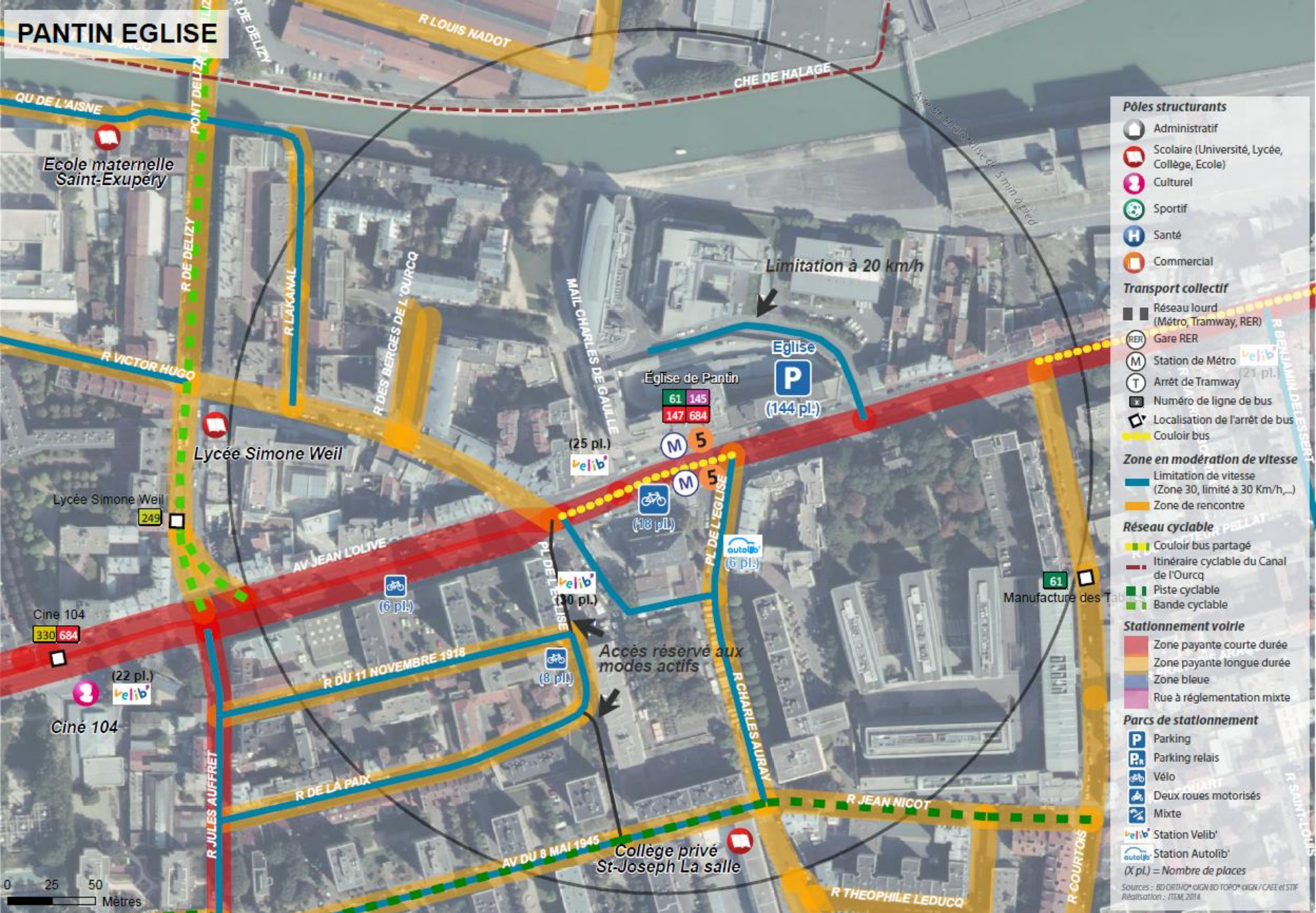
Points Forts

- Une bonne présence de stationnement pour les vélos
- Un bon rabattement sécurisé possible en cycle
- Une bonne prise en compte du stationnement automobile avec des réglementations adaptées

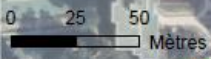
Points Faibles

- Un faible rabattement TC (moins d'un bus par départ de M5)
- Malgré 50 places pour les cycles, trop peu sont localisées à proximité immédiate de la station M5

PANTIN EGLISE



- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib'
 - (X pl.) = Nombre de places
- Sources : BD ORTHO® IGN BD TOP® IGN / CAE et STP
Réalisation : ITEM, 2014



Eglise de Pantin

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 5 Nombre de trajets JOB : 780 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB : entre 7 500 et 15 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 3 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 552 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 36 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 32 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 16</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 0.71 -En HP : 0.60 -En HC : 0.80 -En HS : 0.80</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui - zones payantes courte et longue durée Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Oui de 144 places Présence d'une station autolib' : Oui – 1 station de 6 véhicules</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 32 places Présence d'aménagements cyclables : Oui - Couloir bus partagé + pistes cyclables + zone 30 Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Oui - 2 stations de 25 et 30 vélos</p>	

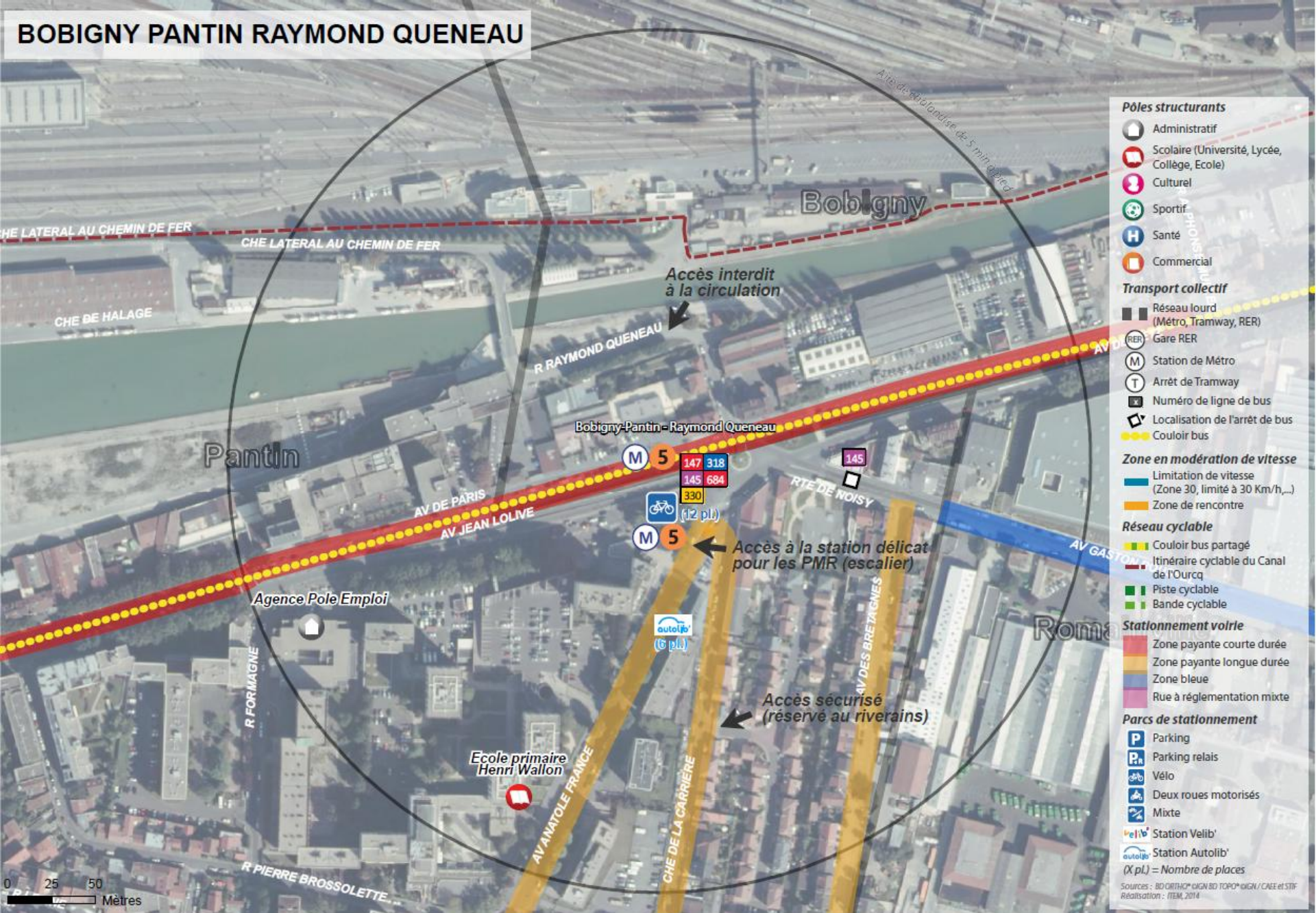
Points Forts

- Rabattement cyclable de qualité
- Bonne prise en compte du stationnement des cycles
- Des réglementations de stationnement adaptées

Points Faibles

- Un faible rabattement TC (moins d'un bus par départ de M5)

BOBIGNY PANTIN RAYMOND QUENEAU



Pôles structurants

- Administratif
- Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
- Culturel
- Sportif
- Santé
- Commercial

Transport collectif

- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
- Gare RER
- Station de Métro
- Arrêt de Tramway
- Numéro de ligne de bus
- Localisation de l'arrêt de bus
- Couloir bus

Zone en modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
- Zone de rencontre

Réseau cyclable

- Couloir bus partagé
- Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
- Piste cyclable
- Bande cyclable

Stationnement voirie

- Zone payante courte durée
- Zone payante longue durée
- Zone bleue
- Rue à réglementation mixte

Parcs de stationnement

- Parking
- Parking relais
- Vélo
- Deux roues motorisés
- Mixte
- Station Velib'
- Station Autolib'
- (X pl.) = Nombre de places

Sources : BD ORTHO* IGN BD TOPO* IGN / CAEE et STIF
Réalisation : ITEM, 2014

Bobigny-Pantin Raymond Queneau

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 5 Nombre de trajets JOB : 780 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB : entre 2 500 et 7 500 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 4 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 630 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 45 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 34 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 18</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 0.82 -En HP : 0.75 -En HC : 0.85 -En HS : 0.90</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui - zones payantes de courte et de longue durée + zone bleue Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Non Présence d'une station autolib' : Oui – 1 station de 6 véhicules</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 12 places Présence d'aménagements cyclables : Non (hormis le canal de l'Ourcq) Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Non</p>	
<p>Points Forts</p> <p>-Prise en compte du stationnement des cycles à proximité de la station</p>	<p>Points Faibles</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un faible rabattement TC (moins d'un bus par départ de M5) - Pas d'aménagements sécurisés pour la pratique cyclable - Une réglementation partielle en matière de stationnement qui peut engendrer des véhicules en longue durée dans les secteurs non réglementés 	

BOBIGNY PABLO PICASSO



- CPAM (58 pl.)**
- CPAM**
- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib'
- (X pl.) = Nombre de places
- Sources : BD ORTHO* ©IGN BD TOPO* ©IGN / CAEE et STIF
Réalisation : ITEM 2014

Bobigny Picasso

Offre des modes lourds

Nombre de lignes de transport mode lourds : M 5 et T1
 Nombre de trajets sur un JOB en mode lourds : 1 165
 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 120
 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 80
 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 42

Nombre de trajets JOB métro : 780
 Nombre de services métro quotidiens en heure de pointe : 60
 Nombre de services métro quotidiens en heure creuse : 40
 Nombre de services métro quotidiens en heure du soir : 20
 Fréquentation sur un JOB : entre 15 000 et 50 000 voyageurs entrants en 2010

Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde

Nombre de lignes de bus : 9
 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 2 025
 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 167
 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 87
 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 41

Nombre de bus par rapport à un passage du métro :
 -En JOB : 2,6
 -En HP : 2,78
 -En HC : 2,43
 -En HS : 2.05

Qualité du rabattement automobile

Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui - zone payante de courte durée
 Présence d'un parking-relais : Oui – 370 places
 Présence d'autres parkings : Oui – 1 862 places réparties en 3 parkings
 Présence d'une station autolib' : Non

Qualité du rabattement des cycles

Présence de stationnement vélo : Oui - 50 places
 Présence d'aménagements cyclables : Oui – couloirs bus partagés
 Présence de stationnement deux roues motorisés : Non
 Présence d'une station vélib : Non

Points Forts

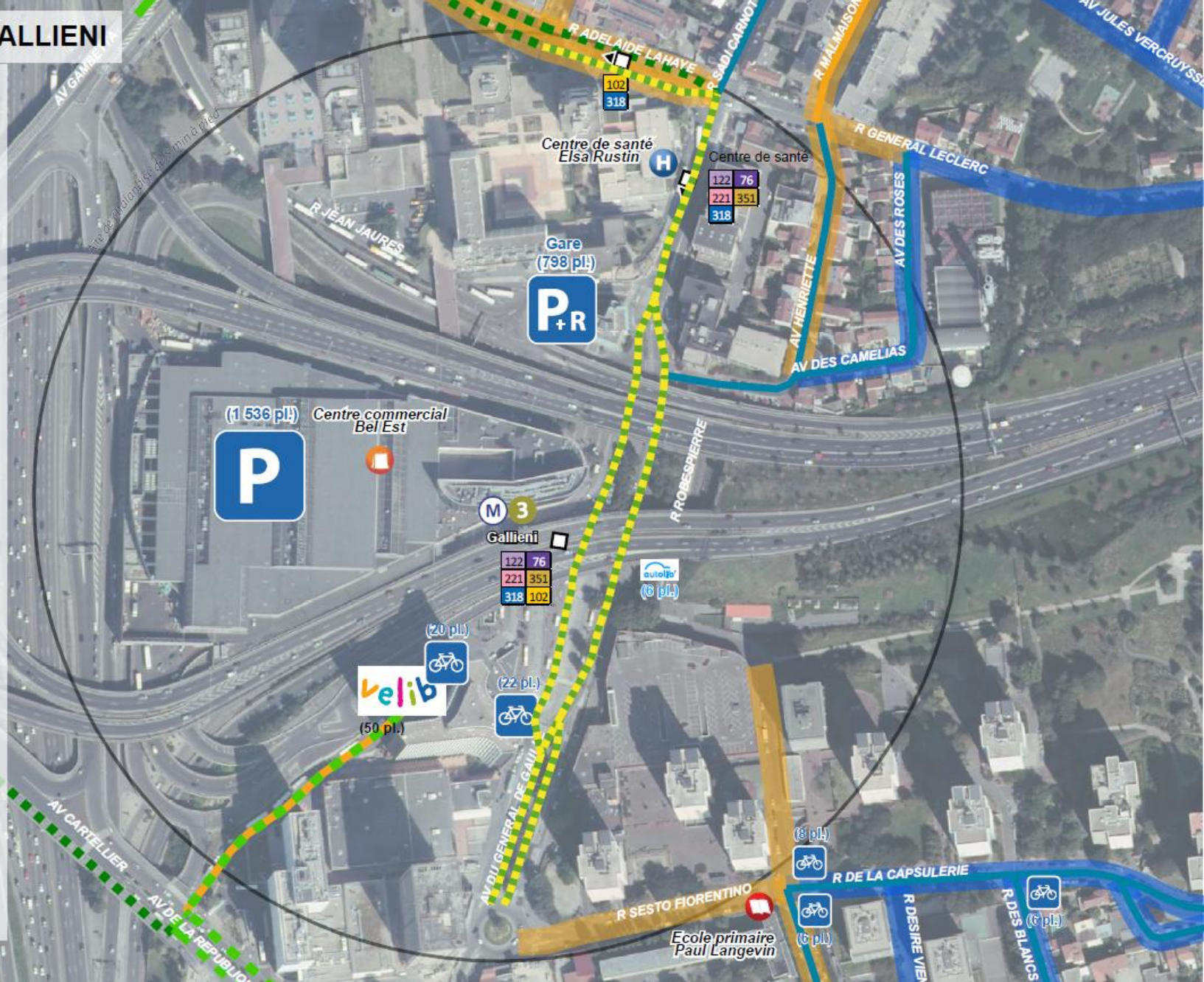
- Réglementation du stationnement pour inciter l'usage des parkings
- Des places cycles en nombre
- Un bon rabattement en TC routiers sur le M5

Points Faibles

- Un déficit marqué de places pour les cycles aux abords du M5
- Un rabattement en cycle faiblement sécurisé
- Des poches de stationnement gratuites qui incitent à l'usage de l'automobile

BAGNOLET GALLIENI

- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autoib'
- (X pl.) = Nombre de places
- Sources : BD ORTHO* IGN BD TOPO* IGN / CAEE et STIF
Réalisation : ITM, 2014



Gallieni

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 3 Nombre de trajets JOB : 772 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB : entre 15 000 et 50 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 6 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 1 062 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 84 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 53 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 28</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 1.38 -En HP : 1.4 -En HC : 1.32 -En HS : 1.4</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui – zones payantes de longue durée + zones bleues Présence d'un parking-relais : Oui – 798 places Présence d'autres parkings : Oui – 1 536 places sur un parking Présence d'une station autolib' : Oui - 1 station de 6 véhicules</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 42 places Présence d'aménagements cyclables : Oui – Couloirs bus partagés + bandes cyclables + zone 30 + zone de rencontre Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Oui – 1 station de 50 places</p>	

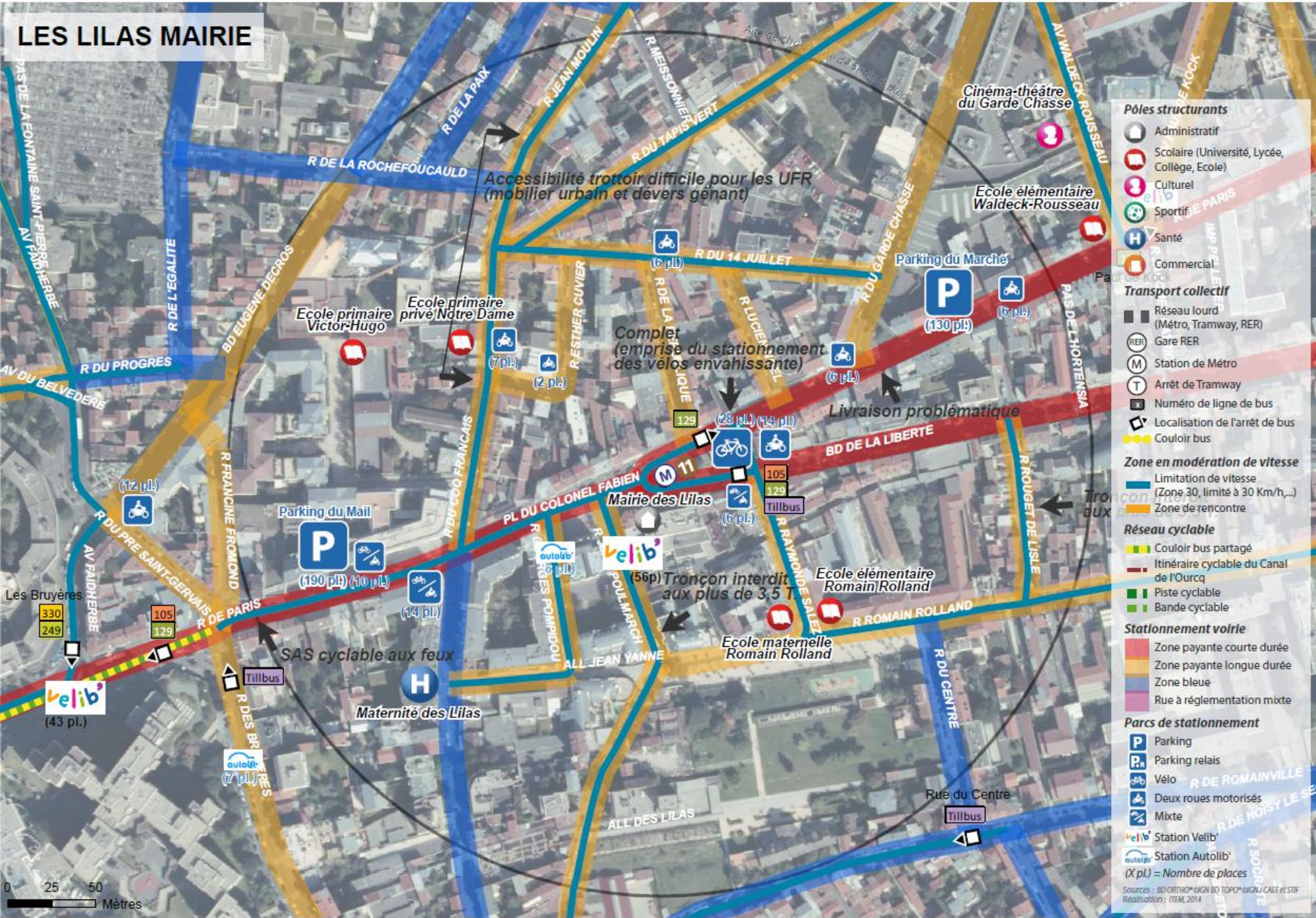
Points Forts

- Bonne qualité de rabattement en TC routiers
- Une réglementation adaptée en matière de stationnement
- Des aménagements cyclables qui sécurisent le rabattement
- Bonne prise en compte du stationnement vélo

Points Faibles

- Des parcs de stationnement importants qui peuvent faciliter l'usage de la voiture en rabattement
- Le caractère résolument routier des abords de la station, à proximité du périphérique et de l'échangeur de l'A3

LES LILAS MAIRIE



Accessibilité trottoir difficile pour les UFR (mobiliers urbains et dévers gênant)

Complet (emprise du stationnement des vélos envahissante)

Livraison problématique

Tronçon interdit aux plus de 3,5 t

SAS cyclable aux feux

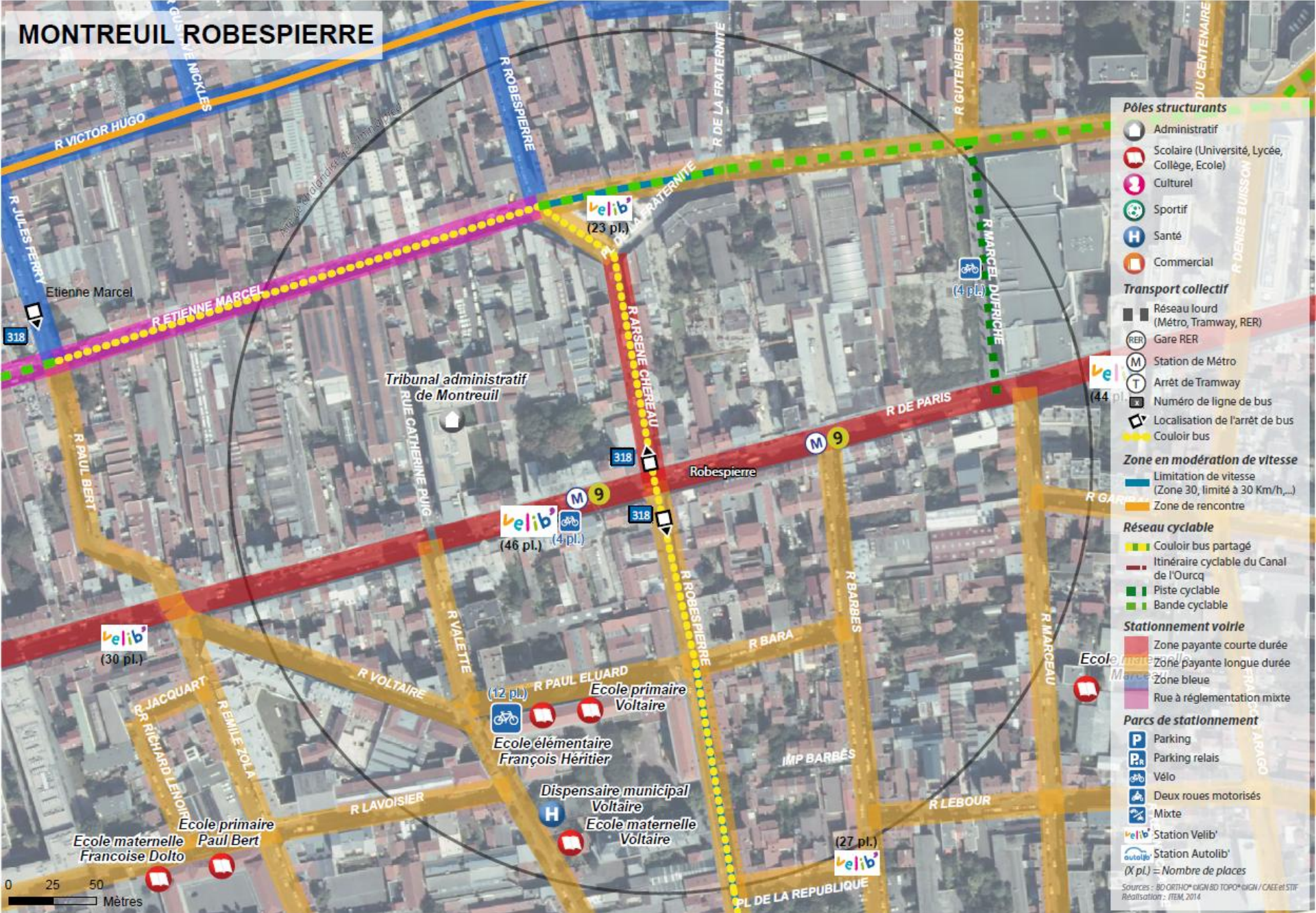
- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limitée à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib'
 - (X pl.) = Nombre de places
- SOURCES : BD ORTHOPIGIGN BD TOPOPIGIGN / CAEE et STP
Réalisation : ITEM 2014

0 25 50 Mètres

Mairie des Lilas

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 11 Nombre de trajets JOB : 810 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 24 Fréquentation sur un JOB : entre 7 500 et 15 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 2 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 567 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 43 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 30 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 11</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 0.7 -En HP : 0.72 -En HC : 0.75 -En HS : 0.46</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui – zones payantes de courte et de longue durée + zones bleues Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Oui – 320 places réparties sur deux parkings Présence d'une station autolib' : Oui – 1 station de 6 véhicules</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : 28 places + 30 places mixtes vélos / 2RM Présence d'aménagements cyclables : Zone 30 Présence de stationnement deux roues motorisés : Oui - 41 places + 30 places mixtes vélos / 2RM Présence d'une station vélib : Oui – 1 station de 56 places</p>	
<u>Points Forts</u>		<u>Points Faibles</u>
<ul style="list-style-type: none"> -Une prise en compte du stationnement des 2 roues motorisés - Une bonne qualité pour un rabattement en cycle dans des voies pacifiées (zone 30) - Une réglementation du stationnement qui limite le rabattement possible en automobile 		<ul style="list-style-type: none"> - Une forte pression du stationnement des cycles qui montrent un déficit de places aux abords de la station - Des TC routiers soumis à des congestions automobiles - Une forte pression en matière de stationnement illicite notamment en double file

MONTREUIL ROBESPIERRE



- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone de modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib'
 - (X pl.) = Nombre de places
- Sources : BD ORTHO* IGN BD TOPO* IGN / CAEE et STIF
Réalisation : ITEM, 2014

0 25 50 Mètres

Robespierre

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 9 Nombre de trajets JOB : 769 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB : entre 7 500 et 15 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 1 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 247 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 19 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 12 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 8</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 0.32 -En HP : 0.31 -En HC : 0.30 -En HS : 0.4</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui - zones payantes de courte et de longue durée + zones bleues Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Non Présence d'une station autolib' : Non</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 20 places Présence d'aménagements cyclables : Oui – couloirs bus partagés + bandes cyclables + pistes cyclables + zone 30 Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Oui – 1 station de 69 places</p>	

Points Forts

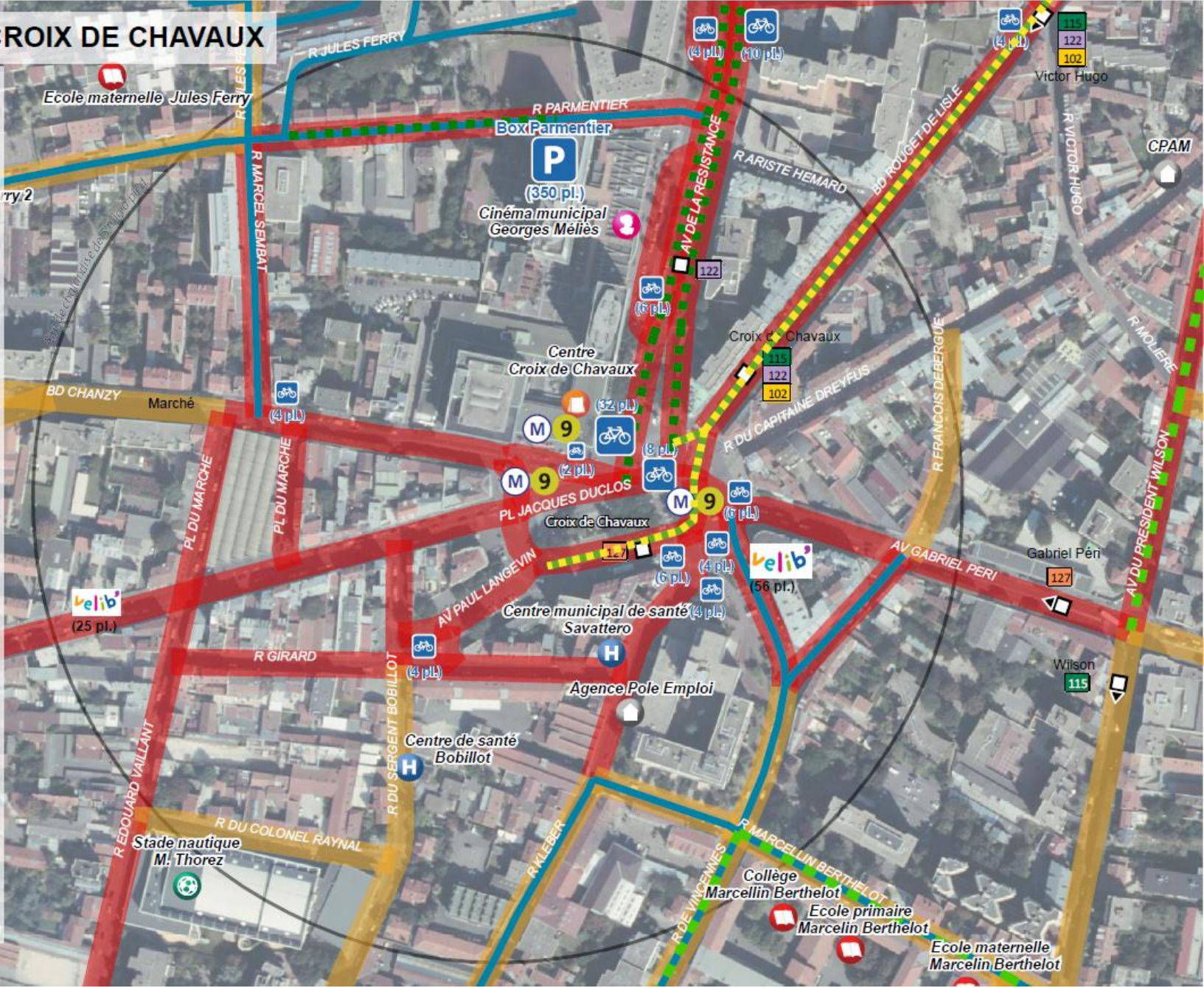
- Une bonne qualité pour le rabattement en cycle
- Une réglementation adaptée en matière de stationnement

Points Faibles

- Des accès à la station confidentiel, peu visible.
- Un rabattement en TC routiers très faible
- Peu de places de stationnement vélo à proximité de la station (4 places)

MONTREUIL CROIX DE CHAUX

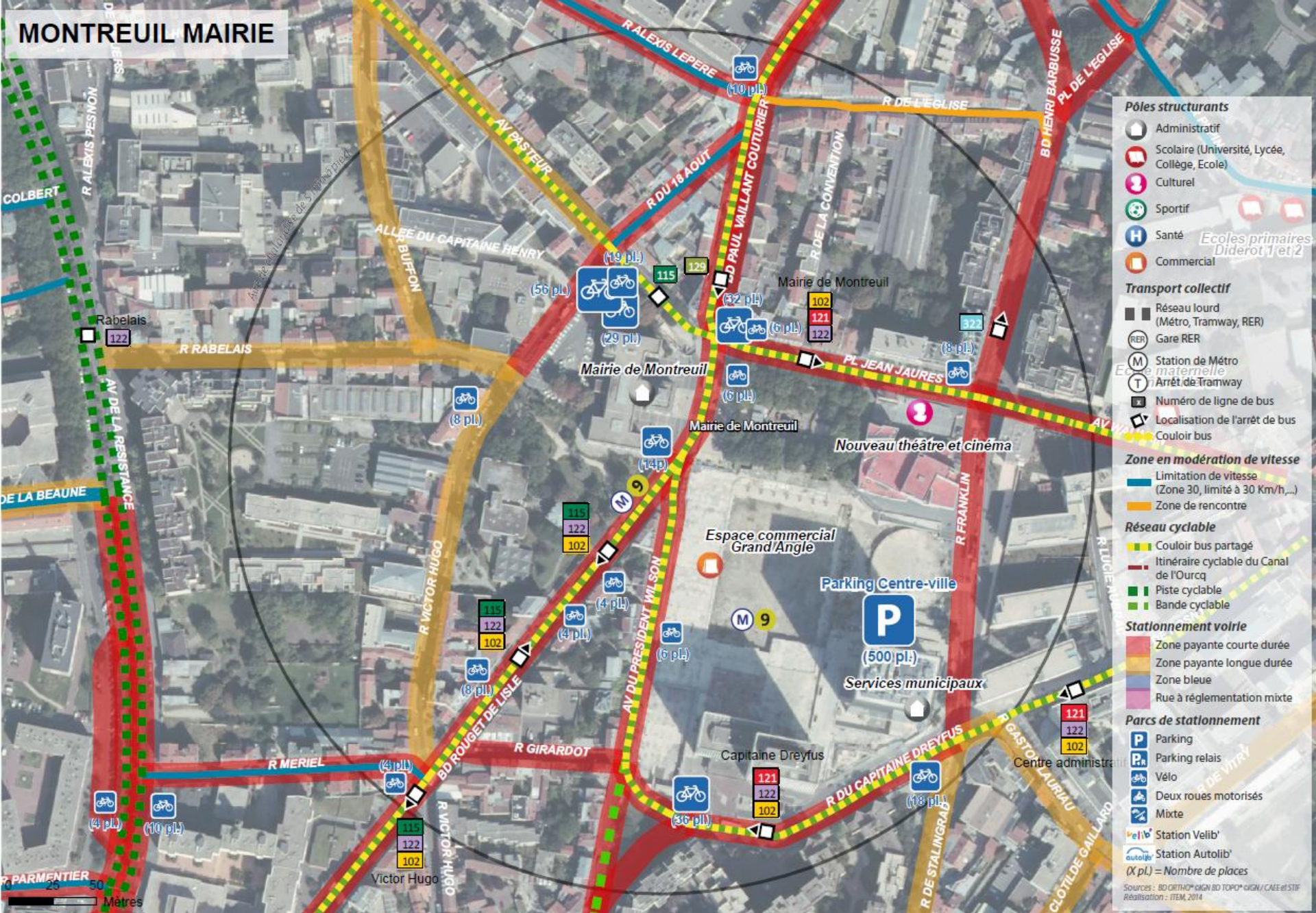
- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib'
- (X pl.) = Nombre de places
- Sources : BD ORTHO* ©IGN BD TOPO* ©IGN / CAEE et STIF
Réalisation : ITEM, 2014



Croix de Chavaux

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 9 Nombre de trajets JOB : 769 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB : entre 15 000 et 50 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 4 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 864 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 70 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 47 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 1.12 -En HP : 1.16 -En HC : 1.1 -En HS : 1</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui - zones payantes de courte et de longue durée Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Oui – 350 places sur un parking Présence d'une station autolib' : Non</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : 76 places Présence d'aménagements cyclables : Oui – pistes cyclables – couloirs bus partagé – zone 30 Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Oui – 2 stations et 81 places</p>	
<u>Points Forts</u>		
<ul style="list-style-type: none"> -Rabattement en TC routiers correct - Bonne prise en compte du stationnement des cycles - Réglementation adaptée du stationnement automobile 	<u>Points Faibles</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Une lisibilité délicate pour les traversées au niveau de la place J. Duclos 	

MONTREUIL MAIRIE



- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Ecoles primaires Diderot 1 et 2*
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limitée à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib'
- (X pl.) = Nombre de places
- Sources : BD CARTOP* ©IGN, BD TOPO* ©IGN / CAE et STIF
Réalisation : IFEM, 2014

Mairie de Montreuil

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : M 9 Nombre de trajets JOB : 769 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 60 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 40 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB : entre 15 000 et 50 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 3 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 1 343 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 110 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 68 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 30</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 1,75 -En HP : 1.83 -En HC : 1.7 -En HS : 1.5</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui - zones payantes de courte et de longue durée Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Oui – 500 places sur un parking Présence d'une station autolib' : Non</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : 264 places Présence d'aménagements cyclables : Oui – bandes cyclables – couloirs bus partagé – zone 30 – zone de rencontre Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Non</p>	
<u>Points Forts</u>		
<ul style="list-style-type: none"> -Une présence très importante du stationnement vélo dans le secteur - Un secteur pacifié avec des circulations, notamment de transit impossible à proximité de la station - Un bon rabattement en TC routiers - Une réglementation de stationnement automobile adaptée 	<u>Points Faibles</u>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Un déficit marqué de places pour les cycles aux abords de la station M9 	

Gare de Bondy

Offre des modes lourds

Nombre de lignes de transport mode lourds : RER E & T4
 Nombre de trajets JOB : 529
 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 40
 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 41
 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 32

RER E

Nombre de trajets JOB : 403
 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 20
 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 21
 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20
 Fréquentation sur un JOB : entre 7 500 et 15 000 voyageurs entrants en 2010

Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde

Nombre de lignes de bus : 4
 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 565
 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 38
 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 31
 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 6

Nombre de bus par rapport à un passage du RER :

-En JOB : 1.40
 -En HP : 1.90
 -En HC : 1.48
 -En HS : 0.30

Qualité du rabattement automobile

Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : OUI - zone payante courte et de longue durée
 Présence d'un parking-relais : Oui – 600 places dont 498 en structure (mais seulement 2 niveaux ouverts) et 102 places en nappe
 Présence d'autres parkings : Non
 Présence d'une station autolib' : Non

Qualité du rabattement des cycles

Présence de stationnement vélo : 80 places
 Présence d'aménagements cyclables : Oui – pistes cyclables – couloirs bus partagé – zone 30 – zone de rencontre
 Présence de stationnement deux roues motorisés : Oui - 4 places
 Présence d'une station vélib : Non

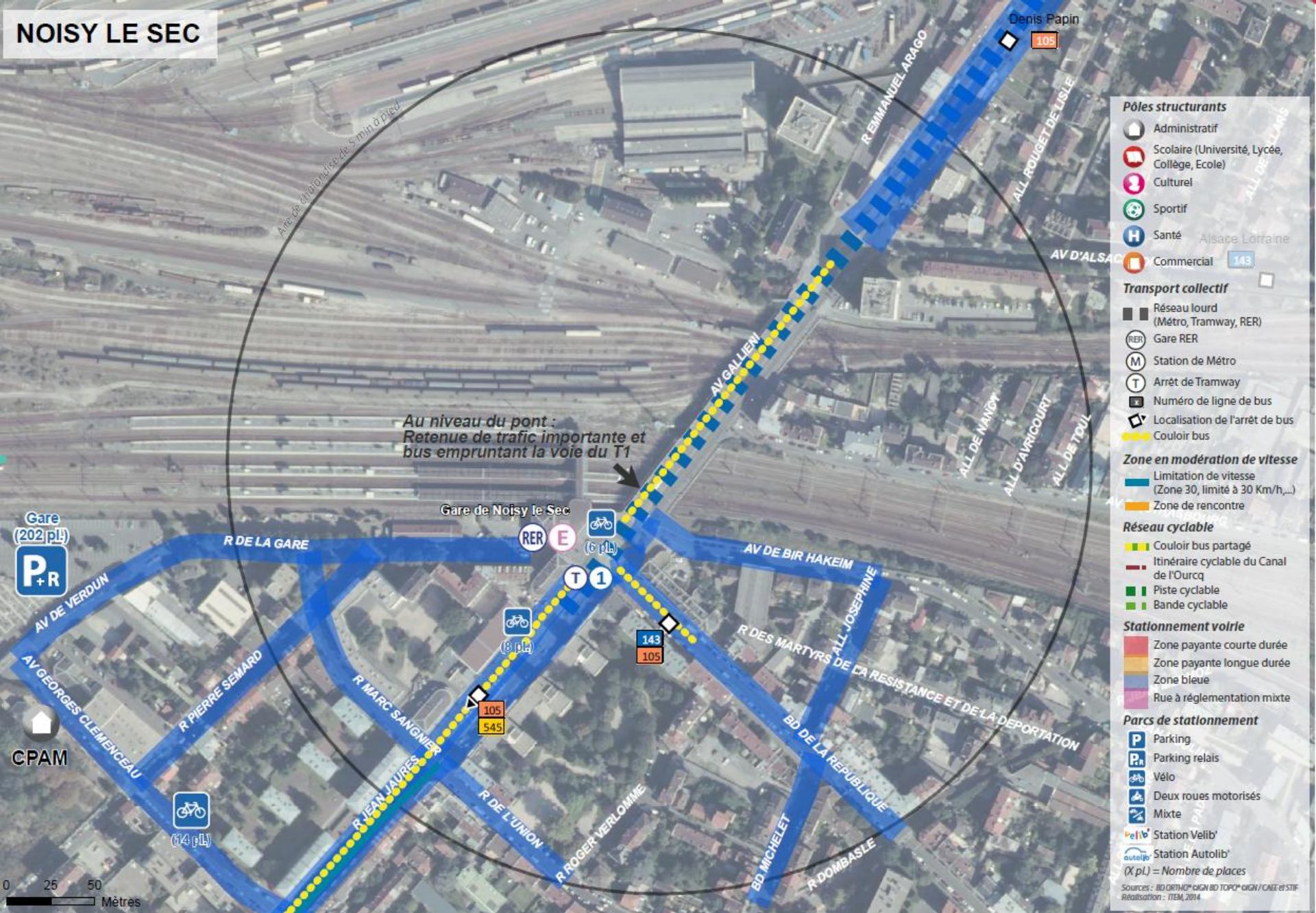
Points Forts

- Un bon maillage pour les cycles et ce des 2 côtés des voies ferrées
- Une passerelle piétonne qui permet de traverser les voies sans passer par la gare
- Un bon rabattement en TC routiers
- Une politique de stationnement sur voirie adaptée

Points Faibles

- Un P+R en structure qui ne fonctionne pas et qui semble trop important en termes de places
- Un stationnement en cycles suffisant mais qui pourrait être plus proche
- Une circulation délicate par du stationnement autorisé sur le giratoire au niveau de la gare

NOISY LE SEC



Aire de transit de 5 min à pied

Au niveau du pont :
Retenue de trafic importante et
bus empruntant la voie du T1

Gare
(202 pl.)
P+R

CPAM

(14 pl.)

Gare de Noisy le Sec

RER E

(6 pl.)

T1

(8 pl.)

105
545

143
105

Denis Papin
105

- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib'
- (X pl.) = Nombre de places
- Sources : BD ORTHO* IGN BD TOPO* IGN / CAEE et STIF
Réalisation : ITEM, 2014

0 25 50
Mètres

Gare de Noisy-le-Sec

<p>Offre des modes lourds</p>	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : RER E & T1 Nombre de trajets sur un JOB : 788 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 32 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 33 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 31</p>	<p><u>RER E</u> Nombre de trajets en RER sur un JOB : 403 Nombre de services RER quotidiens en heure de pointe : 20 Nombre de services RER quotidiens en heure creuse : 21 Nombre de services RER quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB du RER : entre 15 000 et 50 000 voyageurs entrants en 2010</p>
<p>Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde</p>	<p>Nombre de lignes de bus : 3 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 530 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 42 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 27 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 16</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du RER : -En JOB : 1.31 -En HP : 2.1 -En HC : 1.29 -En HS : 0.80</p>
<p>Qualité du rabattement automobile</p>	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui - zones bleues Présence d'un parking-relais : Oui – 202 places Présence d'autres parkings : Non Présence d'une station autolib' : Non</p>	
<p>Qualité du rabattement des cycles</p>	<p>Présence de stationnement vélo : 14 places Présence d'aménagements cyclables : Oui – couloirs bus partagé – zone 30 Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib' : Non</p>	

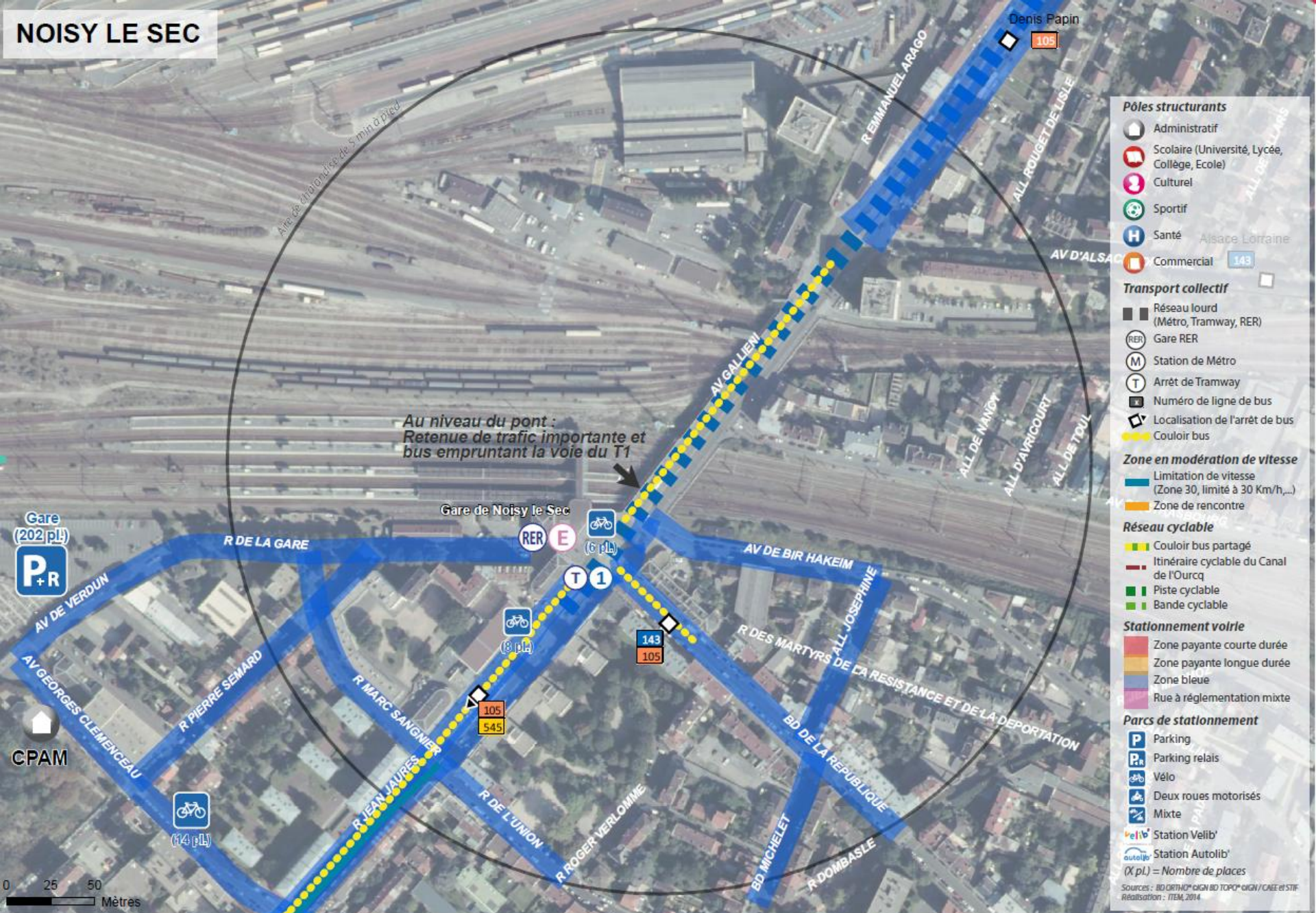
Points Forts

- Bon rabattement en TC routiers et également avec le T1

Points Faibles

- Une circulation délicate en tête de pont qui induit des traversées piétonnes peu aisées
- Un rabattement en cyclable délicat par endroit (notamment sur le pont)
- Une place pour les piétons limitée aux abords de la station Tramway

NOISY LE SEC



Au niveau du pont :
Retenue de trafic importante et
bus empruntant la voie du T1

- Pôles structurants**
- Administratif
 - Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
 - Culturel
 - Sportif
 - Santé
 - Commercial
- Transport collectif**
- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
 - Gare RER
 - Station de Métro
 - Arrêt de Tramway
 - Numéro de ligne de bus
 - Localisation de l'arrêt de bus
 - Couloir bus
- Zone en modération de vitesse**
- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
 - Zone de rencontre
- Réseau cyclable**
- Couloir bus partagé
 - Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
 - Piste cyclable
 - Bande cyclable
- Stationnement voirie**
- Zone payante courte durée
 - Zone payante longue durée
 - Zone bleue
 - Rue à réglementation mixte
- Parcs de stationnement**
- Parking
 - Parking relais
 - Vélo
 - Deux roues motorisés
 - Mixte
 - Station Velib'
 - Station Autolib'
- (X pL) = Nombre de places
- Sources : BD ORTHO* IGN BD TOPO* IGN / CAEE et STIF
Réalisation : ITEM, 2014

Gare
(202 pL)
P+R

CPAM

0 25 50
Mètres

Gare de Pantin

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : RER E Nombre de trajets JOB : 403 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 20 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 21 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 20 Fréquentation sur un JOB : entre 7 500 et 15 000 voyageurs entrants en 2010</p>	
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 4 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 730 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 50 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 34 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 10</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du RER : -En JOB : 1.81 -En HP : 2.50 -En HC : 1.62 -En HS : 0.50</p>
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Oui –zones payantes longue durée Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Oui – parking en surface de 24 places Présence d'une station autolib' : Non</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 32 places Présence d'aménagements cyclables : Oui –couloirs bus partagé – bande cyclable Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Oui – 1 station de 60 places</p>	

Points Forts

Points Faibles

- Un bon rabattement en TC routiers
- Une bonne prise des stationnements vélos à proximité immédiate de la gare
- Une bonne pacification du parvis de la gare
- Une bonne réglementation du stationnement automobile

PONT DE BONDY

Pôles structurants

- Administratif
- Scolaire (Université, Lycée, Collège, Ecole)
- Culturel
- Sportif
- Santé
- Commercial

Transport collectif

- Réseau lourd (Métro, Tramway, RER)
- Gare RER
- Station de Métro
- Arrêt de Tramway
- Numéro de ligne de bus
- Localisation de l'arrêt de bus
- Couloir bus

Zone en modération de vitesse

- Limitation de vitesse (Zone 30, limité à 30 Km/h,...)
- Zone de rencontre

Réseau cyclable

- Couloir bus partagé
- Itinéraire cyclable du Canal de l'Ourcq
- Piste cyclable
- Bande cyclable

Stationnement voirie

- Zone payante courte durée
- Zone payante longue durée
- Zone bleue
- Rue à réglementation mixte

Parcs de stationnement

- Parking
- Parking relais
- Vélo
- Deux roues motorisés
- Mixte
- Station Velib'
- Station Autolib'

(X pl.) = Nombre de places
Sources : BD ORTHO® IGN BD TOP® IGN / CAEE et STE
Réalisation : ITEM, 2014



Pont de Bondy

Offre des modes lourds	<p>Nombre de lignes de transport mode lourds : T1 Nombre de trajets JOB : 385 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 24 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 17 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 17 Fréquentation sur un JOB :</p>	<p>Nombre de bus par rapport à un passage du métro : -En JOB : 5.08 -En HP : 4.7 -En HC : 5.4 -En HS : 3.58</p>
Qualité du rabattement des transports collectifs routiers sur l'offre lourde	<p>Nombre de lignes de bus : 10 Nombre de services quotidiens sur un JOB : 1 957 Nombre de services quotidiens en heure de pointe : 113 Nombre de services quotidiens en heure creuse : 92 Nombre de services quotidiens en heure du soir : 61</p>	
Qualité du rabattement automobile	<p>Politique de stationnement aux abords du pôle d'échanges : Non Présence d'un parking-relais : Non Présence d'autres parkings : Non Présence d'une station autolib' : Non</p>	
Qualité du rabattement des cycles	<p>Présence de stationnement vélo : Oui - 4 places Présence d'aménagements cyclables : Oui –couloirs bus partagé – piste cyclable – zone 30 (+ canal de l'Ourcq) Présence de stationnement deux roues motorisés : Non Présence d'une station vélib : Non</p>	

Points Forts

-Un excellent rabattement en TC routiers

Points Faibles

- Pas de stationnement des vélos à proximité immédiate du T1
- Pas de politique de stationnement, qui peut entraîner un stationnement longue durée dans zones alentours
- Un rabattement en cycle délicat avec aucun rabattement sur le pont de Bondy
- Une accessibilité à pied difficile avec des traversées très longue rendant le cheminement accidentogène