

1.3. MILIEU HUMAIN

1.3.1. Données démographiques et socio-économiques

1.3.1.1. POPULATION

D'après le recensement INSEE de 2013, la population totale des communes de Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le-Sec est de 143 072 habitants.

	Romainville	Pantin	Les Lilas	Noisy-le-Sec	Département
Population en 2013	25 657	53 471	22 819	41 125	1 552 482
Densité de la population (nombre d'habitants au km ²) en 2013	7 458.4	10 672.9	18 110.3	8 159.7	6 572.7
Variation de la population: taux annuel moyen entre 2008 et 2013, en %	+0,0	+0,3	+0,6	+1.2	+0,6
Nombre de ménages en 2013	10 348	23 092	10 550	15 961	593 596

Tableau 16: Comparaison des populations et des ménages -Source: Insee, RP 2013

	Romainville		Pantin		Les Lilas		Noisy-le-Sec		Département	
	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013	2008	2013
Ensemble	25 621	25 657	52 698	53 471	22 157	22 819	38 713	41 125	1506466	1552842
0 à 14 ans	5 600	5 574	11 014	10 945	4 145	4 460	8 581	9 588	331 222	349 223
15 à 29 ans	4 997	4 571	10 964	10 402	4 116	4 154	8 410	8 158	326 132	320 854
30 à 44 ans	5 688	5 630	13 006	13 186	5 124	5 406	8 757	9 582	336 683	343 913
45 à 59 ans	5 142	5 172	10 013	10 141	4 505	4 318	7 278	7 377	288 782	290 375
60 à 74 ans	2 763	3 039	4 903	5 831	2 587	2 752	3 722	4 167	146 577	164 014
75 ans et plus	1 432	1 671	2 798	2 966	1 681	1 729	1 965	2 252	77 070	84 103

Tableau 17: Population par grandes tranches d'âges - Source: Insee, RP2008 et RP2013 exploitations principales

Toutes les communes ont connu une croissance démographique entre 2008 et 2013, de même que le département durant cette période.

Cette croissance résulte d'un solde naturel positif. Le solde apparent des entrées/sorties enregistre une baisse tant au niveau du département que des communes concernées.

On constate que la commune des Lilas est presque trois fois plus densément peuplée que les communes du département en moyenne.

Les tranches d'âges comprises entre 15 et 29 ans sont en baisse alors que l'évolution des classes extrêmes (0-14 ans et 60 ans et +) se caractérise par une hausse généralisée.

1.3.1.2. LOGEMENT ET HABITAT

Le parc immobilier des communes de Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le-Sec est constitué essentiellement de résidence principale. La majorité des ménages est locataire de leur résidence principale.

	Romainville	Pantin	Les Lilas	Noisy-le-Sec	Département
Nombre total de logements en 2013	10 922	25 223	11 473	16 852	633 235
Part des résidences principales en 2013, en %	94.7	91.5	92.0	94,7	93,7
Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels) en 2013, en %	0,9	2.2	2,1	0,4	0,8
Part des logements vacants en 2013, en %	4.4	6,2	6.0	4.9	5,4
Part des ménages propriétaires de leur résidence principale en 2013, en %	38.9	30.0	36.1	32.9	40,2

Tableau 18: Comparaison du nombre de logements- Source: Insee, RP 2013

Le parc de logements à proximité du secteur d'étude se distingue par une forte mixité et diversité. La typologie des logements est diversifiée et caractérisée par :

- Au nord et sud-ouest, habitats collectifs hauts
- A l'est et au nord-est, habitats individuels
- Au sud et nord-est, habitats continus bas

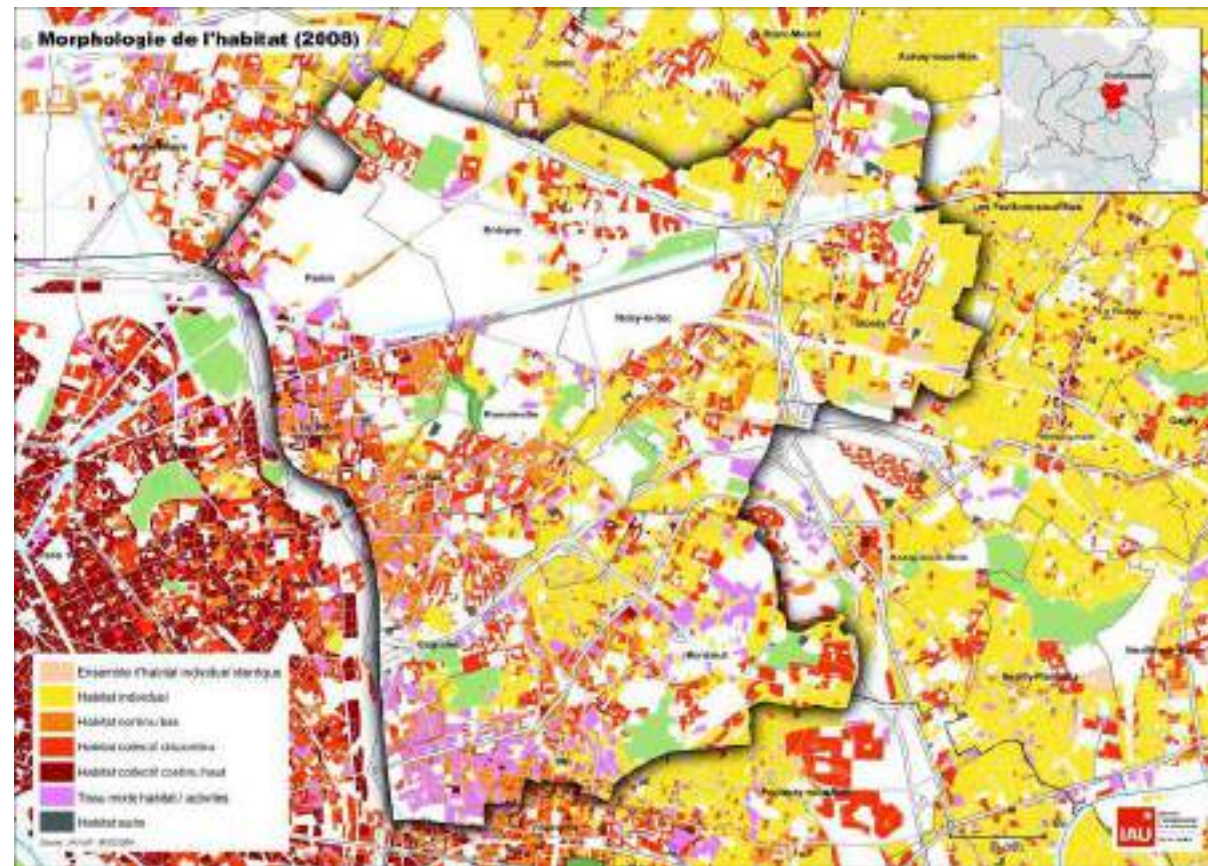


Figure 49: Morphologie de l'habitat en 2008 à l'échelle de la communauté d'Agglomération CA EST ENSEMBLE
-Source : IAU

1.3.1.3. EMPLOI - CHOMAGE

	Romainville	Pantin	Les Lilas	Noisy-le-Sec
Nombre d'emploi dans la zone en 2013	6 292	27 919	5 388	9 829
Taux d'activité des 15 à 64 ans en 2013	73.0	75.7	77,4	73.6
Taux de chômage des 15 à 64 ans en 2013	20.1	18,7	14,5	21.6

Tableau 19: Comparaison de l'emploi et du chômage- Source: Insee, RP 2013

1.3.1.4. ACTIVITES ECONOMIQUES

D'après les données issues de l'INSEE, le nombre d'établissements actifs par secteur d'activités au 31 décembre 2014 est présenté dans le tableau ci-après :

	Romainville	Pantin	Les Lilas	Noisy-le-Sec
Nombre d'établissements actifs au 31 décembre 2014	2 209	7 029	2 295	2 971
Part de l'agriculture, en %	0,1	0,1	0,0	0,1
Part de l'industrie, en %	4.7	4.9	2.7	4.1
Part de la construction, en %	16,7	20.0	6,8	18.3
Part du commerce, transports et services divers, en %	69,7	67.3	77.8	67,4
dont commerce et réparation automobile, en %	16.8	18.4	15.6	18.9
Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale, en %	8,9	7,7	12,8	10,1

Tableau 20: Comparaison du nombre d'établissements actifs par secteur d'activité au 31 décembre 2014-
Source: Insee

Comme le montre le tableau ci-dessus, le secteur tertiaire représente un peu moins de 70% des activités économiques des communes de Romainville, Pantin et Noisy-le-Sec et plus de 78% pour la commune des Lilas.

Enfin, compte tenu du contexte urbain, l'agriculture est très peu présente (moins de 0.1%).

Au nord du secteur d'étude, l'Horloge est située entre la butte de Romainville et le canal de l'Ourcq. Le site s'étend sur 51 hectares. Son paysage a été largement façonné par l'industrie pharmaceutique, qui s'y est installée dans les années 20 et y a connu de belles réussites jusque dans les années 2000.

Jusqu'à aujourd'hui, le site a conservé une vocation majoritairement économique. Il abrite notamment Biocitech, pôle d'entreprises innovantes en santé et biotechnologies (sur l'ancien site Roussel Uclaf), un pôle tertiaire le long de l'avenue Gaston Roussel (Croix-Rouge, Cop-Copine, Est Ensemble, Quadrium...) et tout un tissu de petites entreprises artisanales et industrielles.

1.3.1.5. EQUIPEMENTS SOCIO-CULTURELS ET SPORTIFS, SERVICES ADMINISTRATIFS ET EDUCATION

1.3.1.5.1. Etablissements scolaires

Les communes de Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le Sec comptent de nombreux établissements scolaires.

Ci-dessous le tableau récapitulatif du nombre d'établissements par commune :

Type d'établissement	Romainville	Pantin	Les Lilas	Noisy-le-Sec	Nombre total
Equipement petite enfance	5	14	7	8	34
Ecole maternelle	7	12	6	13	38
Ecole élémentaire	6	13	5	10	34
Collège	2	5	1	3	11
Lycée	1	3	1	2	7

Tableau 21: Nombre d'établissements scolaires par commune

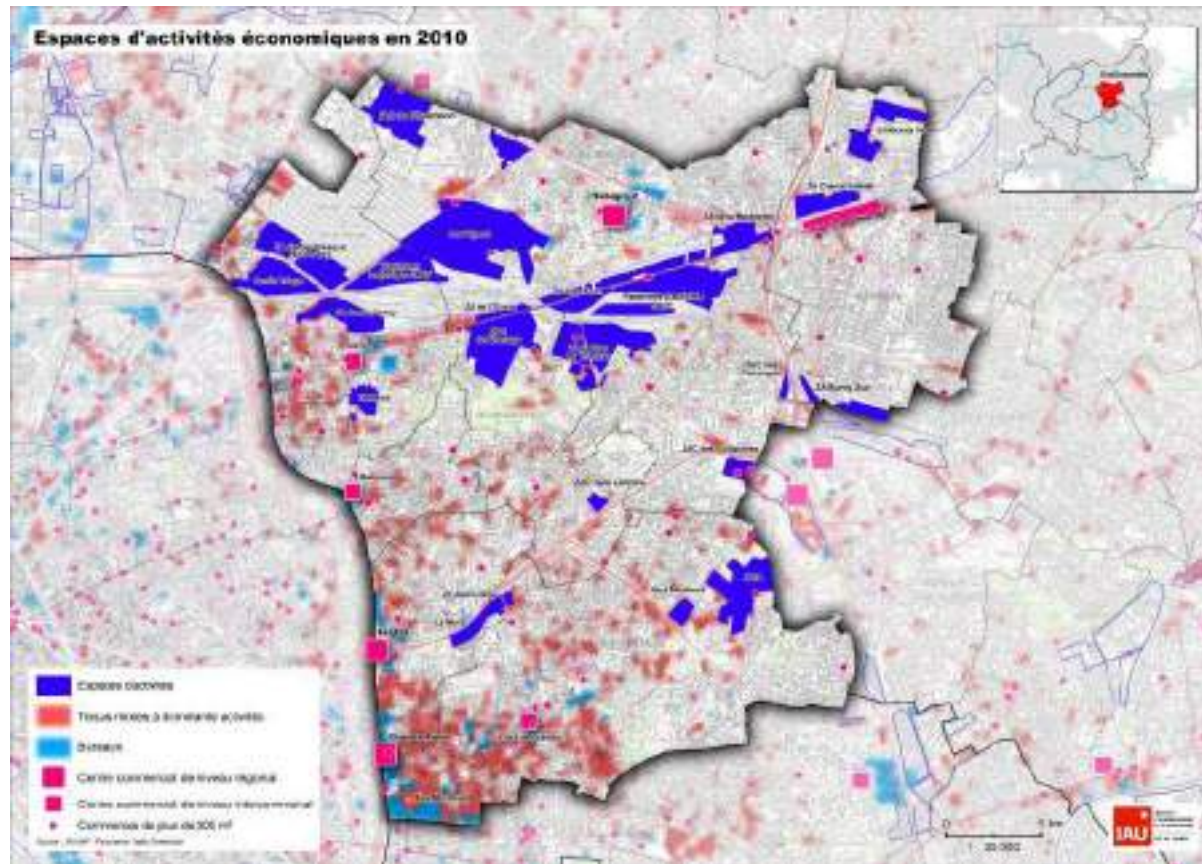


Figure 50: Espaces d'activités économiques en 2010 à l'échelle de la Communauté d'agglomération CA EST ENSEMBLE – Source : IAU



Figure 51: Etablissements scolaires –Source : OGI

Plusieurs équipements scolaires se situent à proximité immédiate du site d'études (environ 500m) et en particulier à proximité du secteur qui fait l'objet des compléments de carrières :

Type d'établissement	Nom	Commune
Ecole maternelle	Gagarine	Romainville
	Véronique et Florestan	Romainville
	Marcel Cachin	Romainville
	HELENE COCHENNEC	Pantin
	MEHUL	Pantin
	Calmette	Les Lilas
	Julie-Daubié	Les Lilas
	Jean Renoir	Noisy-le-Sec
	Paul Vaillant Couturier	Romainville
Ecole élémentaire	Paul Langevin	Romainville
	CHARLES AURAY	Pantin
	PAUL LANGEVIN	Pantin
	HENRI WALLON	Pantin
	PLEIN AIR	Pantin
	Paul-Langevin	Les Lilas
	Cottereau	Noisy-le-Sec
	Léo-Lagrange	Noisy-le-Sec
	Abbé Houel	Romainville
Collège	Marie-Curie	Les Lilas
	LAVOISIER	Pantin
Lycée	professionnel Liberté	Romainville

Tableau 22: Liste des établissements scolaires situés dans un rayon de 500 m autour de la zone d'étude

1.1.1.1.1. Equipements sportifs

Plusieurs équipements sportifs sont localisés à proximité immédiate du site d'études :

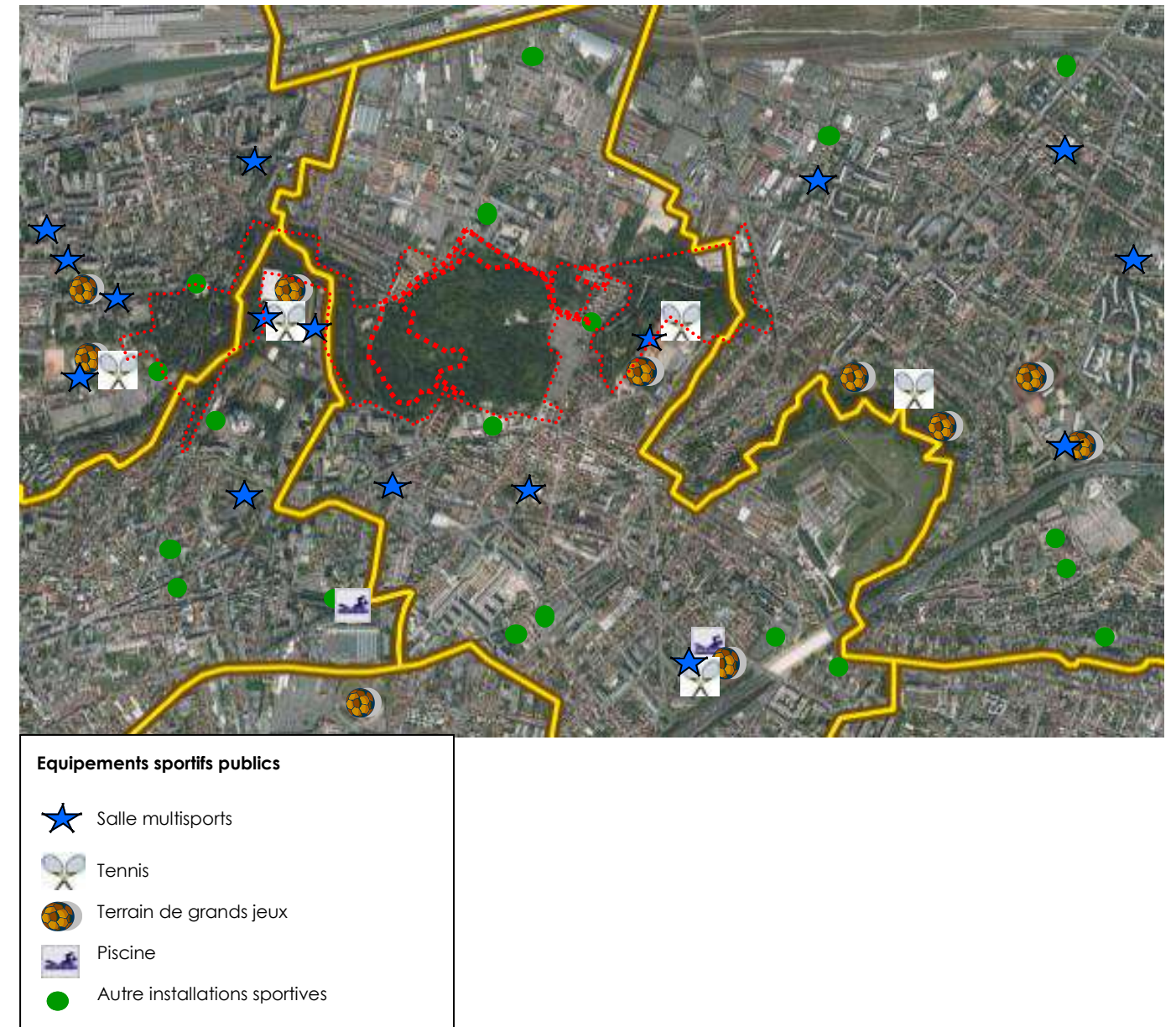


Figure 52: Equipements sportifs publics

1.1.1.1.2. Equipements culturels et administratifs

Les équipements culturels et administratifs les plus proches se situent au sud et à l'est du site.



Figure 53: Centralités vécues à l'échelle de la Communauté d'Agglomération CA EST ENSEMBLE - Source: IAU

1.3.2. Documents d'urbanisme et de planification

1.3.2.1. DOCUMENTS SUPRA-COMMUNAUX

Les Plans Locaux d'Urbanisme doivent être compatibles avec les orientations de documents, lois qui ont une portée juridique supérieure aux PLU.

Ces documents dits supra-communaux peuvent être élaborés :

- o au niveau international ;
- o au niveau européen ;
- o au niveau national ;
- o au niveau intercommunal.

1.3.2.1.1. Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)

Le S.D.R.I.F. est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Il s'attache à valoriser les atouts de la région afin de la placer au cœur des échanges européens.

Le Conseil Régional d'Île de France, par délibération du 25 juin 2004, a décidé d'engager la révision du SDRIF et cela en association avec l'Etat. Le projet du SDRIF a été arrêté le 15 février 2007 par la Région Île de France. Une enquête publique a été menée du 15 octobre 2007 au 8 novembre 2008 à la suite de laquelle le SDRIF a été adopté par le Conseil Régional le 25 septembre 2008.

Une seconde enquête publique s'est déroulée du 24 mars au 14 mai 2013.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif) a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel. Cette publication fait suite à l'avis favorable, émis le 17 décembre par le conseil d'État, sur le projet adopté par le conseil régional le 18 octobre 2013.

Le projet de schéma directeur Île-de-France 2030 conforte les trois défis majeurs du SDRIF de 2008, à savoir :

- ✓ Agir pour une île de France plus solidaire
- ✓ Anticiper les mutations environnementales
- ✓ Conforter l'attractivité de l'île de France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie

Ainsi, le projet spatial régional est articulé autour de trois piliers :

- ✓ relier et structurer, pour permettre une région plus connectée et plus durable,
- ✓ polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive,
- ✓ préserver et valoriser, pour développer une région plus vivante et plus verte.

Trois domaines majeurs de l'aménagement sont traités en synergie, le logement, l'emploi et la mobilité, pour lesquels des objectifs forts sont fixés :

- ✓ Améliorer la vie quotidienne des franciliens
 - o construire de 70.000 logements par an et améliorer le parc existant,
 - o Créer 28.000 emplois par an et améliorer la mixité habitat/emploi,
 - o Garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité,
 - o Concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile
 - o Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel
- ✓ Consolider le fonctionnement métropolitain de l'île de France
 - o Refonder le dynamisme économique francilien
 - o Un système de transport porteur d'attractivité
 - o Valoriser les équipements attractifs
 - o Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'île de France.

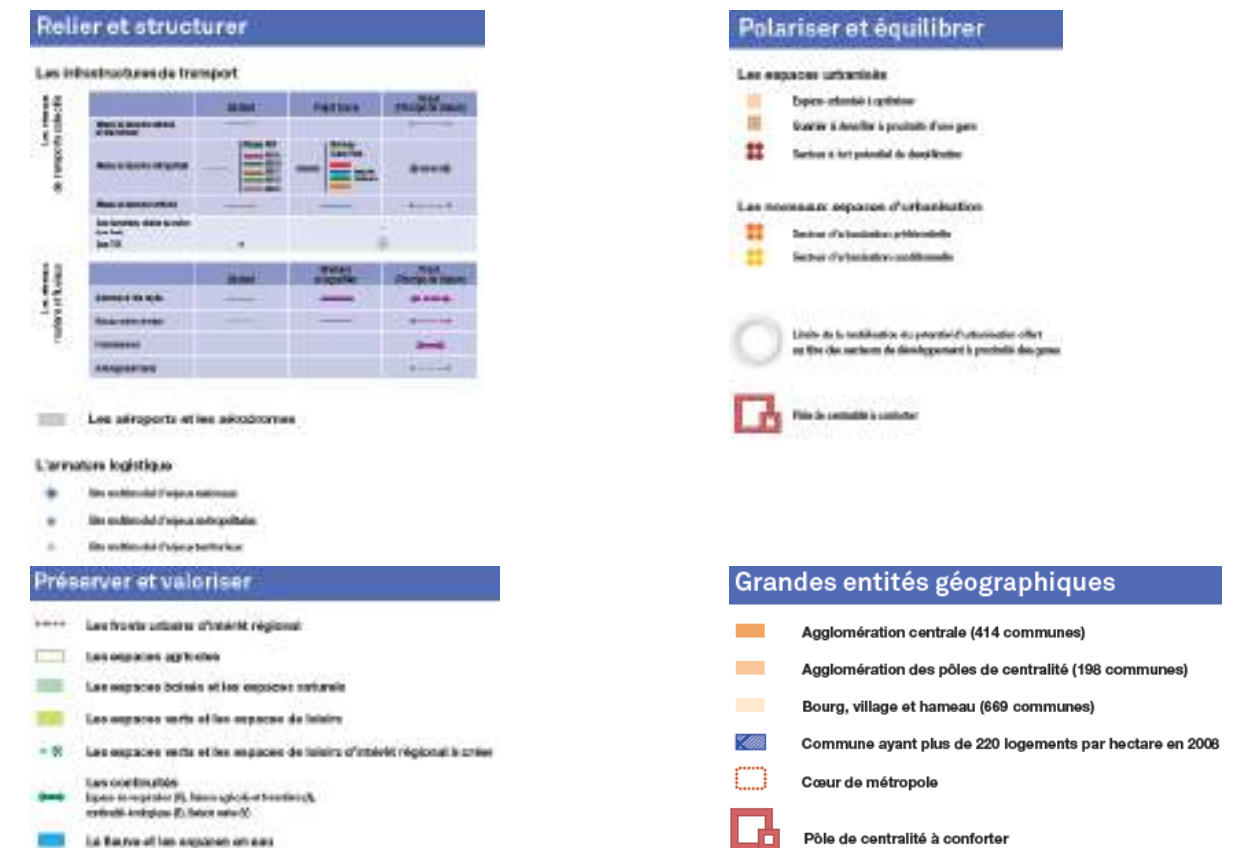


Figure 54: Schéma Directeur de la Région Île de France

Le secteur d'étude est situé dans « les espaces verts et les espaces de loisirs à préserver et à restaurer » et « les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer ».

Le SDRIF fixe également des orientations sur les continuités écologiques et les liaisons vertes à préserver et à restaurer.

1.1.1.1. Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

En France, le schéma de cohérence territoriale ou SCoT est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles notamment en matière d'urbanisme, d'habitat, de déplacements et d'équipements commerciaux, dans un environnement préservé et valorisé. Il a été instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000. Le code de l'urbanisme fixe le régime des SCoT aux articles L.121-1 et suivants.

La loi portant engagement national pour l'environnement dite Grenelle II du 12 juillet 2010 renforce les objectifs des SCoT, ainsi que des plans locaux d'urbanisme (PLU) et cartes communales : ces plans, cartes et schémas doivent ainsi contribuer à réduire la consommation d'espace (lutter contre la périurbanisation), préserver les espaces affectés aux activités agricoles ou forestières, équilibrer la répartition territoriale des commerces et services, améliorer les performances énergétiques, diminuer (et non plus seulement maîtriser) les obligations de déplacement, réduire les émissions de gaz à effet de serre, et renforcer la préservation de la biodiversité et des écosystèmes (notamment via la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques).

Les communes de Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le-Sec ne dépendent d'aucun schéma de cohérence territoriale.

1.3.2.1.2. Contrat de développement territorial

Les contrats de développement territorial (CDT) sont définis dans la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Ils doivent mettre en œuvre le développement économique, urbain et social de territoires définis comme stratégiques, et en particulier ceux desservis par le réseau de transport public du Grand Paris. Ces démarches contractuelles, à visée opérationnelle, engageant l'État, représenté par le préfet de région, et les communes et leurs groupements.

Le **contrat de développement territorial « Est Ensemble, la Fabrique du Grand Paris »** a été signé le 21 février 2014, par Cécile Duflot, ministre de l'Égalité des territoires et du Logement, Jean Daubigny, préfet de la région d'Île-de-France et préfet de Paris, Gérard Cosme, président de la communauté d'agglomération Est Ensemble et maire du Pré Saint-Gervais, et les maires des huit autres villes d'Est Ensemble dont **Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le-Sec**, en présence de Claude Bartolone, président de l'Assemblée nationale, suite à son adoption lors de la séance du comité de pilotage du 9 janvier 2014.



Figure 55: périmètre de contractualisation de CDT la Fabrique du Grand Paris

Ce CDT se décline en 4 grands volets stratégiques pour le territoire :

- ✓ **Un volet économique**
 - le CDT va permettre de valoriser les savoir-faire et les secteurs d'excellence du territoire en développant l'innovation économique et technologique : les technologies de la santé et du vivant (un tiers de l'immobilier francilien consacré au secteur est présent sur le territoire), les métiers culturels et de communication (présence d'Ubisoft, installation future du siège de BETC), les métiers liés au bâtiment et à l'éco-construction (présence de Saint Gobain ou de la Scop UTB), l'artisanat d'art et le luxe (présence d'Hermès, Chanel, Richemont) ;
 - le CDT met également en avant le réseau des équipements de formation professionnelle et la nécessité de mettre en cohérence l'offre et les besoins des filières identifiées en matière de formation initiale comme de formation continue.

✓ **Un volet culturel affirmé**

- le CDT vise à mieux valoriser le potentiel culturel du territoire en mettant en avant une tradition artistique ancienne, des équipements existants et en engageant une réflexion sur le cadre nécessaire à l'accueil des professionnels de la culture (entreprises comme intermittents) déjà fortement présents sur le territoire ;
- il met également en avant la volonté du territoire de valoriser un patrimoine architectural particulièrement important, notamment en matière de patrimoine contemporain.

✓ **Un volet aménagement**

- L'objectif du CDT est de rendre le territoire plus cohérent, en le dotant d'axes structurants identifiés et de nouvelles centralités autour du réseau de transport ;
- ce projet s'articulera autour de trois axes majeurs : l'axe du canal de l'Ourcq, de la porte de Pantin à Bondy, **l'axe de la corniche des Forts** et du plateau de Romainville et l'axe du faubourg reliant les différentes portes parisiennes ;
- un certain nombre de secteurs d'aménagement prioritaires ont également été identifiés : le secteur du pont de Bondy, pôle de correspondance majeur des infrastructures de transports publics et individuels, le pôle de la gare de Noisy, le centre-ville de Bobigny, le secteur des Hauts-de-Montreuil, **le parc de la Corniche des forts (64 hectares en proche couronne parisienne).**

✓ **Un volet logement et habitat**

- le CDT vise un doublement du niveau de construction de logements afin de produire 2 800 logements neufs par an;
- en matière qualitative, le CDT vise à développer une offre équilibrée permettant, notamment, de diversifier les typologies de logement afin de permettre un maintien sur place des classes moyennes qui sont aujourd'hui confrontées à une forte augmentation du coût de leur logement, en particulier dans l'immédiate couronne parisienne;
- en matière de logement social et afin de maintenir la mixité du territoire, l'objectif affiché est celui d'une stabilisation de la part des logements sociaux déjà particulièrement importante (plus de 40 %);
- un volet relatif à la lutte contre l'habitat indigne a été intégré au CDT afin de répondre à un enjeu fort du territoire (10 % du parc) : outre des mesures de coordination administrative État/collectivités à l'échelle de l'agglomération, ce volet prévoit également de nombreux dispositifs d'intervention sur l'habitat privé ainsi que la création d'une structure de relogement temporaire destinée à faciliter la réalisation des travaux de sortie d'insalubrité.

Le projet d'aménagement de la Corniche des Forts s'inscrit dans le volet aménagement du CDT « Est Ensemble, la Fabrique de Paris ».

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

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

Il comporte :

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

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

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

1.3.2.1.4. *Le Plan de Protection pour l'Atmosphère (PPA)*

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

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

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

Le PPA 2005-2010 de la région Île-de-France a été adopté en 2006 pour réduire l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé en région Île-de-France. Il a été adopté en vue de baisser les concentrations dans l'air ambiant en oxydes d'azote, en composés organiques volatils (précurseurs d'ozone) et en particules

en suspension. Le PPA s'assignait deux objectifs forts : l'amélioration de la qualité moyenne de l'air, c'est-à-dire l'air qu'on respire tous les jours ainsi que la diminution du nombre de jours de pics de pollution. Ces objectifs ont été déclinés en 9 mesures réglementaires.

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

1.3.2.1.5. Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF)

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

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

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

Après l'évaluation du premier Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France (PDUIF) de 2000 et au terme d'un processus d'élaboration riche en débats et en contributions de la part de l'ensemble des acteurs de la mobilité en Île-de-France, le STIF a finalisé le projet de PDUIF en février 2011. Le Conseil régional d'Île-de-France a ensuite arrêté le projet en février 2012, a recueilli l'avis des organismes associés et l'a soumis à enquête publique. Le PDUIF a définitivement été approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Île-de-France.

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) vise à atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part, le tout sous la contrainte des capacités de financement. Le PDUIF a identifié 9 défis à relever, déclinés en 34 actions opérationnelles, pour atteindre cet équilibre. Le plan d'action porte sur la période 2010-2020.

Le Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France (PDUIF) fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de transport, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional.

Le PDUIF est au cœur de la planification des politiques d'aménagement et de transport. Il doit en particulier être compatible avec le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) et le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) ; de plus, il doit être globalement cohérent avec le PPA, et compatible avec les objectifs fixés pour chaque polluant par ce document.

À l'inverse, les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale (Schéma de cohérence territoriale, Plan local d'urbanisme), les plans locaux de déplacements et les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements doivent être compatibles ou rendus compatibles avec le PDUIF.

1.3.2.2. LES PADD ET LES PLANS LOCAUX D'URBANISME

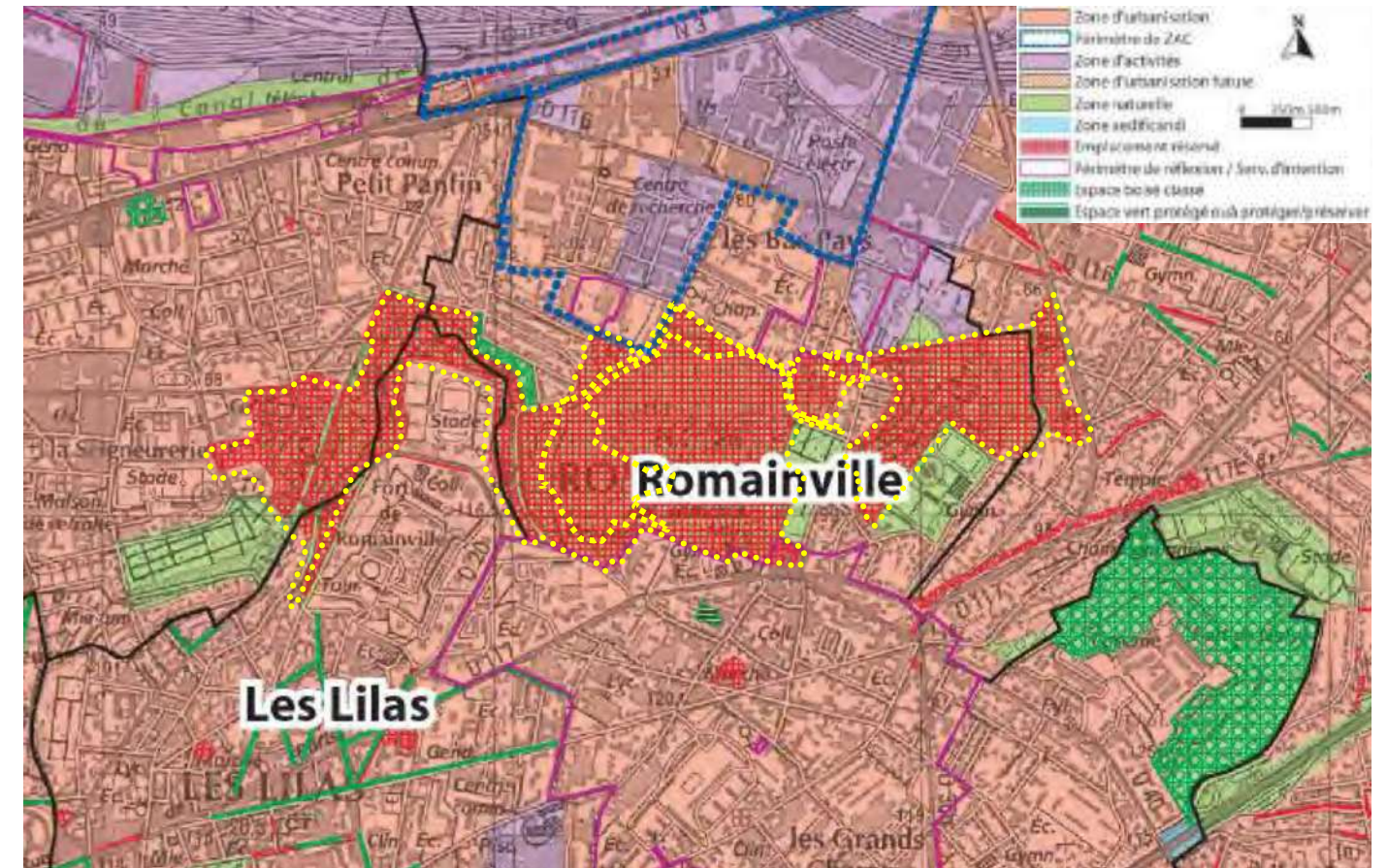
Le Projet d'aménagement et de Développement Durable (PADD) est un acte politique issu de la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain). Il constitue un des documents du PLU (Plan Local d'Urbanisme), avec le rapport de présentation du diagnostic de la commune, le règlement, qui détermine les normes de constructibilité, les éventuelles orientations d'aménagements sur des secteurs à enjeux et les différentes annexes.

Le PADD définit, sous l'angle du Développement Durable (dans toutes ses dimensions : environnementale, sociale, économique et démocratique) les orientations générales en matière d'aménagement et d'urbanisme. Il traduit une vision politique et sociale du territoire à l'échelon de 10-15 ans (soit l'horizon 2020) capable d'intégrer un horizon plus lointain : sans être directement « opposable » aux autorisations d'urbanisme. Il s'agit d'un cadre avec lequel le corpus réglementaire du PLU doit être cohérent.

Les communes de Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le-Sec disposent d'un Plan local d'urbanisme (PLU).

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

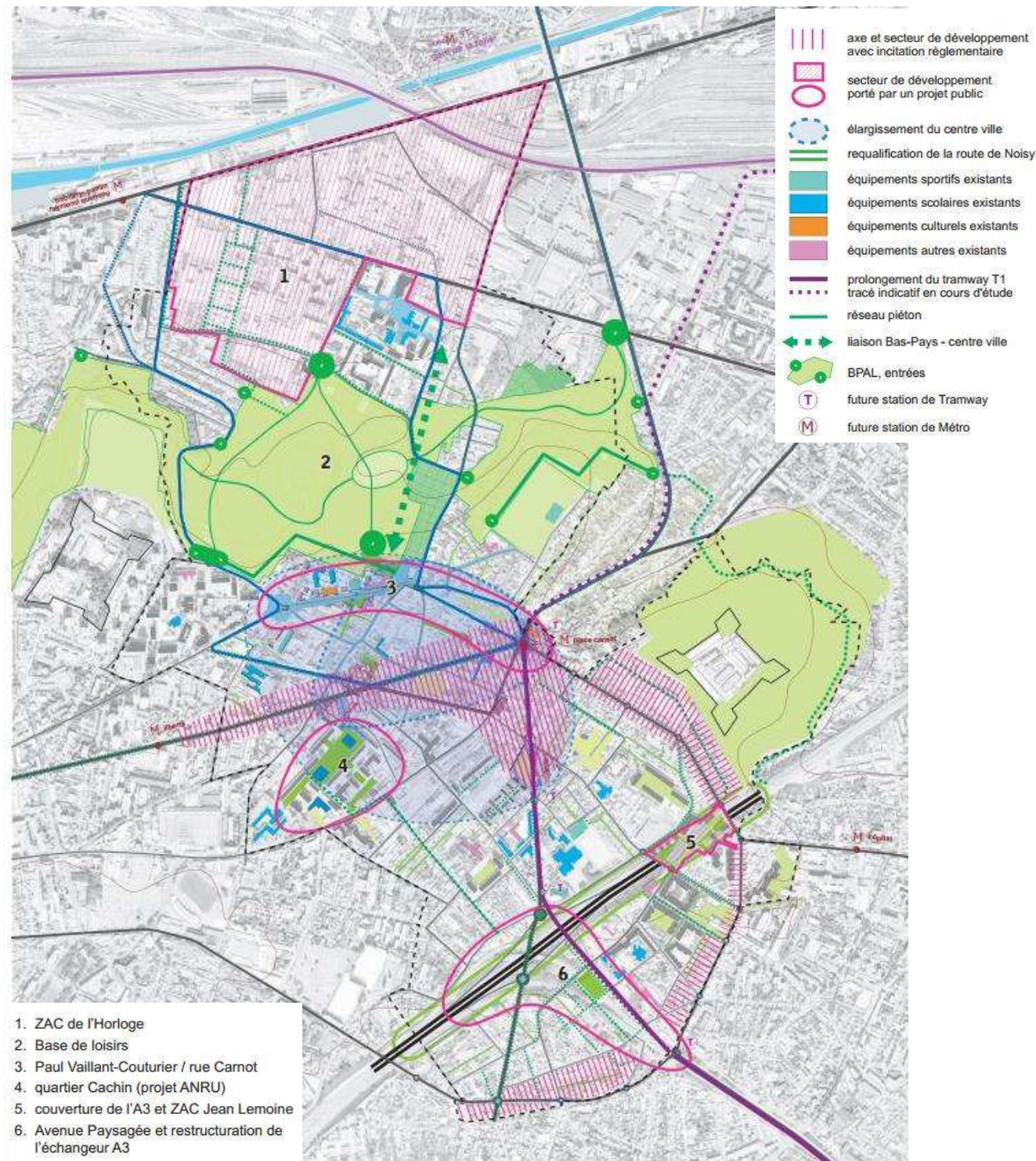
	Date d'approbation	Date de modification
Romainville	25 Mars 2009	Modification n°9 Délibération du Conseil de Territoire d'Est Ensemble du 12 avril 2016 Transmis en préfecture en date du 19 mai 2016 Exécutoire en date du 20 juin 2016
Pantin	10 Juillet 2006	Modification n°5 Approuvé par le Conseil Municipal du 16 décembre 2015
Les Lilas	14 Novembre 2007	Modification approuvé par délibération du Conseil Municipal en date du 4 juillet 2012
Noisy-le-Sec	15 novembre 2012	



Les objectifs communaux affirment la dimension d'équipement de détente et le caractère paysager des espaces verts pour les terrains concernés par le projet et s'inscrivent dans la démarche d'aménagement d'un parc d'intérêt régional.

Les terrains situés dans l'emprise de l'opération projetée sont classés pour la plus grande partie en zone N.

Romainville



- 1. ZAC de l'Horloge
- 2. Base de loisirs
- 3. Paul Vaillant-Couturier / rue Carnot
- 4. quartier Cachin (projet ANRU)
- 5. couverture de l'A3 et ZAC Jean Lemoine
- 6. Avenue Paysagée et restructuration de l'échangeur A3

Figure 56: PADD du PLU de Romainville - Source: Ville de Romainville

Le périmètre d'étude est situé en zone N, correspondant aux « zones naturelles et forestières ». La zone naturelle et forestière N correspond aux espaces du territoire communal présentant une dominante naturelle à raison soit de la qualité des milieux, des modes d'occupation ou de leur vocation de promenade des espaces de loisirs de plein air.

A la suite de la mise en compatibilité par DUP opérée par arrêté préfectoral du 26 novembre 2003, le périmètre romainvillois de la Base de Plein Air et de Loisir de la Corniche des Forts est classé en secteur Nb.

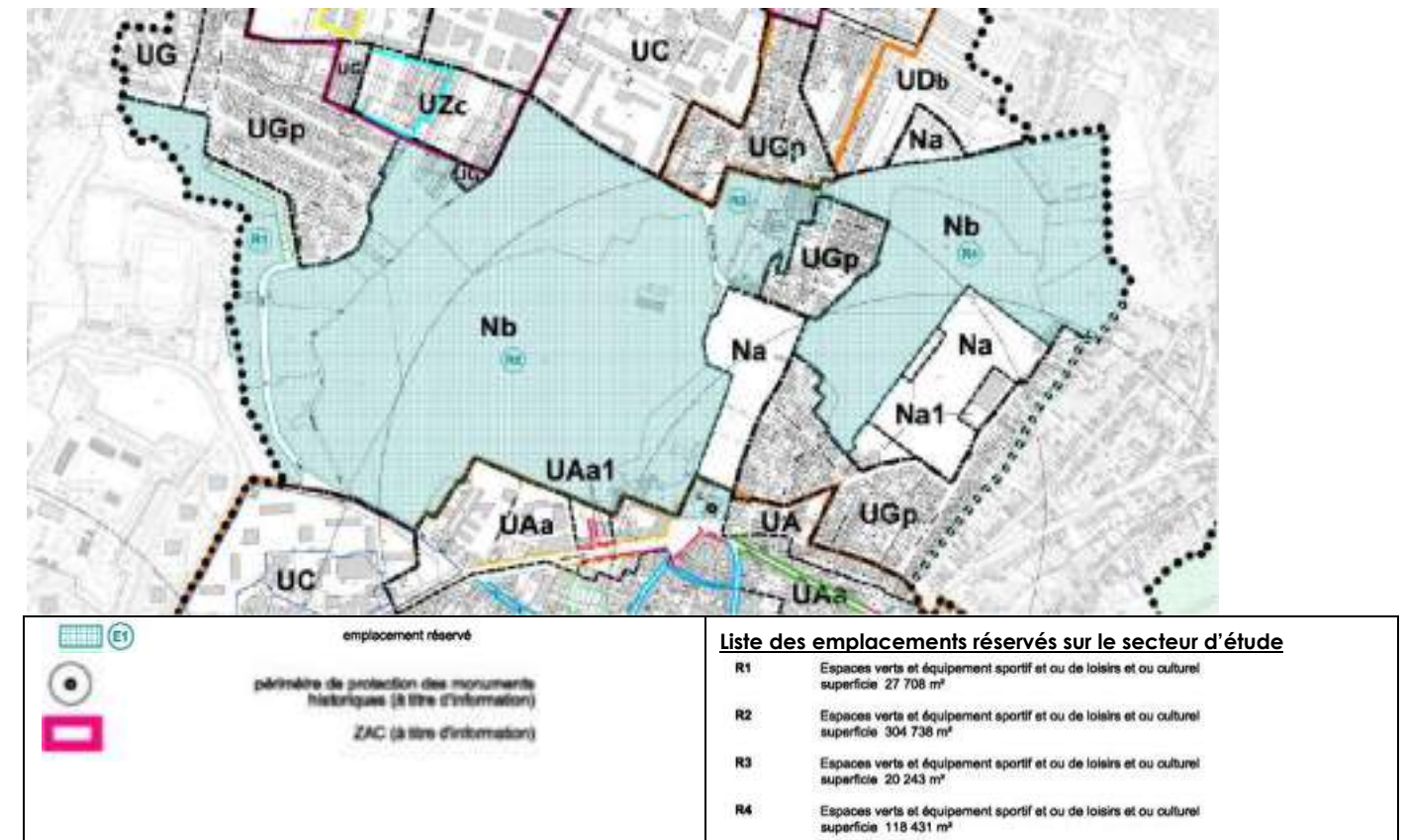


Figure 57: Extrait du zonage du PLU –Source : Ville de Romainville

Pantin

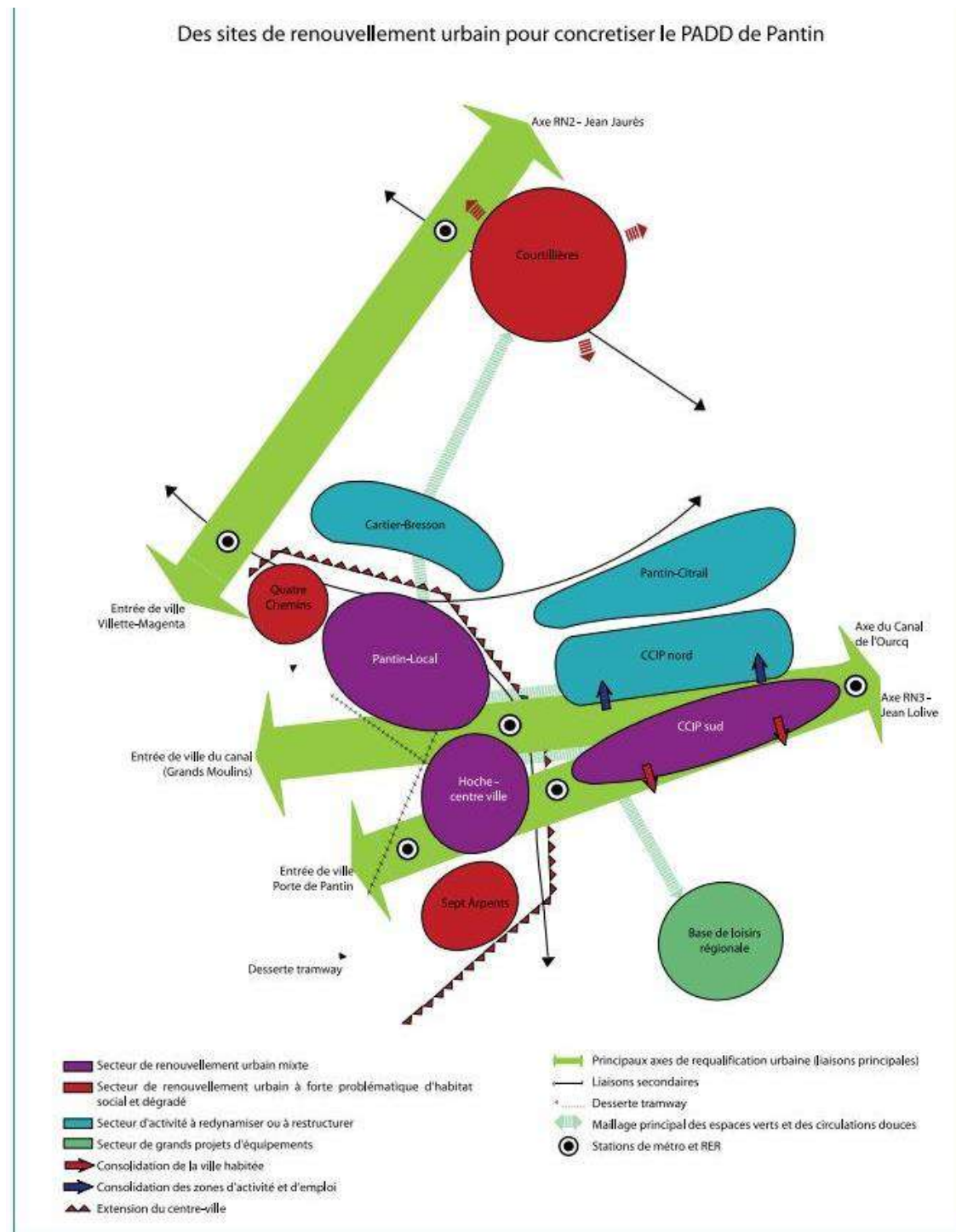


Figure 58: Figure 30: PADD du PLU de Pantin - Source: Ville de Pantin

La corniche des Forts sur la commune de Pantin est située en zone N, correspondant aux « zones naturelles » et plus précisément en zone Na.

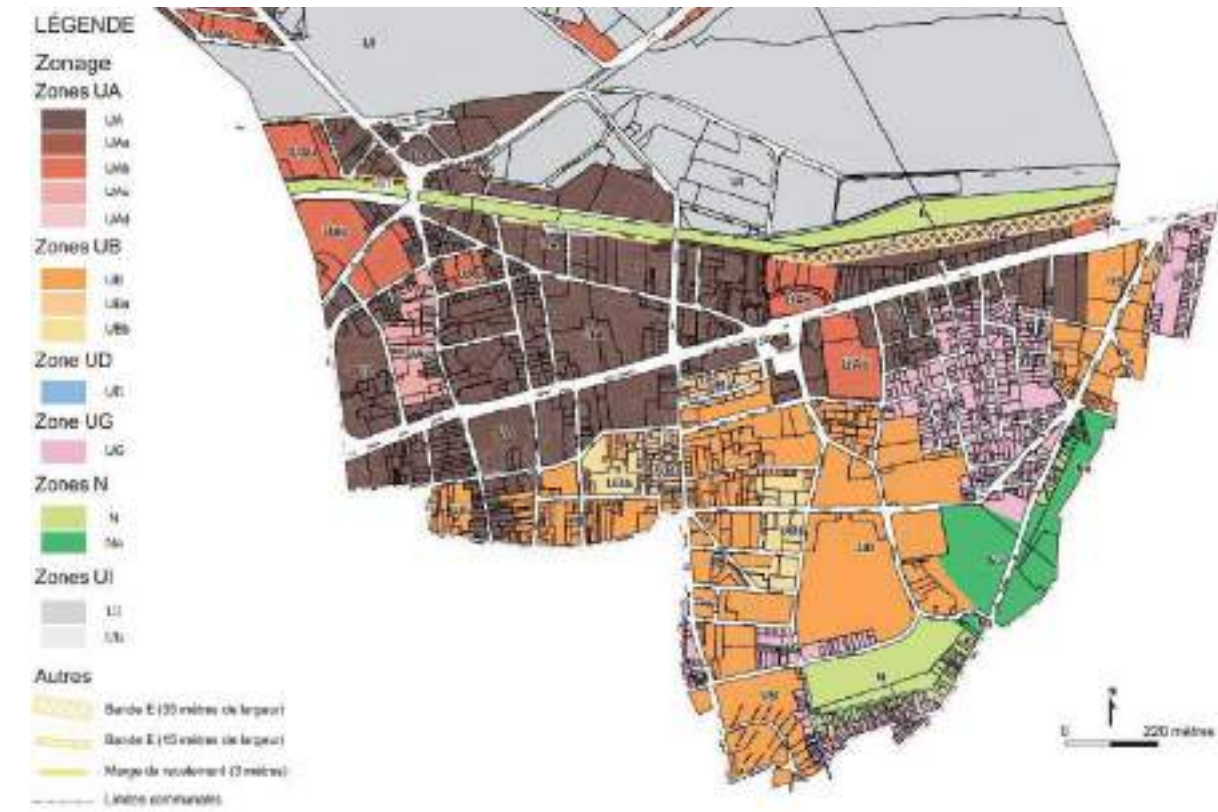


Figure 59: Extrait du zonage du PLU –Source : Ville de Pantin

Les Lilas

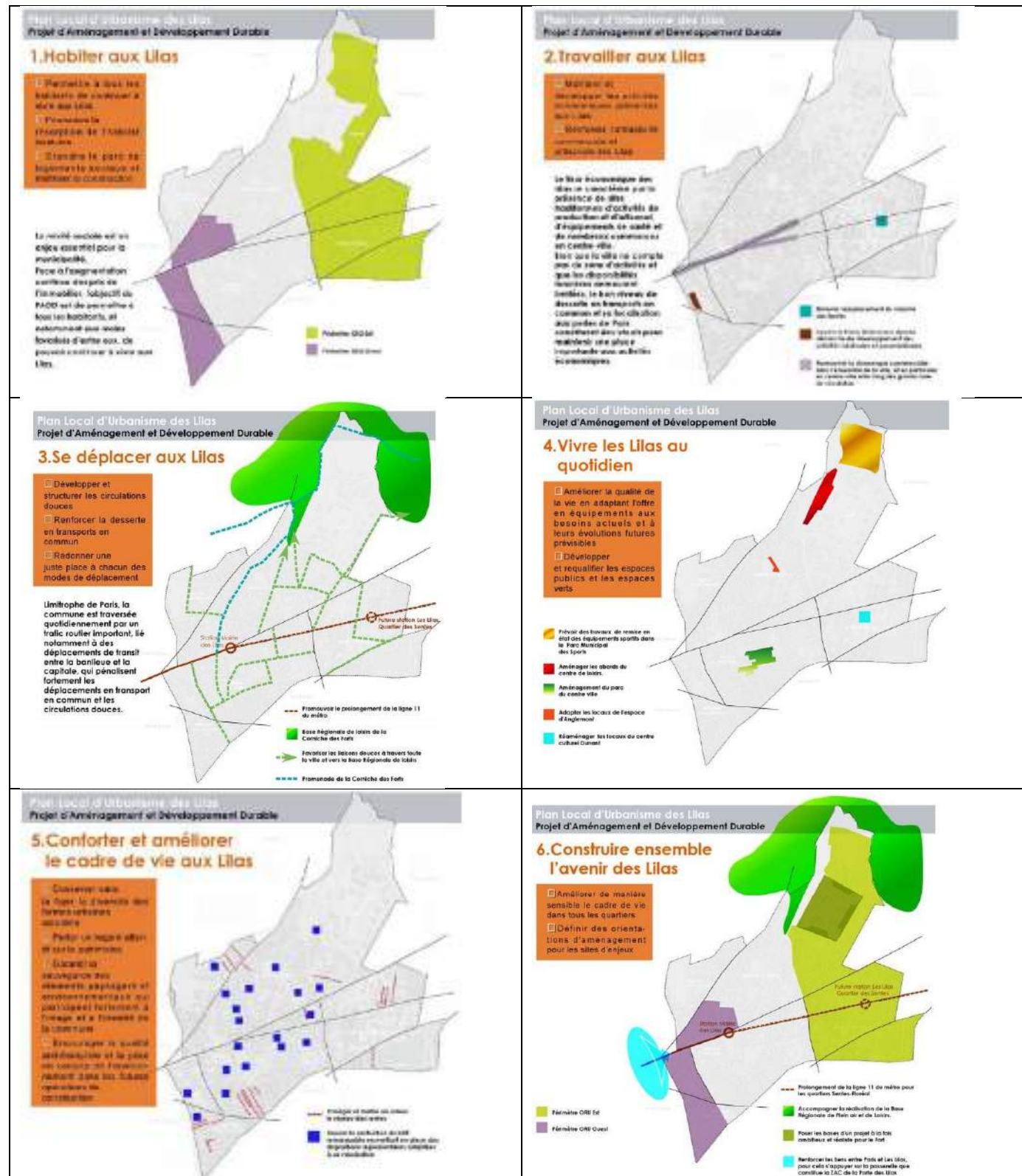


Figure 60: PADD du PLU des Lilas - Source: Ville des Lilas

La corniche des Forts sur la commune des Lilas est située en zone N, correspondant aux « zones naturelles » et plus précisément en zone Na.

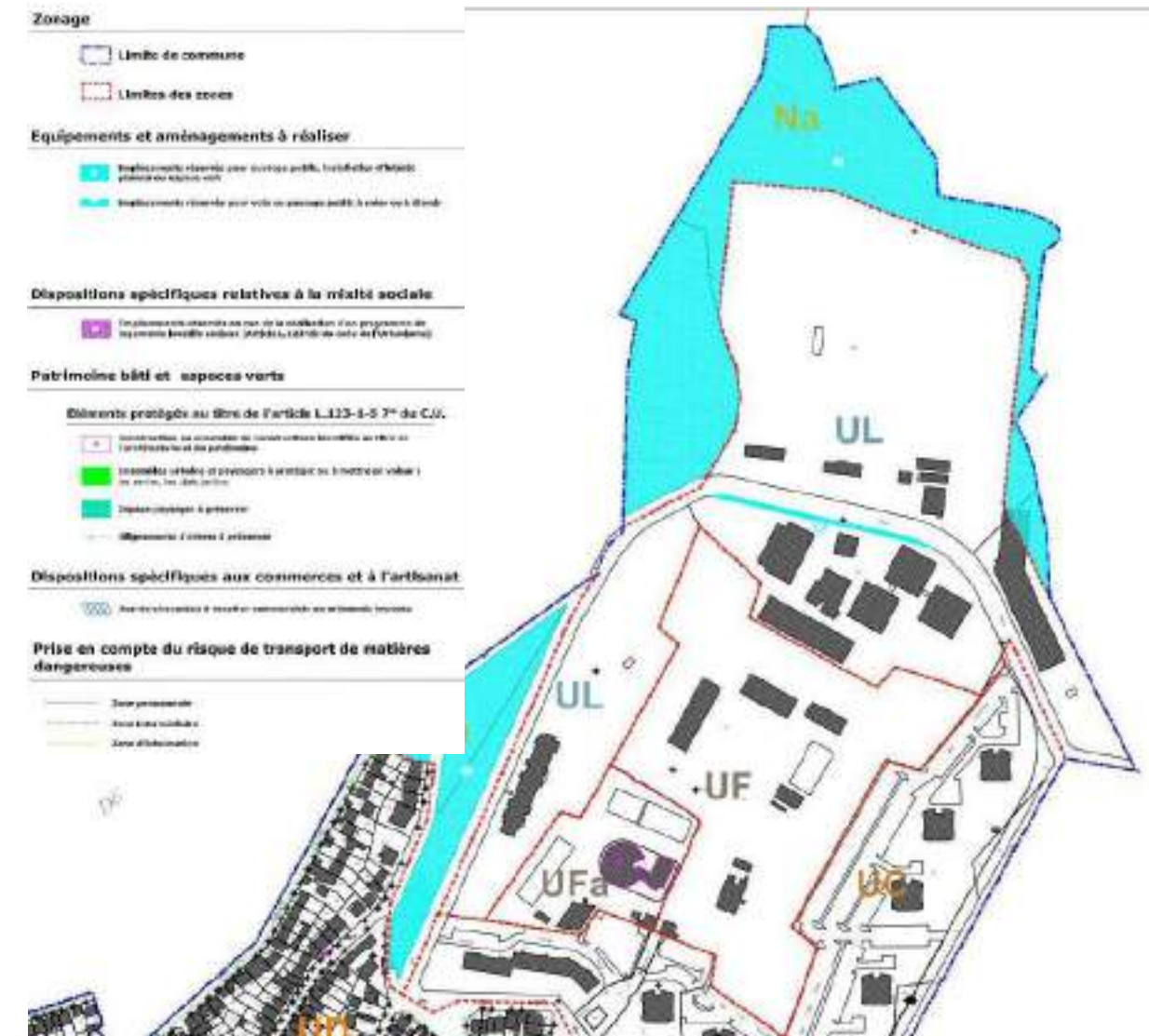


Figure 61: Extrait du zonage du PLU –Source : Ville des Lilas

Noisy-le-Sec

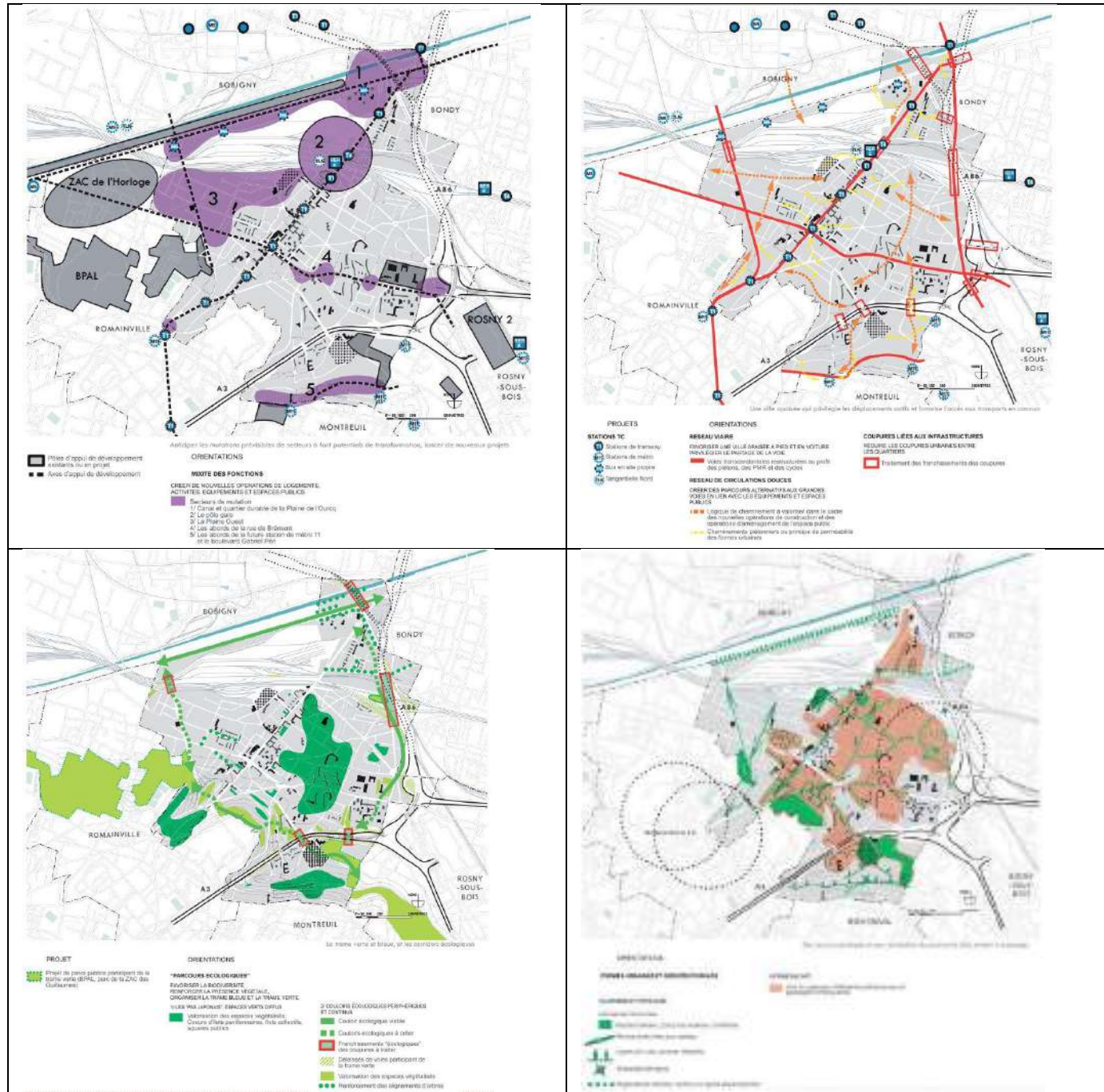


Figure 62: PADD du PLU de Noisy-le-Sec - Source: Ville de Noisy-le-Sec

La corniche des Forts sur la commune de Noisy-le-Sec est située en zone N, correspondant aux « zones naturelles et forestières » et plus précisément en zone Ni, dédié aux équipements de sport et de loisirs situés dans les espaces naturels et paysagers de la commune.

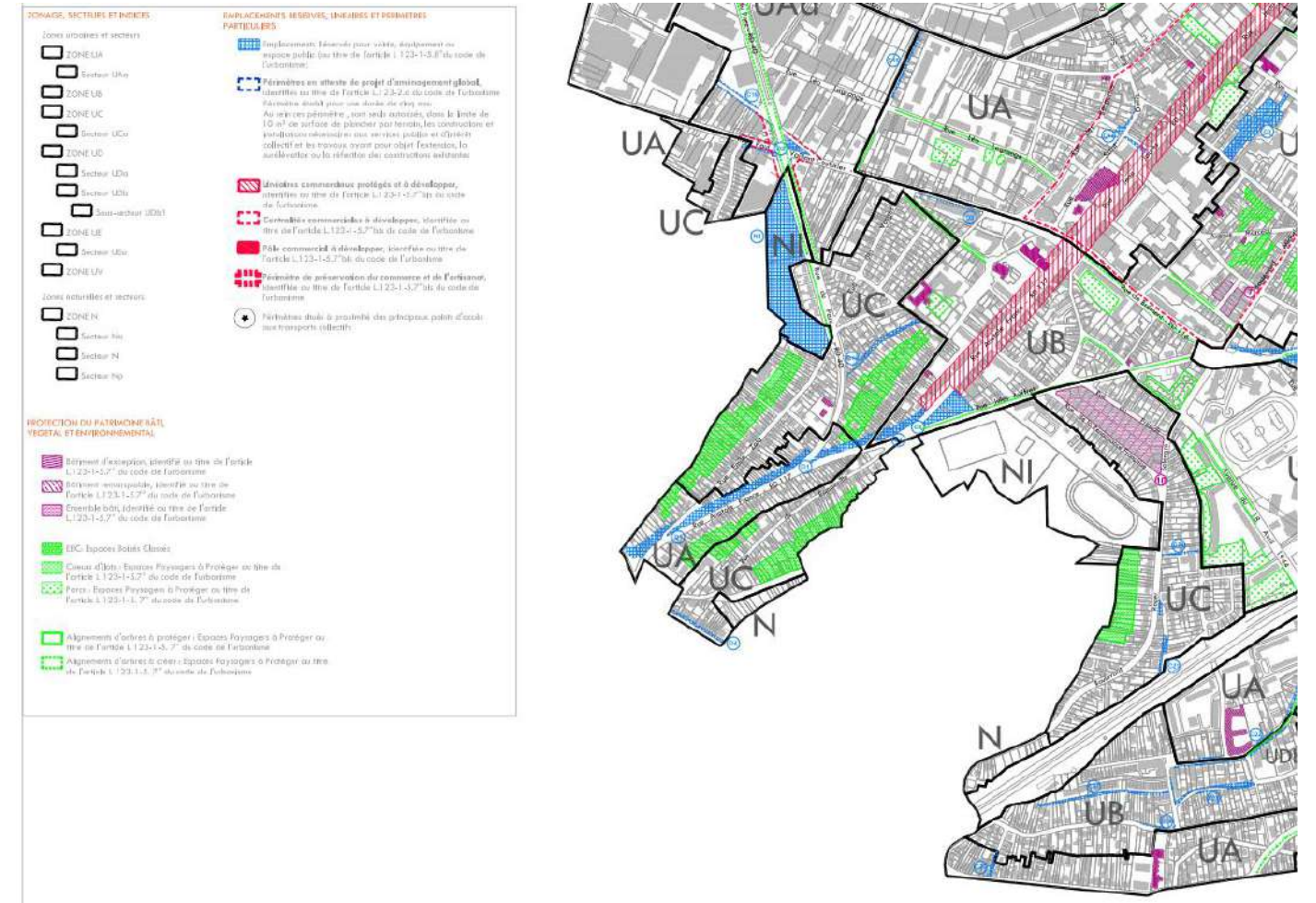


Figure 63: Extrait du zonage du PLU –Source : Ville de Noisy-le-Sec

Servitudes d'Utilité Publique

On recense plusieurs servitudes d'Utilité publiques sur la zone de la Corniche des Forts:

- ✓ Protection contre l'électromagnétisme
 - Station des lilas – fort de Romainville : zone de protection de 1000 m
 - Station Fort de Noisy : zone de garde de 1000 m
- ✓ Protection contre les obstacles / Faisceau hertzien
 - Les Lilas (Fort de Romainville) – Montgé
 - Fort de Noisy
- ✓ Servitude aéronautique de dégagement autour des aérodromes civils et militaires
 - Le Bourget

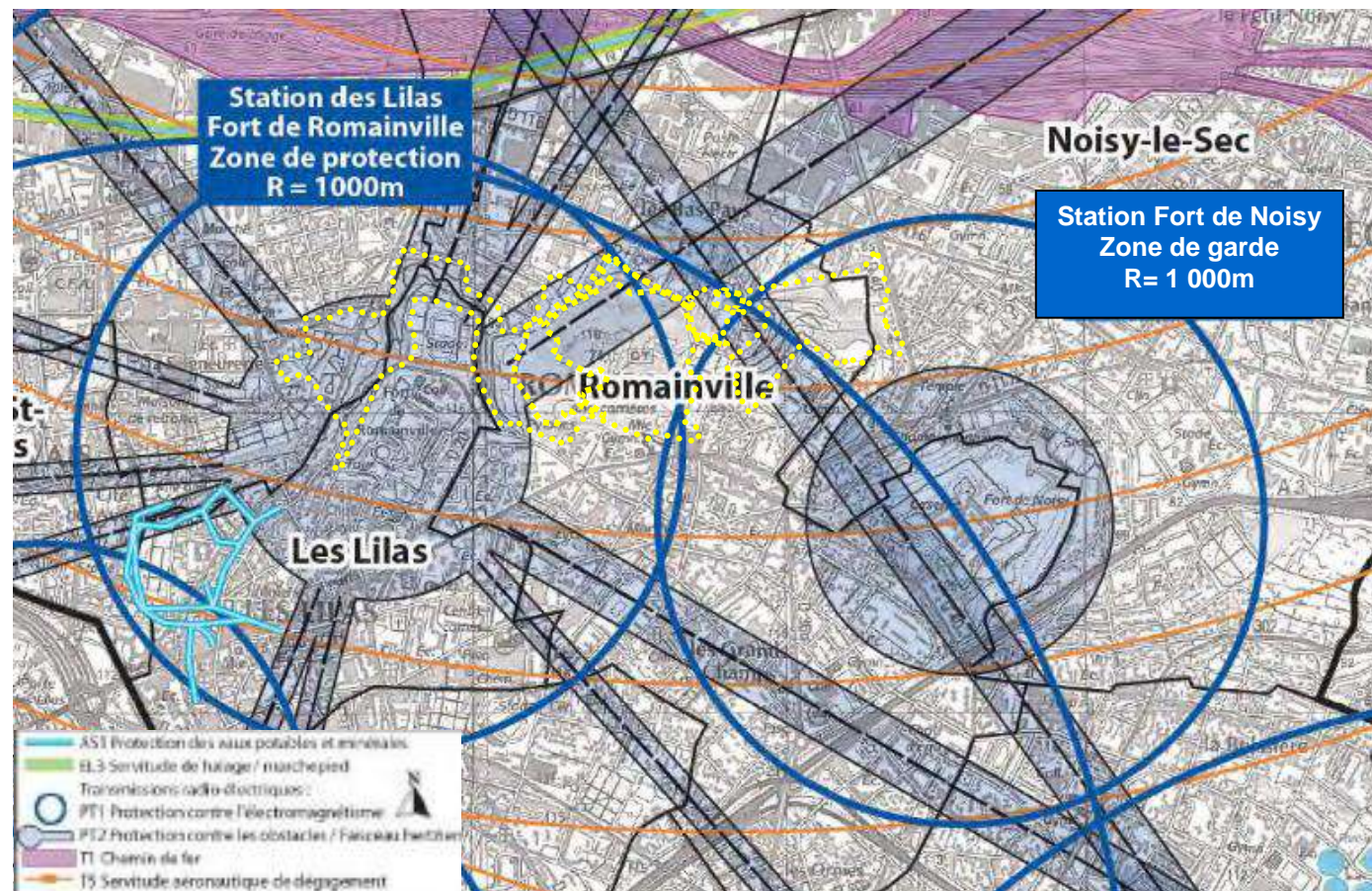


Figure 64: Servitudes d'utilité publique

1.3.2.3. FONCIER

Les différents espaces verts inclus dans le périmètre de l'île de loisirs appartiennent à l'Etat et aux collectivités.

Il s'agit :

- Du square Henri Barbusse : propriété de la commune de Pantin
- Du square de la République : propriété sur la commune de Pantin du département et du ministère de la Défense et sur les Lilas de la commune
- Du parc départemental propriété du département
- Du parc de Romainville propriété de la commune de Romainville

L'espace central appartient pour l'essentiel à la région Île de France.

Dans l'espace desservi par la rue des Bas pays et la rue P.Kock à Romainville et au nord-est sur la commune de Noisy-le-Sec, les terrains sont propriétés privées.

Commune	Superficie de l'emprise projet
Romainville	46 ha
Pantin	9 ha
Les Lilas	4.5 ha
Noisy-le-Sec	4.5ha
total	64 ha

On recense les constructions ou ensemble de constructions suivantes situées dans le périmètre de l'île de loisirs :

Au pourtour à l'ouest :

- Quelques constructions à usage d'habitat rue des Buttes au nord-ouest de Pantin,
- Des constructions à usage d'équipements publics (équipements sportifs) au nord-ouest situées dans le square H.Barbusse,
- La propriété dite de la Folie et deux bâtiments annexes à usage d'habitation à l'ouest,
- Des constructions à usage d'équipements publics (services municipaux d'entretien d'espaces verts) sur les terrains à l'angle de la Voie de la Déportation et de la rue du Bois

Au pourtour au sud

- Le château de Romainville, ses annexes et des constructions vétustes à usage d'habitat en bout de l'impasse à Romainville

Au centre

- Des bâtiments d'exploitations des carrières désaffectés

Au nord

- 49 parcelles de jardins familiaux au nord-ouest du terrain Régionale
- Des constructions à usage d'habitat en bordure de la rue des Bas Pays
- Des bâtiments à usage d'activités et d'habitat dans l'Ilot desservi par la rue P. de Kock et la rue des Bas Pays

Au nord-est

- Les bâtiments d'activités desservis par la Rue des Plâtrières à partir de la rue du Parc

Au sud-est

- Un bâtiment désaffecté en bout de l'avenue de Stalingrad

L'emprise de la zone d'étude concernée par les comblements de carrières et l'aménagement d'un nouveau secteur parc est située sur les parcelles 8, 9, 10,11, 15, 47, 48, 151 et 176 appartenant à la Région Île de France sur la commune de Romainville.

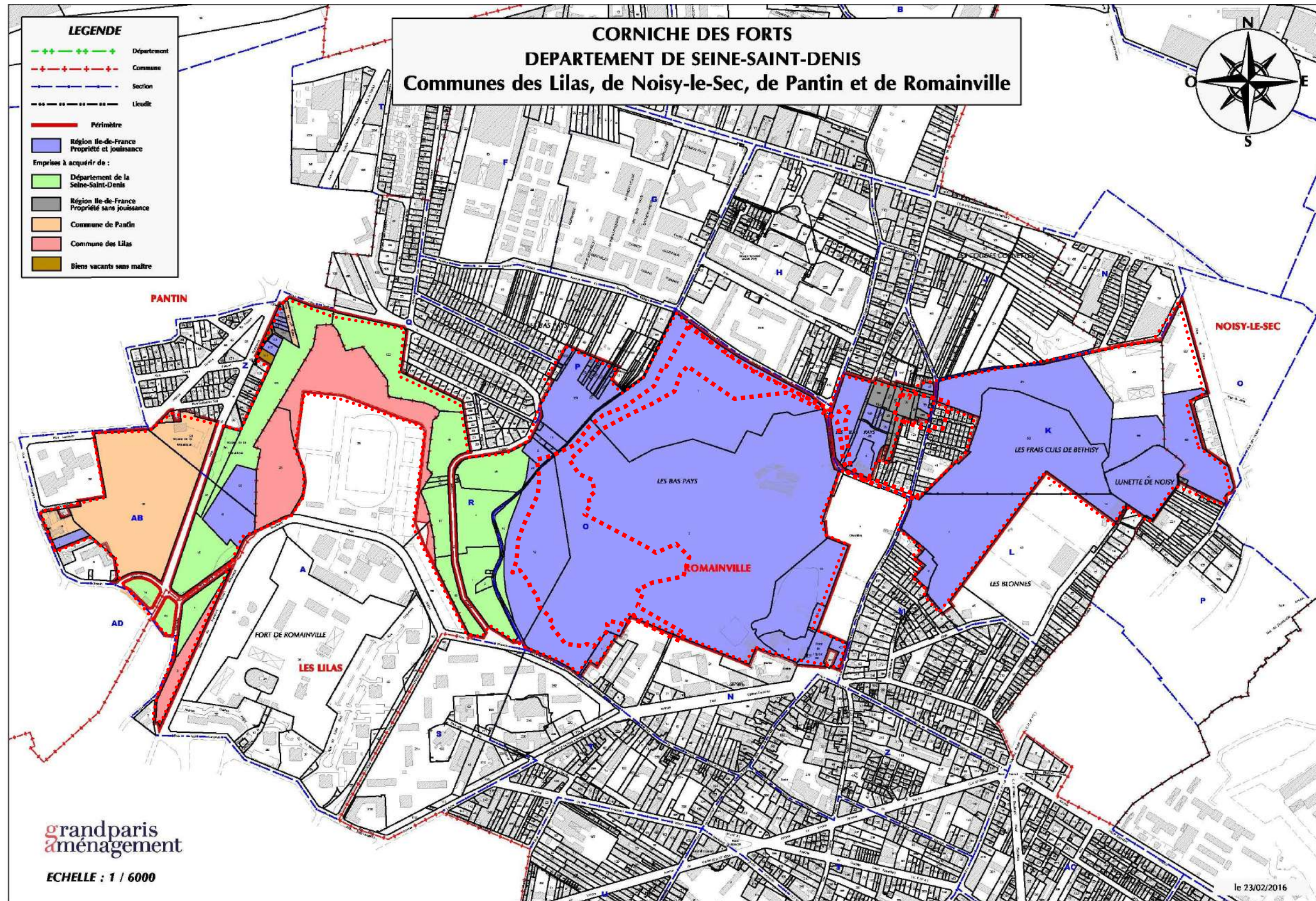


Figure 65: Foncier - Source: Grand Paris Aménagement

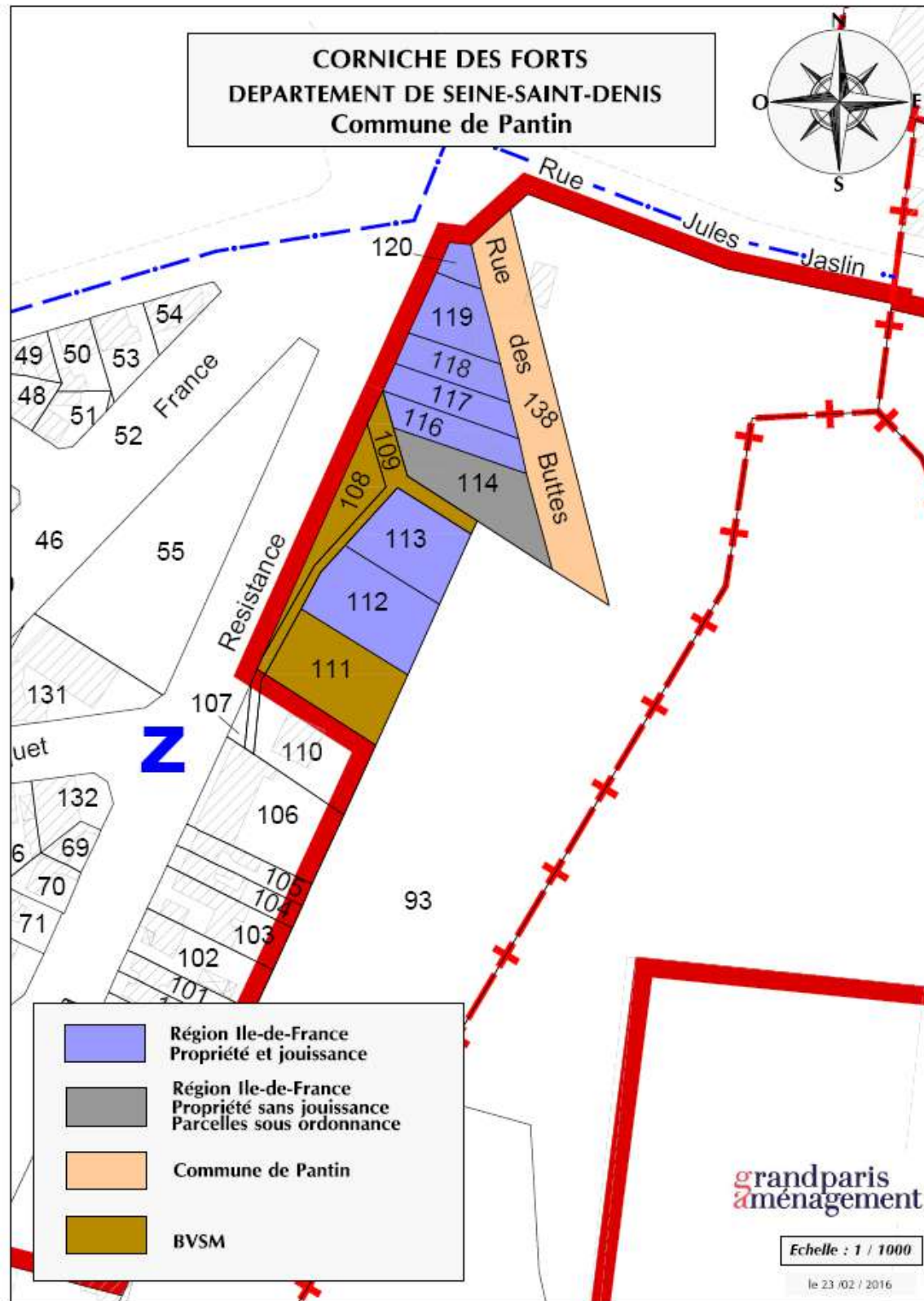


Figure 66: Zoom sur parcelles le long de la voie de la Résistance à Pantin - source: Grand Paris Aménagement

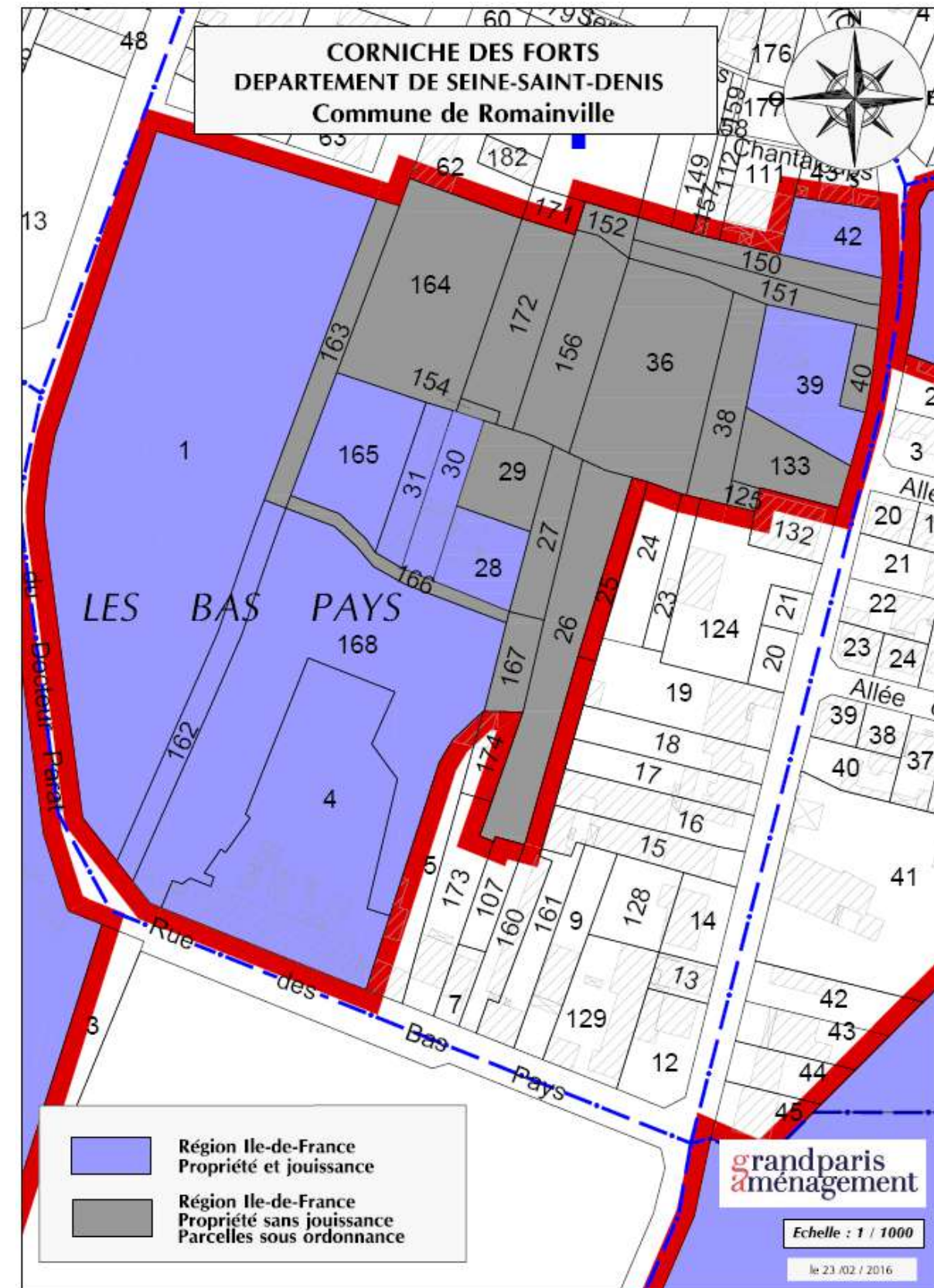


Figure 67: Zoom sur parcelles Bas Pays à Romainville - source: Grand Paris Aménagement

1.3.3. Déplacements, infrastructures et transports

1.3.3.1. CARACTERISTIQUES DES DEPLACEMENTS EN ÎLE DE FRANCE ET EN SEINE SAINT DENIS

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

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

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

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

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

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

Sur le territoire d'étude à l'échelle de l'île de loisirs, on note une forte mobilité pour les raisons de travail : la majorité des habitants travaillent en effet en dehors de leur commune de résidence, comme le montrent les statistiques de l'INSEE de 2013 :

	Romainville	Pantin	Les Lilas	Noisy-le-Sec
Dans la commune de résidence	18.0%	21.7%	12.7%	16.3%
En dehors de la commune de résidence	82.0%	78.3%	87.3%	83.7%

Tableau 23: Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone - Source: INSEE, 2013

1.3.3.2. PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN D'ÎLE-DE-FRANCE (PDUIF)

Voir documents supra-communaux

1.3.3.3. PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS – COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION EST-ENSEMBLE

La Communauté d'agglomération s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan Local de Déplacements (PLD) afin d'améliorer et d'optimiser les conditions de mobilité sur son territoire.

Le PLD permet la mise en œuvre d'une réflexion transversale sur tous les modes de déplacements (circulation et partage de la voirie, transport et livraisons de marchandises, stationnement, intermodalités) afin de définir une politique globale d'organisation des mobilités à l'échelle du territoire, dans une perspective de développement durable.

Les objectifs du PLD sont les suivants :

- Engager une réflexion globale et multimodale sur les déplacements urbains à l'échelle du territoire.
- Se doter d'outils devant faciliter localement la mise en œuvre des actions du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France tout en tenant compte des spécificités du territoire.
- S'appuyer sur un document cadre pour les négociations avec les acteurs du transport et inscrire des actions dont la réalisation et le financement ont été concertés et validés par les différents partenaires.

L'élaboration du PLD d'Est Ensemble se décompose en 5 phases :

- Phase 1 (février 2014-juin 2014) : le diagnostic
- Phase 2 (juillet 2014- novembre 2014) : les pistes d'actions
- Phase 3 (décembre 2014-mars 2015) : approfondissement, programmation et évaluation des actions
- Phase 4 (avril 2015 - août 2015) : formalisation du projet de PLD et consultation des personnes publiques associées (conseils municipaux des villes-membres, Conseil général de Seine-Saint-Denis, Conseil régional d'Île-de-France, représentants de l'Etat dans le département et STIF)
- Phase 5 (septembre 2015 - décembre 2015) : enquête publique et PLD définitif

A l'issue du diagnostic les principaux enjeux identifiés en matière de déplacements sur le territoire sont de :

- Mieux organiser la circulation et la rendre plus sûre ;
- Limiter la place de l'automobile ;
- Améliorer la gestion du stationnement ;
- Renforcer le rôle des pôles de transport en commun ;
- Conforter le rôle d'Est Ensemble dans la dynamique régionale ;

Pour répondre à ces principaux enjeux, 6 grandes actions ont été retenues dans le plan local de déplacements :

1. Favoriser le partage des différents modes de déplacements : bus, tramway, vélo, marche, automobile, poids lourds.
2. Offrir une plus grande place aux piétons et cyclistes
3. Rendre les transports en commun plus attractifs
4. Optimiser le stationnement
5. Améliorer le transport et la livraison des marchandises
6. Sensibiliser aux modes de déplacements alternatifs à la voiture

Le Conseil communautaire du 15 décembre 2015 a approuvé le plan local de déplacements (PLD) d'Est Ensemble qui se dote ainsi d'une véritable politique relative aux mobilités sur les 9 Villes.

1.3.3.4. CIRCULATION AUTOMOBILE ET POIDS LOURDS

Le secteur d'étude est un territoire urbanisé de longue date. Le périmètre élargi de la zone d'étude est largement irrigué par un réseau d'infrastructures variées et très interconnectés. Il compte notamment d'importantes infrastructures de transit à travers le territoire (A3 et ex RN3), qui connectent la capitale aux territoires périphériques, ou bien qui constituent des axes de déplacements périphériques à Paris.

1.3.3.4.1. Axes routiers et accessibilité

A l'échelle départementale, le réseau routier structurant autour de la future Île de Loisirs est très dense et bien hiérarchisé. L'accès direct aux terrains s'effectue dans la partie ouest et est par des voies largement dimensionnées (Voie de la Résistance et Avenue du P. Schuman à l'ouest, rue du parc à l'est). Quant à la partie centrale, elle est accessible par un tissu de desserte locale des quartiers résidentiels ou industriels.

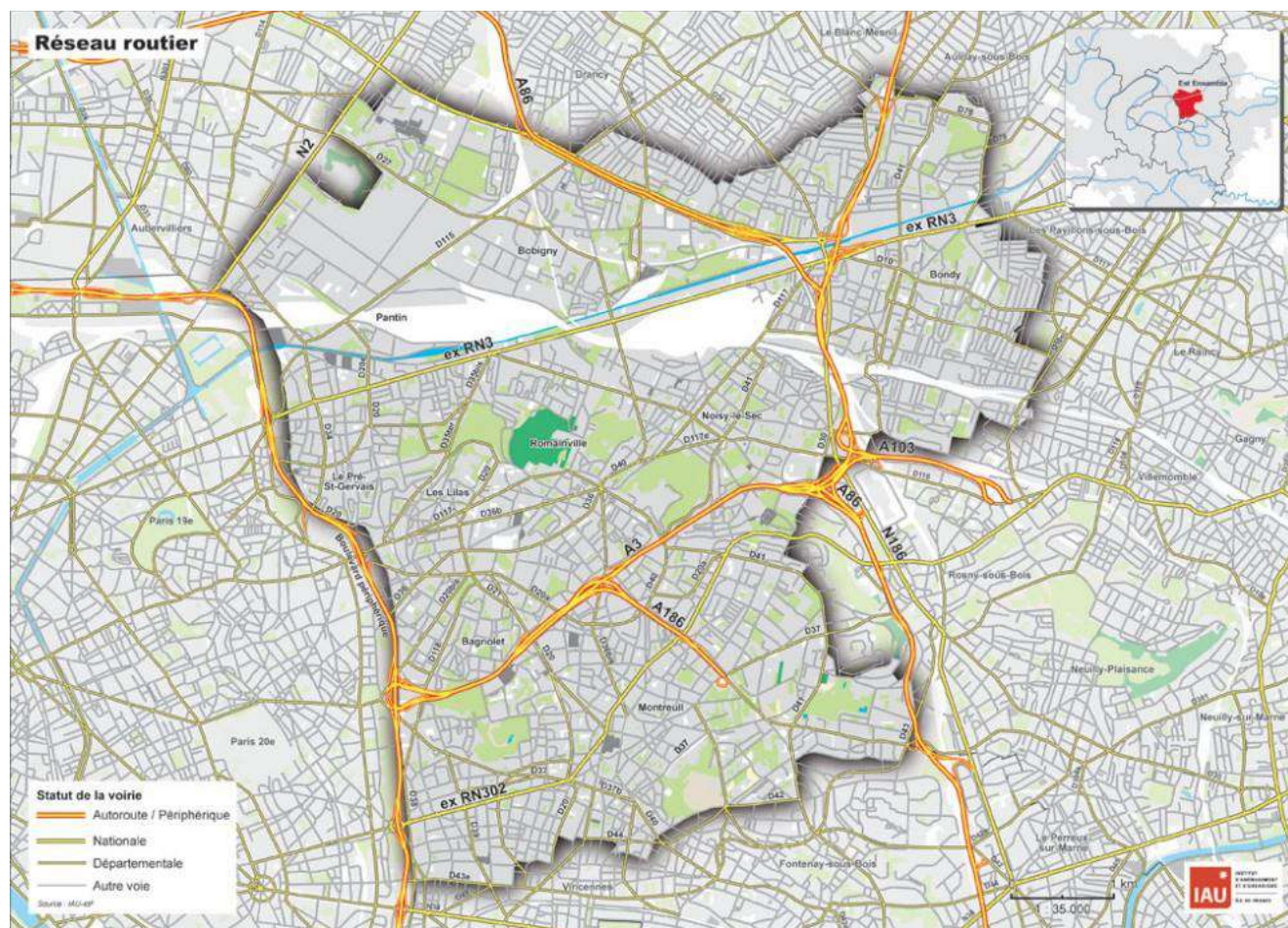


Figure 68: Réseau routier - Source: IAU

L'approche depuis le réseau d'échelle départementale

Elle peut s'effectuer :

- ✓ depuis le nord à partir de la RN3, par l'avenue Anatole France à l'ouest (prolongée dans la traversée du site par la Voie de la Résistance) et la rue du Parc à l'est qui représentent les deux voies de grandes capacités donnant accès directement aux terrains. La route de Noisy (RD116) propose une desserte ponctuelle du site au nord-est.
- ✓ depuis le sud à partir de l'A3, par le Boulevard Henri Barbusse (dont la capacité actuelle sera réduite par le passage du tramway) prolongé par la rue Carnot vers le pôle de centralité de Romainville ou la rue du Parc vers Noisy. Le centre ancien de Romainville et une grande partie du secteur sud peuvent être également desservis par la Route de Paris prolongée par l'Avenue Lénine.

Donnant accès au secteur ouest de la future Île de Loisirs, le Boulevard Decros est prolongé par la rue des Bois.

Ces voies principales permettent d'accueillir un flux de véhicules très important, en capacité d'accueil nettement supérieure à celui nécessaire à l'écoulement du trafic actuel dans les périodes de fin de semaine. A partir d'une desserte en peigne de la base, c'est la RN3 qui présente les meilleures caractéristiques d'accessibilité.

Les communes bénéficient également d'un maillage routier bien hiérarchisé qui offre une qualité de desserte tant nationale et régionale que locale.

Ainsi, les principales liaisons intercommunales sont assurées par :

- la RD116 qui relie l'A3 à l'Est à la RN3 en desservant le centre de Noisy-le-Sec
- la RD40 qui relie l'A3 à la RN3 et dessert les parties centrales de Romainville
- la RD117 qui dessert le centre de Romainville à partir de la Porte des Lilas
- la RD35 qui relie la Porte des Lilas à la RN3 en traversant Pantin

Au niveau de la desserte locale, le maillage est dense et également bien hiérarchisé.

L'accès aux terrains

Outre les voies principales citées précédemment, l'accès direct du site peut s'effectuer à partir d'un réseau de vocation de desserte locale fortement contraint par le faible gabarit des voies et la sensibilité d'un milieu résidentiel. Ceci caractérise principalement le réseau viaire au nord entre la Route de Noisy et les terrains ainsi que celui irriguant les quartiers pavillonnaires de Romainville au sud-est du site.

Considérant les projets d'aménagement routier tant à l'échelle départementale qu'à l'échelle locale avec :

- ✓ l'élargissement du Boulevard J. Jaurès sans impact sur la desserte du site,
- ✓ l'élargissement de l'Avenue Lénine sans impact sur la desserte du site,

Les conditions d'accessibilité routière en voiture particulière de la future Île de Loisirs ne peuvent évoluer de manière notable.

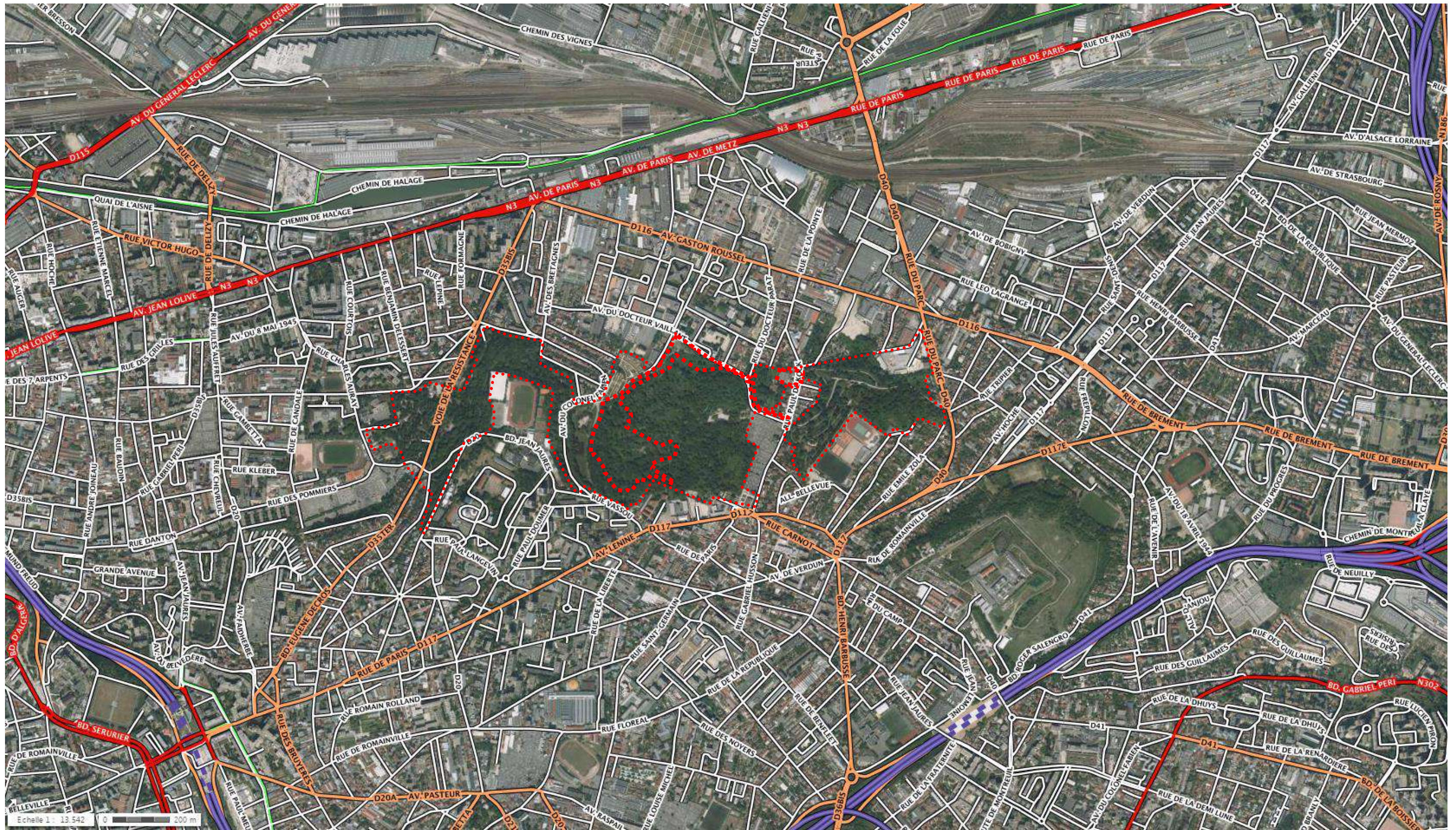


Figure 69: Réseau viaire à l'échelle du secteur d'étude à l'échelle de l'île de loisirs

1.3.3.4.2. Trafics

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

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

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

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

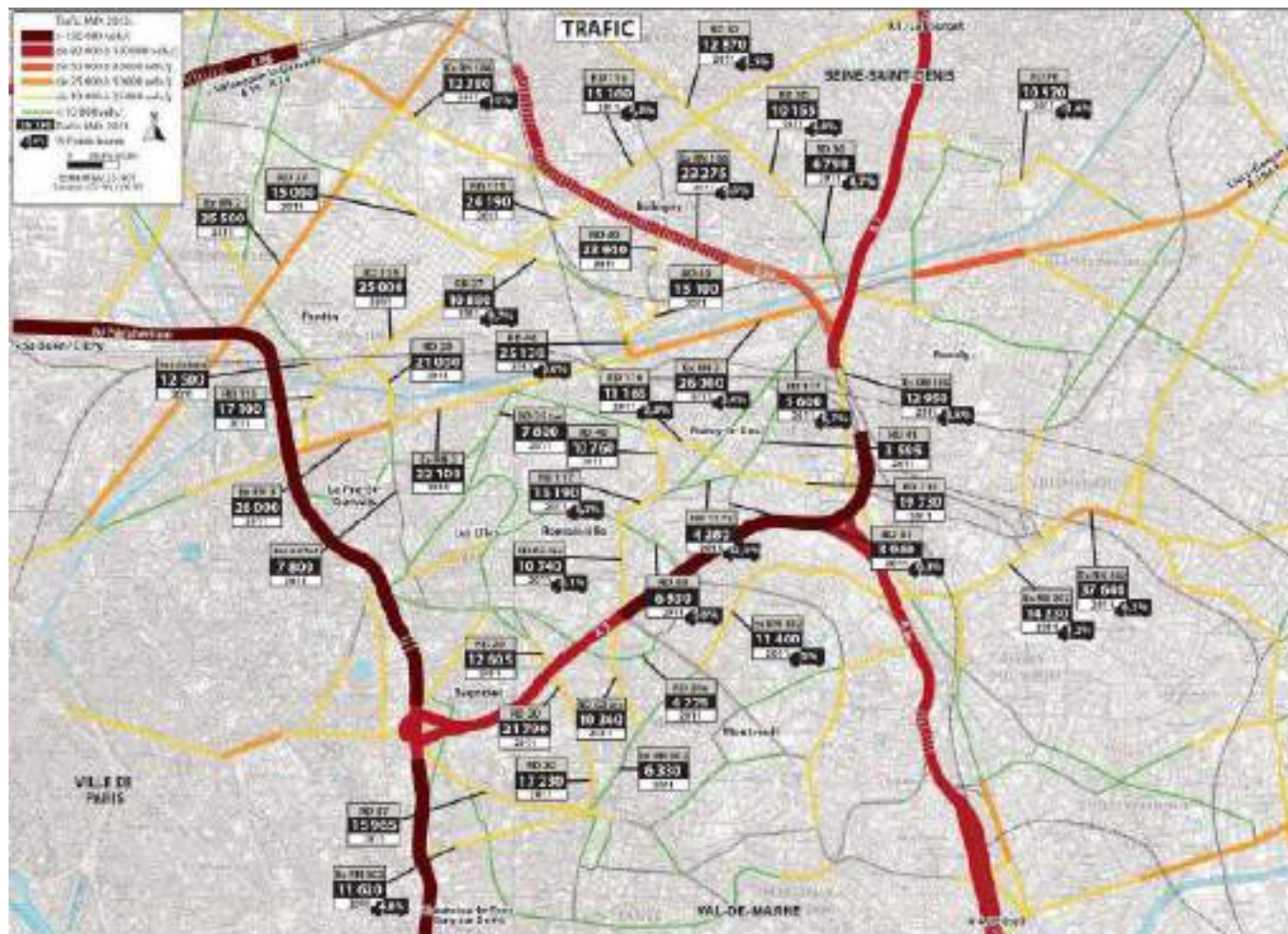


Figure 70: Trafic -Moyenne Journalière Annuelle (MJA) en 2011 - Source: CG 93

1.3.3.4.3. Convois exceptionnels

A proximité de la zone d'étude à l'échelle de l'île de loisirs, les convois exceptionnels empruntent les RD40, RD116 et la RN3.

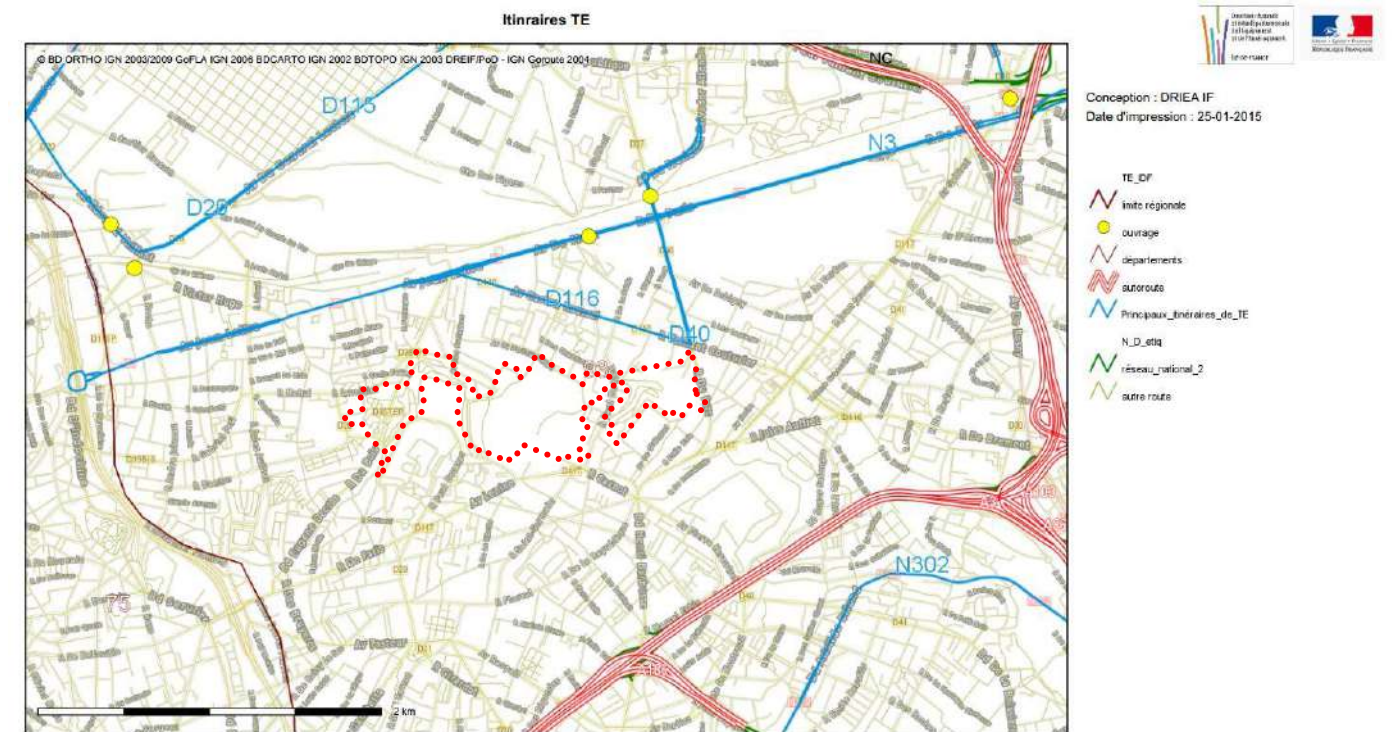


Figure 71: Convois exceptionnels - Source: DREA IF

1.3.3.4.4. Offre de stationnement

Sur la zone d'étude, l'offre de stationnement est faible et diffus dans les quartiers résidentiels (peu de lisibilité et des aléas de la disponibilité).

Rue des Bas Pays

La rue des Bas Pays dispose de stationnements le long du cimetière en zone bleue limités à 1h30.



Rue Paul de Kock

La rue dispose de stationnement unilatéral en zone bleue limités à 1h30.



D40

La D40 ne dispose d'aucun stationnement.

Rue Carnot

La rue Carnot dispose de stationnements et également d'emplacements réservés pour les navettes municipales au niveau du Palais des Fêtes et des locaux de la police municipale.



Avenue du Docteur Vaillant

L'avenue du docteur Vaillant est en zone bleue, limitant le stationnement à 1h30.

En bordure des sites d'activité, les stationnements de l'avenue du Docteur Vaillant en direction de Pantin sont utilisés en partie par des véhicules utilitaires ou poids lourds.

L'autre partie de l'avenue du Docteur Vaillant en bordure du site a été aménagée avec des portiques de gabarit fixe de 2m interdisant l'accès au plus de 3.5t et permettant le stationnement unilatéral côté habitation.



Gabarit fixe de 2m

Encombrement des stationnements par VL

Rue Vassou

La partie amont de la rue est équipée de dispositif anti-stationnement (GBA- glissière en béton armé) en bordure de la zone des carrières. L'autre partie de la rue Vassou est en zone bleue, limitant le stationnement à 1h30.



Dispositif anti-stationnement - GBA

Zone bleue - interdit au plus de 3.5t

Avenue du Colonel Fabien

L'avenue du colonel Fabien ne dispose d'aucun stationnement tout le long du Parc Départemental. Des dispositifs anti-stationnement du type potelet et barrière croix saint André sont mis en place. Dans la zone pavillonnaire, le stationnement unilatéral -zone bleue- est limité à 1h30.



Parc Départemental de Romainville

Zone bleue

Rue de l'Aviation

La rue de l'Aviation est une voie privée en sens unique. Le stationnement y est relativement important.



Voie privée

Stationnement unilatéral

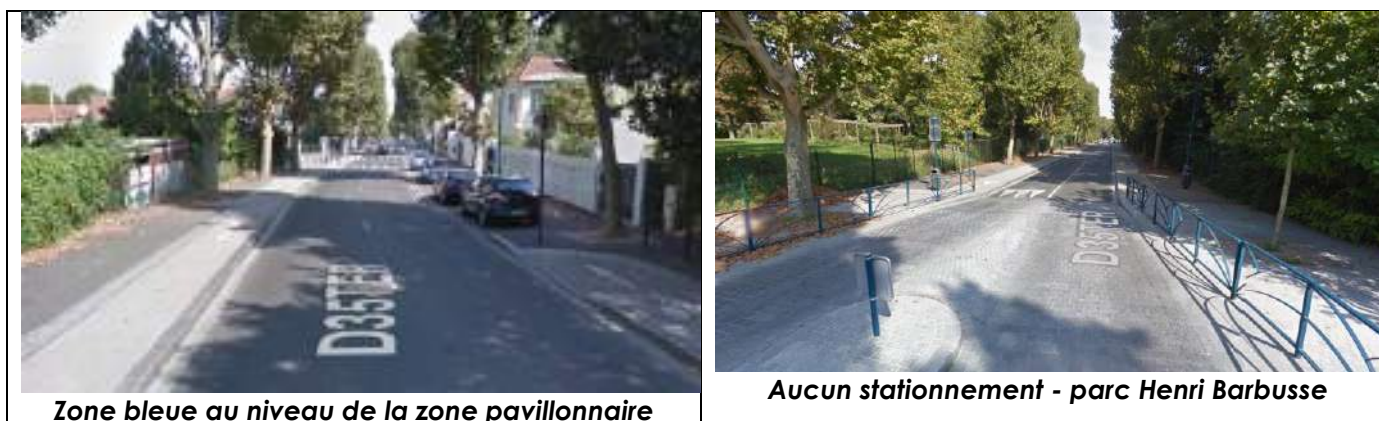
Rue Jules Jaslin

Le stationnement dans cette rue est unilatéral et l'accès est interdit au plus de 5.5t ne permettant ainsi leur stationnement. Une partie de la voie est en zone bleue limitée à 1h30.



Voie de la Résistance

Au niveau de la zone pavillonnaire, la voie dispose d'un stationnement unilatéral en zone bleue. L'autre partie de la voie au niveau du parc Henri Barbusse est équipée de piste cyclable de part et d'autre de la voie ne permettant pas le stationnement.

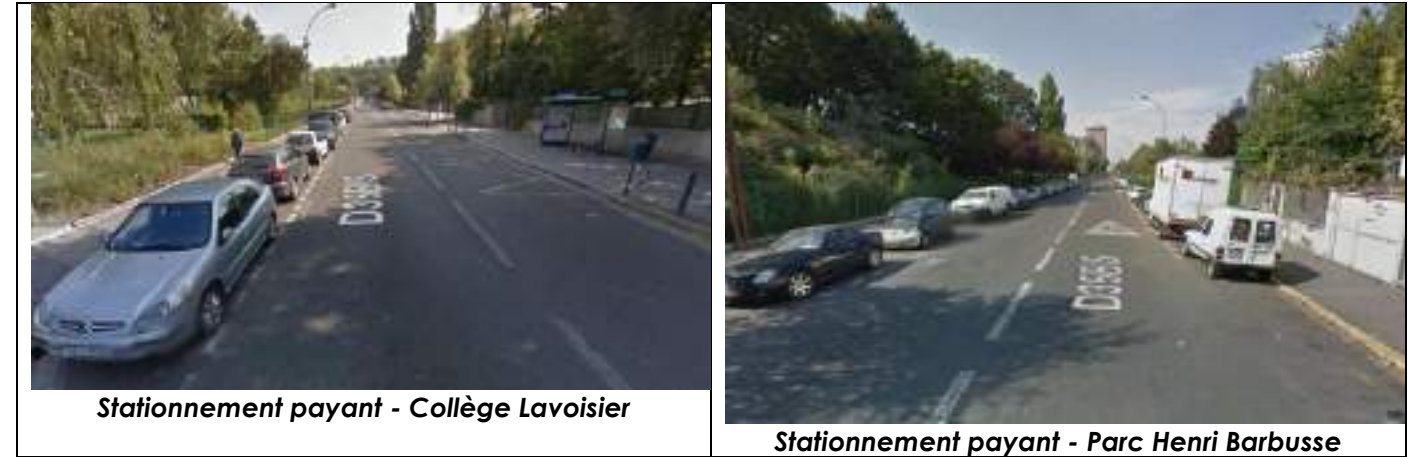


Zone bleue au niveau de la zone pavillonnaire

Aucun stationnement - parc Henri Barbusse

Rue Lavoisier

Le stationnement est payant tout le long de la rue Lavoisier et il est interdit au plus de 3.5t.

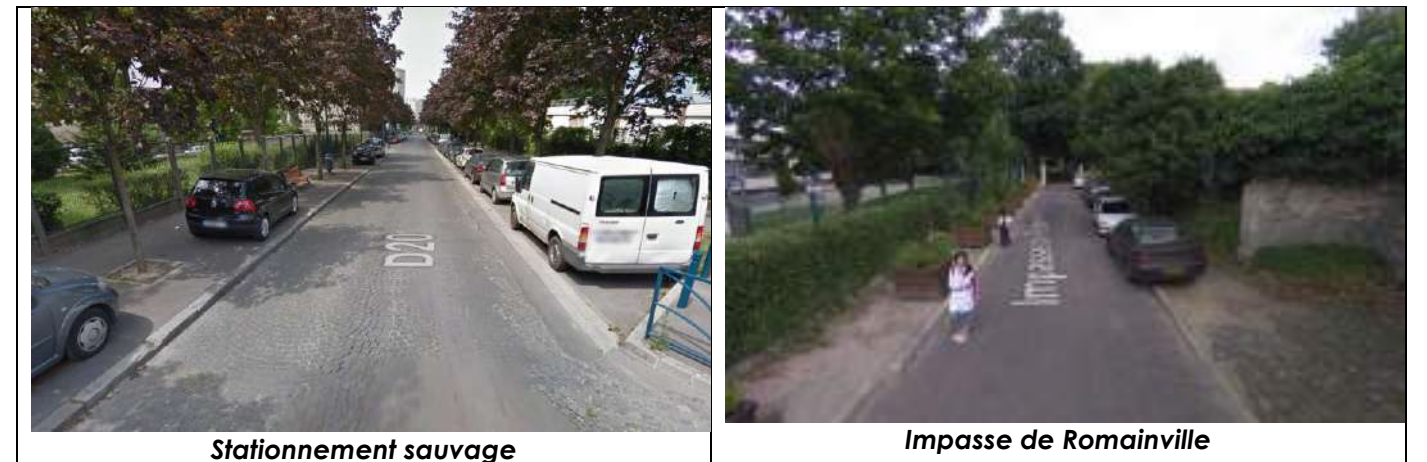


Stationnement payant - Collège Lavoisier

Stationnement payant - Parc Henri Barbusse

D20 - Impasse de Romainville

Le stationnement n'est ni limité ni payant sur cet axe ce qui entraîne des stationnements sauvages sur trottoir. Il n'y a aucun stationnement le long des équipements sportifs.



Stationnement sauvage

Impasse de Romainville

Voie de la Déportation

La voie ne dispose d'aucun stationnement.



Carrefour

Voie étroite et en pente

Boulevard Jean Jaurès

Le boulevard Jean-Jaurès dispose de stationnements et notamment d'espaces réservés aux cars le week-end au niveau du complexe sportif. La première partie de la voie ne dispose d'aucun stationnement en raison de l'aménagement de part et d'autre de piste cyclable.



Rue du Président Robert Schuman

Cette rue dispose de différents types de stationnement en raison de la présence du centre de loisirs. En effet, de nombreux stationnements sont réservés aux cars et des déposes minutes limités à 15 minutes permettent aux personnes de déposer et récupérer leurs enfants. La voie est interdite au plus de 3.5t à l'exception des jours de marché, soit mercredi et dimanche.



1.3.3.5. AXE FERROVIAIRE

L'axe ferroviaire à proximité du site correspond à un nœud ferroviaire majeur. La gare de Noisy-le-Sec est une gare ferroviaire des lignes de Paris à Strasbourg et de Paris-Est à Mulhouse.

Un important dépôt-atelier a été créé par la Compagnie de l'Est en 1908. Désaffecté dans les années 1980, il assure aujourd'hui dans des installations neuves la maintenance des rames RER de la ligne E, les rames Transilien de la ligne P ainsi que les rames de la ligne T4.

Sur ces espaces, de plus, les traversées ne sont quasi-intégralement inexistantes. En dehors des gares toutefois, l'axe de chemin de fer accompagne souvent d'autres infrastructures (canal de l'Ourcq ou ex-RN3). De fait,

les ponts qui les traversent sont souvent mutualisés, ce qui permet des dénivelés de franchissement plus faibles, et plus accessibles aux modes doux.



Figure 72: Nœud ferroviaire de Noisy-le-Sec

1.3.3.6. AXE FLUVIAL

Le canal de l'Ourcq est l'un des canaux du Bassin parisien qui rejoint directement le bassin de la Villette à Paris (de même que le canal Saint-Denis et le canal Saint-Martin). Sa construction débute en 1802 et s'achève en 1825. Son premier objectif était l'alimentation en eau potable de la ville de Paris. Long de 96,6 km, il compte aujourd'hui cinq écluses qui permettent la navigation sur celui-ci, notamment à vocation de fret, sur les onze premiers kilomètres, entre le bassin de la Villette et Aulnay-sous-Bois. Environ un million de tonnes sont transportées chaque année par des péniches dont le port en lourd ne peut excéder 400 tonnes.

Depuis la fin des années 1990, les abords du canal situés dans l'agglomération parisienne sont réhabilités et aménagés pour en faire un axe vert ouvert aux activités de loisirs tels que le cyclotourisme et la randonnée pédestre.

1.3.3.7. TRANSPORTS COLLECTIFS

Le recours aux transports en commun pour se rendre au travail (Insee, 2011) est relativement important pour les 4 communes, il représente :

- ✓ 43% pour Romainville
- ✓ 61.6% pour Pantin
- ✓ 58.8% pour Les Lilas
- ✓ 53.9% pour Noisy-le-Sec

L'extrémité ouest de la zone d'étude (parc de la République) est située à 1.5km de la limite administrative avec Paris. Le site bénéficie d'une bonne desserte en transports en commun : Bus, RER; métros et tram.

Cette desserte sera renforcée dans les prochaines années grâce au prolongement de la ligne 11 du métro et de la ligne 1 du Tramway et l'arrivée du TZen 3.

1.3.3.7.1. Bus

Pour les résidents des communes et des quartiers voisins, l'offre existante se caractérise par une bonne desserte représentée par le réseau de bus puisque deux lignes (N°129 et N°318) permettent un accès direct au site au nord, à l'est et au sud, mais également deux autres lignes (N°61 et N°330) qui permettent de desservir directement l'ouest de la zone d'étude (Parc de la République et Henri Barbusse).

Deux autres lignes convergent Place Carnot (ligne N°105 et N°322), qui n'est située qu'à environ 400m du pôle de la Mairie de Romainville.

Enfin le Tillbus, ligne interne (N°515) à la commune des Lilas dessert son Parc Municipal des Sports.

Ainsi, le secteur d'étude à l'échelle de l'île de loisirs est desservi par 7 lignes de bus à des fréquences différentes :

- ✓ **Ligne 61**: Gare d'Austerlitz / Eglise de Pantin
- ✓ **Ligne 105** : Porte des Lilas / Mairie des Pavillons-sous-Bois
- ✓ **Ligne 129** : Porte des Lilas (métro) / Mairie de Montreuil (métro)
- ✓ **Ligne 318**: Château de Vincennes (métro) /Pantin-Raymond Queneau
- ✓ **Ligne 322** : Mairie de Montreuil / Bobigny-Pablo Picasso
- ✓ **Ligne 330** : Fort d'Aubervilliers / Raymond Queneau –Anatole France
- ✓ **Ligne 515 (TILLBUS)** : Les Lilas-Place du Vel'd'Hiv / Mairie des Lilas-Métro

Le nouveau secteur parc est desservi seulement par les lignes 318, 105 et 129.

Cependant la performance de ce réseau dans le cadre d'une desserte de la future Île de Loisirs doit être relativisée par les conditions d'utilisation pénalisées par la faiblesse des fréquences de passage.

1.3.3.7.2. Métro et RER

L'accessibilité en transport en commun depuis Paris et les communes proches de Seine-Saint-Denis et du Val de Marne s'avère moins attractive malgré la présence :

- ✓ **Le RER E**
 - arrêt Pantin,
 - arrêt Noisy-le-Sec

La ligne E du RER permet de relier Pantin à Paris, toutes les 7 minutes, et de rejoindre en 4 minutes la gare du nord (Magenta) et en 9 minutes la gare Haussmann Saint-Lazare.
- ✓ **Le Métro 5** Place d'Italie - Bobigny qui longe la RN3 en souterrain, avec la station Bobigny-Pantin-Raymond Queneau localisée à environ 500 mètres du sud du site d'études.
- ✓ **Le Métro 11** Chatelet-Bobigny-Pablo Picasso avec la station Mairie des Lilas localisée à environ 1200 mètres du sud du site d'études.
- ✓ **Le tramway T1** arrêt Noisy-le-Sec

En effet, l'accès à la future Île de Loisirs nécessitant l'utilisation du bus à la sortie du métro, induit un temps de parcours total dépassant les 30mn et de ce fait peut dissuader certaines catégories de visiteurs comme celle des familles nombreuses.

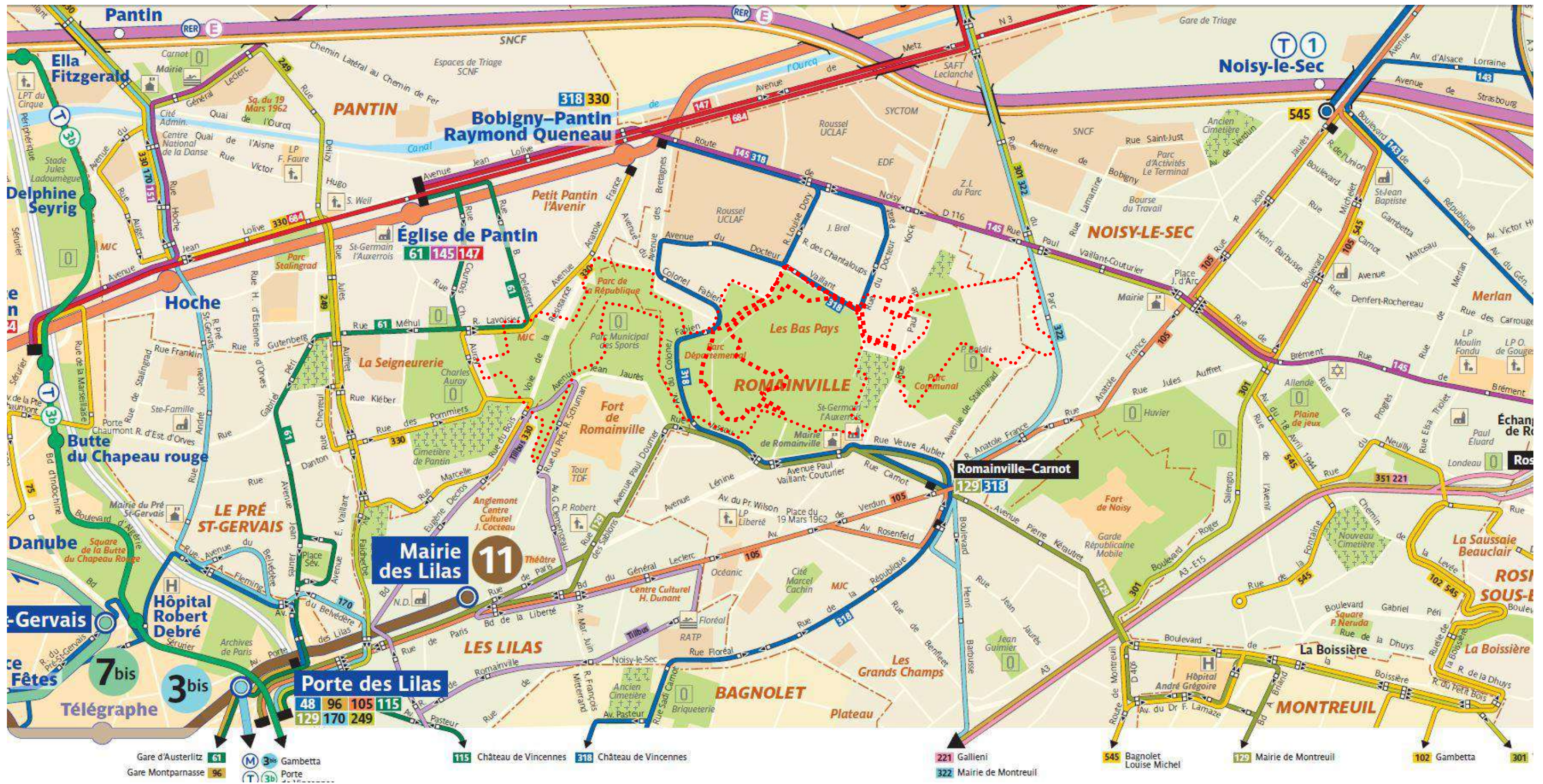


Figure 73: transports en commun à l'échelle du secteur d'étude

1.3.3.7.3. Véhicules et vélos en libre-service

Vélib'

Vélib' est un système de vélos en libre-service disponible à Paris et dans une trentaine de communes de la petite commune.
 Ainsi, seule la commune de Lilas dispose de stations Vélib'. Les stations les plus proches se situent 1 rue Guillaume Tell/face au 64 Benjamin Delessert au niveau de l'entrée du Parc de la République aux Lilas (n°35013) et 1 allée Docteur Calmette (n°32603). La station n°32605 allée des Hortensias sera bientôt disponible.

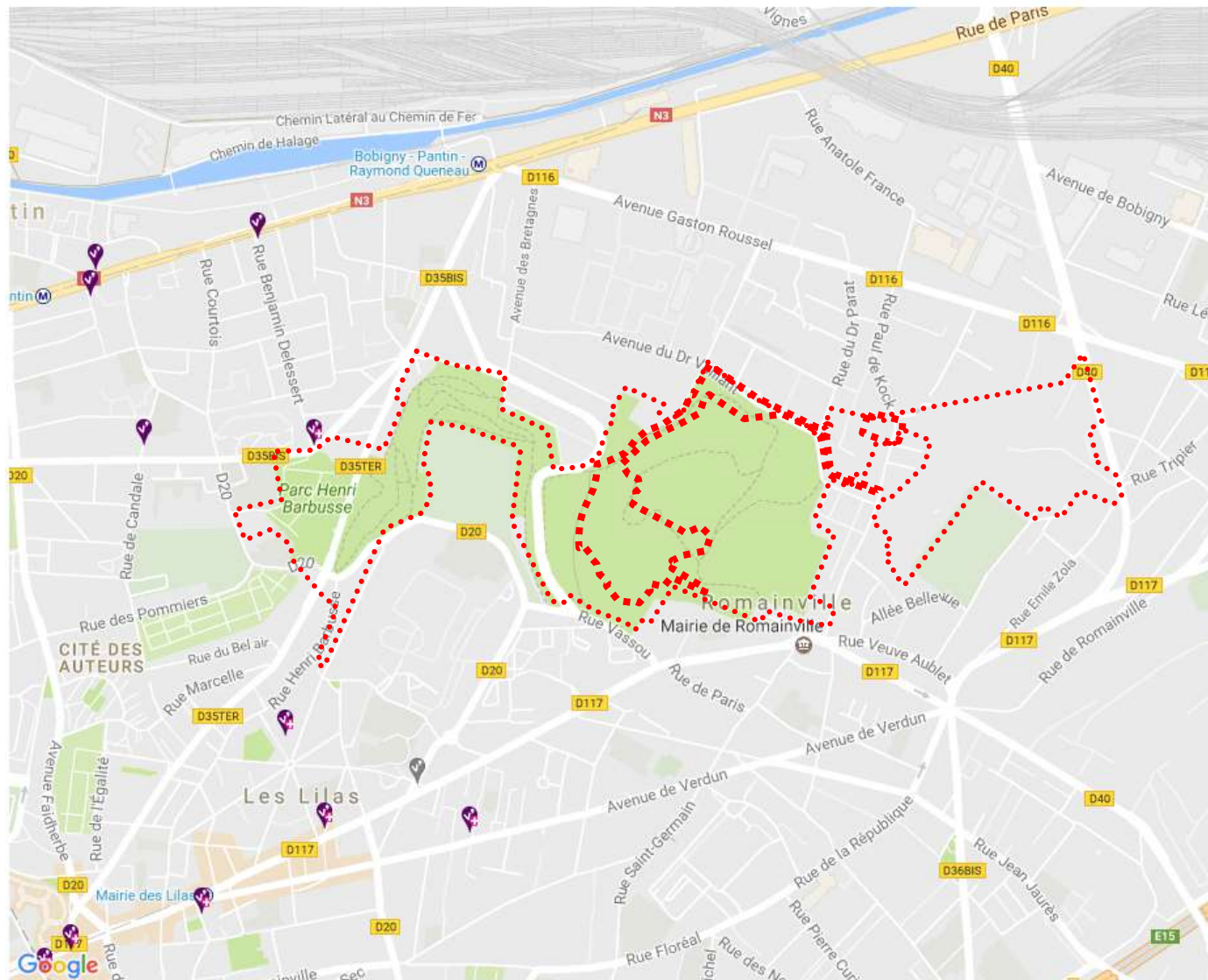


Figure 74: Stations Vélib'

Autolib'

Autolib' est un service de véhicules en libre-service, à l'image du système Vélib'.

5 stations Autolib' sont en services à proximité de la zone d'étude mais sans la desservir directement :

- 2 stations à Romainville
- 2 stations à Pantin (à proximité des métros Bobigny-Pantin-Raymond Queneau et Eglise de Pantin)
- 1 station aux Lilas



Figure 75: Stations Autolib'

1.3.3.8. MODES ACTIFS

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

1.3.3.8.1. DEPLACEMENTS A VELO

Schéma départemental des itinéraires cyclables

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

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

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

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

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

Au niveau local

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

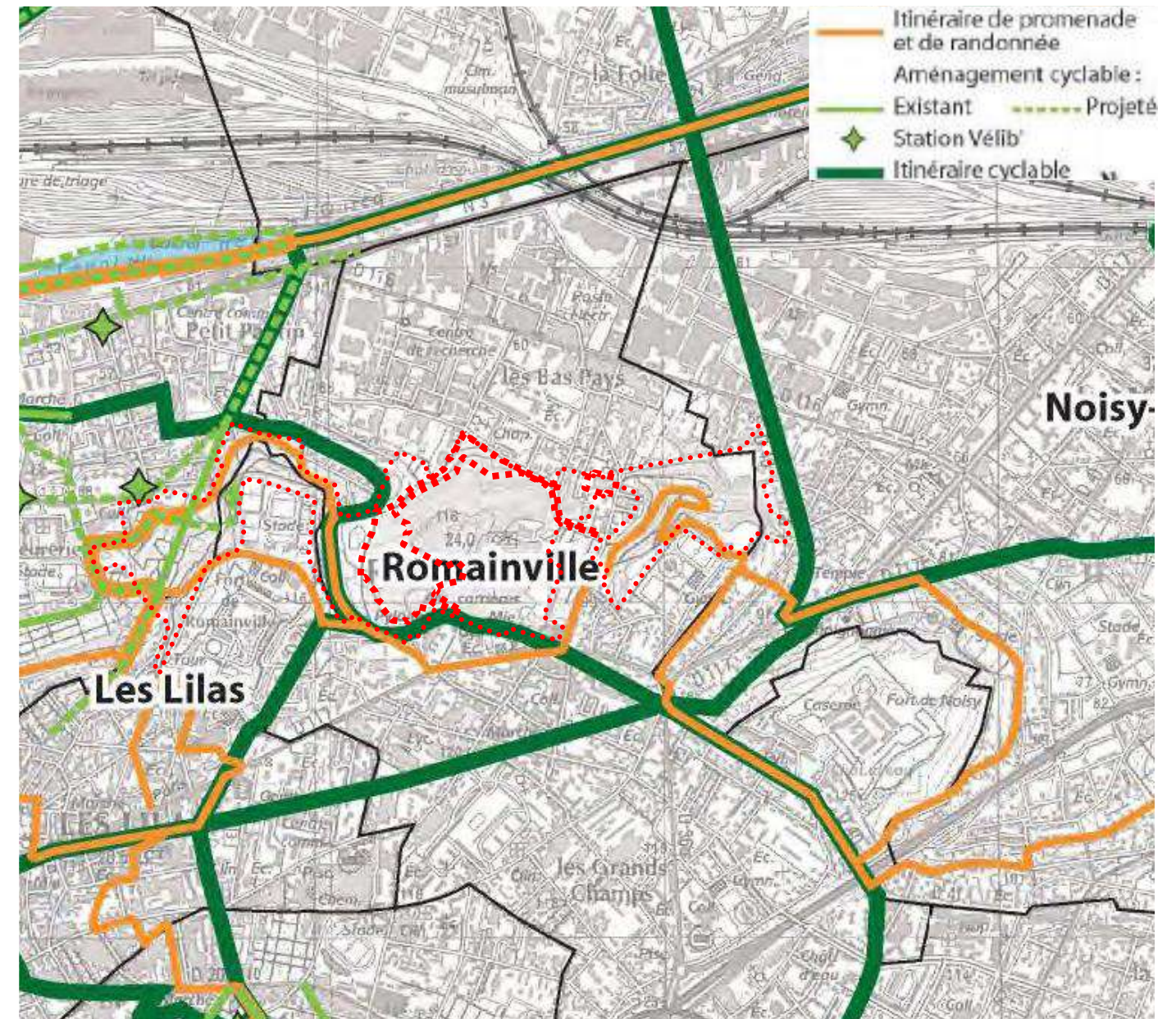


Figure 76: Itinéraires cyclables à l'échelle du secteur d'étude

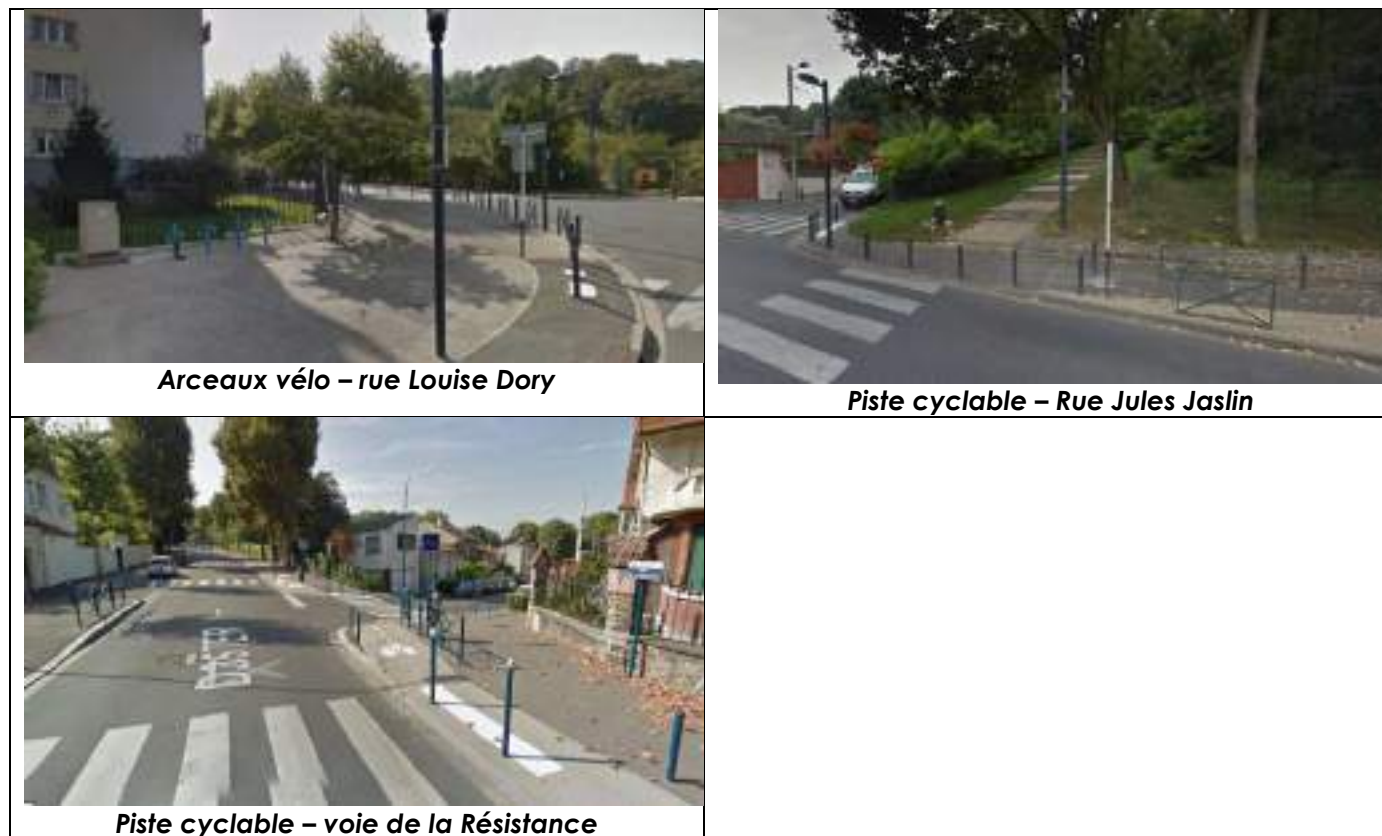


Figure 77: aménagements pour les cycles

Il n'existe pas énormément de support spécifique au parcours cyclable à proximité du site. La piste cyclable aménagée en bordure du Canal de l'Ourcq constitue un potentiel d'intégration de la future Île de Loisirs au réseau cyclable existant à l'échelle de l'agglomération, permettant par exemple une liaison avec le Parc de la Villette.

1.3.3.8.2. DEPLACEMENTS A PIED

Plan départemental des itinéraires de promenade et de Randonnée

Le Plan départemental des itinéraires de promenade et de Randonnée (PDIPR) a été adopté le 20 janvier 2011 par le Conseil général de la Seine-Saint-Denis.

Le PDIPR est un **outil d'organisation et de développement économique** du tourisme local. L'objectif est de favoriser la découverte des sites remarquables en menant des actions sur la continuité des itinéraires et sur la conservation des chemins.

Le PDIPR de la Seine-Saint-Denis en chiffres :

- **29 itinéraires (2GR®, 2GRP®, 15 PR® et 10 itinéraires thématiques),**

- **450 kilomètres** de linéaire,
- **3 grandes thématiques** : au fil de l'eau, espaces verts et patrimoine culturel.

A travers l'approche urbaine de la randonnée pédestre, le PDIPR de la Seine-Saint-Denis vise :

- **A découvrir un patrimoine naturel et bâti** riche de son histoire architecturale et culturelle ;
- **A favoriser les déplacements doux et les interconnexions** entre les parcs urbains ;
- **A promouvoir les loisirs urbains** de randonnées.

Les types d'itinéraires qui composent le PDIPR de la Seine-Saint-Denis :

- les itinéraires de **Grande Randonnée (GR®)**,
- les itinéraires de **Grande Randonnée de Pays (GRP®)** traversant le département et agréés par la Fédération Française de Randonnée,
- les itinéraires de **Promenade et de Randonnée (PR®)** agréés par le Comité départemental de Randonnée Pédestre,
- les **itinéraires thématiques** créés par le Conseil général de la Seine-Saint-Denis.

Sur la zone d'étude ou à proximité de la zone d'étude, on note la présence des itinéraires suivants :

- ✓ Le PR « la corniche des Forts » et sa variante
- ✓ Le GRP du Canal de l'Ourcq
- ✓ Un parcours, 3 histoires

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

Au niveau local

Le réseau piétonnier d'accès au site est confondu avec le réseau viaire du tissu aux abords tandis qu'au pourtour du site, les espaces publics significatifs sur le plan paysager ou fonctionnel sont limités à la Place de l'Eglise à Romainville et aux larges trottoirs accompagnant les voies principales (rue Vassou, rue du Parc, Voie de la Résistance).

Les capacités de liaisons des chemins à l'intérieur des espaces aménagés dans l'emprise des terrains varient fortement d'un secteur à l'autre :

- ✓ à l'ouest, une sente contournant le complexe sportif permet de relier les espaces de part et d'autre. Ce parcours est-ouest se prolonge par les squares et débouche sur les quartiers riverains (ex : Impasse de Romainville).
- ✓ dans la partie centrale, le Chemin du Trou Vassou et la rue P. de Kock constituent des parcours des liaisons nord-sud d'intérêt général mais dans le sens est-ouest l'Avenue du Colonel Fabien opère une coupure franche : la traversée en est reconnue dangereuse.
- ✓ à l'est, les sentes et les chemins irriguant le square de Romainville, aménagés sur les anciens chemins de carrières, effectuent une boucle.

La liaison est-ouest de 3 km réalisée lors des travaux anticipés constitue le seul véritable cheminement piéton du secteur d'étude



Figure 78: Plan Départemental des Itinéraires de Promenades et de Randonnée de la Seine-Saint-Denis - Source: Conseil Départemental 93

1.3.4. Risques technologiques

1.3.4.1. RISQUES INDUSTRIELS ET NUCLEAIRES

Un risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

Il est lié à la mise en œuvre de l'activité humaine à des fins technologiques (industriel, nucléaire, transport de matières dangereuses, etc.).

Le risque résulte donc de la combinaison de l'aléa technologique affectant une zone donnée avec la vulnérabilité de cette zone (enjeux).

L'aléa technologique est la probabilité qu'un phénomène accidentel produise en un point donné des effets d'une intensité donnée, au cours d'une période déterminée.

L'enjeu (éléments vulnérables ou cibles) représente les personnes, les biens ou les autres composantes de l'environnement susceptibles, du fait de l'exposition au danger, de subir en certaines circonstances des dommages.

Les générateurs de risques sont regroupés en deux familles :

- **Les industries chimiques**

Le terme « d'industrie chimique » regroupe l'ensemble des activités qui produisent ou utilisent des produits chimiques en grande quantité. En effet, certaines entreprises utilisent largement des produits chimiques pour la fabrication de produits finis non chimiques, comme dans le cas de la chaîne du PVC.

- **Les industries pétrochimiques**

L'industrie pétrochimique correspond à l'ensemble des industries travaillant les produits pétroliers. Les raffineries en sont l'élément principal, mais d'autres industries utilisent, stockent ou transforment des produits pétroliers. La raffinerie constitue généralement le premier maillon de la chaîne, tandis que pour le consommateur, le maillon final est la station-service permettant de faire le plein de carburant de son automobile.

Les principales manifestations du risque industriel sont regroupées sous trois typologies d'effets:

- ✓ les effets thermiques sont liés à une combustion plus ou moins rapide d'un produit inflammable ou combustible. Ils provoquent des brûlures internes ou externes, et partielles ou totales des personnes exposées ;
- ✓ les effets mécaniques sont liés à une surpression, résultant d'une onde de choc (déflagration ou détonation), provoquée par une explosion. Celle-ci peut être issue d'un explosif, d'une réaction chimique violente, d'une combustion violente (combustion d'un gaz), d'une décompression brutale d'un gaz sous pression (explosion d'une bouteille d'air comprimé par exemple) ou de l'inflammation d'un nuage de poussières combustibles. Pour ces conséquences, les spécialistes calculent la surpression engendrée par l'explosion (par des équations mathématiques), afin de déterminer les effets associés (lésions aux tympans, poumons, etc.) ;
- ✓ les effets toxiques résultent de l'inhalation ou du contact avec la peau et les organes externes d'une substance chimique toxique (chlore, ammoniac, phosgène, etc.), suite à une fuite sur une installation ou à un dégagement d'une substance toxique issu d'une décomposition chimique lors d'un incendie ou d'une réaction chimique. Les effets découlant de cette inhalation peuvent être, par exemple, un œdème du poumon ou une atteinte au système nerveux.

Liste des établissements SEVESO seuil bas et établissements à risques du département

Etablissement	Commune d'implantation	Classement	Activité	POI/PPI	Risques			
Compagnie des gaz de pétrole PRIMAGAZ	La Courneuve	SEVESO seuil bas	Stockage de bouteilles de gaz	POI				
TECHNIC FRANCE SASU	Saint-Denis	SEVESO seuil bas	Stockage et production de produits chimiques	-				
NORD STOCK CHEM	Villepinte	SEVESO seuil bas	Stockage de produits chimiques (aérosols)	POI				
GARONOR France	Aulnay Sous Bois	ICPE à autorisation	Entrepôt de matières combustibles	POI				
IPB Pantin Logistique (CITRAIL)	Pantin	ICPE à autorisation	Entrepôt de matières combustibles	POI				
SANOFI Chimie	Romainville	ICPE à autorisation	Industrie pharmaceutique	POI				
AIR FRANCE CARGO	Tremblay	ICPE à autorisation	Entrepôt de matières combustibles	POI				
SOGARIS	Tremblay	ICPE à autorisation	Entrepôt de matières combustibles	POI				



Figure 79: Liste des établissements SEVESO seuil bas et établissements à risques du département - Source: DDRM 93

A L'ECHELLE DE L'ILE DE LOISIRS

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

En revanche, la zone d'étude présente un nombre limité d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) au titre de la loi n° 76-663 du 19/07/76 relative aux ICPE. 2 établissements sont recensés par l'inspection des installations classées sur les communes de Pantin et de Romainville et actuellement en activité sur le territoire :

Aucun site SEVESO Seuil Haut ou Bas n'est donc présent sur le territoire.

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

1.3.4.2. TRANSPORTS DE MATIERES DANGEREUSES

GENERALITES

Les risques liés au transport de marchandises dangereuses (TMD) se distinguent des autres risques technologiques par leur activité mobile et multiple.

Une matière est classée dangereuse lorsqu'elle est susceptible d'entraîner des conséquences graves pour la population, les biens et/ou l'environnement, en fonction de ses propriétés physiques et/ou chimiques, ou bien par la nature des réactions qu'elle peut engendrer. Elle peut être inflammable, toxique, explosive, radioactive ou corrosive.

Le risque de transport de matières dangereuses (TMD) est consécutif à un accident se produisant lors du transport, par voie routière, ferroviaire, aérienne, voie d'eau ou par canalisation, de matières dangereuses.

Les principaux risques liés aux matières dangereuses

On distingue neuf catégories de risques :

- ✓ le risque d'explosivité : propriété de se décomposer violemment sous l'action de la chaleur ou d'un choc, en provoquant une énorme masse de gaz chauds et une onde de chocs.
- ✓ le risque gazeux : risque de fuite ou d'éclatement du récipient ; diffusion du gaz dans l'atmosphère ; risque propre à la nature du gaz : inflammabilité, toxicité, corrosivité, etc. ;
- ✓ l'inflammabilité : propriété de prendre feu facilement.
- ✓ la toxicité : propriété d'empoisonner, c'est-à-dire de nuire à la santé ou de causer la mort par inhalation, absorption cutanée ou ingestion.
- ✓ la radioactivité : propriété d'émettre différents rayonnements dangereux pour les êtres vivants.
- ✓ la corrosivité : propriété de ronger, d'oxyder ou de corroder les matériaux ou les tissus vivants (peau, muqueuses, etc.).
- ✓ le risque infectieux : propriété de provoquer des maladies graves chez l'homme ou les animaux. Ce risque concerne les matières contenant des micro-organismes infectieux tels que les virus les bactéries, les parasites.
- ✓ Il existe un danger de réaction violente spontanée : possibilité de réagir vivement et spontanément sous forme d'explosion avec production de chaleur et libération de gaz inflammables ou toxique sous forte pression.
- ✓ le risque de brûlures : propriété de provoquer des brûlures par le chaud ou le froid.

Le Transport de Marchandises Dangereuses (TMD) regroupe aussi bien le transport par route, voie ferrée, avion, voie fluviale et maritime que par canalisation. Comme chaque moyen de transport est très différent des autres, il existe une réglementation propre à chacun. C'est pourquoi la législation existant dans ce domaine est très abondante.

Toutes ces réglementations ont en commun de prévoir les dispositions techniques des véhicules, les modalités

de contrôle et la formation des personnels. En outre, l'arrêté du 17 décembre 1998 portant transposition de la directive 96/35/CE du Conseil du 3 juin 1996 impose aux transporteurs de marchandises dangereuses (par route, fer et voies fluviales) de disposer d'un conseiller à la sécurité.

Mode de transport	Textes applicables	
Route	le transport routier est régi par l'accord européen ADR du 5 décembre 1996, transcrit par l'arrêté français du 1er juillet 2001. Ce règlement concerne aussi la signalisation des véhicules, les opérations de chargement et de déchargement des marchandises. Il impose également des prescriptions techniques d'emballage, de contrôle et de construction des véhicules	Le DDRM (Document Départemental des Risques Majeurs) de Seine Saint Denis précise que la route représente le vecteur de transport prépondérant avec près de 90% des flux de marchandises et principalement pour les échanges à l'intérieur du territoire métropolitain. Compte tenu de la diversité des produits transportés et des destinations, de l'importance des axes de communication routière, un accident de TMD peut survenir pratiquement n'importe où dans le département. Sont principalement répertoriés les axes majeurs à proximité du territoire : A86, A3, RN3 et les RD 20, RD40....
Fer	le transport par voie ferrée est régi de la même façon par le règlement international RID (règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses)	L'ancienne gare de triage de la commune de Pantin n'est plus en activité. Toutefois, il existe un trafic local mensuel pour la SNCF d'une vingtaine de wagons contenant du diesel (liquide inflammable) sur la ligne Paris Ourcq-Paris Villette qui traverse la partie nord du territoire.
Canalisations	le transport par canalisation fait l'objet d'une réglementation spécifique imposant des prescriptions de construction et de contrôle lors de la mise en place d'une canalisation.	Des canalisations de transport d'hydrocarbures (gaz sous pression et produits pétroliers principalement) parcourent l'ensemble du territoire d'étude pour permettre la desserte de celui-ci et de la capitale. Ces réseaux sont exploités par 2 sociétés : - GRTgaz Région Val de Seine pour le transport du Gaz. - TRAPIL pour les pipelines de transport d'hydrocarbures.
Fluvial	les transports fluviaux nationaux et internationaux sont régis par l'accord européen ADNR	Le canal de l'Ourcq est fréquemment utilisé comme axe de fret. Il est donc considéré comme un axe majeur de Transport de Matières Dangereuses du territoire.



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

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

1.3.5. Zones polluées ou potentiellement polluantes

1.3.5.1. A L'ECHELLE DU TERRITOIRE

Sites BASOL

La base de données BASOL, gérée par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, recense les sites et sols pollués ou potentiellement pollués appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif.

Identifiant	Nom(s) usuels(s)	Commune	Description du site	Polluants dans le sol et dans la nappe
93.0051	Jean-Louis	Pantin	Ancien traitement de surface ayant fait l'objet d'un redressement puis d'une liquidation judiciaire	Cyanure
93.0047	Polidécor	Pantin	Ancien atelier de traitement de surface. Cessation d'activité par dépôt de bilan en 1997. La nappe n'est pas impactée. Réalisation d'un diagnostic (au frais du propriétaire) en 1999. Elimination de déchets (par le propriétaire) en 2000. Projet de vente du site avec transformation en atelier d'artiste et habitation. Notification d'un arrêté prévoyant des mesures de réhabilitation du local au liquidateur judiciaire (faisant l'objet d'un contentieux.)	Chrome Cuivre Nickel
93.0020	PARAMELT ex TISCCO	Bobigny	Ancienne usine de fabrication de produits chimiques (napheténates, stéarates et cires) qui a cessé son activité fin 1993.	Dans les sols : Cadmium, chrome, Cuivre, HAP, mercure, nickel, zinc, arsenic, BTEX, hydrocarbures, plomb, Solvants halogénés Dans la nappe: BTEX, HAP, cadmium, chrome, Cuivre, hydrocarbures, plomb, Solvants halogénés

Tableau 24: Site BASOL - Source: BRGM

Trois sites BASOL ont été recensés dans un secteur d'un kilomètre et sont localisés au nord du site.

Sites BASIAS

La base de données BASIAS, gérée par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer et par le BRGM, recense les anciens sites industriels.



Figure 80: Sites BASIAS - Source: BRGM

On recense de nombreux anciens sites industriels à proximité de la zone d'étude. 5 sont présents sur la zone d'étude à l'échelle de l'île de loisirs :

Identifiant	Raisons () sociale(s)	Commune	Etat d'occupation du site	Description
IDF9302942	X	Romainville	Activité terminée	Dépôt d'immondices, dépotoir à vidanges (ancienne appellation des déchets ménagers avant 1945)
IDF9302943	GRM ; MUSSAT- BINOT et Cie ; GAUVAIN (M.); KAEPELIN (M.)	Romainville	Activité terminée	Fabrication de ciment, chaux et plâtre (centrale à béton, ...) Fabrication de matériaux de construction en terre cuite (de tuiles et briques) et de produits divers en terre cuite (tuilerie, poterie, briqueterie) Production et distribution de vapeur (chaleur) et d'air conditionné Dépôt de liquides inflammables (D.L.I.)

IDF9303903	ATS	Romainville	Activité terminée	Garages, ateliers, mécanique et soudure Carrosserie, atelier d'application de peinture sur métaux, PVC, résines, plastiques (toutes pièces de carénage, internes ou externes, pour véhicules...)
IDF9304567	LEGRAND (M.)	Romainville		Dépôt d'immondices, dépotoir à vidanges (ancienne appellation des déchets ménagers avant 1945)
IDF9305199	POLIET & CHAUSSON	Noisy-le-Sec	inconnu	Extraction de pierres ornementales et de construction, de calcaire industriel, de gypse, de craie et d'ardoise Fabrication de ciment, chaux et plâtre (centrale à béton, ...)

Tableau 25: Site BASIAS - Source: BRGM

X et GRM sont localisés dans le parc, tandis que ATS est situé sur le secteur des anciennes maisons des carriers.

ICPE

Sur les 4 communes, on recense 26 ICPE.

N°	Nom établissement	Commune	Régime ICPE	Régime Seveso
1	BIOCITECH SAS	Romainville	Autorisation	Non-Seveso
2	COFELY	Romainville	Autorisation	Non-Seveso
3	FAREVA ROMAINVILLE	Romainville	Autorisation	Non-Seveso
4	LES BOUCHERIES DE L'ÎLE DE FRANCE	Romainville	Autorisation	Non-Seveso
5	OCCASOTO	Romainville	Autorisation	Non-Seveso
6	RH ENVIRONNEMENT EX ABC ENVIRONNEMENT	Romainville	Autorisation	Non-Seveso
7	URBASER ENVIRONNEMENT SAS	Romainville	Autorisation	Non-Seveso
8	EX SOCIETE EUROPEENNE DE PRESSE FISCALE	Pantin	Autorisation	Non-Seveso
9	BNP PARIBAS IMMOBILIER PROMOTION	Pantin	Autorisation	Non-Seveso
10	CASSE DIDEROT	Pantin	Enregistrement	Non-Seveso
11	EQUINIX FRANCE SAS	Pantin	Autorisation	Non-Seveso
12	G.I.E. ELIS	Pantin	Enregistrement	Non-Seveso
13	IMMOBILIERE PANTIN BOBIGNY	Pantin	Autorisation	Non-Seveso
14	POUCHARD TUBES S.A.	Pantin	Autorisation	Non-Seveso
15	POUCHARD TUBES S.A.	Pantin	Autorisation	Non-Seveso
16	RENAULT EUROPE AUTOMOBILES	Pantin	Autorisation	Non-Seveso
17	SNCF GEODIS	Pantin	Enregistrement	Non-Seveso
18	ELF	Les Lilas	Enregistrement	Non-Seveso
19	MODERN CHROME	Les Lilas	Autorisation	Non-Seveso
20	RLD-IDF	Les Lilas	Enregistrement	Non-Seveso
21	DABOVILLE ET GEORGES	Noisy le Sec	Autorisation	Non-Seveso
22	PROTECTION DES METAUX SAS	Noisy le Sec	Autorisation	Non-Seveso
23	ROUTIERE DE L'EST PARISIEN	Noisy le Sec	Autorisation	Non-Seveso
24	SITREM	Noisy le Sec	Autorisation	Non-Seveso
25	SNCF TECHNICENTRE PARIS EST	Noisy le Sec	Autorisation	Non-Seveso
26	VIET HUNG (SAS)	Noisy le Sec	Autorisation	Régime inconnu

Tableau 26: Liste des ICPE présentes sur les communes de Romainville, Pantin, Les Lilas et Noisy-le-Sec

1.3.5.2. POLLUTION DU SITE

1.3.5.2.1. Historique du site

L'examen de l'ensemble des données disponibles montre que les secteurs 5, 6 et 7 ont été exploités en tant que carrières de gypse pour la fabrication de plâtre dès les années 1828/1829 et ce de manière semble-t-il modeste jusque vers les années 1854 dans la mesure où l'exploitation semble s'être localisée seulement au niveau du parc du « château » de Romainville.

De petites exploitations ont peut-être été effectuées antérieurement à 1828 dans la mesure où l'on connaît l'existence d'exploitations entre le XIV et le XVIIIe siècle dans le secteur de Romainville, mais cette période est insuffisamment documentée.

Entre 1854 et 1870, peu de données nous sont parvenues et il est difficile de déterminer les extensions de carrières tant horizontalement que verticalement, néanmoins, on sait que les carrières se développent et commencent à s'organiser à une échelle industrielle. A partir de 1875, le développement des carrières s'amplifie et devient une exploitation industrielle à part entière qui n'aura de cesse de se développer jusque vers les années 1956 pour tomber ensuite en déclin et fermer définitivement en 1963.

Avec l'essor industriel du milieu du XIXe et le développement du commerce, les carrières souterraines non exploitées ont été mises en partie à profit pour l'exploitation de champignonnières et notamment à partir de 1901 sur les secteurs objet de la présente étude.

Avec le développement des carrières souterraines en piliers tournés, les carrières ont rapidement fait l'objet de sinistres et des fontis importants ont commencé à apparaître probablement dès les années 1920.

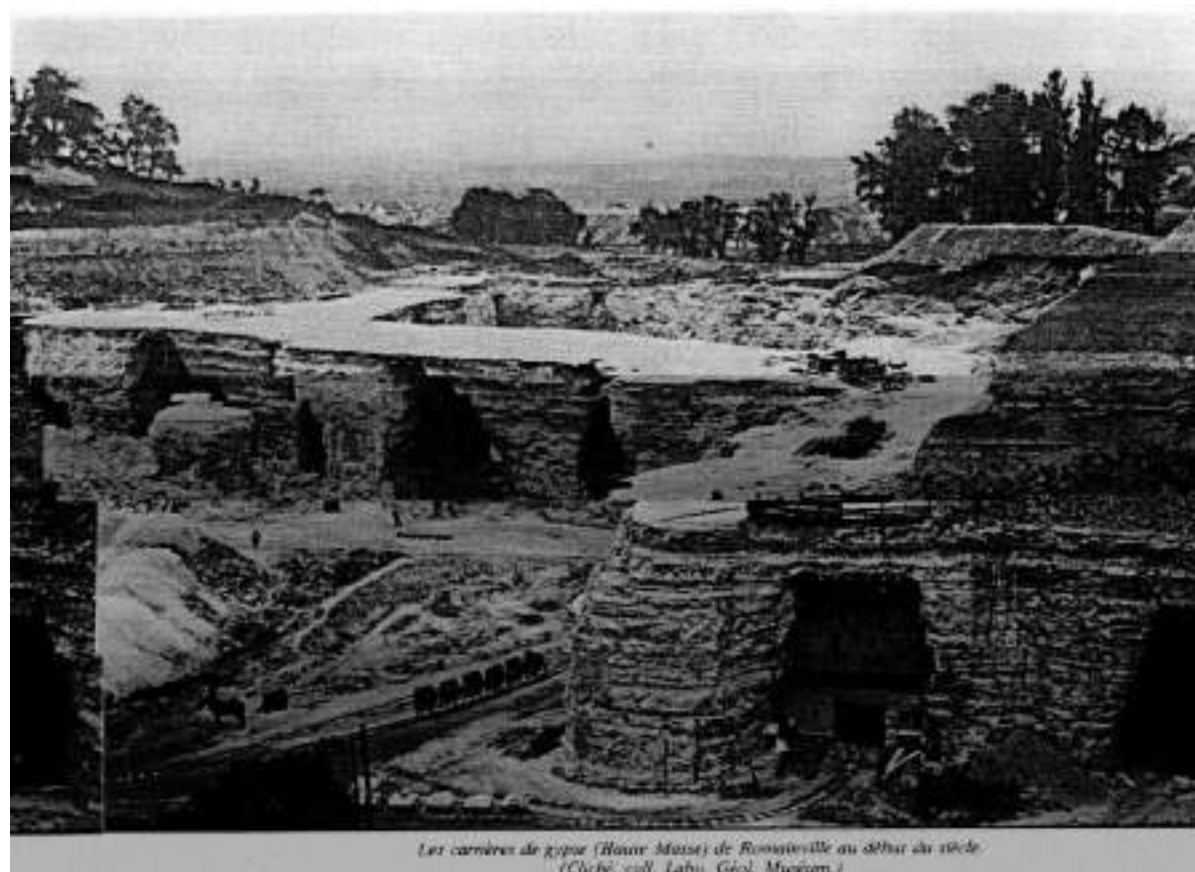


Figure 81: Carrières de gypse au début du XXème siècle - source: EGIS

1.3.5.2.2. Remblaiement des carrières

Des remblaiements débutent probablement très tôt dans les exploitations puisqu'en 1899 des injonctions de remblaiement des carrières Gauvain ont été retrouvées et en 1923 il est reporté qu'un cheval est tombé dans un fontis alors que son chargement de gravats était déchargé. Bien qu'il ne soit pas possible d'en attester ce jour, il n'est pas à exclure que les carrières des secteurs 5, 6, 7 aient fait l'objet de remblaiement en cours d'exploitation, de bourrages de matériaux accompagnés ou non de foudroyages partiels, ou que des résidus de champignonnières aient été repoussés ou laissés en place dans les profondeurs lorsque la valorisation des composts s'avérait impossible.

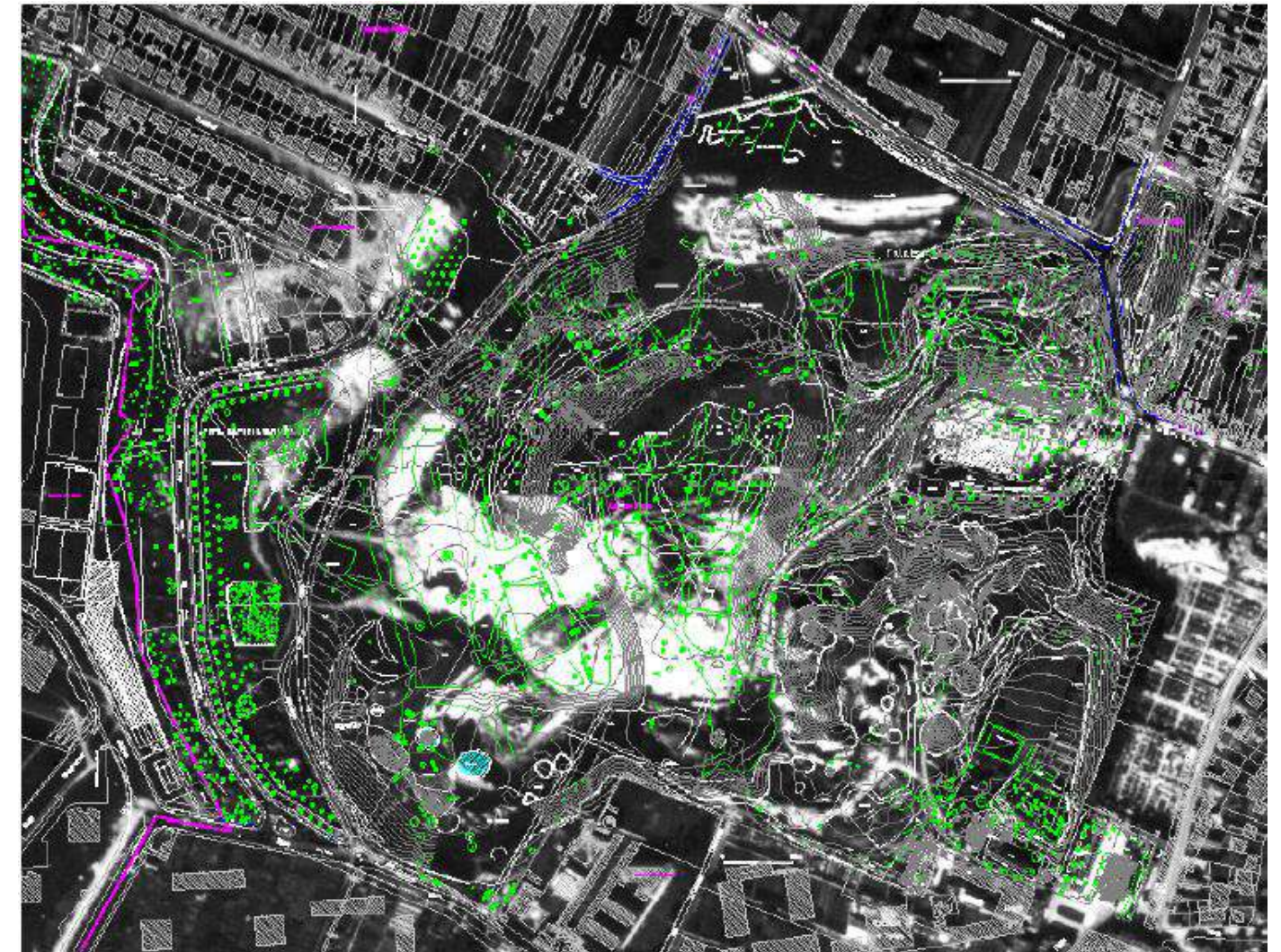


Figure 82: Carrières en 1933 - source: EGIS

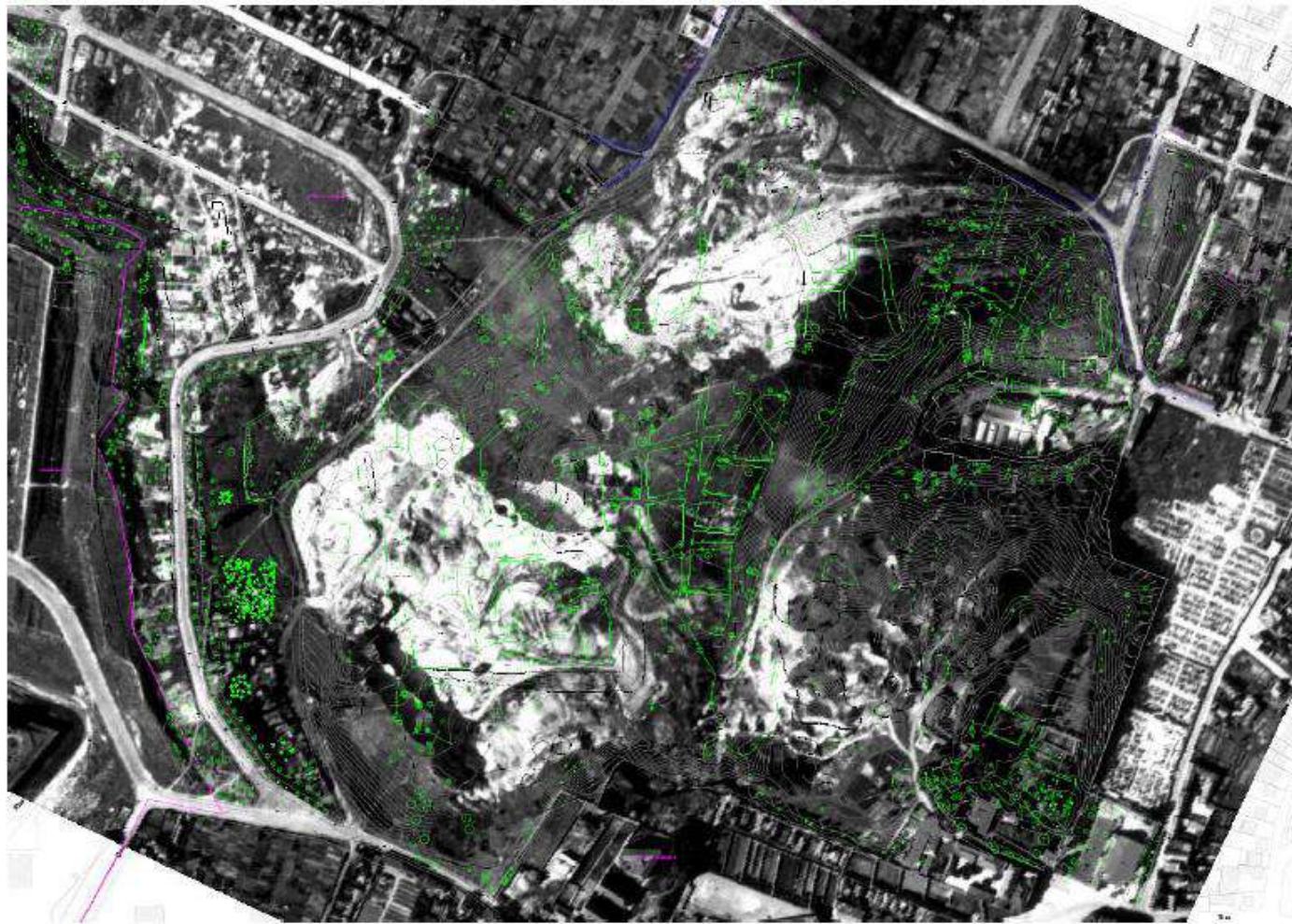


Figure 83: Carrières en 1944 - source: EGIS

Il est à noter que de vastes opérations de bourrage, foudroyage, remblaiements massifs ont été constatés sur d'autres exploitations proches dans les années 1930/1935.

Les remblaiements massifs des carrières ont débuté dès 1946 avec probablement le dépôt de matériaux divers dont la récupération ou réutilisation ne s'avérait pas opportune. Avec le développement de l'industrie et de la consommation dès l'après-guerre, avec le développement de la population, il est loisible de considérer que les divers matériaux déposés pouvaient, à l'occasion des grands travaux de grande région parisienne, se présenter parfois sous des aspects d'apports importants de matériaux naturels mais pouvant aussi être entachés d'apports complémentaires de déchets divers issus de la consommation des ménages. Rappelons à toutes fins utiles qu'entre l'après-guerre et les années 1970, la prise de conscience de la qualité et impacts environnementaux tant par les entreprises que par les habitants étaient tout autre de la situation actuelle. Le dépôt de déchets ménagers ou industriels dans des carrières en cours de remblaiement étaient, si ce n'est généralisé, du moins assez fréquent, tant par les communes que les industriels ou particuliers. Ces pratiques largement tolérées étaient cependant limitées dès lors que des excès et plaintes du voisinage devenaient trop importantes, ce qui fut le cas semble-t-il dans les années 1955/1959 puisqu'en 1959, la préfecture de police met l'entreprise Bancel en demeure de cesser de procéder à des déchargements d'immondices et débris divers.

Divers remblaiements ont été réalisés sur site jusque dans les années 1970 pour ensuite être abandonnés

progressivement.

Si les remblaiements massifs ont été stoppés, il est de forte probabilité que de nombreuses entreprises ou collectivités ont encore procédé à des déversements locaux de petits chargements de déblais locaux, de déchets verts... puis ensuite il ne fait aucun doute que quelques entrepreneurs et particuliers peu scrupuleux ont utilisé le site (du moins les zones présentant un accès facile) pour le dépôt d'encombrants et déchets divers comme en témoignent les observations de terrain actuelles.

1.3.5.2.3. Installations industrielles

L'étude historique réalisée par la société ICF n'apporte pas d'information pertinente pour ce qui concerne la nature des installations industrielles des carrières. Ni les installations Lafarge ni les installations antérieures ne sont décrites et aucun plan n'est annexé au rapport d'étude historique.

La superposition d'un plan de la fin du XIX^e siècle avec le plan cadastral actuel (voir figure ci-dessous), bien que très difficile, montre que les installations industrielles de la fin du XIX^e siècle étaient grossièrement situées à l'extrémité Est des installations Lafarge, orientées globalement de 90° par rapport à ces dernières. Une deuxième installation était présente en partie nord du parc du « château ».

Aucune information relative au mode de chauffe, process industriel... n'est donc portée à notre connaissance. Seules les mentions de petites cuves de liquide inflammable par un récépissé de déclaration de 1935 et 1949 nous sont connues. Les volumes étant très réduits, il apparaît évident que ces cuves ne correspondent pas à un process industriel et ont été utilisées soit pour des véhicules, soit pour des compléments de chauffage (éventuellement de bureau) ou pour une préchauffe des fours.

Aucune mention de présence de parc ou stock à charbon n'a été retrouvée. Il est alors possible que la chauffe était effectuée à l'aide de gaz par le biais d'une fourniture par l'usine à gaz la plus proche. Néanmoins, les premières productions de plâtre antérieures à 1870 devaient très certainement être réalisées directement au charbon. Le coke produit était probablement revalorisé en matériau de construction (moellons) ou pour constitution d'assises de fondations diverses et notamment de routes.

Malgré l'absence d'information quant aux process et déchets éventuellement générés par l'exploitation on sait que les installations de production de plâtre restent globalement assez simples et comportent des unités de broyage primaires et secondaires et des fours qui peuvent, selon les types de plâtre fabriqués, rester de conception simple assurant une chauffe du granulat primaire de gypse à une température comprise entre 140 et 250 degrés. Quelques fabrications spéciales (habituellement assez récentes) nécessitent des fours de plus haute température chauffant à des températures comprises entre 450 et 900 degrés. Certaines fabrications nécessitent des fours à voie semi humide sous pression de vapeur de quelques bars.

Le plâtre de base pour utilisations courantes est fabriqué à basse température et ne nécessite pas d'ajouts d'adjuvants. Pour améliorer la tenue du plâtre avant sa prise, l'amidon a parfois été utilisé en tant qu'adjuvant.

1.3.5.2.4. Campagnes de sondages

Les campagnes de forage de reconnaissance se sont succédées sur le site depuis plus d'une vingtaine d'années et les principaux contributeurs sont Bachy, Géosigma, Geotec, Scetauroute, Egis, Sepia... On se reportera aux plans et coupes décrits ou présentés par le rapport d'étude préliminaire pour le détail des opérations, localisation et identification précise des sondages. Le plan présenté ci-après localise, sans distinction, l'ensemble des emplacements de forage et sondages dont les coupes ou comptes rendus ont été recherchés et consultés.

L'ensemble des sondages a permis (sondages destructifs, tarières, carottages, puits à la pelle...) de reconnaître en détail les masses et matériaux du site sur son ensemble à l'exception de quelques pentes de talus et grands fontis pour lesquels les conditions d'accès et de sécurité d'opération ne sont pas acceptables pour la mise en œuvre de machines.

Lors des études préliminaires, les secteurs 5, 6, 7 ont fait l'objet de nombreuses reconnaissances géologiques et géotechniques, mais certains des sondages (notamment les sondages destructifs de reconnaissance des cavités) ne permettent pas d'identifier les problématiques environnementales avec précision. Néanmoins, on peut considérer qu'en cas de pollution importante ou d'anomalies particulières, les coupes de sondages ou comptes rendus fournissent un aperçu ou mentionnent les particularités du chantier ou du sondage.

La localisation des sondages ayant fait l'objet de collecte d'échantillons en vue d'analyses chimiques est présenté ci-après.



Figure 84: Localisation des sondages ayant fait l'objet d'analyses chimiques

Observations et constats de terrain : descriptions lithologiques

Globalement les reconnaissances ont confirmé la présence de masses de remblaiement importantes venant notamment en comblement des exploitations à ciel ouvert. Ces remblais se présentent typiquement sous l'aspect de « tout venant » issus des opérations de construction, démolition du BTP. Les remblais sont parfois d'identification et différenciation avec des déblais de découverte minière assez difficile. Seule la partie nord-est du site semble montrer rapidement la présence de terrain naturel à faible profondeur, tout le reste du site se caractérisant par des épaisseurs plus ou moins importantes de remblais.

Les matériaux ont été déposés par tas ou en talus de progradation à partir des têtes de talus sans qu'il soit possible d'identifier à ce jour une logique dans les dépôts. Souvent, des sondages réalisés à la pelle hydraulique ont montré des matériaux aux caractéristiques assez différentes. Néanmoins, les remblais seront souvent observés sous une forme de tout venant de déblais de démolition comprenant une assez forte proportion de béton, mais aussi souvent sous la forme de tout venant mélangeant une matrice limono-argileuse de teinte beige renfermant des pourcentages variables de blocs de béton, briques, éléments divers.



Exemple de l'aspect des remblais



Exemple de l'aspect des remblais

Les déchets inclus sont généralement présents en très faible pourcentage. Quelques puits à la pelle ont montré la présence de bois, de ferrailles, d'éléments bitumineux ; des fragments de bouteille sont assez fréquents et très localement il a été observé des dépôts de verres en quantité et notamment de verrerie ayant contenu des solutions pharmaceutiques. Les plastiques sont peu retrouvés hormis dans les déblais les plus récents et en surface ou sub-surface.

Globalement, les remblais se présentent bien sous la forme typique de remblais de démolition et remblais de tout venant issus des diverses activités du BTP dont les matériaux sont actuellement déposés dans les installations de stockage de déchets inertes. Localement, les matériaux contiennent des matières organiques naturelles dont la décomposition confère aux matériaux une odeur putride volatile. Quelques dépôts ont été constatés avec un aspect noir peu engageant sans toutefois qu'ils ne soient suspecté de contamination de ces matériaux.

Afin d'envisager et qualifier l'état environnemental global des remblais du site, les coupes de sondage les plus précises ont été examinées et l'aspect des sols a été qualifié selon le découpage présenté ci-après. On notera que cette qualification est et reste subjective et comporte des biais induits par les modes de reconnaissance.

1.3.5.2.5. Synthèses des résultats

Le projet d'aménagement de l'Île de Loisirs de la Corniche des Forts est réalisé au droit d'une ancienne carrière de gypse sur la commune de Romainville.

Lieu d'exploitation du gypse pour la fabrication de plâtres dès les années 1828, la carrière a été fermée en 1963.

Pour sécuriser le secteur au cours de l'exploitation, des remblaiements massifs de la carrière ont débuté en 1946 et se sont poursuivis jusque dans les années 1970. Le remblaiement a été effectué avec des matériaux divers (principalement des déchets de démolition et autres matériaux non recyclés durant la fin du 20^{ème} siècle, appelés « tout venant », présentant une forte proportion de béton). Il a été réalisé soit par déversement depuis la surface dans les zones effondrées (fontis) soit par bourrage des cavités.

Le diagnostic pollution

Dans le cadre de la requalification de ce secteur en île de loisirs, 48 points de sondages (géotechniques et environnementaux) ont été effectués et l'analyse de 127 échantillons de sol a été réalisée pour la recherche de la pollution chimique (recherche des HCT totaux, COT sur brut, COT sur lixiviat, BTEX, HAP, solvants chlorés, PCB et divers métaux (As, Ba, Cd, Co, Cr, Cu, Mo, Mn, Ni, Pb, Sb, Se, Etain, Strontium, vanadium, Zn, Hg), et sur éluât : Fraction soluble, sulfates, Fluorures, Indice Phénol et divers métaux).

Les substances détectées sont :

- Hydrocarbures totaux liés à l'activité historique passée sur le site
- Quelques solvant chlorés (trichlororéthylène, tétrachloroéthylène, 1,2 - dichloroéthane et Cis-1,2-Dichloroéthylène) détectés à des faibles teneurs
- BTEX détectés très ponctuellement (4 sondages)
- Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) : benzo(a)pyrène
- Tous les métaux à plus ou moins fortes concentrations

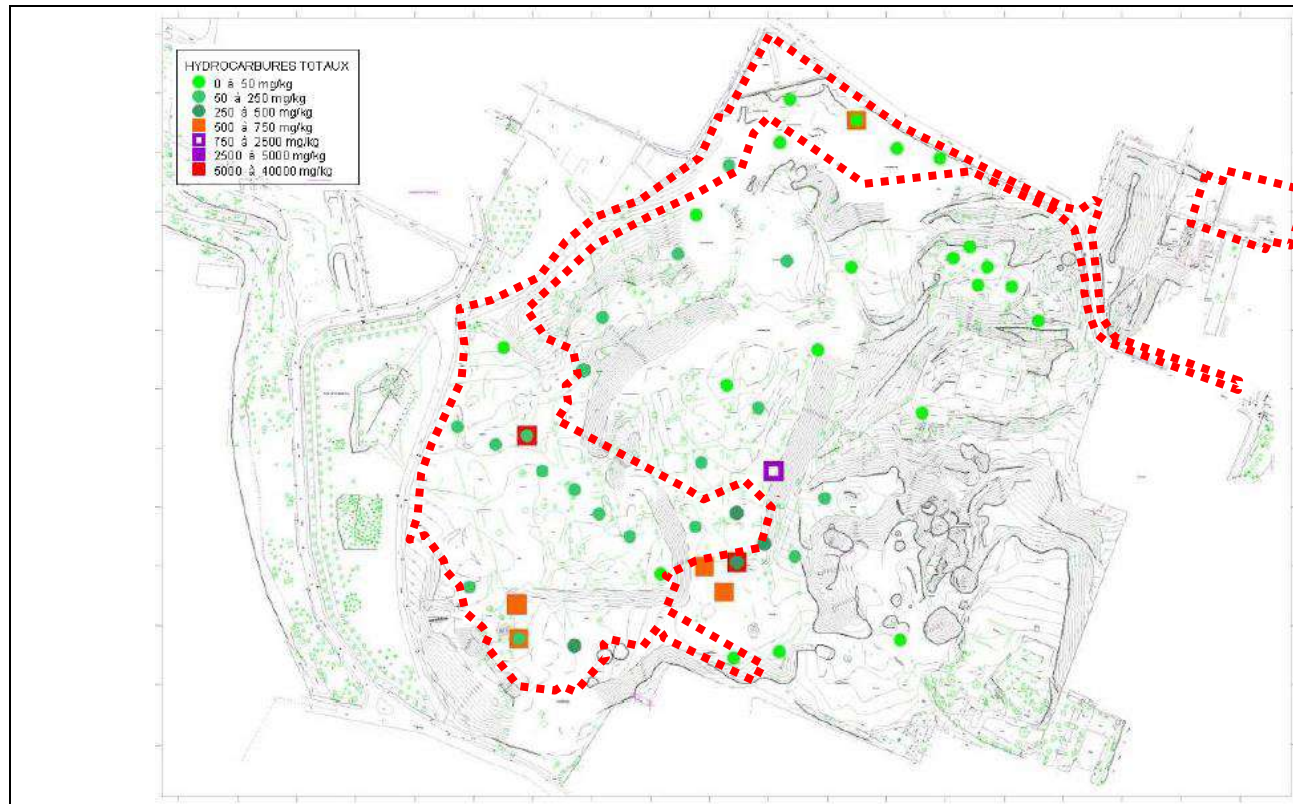
Tableau 27 : Résultats des calculs de risque pour les différents scénarii considérés – source : EGIS

	travailleur sur site		usager du parc - adulte		usager du parc - enfant	
	QD	ERI	QD	ERI	QD	ERI
Inhalation de gaz	0.0234	7.19E-07	0.0046	1.00E-07	0.0068	3.00E-08

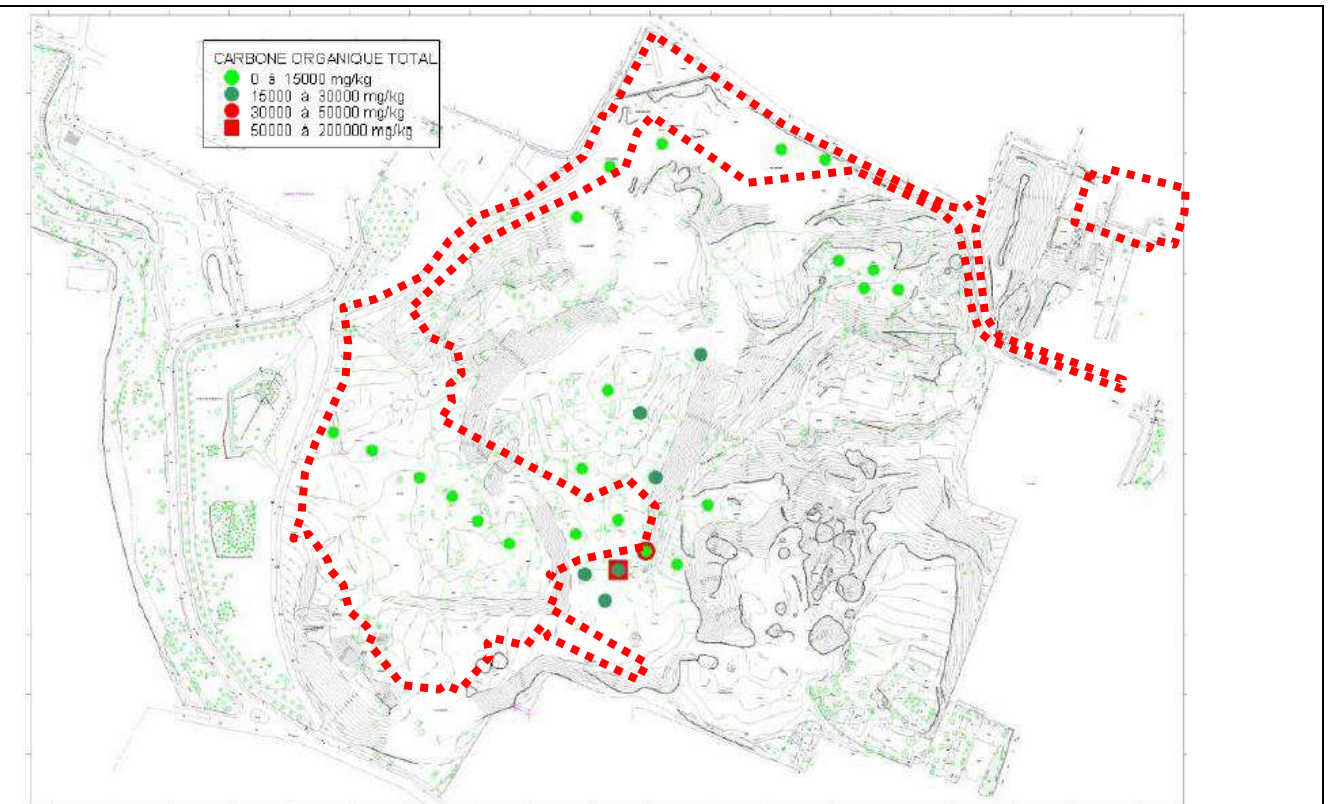
Quel que soit le scénario considéré, les résultats des calculs de risque sont inférieurs aux critères d'acceptabilité, à savoir $\sum QD < 1$ et $\sum ERI < 10^{-5}$.

Les cartographies des contaminations ont été réalisées en considérant que l'essentiel des matériaux observés sont constitués par des matériaux de remblais de type déchets inerte du BTP, déposés sur site pendant une très longue période (probablement sur près de 50 ans) par de nombreuses entreprises, collectivités et particuliers. La nature des dépôts et leur qualité chimique sont donc par nature aléatoire et l'on peut considérer qu'il existe autant de risques de mise à jour de matériaux contaminés en surface qu'en profondeur. Les représentations cartographiques sont donc réalisées toutes profondeurs confondues.

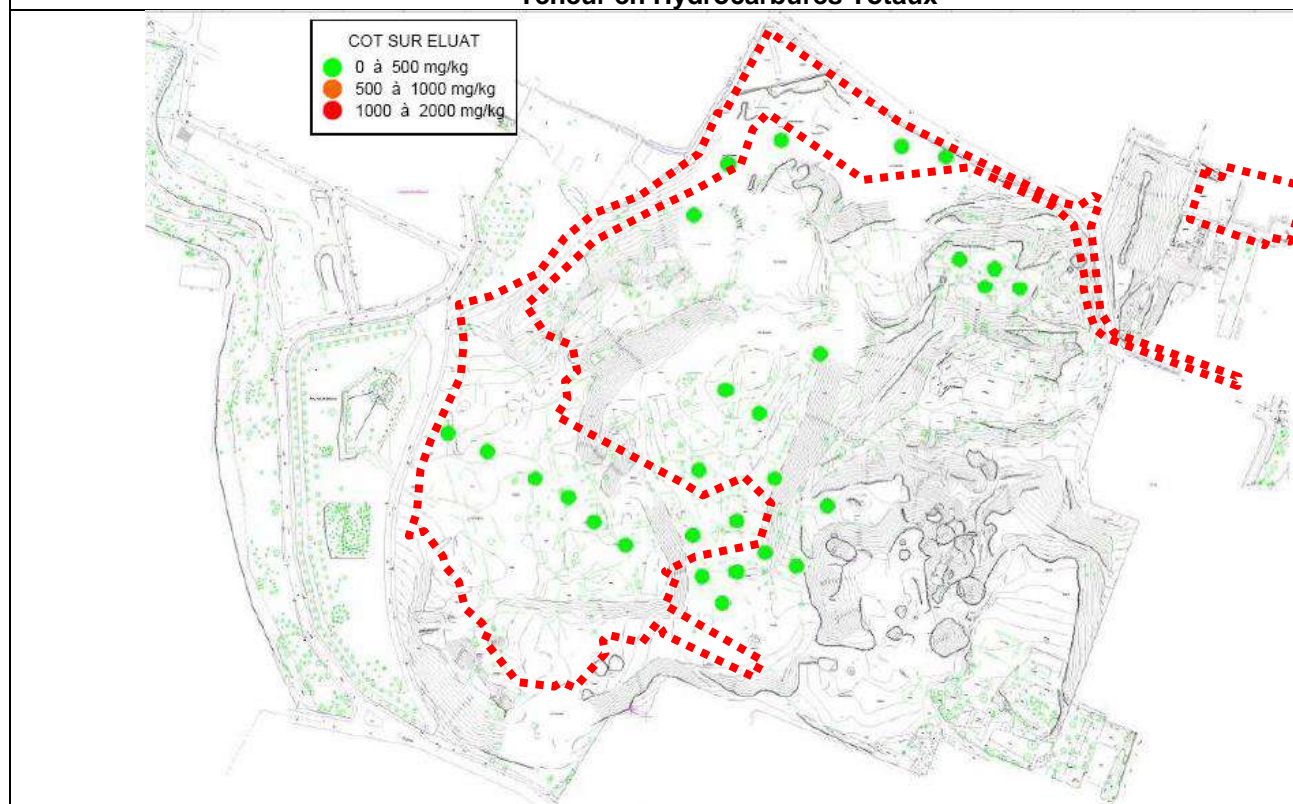
Dans tous les cas, au regard des résultats d'analyses, les teintes vert-clair, vert plus soutenu et bleu clair sont utilisées pour identifier les échantillons dont la concentration est inférieure au bruit de fond géochimique et/ou à la valeur réglementaire. Sont indiquées en orange, rouge et violet, les valeurs dépassant le bruit de fond géochimique et à la valeur réglementaire. Toutes les représentations cartographiques individuelles par polluant sont présentées ci-après:



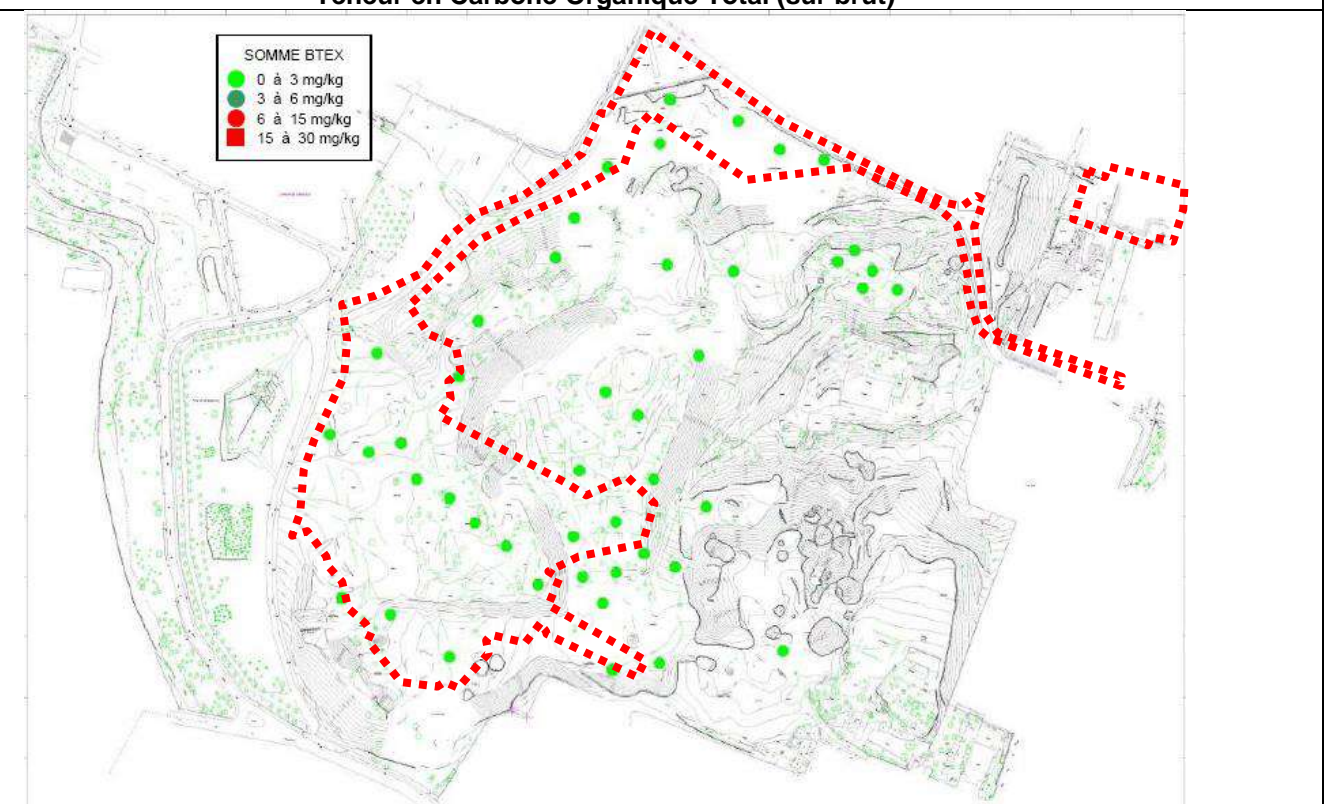
Teneur en Hydrocarbures Totaux



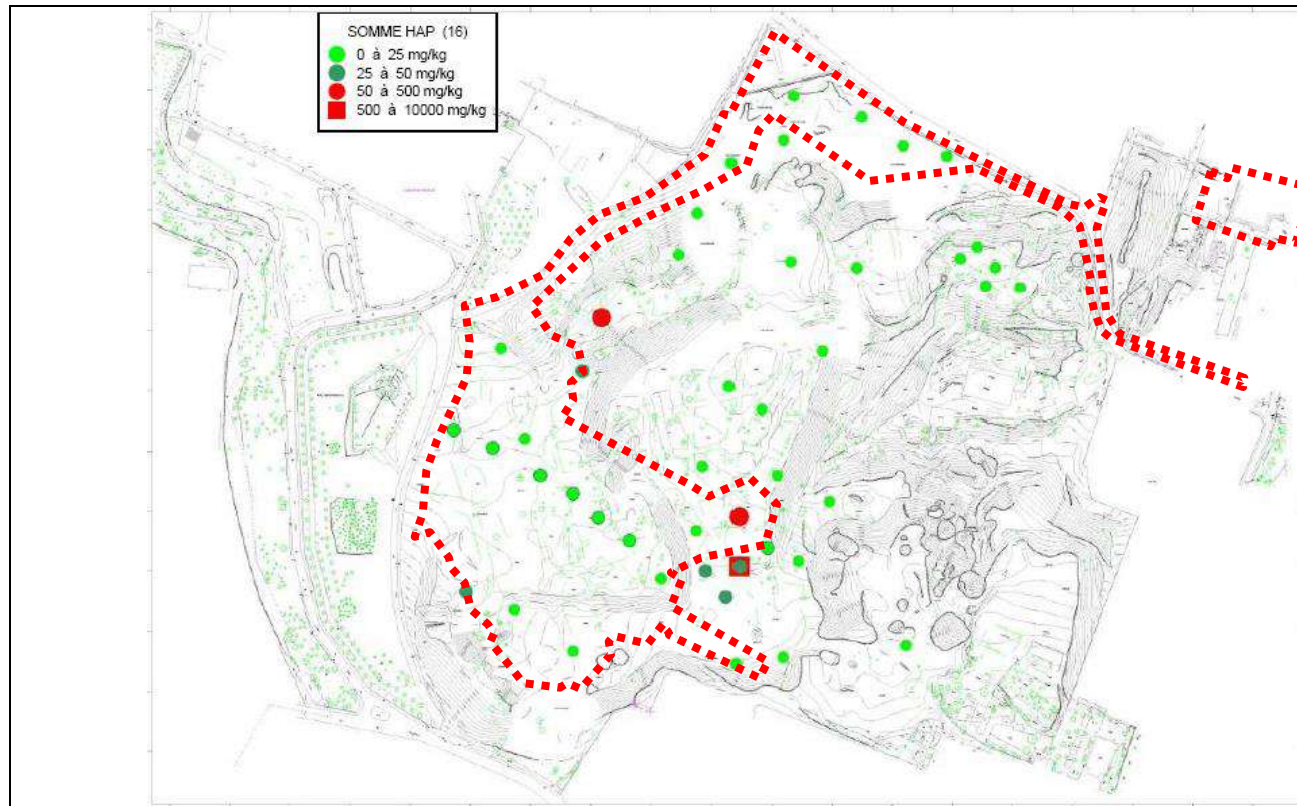
Teneur en Carbone Organique Total (sur brut)



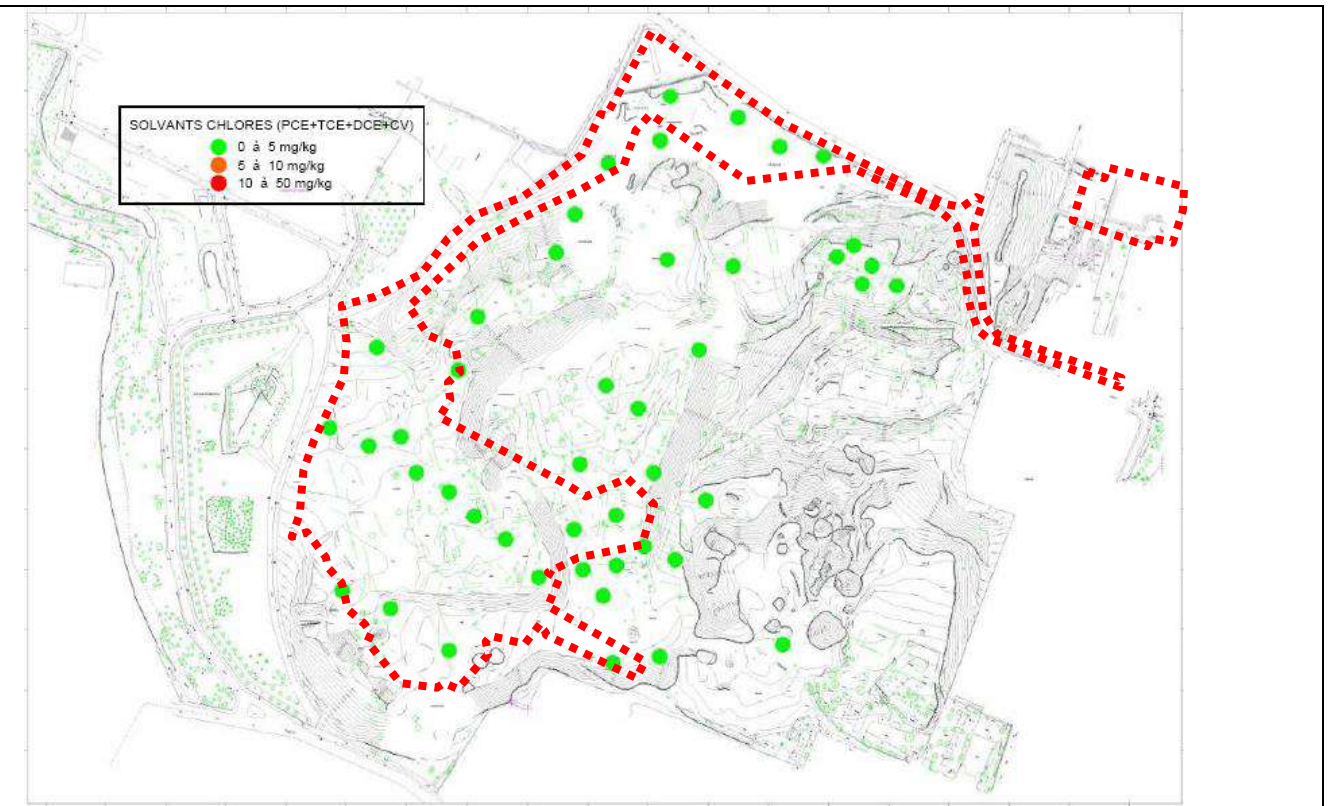
Teneur en Carbone Organique Total (sur lixiviat)



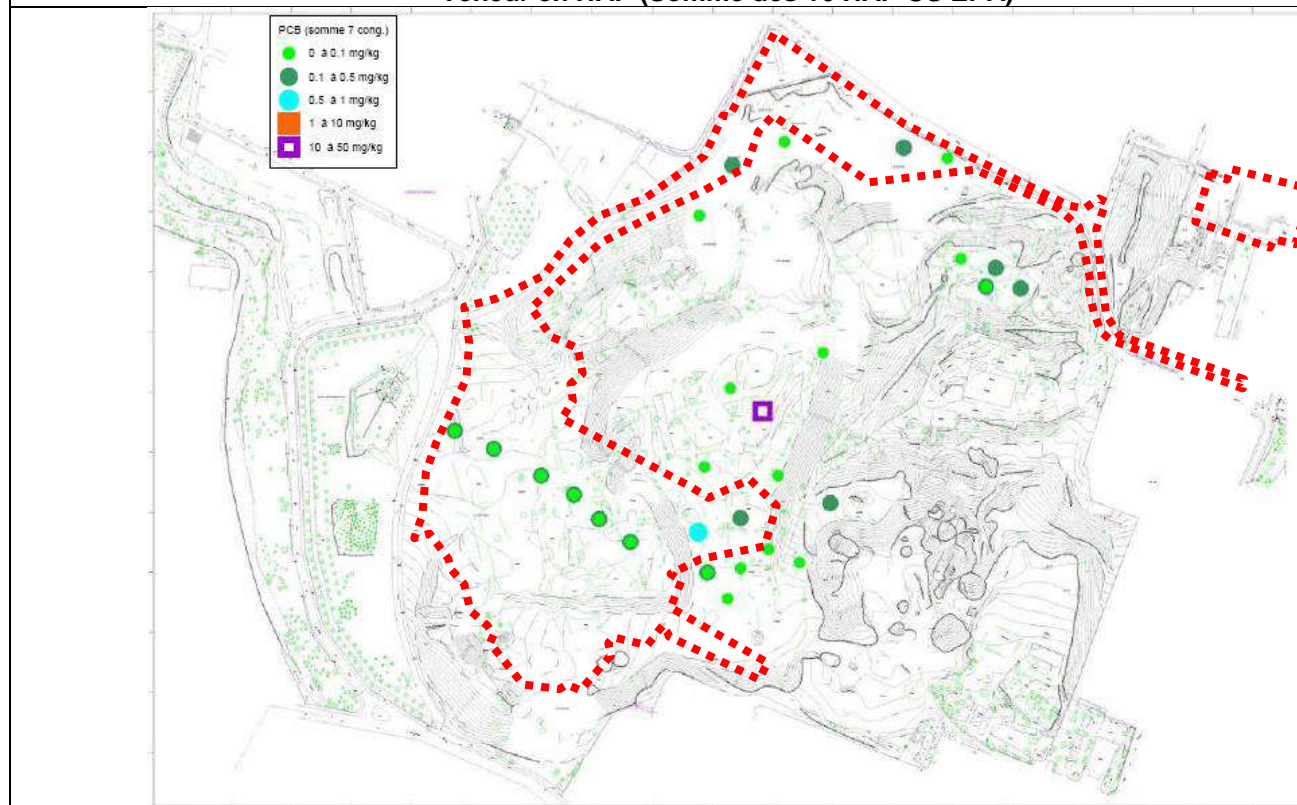
Teneur en BTEX



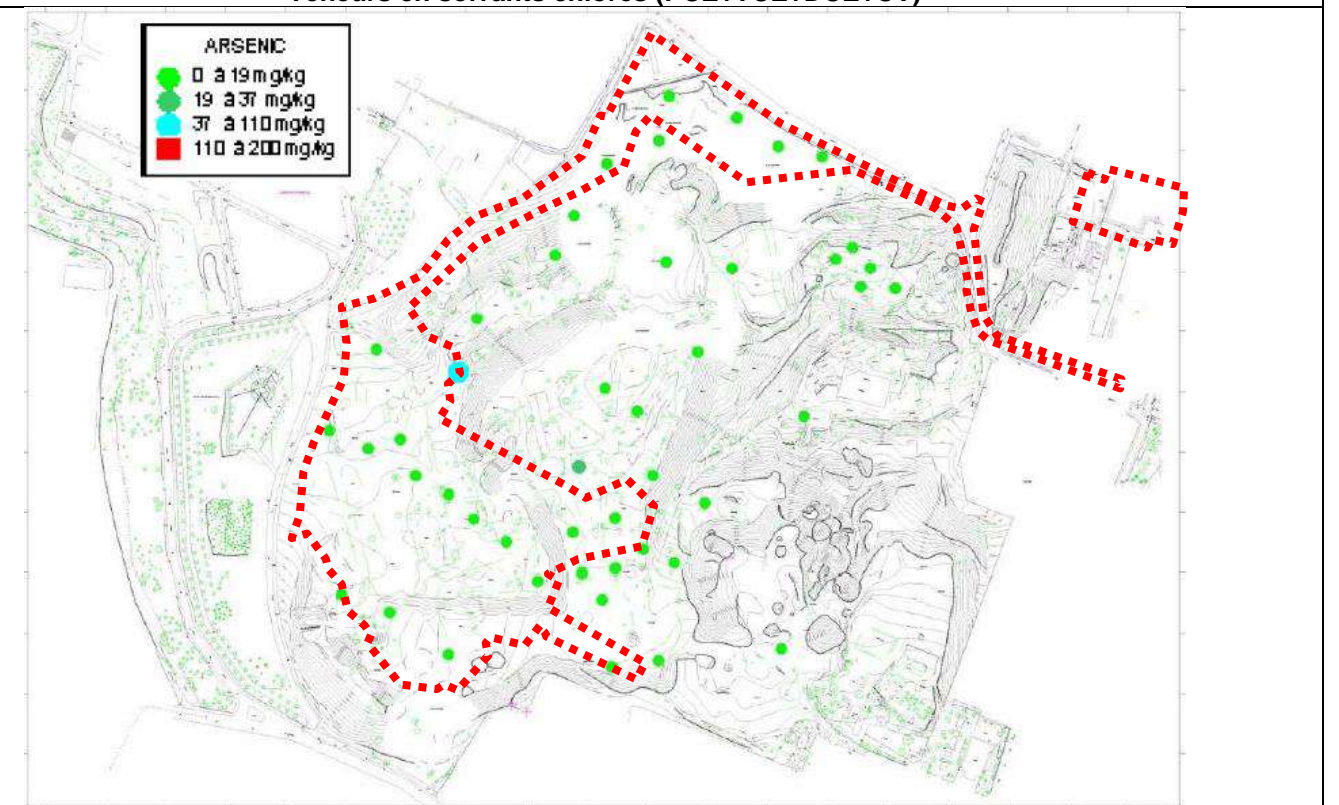
Teneur en HAP (Somme des 16 HAP US EPA)



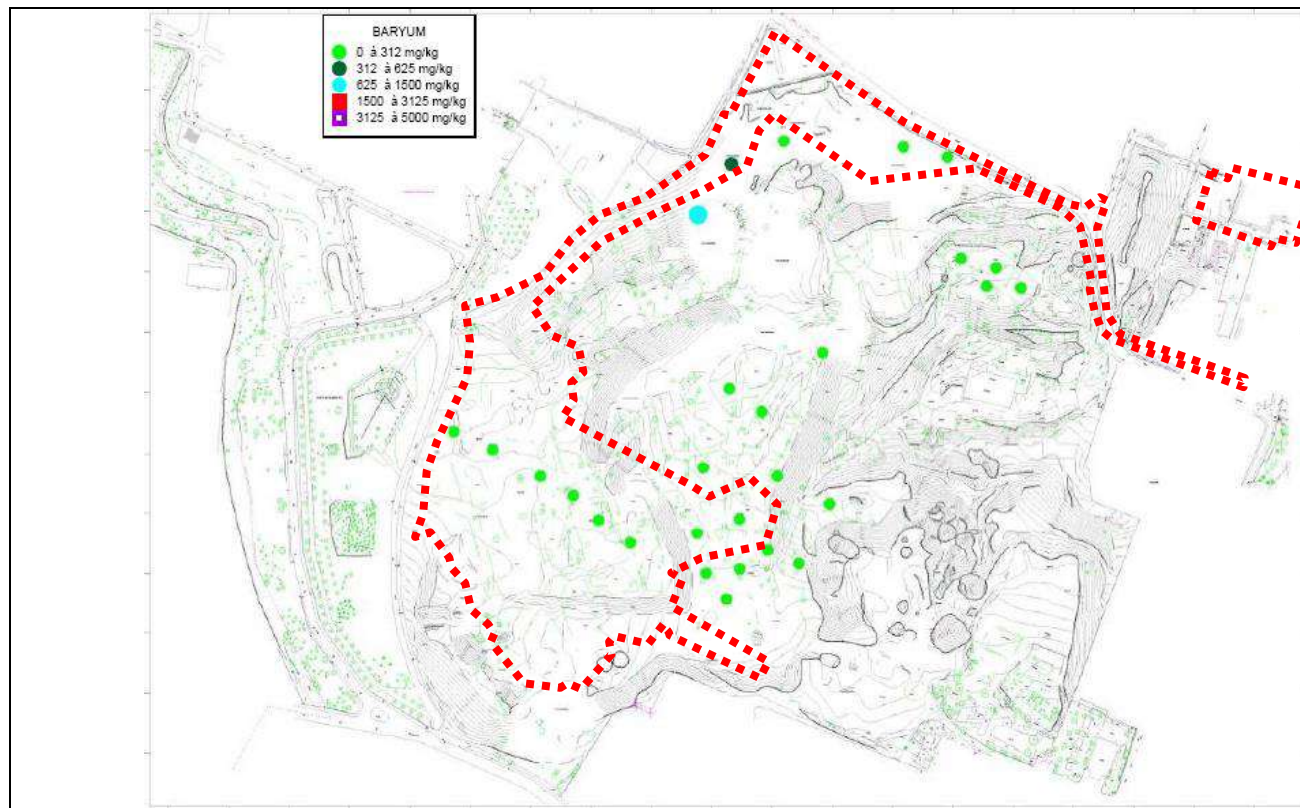
Teneurs en solvants chlorés (PCE+TCE+DCE+CV)



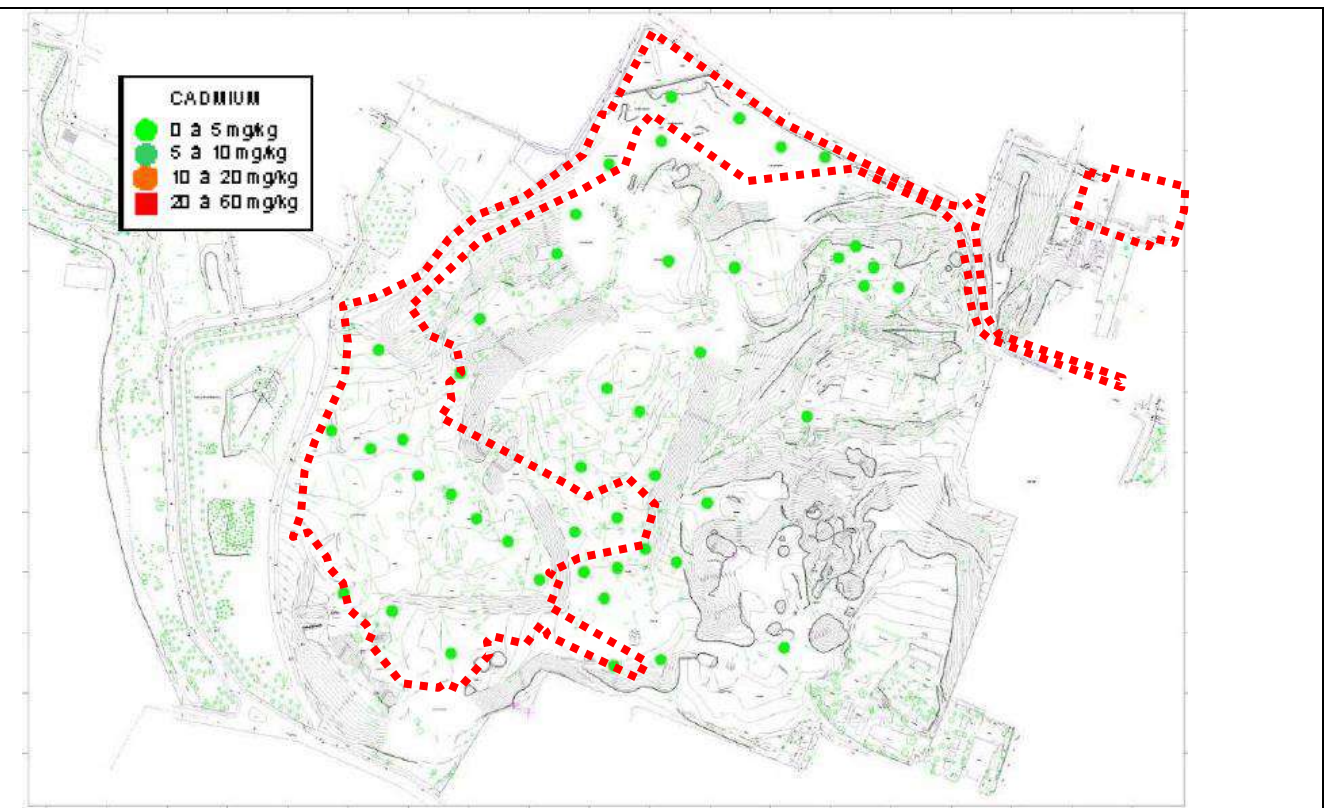
Teneurs en Polychlorobiphényles (7 congénères)



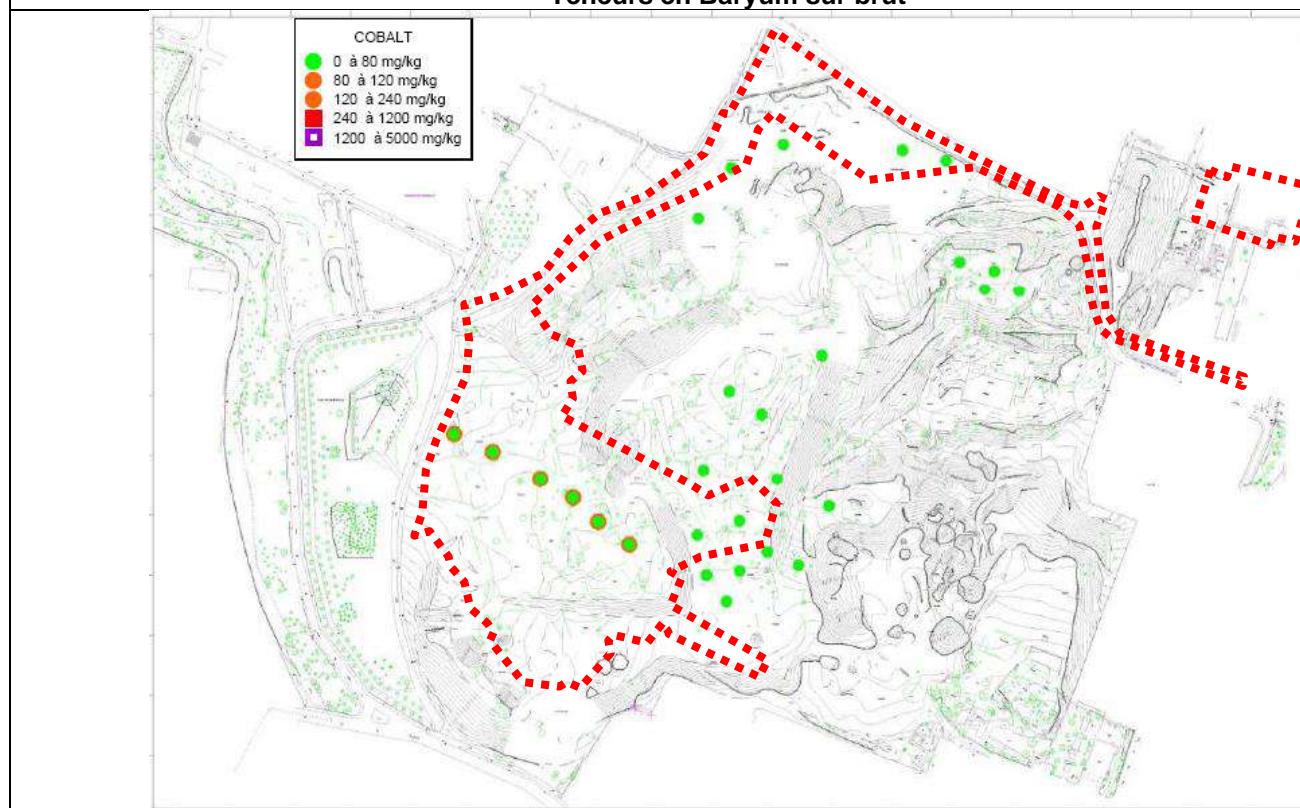
Teneurs en Arsenic sur brut



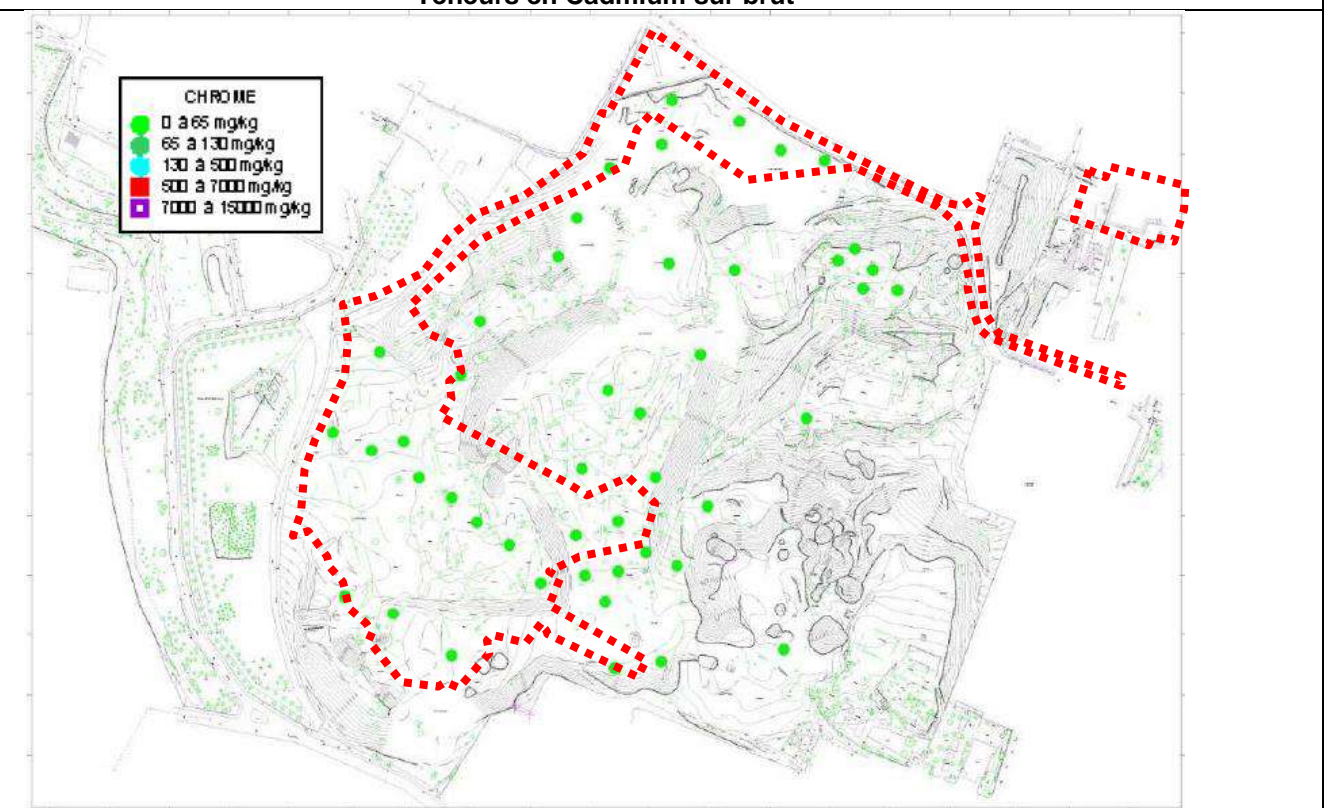
Teneurs en Baryum sur brut



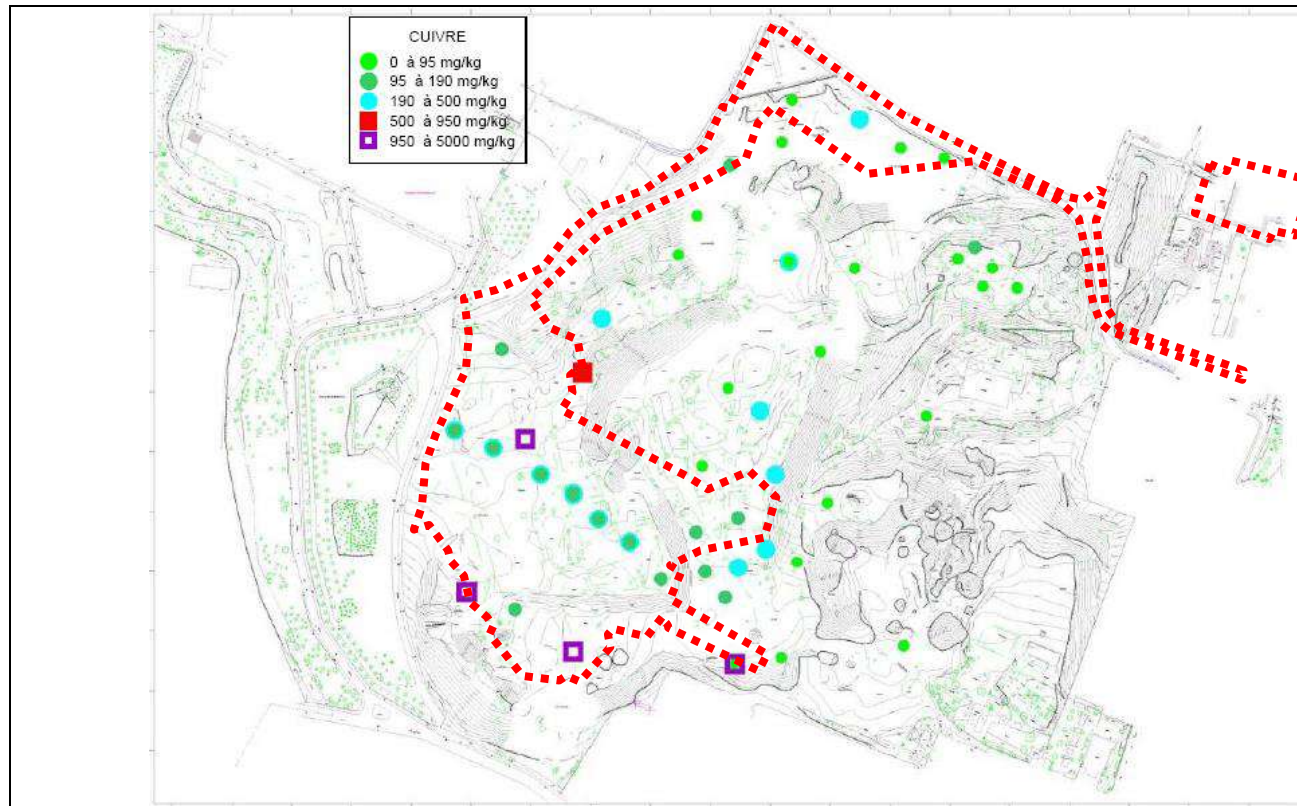
Teneurs en Cadmium sur brut



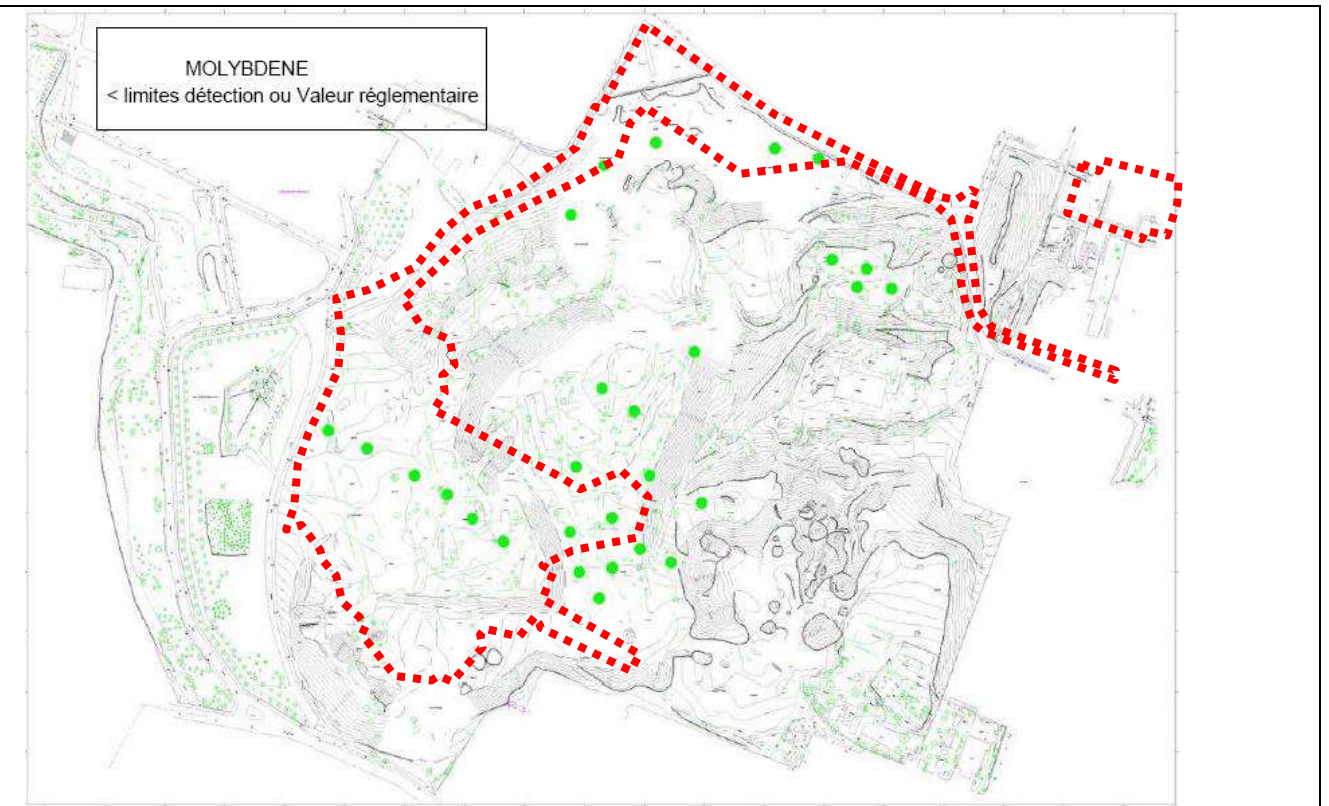
Teneurs en Cobalt sur brut



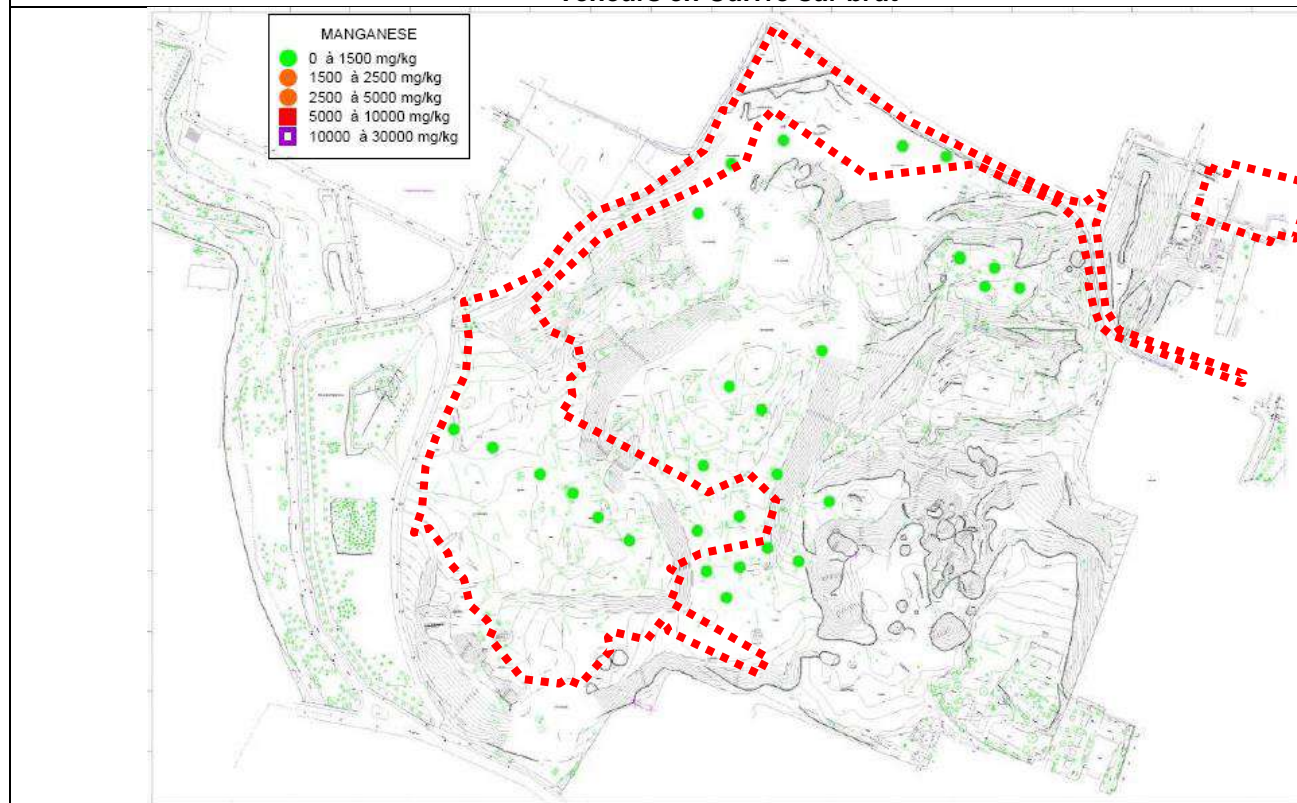
Teneurs en Chrome sur brut



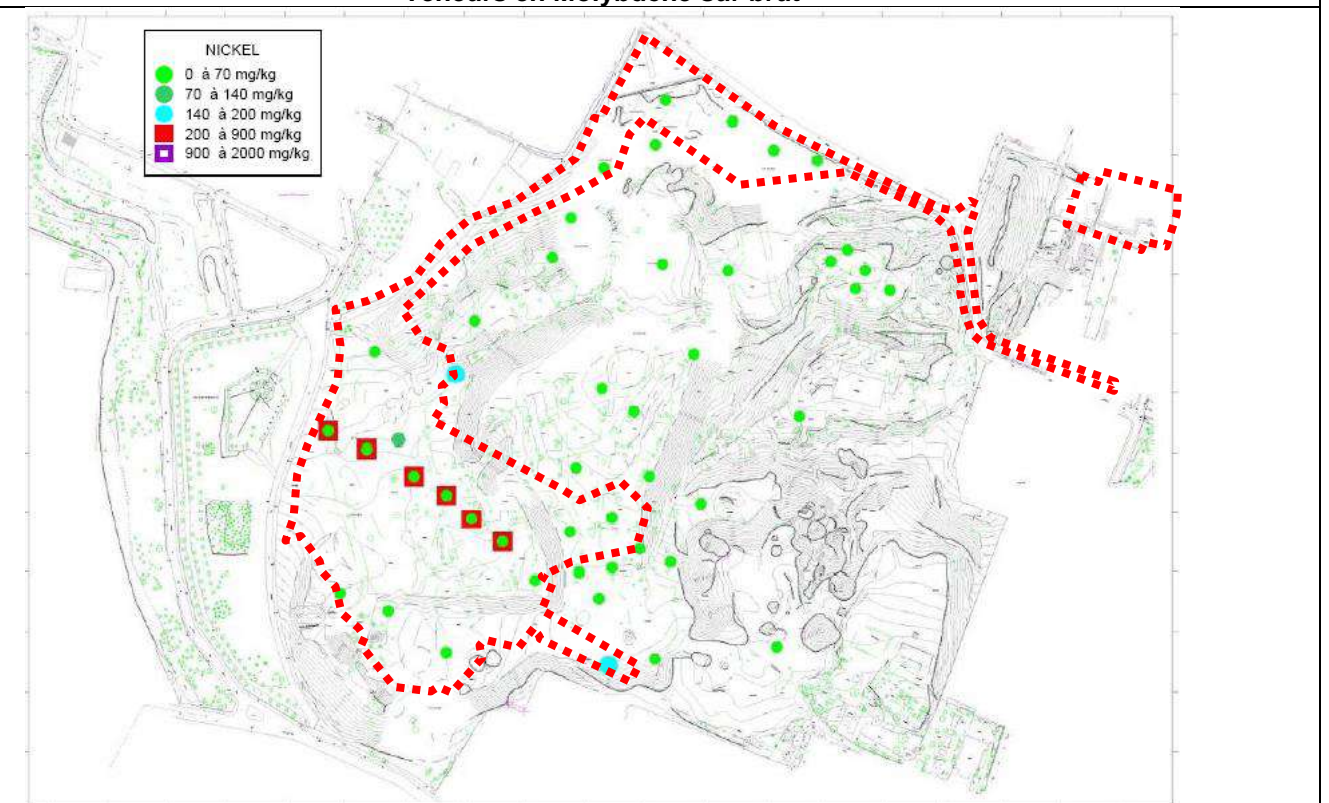
Teneurs en Cuivre sur brut



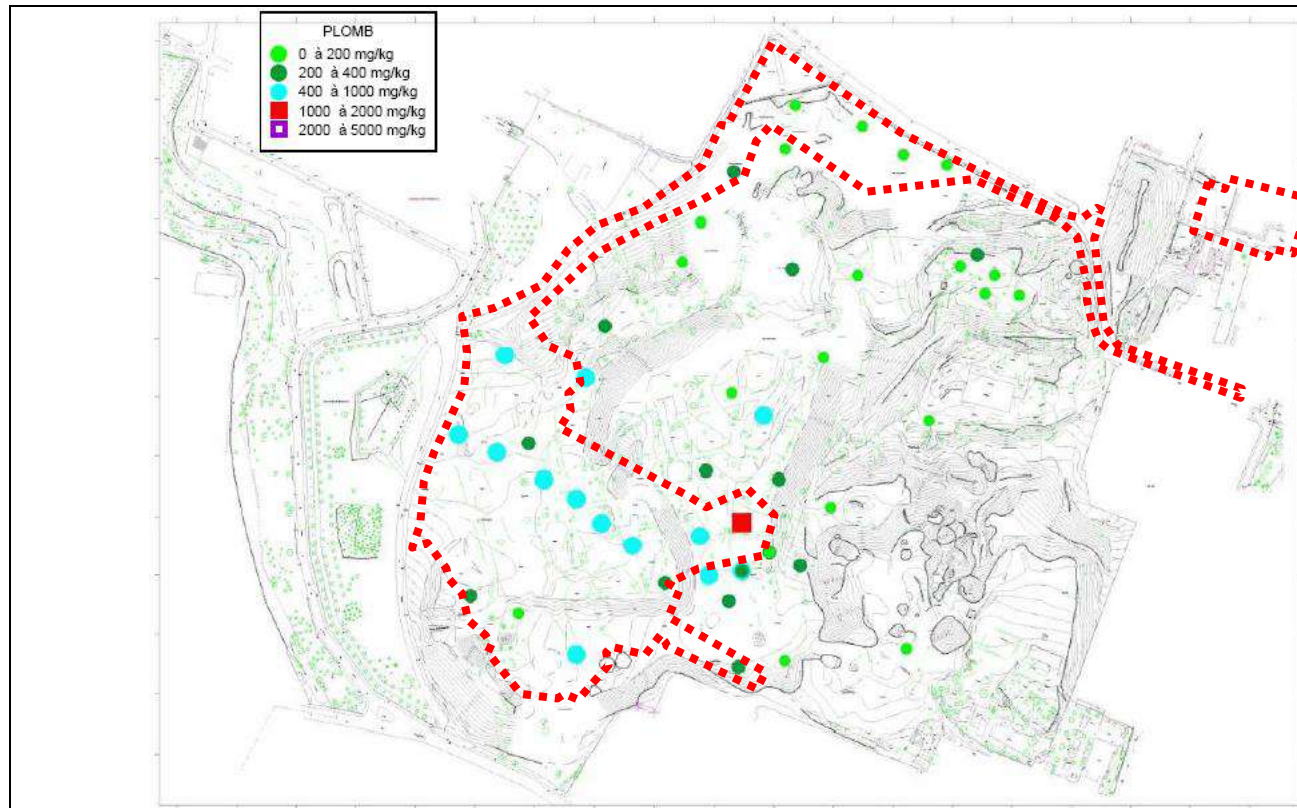
Teneurs en Molybdène sur brut



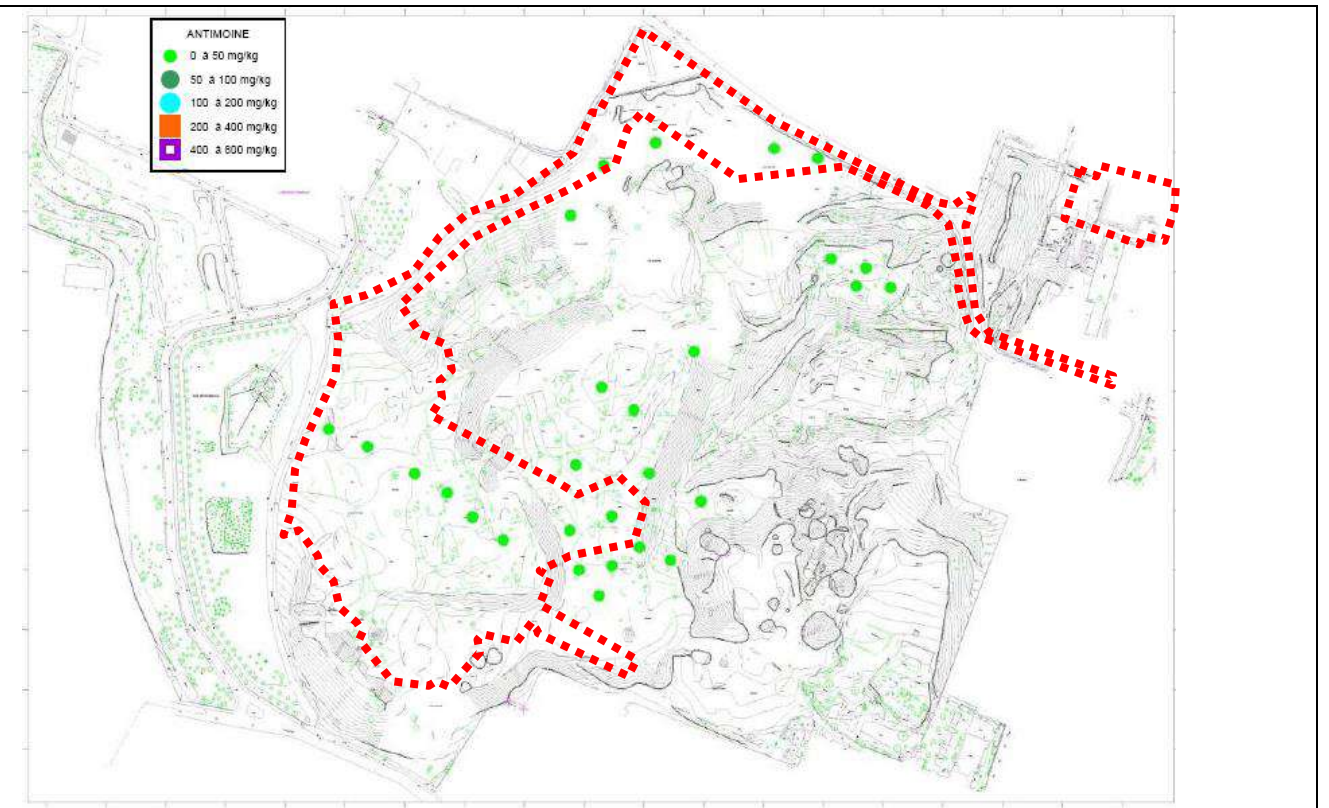
Teneurs en Manganèse sur brut



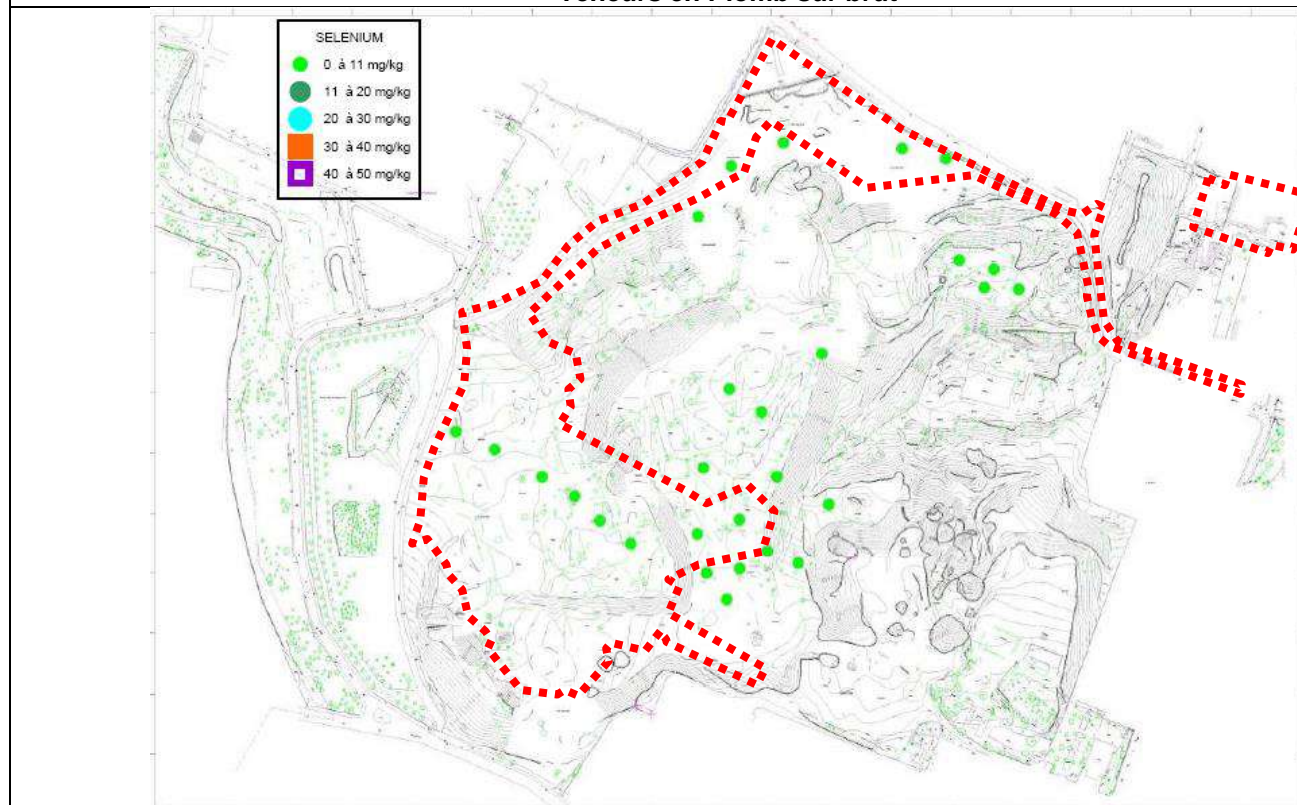
Teneurs en Nickel sur brut



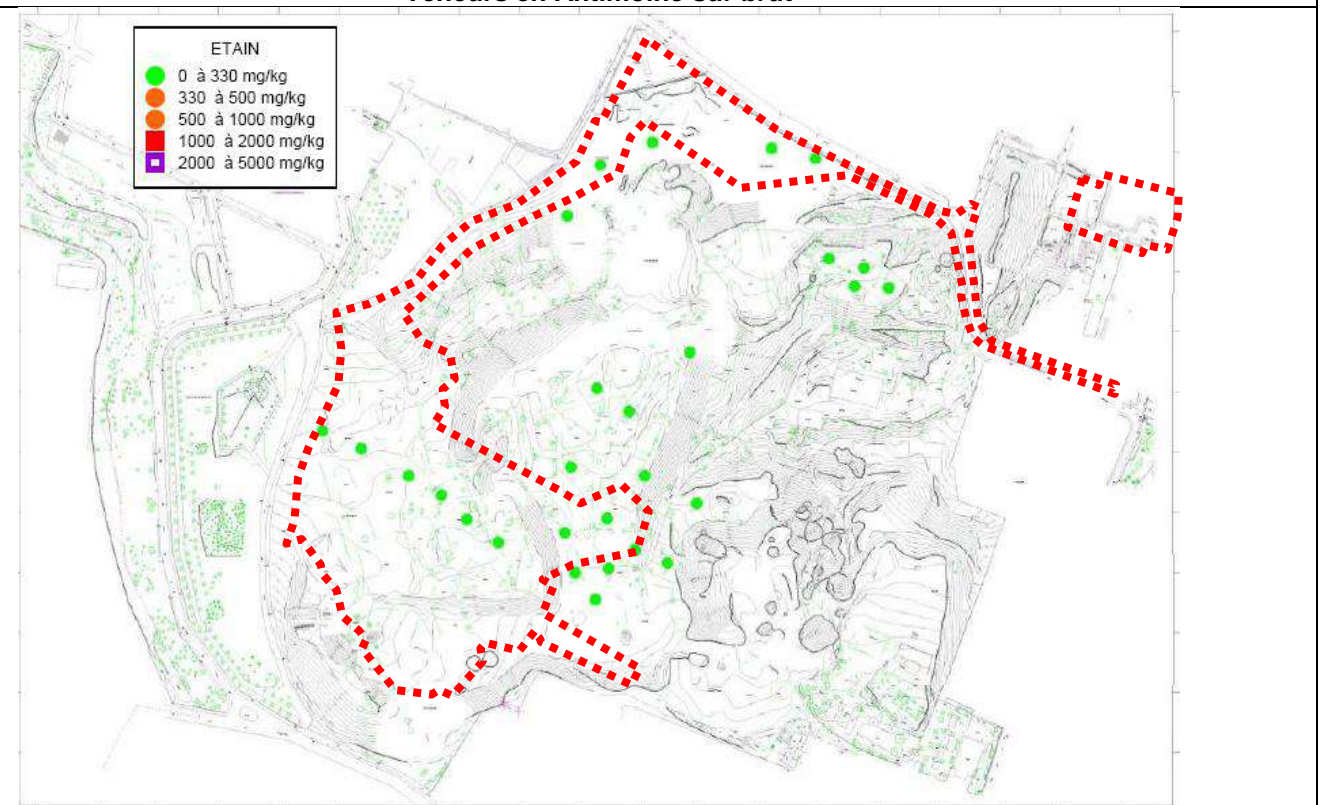
Teneurs en Plomb sur brut



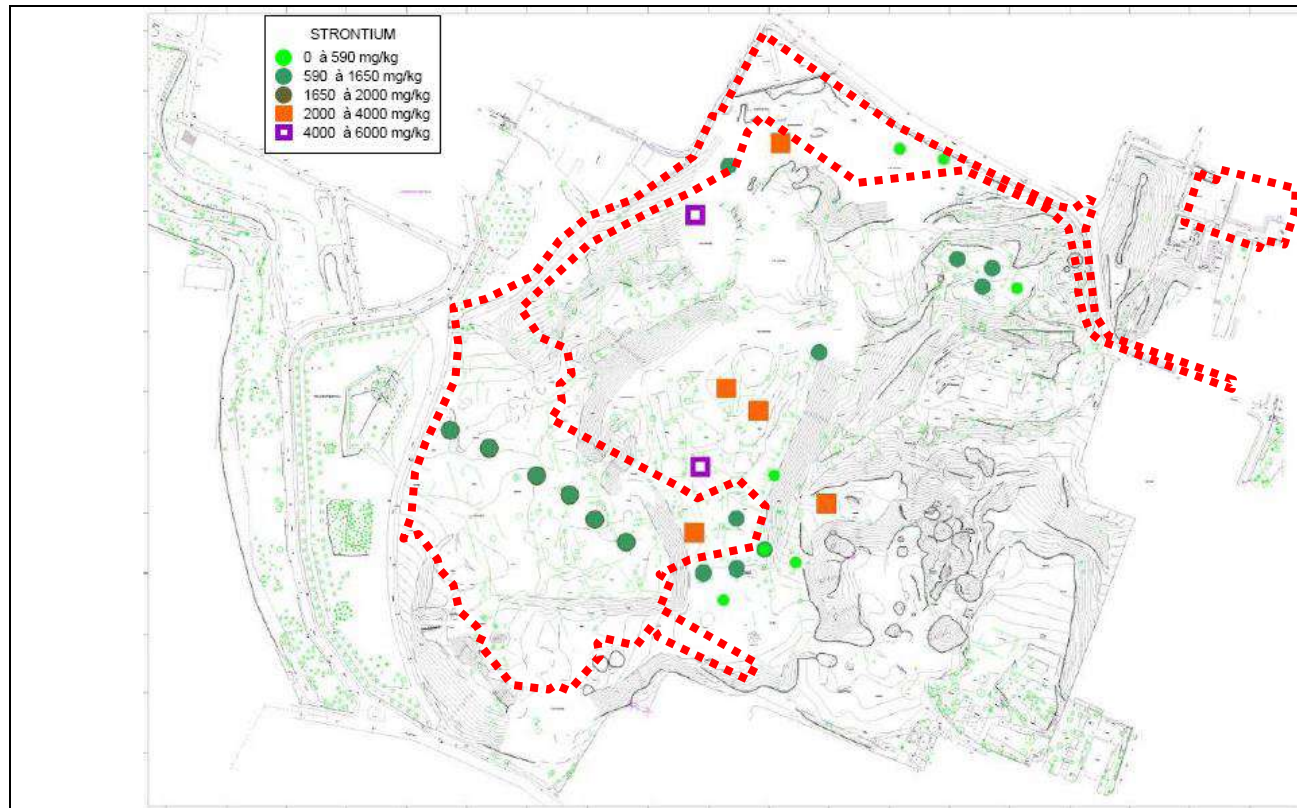
Teneurs en Antimoine sur brut



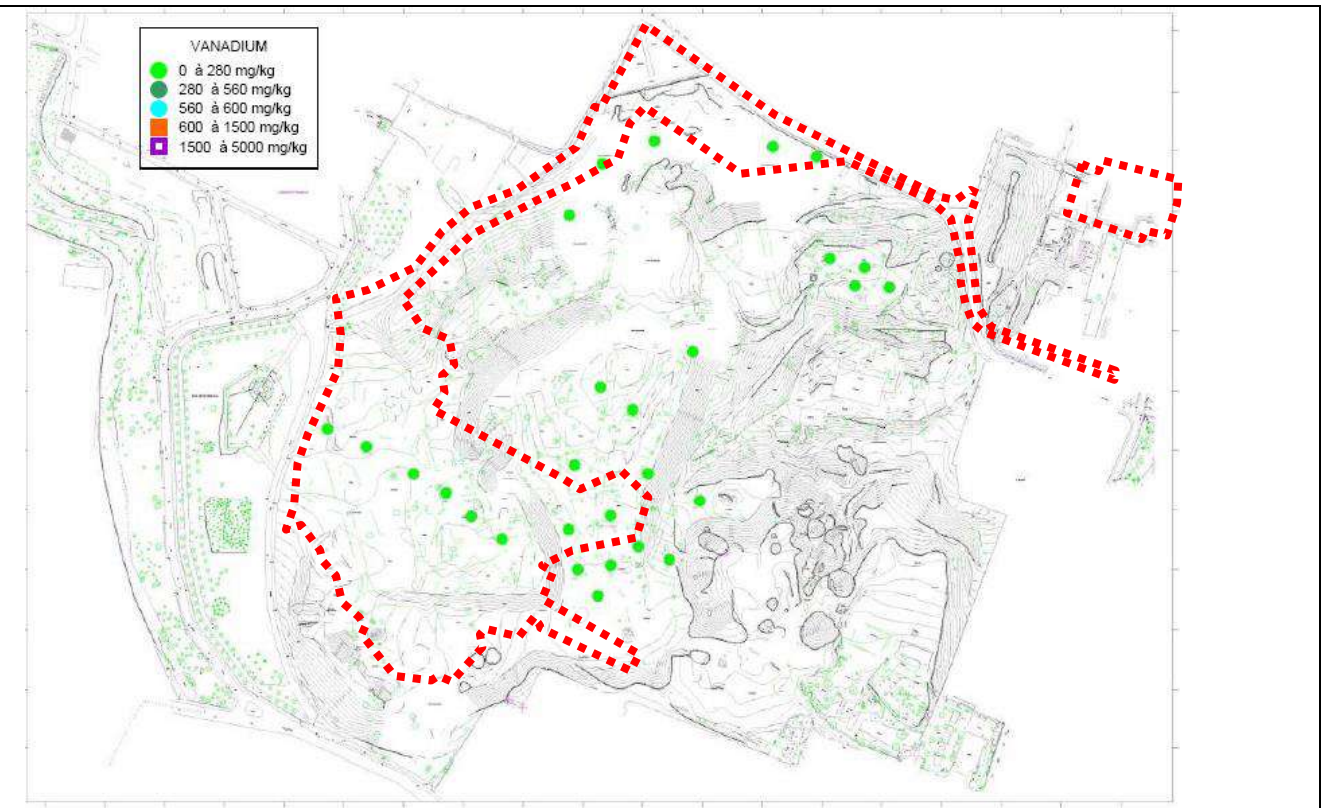
Teneurs en Sélénium sur brut



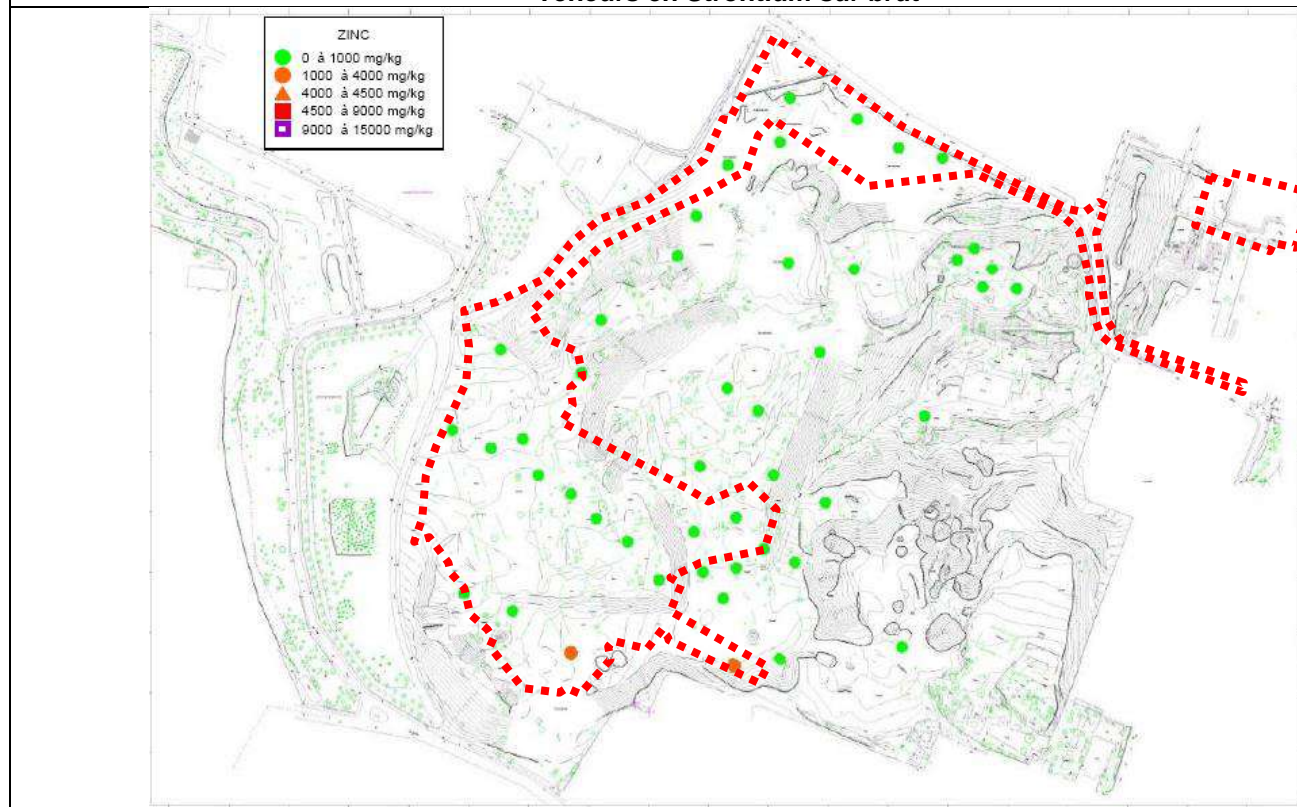
Teneurs en Étain sur brut



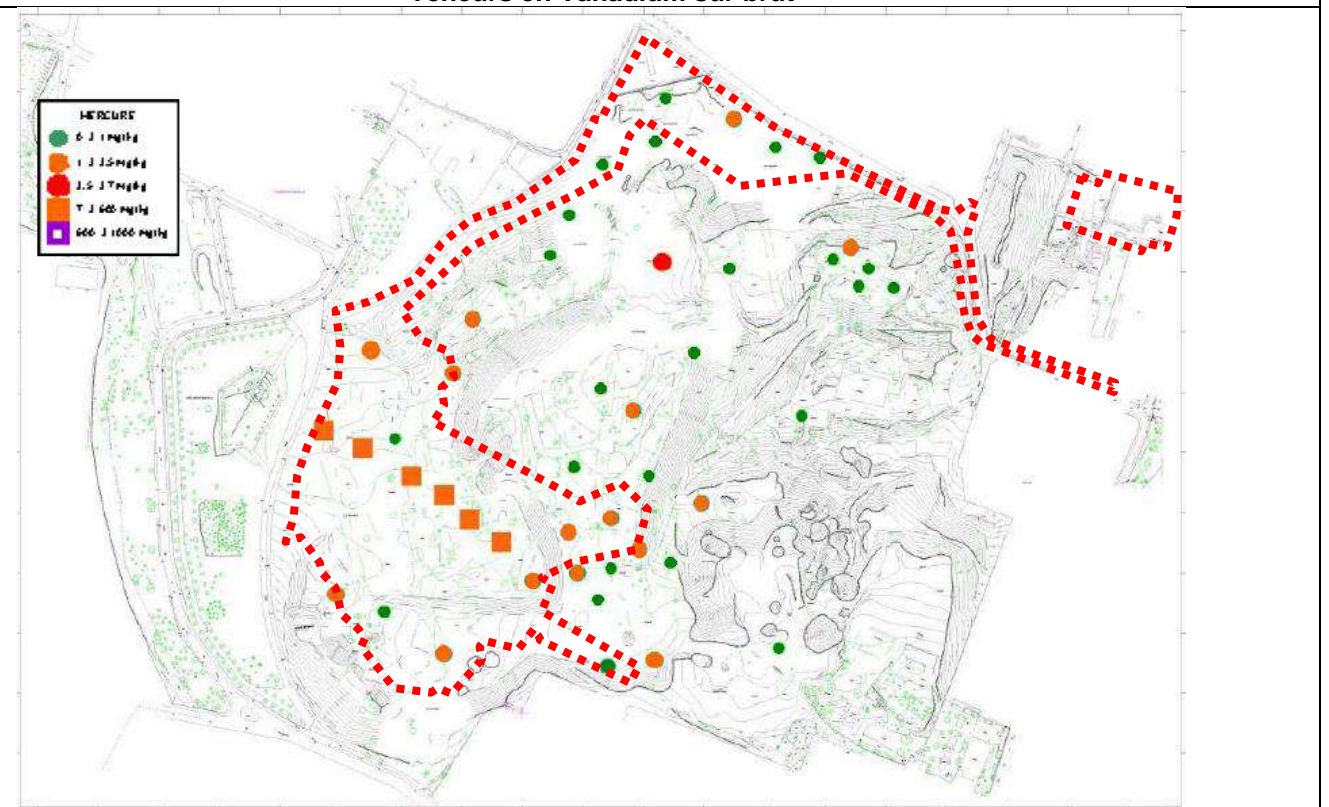
Teneurs en Strontium sur brut



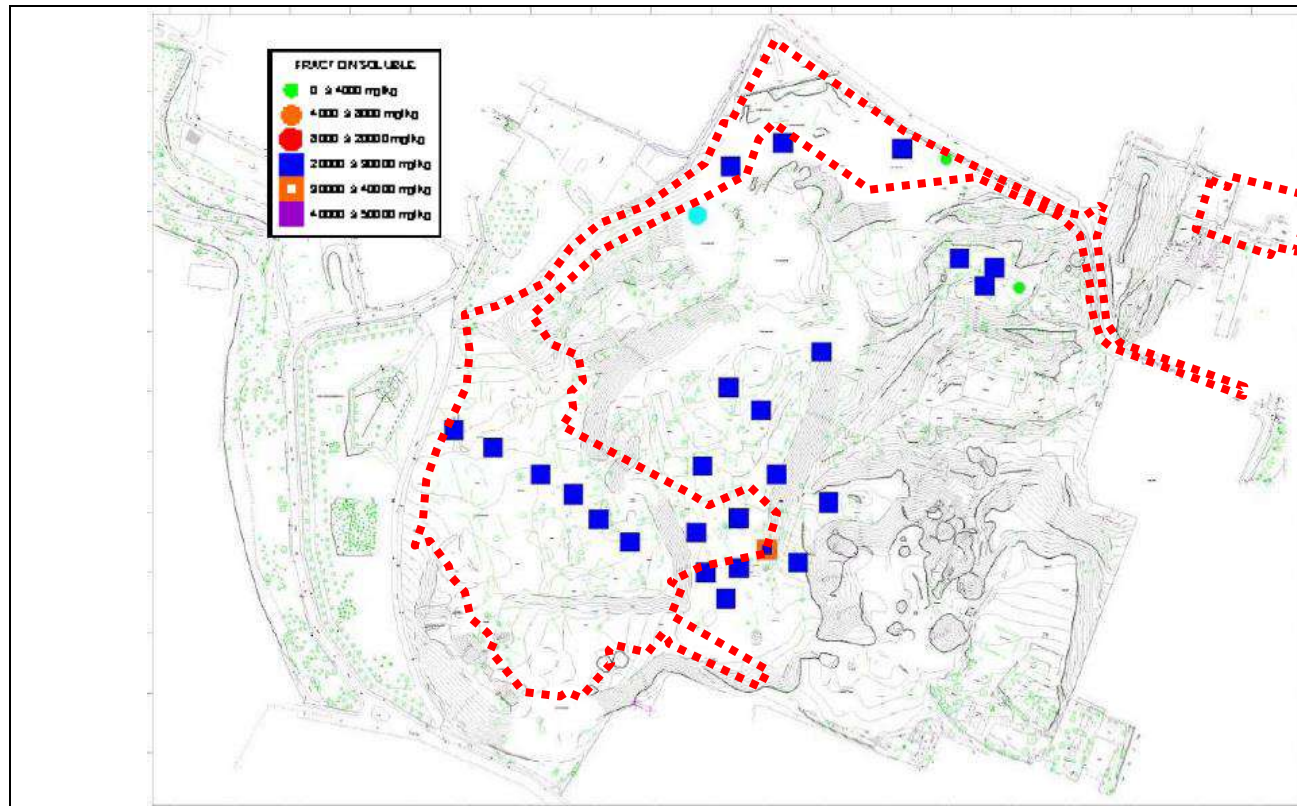
Teneurs en Vanadium sur brut



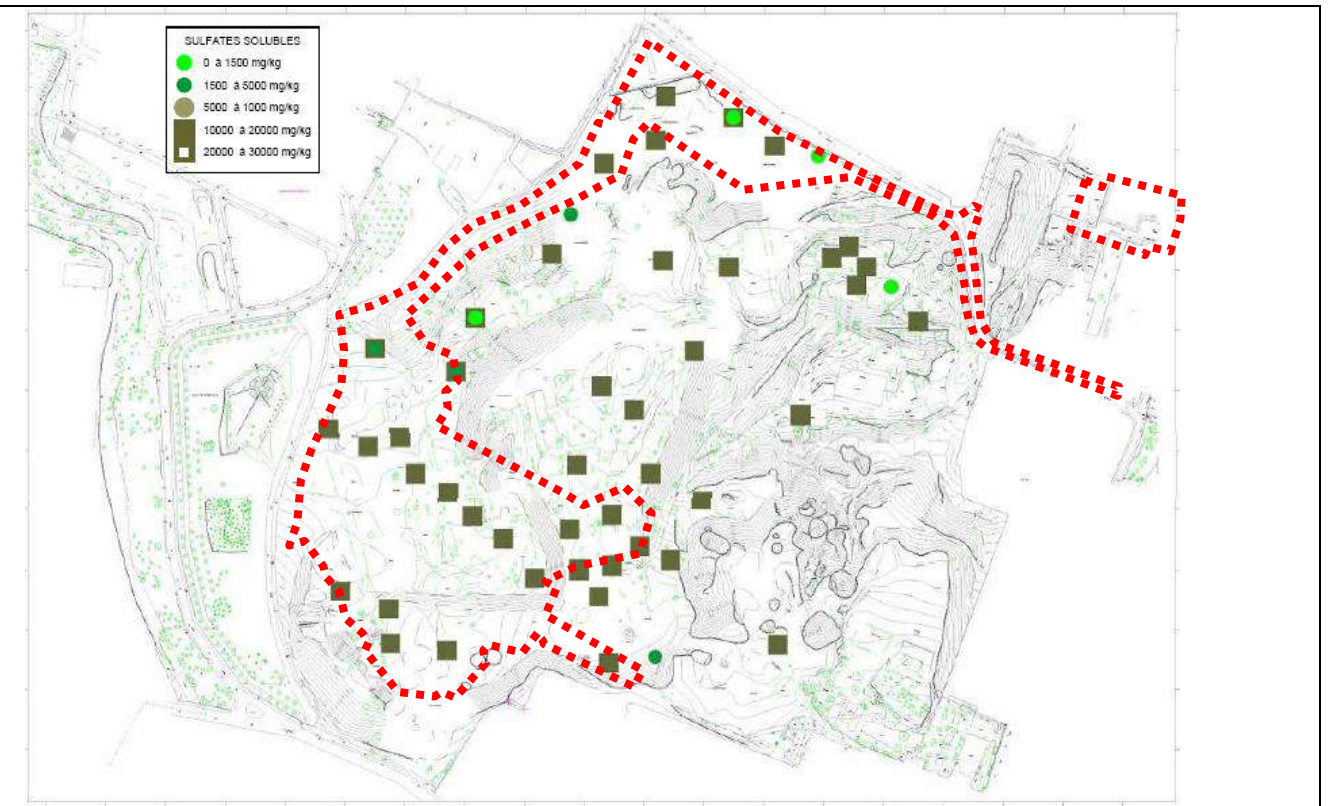
Teneurs en Zinc sur brut



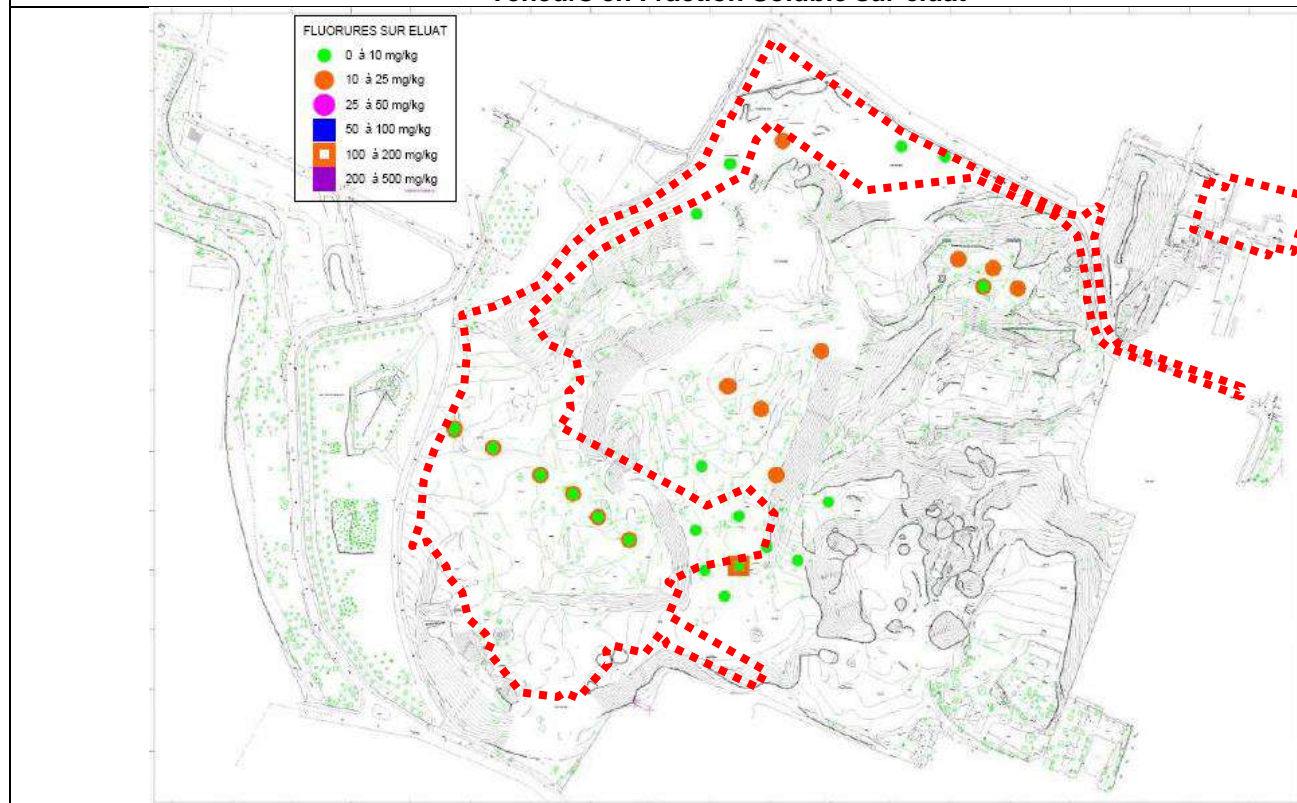
Teneurs en Mercure sur brut



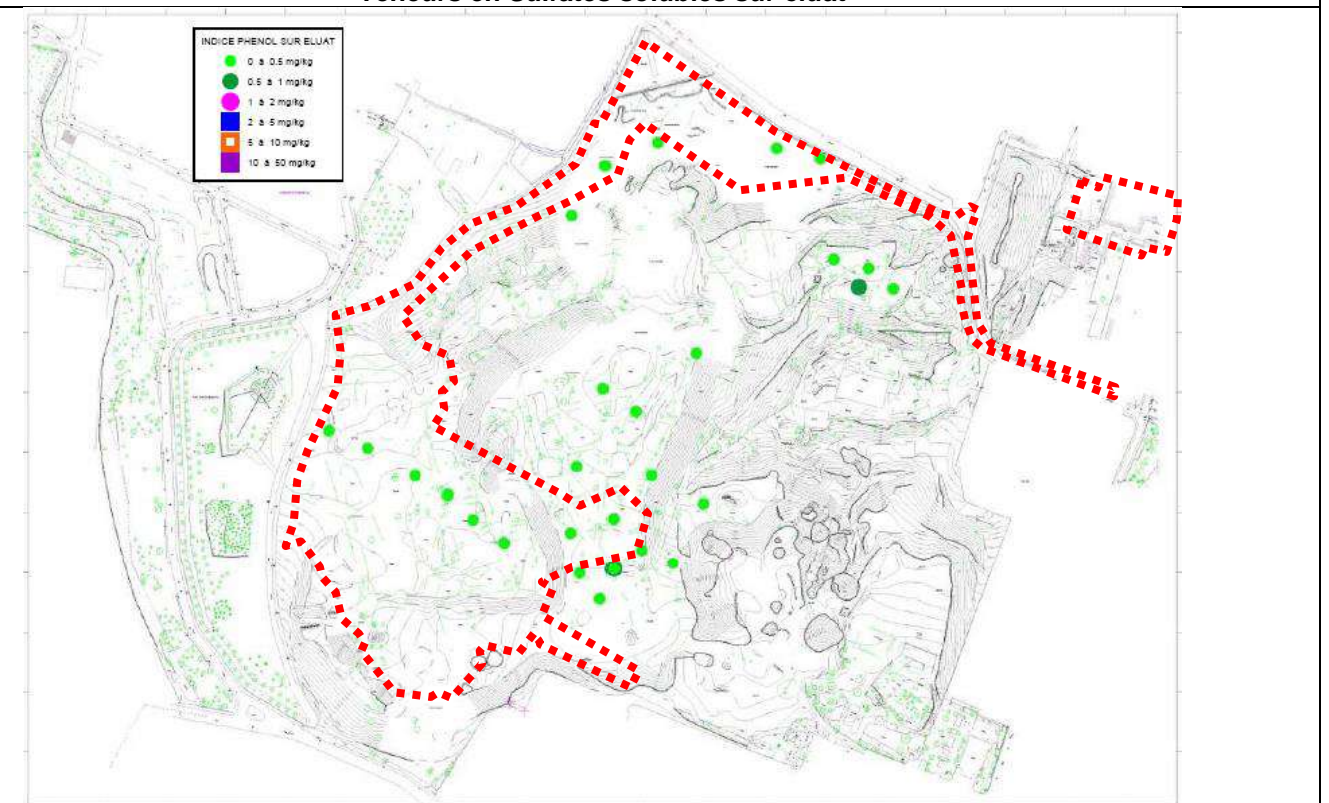
Teneurs en Fraction Soluble sur éluât



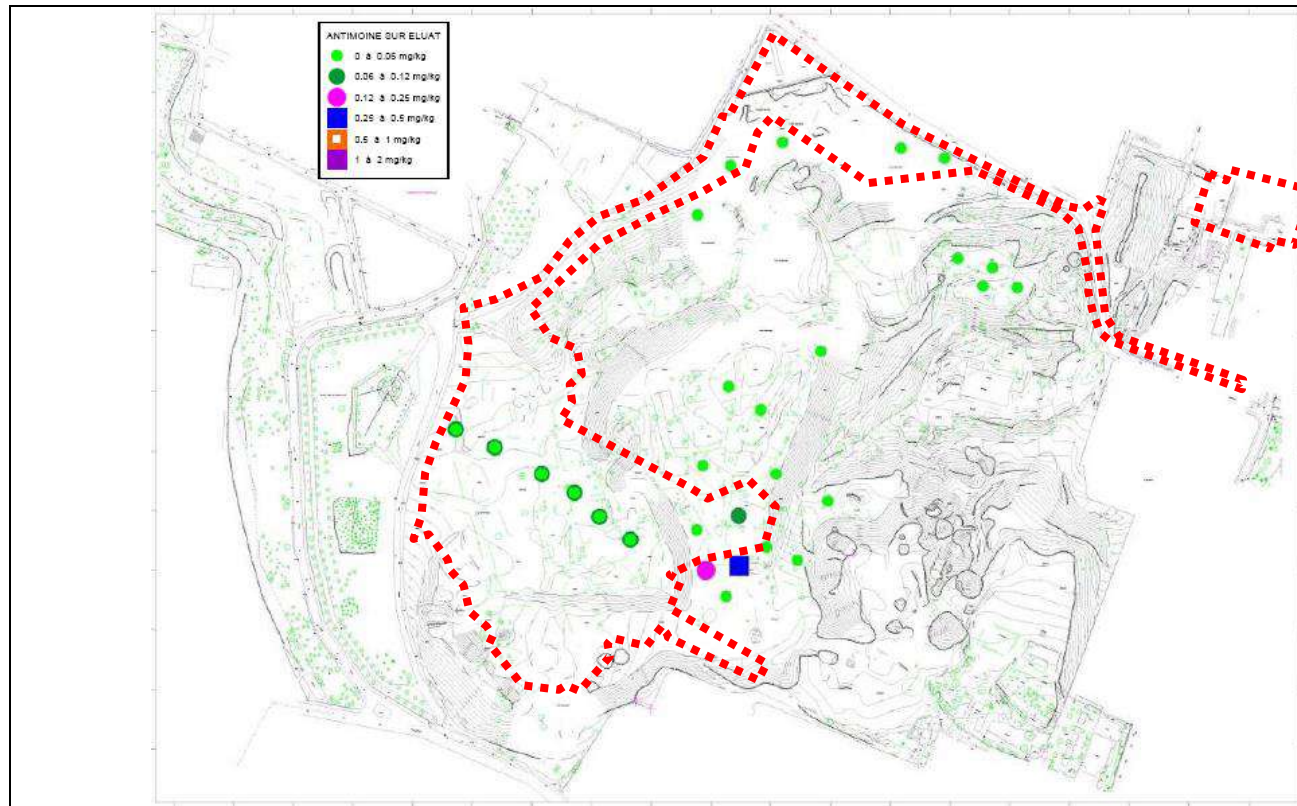
Teneurs en Sulfates solubles sur éluât



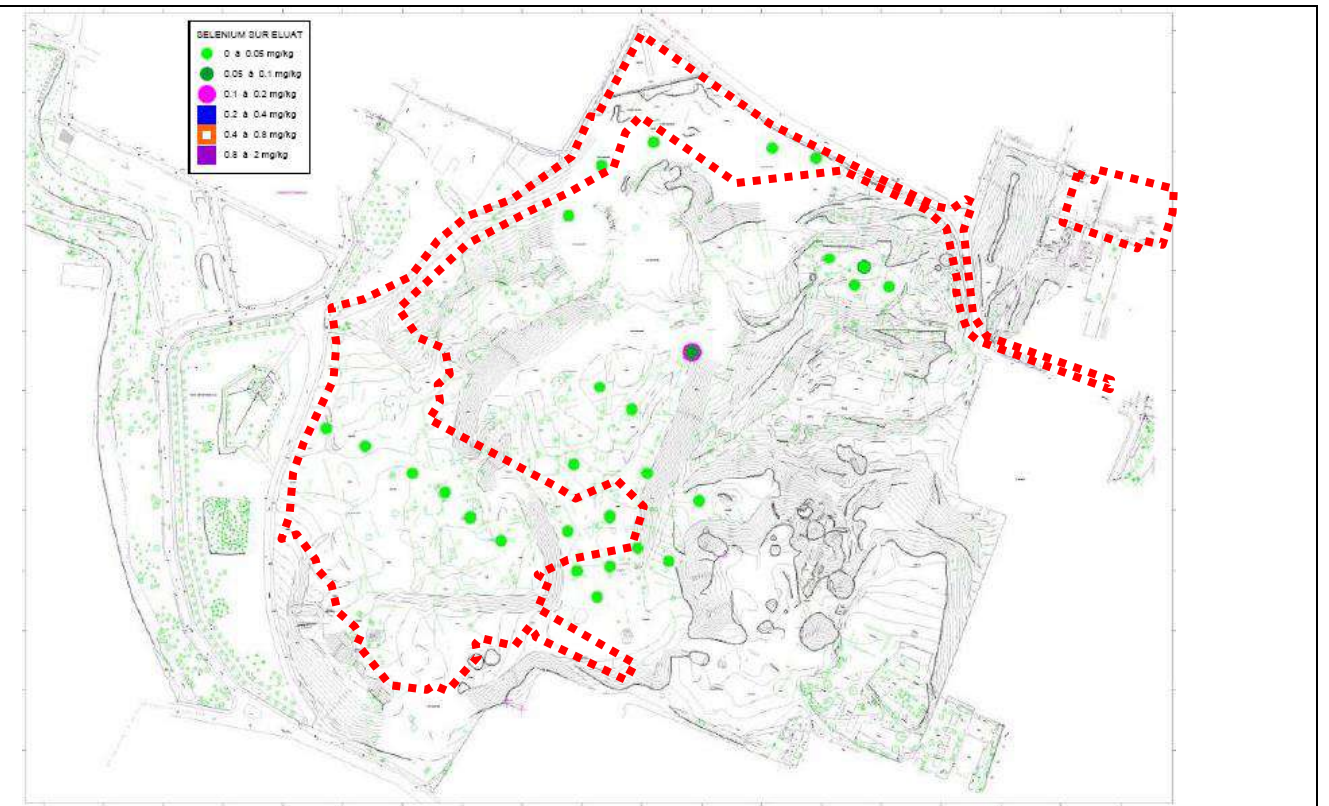
Teneurs en Fluorures sur éluât



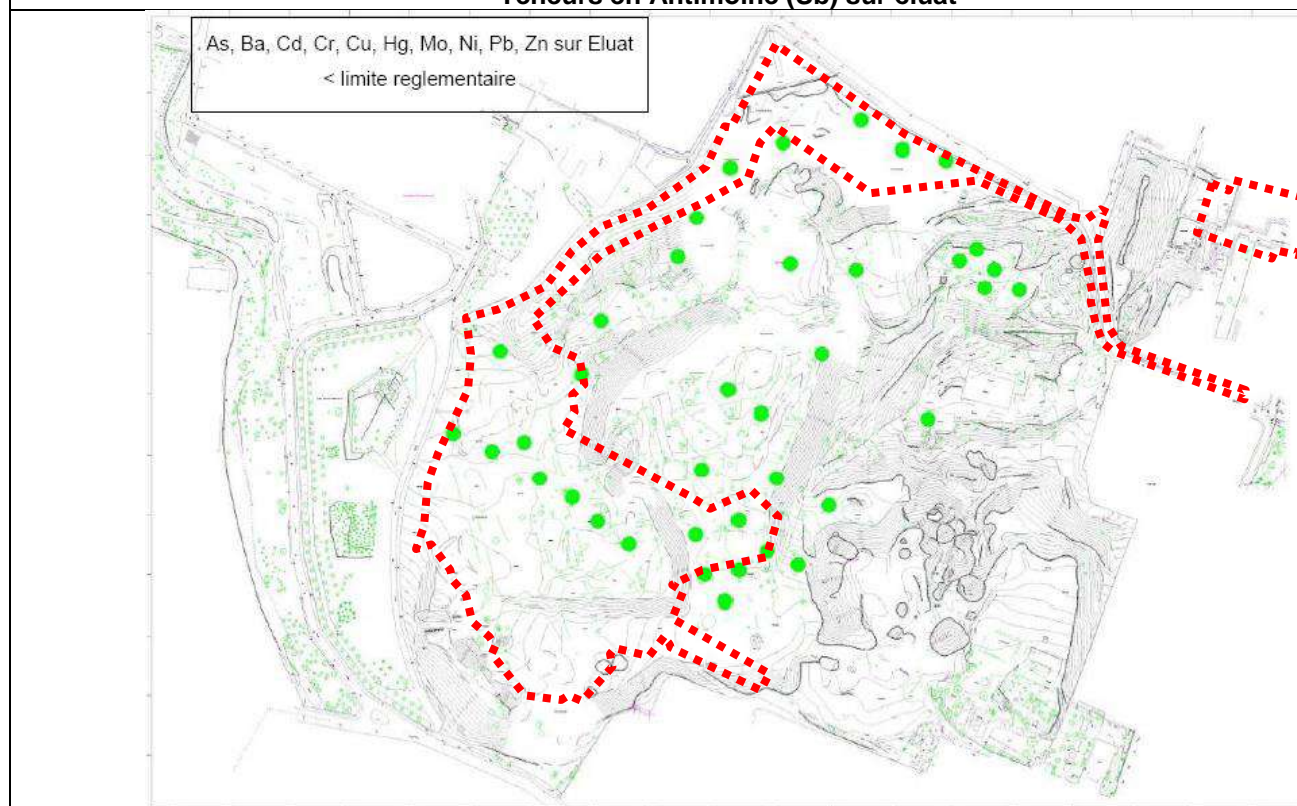
Teneurs en Indice Phénol sur éluât



Teneurs en Antimoine (Sb) sur éluât

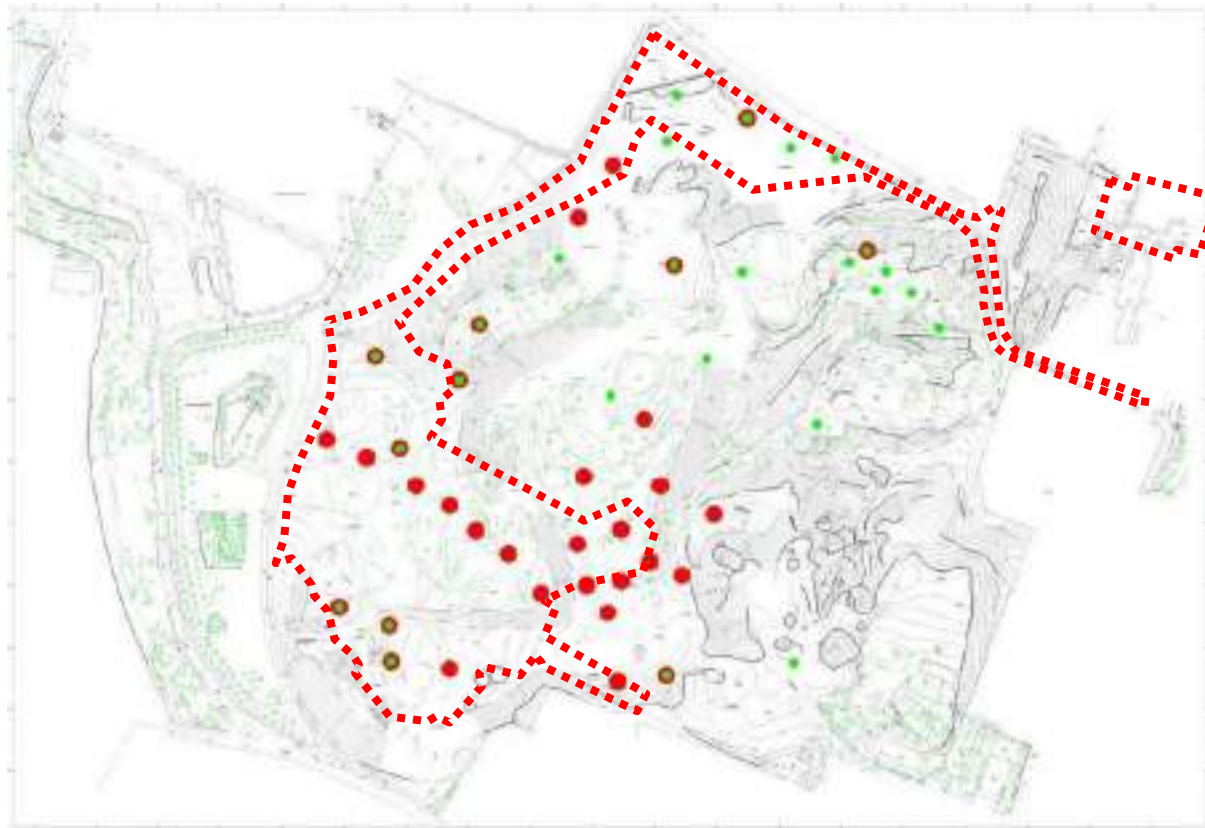


Teneurs en Sélénium (Se) sur éluât



Teneurs en As, Ba, Cd, Cr, Cu, Hg, Mo, Ni, Pb, Zn sur éluât

Ci-dessous la synthèse des résultats :



En vert : Pas d'anomalie chimique
En rouge : Anomalie chimique pouvant limiter les possibilités de réemploi

Figure 85: Sensibilité à la réutilisation (cumul des constats individuels) - Source: EGIS

Le risque sanitaire est considéré comme acceptable dans la limite des investigations menées, en considérant la seule voie de transfert par inhalation et pour les usages considérés, à savoir un adulte et un enfant fréquentant le parc ainsi que le personnel travaillant sur le parc.