



Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère chargé de  
l'environnement

# Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle d'une évaluation environnementale

Article R. 122-3 du code de l'environnement



N° 14734\*03

*Ce formulaire sera publié sur le site internet de l'autorité environnementale  
Avant de remplir cette demande, lire attentivement la notice explicative*

## Cadre réservé à l'autorité environnementale

Date de réception :

08/11/2022

Dossier complet le :

08/11/2022

N° d'enregistrement :

F-011-22-C-0161

### 1. Intitulé du projet

Pôle d'échanges multimodal de Noisy-le-Sec

### 2. Identification du (ou des) maître(s) d'ouvrage ou du (ou des) pétitionnaire(s)

#### 2.1 Personne physique

Nom

Prénom

#### 2.2 Personne morale

Dénomination ou raison sociale

Île-de-France Mobilités

Nom, prénom et qualité de la personne  
habilitée à représenter la personne morale

Arnaud CROLAIS, Directeur des Infrastructures

RCS / SIRET

2 8 7 5 0 0 0 7 8 0 0 0 2 0

Forme juridique

Et. public administratif local

### Joignez à votre demande l'annexe obligatoire n°1

### 3. Catégorie(s) applicable(s) du tableau des seuils et critères annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement et dimensionnement correspondant du projet

N° de catégorie et sous-catégorie	Caractéristiques du projet au regard des seuils et critères de la catégorie <i>(Préciser les éventuelles rubriques issues d'autres nomenclatures (ICPE, IOTA, etc.))</i>
5. Infrastructures ferroviaires, b) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux.	Le projet consiste en un réaménagement de la gare du RER E à Noisy-le-Sec (93) et de son pôle d'échanges multimodal. Sera créé un nouveau bâtiment voyageur (1500m <sup>2</sup> env) et une nouvelle passerelle d'accès aux quais large et couverte, ainsi que des espaces publics de qualité (parvis respectivement de 2000m <sup>2</sup> env sur les niveaux haut et bas). Ce projet répond à la limite de capacité actuelle de la gare et à l'augmentation du nombre de voyageurs avec les projets de transports structurants à venir sur le secteur

### 4. Caractéristiques générales du projet

**Doivent être annexées au présent formulaire les pièces énoncées à la rubrique 8.1 du formulaire**

#### 4.1 Nature du projet, y compris les éventuels travaux de démolition

- Réalisation d'un nouveau bâtiment voyageur de 1500m<sup>2</sup> sur les deux niveaux altimétriques du pôle, haut et bas, relié à la passerelle existante d'accès aux quais. Nécessite la démolition du bâtiment voyageur actuel de la gare
- Réalisation d'une nouvelle passerelle d'accès aux quais depuis le bâtiment voyageur de 660m<sup>2</sup>, accompagnée pour chaque quai d'un escalier fixe, d'un escalier mécanique et d'un ascenseur. Elle entre en complément de la passerelle existante, conservée dans le sens des sorties uniquement. Nécessite la réalisation d'une émergence en sortie de 40m<sup>2</sup>
- Réalisation d'un parvis sur le niveau haut du pôle, sur 2000m<sup>2</sup> qui accueillera du stationnement vélo (170 places en libre-accès et 100 en consigne sécurisée), des espaces de circulation pour les modes actifs, des aménagements paysagers et du mobilier urbain. Nécessite la démolition du bâtiment dit de la Rotonde sis 117-121 rue Jean Jaurès (parcelle cadastrale Y203)
- Adaptation de la voirie et trottoirs pour une meilleure attente des voyageurs sur les futurs arrêts de bus Bd de la République
- Réalisation d'un prolongement du parvis pacifié sur le niveau bas du pôle de 2000m<sup>2</sup> avec maintien de la circulation pour les fonctions logistiques uniquement.
- Réalisation d'une nouvelle liaison piétonne entre les niveaux haut et bas de 14m de long avec une inclinaison de 4%, accessible aux Personnes à Mobilité Réduite

## 4.2 Objectifs du projet

- Agrandir la gare pour répondre à l'évolution des flux voyageurs (création d'un nouveau bâtiment voyageur et d'une nouvelle passerelle) tout en améliorant les connexions avec la ville
- Créer des conditions d'une meilleure intermodalité en favorisant l'appropriation des espaces par les voyageurs et la lisibilité des échanges entre la gare et les tramways T1 et T11 prolongés, l'accessibilité et le stationnement des vélos, ainsi que les liaisons avec les bus
- Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement pour répondre aux besoins actuels sans obérer les besoins futurs du quartier de gare

## 4.3 Décrivez sommairement le projet

### 4.3.1 dans sa phase travaux

PHASE 1: Nouvelle passerelle

- Réalisation de la nouvelle passerelle d'accès aux quais

PHASE 2: Niveau haut du pôle

- Démolition du bâtiment voyageur existant
- Réalisation du nouveau bâtiment voyageur
- Démolition du bâtiment de la Rotonde
- Réalisation du parvis sur le niveau haut

PHASE 3: Niveau bas du pôle

- Réalisation de la rampe de liaison entre les niveaux haut et bas du pôle
- Réalisation du parvis sur le niveau bas

Ce phasage sera précisé dans les études d'Avant-Projet

### 4.3.2 dans sa phase d'exploitation

Une fois en exploitation, le projet permettra de faciliter les flux de connexions entre les différents modes de transports autour de la gare RER de Noisy-le-Sec (piétons, vélos, bus, tramway, RER)

Par ailleurs, le confort sera amélioré pour les usagers, qui disposeront notamment d'un nouveau bâtiment voyageur plus fonctionnel et d'un nouveau parvis de gare plus vaste et accessible qu'actuellement, notamment pour les Personnes à Mobilité Réduite

Enfin, le quartier de gare sera mieux intégré au reste de la ville de Noisy-le-Sec, ainsi qu'aux dynamiques de mobilités régionales

#### 4.4 A quelle(s) procédure(s) administrative(s) d'autorisation le projet a-t-il été ou sera-t-il soumis ?

La décision de l'autorité environnementale devra être jointe au(x) dossier(s) d'autorisation(s).

- Saisine de la DRAC sur la nécessité d'un diagnostic archéologique préalable, et de la DNID en vue d'obtenir une évaluation du coût d'acquisitions foncières pour le bâtiment de la Rotonde
  - Enquête publique au titre du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et le cas échéant au titre du Code de l'environnement avec étude d'impact (si demandée par l'Autorité environnementale), suivie d'une Déclaration de projet, en vue d'obtenir une Déclaration d'Utilité Publique
  - Enquête parcellaire en vue de l'obtention d'un Arrêté de cessibilité pour l'acquisition du bâtiment de la Rotonde; le cas échéant (si échec des négociations amiables), besoin d'obtenir une Ordonnance d'expropriation
  - Déclaration au titre de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques
- Le projet ne nécessite pas de MECDU du PLUi de l'Etablissement Public Territorial Est Ensemble

#### 4.5 Dimensions et caractéristiques du projet et superficie globale de l'opération - préciser les unités de mesure utilisées

Grandeurs caractéristiques	Valeur(s)
Emprises projet :	41000m <sup>2</sup>
Emprise au sol du nouveau bâtiment voyageur, sans prise en compte de la passerelle :	1500m <sup>2</sup>
Parvis niveau haut :	2000m <sup>2</sup>
Parvis niveau bas :	2000m <sup>2</sup>

#### 4.6 Localisation du projet

##### Adresse et commune(s) d'implantation

Gare de Noisy-le-Sec  
Place Jean-Coquelin  
93130 NOISY-LE-SEC

Rues situées sur le périmètre du projet de pôle:

- Avenue de Verdun
- Rue de la Gare
- Rue Marc Sangnier
- Rue Pierre Sémard
- Avenue Galliéni
- Place Jean Coquelin
- Rue Jean Jaurès
- Boulevard de la République
- Avenue de Bir Hakeim

##### Coordonnées géographiques<sup>1</sup>

Long. 0 2° 27' 35" 25 Lat. 4 8° 53' 47" 6

Pour les catégories 5° a), 6° a), b) et c), 7° a), b) 9° a), b), c), d), 10°, 11° a) b), 12°, 13°, 22°, 32°, 34°, 38° ; 43° a), b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement :

Point de départ :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Point d'arrivée :

Long. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ " Lat. \_\_\_ ° \_\_\_ ' \_\_\_ "

Communes traversées :

Noisy-le-Sec (93)

#### Joignez à votre demande les annexes n° 2 à 6

4.7 S'agit-il d'une modification/extension d'une installation ou d'un ouvrage existant ?

Oui

Non

4.7.1 Si oui, cette installation ou cet ouvrage a-t-il fait l'objet d'une évaluation environnementale ?

Oui

Non

4.7.2 Si oui, décrivez sommairement les différentes composantes de votre projet et indiquez à quelle date il a été autorisé ?

<sup>1</sup> Pour l'outre-mer, voir notice explicative

## 5. Sensibilité environnementale de la zone d'implantation envisagée

Afin de réunir les informations nécessaires pour remplir le tableau ci-dessous, vous pouvez vous rapprocher des services instructeurs, et vous référer notamment à l'outil de cartographie interactive CARMEN, disponible sur le site de chaque direction régionale.

Le site Internet du ministère en charge de l'environnement vous propose, dans la rubrique concernant la demande de cas par cas, la liste des sites internet où trouver les données environnementales par région utiles pour remplir le formulaire.

Le projet se situe-t-il :	Oui	Non	Lequel/Laquelle ?
Dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I ou II (ZNIEFF) ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
En zone de montagne ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans une zone couverte par un arrêté de protection de biotope ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur le territoire d'une commune littorale ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Dans un parc national, un parc naturel marin, une réserve naturelle (nationale ou régionale), une zone de conservation halieutique ou un parc naturel régional ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Sur un territoire couvert par un plan de prévention du bruit, arrêté ou le cas échéant, en cours d'élaboration ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Noisy-le-Sec est concernée par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2019-2024 de la Métropole du Grand Paris, adopté le 04/12/2019
Dans un bien inscrit au patrimoine mondial ou sa zone tampon, un monument historique ou ses abords ou un site patrimonial remarquable ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'emprise de projet ne recoupe pas de périmètre de protection au titre des Monuments Historiques. Le plus proche est celui de la Cité de Merlan (monument inscrit) à environ 600m du projet
Dans une zone humide ayant fait l'objet d'une délimitation ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Dans une commune couverte par un plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN) ou par un plan de prévention des risques technologiques (PPRT) ? Si oui, est-il prescrit ou approuvé ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	La commune de Noisy-le-Sec est concernée par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) risque de mouvements de terrain approuvé le 18 avril 1995, dû à la présence de poches de dissolution du gypse Le secteur d'étude recoupe dans sa moitié nord la servitude liée au PPRN  Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) ne couvre la commune de Noisy-le-Sec  PPRN approuvé
Dans un site ou sur des sols pollués ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Plusieurs anciens sites industriels et activités de service (sites CASIAS, ex-sites Basias) sont présents au sein de l'aire d'étude, mais aucun dans les emprises projet  Aucun site pollué ou potentiellement pollué appelant une action des pouvoirs publics (ex-site Basol) n'est présent dans l'aire d'étude
Dans une zone de répartition des eaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet est situé dans la Zone de Répartition des Eaux (ZRE) souterraine de l'Albien
Dans un périmètre de protection rapprochée d'un captage d'eau destiné à la consommation humaine ou d'eau minérale naturelle ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Aucune aire de protection de captage d'eau potable n'est recensée sur la commune de Noisy-le-Sec
Dans un site inscrit ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Le projet se situe-t-il, dans ou à proximité :</b>	<b>Oui</b>	<b>Non</b>	<b>Lequel et à quelle distance ?</b>
D'un site Natura 2000 ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Les sites Natura 2000 les plus proches du projet sont le Parc des Beaumonts à Montreuil à 3,8km au sud du projet et le Parc des Côteaux d'Avron à 3,8km au sud-est du projet, qui font partie des "Sites de Seine-Saint-Denis" (FR1112013) de la Directive Oiseaux
D'un site classé ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

6. Caractéristiques de l'impact potentiel du projet sur l'environnement et la santé humaine au vu des informations disponibles

6.1 Le projet envisagé est-il **susceptible** d'avoir les incidences notables suivantes ?

Veillez compléter le tableau suivant :

Incidences potentielles		Oui	Non	De quelle nature ? De quelle importance ? <i>Appréciez sommairement l'impact potentiel</i>
<b>Ressources</b>	Engendre-t-il des prélèvements d'eau ? Si oui, dans quel milieu ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Impliquera-t-il des drainages / ou des modifications prévisibles des masses d'eau souterraines ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Est-il excédentaire en matériaux ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet générera plus de déblais que de remblais du fait de la démolition du bâtiment de la Rotonde. Les déchets seront évacués en filière adaptée Les études à venir permettront de définir un bilan global dépendant du nivellement du parvis et de la rampe projetés
	Est-il déficitaire en matériaux ? Si oui, utilise-t-il les ressources naturelles du sol ou du sous-sol ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Milieu naturel</b>	Est-il susceptible d'entraîner des perturbations, des dégradations, des destructions de la biodiversité existante : faune, flore, habitats, continuités écologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le projet n'a que peu d'interfaces avec des espaces d'intérêt écologique potentiel (portion de friche bordant les voies au sud, arbres d'alignement, espaces verts hors des emprises projets tels que le cimetière ou le square Jean Jaurès) En phase chantier, le projet est susceptible d'engendrer des nuisances qui pourraient perturber les espèces des friches aux abords des voies et des espaces verts à proximité (square Jean Jaurès par exemple). Les mesures ERC mises en place permettront de limiter fortement ces incidences
	Si le projet est situé dans ou à proximité d'un site Natura 2000, est-il susceptible d'avoir un impact sur un habitat / une espèce inscrit(e) au Formulaire Standard de Données du site ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

	Est-il susceptible d'avoir des incidences sur les autres zones à sensibilité particulière énumérées au 5.2 du présent formulaire ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	Engendre-t-il la consommation d'espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet est situé en zone déjà très urbanisée
<b>Risques</b>	Est-il concerné par des risques technologiques ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Une installation ICPE SNCF Voyageurs est inscrite dans l'aire d'étude et déclare des rejets de polluants. Ce site est non-SEVESO</p> <p>Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) ne couvre la commune de Noisy-le-Sec</p> <p>Le projet est concerné par un risque pyrotechnique du fait de bombardements passés sur la gare de Noisy-le-Sec</p>
	Est-il concerné par des risques naturels ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>La totalité du périmètre d'étude est située en zone d'exposition forte au retrait-gonflement des argiles</p> <p>Le secteur d'étude du projet recoupe également dans sa moitié nord la servitude liée au PPRN approuvé le 18 avril 1995, en raison de présence de poches de dissolution du gypse</p>
	Engendre-t-il des risques sanitaires ? Est-il concerné par des risques sanitaires ?	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>Nuisances</b>	Engendre-t-il des déplacements/des trafics	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet s'insère dans la dynamique de réaménagement des transports routiers sur le secteur</p> <p>le projet ayant pour objectif de favoriser le report modal n'engendra pas de trafic routier supplémentaire</p> <p>Par ailleurs, le plan viaire n'est quasiment pas modifié outre la pacification de la partie de la rue étant déjà en impasse</p>
	Est-il source de bruit ? Est-il concerné par des nuisances sonores ?	<input checked="" type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<p>Le secteur d'étude est exposé au bruit et se situe déjà dans un environnement bruyant, avec présence d'infrastructures routières (particulièrement la rue Jean Jaurès et l'avenue Gallieni) et ferroviaires (voies, gare et technicentre, ainsi que les rues adjacentes à l'infrastructure telles que la rue de la Gare). le projet de pôle ayant pour objectif de favoriser le report modal a pour effet indirect de limiter l'impact sonore lié au trafic routier</p> <p>En phase chantier, le projet générera du bruit</p>

	<p>Engendre-t-il des odeurs ?</p> <p>Est-il concerné par des nuisances olfactives ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	<p>Engendre-t-il des vibrations ?</p> <p>Est-il concerné par des vibrations ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>En phase chantier uniquement, le projet de pôle-gare générera des vibrations</p> <p>En exploitation, le pôle réaménagé n'engendrera pas de vibrations</p> <p>Le secteur est déjà exposé aux vibrations liées à l'infrastructure ferroviaire qui dessert la gare de Noisy-le-Sec</p>
	<p>Engendre-t-il des émissions lumineuses ?</p> <p>Est-il concerné par des émissions lumineuses ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le nouveau bâtiment voyageur générera de la luminosité, mais l'incidence est limitée étant donnée la situation existante en milieu urbain concerné par une forte pollution lumineuse.</p>
<b>Emissions</b>	<p>Engendre-t-il des rejets dans l'air ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Les travaux généreront des émissions de GES et des poussières en phase chantier</p> <p>Le projet permettra une amélioration des mobilités actives dans le quartier, neutres en termes de rejets dans l'air, ainsi que des transports en commun moins émetteurs de pollutions atmosphériques que les voitures individuelles</p>
	<p>Engendre-t-il des rejets liquides ?</p> <p>Si oui, dans quel milieu ?</p>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<p>Le projet ne crée pas de nouvelle zone imperméabilisée sur le site</p> <p>La gestion des eaux pluviales en phase exploitation sera conforme à la réglementation en vigueur en privilégiant l'infiltration à la parcelle et les éventuels rejets d'eaux de ruissellement sur les voiries se feront aux réseaux d'assainissement unitaire (réseau départemental). Aucun rejet direct ne sera effectué dans le réseau hydrographique</p>
	<p>Engendre-t-il des effluents ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet ne générera pas plus d'effluents de ruissellement que dans la situation existante</p> <p>En phase chantier, comme c'est déjà le cas, il peut y avoir collecte d'un ruissellement sur chaussée pouvant être légèrement pollué (matières en suspension et traces d'hydrocarbures)</p>
	<p>Engendre-t-il la production de déchets non dangereux, inertes, dangereux ?</p>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<p>Le projet génère des déchets de chantier : les déchets issus de la démolition, des terrassements, les déchets de chantier du bâtiment. Ce sont globalement des déchets inertes</p> <p>Ces déchets ne nécessiteront a priori pas de traitement particulier et seront dirigés vers les filières adaptées</p>

<b>Patrimoine / Cadre de vie / Population</b>	Est-il susceptible de porter atteinte au patrimoine architectural, culturel, archéologique et paysager ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Le projet n'a pas d'incidence sur le patrimoine architectural et archéologique, les emprises ne comprennent aucun bâti ou ensemble bâti protégé ni remarquable La DRAC sera saisie sur le besoin de diagnostic archéologique
	Engendre-t-il des modifications sur les activités humaines (agriculture, sylviculture, urbanisme, aménagements), notamment l'usage du sol ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Le réaménagement du pôle permettra une amélioration de la desserte en transports en commun et en mobilités actives  Les commerces existant actuellement dans le bâtiment de la Rotonde seront supprimés, mais de nouveaux commerces seront créés au sein du nouveau bâtiment voyageur

**6.2 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'être cumulées avec d'autres projets existants ou approuvés ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquelles :

En phase chantier, le projet aura potentiellement des effets cumulés négatifs avec le chantier du T11

En exploitation, le projet aura des effets cumulés globaux positifs sur le territoire en termes de transports en commun et d'intermodalité, notamment avec les projets suivants :

- À court-moyen terme (2023-2026) : la requalification de l'accès secondaire de la gare via le passage souterrain sous les voies du RER, la restructuration du réseau de bus liée aux prolongements du métro ligne 11 et du tramway T1, le prolongement à l'est (jusqu'à rue de Rosny à Montreuil puis Val de Fontenay) et à l'ouest (jusqu'à Colombes) du tramway T1
- À long terme (2030-2035) : le prolongement du tramway T11 Express à Noisy-le-Sec

**6.3 Les incidences du projet identifiées au 6.1 sont-elles susceptibles d'avoir des effets de nature transfrontière ?**

Oui  Non  Si oui, décrivez lesquels :

**6.4 Description, le cas échéant, des mesures et des caractéristiques du projet destinées à éviter ou réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine (pour plus de précision, il vous est possible de joindre une annexe traitant de ces éléments) :**

Voir annexe 7 : Note d'incidences environnementales

**7. Auto-évaluation (facultatif)**

Au regard du formulaire rempli, estimez-vous qu'il est nécessaire que votre projet fasse l'objet d'une évaluation environnementale ou qu'il devrait en être dispensé ? Expliquez pourquoi.

Voir annexe 7 : Note d'incidences environnementales, Partie 2.7

**8. Annexes**

**8.1 Annexes obligatoires**

Objet		
1	Document CERFA n°14734 intitulé « informations nominatives relatives au maître d'ouvrage ou pétitionnaire » - <b>non publié</b> ;	<input checked="" type="checkbox"/>
2	Un plan de situation au 1/25 000 ou, à défaut, à une échelle comprise entre 1/16 000 et 1/64 000 (Il peut s'agir d'extraits cartographiques du document d'urbanisme s'il existe) ;	<input checked="" type="checkbox"/>
3	Au minimum, 2 photographies datées de la zone d'implantation, avec une localisation cartographique des prises de vue, l'une devant permettre de situer le projet dans l'environnement proche et l'autre de le situer dans le paysage lointain ;	<input checked="" type="checkbox"/>
4	Un plan du projet <u>ou</u> , pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux catégories 5° a), 6°a), b) et c), 7°a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement un projet de tracé ou une enveloppe de tracé ;	<input checked="" type="checkbox"/>
5	Sauf pour les travaux, ouvrages ou aménagements visés aux 5° a), 6°a), b) et c), 7° a), b), 9°a), b), c), d), 10°, 11°a), b), 12°, 13°, 22°, 32, 38° ; 43° a) et b) de l'annexe à l'article R. 122-2 du code de l'environnement : plan des abords du projet (100 mètres au minimum) pouvant prendre la forme de photos aériennes datées et complétées si nécessaire selon les évolutions récentes, à une échelle comprise entre 1/2 000 et 1/5 000. Ce plan devra préciser l'affectation des constructions et terrains avoisinants ainsi que les canaux, plans d'eau et cours d'eau ;	<input checked="" type="checkbox"/>
6	Si le projet est situé dans un site Natura 2000, un plan de situation détaillé du projet par rapport à ce site. Dans les autres cas, une carte permettant de localiser le projet par rapport aux sites Natura 2000 sur lesquels le projet est susceptible d'avoir des effets.	<input type="checkbox"/>

## 8.2 Autres annexes volontairement transmises par le maître d'ouvrage ou pétitionnaire

Veillez compléter le tableau ci-joint en indiquant les annexes jointes au présent formulaire d'évaluation, ainsi que les parties auxquelles elles se rattachent

Objet
Annexe 7 : Note d'incidences environnementales
Annexe 8 : Rapport de pré-diagnostic écologique

## 9. Engagement et signature

Je certifie sur l'honneur l'exactitude des renseignements ci-dessus

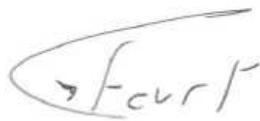


Fait à

PARIS

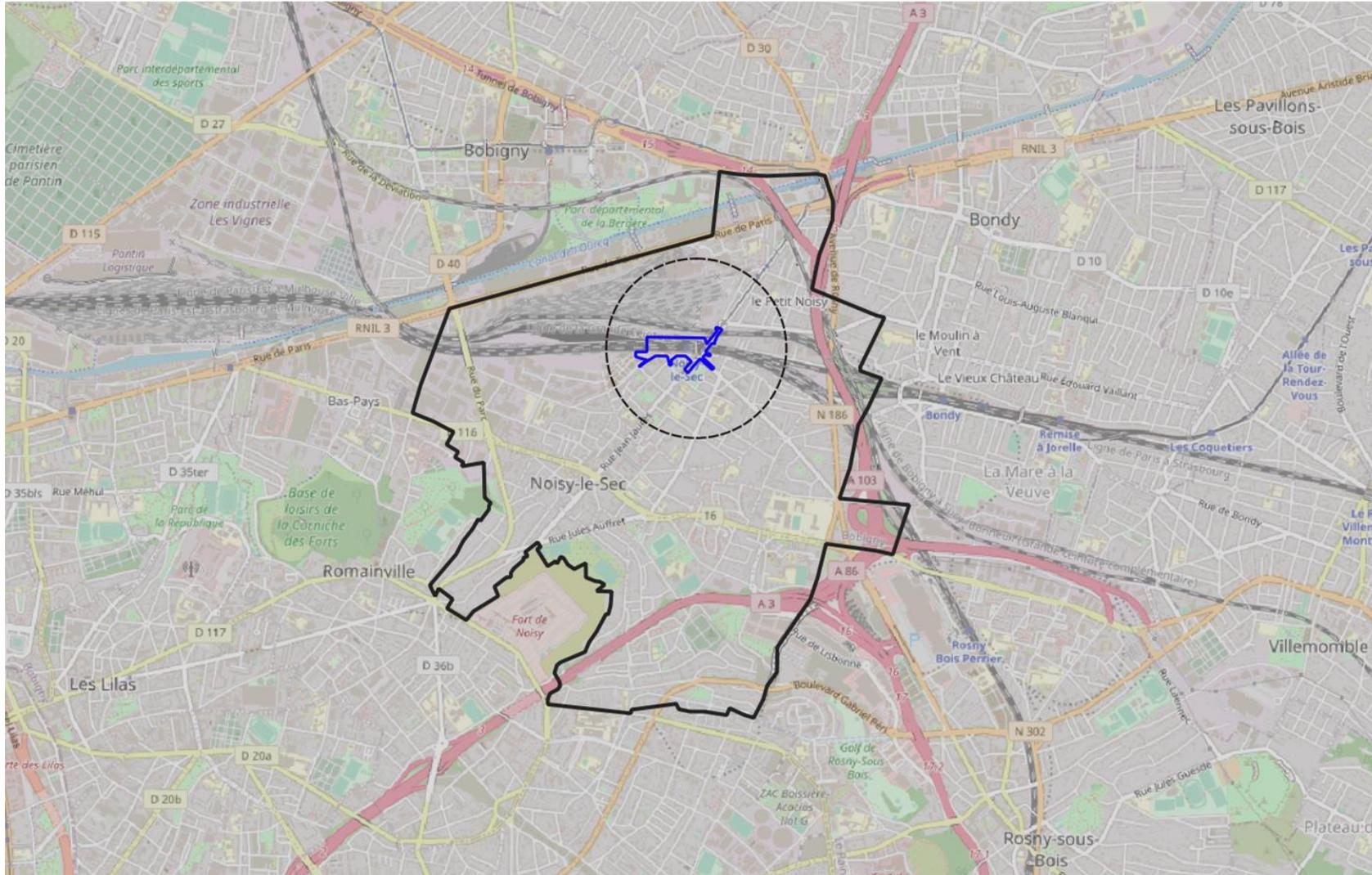
le, 08/11/2022

Signature



# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

## Annexe 2 – Plan de situation 1 / 25 000



-  Limite communale de Noisy-le-Sec
-  Secteur d'étude
-  Périmètre Projet

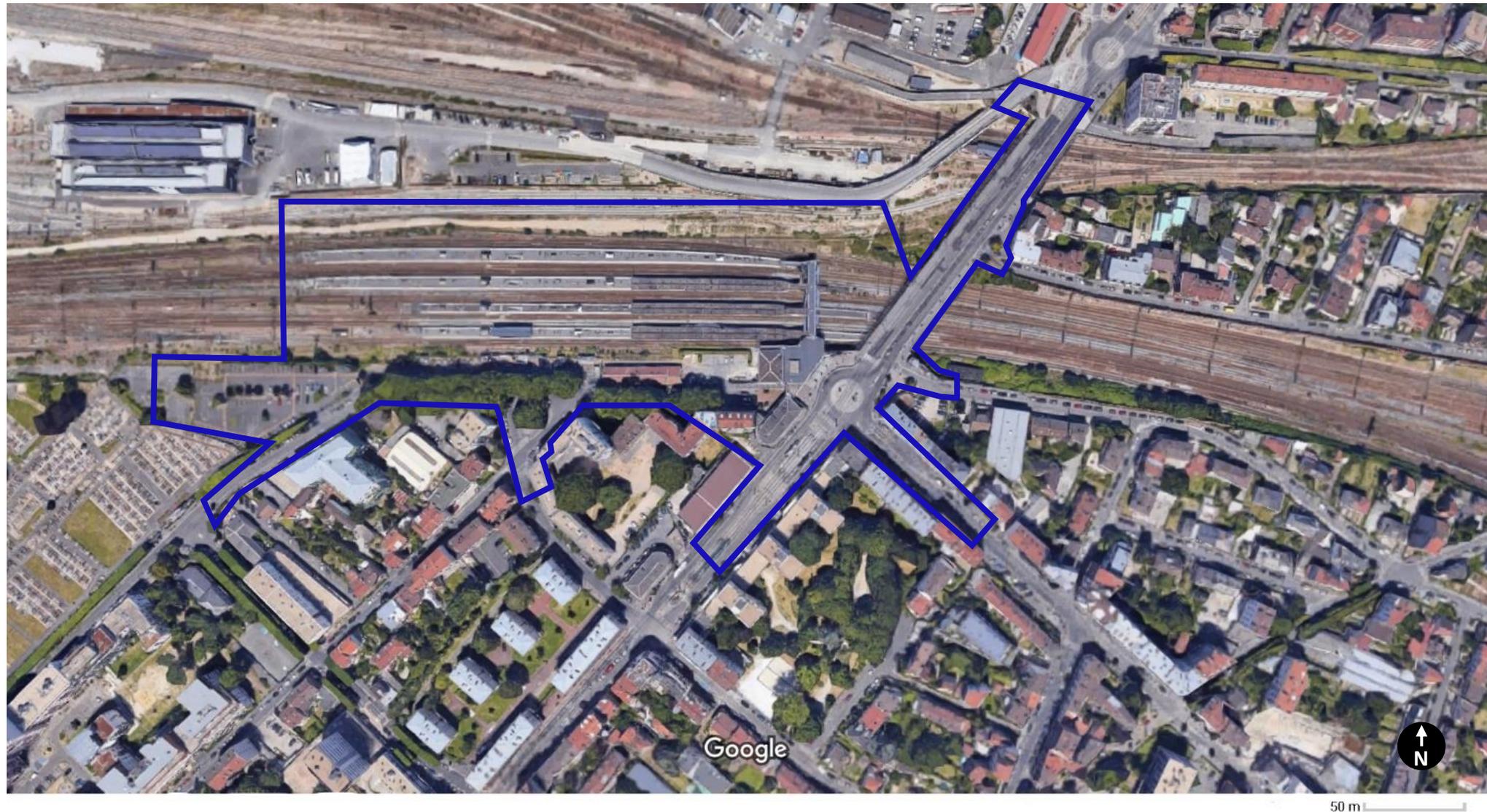
0 500 1 000 m



Echelle 1/25000

## Pôle Gare de Noisy-le-Sec

### Annexe 3 – Photographies de la zone d'implantation du projet

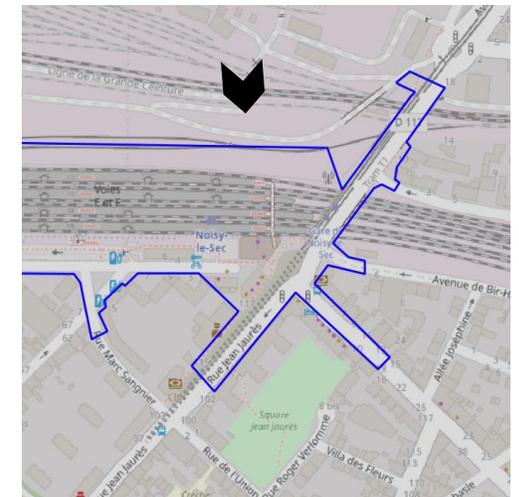


Vue aérienne actuelle du quartier de gare de Noisy-le-Sec, Source : Gmaps, 2022



# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

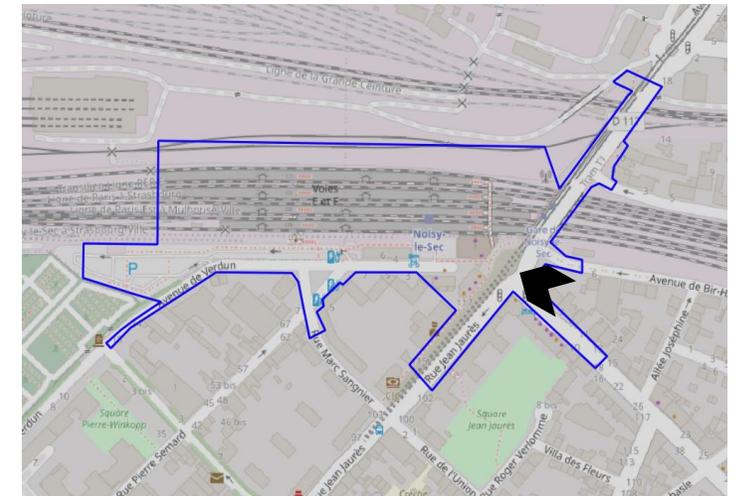
## Annexe 3 – Photographies de la zone d’implantation du projet



Vue aérienne 3D actuelle de la gare de Noisy-le-Sec, Source : Gmaps, 2022

# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

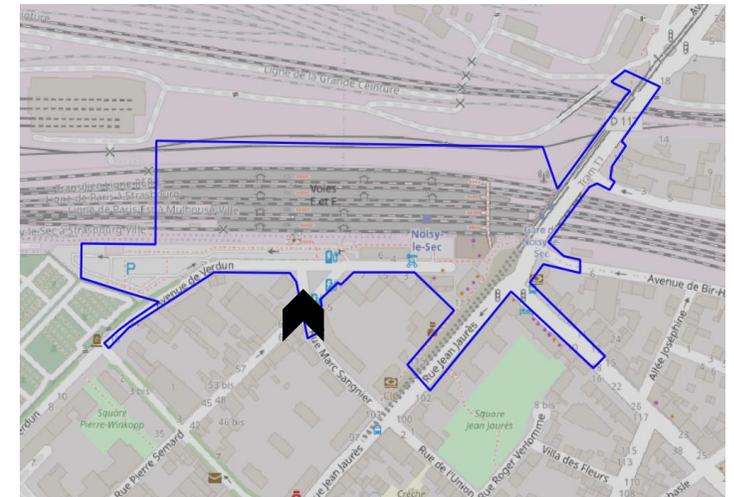
## Annexe 3 – Photographies de la zone d’implantation du projet



Vue sur la place Jean Coquelin et la partie haute du parvis de la gare (Artelia-Richez, 2021)

# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

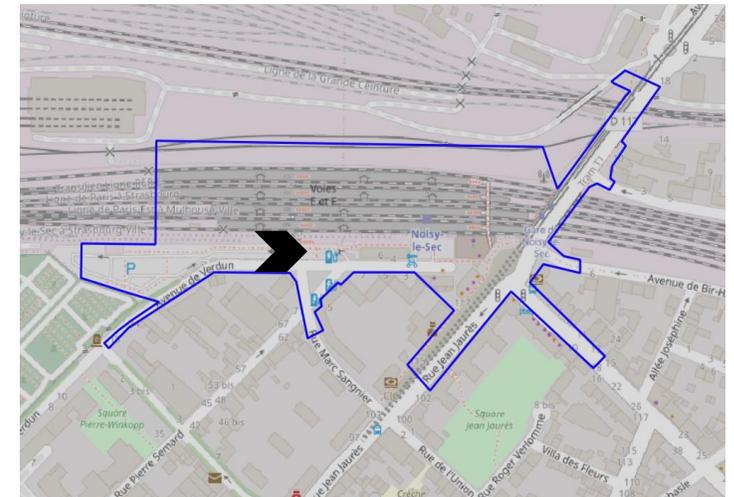
## Annexe 3 – Photographies de la zone d’implantation du projet



Vue sur la rue de la Gare et la partie basse du parvis de la gare (Artelia-Richez, 2021)

# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

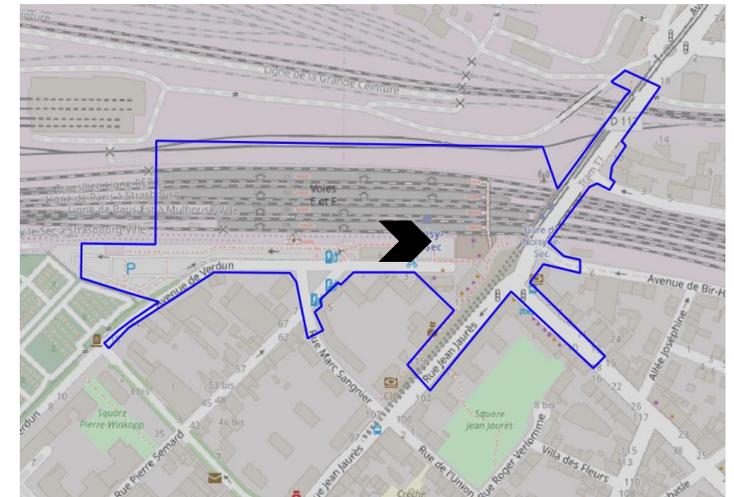
## Annexe 3 – Photographies de la zone d’implantation du projet



Vue sur la rue de la Gare et la partie basse du parvis de la gare (Artelia-Richez, 2021)

# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

## Annexe 3 – Photographies de la zone d’implantation du projet



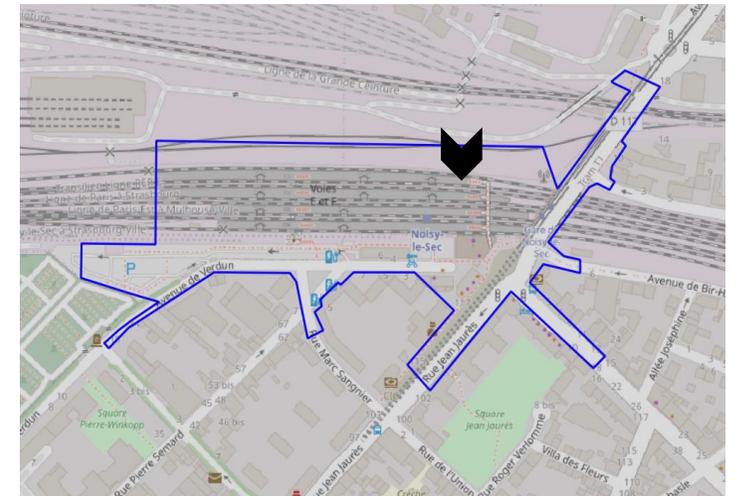
Vue sur la rampe piétonne de liaison entre la partie haute et la partie basse du parvis de la gare (Artelia-Richez, 2021)

# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

## Annexe 3 – Photographies de la zone d'implantation du projet

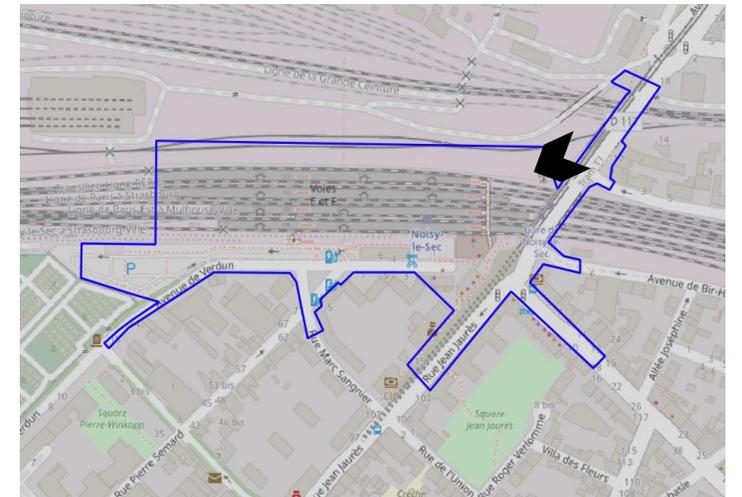


Vue sur les quais et le bâtiment voyageur (Artelia-Richez, 2021)



# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

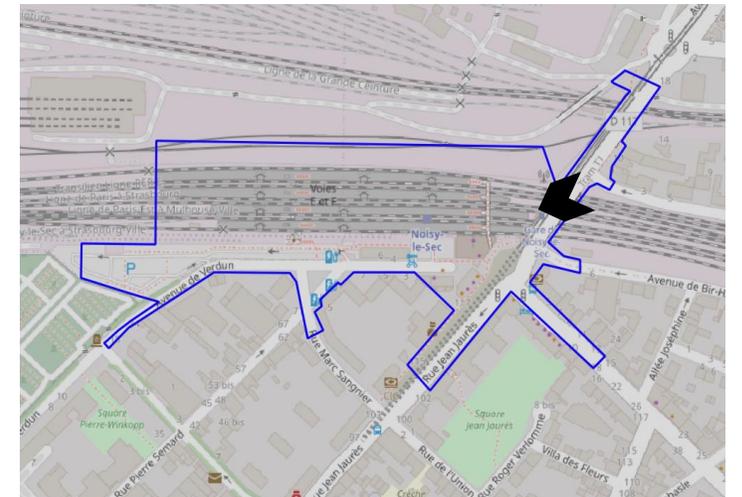
## Annexe 3 – Photographies de la zone d’implantation du projet



Vue sur les voies et la passerelle (Artelia-Richez, 2021)

## Pôle Gare de Noisy-le-Sec

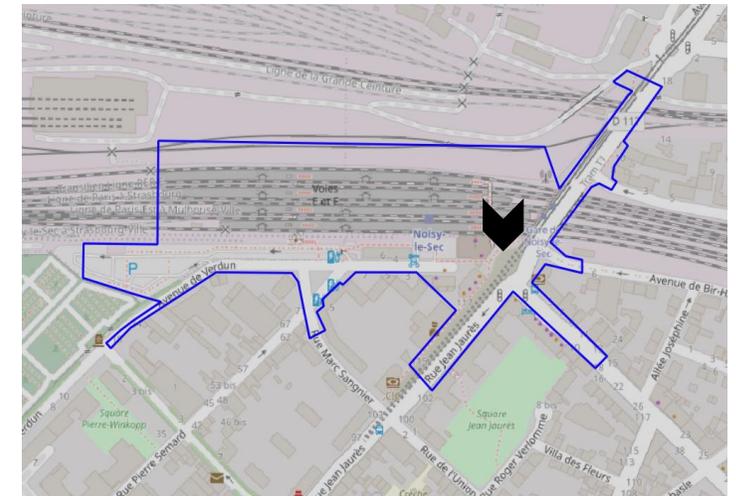
### Annexe 3 – Photographies de la zone d'implantation du projet



Vue sur la passerelle existante depuis le pont Gallieni (Artelia-Richez, 2021)

# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

## Annexe 3 – Photographies de la zone d’implantation du projet



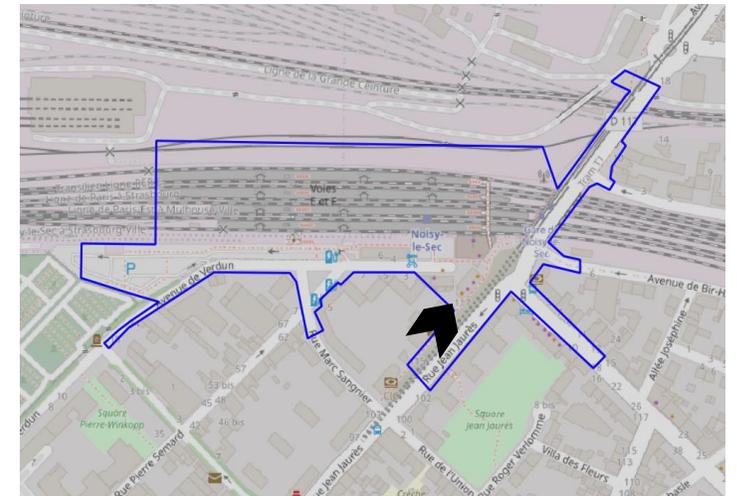
Vue sur la place Jean Coquelin depuis la partie haute du parvis de la gare (Artelia-Richez, 2021)

# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

## Annexe 3 – Photographies de la zone d’implantation du projet

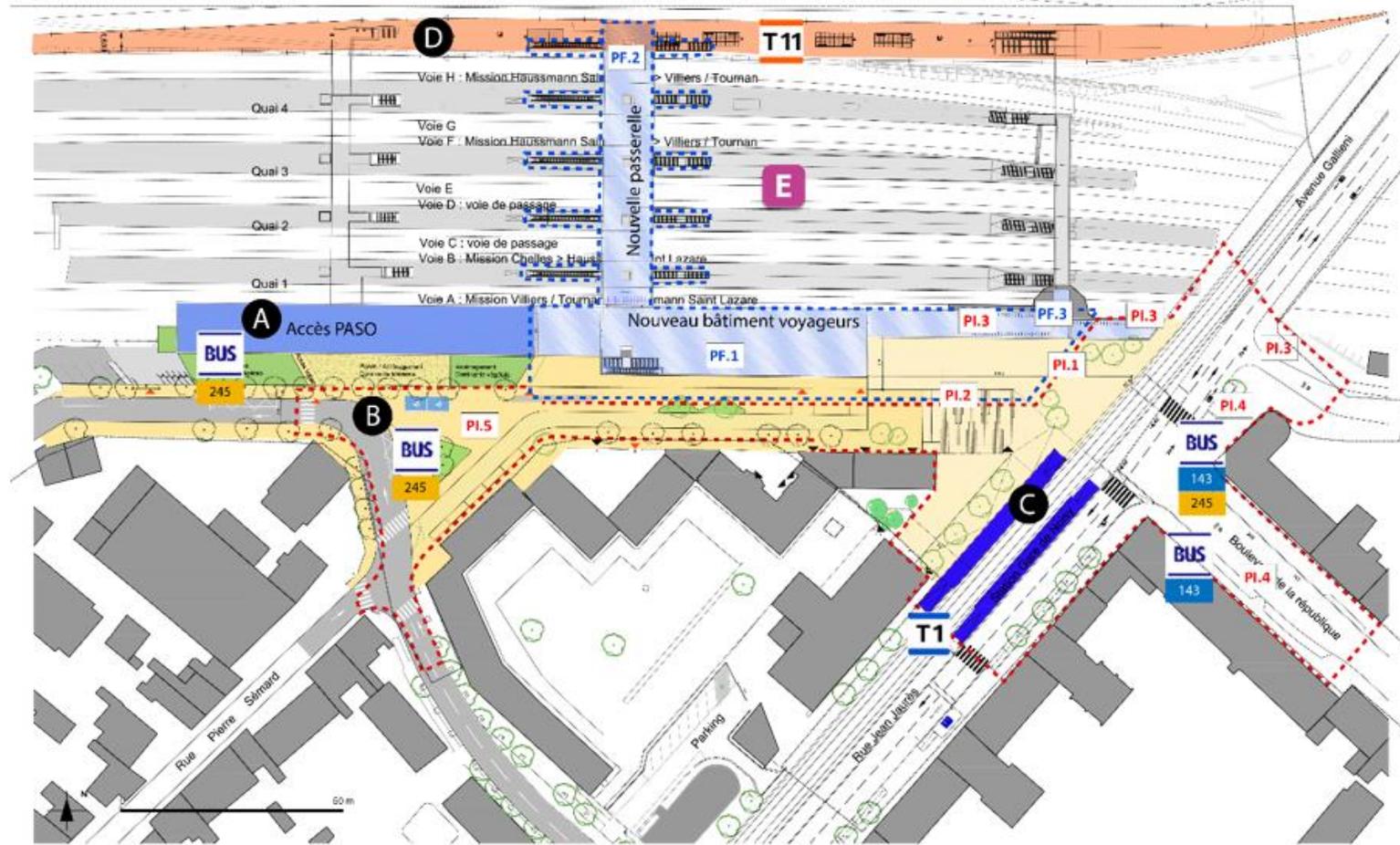


Vue sur le bâtiment de la Rotonde (Artelia-Richez, 2021)



# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

## Annexe 4 – Plan du projet



### Projets connexes

- A A. Reconfiguration de l'accès au PASO – 2024
- BUS B. Restructuration bus – 2024
- C C. Prolongement T1 – 2026
- D D. Prolongement du T11 – 2032

### Éléments du pôle – Horizon 2035

- PF.1 PF.1 Nouveau BV
- PF.2 PF.2 Nouvelle passerelle
- PF.3 PF.3 Sortie de la passerelle existante
- PI.1 PI.1 Réaménagement du parvis haut 2000m<sup>2</sup>
- PI.2 PI.2 Liaison piétonne parvis haut – parvis bas
- PI.3 PI.3 Stationnement cyclable
- PI.4 PI.4 Arrêt bus boulevard de la République
- PI.5 PI.5 Réaménagement parvis bas

### Périmètres

- Périmètre d'étude rapproché
- Périmètre opérationnel ferroviaire
- Périmètre opérationnel intermodal



# Pôle Gare de Noisy-le-Sec

Note d'incidences environnementales du projet

Île-de-France Mobilités

## SOMMAIRE

<b>1. PRÉAMBULE .....</b>	<b>2</b>	<b>2.3. MILIEU HUMAIN .....</b>	<b>35</b>
<b>1.1. OBJECTIFS DE LA NOTE D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES .....</b>	<b>2</b>	2.3.1. Urbanisme .....	35
<b>1.2. ORGANISATION GENERALE DU DOCUMENT .....</b>	<b>2</b>	2.3.2. Occupation des sols et fonctionnement urbain .....	40
<b>1.3. PRESENTATION DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET .....</b>	<b>2</b>	2.3.3. Socio-économie.....	44
1.3.1. La maîtrise d'ouvrage, l'historique des études et les partenaires du projet .....	3	2.3.4. Réseaux et servitudes .....	47
1.3.2. Présentation de la situation actuelle du pôle.....	3	2.3.5. Paysage et patrimoine .....	52
1.3.3. Présentation du projet .....	6	2.3.6. Infrastructures de transports .....	60
1.3.3.1. Les périmètres du projet.....	6	2.3.6.1. Trafic ferroviaire .....	60
1.3.3.2. Les projets connexes au pôle (non-compris dans les éléments de programme) .....	8	2.3.6.2. Trafic routier .....	61
1.3.3.3. Les objectifs du projet de pôle.....	12	2.3.6.3. Stationnement.....	64
1.3.3.4. Les éléments de programme du projet de pôle.....	12	2.3.7. Mobilité et intermodalité.....	67
<b>1.4. DEMANDEUR ET AUTEUR DU DOCUMENT .....</b>	<b>17</b>	2.3.7.1. Transports en commun .....	67
1.4.1. Nom et adresse du demandeur .....	17	2.3.7.2. Mobilités actives.....	69
1.4.2. Auteurs du document.....	17	2.3.7.3. Intermodalité.....	75
<b>2. ANALYSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET INCIDENCES DU PROJET .....</b>	<b>18</b>	2.3.8. Nuisances liées aux déplacements et infrastructures de transports ....	76
<b>2.1. MILIEU PHYSIQUE.....</b>	<b>19</b>	2.3.8.1. Acoustique.....	76
2.1.1. Climat et changement climatique .....	19	2.3.8.2. Qualité de l'air .....	77
2.1.2. Relief, sols et sous-sols .....	22	2.3.8.3. Emissions lumineuses.....	81
2.1.3. Eaux superficielles .....	23	<b>2.4. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES .....</b>	<b>82</b>
2.1.4. Eaux souterraines .....	25	2.4.1. Risques naturels .....	82
2.1.5. Usages de l'eau.....	25	2.4.2. Risques technologiques .....	84
2.1.6. Document-cadres sur l'eau.....	26	<b>2.5. GAZ A EFFET DE SERRE ET ENERGIE .....</b>	<b>88</b>
<b>2.2. MILIEU NATUREL .....</b>	<b>27</b>	2.5.1. Gaz à effet de serre .....	88
2.2.1. Zonages du patrimoine naturel .....	27	2.5.2. Energie .....	89
2.2.2. Habitats naturels, faune et flore .....	29	<b>2.6. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE .....</b>	<b>91</b>
2.2.3. Continuités écologiques .....	33	<b>2.7. CONCLUSION .....</b>	<b>107</b>
2.2.4. Zones humides.....	34		

## 1. PREAMBULE

### 1.1. OBJECTIFS DE LA NOTE D'INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES

Le présent dossier constitue la notice environnementale qui accompagne le formulaire CERFA n° 14734\*03 de demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact, prévue par l'article R. 122-3 du Code de l'environnement, portant sur le projet de Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de Noisy-le-Sec.

En application de la nomenclature annexée à l'article R.122-2 du Code de l'environnement, le projet de PEM de Noisy-le-Sec est soumis à examen au cas par cas au titre de la **catégorie 5. Infrastructures ferroviaires, b) Construction de gares et haltes, plates-formes et de terminaux intermodaux.**

### 1.2. ORGANISATION GENERALE DU DOCUMENT

La présente notice environnementale constitue l'annexe volontairement transmise par le maître d'ouvrage indiquée en **partie 8.2 du formulaire CERFA.**

Elle comporte une présentation détaillée du projet et une analyse des principaux enjeux et impacts environnementaux présentés par thématique comme suit :

- L'état initial et les enjeux environnementaux ;
- Les incidences environnementales probables et les dispositions associées le cas échéant.

### 1.3. PRESENTATION DES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DU PROJET

Situé dans le département de la **Seine-Saint-Denis (93)**, le pôle-gare s'inscrit au sein de la commune de **Noisy-le-Sec** qui est rattachée à l'Établissement Public Territorial (EPT) **Est Ensemble.**

La gare RER de Noisy-le-Sec est une gare d'envergure de la première couronne parisienne. On y dénombre **environ 40 000 voyageurs par jour** (5 950 voyageurs en heure de pointe du matin) avec 95% des voyageurs qui arrivent ou repartent de la gare à pied ou en transports en commun (bus et tramway T1).

À ce jour, le pôle-gare propose une offre de transports en commun riche avec :

- **Le RER E** (branche direction Chelles et branche direction Tournan), qui relie Noisy-le-Sec au centre de Paris ainsi qu'à la grande couronne ;
- **Le tramway T1** (actuellement en terminus) ;
- **3 lignes de bus** RATP (105, 143 et 545).

Ce pôle présente plusieurs dysfonctionnements en termes d'espace disponible et de gestion de flux entre les différents modes de déplacement (cf. partie 1.2). Sa fréquentation sera amenée à augmenter dans les prochaines années, notamment avec les projets de prolongements du T1 à Val de Fontenay et du T11 à Noisy-le-Sec. C'est pourquoi il devient nécessaire de repenser l'aménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec afin de répondre aux problématiques actuelles tout en prenant en compte les besoins futurs.

### 1.3.1. La maîtrise d'ouvrage, l'historique des études et les partenaires du projet

Île-de-France Mobilités (IDFM) assure la maîtrise d'ouvrage des études de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec et est garante de la pertinence et de la cohérence d'ensemble du projet en étroite collaboration avec les partenaires du projet, notamment la SNCF pour le périmètre ferroviaire du pôle.

À ce titre, IDFM a initié en 2019 la réalisation des études de faisabilité, qui ont conduit à l'élaboration du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) du projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec. Ce dernier a été approuvé en 2019 par le Conseil du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF, ancien nom d'IDFM). Sur la base de ce document, une concertation publique a eu lieu entre mars et avril 2019, et son bilan a été approuvé au Conseil d'IDFM du 12 décembre 2019.

IDFM a ensuite lancé fin 2021 la réalisation des études préliminaires nécessaires à l'élaboration du Schéma de principe et du dossier d'enquête publique. Ces études sont financées dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020. L'État et la Région Île-de-France financent 50 % du montant total des études (respectivement à hauteur de 15 % et 35 %), 25% sont financés à parts égales (soit 12,5% chacun) par la Ville de Noisy-le-Sec et l'EPT Est Ensemble au titre de la participation des collectivités, et IDFM prend à sa charge 25 % du montant en tant que maître d'ouvrage des études.

L'élaboration du Schéma de principe s'effectue à travers une démarche partenariale ayant pour objectif de définir un projet cohérent, articulant l'ensemble des projets de transport et répondant aux défis de l'intermodalité, de l'urbanité ainsi que de l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs.

Les partenaires du projet sont :

- **L'État**, financeur des études au titre du CPER ;
- **La Région Île-de-France**, financeur des études au titre du CPER ;
- **La Ville de Noisy-le-Sec**, financeur des études au titre du CPER pour la partie bloc local, et propriétaire et gestionnaire des voiries communales ;

- **L'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble**, financeur des études au titre du CPER pour la partie du bloc local ;
- **Le Département de la Seine-Saint-Denis (CD93)**, propriétaire et gestionnaire des voiries départementales et maître d'ouvrage sur la partie urbaine du projet de prolongement du T1 ;
- **SNCF Réseau**, gestionnaire du réseau ferré national, propriétaire de certaines emprises ferroviaires et maître d'ouvrage du prolongement du T11 ;
- **SNCF Gares et Connexions**, exploitant du RER E et de la ligne P du réseau Transilien, propriétaire de certaines emprises ferroviaires, et maître d'ouvrage du prolongement du T11 ;
- **La RATP**, exploitant de la ligne de tramway T1, ainsi que des lignes de bus du secteur et maître d'ouvrage sur la partie ferrée du prolongement du T1 ;
- **EFFIA**, exploitant du parking-relais situé à l'ouest du pôle-gare.

### 1.3.2. Présentation de la situation actuelle du pôle

Le pôle de la gare de Noisy-le-Sec comporte actuellement deux accès :

- **Un accès principal (niveau haut du pôle)** au bâtiment voyageur, depuis la place Jean Coquelin, au croisement avec le Pont Gallieni et la rue Jean Jaurès, qui accueille 80% des flux du pôle. La passerelle d'accès aux quais y est étroite (2.70 m) et non-accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Cet accès ne dispose pas d'un parvis confortable pour les piétons en entrée et sortie de gare. Il est également accidentogène du fait de traversées piétonnes non-sécurisées pour les liaisons intermodales alors qu'il concentre les principales correspondances avec les autres modes de transports (T1 et bus).
- **Un accès secondaire (niveau bas du pôle)** au passage souterrain depuis la rue de la Gare pour environ 20% du flux du pôle. D'une largeur de 4 m, il est accessible aux PMR pour la desserte des quais. Cet accès est peu visible et sans offre multimodale adjacente (pas d'offre bus, voie routière en impasse, traversées piétonnes peu lisibles et aménagements cyclables inexistant).

- **La liaison entre les niveaux haut et bas du pôle** présente une différence altimétrique de 4 m. Elle est rendue possible via une rampe de plus de 10% (donc non-accessible aux PMR selon la réglementation) en fond d'impasse de la rue de la Gare. Les deux niveaux du pôle sont donc très dissociés dans leur fonctionnement et ne présentent pas de cohérence d'ensemble.

D'une manière générale, à l'échelle du pôle, les espaces piétons sont peu confortables et peu spacieux. Les stationnements vélos aux abords de la gare sont très peu nombreux et aucun d'entre eux n'est sécurisé.

**Ainsi, le pôle-gare de Noisy-le-Sec présente une insuffisance d'espace pour les modes actifs, tandis que les correspondances entre modes de déplacement souffrent d'itinéraires peu pratiques et dangereux. La gare arrive en limite de capacité de fonctionnement avec des espaces de circulation jusqu'aux quais étroits notamment au niveau de l'accès principal.**

Cette situation sera accentuée dans les années à venir, compte tenu des projets de transports et des projets de développement urbain du secteur qui vont entraîner une augmentation progressive de la fréquentation du pôle-gare. Ces projets de transports s'articulent avec des projets de refonte du territoire, comme la ZAC du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq.

Dans un périmètre élargi, le pôle de Noisy-le-Sec est ainsi concerné indirectement par :

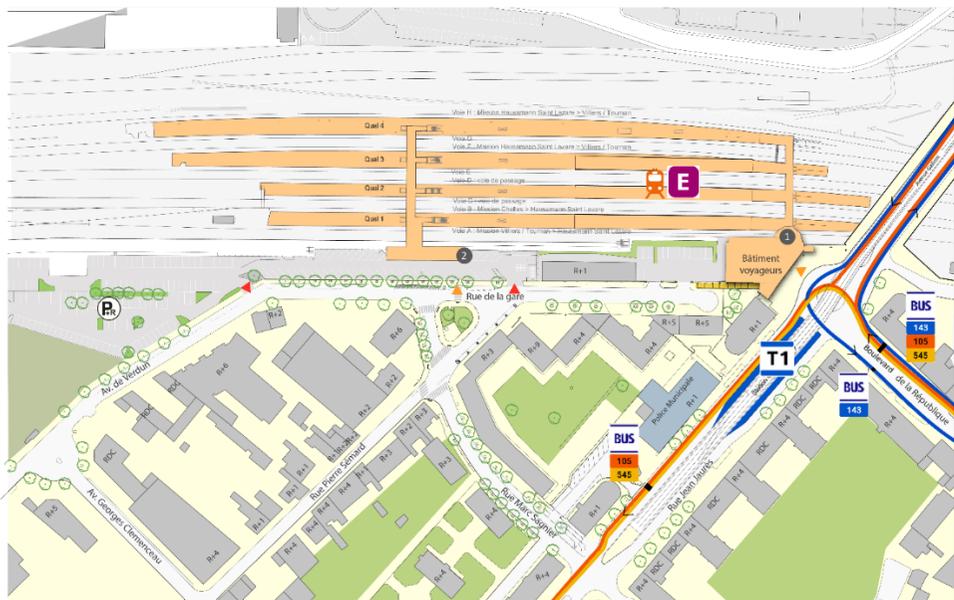
- **Le prolongement du RER E à l'ouest**, dit Projet Eole, dans une première phase jusqu'à Nanterre (2024) puis jusqu'à Mantes-la-Jolie (horizon 2025) ;
- Le prolongement de **la ligne 11 du métro** à Rosny-Bois-Perrier (horizon début 2024) ;
- **La ligne 15 Est du Grand Paris Express** dont la gare la plus proche sera celle de Pont de Bondy (horizon 2030) ;

- **Le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) TZEN 3** (date de mise en service non-connue à ce jour).

Dans un périmètre plus rapproché, la gare de Noisy-le-Sec est directement concernée, tant en termes de flux que d'organisation des espaces, par les projets de transports suivants :

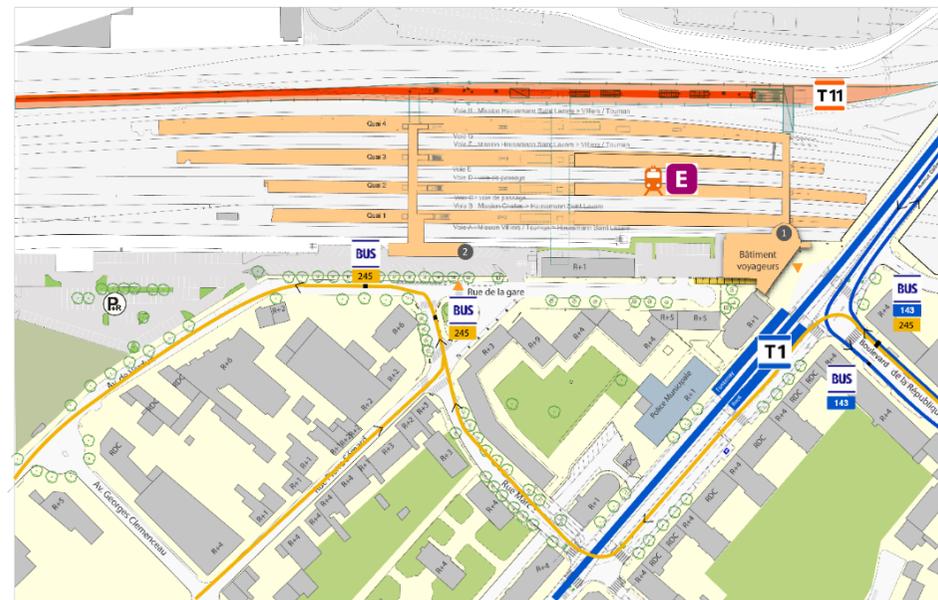
- **La restructuration du réseau de bus en lien avec le prolongement de la ligne 11 du métro puis par le T1** (horizon fin 2023) ;
- **Le prolongement du T1 à l'est** (phase 1 jusqu'à rue de Rosny à Montreuil en 2026, puis phase 2 jusqu'à Val de Fontenay en 2027) ;
- **Le prolongement du T11 à Noisy-le-Sec** (horizon post-2030).

**Il est ainsi prévu, à horizon 2035, une augmentation de + 80% des flux, soit 10 750 voyageurs en heure de pointe du matin.**



**LEGENDE**  
 1 Accès principal – accès aux quais par une passerelle  
 2 Accès secondaire – accès aux quais par un passage souterrain  
 Gare de Noisy-le-Sec  
 Espace vert  
 Espace piéton  
 Equipement  
 Bâti  
 Accès piéton gare  
 Accès parking relais

Figure 1. Situation actuelle (Artelia-Richez, 2022)



**LEGENDE**  
 1 Accès reconstruit – accès aux quais par une passerelle existante  
 2 Accès reconstruit – accès aux quais par un passage souterrain existant  
 Espace bâti  
 Espace vert  
 Espace piéton  
 Equipement  
 Bâti  
 Accès piéton gare  
 Accès parking relais

Figure 2. Les projets de transports : T1, T11, restructuration bus

### 1.3.3. Présentation du projet

#### 1.3.3.1. Les périmètres du projet

Un Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) est le lieu d'interface entre le mode ferré et les autres modes de déplacement. Les pôles d'échanges multimodaux se trouvent donc au cœur des enjeux de déplacements, d'aménagement et de développement urbain, et forment des lieux intégrés en termes d'intermodalité. Trois catégories de périmètres d'étude sont considérées :

- Le « **périmètre d'étude élargi** » du pôle, afin d'apprécier le contexte d'insertion urbaine et environnementale, dans un rayon d'environ 500 m autour de la gare.
- Le « **périmètre d'étude rapproché** » du pôle, pour analyser la multimodalité du pôle, comprenant les espaces de la gare ferroviaire et tous ceux permettant l'accès par tous les modes au pôle, notamment les espaces publics alentours y compris le parking-relais.
- Le « **périmètre opérationnel** » du pôle, correspondant aux périmètres d'aménagement du pôle, découpé en deux sous-ensembles :
  - o Le « **périmètre opérationnel ferroviaire** » comprenant les accès voyageurs et le bâtiment voyageur de la gare, l'ensemble des espaces jusqu'aux quais, y compris les franchissements des voies, sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF ;
  - o Le « **périmètre opérationnel intermodal** » du pôle, comprenant les espaces permettant l'accès au périmètre ferroviaire, tels que les parties haute et basse du parvis de la gare, ainsi que les espaces publics aux abords immédiats traitant l'organisation des modes (notamment la station du tramway T1 et les arrêts de bus), dont les études sont pilotées par IDFM.

Ces périmètres sont illustrés à titre indicatif sur les figures ci-après.

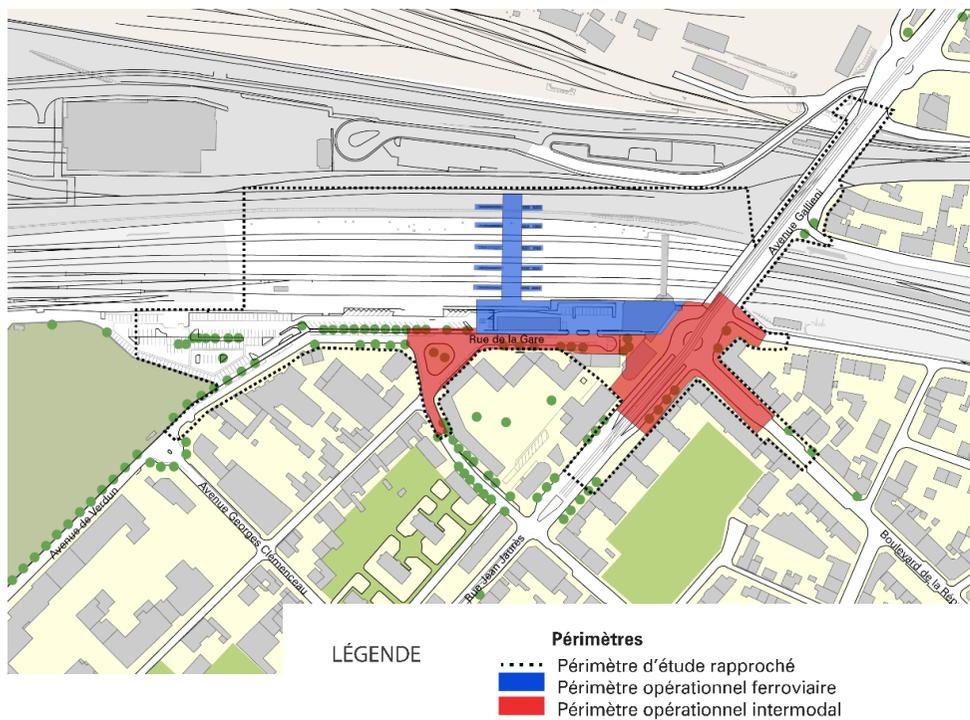


Figure 3. Les périmètres (Source : Artelia-Richez, 2022)

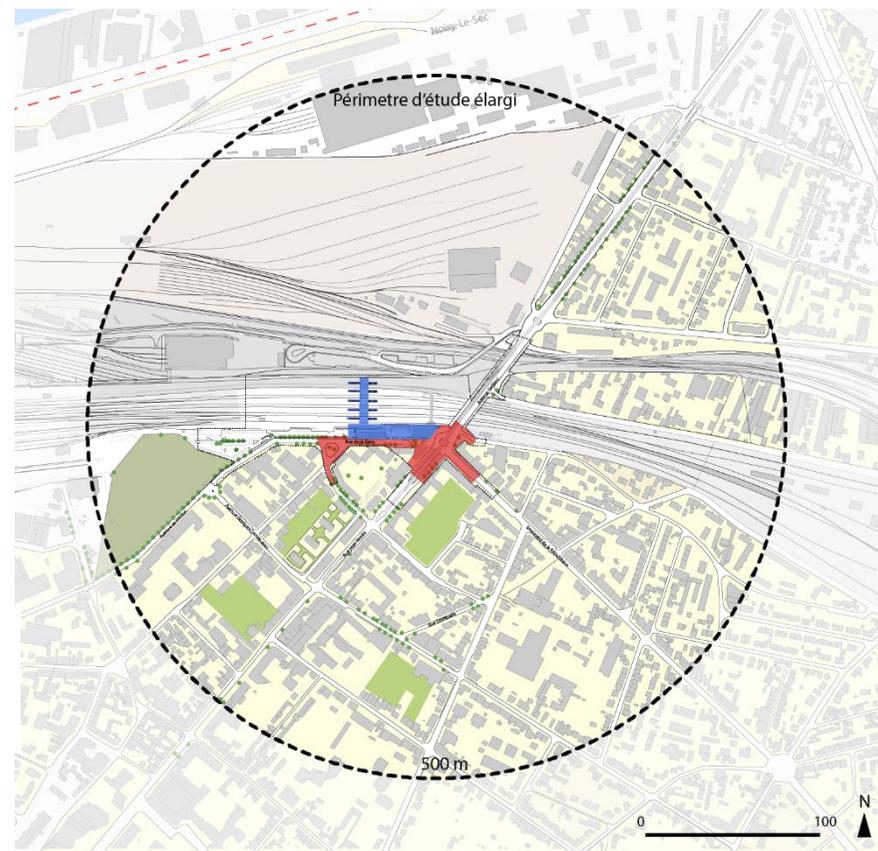


Figure 4. Les périmètres (Source : Artelia-Richez, 2022)

### 1.3.3.2. Les projets connexes au pôle (non-compris dans les éléments de programme)

Ce projet de pôle s'inscrit dans une vision long terme, à horizon 2035, et doit composer avec d'autres projets déjà engagés indépendamment. **Ceux-ci ne font pas partie du présent projet de pôle.**

- **À court et moyen termes (2023-2026) : restructuration du réseau bus et le prolongement du T1**

À court et moyen termes (horizon 2023-2026), le pôle-gare de Noisy-le-Sec va connaître plusieurs évolutions d'aménagement par rapport à la situation actuelle, en lien avec la réalisation d'opérations connexes. Ces projets, déjà engagés, constituent donc des données d'entrée pour les études de Schéma de principe et font ainsi partie de la situation de référence du pôle. Ils sont présentés ci-après.

#### Au niveau bas du pôle

##### A. La requalification de l'accès secondaire de la gare :

Les aménagements prévus ont pour but de rendre cet accès plus visible, indépendant de l'entrée du parc-relais et des flux des véhicules, et de proposer de nouveaux services aux voyageurs. Cette requalification consiste en :

- La création d'un espace confortable et végétalisé faisant le lien entre l'espace public et une structure couverte abritant l'accès au passage souterrain ;
- Une nouvelle offre conséquente en places de stationnement vélos (480 places) sous une structure couverte.

Ce projet déjà engagé et financé, dont **le maître d'ouvrage est SNCF Gares & Connexions**, constitue une donnée d'entrée pour le projet de pôle. Sa livraison est prévue **pour 2024**. Il est financé dans le cadre du Programme Pluriannuel des Gares (PPG) défini entre IDFM et la SNCF pour la période 2020-2023.

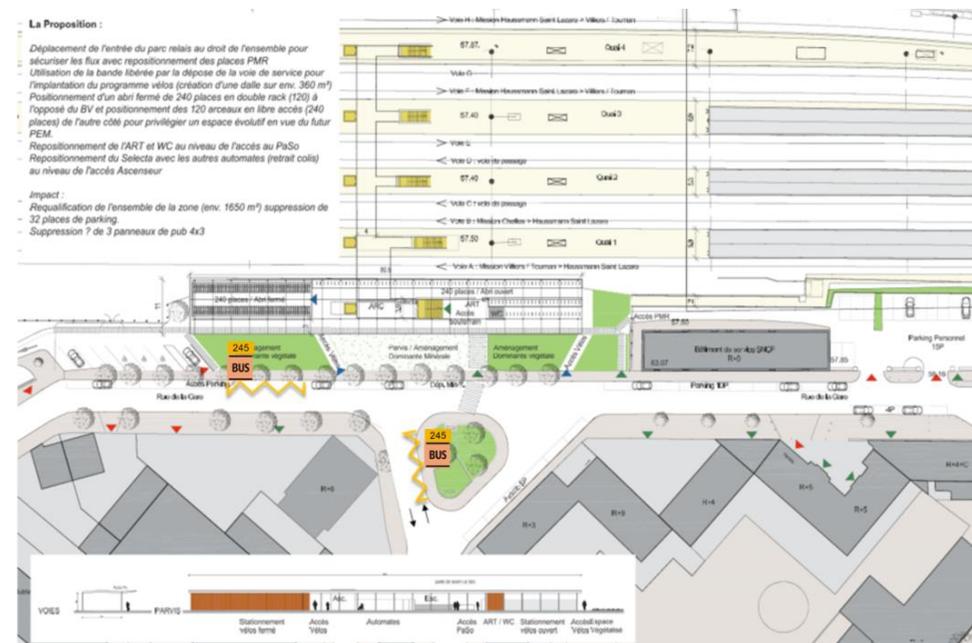


Figure 5. *Projet de requalification de l'accès secondaire de la gare, SNCF G&C*

##### B. Les aménagements de voirie liés à la restructuration du réseau bus

Les mises en service de la ligne 11 du métro début 2024 puis du prolongement du T1 mi-2026 ont nécessité de restructurer le réseau de bus, en particulier dans le secteur de la gare de Noisy-le-Sec qui dénombre actuellement 3 lignes de bus (143, 105 et 545).

**La restructuration bus vient rééquilibrer l'offre bus** entre les deux accès de la gare de Noisy-le-Sec. Desservant uniquement l'accès principal de la gare (niveau haut du pôle), la ligne 545 sera supprimée et remplacée par la nouvelle ligne de bus 245, pour laquelle de nouveaux points d'arrêt seront créés dans les deux sens de circulation sur le niveau bas du pôle (au carrefour entre la rue Marc Sangnier et la rue de la Gare) en connexion directe au passage souterrain d'accès aux quais du niveau bas.

Cette nouvelle organisation nécessite la modification du plan de circulation : mise en sens unique de la rue Marc Sangnier, de la rue de la Gare, et d'une portion de l'avenue

de Verdun. Ces aménagements, prévus pour **fin 2023**, constituent une donnée d'entrée pour le projet de pôle et seront réalisés par la collectivité avec des subventions d'IDFM.

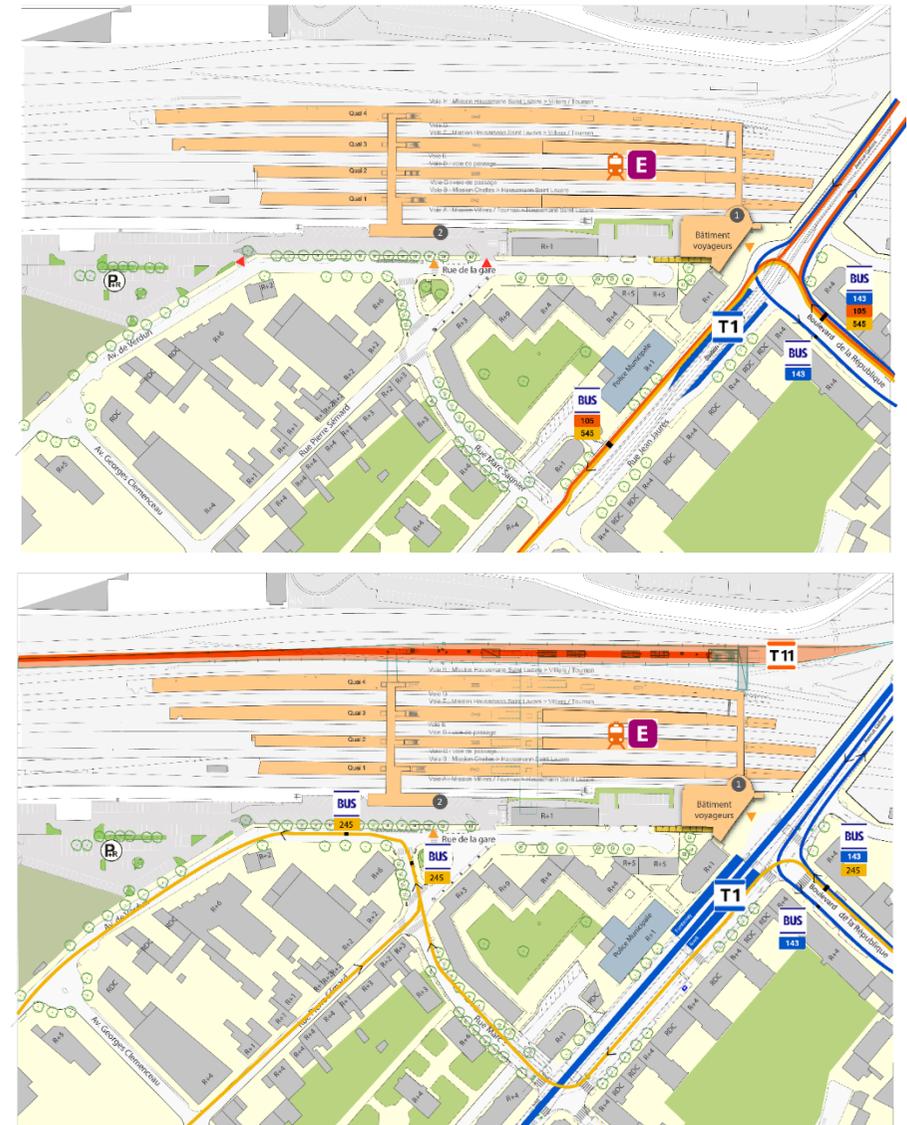


Figure 6. Situation actuelle bus (en haut) et vision-cible avec les projets T1 et Tzen3 mis en service (en bas)

Le plan ci-dessous présente la situation de référence en 2024 pour le niveau bas du pôle.

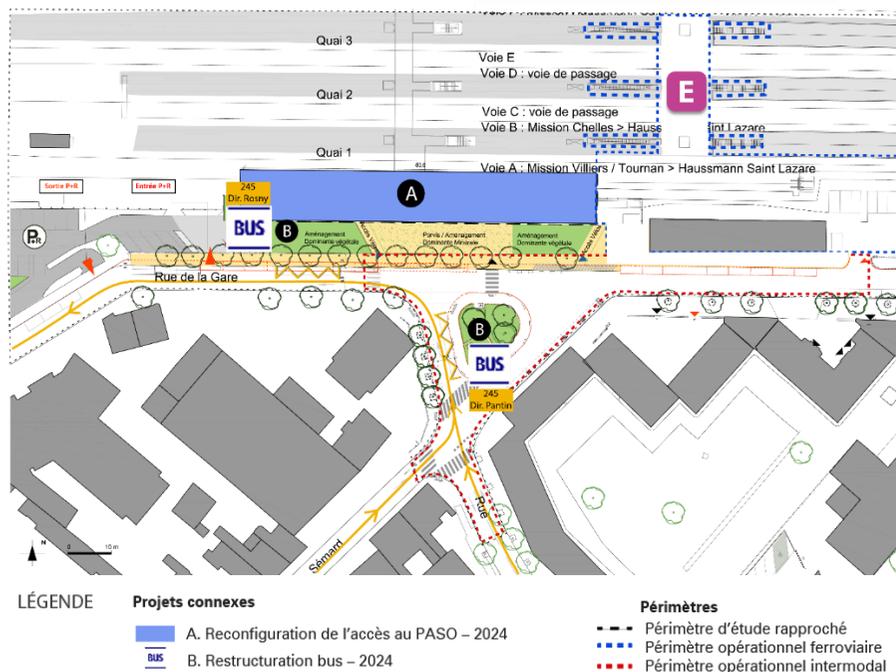


Figure 7. Situation de référence en 2024 pour le niveau bas

Dès 2024, la partie basse de la gare aura déjà fortement évolué par rapport à la situation actuelle, facilitant de ce fait une intermodalité de meilleure qualité pour les nouvelles correspondances bus – gare, et l'accès par les piétons et vélos qui disposeront d'espaces dédiés. Le projet de pôle s'inscrit dans la continuité de ces aménagements visant à donner plus de place aux modes actifs.

Pour le niveau haut du pôle

**C. Le prolongement du T1 mi-2026 jusqu'à la rue de Rosny à Montreuil, puis jusqu'à Val de Fontenay en 2027.**

Ce projet va augmenter les flux d'échanges avec la gare. Au niveau du pôle, ce projet se traduit également par la piétonisation d'une partie de la rue Jean Jaurès, qui génère une reprise du plan de circulation notamment aux abords de la gare. En particulier, au niveau de la gare de Noisy-le-Sec, la station du T1 « Gare de Noisy-le-Sec » est totalement réaménagée, passant d'une position axiale en terminus à une position latérale sur trottoir côté gare en passage. Le projet constitue une donnée d'entrée pour l'aménagement-cible du niveau haut du pôle. Il est réalisé sous maîtrise d'ouvrage conjointe de la RATP et du CD93.

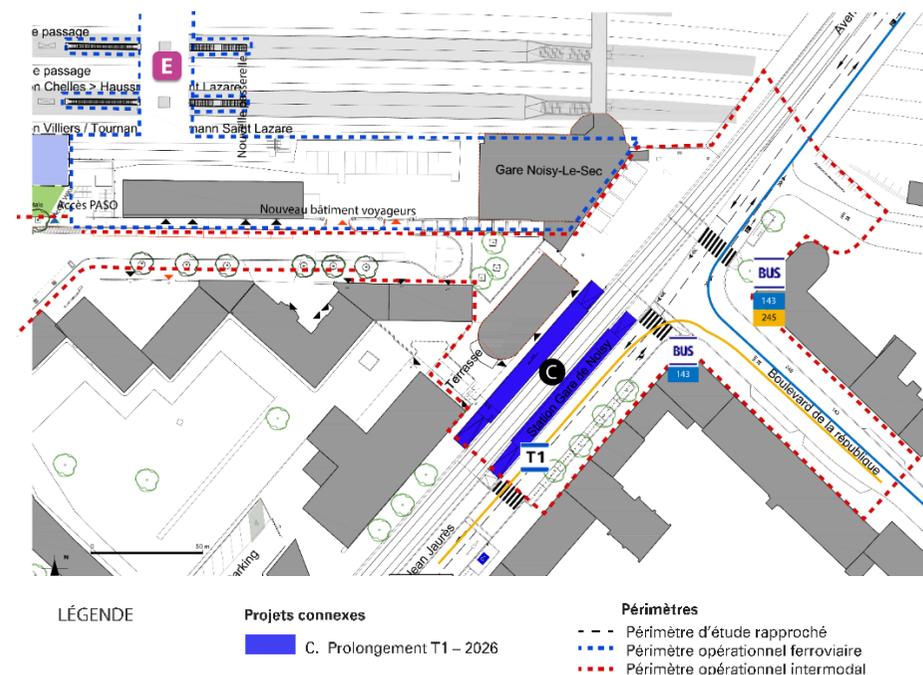
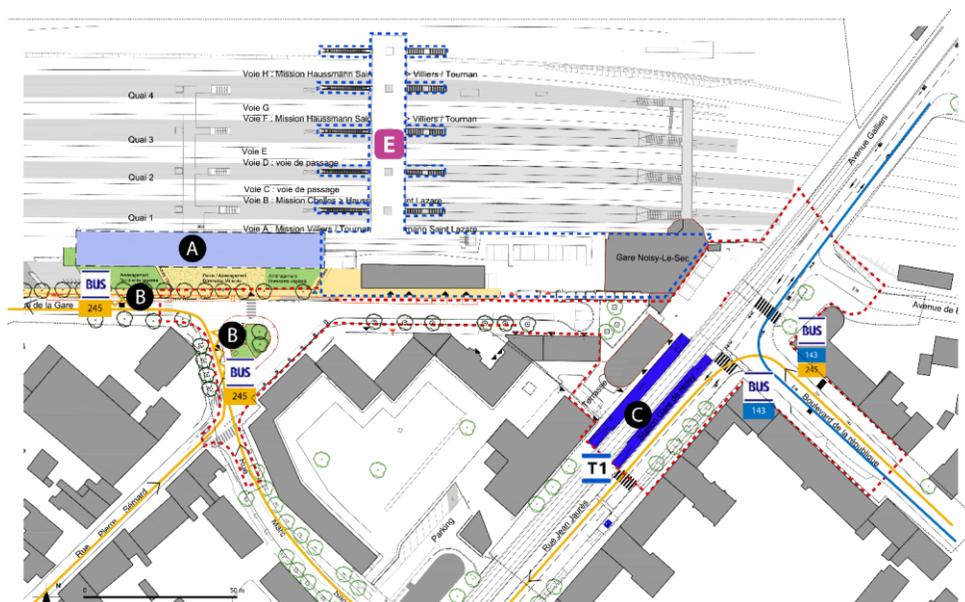


Figure 8. Situation de référence niveau haut en 2026 avec le projet T1

Le projet de pôle visera à conforter et améliorer la fluidité des échanges entre la gare et le T1 prolongé.



Projets connexes

- A. Reconfiguration de l'accès au PASO – 2024
- BUS B. Restructuration bus – 2024
- C. Prolongement T1 – 2026

Périmètres

- Périmètre d'étude rapproché
- Périmètre opérationnel ferroviaire
- Périmètre opérationnel intermodal

Figure 9. Situation de référence pour le projet de pôle en 2026

- À long terme (2030-2035) : le prolongement du T11

D. Le prolongement du T11 à Noisy-le-Sec.

Ce projet est en cours d'études de niveau Avant-Projet (AVP) et est porté par la SNCF. Son planning de réalisation et son financement ne sont pas stabilisés à ce jour. Le projet au niveau de la gare de Noisy-le-Sec consiste à insérer un quai central-terminus du T11 au nord des quais d'accès du RER E, qui sera directement relié à la gare par le prolongement du passage souterrain et par la future passerelle prévue dans le projet de pôle pour assurer une bonne gestion des flux. Ce projet serait donc concomitant à la réalisation du pôle-gare, à horizon 2032.

Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec doit donc composer avec de nombreux projets connexes qui s'inscrivent dans des temporalités différentes par rapport à la réalisation de l'aménagement global du pôle : la partie basse sera reconfigurée entre 2023 et 2024 avec la restructuration du réseau bus et la requalification de l'accès au passage souterrain, puis la partie haute accueillera la nouvelle station du T1 prolongé en 2026. Le projet de pôle, avec en éléments phares la création de la nouvelle passerelle et du nouveau bâtiment voyageur, devra s'interfacer avec le projet du T11.

Le projet de pôle de Noisy-le-Sec vise ainsi à définir un projet cohérent articulant l'ensemble des projets de transport et répondant aux défis de l'intermodalité, de l'urbanité ainsi qu'à l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs.

### 1.3.3.3. Les objectifs du projet de pôle

Le réaménagement du PEM de la gare de Noisy-le-Sec vise à répondre à trois grands objectifs :

- **Agrandir la gare** pour répondre à l'évolution des flux voyageurs (création d'un nouveau bâtiment voyageur et d'une nouvelle passerelle) tout en améliorant les connexions avec la ville ;
- **Créer des conditions d'une meilleure intermodalité** en favorisant l'appropriation des espaces par les voyageurs et la lisibilité des échanges entre la gare et les tramways T1 et T11 prolongés, l'accessibilité et le stationnement des vélos, ainsi que les liaisons avec les bus ;
- **Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement** pour répondre aux besoins actuels sans obérer les besoins futurs du quartier de gare.

La fréquentation croissante de la gare amène à devoir reconfigurer les espaces de circulation au sein de la gare à travers un nouveau bâtiment voyageur plus grand, et notamment à créer, en plus du passage souterrain et de la passerelle existante, une nouvelle passerelle plus large pour assurer une bonne gestion des flux.

Au-delà des espaces ferroviaires, l'enjeu du projet de pôle est également :

- D'agrandir les espaces publics aux abords de la gare, de renforcer l'offre intermodale et d'en simplifier sa lisibilité pour les usagers : cela se traduit par la proposition d'un parvis élargi sur sa partie haute ;
- D'intégrer les intentions urbaines, portées par la Ville de Noisy-le-Sec, afin qu'à terme le pôle-gare et les environnements immédiats de la gare forment un ensemble cohérent, propices aux déplacements et confortables.

**Le projet de pôle qui sera développé post-2026, s'attachera à repenser les espaces ferroviaires pour les adapter aux évolutions de flux liées aux nouvelles offres de transports collectifs (bus, T1, T11) et, à inscrire les espaces publics en cohérence avec les opérations connexes déjà réalisées afin d'améliorer les échanges intermodaux et de pacifier l'accès par les modes actifs.**

### 1.3.3.4. Les éléments de programme du projet de pôle

Le projet de pôle comprend les éléments de programme suivants :

#### Périmètre opérationnel Ferroviaire (PF) :

- **Élément PF1** : La réalisation d'un **nouveau bâtiment voyageur** de 1 500 m<sup>2</sup> de Surface De Plancher (SDP) sur les deux niveaux du pôle, haut et bas. Au niveau haut, il sera de plain-pied depuis la partie haute du parvis jusqu'à la nouvelle passerelle. Il comprendra des espaces destinés à la circulation des voyageurs, des services voyageurs, des services internes et des commerces. La superficie totale du bâtiment voyageur s'élève à 1500 m<sup>2</sup> SDP, répartis comme suit :
  - o Bâtiment voyageur partie haute : 830 m<sup>2</sup> ;
  - o Bâtiment voyageur partie basse : 670 m<sup>2</sup> ;

La liaison entre le niveau haut et le niveau bas du bâtiment voyageur s'effectue via un ascenseur et des escaliers accessibles depuis la rue de la Gare. Le niveau haut du bâtiment voyageur comprendra une zone dédiée à l'espace de circulation jusqu'aux lignes de contrôle situées en entrée de la nouvelle passerelle, des services aux voyageurs avec des guichets, des WC et un commerce accompagné d'une terrasse. Le niveau bas du bâtiment voyageur accueillera notamment des bureaux, les locaux techniques pour le fonctionnement de la gare, des commerces et services sociaux de la SNCF. Une partie de la cour existante sera maintenue au droit des locaux techniques (et sera couverte par la dalle de liaison Parvis / bâtiment voyageur haut) pour permettre un accès immédiat aux locaux techniques et le maintien de quelques places de stationnement réservées pour les agents de la SNCF.

- **Élément PF2** : La réalisation d'une **nouvelle passerelle d'accès aux quais depuis le bâtiment voyageur** de 660 m<sup>2</sup> SDP, implantée au milieu des quais existants. Cette nouvelle passerelle sera implantée au niveau 64 NFG et sera longue d'environ 64 m. Elle permettra d'accéder aux quais, et sera accessible depuis le bâtiment voyageur. À noter que la passerelle existante est conservée, uniquement dans le sens des sorties de la gare.

- **Élément PF3** : La réalisation d'une **émergence pour la sortie de la passerelle existante** qui sera conservée, uniquement dans le sens des sorties de la gare afin d'améliorer la gestion des flux notamment en heure de pointe du soir. Cette émergence fera environ 40 m<sup>2</sup>.

Périmètre opérationnel Intermodal (PI) :

- **Élément PI1** : La **réalisation du niveau haut du parvis** ouvert sur la ville, de dimension adaptée aux futurs flux et traitant les difficultés observées en termes de disponibilité de l'espace et d'altimétrie. Le niveau haut du parvis mesurera 2 000 m<sup>2</sup> dont 1 270 m<sup>2</sup> libres pour la circulation piétonne. Le nivellement sera traité sur 3 plateaux différents :
  - o (i) la place/jardin avec une pente en long autour 4% (altimétrie du projet T1),
  - o (ii) le parvis multimodal avec une pente douce maximale de 2%, (altimétrie autour de 62 NGF) et
  - o (iii) le plateau du boulevard multimodal en arrière du quai du T1 en pente maximale de 4% vers la rue de la Gare.

Le parvis haut accueillera du stationnement vélo, des espaces de circulation, des aménagements paysagers et du mobilier urbain.

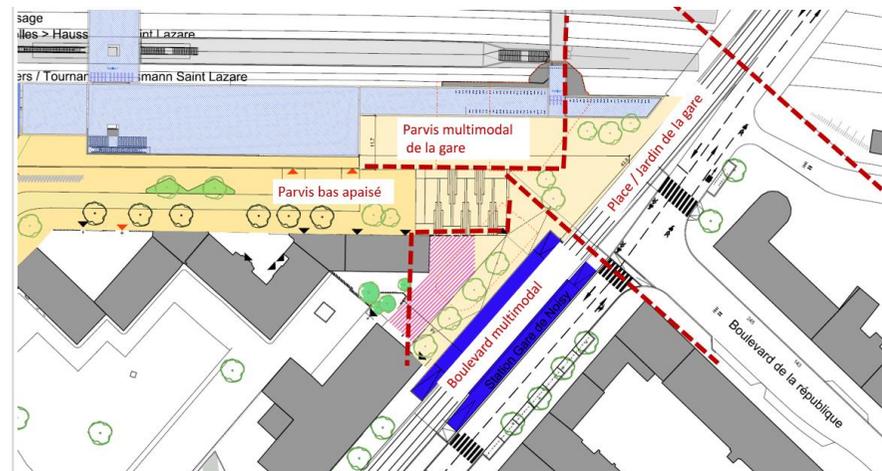
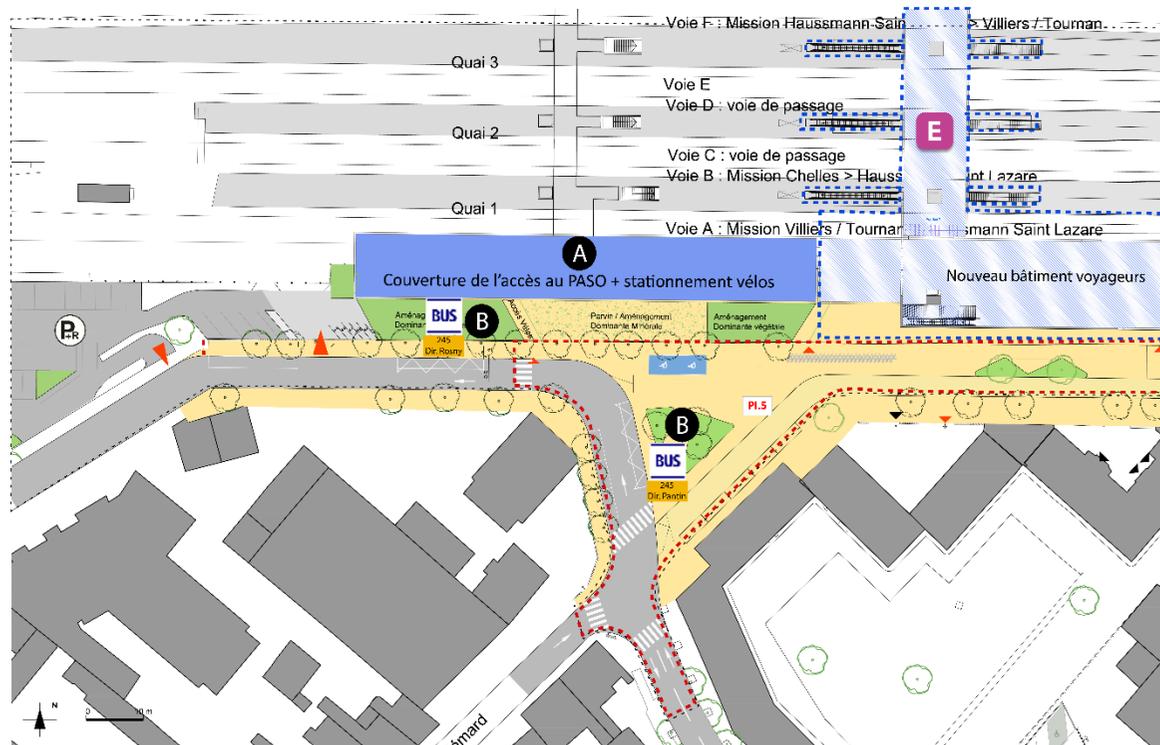


Figure 10. Plan du parvis haut et le découpage des ambiances urbaines et paysagères souhaitées

- **Élément PI2** : La réalisation d'une **liaison piétonne entre les niveaux haut et bas du parvis**. Cette liaison sera PMR et s'effectuera via une rampe de 20 m de long en pente de 4%. Des marches-gradins seront aménagés entre la rampe sur une largeur d'environ 14 m. L'emprise au sol de cette liaison est de 286 m<sup>2</sup>. L'accès à la rampe s'effectue depuis l'est du niveau haut du parvis pour des raisons d'altimétrie.
- **Élément PI3** : La **mise en place de stationnements vélos** sur le niveau haut et sur les abords du parvis sous la forme d'arceaux simples en libre-accès et de consignes sécurisées. Il est prévu :
  - o 200 places vélos accolées à l'est de la passerelle existante, dont 100 places en consigne sécurisée et 100 places en libre-accès ;
  - o Autour de 50 places en libre-accès entre la passerelle existante et le pont Gallieni ;
  - o Autour de 20 places en libre-accès à l'est de la rue Jean Jaurès au niveau de l'intersection avec l'avenue de Bir Hakeim et le pont Gallieni.

- **Élément PI4** : L'adaptation de la voirie et des points d'arrêts bus sur le boulevard de la République afin de faciliter au mieux les temps d'attente et d'accostage des bus.
- **Élément PI5** : Le **prolongement du niveau bas du parvis** de la gare avec une pacification autour de la place et de l'impasse de la rue de la Gare. La superficie du parvis apaisé s'élèvera à 2 500 m<sup>2</sup>. Le prolongement du niveau bas du parvis comprendra le maintien des places de stationnement Vélib dans la rue de la Gare, le déplacement des places de stationnement véhicules électriques afin d'assurer la piétonisation de la rue de la Gare jusqu'au droit de la placette (conservation des accès routiers à la rue de la Gare uniquement pour les riverains et pour la logistique : ordures ménagères, secours, convoyeurs de fonds, livraison gare, logistique pour les locaux techniques).



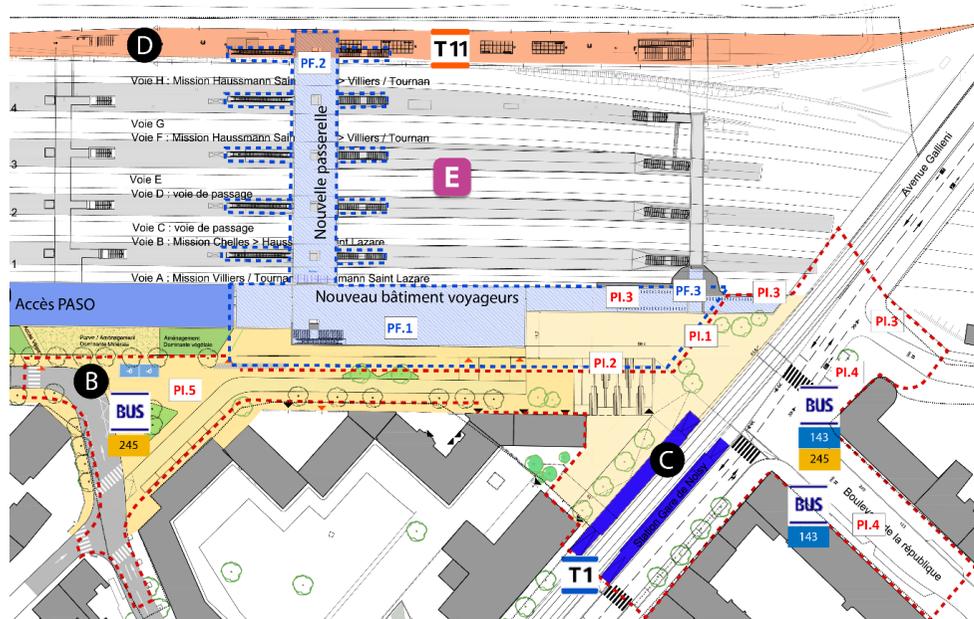
Projets connexes

- A A. Reconfiguration de l'accès au PASO – 2024
- B B. Restructuration bus – 2024

Périmètres

- Périmètre d'étude rapproché
- Périmètre opérationnel ferroviaire
- Périmètre opérationnel intermodal
- PI.5 Réaménagement parvis bas

Figure 11. Niveau bas du pôle : vision cible 2035 (Artelia-Richez, 2022)



Projets connexes

- A. Reconfiguration de l'accès au PASO – 2024
- B. Restructuration bus – 2024
- C. Prolongement T1 – 2026
- D. Prolongement du T11 – 2032

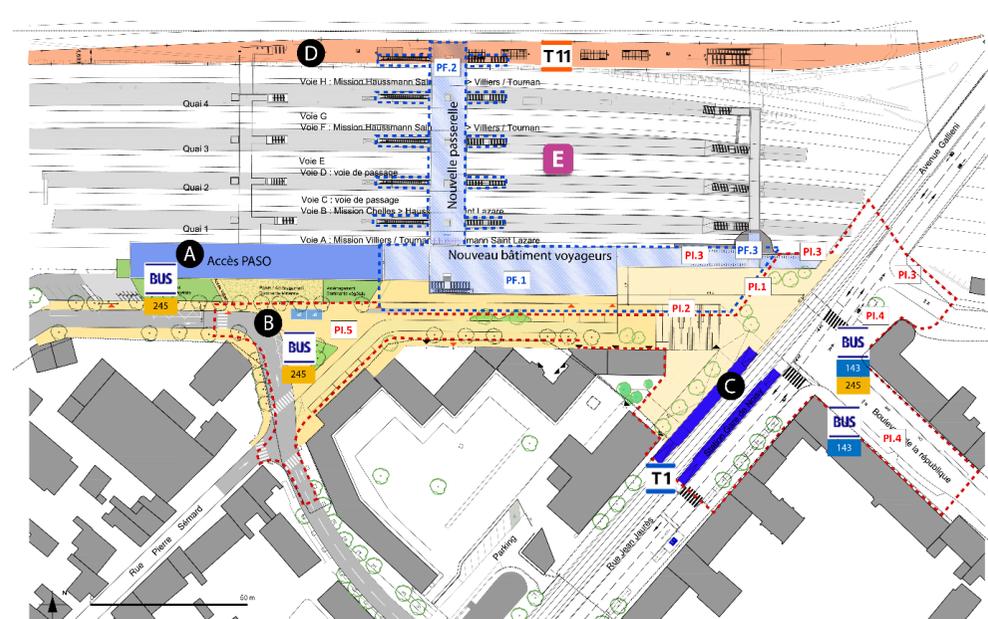
Éléments du pôle – Horizon 2035

- PF.1 Nouveau BV
- PF.2 Nouvelle passerelle
- PF.3 Sortie de la passerelle existante
- PI.1 Réaménagement du parvis haut 2000m<sup>2</sup>
- PI.2 Liaison piétonne parvis haut – parvis bas
- PI.3 Stationnement cyclable
- PI.4 Arrêt bus boulevard de la République
- PI.5 Réaménagement parvis bas

Périmètres

- - - Périmètre d'étude rapproché
- - - Périmètre opérationnel ferroviaire
- - - Périmètre opérationnel intermodal

Figure 12. Niveau haut du pôle : vision cible 2035 (Artelia-Richez, 2022)



Projets connexes

- A. Reconfiguration de l'accès au PASO – 2024
- B. Restructuration bus – 2024
- C. Prolongement T1 – 2026
- D. Prolongement du T11 – 2032

Éléments du pôle – Horizon 2035

- PF.1 Nouveau BV
- PF.2 Nouvelle passerelle
- PF.3 Sortie de la passerelle existante
- PI.1 Réaménagement du parvis haut 2000m<sup>2</sup>
- PI.2 Liaison piétonne parvis haut – parvis bas
- PI.3 Stationnement cyclable
- PI.4 Arrêt bus boulevard de la République
- PI.5 Réaménagement parvis bas

Périmètres

- - - Périmètre d'étude rapproché
- - - Périmètre opérationnel ferroviaire
- - - Périmètre opérationnel intermodal

Figure 13. Vision-cible 2035 – niveau haut et niveau bas du parvis

## 1.4. DEMANDEUR ET AUTEUR DU DOCUMENT

### 1.4.1. Nom et adresse du demandeur

Le présent dossier est présenté par Île-de-France Mobilités (IDFM) :



#### ÎLE-DE-FRANCE MOBILITES

39 bis rue de Châteaudun 75009 PARIS  
(SIRET : 287 500 078 00020)

IDFM est un établissement public à caractère administratif qui constitue l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) de la région Île-de-France.

Conformément aux dispositions prévues aux articles L1241-2 et R1241-30 et suivants du Code des transports, Île-de-France Mobilités veille à la cohérence et assure la coordination des plans d'investissements concernant les services de transports publics de voyageurs en Île-de-France.

À cet effet, elle suit la mise en œuvre et veille au respect des programmes, des objectifs et des coûts des projets d'infrastructures nouvelles, d'extension et d'aménagement de lignes existantes, quel qu'en soit le maître d'ouvrage. Île-de-France Mobilités désigne le ou les maîtres d'ouvrage des projets d'infrastructures nouvelles destinés au transport public de voyageurs.

Dans le cadre de sa responsabilité d'autorité organisatrice, conformément aux articles L. 1241-2 et R. 1241-30 du Code des transports, Île-de-France Mobilités est amenée à réaliser des expertises des projets sous maîtrise d'ouvrage des opérateurs des réseaux de transport, afin de veiller à la cohérence des investissements.

### 1.4.2. Auteurs du document

Pour la réalisation de ce dossier, IDFM s'est appuyée sur la branche Stratégie et Management des Territoires (SMT) d'ARTELIA sur les aspects réglementaires.



## 2. ANALYSE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET INCIDENCES DU PROJET

Dans cette partie, les enjeux et sensibilités sont détaillés pour chaque thématique. Suivant les thématiques, l'échelle d'analyse correspond soit à la commune de Noisy-Le-Sec, soit au secteur d'étude du projet (périmètre élargi d'un rayon de 500 m autour de la gare ou périmètre rapproché), soit aux emprises opérationnelles du projet.

Dans l'état initial de l'environnement, la notion de sensibilité permet de caractériser les enjeux de la zone vis-à-vis de l'insertion du projet, mais aussi l'enjeu du projet vis-à-vis de certains risques. La sensibilité a été déterminée en croisant la valeur environnementale avec les contraintes qu'elle entraîne pour le projet.

Les sensibilités de chaque thématique vis-à-vis du projet sont qualifiées selon les catégories suivantes :

Evaluation des sensibilités des différentes thématiques
<b>Sensibilité forte</b> : Valeur environnementale incompatible ou difficilement compatible avec toute modification (secteurs réglementairement protégés, zones de grand intérêt patrimonial ou naturel, etc.).
<b>Sensibilité moyenne</b> : Valeur environnementale présente mais qui n'entraîne pas de difficultés majeures.
<b>Sensibilité faible</b> : Valeur environnementale pas incompatibles avec une modification.
<b>Sensibilité nulle</b> : Valeur environnementale non-présente.

L'analyse des incidences du projet concerne à la fois la phase de réalisation de l'aménagement et sa phase de fonctionnement. La réalisation du projet peut entraîner une modification de l'état initial et de son évolution prévisible sans le projet, modification qui pourra être positive ou négative

Les incidences, ou impacts, du projet sur l'environnement font l'objet de la démarche ERC « Eviter, Réduire, Compenser ». La doctrine nationale ERC, adoptée en mai 2012, a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

Les incidences résiduelles du projet (après mise en place des mesures ERC) sont également caractérisées et synthétisées d'après les catégories suivantes :

Evaluation de l'intensité des incidences par thématiques
<b>Intensité forte positive</b> : impacts positifs conséquents du projet améliorant fortement la situation
<b>Intensité faible positive</b> : impacts positifs du projet ne nécessitant pas la mise en place de mesures
<b>Intensité nulle</b> : pas d'impact du projet
<b>Intensité faible négative</b> : impacts du projet peu sensibles nécessitant la mise en place de mesures conduisant à des incidences résiduelles non notables
<b>Intensité forte négative</b> : impacts du projet conséquents nécessitant la mise en place de mesures ERC spécifiques

## 2.1. MILIEU PHYSIQUE

### 2.1.1. Climat et changement climatique

Thème Climat	Sensibilité : Nulle																																																																																																																																																																																																			
<p>L'aire d'étude se situe au sein de la commune de Noisy-le-Sec en Région Île-de-France. Elle bénéficie d'un climat « océanique dégradé » ou « semi-océanique » caractérisé par une amplitude thermique annuelle modérée, bien que plus prononcée qu'en bordure littorale.</p> <p>La station météorologique la plus proche est celle du Bourget (à 8 km au nord-ouest du projet de pôle gare de Noisy-le-Sec). La température moyenne annuelle sur la période 1981-2010 y est de 11,6 °C.</p> <p>Le mois le plus chaud est juillet (record de température de 42,1°C atteint en juillet 2019) tandis que le mois le plus froid est janvier (record de température la plus basse de -18,2°C en janvier 1985).</p>																																																																																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Janv.</th><th>Févr.</th><th>Mars</th><th>Avril</th><th>Mai</th><th>Juin</th><th>Juil.</th><th>Août</th><th>Sept.</th><th>Oct.</th><th>Nov.</th><th>Déc.</th><th>Année</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="13"><b>La température la plus élevée (°C)</b></td> </tr> <tr> <td colspan="13">Records établis sur la période du 01-07-1920 au 03-04-2022</td> </tr> <tr> <td>16.1</td><td>20.8</td><td>25.5</td><td>31.9</td><td>35</td><td>36.9</td><td>42.1</td><td>40.2</td><td>35</td><td>29.4</td><td>21.3</td><td>17.2</td><td><b>42.1</b></td> </tr> <tr> <td>27-2003</td><td>28-1960</td><td>31-2021</td><td>18-1949</td><td>24-1922</td><td>27-2011</td><td>25-2019</td><td>12-2003</td><td>04-1929</td><td>04-1921</td><td>08-2015</td><td>16-1989</td><td><b>2019</b></td> </tr> <tr> <td colspan="13"><b>Température maximale (moyenne en °C)</b></td> </tr> <tr> <td>7</td><td>8.2</td><td>12</td><td>15.3</td><td>19.2</td><td>22.4</td><td>25.1</td><td>25</td><td>21.1</td><td>16.3</td><td>10.7</td><td>7.4</td><td><b>15.8</b></td> </tr> <tr> <td colspan="13"><b>Température moyenne (moyenne en °C)</b></td> </tr> <tr> <td>4.3</td><td>4.9</td><td>7.9</td><td>10.5</td><td>14.3</td><td>17.3</td><td>19.6</td><td>19.4</td><td>16.1</td><td>12.3</td><td>7.6</td><td>4.9</td><td><b>11.6</b></td> </tr> <tr> <td colspan="13"><b>Température minimale (moyenne en °C)</b></td> </tr> <tr> <td>1.7</td><td>1.6</td><td>3.9</td><td>5.7</td><td>9.4</td><td>12.2</td><td>14.2</td><td>13.9</td><td>11.1</td><td>8.3</td><td>4.5</td><td>2.3</td><td><b>7.4</b></td> </tr> <tr> <td colspan="13"><b>La température la plus basse (°C)</b></td> </tr> <tr> <td colspan="13">Records établis sur la période du 01-07-1920 au 03-04-2022</td> </tr> <tr> <td>-18.2</td><td>-16.8</td><td>-9.6</td><td>-3.7</td><td>-1.6</td><td>0.9</td><td>3.5</td><td>1.9</td><td>0.1</td><td>-5.6</td><td>-9.5</td><td>-15.1</td><td><b>-18.2</b></td> </tr> <tr> <td>17-1985</td><td>14-1956</td><td>07-1971</td><td>01-1931</td><td>06-1957</td><td>13-1935</td><td>09-1929</td><td>01-1923</td><td>24-1931</td><td>30-1985</td><td>28-1921</td><td>16-1925</td><td><b>1985</b></td> </tr> </tbody> </table>		Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année	<b>La température la plus élevée (°C)</b>													Records établis sur la période du 01-07-1920 au 03-04-2022													16.1	20.8	25.5	31.9	35	36.9	42.1	40.2	35	29.4	21.3	17.2	<b>42.1</b>	27-2003	28-1960	31-2021	18-1949	24-1922	27-2011	25-2019	12-2003	04-1929	04-1921	08-2015	16-1989	<b>2019</b>	<b>Température maximale (moyenne en °C)</b>													7	8.2	12	15.3	19.2	22.4	25.1	25	21.1	16.3	10.7	7.4	<b>15.8</b>	<b>Température moyenne (moyenne en °C)</b>													4.3	4.9	7.9	10.5	14.3	17.3	19.6	19.4	16.1	12.3	7.6	4.9	<b>11.6</b>	<b>Température minimale (moyenne en °C)</b>													1.7	1.6	3.9	5.7	9.4	12.2	14.2	13.9	11.1	8.3	4.5	2.3	<b>7.4</b>	<b>La température la plus basse (°C)</b>													Records établis sur la période du 01-07-1920 au 03-04-2022													-18.2	-16.8	-9.6	-3.7	-1.6	0.9	3.5	1.9	0.1	-5.6	-9.5	-15.1	<b>-18.2</b>	17-1985	14-1956	07-1971	01-1931	06-1957	13-1935	09-1929	01-1923	24-1931	30-1985	28-1921	16-1925	<b>1985</b>
Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année																																																																																																																																																																																								
<b>La température la plus élevée (°C)</b>																																																																																																																																																																																																				
Records établis sur la période du 01-07-1920 au 03-04-2022																																																																																																																																																																																																				
16.1	20.8	25.5	31.9	35	36.9	42.1	40.2	35	29.4	21.3	17.2	<b>42.1</b>																																																																																																																																																																																								
27-2003	28-1960	31-2021	18-1949	24-1922	27-2011	25-2019	12-2003	04-1929	04-1921	08-2015	16-1989	<b>2019</b>																																																																																																																																																																																								
<b>Température maximale (moyenne en °C)</b>																																																																																																																																																																																																				
7	8.2	12	15.3	19.2	22.4	25.1	25	21.1	16.3	10.7	7.4	<b>15.8</b>																																																																																																																																																																																								
<b>Température moyenne (moyenne en °C)</b>																																																																																																																																																																																																				
4.3	4.9	7.9	10.5	14.3	17.3	19.6	19.4	16.1	12.3	7.6	4.9	<b>11.6</b>																																																																																																																																																																																								
<b>Température minimale (moyenne en °C)</b>																																																																																																																																																																																																				
1.7	1.6	3.9	5.7	9.4	12.2	14.2	13.9	11.1	8.3	4.5	2.3	<b>7.4</b>																																																																																																																																																																																								
<b>La température la plus basse (°C)</b>																																																																																																																																																																																																				
Records établis sur la période du 01-07-1920 au 03-04-2022																																																																																																																																																																																																				
-18.2	-16.8	-9.6	-3.7	-1.6	0.9	3.5	1.9	0.1	-5.6	-9.5	-15.1	<b>-18.2</b>																																																																																																																																																																																								
17-1985	14-1956	07-1971	01-1931	06-1957	13-1935	09-1929	01-1923	24-1931	30-1985	28-1921	16-1925	<b>1985</b>																																																																																																																																																																																								
<p>Figure 1. <i>Températures mensuelles à la station du Bourget sur la période 1981-2010 (Source : Météo France)</i></p> <p>Le secteur d'étude est moyennement ensoleillé avec un cumul annuel de 1637.3 heures d'ensoleillement. Décembre est le mois le moins ensoleillé avec en moyenne 50.8 heures d'ensoleillement. Le mois le plus ensoleillé est juillet avec 215.7 heures d'ensoleillement en moyenne.</p>																																																																																																																																																																																																				

Sur la période 1981-2010, la pluviométrie moyenne mensuelle est relativement homogène et varie entre 42 mm (février) et 64,8 mm (octobre). La moyenne annuelle est assez basse avec un cumul de 640,7 mm.

	Janv.	Févr.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Année
<b>La hauteur quotidienne maximale de précipitations (mm)</b>													
Records établis sur la période du 01-07-1920 au 03-04-2022													
	25	29.2	31.6	28.6	43.4	52.6	56.4	81.4	38	37.6	30	32.6	<b>81.4</b>
Date	03-2022	13-2002	07-1989	13-1930	09-2020	11-2018	06-2001	24-1987	13-1975	14-1993	20-1971	05-1988	<b>1987</b>
<b>Hauteur de précipitations (moyenne en mm)</b>													
	49.6	42	50.2	49.8	61.1	55	59.2	49	49.3	64.8	50.9	59.8	<b>640.7</b>
<b>Nombre moyen de jours avec</b>													
Rr >= 1 mm	10.6	9.0	10.6	9.3	10.4	8.6	8.1	7.8	8.4	10.0	9.9	10.9	<b>113.5</b>
Rr >= 5 mm	3.3	2.8	3.5	3.4	4.1	3.9	3.6	2.8	3.6	4.3	3.9	4.2	<b>43.4</b>
Rr >= 10 mm	1.0	0.8	0.8	1.4	1.8	1.6	1.8	1.4	1.6	1.6	1.1	1.4	<b>16.2</b>
Rr : Hauteur quotidienne de précipitations													

Figure 2. *Données de pluviométrie mensuelle à la station du Bourget sur la période 1981-2010 (Source : Météo France)*

Le secteur d'étude est moyennement exposé au vent. Les vents dominants viennent du sud-ouest ainsi que du nord/nord-est avec des vents généralement faibles, mais les rafales peuvent parfois dépasser les 40 km/h.

Incidences et dispositions	Intensité : Nulle
<p>Pas d'incidence en phase chantier.</p> <p>En phase exploitation, le projet n'a pas d'incidence directe sur les températures, ni sur l'ensoleillement, la pluviométrie et les vents.</p>	<p>Pas de mesure en l'absence d'incidences.</p>

Thème : Vulnérabilité au changement climatique	Sensibilité : Moyenne
<p>Les changements climatiques sont déjà visibles et continueront de s'intensifier avec le temps.</p> <p>D'après Météo France, ils sont caractérisés par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une hausse des températures moyennes. De 1900 à nos jours, le réchauffement atteint environ +1,7 °C. Sur la période 1959-2009, on observe une tendance de +0,3 °C par décennie en moyenne annuelle, avec une hausse encore plus marquée au printemps et en été.</li> <li>• Une évolution des précipitations contrastée. Sur la période 1959-2009, on constate généralement une hausse des précipitations annuelles dans la moitié nord du pays. Au printemps et en automne les cumuls sont en hausse sur la majeure partie du territoire métropolitain.</li> <li>• L'augmentation des épisodes extrêmes. Le nombre de journées chaudes (températures maximales supérieures à 25 °C) augmente, tandis que le nombre de jours de gel diminue. Les vagues de chaleur sont devenues plus fréquentes et plus intenses, de même que les sécheresses. On observe également une intensification des pluies extrêmes.</li> </ul> <p>Le secteur d'étude est vulnérable au changement climatique à plusieurs titres, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Santé publique, du fait des canicules et du renforcement de l'effet d' ICU ;</li> <li>• Risques de catastrophes naturelles sur les populations et les infrastructures (épisodes de pluies intenses pouvant renforcer les risques d'inondations et de remontées de nappe, sécheresses, etc.) ;</li> <li>• Hausse des températures et impacts sur les infrastructures.</li> </ul>	

Incidences et dispositions	Intensité : Faible positive
<p>Pas d'incidence en phase chantier hormis le risque canicule et le risque de fortes pluies pour lesquels les mesures génériques de prévention seront mises en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pour la canicule : adaptation des horaires de chantier, vêtements adaptés des ouvriers...</li> <li>- Pour les fortes pluies : surveillance des conditions météorologiques, stockage des produits polluants dans des bacs étanches et abrités de la pluie, vêtements adaptés des ouvriers....</li> </ul> <p>La carte de l'Institut Paris Région ci-dessous présente dans l'encadré à droite les caractéristiques des effets de chaleur et des sensibilités de la zone bleue sur la carte à gauche. Cette zone sera recoupée dans son extrémité nord-est par le futur parvis du pôle gare</p>	

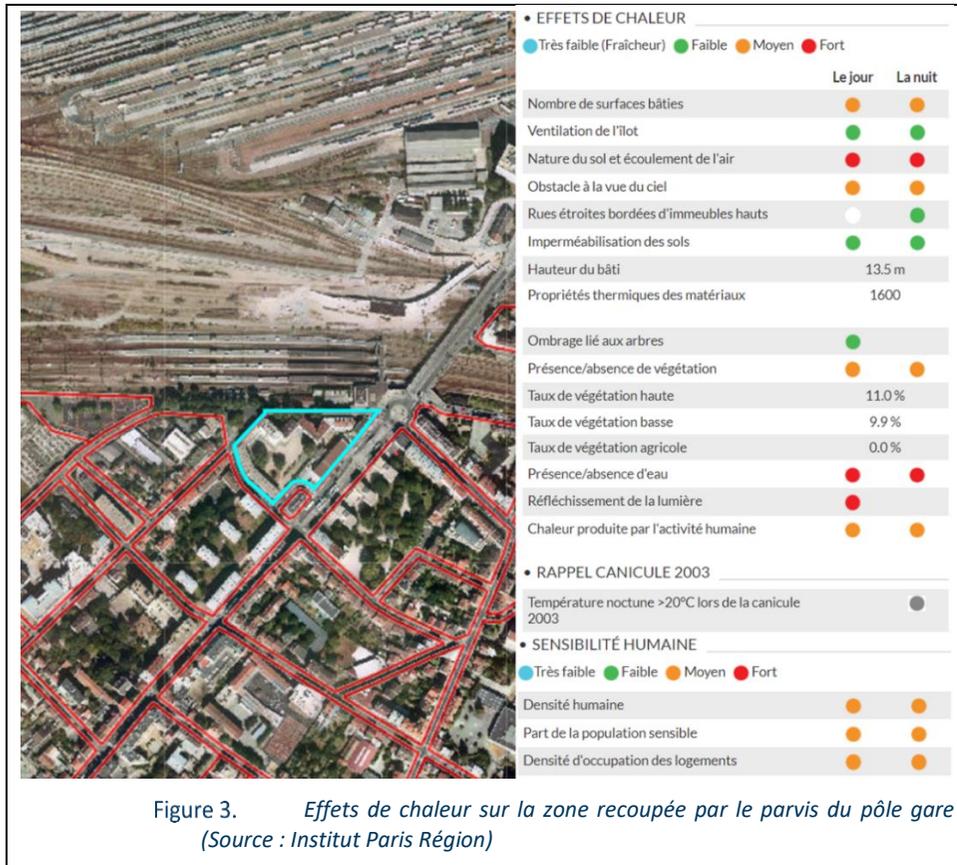


Figure 3. Effets de chaleur sur la zone recoupée par le parvis du pôle gare (Source : Institut Paris Région)

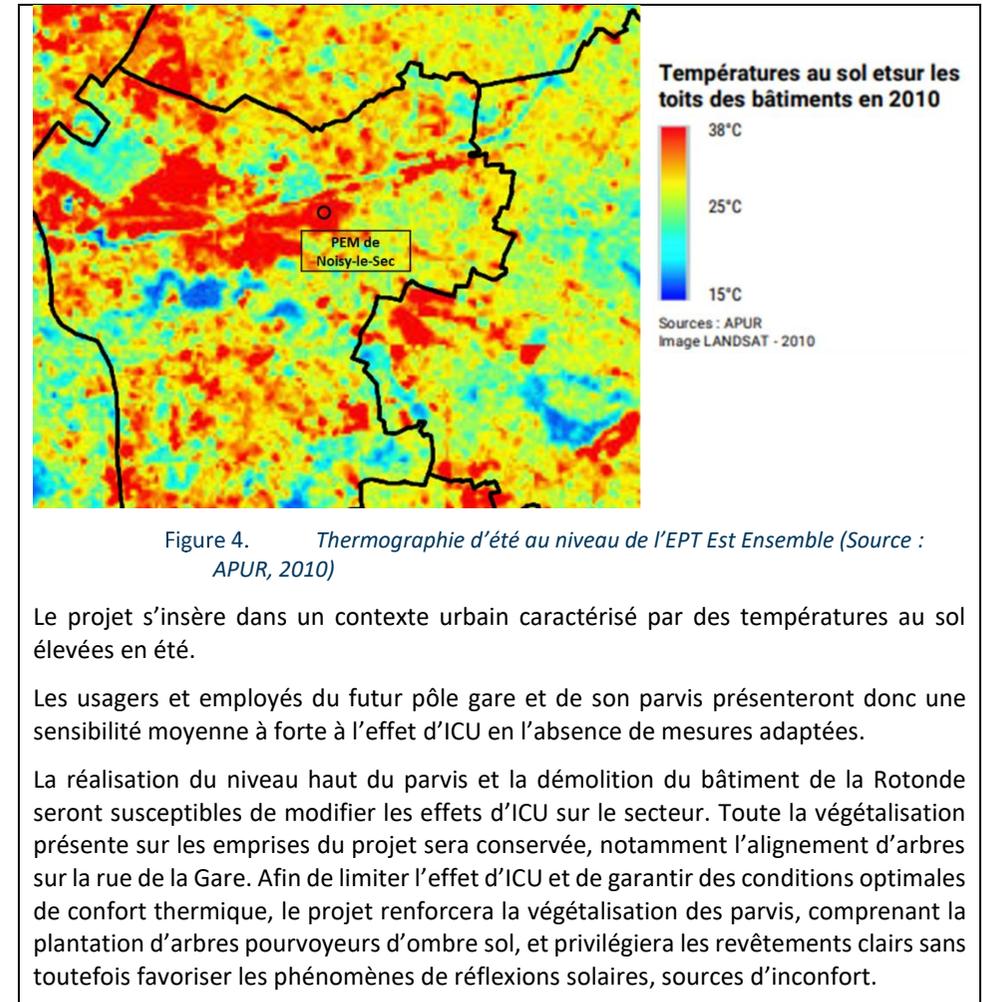


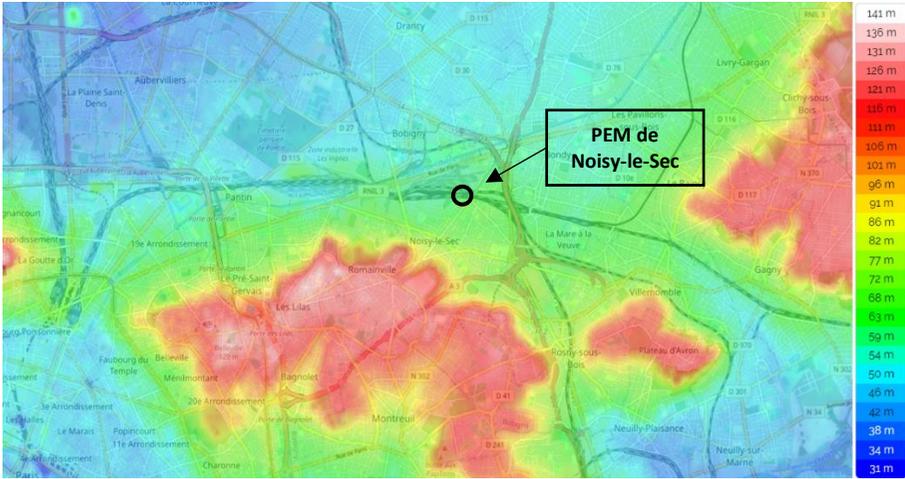
Figure 4. Thermographie d'été au niveau de l'EPT Est Ensemble (Source : APUR, 2010)

Le projet s'insère dans un contexte urbain caractérisé par des températures au sol élevées en été.

Les usagers et employés du futur pôle gare et de son parvis présenteront donc une sensibilité moyenne à forte à l'effet d'ICU en l'absence de mesures adaptées.

La réalisation du niveau haut du parvis et la démolition du bâtiment de la Rotonde seront susceptibles de modifier les effets d'ICU sur le secteur. Toute la végétalisation présente sur les emprises du projet sera conservée, notamment l'alignement d'arbres sur la rue de la Gare. Afin de limiter l'effet d'ICU et de garantir des conditions optimales de confort thermique, le projet renforcera la végétalisation des parvis, comprenant la plantation d'arbres pourvoyeurs d'ombre sol, et privilégiera les revêtements clairs sans toutefois favoriser les phénomènes de réflexions solaires, sources d'inconfort.

### 2.1.2. Relief, sols et sous-sols

Thème : Relief	Sensibilité : Faible
<p>L'aire d'étude est située dans le Bassin Parisien, à une altitude de +60 m environ, en contrebas de la butte témoin du Plateau de Romainville culminant à une altitude de +120 m en moyenne. Le relief de l'aire d'étude et ses abords est relativement plan avec une légère déclivité d'orientation sud-nord. Il est modulé localement par des remblais d'origine anthropique (routes, voies ferrées). Le bâtiment voyageur et son entrée via la rue Jean Jaurès sont actuellement surélevés par rapport à la rue de la Gare (dénivelé de 4 m environ). Le bâtiment est actuellement accessible via une rampe d'accès depuis la rue de la Gare, non-accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).</p>	
	
<p>Figure 5. Relief du secteur d'étude (Source : Topographic-map.com)</p>	
Incidences et dispositions	Intensité : Faible positive
<p>En phase chantier, des modifications ponctuelles et temporaires de la topographie seront liées aux opérations de terrassement nécessaires aux aménagements mais qui seront réduites au strict minimum.</p> <p>En phase exploitation, le projet ne modifie par la topographie du secteur d'étude en dehors de</p>	<p>Pas de mesure en l'absence d'incidence négative</p>

<p>modifications ponctuelles et localisées au niveau du réaménagement du niveau haut du parvis avec une pente accessible (&lt;5 %) entre la rue Jean Jaurès et la nouvelle passerelle, avec un dénivelé de 1.50 m et une rampe PMR permettant de rejoindre la rue de la Gare, située 4 m plus bas que la rue Jean Jaurès.</p>	
---	--

Thème : Sols et sous-sols	Sensibilité : Moyenne																											
<p>L'essentiel du secteur d'étude est concerné par des Masses et Marnes du Gypse à l'affleurement avec une séquence lithologique composée selon la figure suivante :</p>																												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Profondeur</th> <th>Lithologie</th> <th>Stratigraphie</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>De 0 à 0,6 m</td> <td>REMBLAIS ET TERRE VEGETALE</td> <td>QUATERNAIRE</td> </tr> <tr> <td>De 0,6 à 2 m</td> <td>MARNES INFRAGYPSEUSES</td> <td>LUDIEN</td> </tr> <tr> <td>De 2 à 6 m</td> <td>SABLE INFRAGYPSEUX</td> <td>MARINESIEN</td> </tr> <tr> <td>De 6 à 16,5 m</td> <td>CALCAIRE DE ST-OUEN</td> <td>MARINESIEN</td> </tr> <tr> <td>De 16,5 à 26,5 m</td> <td>SABLES DE BEAUCHAMP</td> <td>AUVERSIEN</td> </tr> <tr> <td>De 26,5 à 36,2 m</td> <td>MARNES ET CAILLASSES</td> <td>LUTETIEN-SUP</td> </tr> <tr> <td>De 36,2 à 56,5 m</td> <td>CALCAIRE GROSSIER</td> <td>LUTETIEN-INF</td> </tr> <tr> <td>De 56,5 à 79,5 m</td> <td>SABLES DU SOISSONNAIS</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Profondeur	Lithologie	Stratigraphie	De 0 à 0,6 m	REMBLAIS ET TERRE VEGETALE	QUATERNAIRE	De 0,6 à 2 m	MARNES INFRAGYPSEUSES	LUDIEN	De 2 à 6 m	SABLE INFRAGYPSEUX	MARINESIEN	De 6 à 16,5 m	CALCAIRE DE ST-OUEN	MARINESIEN	De 16,5 à 26,5 m	SABLES DE BEAUCHAMP	AUVERSIEN	De 26,5 à 36,2 m	MARNES ET CAILLASSES	LUTETIEN-SUP	De 36,2 à 56,5 m	CALCAIRE GROSSIER	LUTETIEN-INF	De 56,5 à 79,5 m	SABLES DU SOISSONNAIS		
Profondeur	Lithologie	Stratigraphie																										
De 0 à 0,6 m	REMBLAIS ET TERRE VEGETALE	QUATERNAIRE																										
De 0,6 à 2 m	MARNES INFRAGYPSEUSES	LUDIEN																										
De 2 à 6 m	SABLE INFRAGYPSEUX	MARINESIEN																										
De 6 à 16,5 m	CALCAIRE DE ST-OUEN	MARINESIEN																										
De 16,5 à 26,5 m	SABLES DE BEAUCHAMP	AUVERSIEN																										
De 26,5 à 36,2 m	MARNES ET CAILLASSES	LUTETIEN-SUP																										
De 36,2 à 56,5 m	CALCAIRE GROSSIER	LUTETIEN-INF																										
De 56,5 à 79,5 m	SABLES DU SOISSONNAIS																											
<p>Figure 6. Log géologique au niveau de l'ouvrage BSSOOONNHV, forage situé à 600 m du pôle gare (Source : Base du Sous-Sol, InfoTerre)</p>																												
<p>Des poches de dissolution du gypse existent sur le secteur. Celles-ci font l'objet d'une servitude au PLUi d'Est Ensemble (voir 2.3.4. Réseaux et servitudes et 2.4.1. Risques naturels).</p>																												

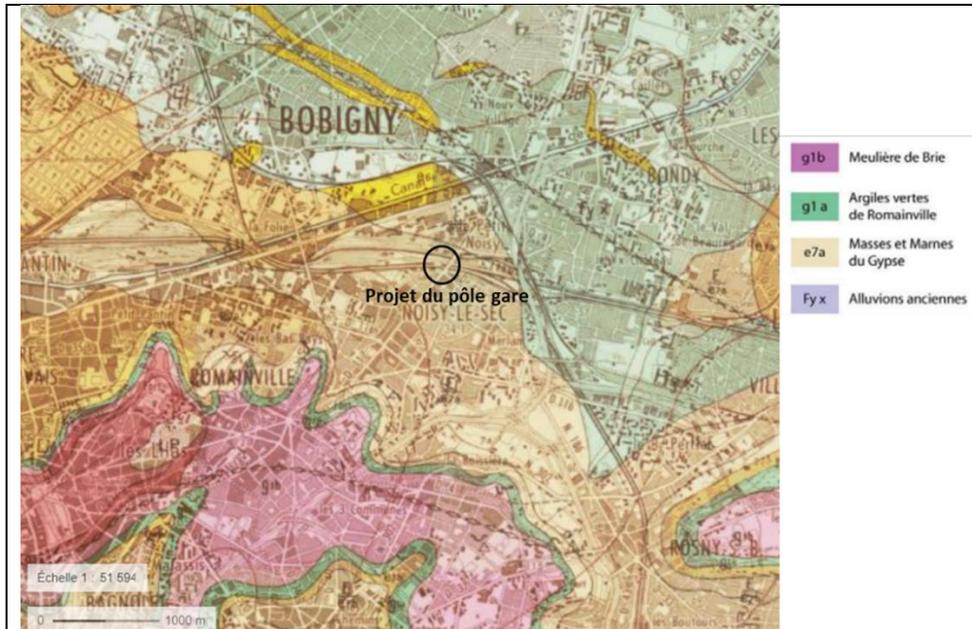


Figure 7. Géologie au niveau du secteur d'étude (Source : Géoportail)

Incidences et dispositions	Intensité : Faible négative
Le projet potentiellement situé au droit de poches de dissolution de gypse peut présenter un risque structurel pour les fondations des ouvrages et bâtiments (passerelle et bâtiment voyageur). Un bureau spécialisé sera consulté en phase de conception.	Des sondages géotechniques seront réalisés afin de prévenir tout risque structurel (cf. 2.3.4. Réseaux et servitudes et 2.4.1. Risques naturels).

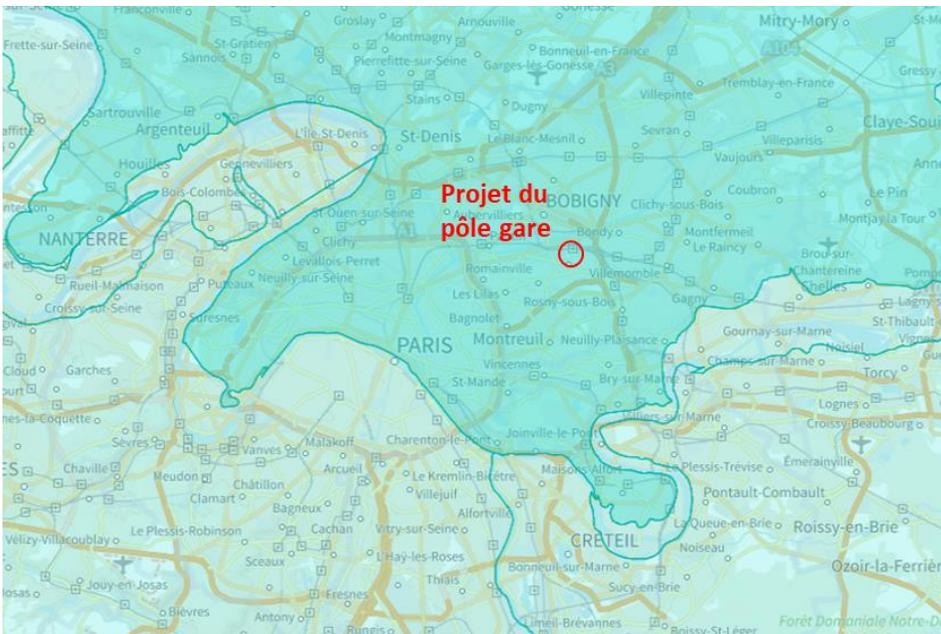
### 2.1.3. Eaux superficielles

Thème : Réseau hydrographique	Sensibilité : Nulle
<p>La commune de Noisy-le-Sec est concernée par une seule masse d'eau superficielle, le Canal de l'Ourcq, qui longe sa partie nord (masse d'eau canal FRHR510 « Canal de la ville de Paris », qui est une masse d'eau artificielle).</p> <p>Le projet de pôle gare est situé à 660 m du Canal par-delà le large faisceau ferré de la gare et du technicentre Paris Est. Il n'entretient donc pas de lien fonctionnel avec celui-ci.</p>	
<p>Figure 8. Réseau hydrographique du secteur d'étude (Source : SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer, 2013)</p>	
Incidences et dispositions	Intensité : Nulle
Le projet n'a pas d'incidences sur le réseau hydrographique ni en phase chantier ni en phase exploitation.	Pas de mesures en l'absence d'incidences.

Thème : Qualité des eaux superficielles	Sensibilité : Faible
<p>Le Canal de l'Ourcq (« Canal de la ville de Paris » HR510) est classé en 2019 par l'agence de l'eau Seine-Normandie comme ayant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un bon état écologique ;</li> <li>• Un mauvais état chimique, principalement du fait de la présence de benzo(a)py.</li> </ul> <p>Le canal est présenté dans le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 comme ayant des objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bon potentiel écologique depuis 2015 ;</li> <li>• De bon état chimique en 2033 (atteinte avec ubiquistes) ou en 2021 (atteinte sans ubiquistes).</li> </ul> <p>Les épisodes de pluie intense sont susceptibles de s'intensifier avec le changement climatique. Dans ce contexte la gestion des eaux pluviales présentera un enjeu plus élevé.</p>	
Incidences et dispositions	Intensité : Faible négative
<p>Le projet ne prévoit pas d'imperméabilisation supplémentaire des sols par rapport à l'état actuel.</p> <p>En phase chantier, les travaux présentent un risque de pollution des eaux de ruissellement pluvial en cas d'accident ponctuel.</p> <p>En phase exploitation, le projet ne portera pas atteinte à la qualité des eaux superficielles.</p> <p>Le projet entraînera des ruissellements d'eau pluviale, dont la gestion est cruciale, notamment en raison de l'imperméabilisation croissante des sols en milieu urbain dense, de la forte déclivité localement entre les niveaux haut et bas du parvis, et de l'augmentation tendancielle des épisodes de pluie intense en lien avec le changement climatique.</p> <p>La gestion des eaux pluviales est soumise aux prescriptions du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer et du</p>	

<p>SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 ainsi qu'aux dispositions du PLUi d'Est Ensemble. Le projet se conformera à ces dispositions.</p>	<p>l'infiltration à la parcelle et les éventuels rejets d'eaux de ruissellement sur les voiries se feront aux réseaux d'assainissement unitaire (réseau départemental). Aucun rejet direct au réseau hydrographique ne sera effectué.</p>
--	---

### 2.1.4. Eaux souterraines

<b>Thème : Masses d'eaux souterraines</b>	<b>Sensibilité : Faible</b>
<p>La commune de Noisy-le-Sec est concernée par la masse d'eau souterraine affleurante « Eocène du Valois » (FRHG104), de contexte hydrogéologique sédimentaire.</p>	
	
<p>Figure 9. Masse d'eau souterraine « Eocène du Valois » (Source : Agence de l'eau Seine-Normandie, 2019)</p>	
<p>La masse d'eau « Eocène du Valois » est caractérisée en 2019 par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un état chimique médiocre, principalement du fait de la présence d'atrazine desethyl deisopropyl ;</li> <li>• Un état quantitatif bon.</li> </ul>	
<p>Elle est présentée dans le SDAGE 2022-2027 comme ayant des objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De bon état chimique en 2027 ;</li> <li>• De bon état quantitatif depuis 2015.</li> </ul>	

<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
<p>En phase chantier comme exploitation, le projet n'ayant pas d'ouvrage en sous-sol, n'a pas d'incidences quantitatives ni qualitatives sur les masses d'eaux souterraines en l'absence de prélèvements et d'infiltration d'eaux pluviales potentiellement chargées.</p>	<p>Pas de mesures en l'absence d'incidences.</p>

### 2.1.5. Usages de l'eau

<b>Thème : Usages de l'eau</b>	<b>Sensibilité : Faible</b>
<p><b>Alimentation en eau potable</b></p> <p>L'eau potable distribuée sur le territoire de l'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble, auquel appartient la commune de Noisy-le-Sec, provient de l'usine de Neuilly-sur-Marne à 6,4 km du pôle de Noisy-le-Sec, par le biais du pompage dans le cours d'eau de la Marne.</p> <p>Un captage d'eau potable pour assurer la sécurisation de l'approvisionnement en eau de la Seine-Saint-Denis est situé sur la commune de Pantin, avec des prélèvements dans la nappe de l'Yprésien et de l'Albien. Ce captage est situé à 4 km du projet du pôle gare de Noisy-le-Sec.</p> <p>Le SDAGE Seine Normandie classe la masse d'eau de l'Eocène du Valois (qui comprend la nappe de l'Yprésien) comme stratégique pour l'alimentation en eau potable.</p> <p>Aucune aire de protection de captage d'eau potable n'est recensée sur la commune de Noisy-le-Sec.</p> <p>La nappe de l'Albien-néocomien est classée en Zone de Répartition des Eaux (ZRE). Sur le périmètre d'Est Ensemble, toutes les communes sont ainsi inscrites en ZRE. Dans les zones ainsi délimitées, les seuils d'autorisation et de déclaration au titre de la Loi sur l'eau sont plus contraignants. Ceux-ci concernent les rubriques de la nomenclature Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA) liées aux prélèvements et aux sondages et ne s'appliquent donc pas au projet.</p>	

<b>Navigation</b>	
Le Canal de l'Ourcq est utilisé pour le trafic commercial entre le Bassin de la Villette et Aulnay-sous-Bois, et donc sur la portion traversant Noisy-le-Sec à 600 m du projet. Le tonnage transporté correspond principalement à des matériaux de construction, sables, graviers et produits de démolition.	
<b>Activités de loisirs</b>	
De multiples activités prennent place le long du Canal de l'Ourcq situé à 600 m du projet : voie verte cycliste, navigation de plaisance, croisières et promenades, canoë kayak, manifestations estivales à forte fréquentation. Récemment le développement de la baignade à l'aval du canal, au niveau du Bassin de la Villette, rencontre un grand succès.	
<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Faible négative</b>
En phase chantier, le projet a un impact limité sur les usages de l'eau liés aux besoins de la base vie et du lavage des engins principalement.	Des mesures de réduction de consommation d'eau en phase chantier seront demandées aux entreprises de travaux (dispositifs d'économie et de recyclage d'eau, suivi des consommations, etc.).
En phase exploitation, le projet n'a pas d'incidences sur les usages de l'eau, hormis les consommations nouvelles générées au sein du futur bâtiment d'accueil de la gare.	Le futur bâtiment sera équipé de dispositifs visant à réduire les consommations d'eau (systèmes de lavabo et sanitaires à débit restreint, etc.).  Les eaux pluviales seront récupérées pour arrosage et travaux de nettoyage. Les plantes des espaces végétalisés seront des espèces à faible consommation d'eau.

### 2.1.6. Document-cadres sur l'eau

<b>Thème : Documents-cadres sur l'eau</b>	<b>Sensibilité : Faible</b>
La commune de Noisy-le-Sec est concernée par le SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 et par le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer approuvé en 2020.	
<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
<p>Le projet s'insère dans un bassin versant dont la gestion est prise en compte dans le SDAGE Seine-Normandie et dans le SAGE Croult-Enghien-Vieille-Mer.</p> <p>Le projet de pôle-gare étant caractérisé par une emprise aménagée supérieure à 1 hectare, <b>il est soumis à la rubrique 2.1.5.0. de la Loi sur l'eau</b>. À ce titre, il est soumis à l'article 1 « Gérer les eaux pluviales à la source et maîtriser les rejets d'eaux pluviales des IOTA ou ICPE dirigés vers les eaux douces superficielles » du SAGE.</p> <p>Ainsi, tout projet soumis à déclaration ou autorisation au titre de l'article L.214-2 du Code de l'environnement doit respecter les principes suivants de manière cumulative : « gérer prioritairement les eaux pluviales en utilisant les capacités d'évaporation et d'infiltration du couvert végétal, du sol et du sous-sol (pour tout type de pluie), en privilégiant la mise en place de techniques de gestion « à la source » adaptées au contexte local ;</p> <p>ET</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour les petites pluies courantes (valeur cible = 80% de la pluie de fréquence de retour annuelle sur le périmètre du SAGE, ce qui peut correspondre à 10 mm), assurer un rejet « 0 » vers les eaux douces superficielles ;</li> </ul> <p>ET</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• pour les pluies générant des ruissellements excédentaires ne pouvant pas être gérés à la source : prévoir l'aménagement et l'équipement des terrains permettant un rejet « limité » vers les eaux douces</li> </ul>	<p>Le projet respectera les objectifs et dispositions du SDAGE et du SAGE et améliorera de ce fait la gestion des eaux pluviales existante.</p> <p>Un dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'eau viendra exposer en détail la compatibilité du projet à ces documents-cadres le cas échéant.</p>

Note d'incidences environnementales  
POLE GARE DE NOISY-LE-SEC

superficielles au plus équivalent au débit issu dudit terrain avant tout aménagement (équivalent terrain nu) sur une base de dimensionnement prenant en compte les événements pluviométriques adaptés au site et au moins de type décennal. »

## 2.2. MILIEU NATUREL

### 2.2.1. Zonages du patrimoine naturel

Thème : Zonages d'inventaire	Sensibilité : Nulle
<p>L'inventaire des ZNIEFF (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) est un inventaire national établi à l'initiative et sous le contrôle du ministère de l'Environnement. Il constitue un outil de connaissance et de préservation du patrimoine naturel de la France. Cet inventaire différencie deux types de zones.</p> <p>Une ZNIEFF de type 1 est située à 1,1 km au sud-ouest du projet (Prairies humides au Fort de Noisy, code G2110020470), et des sites ZNIEFF 1 « Coteaux et plateau d'Avron », « Boisements et prairies du parc des Guilands » et « Parc des Beaumonts » à plus de 3 km du projet.</p> <p>Des ZNIEFF de type 2 sont présentes à plus de 5 km du secteur d'étude.</p>	

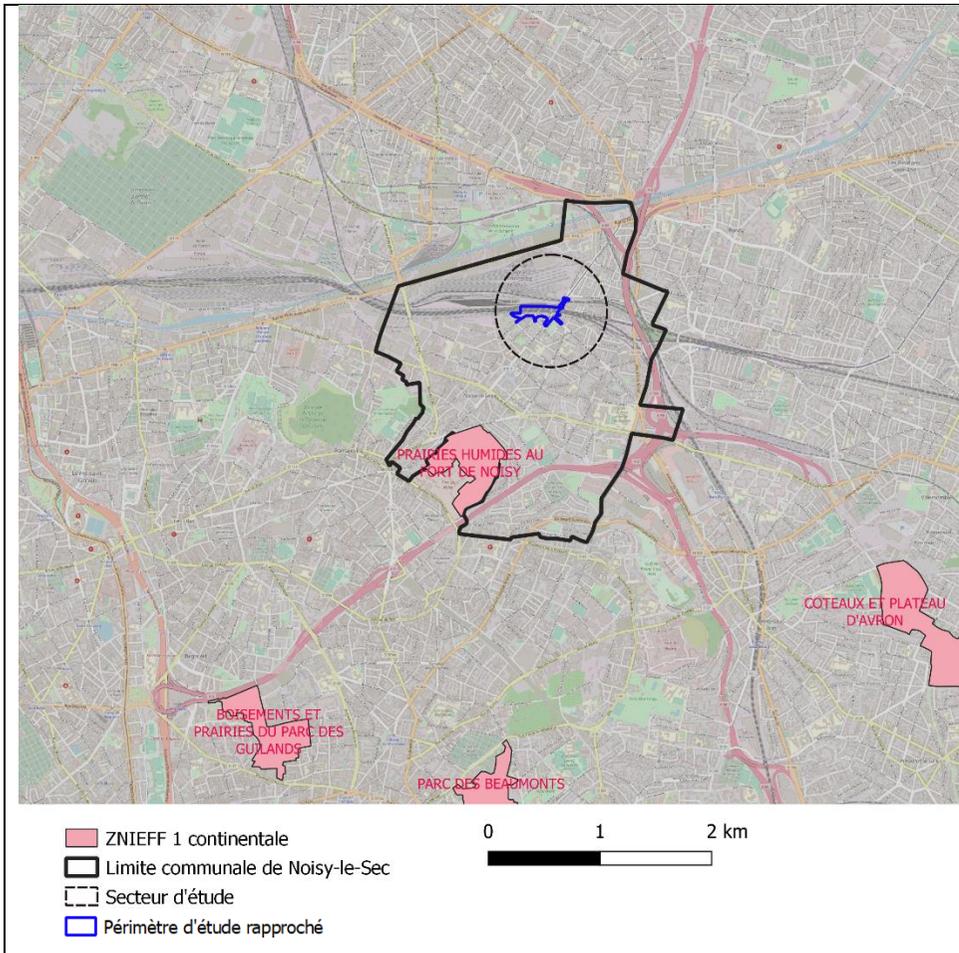


Figure 10. ZNIEFF de type 1 à proximité du projet (Source : Géoportail)

<b>Thème : Zonages réglementaires</b>	<b>Sensibilité : Nulle</b>
---------------------------------------	----------------------------

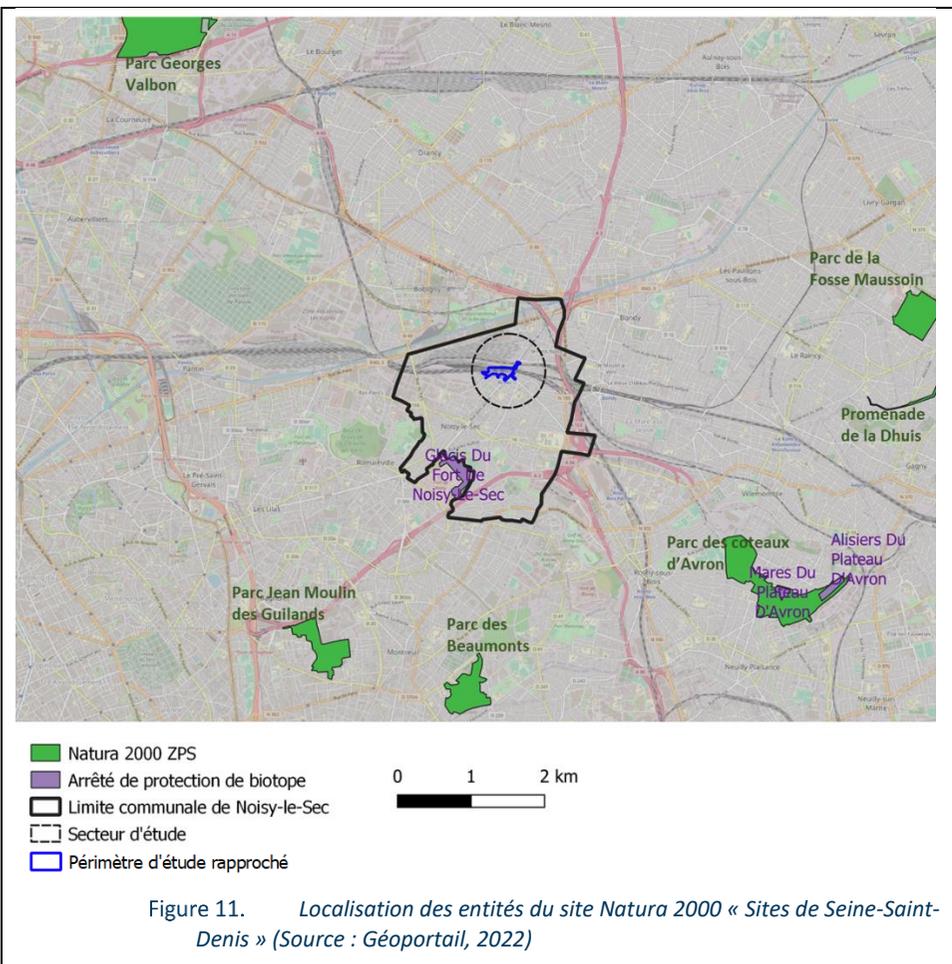
Un arrêté de protection de biotope est situé au niveau du Fort de Noisy, à 1,2 km au sud-ouest du projet (Glacis Du Fort De Noisy-Le-Sec, code FR3800418).

Le projet n'est pas situé à proximité immédiate de sites Natura 2000. Les sites les plus proches font partie du site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013) au titre de la directive « Oiseaux ». Ce site est composé de 14 entités à travers la Seine-Saint-Denis, dont les plus proches du projet sont :

- Le Parc des Beaumonts à Montreuil à 3,8 km au sud du projet ;
- Le Parc des Côteaux d'Avron à 3,8 km au sud-est du projet ;
- Le Parc départemental Jean Moulin les Guilands à 4,1 km au sud-ouest du projet ;
- La Promenade de la Dhuis à 5,3 km à l'est du projet ;
- Le Parc départemental de la Fosse-Maussoin à 5,4 km à l'est du projet ;
- Le Parc départemental Georges Valbon à 6,2 km du projet au nord-ouest du projet.

Les autres entités du site sont situées à plus de 8 km du projet.

<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
Le projet n'a pas d'interface avec la ZNIEFF des Prairies humides au Fort de Noisy ni avec les autres ZNIEFF du département, ni en phase chantier ni en phase exploitation. Il n'a pas d'incidences sur les zonages d'inventaire.	Aucune mesure en l'absence d'incidences.



Le déplacement des oiseaux jusqu'au secteur du projet de pôle-gare est très improbable compte tenu de la grande différence entre les habitats naturels du secteur et ceux des sites Natura 2000 et de l'absence de liens fonctionnels entre les deux.

### 2.2.2. Habitats naturels, faune et flore

<b>Thème : Faune-flore et habitats</b>	<b>Sensibilité : Moyenne</b>
<p>Le territoire communal, très urbanisé, ne présente pas de milieux naturels propices au développement d'une biodiversité remarquable. La présence d'espaces verts dans les parcs, cimetières, friches et abords d'infrastructures permet cependant d'abriter une biodiversité ordinaire propre aux milieux anthropisés, ainsi que la présence de grands zones ferroviaires</p> <p>le périmètre d'étude du projet jouxte en effet, le cimetière de Noisy-le-Sec ainsi que des emprises de voies ferroviaires.</p> <p>Un pré-diagnostic écologique a été réalisé sur site en août 2022 (voir annexe 8 du dossier de cas par cas) par le bureau d'études CDC Biodiversité sur les secteurs repérés dans la figure suivante.</p>	

<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
<p>Le projet n'a pas d'interface directe avec l'arrêté de protection de biotope du Glacis du Fort de Noisy-le-Sec ni avec le site Natura 2000 Sites de Seine-Saint-Denis.</p> <p>Le projet est éloigné et non-connecté aux sites Natura 2000 de Seine-Saint-Denis les plus proches.</p>	<p>Aucune mesure en l'absence d'incidences.</p>



Figure 12. Localisation des espaces investigués lors du pré-diagnostic écologique en août 2022 (CDC Biodiversité, 2022)

Il met en valeur que :

- Les abords des voies ferrées comprennent de nombreuses friches qui tangentent les emprises du projet opérationnel. Ces espaces (A.1 et A.2 dans la carte suivante) sont susceptibles d'accueillir des espèces protégées : reptiles dans les milieux thermophiles, insectes thermophiles en fonction des cortèges floristiques, flore dans les habitats thermophiles ;

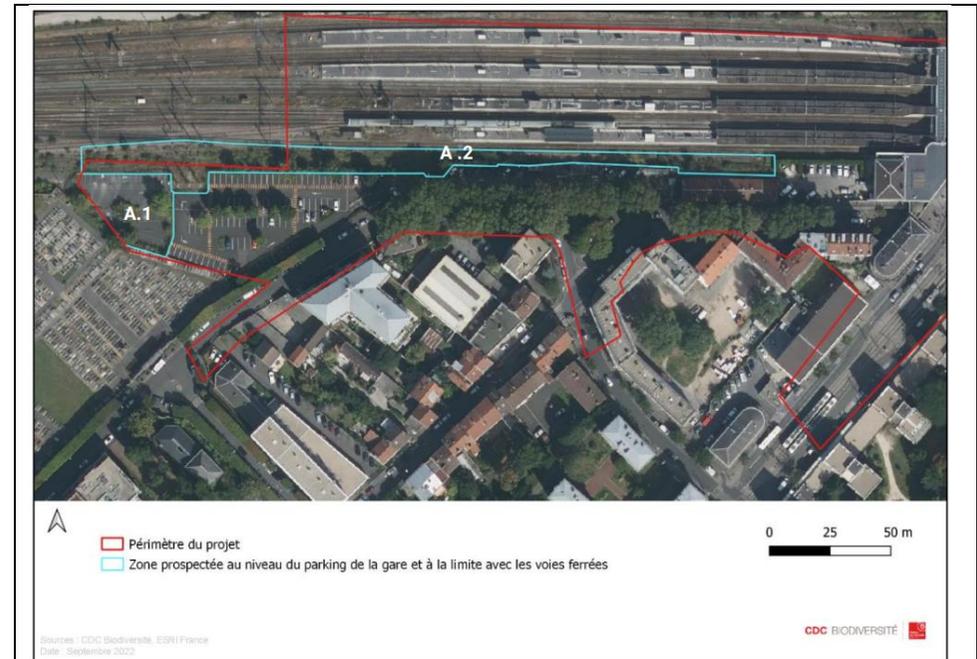


Figure 13. Zones prospectées au niveau du parking et de la limite des voies ferrées (@CDC Biodiversité – 2022)

- Le périmètre opérationnel du projet comprend également des arbres d'alignement sur la rue de la Gare (B.1 et B.2 dans la carte suivante), susceptibles d'abriter une avifaune du cortège des parcs et jardins, de contenir des cavités favorables aux chiroptères.

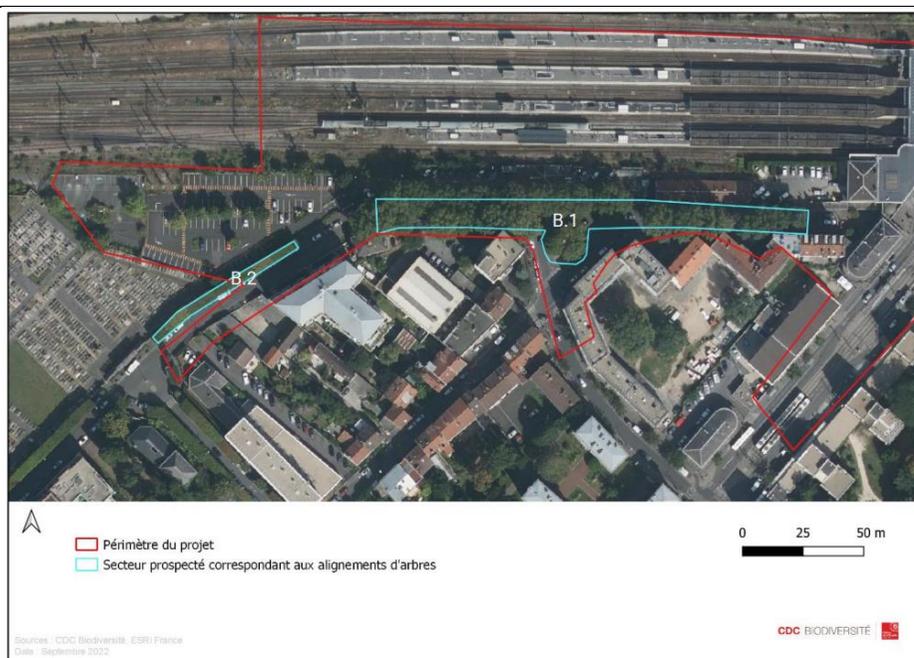


Figure 14. Secteur prospecté correspondant aux alignements d'arbres (@CDC Biodiversité – 2022)

- Enfin, les ballasts des voies SNCF constituent des milieux thermophiles qui peuvent être favorables à des espèces de flore rares et protégées en Île-de-France, ainsi qu'aux reptiles et insectes prairiaux et de secteurs thermophiles. Il faut cependant noter que la gare de Noisy-le-Sec est traversée quotidiennement par de nombreux trains sur le faisceau.

Des espèces floristiques exotiques envahissantes ont également été identifiées sur le site (*Ailante Ailanthus altissima*, Robinier *Robinia pseudoacacia*, *Buddleia* de David *Buddleja davidii*, Renouée du Japon *Reynoutria japonica*). Ces espèces doivent faire l'objet de vigilance.

D'après la synthèse par commune publiée par l'Office Départemental de la Biodiversité Urbaine de Seine-Saint-Denis (ODBU) en 2014, 231 espèces ont été observées sur le territoire de Noisy-le-Sec depuis 2004.

D'après les données de l'ODBU en 2014, le square Jean Jaurès à proximité du projet abrite un certain nombre d'espèces, en particulier floristiques.

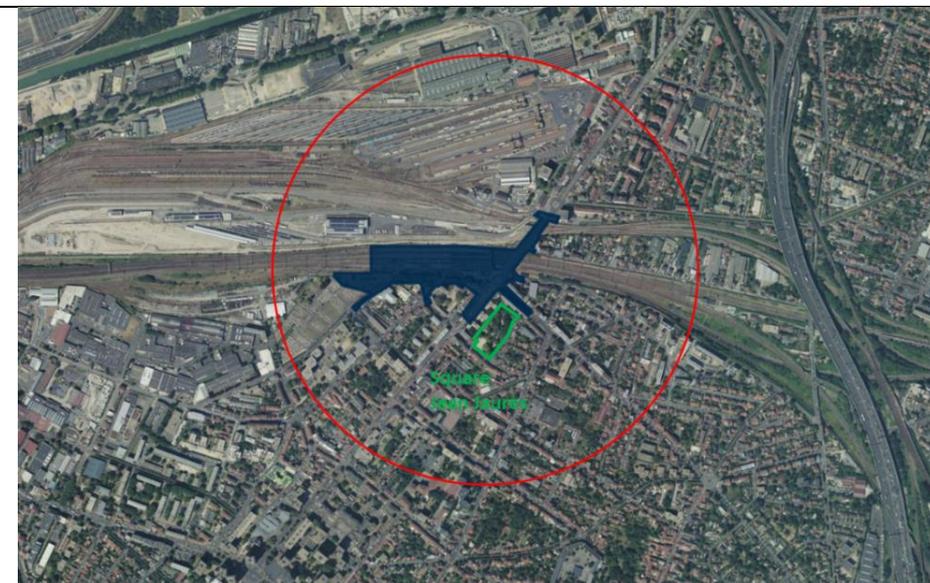


Figure 15. Localisation du square Jean Jaurès par rapport au projet de pôle gare (Source : Géoportail, 2022)

Deux espèces floristiques à enjeu prioritaire sont recensées sur la commune :

- Anthémis des champs (*Anthemis arvensis*), flore ;
- Lotier maritime (*Lotus maritimus*), flore : **espèce protégée**.

Selon le CBNPN, trois espèces florales protégées sont recensées sur la commune :

- Orchis pyramidal (*Anacamptis pyramidalis* (L.) Rich., 1817), observée en 2020 : **espèce protégée**
- Épipactis à larges feuilles (*Epipactis helleborine* (L.) Crantz, 1769), observée en 2003 : **espèce protégée**
- Ophrys abeille (*Ophrys apifera* Huds., 1762), observée en 2018 : **espèce protégée**.

Plusieurs espèces fauniques à enjeu sont recensées sur la commune d'après l'ODBU.

Enjeu élargi selon l'ODBU:

- Orvet fragile (*Anguis fragilis*), reptiles et amphibiens : **espèce protégée** ;
- Lézard des murailles (*Podarcis muralis*), reptiles et amphibiens : **espèce protégée**.

<p>Dont dans le square Jean Jaurès :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Torilis à fleurs glomérulées (<i>Torilis nodosa</i>), flore (espèce rare et déterminante ZNIEFF) ;</li> <li>• Hirondelle de fenêtre (<i>Delichon urbica</i>), oiseau : <b>espèce protégée</b> ;</li> <li>• Moineau domestique (<i>Passer domesticus</i>), oiseau : <b>espèce protégée</b> ;</li> <li>• Serin cini (<i>Serinus serinus</i>), oiseau : <b>espèce protégée</b>.</li> </ul>		<p>En phase exploitation, le projet n'a pas d'interface directe ni d'incidence notable sur les habitats naturels et les espèces présentes dans le périmètre ni aux alentours (dans le square Jean Jaurès par exemple).</p> <p>Il est susceptible d'engendrer des nuisances sonores et vibratoires qui pourraient perturber de manière indirecte les espèces du square et des friches aux abords des voies, mais sans générer plus de nuisances que la situation de l'état initial, avec d'importantes infrastructures routières et ferroviaires. Le projet de pôle modifiera les flux de personnes et de véhicules sur le secteur, en interaction avec les projets connexes de transport (T11 Express, prolongement du T1), qui pourraient avoir indirectement une incidence sur les individus faunistiques présents dans les espaces naturels aux alentours de la gare.</p>	<p>arbres d'alignement, afin d'éviter tout risque d'accident/destruction des zones favorables à la faune ou à la flore d'intérêt patrimonial et/ou protégés le cas échéant</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nettoyer les engins avant leur arrivée sur site et après leur passage sur site pour éviter le transport d'espèces exotiques envahissantes ;</li> <li>• Éviter de circuler sur les stations d'espèces exotiques envahissantes pour limiter leur transport.</li> </ul> <p>La végétalisation des parvis dans le cadre du projet aura un effet bénéfique sur la biodiversité.</p> <p>En conclusion, les impacts résiduels du projet seront très limités sur les habitats, la faune et la flore.</p>
Incidences et dispositions	Intensité : Faible		
<p>Le projet a peu d'interface avec les espaces naturels à enjeux potentiels identifiés.</p> <p>Concernant les abords de voies ferrées, les projets connexes, antérieurs et indépendants au projet de pôle (construction du bâtiment de sécurité ferroviaire de la SNCF et réaménagement de l'accès au passage souterrain, tous deux mis en service en 2024) remodeleront l'espace de friche bordant les voies ferrées. Le projet de pôle-gare n'aura ainsi d'impact potentiel que sur une faible portion de voie ferrée abandonnée bordant le sud des voies sur moins de 50 m.</p> <p>L'alignement d'arbres de la rue de la Gare sera conservé et donc le projet de pôle n'aura pas d'impact sur les gîtes potentiels d'avifaune et de chiroptères associés.</p> <p>Quant aux espaces de ballast situés dans les emprises du projet opérationnel, la gare de Noisy-le-Sec est fortement fréquentée par de nombreux trains, ce qui ne favorise pas l'installation d'espèces faunistique et floristique.</p> <p>En phase chantier, le projet engendre des nuisances sonores et des pollutions potentielles (lumineuse, atmosphériques) susceptibles de perturber les habitats et la faune associée.</p>	<p>En phase chantier, des mesures ERC adaptées seront mises en place afin de limiter les impacts du projet sur les habitats et les espèces potentielles identifiées. Ces mesures consisteront notamment à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Traiter de manière adaptée l'éclairage pour réduire la pollution lumineuse ;</li> <li>• Stocker les déblais sur une bâche étanche et sur un point haut ou à l'abri des ruissellements ;</li> <li>• Prévenir les risques de pollution dus aux engins et disposer de kits anti-pollution dans les machines lors de la réalisation des travaux ;</li> <li>• Piqueter et baliser les sites à enjeu potentiel et notamment les</li> </ul>		

### 2.2.3. Continuités écologiques

**Thème : Continuités écologiques**

**Sensibilité : Faible**

Le schéma de Trame Verte et Bleue (TVB) d'Est Ensemble a été adopté le 21 novembre 2017. La TVB ne met pas en évidence de réservoir de biodiversité (noyaux) sur le secteur d'étude.

Le pré-diagnostic écologique réalisé suggère que des enjeux de corridors écologiques sont possibles du fait de la trame herbacée que représente la voie ferrée et du rôle des arbres d'alignement dans la trame des parcs et jardins en milieu urbain. Le Canal de l'Ourcq est reconnu comme l'un des principaux corridors alluviaux en contexte urbain à fonctionnalité réduite qu'il convient de restaurer. Il est cependant relativement éloigné des emprises du projet.

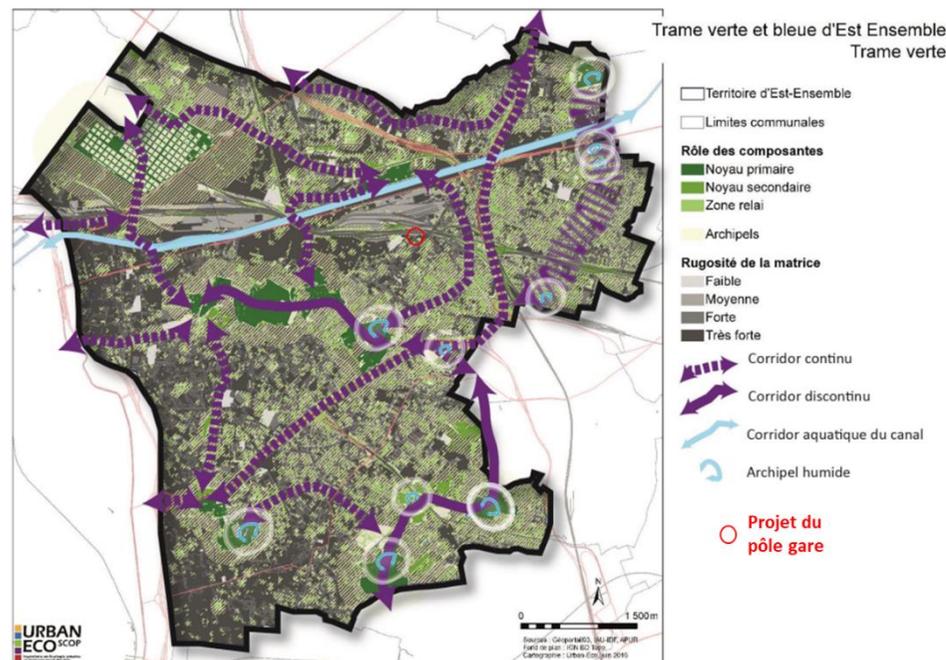


Figure 16. Corridors écologiques du territoire d'Est Ensemble (Source : TVB Est Ensemble, Urban-Ecoscop, 2015)

**Incidences et dispositions**

**Intensité : Faible**

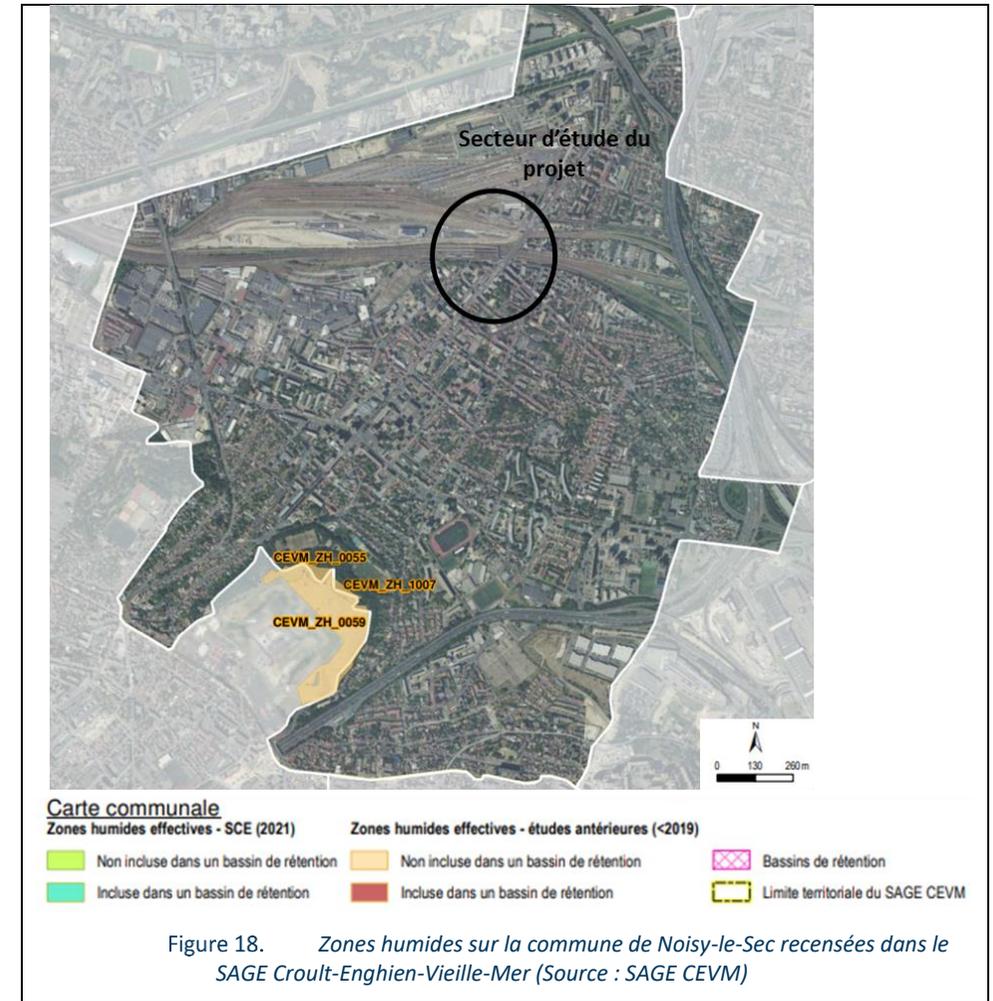
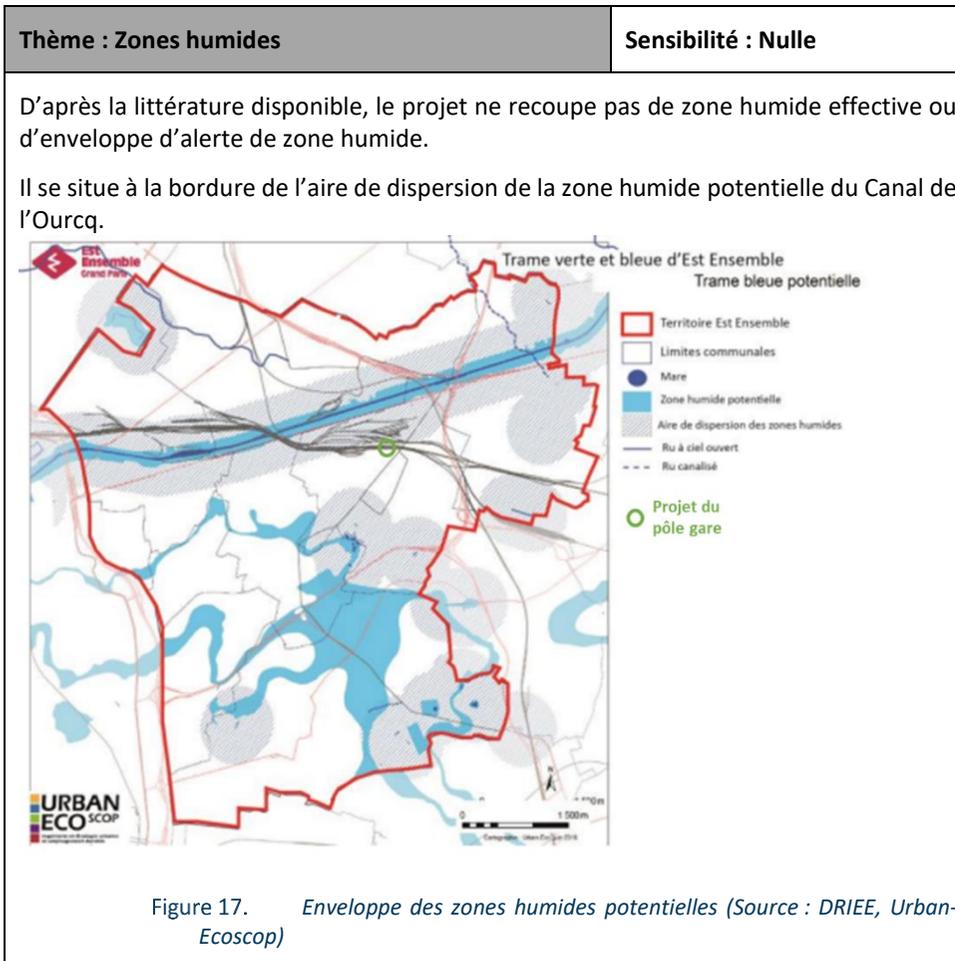
Le projet ne recoupe pas de réservoir de biodiversité ni de corridor écologique identifié dans le schéma de Trame Verte et Bleue d'Est Ensemble.

Il est susceptible d'avoir un impact en phase travaux sur les corridors écologiques potentiels représentés par les voies ferrées et une portion d'une voie abandonnée bordant les voies au sud.

Voir les mesures en phase chantier détaillées au 2.2.2. Habitats naturels, faune et flore.

Les impacts résiduels du projet seront très limités sur les continuités écologiques

### 2.2.4. Zones humides



<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
Le projet n'a pas d'incidence sur les zones humides, ni en phase chantier ni en phase exploitation.	Aucune mesure en l'absence d'incidence.

## 2.3. MILIEU HUMAIN

### 2.3.1. Urbanisme

<b>Thème : Organisation administrative et urbanisme réglementaire</b>	<b>Sensibilité : Faible</b>
<p>Situé dans le département de la Seine-Saint-Denis (93) en région Île-de-France, le projet s'inscrit au nord-est de Paris, dans la commune de Noisy-le-Sec.</p> <p>La ville est rattachée à l'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble regroupant 9 communes (Bagnolet, Bobigny, Bondy, Le Pré-Saint-Gervais, Les Lilas, Montreuil, Noisy-le-Sec, Pantin, Romainville).</p> <p>Elle est ainsi concernée par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) d'Est Ensemble.</p>	
<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Faible négative</b>
<p>Le projet devra prendre en compte les dispositions du PLUi Est Ensemble.</p> <p>Le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLUi d'Est Ensemble est structuré autour de 3 grands axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>I. Vers une ville renaturée et de qualité pour tous</b> : cet axe aborde la manière de développer et d'aménager de façon qualitative ce territoire situé au cœur du Grand Paris ;</li> <li>• <b>II. L'humain et le vivre ensemble au cœur du projet</b> : cet axe vise à exprimer la manière dont le territoire entend répondre aux besoins de ses habitants et usagers, dans un objectif de renforcement de la qualité de vie ;</li> <li>• <b>III. L'héritage, la résilience et la transition écologique comme moteurs d'une évolution maîtrisée</b> : cet axe définit les orientations permettant la mise en valeur d'un riche patrimoine bâti, naturel et paysager, mais aussi social, économique et culturel, pour permettre des mutations qualitatives et innovantes, dans un contexte de dérèglement climatique, et avec le souhait de respecter les identités du territoire.</li> </ul> <p>Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec s'inscrit dans les grands axes du PADD. Ainsi, il permettra une desserte améliorée et plus fluide des projets urbains depuis le reste de la commune et de la région Île-de-France. Il participe en cela à la mutation urbaine de la commune et à l'attractivité du secteur. La requalification du parvis et la réorganisation du stationnement s'accompagneront de mesures de végétalisation et d'amélioration de la qualité urbaine des espaces publics attenants à la gare.</p> <p>Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec est concerné par l'OAP territoriale : « Plaine de l'Ourcq » et plusieurs OAP thématiques : « Organisation urbaine, grands projets et temporalités », « Environnement », « Mobilités », « Patrimoine et paysage » qui fixent des objectifs à prendre en compte dans la conception du projet.</p>	<p>Le projet est compatible avec le PADD et les OAP du PLUi.</p> <p>Les dispositions du règlement du PLUi fixent au projet un certain nombre de contraintes qui n'entraînent pas d'incompatibilité.</p> <p>Le bâtiment voyageur est prévu en zone UEi, qui autorise les locaux et bureaux des administrations publiques et les locaux techniques et industriels des administrations publiques sans conditions, et qui autorise le commerce de détail à condition que ces constructions soient liées à des projets de transports collectifs ferrés (mention prévue pour la 2<sup>e</sup> modification du PLUi).</p> <p>L'implantation de coques commerciales dans le bâtiment voyageur est donc également compatible avec le PLUi.</p>

Le projet de pôle gare s'inscrit dans les destinations et les sous-destinations suivantes du règlement du PLUi (telles que définies dans le dictionnaire du PLUi) : « *Locaux techniques et industriels des administrations publiques* » et « *Artisanat et commerce de détail* » au titre des aménagements du bâtiment voyageur, des parvis et des passerelles ainsi que des coques commerciales prévues.

Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec est couvert par les zones urbaines UEi, UC et U :

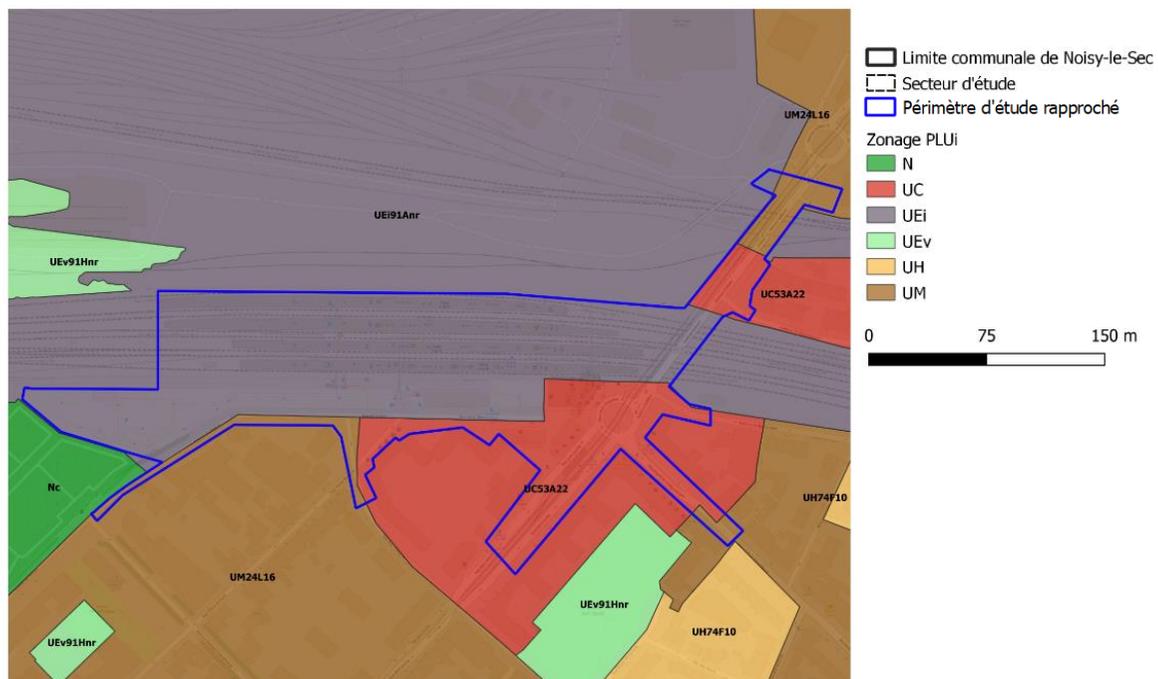


Figure 19. Zonage réglementaire du PLUi d'Est Ensemble et périmètre d'étude du projet

**Thème : Dynamique territoriale et projets urbains**
**Sensibilité : Moyenne**

La gare de Noisy-le-Sec se trouve à proximité de secteurs en grande mutation urbaine :

- Projet de la **ZAC du quartier durable de la Plaine de l'Ourcq**, secteur de 35 ha qui longera au nord le réseau ferroviaire et sera en lien avec le pôle-gare via l'avenue Gallieni, actuellement occupé par des entrepôts industriels, et qui contiendra entre autres des logements, bureaux, commerces et équipements sportifs. Les mises en service des différents aménagements auront lieu entre 2020 et 2024 ;
- Deux secteurs d'envergure en pleine mutation : Plaine Ouest (qui longera au sud le réseau ferroviaire à 400 m à l'ouest du pôle-gare) et Pont de Bondy – Triangle Ouest (à 1 km au nord-est du pôle-gare et accessible via le T1), dont la mise en service est prévue fin 2022 ;
- Trois projets de renouvellement urbain :
  - Le NPNRU sur le quartier du Londeau, en limite sud de la ville, à 1,2 km au sud-est de la gare de Noisy-le-Sec ;
  - Le NPNRU Centre-ville – Béthisy, secteur situé à 800 m au sud-ouest de la gare de Noisy-le-Sec, à l'intersection de la rue Jean Jaurès et de la rue Paul Vaillant Couturier ;
  - Le projet Cœur de Ville englobant le NPNRU Centre-Ville Béthisy à 800 m au sud-ouest de la gare.

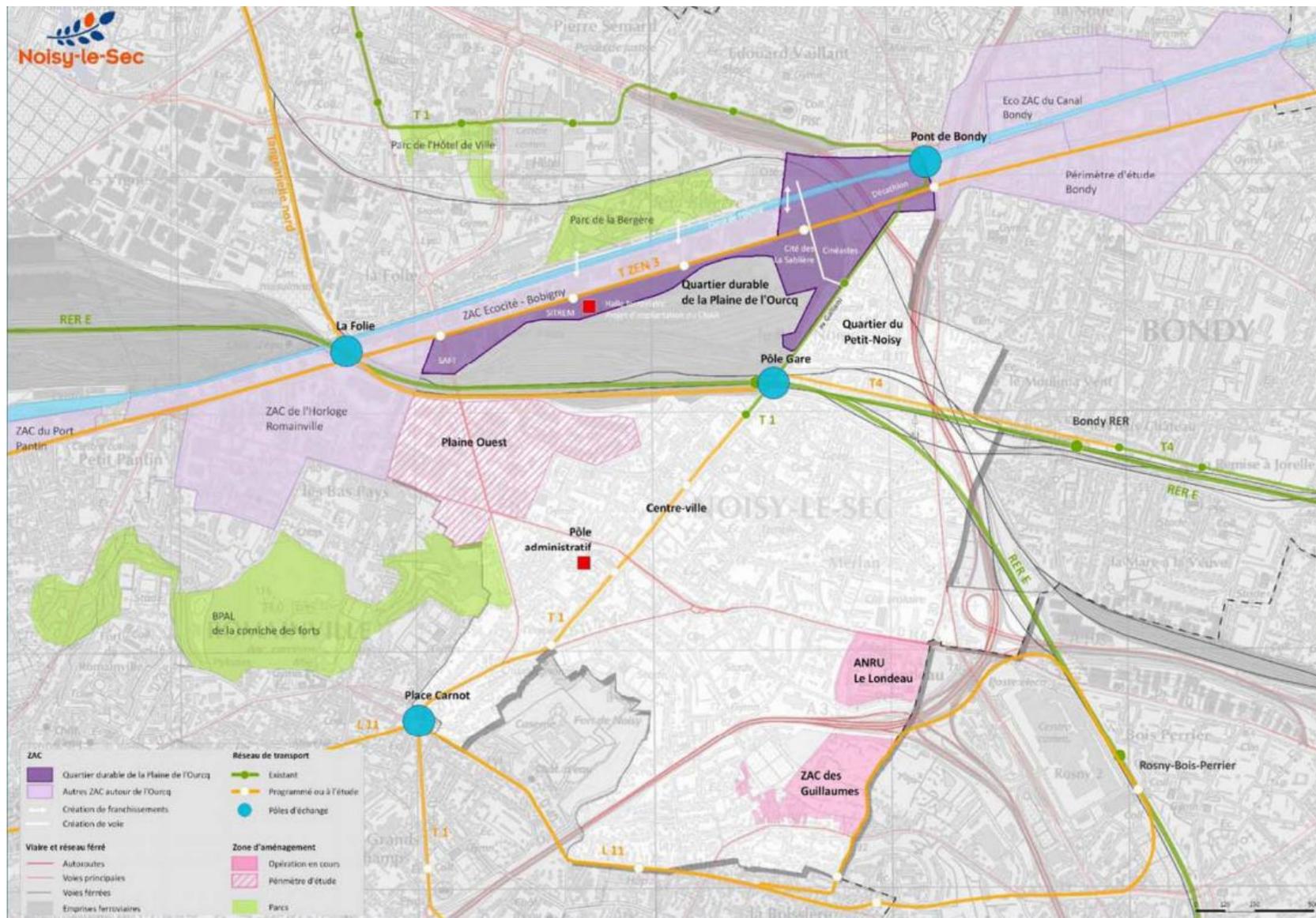


Figure 20. Localisation des projets urbains aux abords du projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2022)

<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Faible positive</b>
Le projet s'inscrit en cohérence avec la dynamique territoriale et les projets urbains du secteur. Il participe à une modernisation et une meilleure intermodalité de la ville.	Pas de mesure en l'absence d'incidence négative.

### 2.3.2. Occupation des sols et fonctionnement urbain

Thème : Occupation des sols

Sensibilité : Faible

Selon la classification Corine Land Cover 2018, le projet s'implante en zone de tissu urbain discontinu et en zone de réseau ferroviaire.

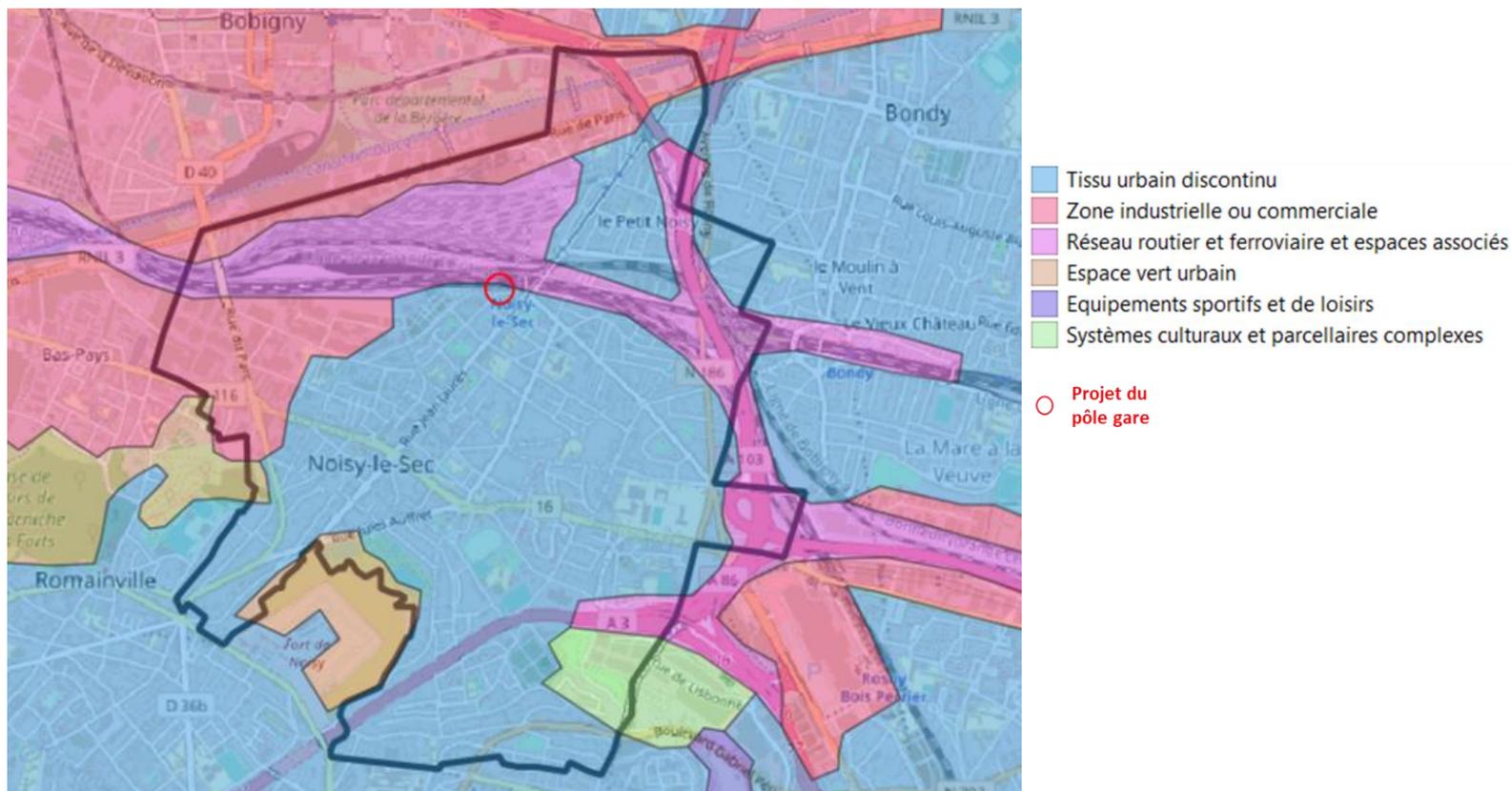


Figure 21. Occupation du sol sur la commune de Noisy-le-Sec (Artelia-Richez, Corine Land Cover 2018)

**POSTE**

Emprise de transport ferré

**DÉFINITION**

Faisceaux de triage, gares, installations d'entretien du matériel, voies ferrées y compris les remblais et déblais.

**VUE DU CIEL**



**POSTE**

Parkings de surface

**DÉFINITION**

Parkings de surface, avec une emprise propre, à l'exclusion des parcs souterrains. Ce poste comprend les parkings associés aux équipements et à l'habitat.

**VUE DU CIEL**



**POSTE**

Activités en tissu urbain mixte

**DÉFINITION**

Activités à caractère industriel (en locaux d'activités, laboratoires, entrepôts, ateliers, etc.) dispersées dans des zones d'habitat, formant ainsi un tissu mixte, mais qui sont individualisées par rapport à l'habitat. Se trouvent classées dans ce poste les activités de production animale : chenils, haras, installations avicoles, etc.

**VUE DU CIEL**



**POSTE**

Habitat continu bas

**DÉFINITION**

Habitat R+1 à R+3. Les zones concernées sont surtout linéaires, en bordure de voirie dans les faubourgs et les centres anciens et dans les nouveaux quartiers « maisons de ville ». Les châteaux (sauf ceux ouverts au public).

**VUE DU CIEL**



**POSTE**

Habitat collectif continu haut

**DÉFINITION**

Habitat R+4 à R+7. Il s'agit de centres urbains (immeubles haussmanniens ou ceux en brique de l'immédiat après-guerre). S'il existe des jardins dans ces zones, ils sont traités en espaces verts.

**VUE DU CIEL**



**POSTE**

Parcs ou jardins

**DÉFINITION**

Parcs et jardins (publics ou privés) dont la superficie est supérieure à environ 5 000 m<sup>2</sup>. Dans le cas d'une très grande propriété dont une partie est boisée, les diverses composantes sont dissociées (en bois, parc, eau, etc.). Ils peuvent disposer d'équipements pour le public (aire de jeux).

**VUE DU CIEL**



Figure 22. Analyse du Mode d'Occupation des Sols (MOS) du secteur (Source : Institut Paris Région, 2017)

### POSTE

Autres équipements de proximité

#### DÉFINITION

Crèches, locaux municipaux annexes, centres d'action sociale, locaux d'activités socio-éducatives, MJC, conservatoires, écoles d'art, bibliothèques municipales, bâtiments d'activités de loisirs, bureaux de poste, centre de tri PTT, autres équipements locaux, péages d'autoroutes, et écluses.

#### VUE DU CIEL



### POSTE

Voies de plus de 25 m d'emprise

#### DÉFINITION

Voies d'une largeur > 25 m d'immeuble à immeuble, y compris les bretelles d'accès, talus de remblais et déblais, échangeurs en entier. Les péages sont inscrits dans le poste 72.

#### VUE DU CIEL



### POSTE

Activités en tissu urbain mixte

#### DÉFINITION

Activités à caractère industriel (en locaux d'activités, laboratoires, entrepôts, ateliers, etc.) dispersées dans des zones d'habitat, formant ainsi un tissu mixte, mais qui sont individualisées par rapport à l'habitat. Se trouvent classées dans ce poste les activités de production animale : chenils, haras, installations avicoles, etc.

#### VUE DU CIEL



#### Occupation du sol simplifiée

MOS 2017

- Bois ou forêt
- Milieux semi-naturels
- Espaces agricoles
- Eau
- Espaces ouverts artificialisés
- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Activités
- Equipements
- Transports
- Carrières, décharges, chantiers

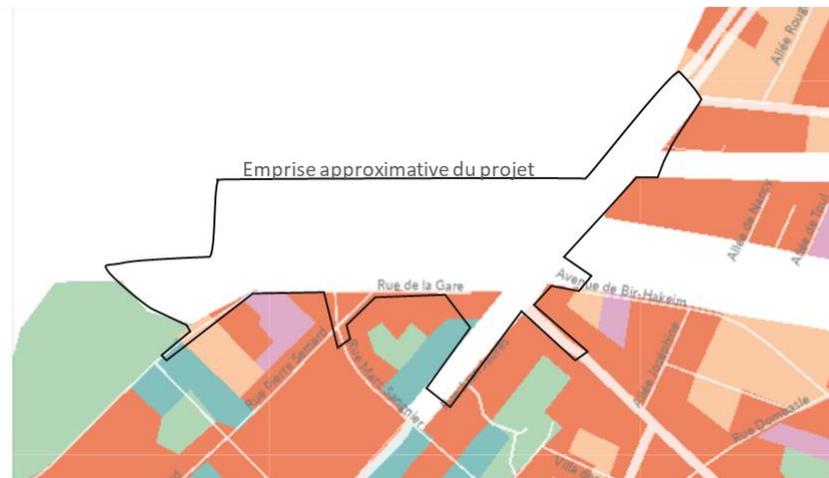


Figure 23. Analyse du Mode d'Occupation des Sols (MOS) du secteur (Source : Institut Paris Région, 2017)

D'après le MOS (Mode d'Occupation du Sol) réalisé par l'Institut Paris Région en 2017, le projet est en interface avec des zones caractérisées par des activités en tissu urbain mixte, un habitat continu bas, un habitat collectif continu haut et des équipements de proximité. Il se situe donc déjà sur des emprises urbanisées et se caractérise également par un positionnement le long de larges emprises ferroviaires, rupture urbaine forte du territoire.

Incidences et dispositions	Intensité : Forte négative
<p>Le niveau bas du parvis intercepte une zone caractérisée par un habitat continu bas. Le niveau haut du parvis intercepte une zone caractérisée par un habitat collectif continu haut.</p> <p>En phase chantier, la réalisation du niveau haut du parvis entraînera la démolition d'un bâtiment (bâtiment dit de la « Rotonde », code Y203) afin d'offrir un espace suffisamment large pour les échanges intermodaux. Ces impacts sont à long terme et donc également valables en phase exploitation.</p> <p>Les emprises chantiers pour le bâtiment voyageur et la passerelle se situeront sur des emprises déjà dédiés à SNCF et n'auront pas d'incidence sur le tissu urbain déjà constitué.</p> <p>Afin d'améliorer la cohérence urbaine et la liaison entre la rue de la Gare et la rue Jean Jaurès, le niveau haut du parvis accueillera une rampe PMR reliant ces deux poches urbaines.</p> <p>De façon générale, en comparaison avec la situation actuelle, le projet augmentera la surface extérieure du pôle d'environ 1 630 m<sup>2</sup>, tandis que la surface de bâtiment voyageur sera augmentée d'environ 1 600 m<sup>2</sup>. La circulation et le confort des voyageurs seront donc améliorés.</p>	<p>La parcelle nécessaire à l'opération sera acquise de préférence par voie amiable et en dernier recours par voie d'expropriation.</p> <p>Les propriétaires concernés par les acquisitions de foncier seront indemnisés dans les conditions prévues par le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.</p>

### 2.3.3. Socio-économie

Thème : Socio-économie	Sensibilité : Moyenne																												
<p>La population de Noisy-le-Sec est de 44 223 habitants en 2018 (source : INSEE). Elle a augmenté de 14% depuis 2008, soit une croissance moyenne annuelle de 1,34% ce qui est supérieur à la croissance de la population observée en Seine-Saint-Denis entre 2008 et 2018 (0,81% par an).</p> <p>La population de Noisy-le-Sec est jeune (43,4% a moins de 30 ans, 16,7% plus de 60 ans).</p>																													
<table border="1"> <caption>Figure 24. Evolution de la population par tranche d'âge sur la commune de Noisy-le-Sec (Source : INSEE, 2018)</caption> <thead> <tr> <th>Tranche d'âge</th> <th>2008 (%)</th> <th>2013 (%)</th> <th>2018 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 à 14 ans</td> <td>~23</td> <td>~25</td> <td>~27</td> </tr> <tr> <td>15 à 29 ans</td> <td>~23</td> <td>~20</td> <td>~19</td> </tr> <tr> <td>30 à 44 ans</td> <td>~24</td> <td>~26</td> <td>~23</td> </tr> <tr> <td>45 à 59 ans</td> <td>~18</td> <td>~17</td> <td>~17</td> </tr> <tr> <td>60 à 74 ans</td> <td>~9</td> <td>~10</td> <td>~11</td> </tr> <tr> <td>75 ans ou +</td> <td>~5</td> <td>~5</td> <td>~5</td> </tr> </tbody> </table>		Tranche d'âge	2008 (%)	2013 (%)	2018 (%)	0 à 14 ans	~23	~25	~27	15 à 29 ans	~23	~20	~19	30 à 44 ans	~24	~26	~23	45 à 59 ans	~18	~17	~17	60 à 74 ans	~9	~10	~11	75 ans ou +	~5	~5	~5
Tranche d'âge	2008 (%)	2013 (%)	2018 (%)																										
0 à 14 ans	~23	~25	~27																										
15 à 29 ans	~23	~20	~19																										
30 à 44 ans	~24	~26	~23																										
45 à 59 ans	~18	~17	~17																										
60 à 74 ans	~9	~10	~11																										
75 ans ou +	~5	~5	~5																										
<p>Les ménages de la commune sont composés à 32,6% de personnes seules, à 2,9% d'autres ménages sans famille et à 64,4% de ménages avec famille (dont 16% de couples sans enfants, 33% de couples avec enfants et 15,5% de familles monoparentales). Le taux de chômage est élevé avec un taux de 17,7% en 2018 contre 13,4% à échelle nationale.</p>																													

Les catégories socio-professionnelles des ménages de la commune les plus représentées sont les employés (25%) suivis des retraités et des ouvriers (environ 18% chacun).

Catégorie socioprofessionnelle	Proportion (%)
Agriculteurs exploitants	0
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	~4
Cadres et professions intellectuelles supérieures	~10
Professions intermédiaires	~16
Employés	25
Ouvriers	~18
Retraités	~18
Autres personnes sans activité professionnelle	~8

Les logements de la commune sont composés en 2018 à 93,2% de résidences principales, ce qui est relativement stable depuis 2008. 76,6% des logements sont des appartements. En 2019, 34,3% des résidences principales sont occupées par des propriétaires, 64,4% par des locataires (dont 39,7% d'un logement HLM loué vide) et 1,3% de personnes logées gratuitement.

	2008	%	2013	%	2018	%
<b>Ensemble</b>	<b>16 113</b>	<b>100,0</b>	<b>16 852</b>	<b>100,0</b>	<b>17 978</b>	<b>100,0</b>
Résidences principales	15 080	93,6	15 960	94,7	16 757	93,2
Résidences secondaires et logements occasionnels	128	0,8	65	0,4	150	0,8
Logements vacants	905	5,6	827	4,9	1 071	6,0
<i>Maisons</i>	<i>3 745</i>	<i>23,2</i>	<i>3 633</i>	<i>21,6</i>	<i>3 896</i>	<i>21,7</i>
<i>Appartements</i>	<i>12 244</i>	<i>76,0</i>	<i>13 049</i>	<i>77,4</i>	<i>13 772</i>	<i>76,6</i>

Figure 26. Catégories et types de logements depuis 2008 à Noisy-le-Sec (Source : INSEE, 2018)

Le taux de motorisation sur la commune est de 59,6% en 2015 (données APUR 2019). La population de la commune est dépendante des transports en commun en comparaison aux moyennes franciliennes (l'EPT Est Ensemble est l'EPT d'Île-de-France avec le deuxième plus faible taux de motorisation en 2015).

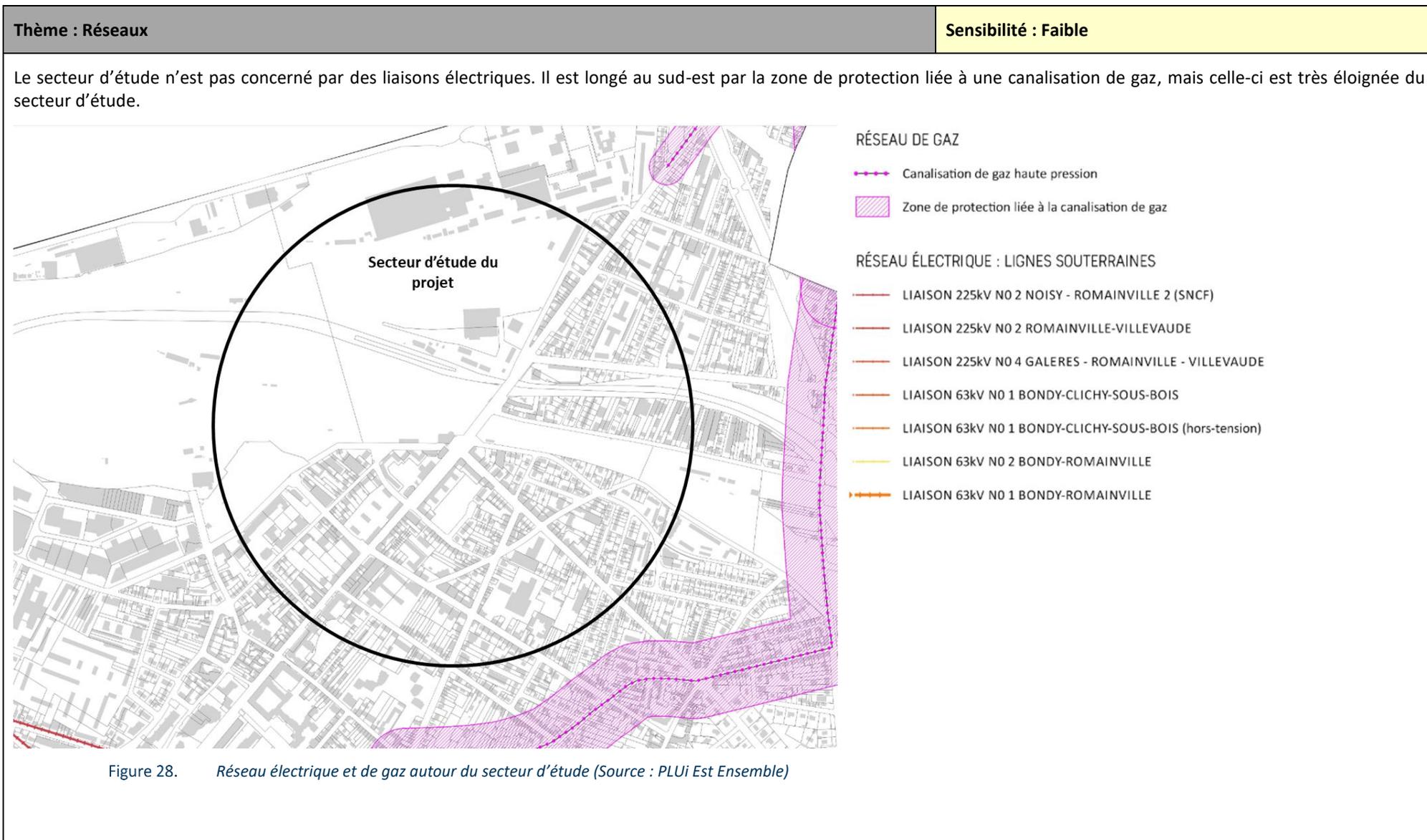
Incidences et dispositions	Intensité : Faible positive
En phase chantier, le projet vient supprimer les 4 commerces implantés dans le bâtiment de la Rotonde, qui sera démolie pour les besoins du projet de pôle.	Pas de mesure en l'absence d'incidence négative.
En phase exploitation, l'amélioration de l'intermodalité à Noisy-le-Sec permise par le projet facilitera l'accès aux emplois pour la population de Noisy-le-Sec, dépendante aux transports en commun, et permettra une diversité d'itinéraires en transports.	
Le projet rendra plus attractive la zone de la gare, avec l'implantation de nouveaux commerces au sein du nouveau bâtiment voyageurs, ainsi que la commune de manière générale.	

Thème : Activités économiques	Sensibilité : Moyenne
<p>La gare de Noisy-le-Sec se trouve à l'extrémité de l'axe structurant de la ville, la rue Jean Jaurès, qui accueille un ensemble de commerces et de services de proximité, venant animer le reste du tissu urbain, essentiellement résidentiel. Par ailleurs, il n'y a pas de pôle majeur d'emplois à proximité de la gare.</p>	
<p>Aucun équipement d'envergure régionale ou départementale n'est situé à proximité du pôle-gare. Plusieurs équipements d'importance municipale et intercommunale sont situés à proximité du pôle :</p>	

Figure 27. Carte des polarités urbaines de Noisy-le-Sec (Source : Artelia-Richez, 2022)

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Médiathèque ;</li> <li>• Théâtre des Bergeries ;</li> <li>• Cinéma Le Trianon ;</li> <li>• Conservatoire de musique et de danse Nadia et Lili Boulanger ;</li> <li>• Piscine Édouard Herriot ;</li> <li>• Gymnase Gambetta ;</li> <li>• Écoles maternelles et élémentaires : Rue Baudin, rue Saint-Denis, rue Barbusse, rue Carnot, rue Lamartine, avenue Marceau, rue Cottereau, rue Brossolette ;</li> <li>• Collège René Cassin rue Charcot, Jacques Prévert rue Gambetta, Françoise Héritier rue Lamartine ;</li> <li>• Lycée professionnel Théodore Monod rue de Brément, Lycée Olympe de Gouges rue de Montreuil à Claye ;</li> <li>• LEP Moulin Fondu.</li> </ul>	
<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Faible positive</b>
<p>En phase chantier, les travaux génèreront des emplois.</p> <p>La démolition du bâtiment de la Rotonde entraînera la fermeture d'un îlot commerçant.</p> <p>En phase exploitation, le projet permettra cependant une meilleure desserte de Noisy-le-Sec par les transports en commun. Il rendra plus attractive la zone de la gare, avec l'implantation de nouveaux commerces au sein du nouveau bâtiment voyageurs, ainsi que de la commune de manière générale.</p>	<p>Indemnisation des entreprises impactées par la démolition de la Rotonde.</p>

### 2.3.4. Réseaux et servitudes





<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Faible négative</b>
<p>En phase chantier, les travaux nécessaires notamment pour les espaces publics et le bâtiment voyageur sont susceptibles d'intercepter des réseaux.</p> <p>En phase d'exploitation, le projet n'a pas d'incidence sur les réseaux.</p>	<p>Les concessionnaires seront contactés afin d'identifier les réseaux qui doivent être protégés et ceux qui devront être déviés pendant la durée des travaux.</p>

<b>Thème : Servitudes</b>	<b>Sensibilité : Faible</b>
<p>La commune de Noisy-le-Sec est concernée par plusieurs servitudes d'utilité publique. Le secteur d'étude du projet recoupe les servitudes suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• AC1 : Périmètre de protection au titre des Monuments Historiques de la Cité de Merlan ;</li> <li>• PM1 : Plan de prévention des risques naturels de mouvements de terrains : poches de dissolution de gypse antéludien ;</li> <li>• T1 : Zone en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer ;</li> <li>• EL7 : Servitudes d'alignement ;</li> <li>• INT1 : Voisinage de cimetière et Cimetière générant la servitude ;</li> <li>• PT2b : Faisceau hertzien.</li> </ul> <p>Le périmètre d'étude rapproché ne recoupe que le voisinage du cimetière au niveau du parking-relais (P+R) et le plan de prévention des risques naturels de mouvement de terrains dûs aux poches de dissolution du gypse antéludien.</p>	

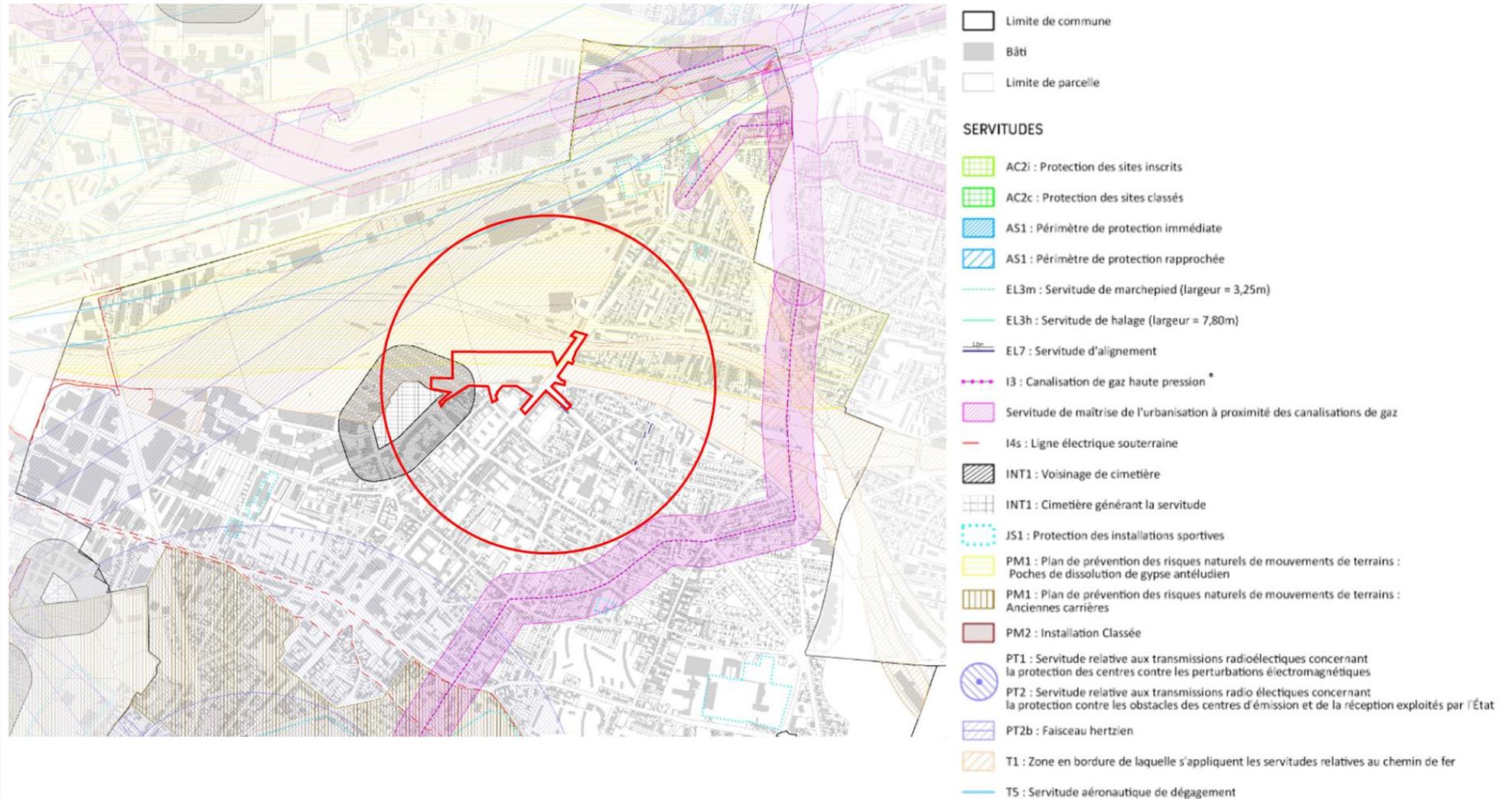


Figure 30. Servitudes sur le secteur d'étude (Source : PLUi Est Ensemble)

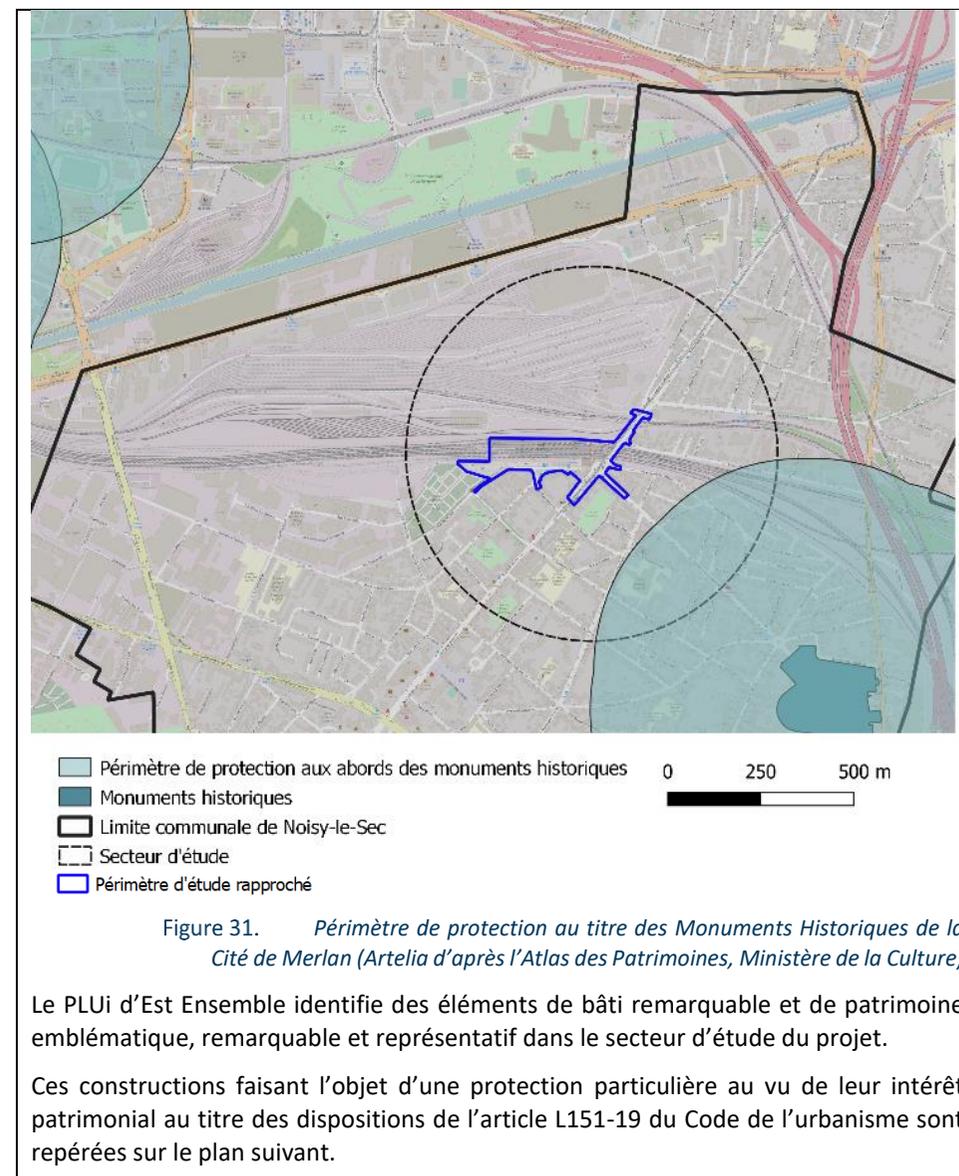
<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
En phase chantier comme en phase exploitation, le projet est compatible avec les servitudes et respectera les dispositions associées.	Le projet respectera les dispositions du PLUi d'Est Ensemble concernant les servitudes.
<b>Thème : Espaces Boisés Classés</b>	<b>Sensibilité : Nulle</b>
Aucun Espace Boisé Classé (EBC) au PLUi d'Est Ensemble n'est présent dans le secteur d'étude.	
<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
En phase chantier comme en phase exploitation, le projet n'a pas d'incidences sur les EBC.	Aucune mesure en l'absence d'incidences.

### 2.3.5. Paysage et patrimoine

Thème Patrimoine historique et architectural

Sensibilité : Faible

Aucun Monument Historique n'est présent dans le secteur d'étude du projet. Celui-ci recoupe cependant le périmètre de protection au titre des Monuments Historiques de la Cité de Merlan (monument inscrit), sans toutefois que le périmètre d'étude rapproché ne soit concerné.



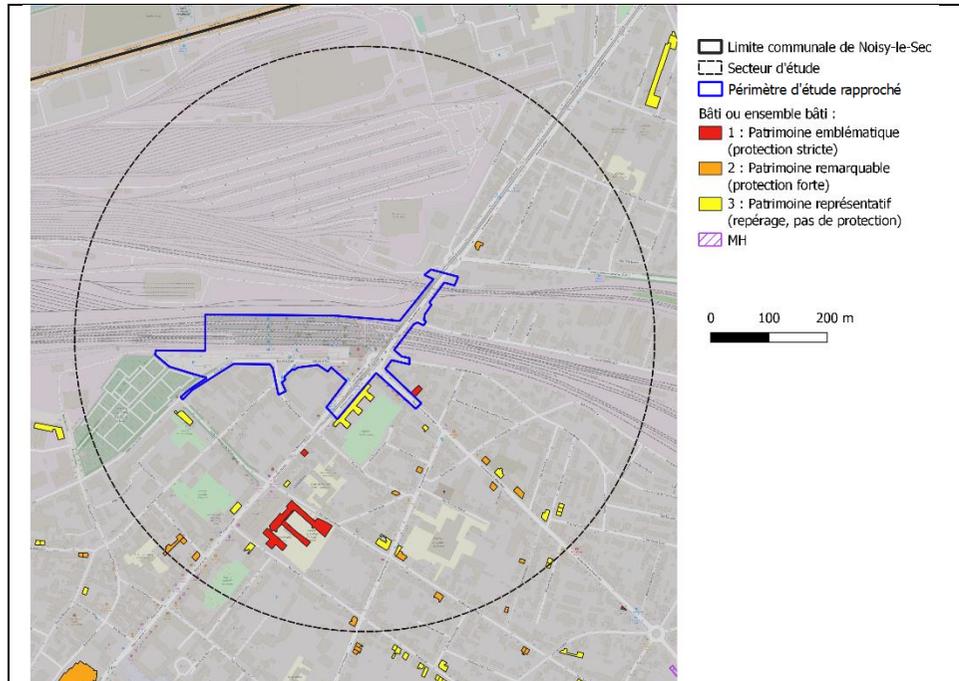


Figure 32. *Éléments de patrimoine emblématique, remarquable et représentatif et bâti remarquable sur le secteur d'étude (Source : PLUi Est Ensemble)*

<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
Les emprises projet ne comprennent aucun bâti ou ensemble bâti protégé ni ensemble bâti remarquable.	Pas de mesure en l'absence d'incidence.

<b>Thème : Archéologie préventive</b>	<b>Sensibilité : Nulle</b>
Le secteur d'étude n'est pas concerné par une zone de présomption de prescription archéologique.	
<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Nulle</b>
En phase chantier, le projet est susceptible d'avoir des impacts accidentels sur des vestiges archéologiques lors des terrassements. La découverte d'un site archéologique au cours des travaux est cependant peu probable sur le secteur dans la mesure où les sites ont été très certainement fortement remaniés lors de la construction des différents ensembles bâtis.  Pas d'incidence en phase exploitation.	La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) sera consultée, et pourra identifier une sensibilité archéologique et le cas échéant prescrire un diagnostic archéologique préventif préalable.  Dans le cas d'une découverte fortuite de vestiges archéologiques, arrêt des travaux et saisine des services compétents.

Thème : Paysage

Sensibilité : Moyenne

Le projet est situé en zone déjà urbanisée.



Figure 33. *Vue aérienne du périmètre d'étude rapproché du projet (Source : Géoportail)*

Plusieurs espaces sont concernés par des protections paysagères et environnementales au titre de l'article L151-23 du Code de l'urbanisme dans le PLUi. Dans le secteur d'étude sont présents :

- Des alignements d'arbres à conserver ;
- Des alignements d'arbres à créer ;
- Des espaces paysagers protégés.

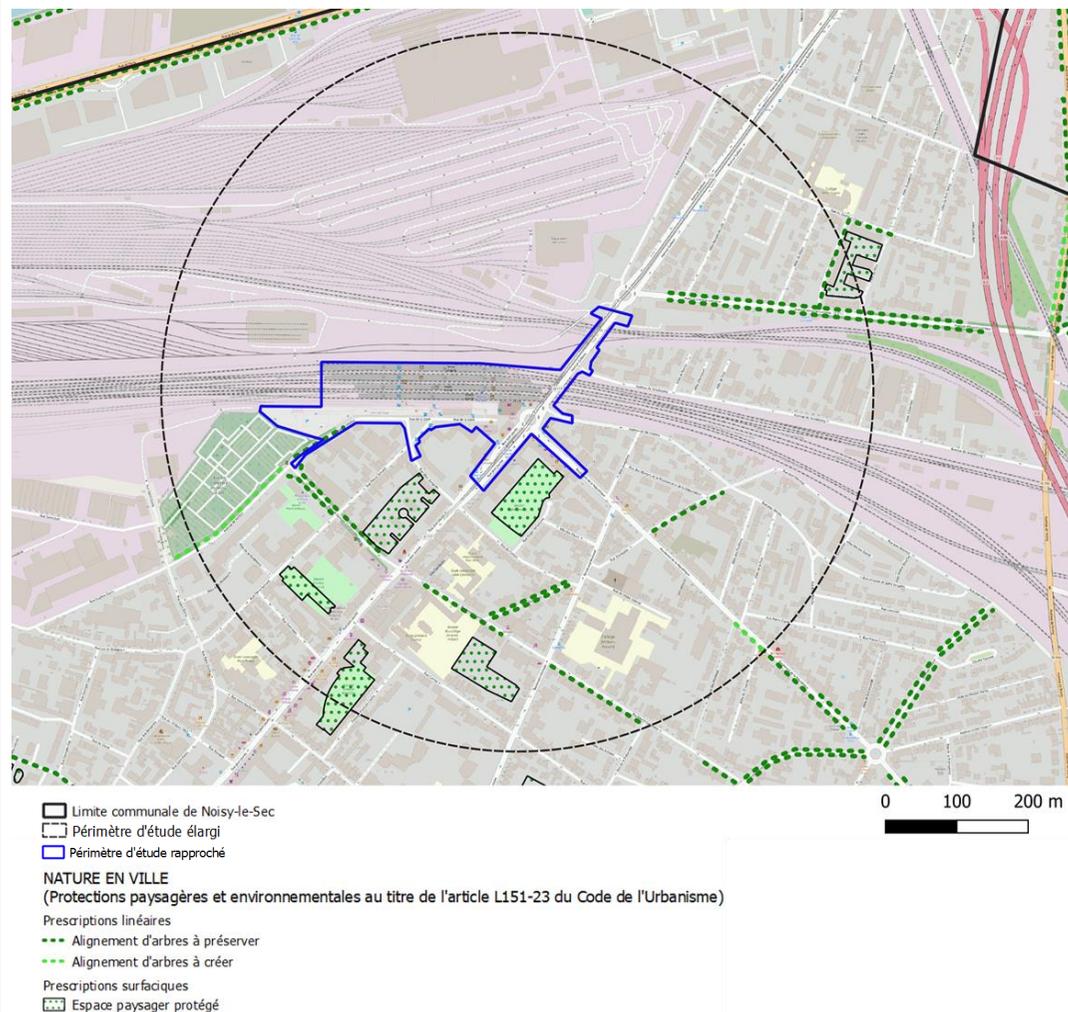


Figure 34. Zonage réglementaire lié à la nature en ville sur le secteur d'étude (Source : PLUi Est Ensemble)

Dans l'Atlas des paysages de Seine-Saint-Denis, le projet s'inscrit dans l'unité paysagère « Plaine de France », et se place à cheval sur la sous-unité « Plaine des petits ponts » et « Faisceau d'activités Pantin-Bobigny ». Il est caractérisé par divers types de bâtis et d'espaces verts. Il est traversé par le faisceau ferroviaire du RER E et le technicentre tram-train Paris-Est.

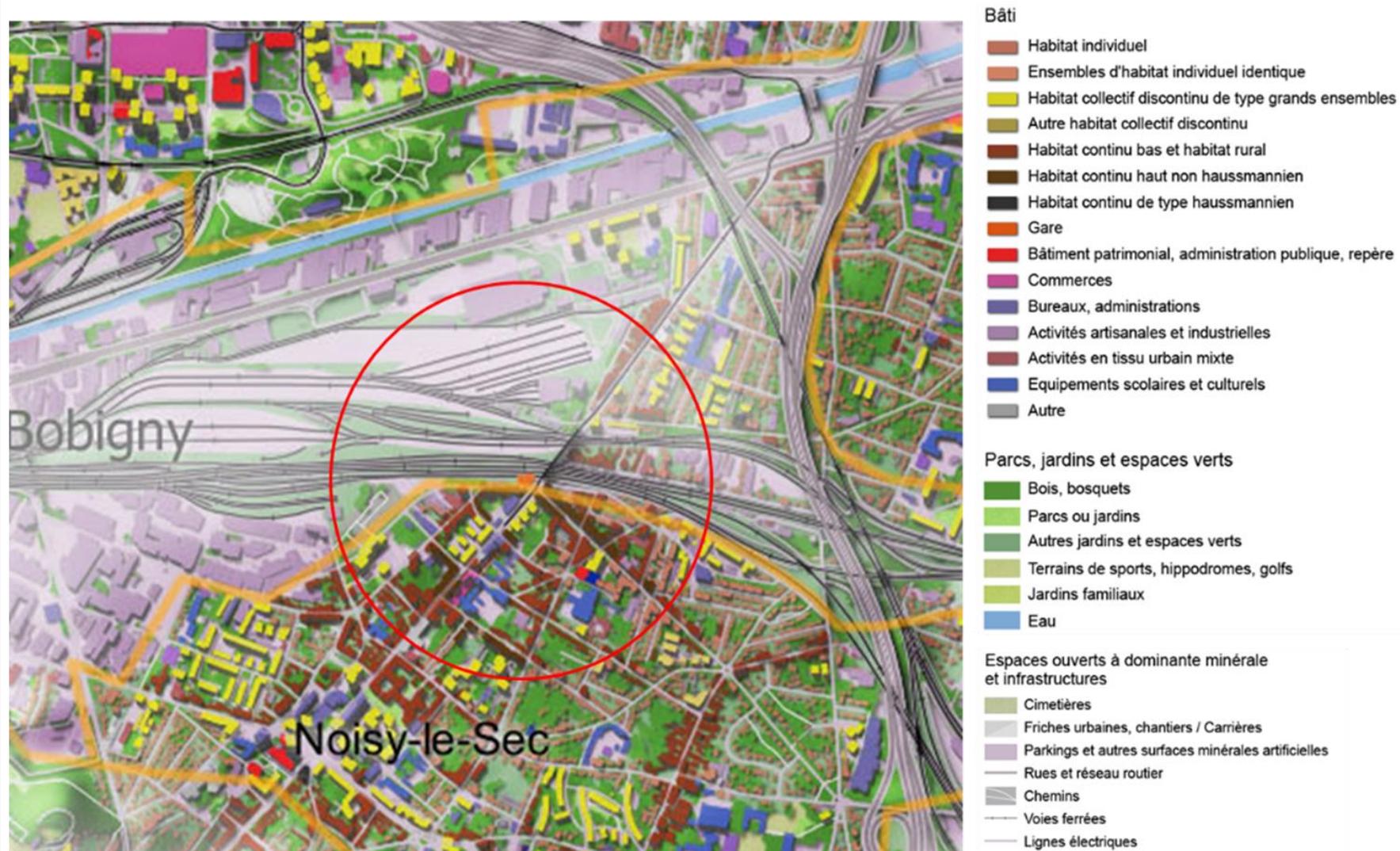


Figure 35. Carte sensible du paysage sur le secteur d'étude du projet (Source : Atlas des paysages de Seine-Saint-Denis, 2019)

Le faisceau ferroviaire constitue une vaste emprise interdite au public et de ce fait une coupure physique et visuelle entre le Canal de l'Ourcq et le centre-ville de Noisy-le-Sec. Le franchissement de celui-ci par le pont de l'avenue Gallieni au nord de la gare offre cependant à la vue un horizon relativement dégagé sur ce paysage d'infrastructures.

L'accès à la gare est encaissé entre le bâtiment de la Rotonde et l'étroite place Jean Coquelin qui laisse peu de place aux piétons.

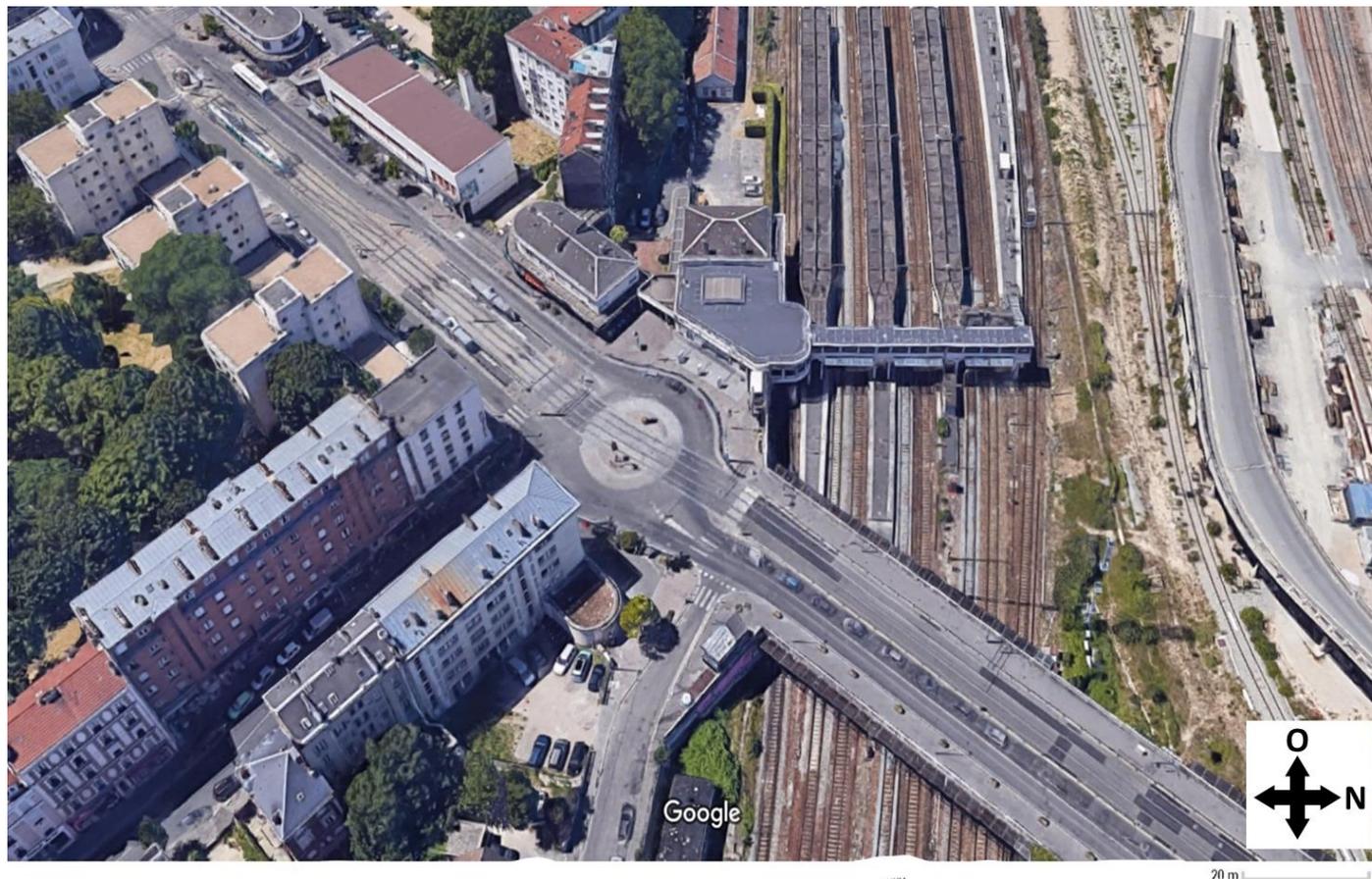


Figure 36. *Vue aérienne 3D Noisy-le-Sec, (Source : GoogleMaps, 2022)*



Figure 37. *Vue sur la place Jean Coquelin et le niveau haut du parvis (Source : Artelia-Richez, 2021)*

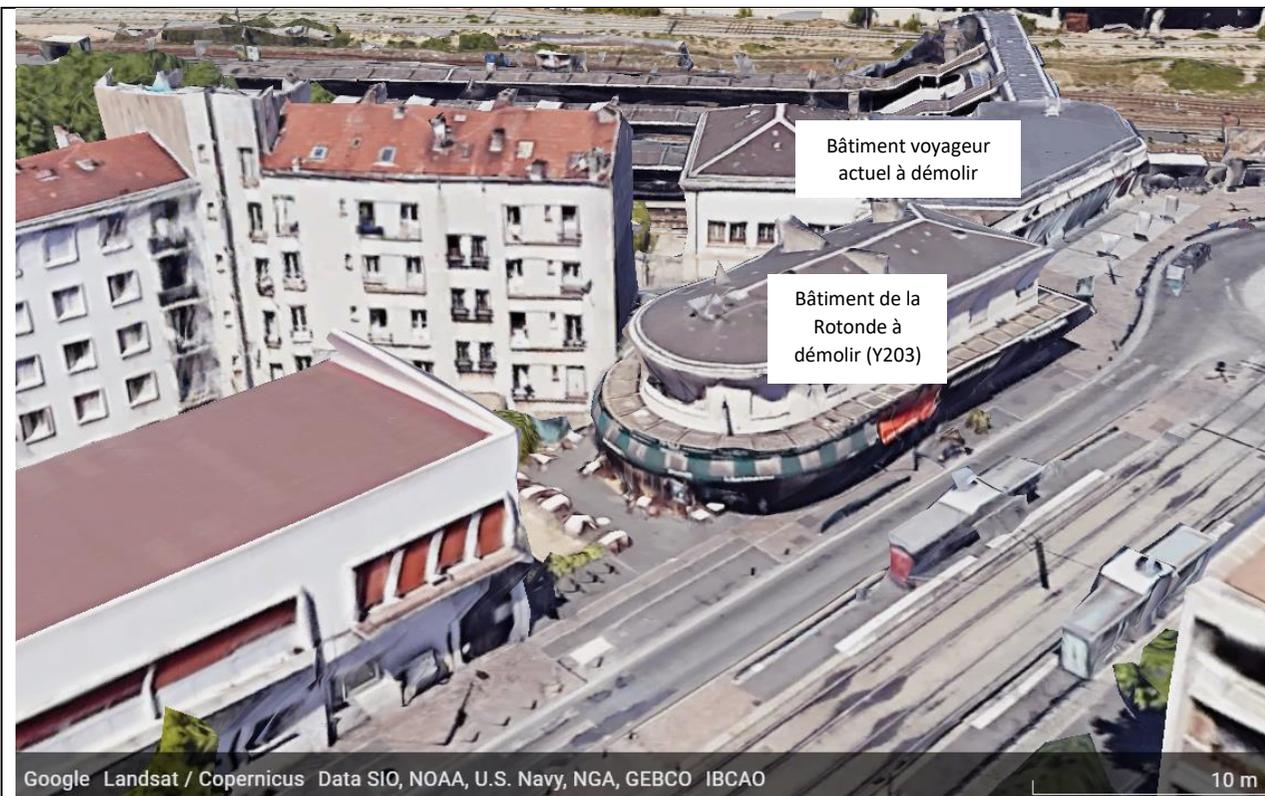


Figure 38. Bâtiments à démolir dans le cadre de la réalisation du niveau haut du parvis (Source : DOCP 2019)

Incidences et dispositions	Intensité : Forte positive
<p>En phase chantier, la réalisation du niveau haut du parvis entraînera la démolition du bâtiment de la Rotonde (code parcellaire Y203), et de l'actuel bâtiment voyageur. Cela génèrera une ouverture sur les voies ferroviaires depuis les bâtiments à proximité.</p> <p>Le parvis sera ainsi ouvert et sur une surface plus ou moins grande selon le scénario retenu.</p> <p>Le projet sera porteur d'une requalification du pôle-gare passant par la création d'espaces publics, faisant l'objet d'une intégration paysagère des niveaux haut et bas du parvis.</p>	<p>Aucune mesure en l'absence d'incidence négative.</p>

## 2.3.6. Infrastructures de transports

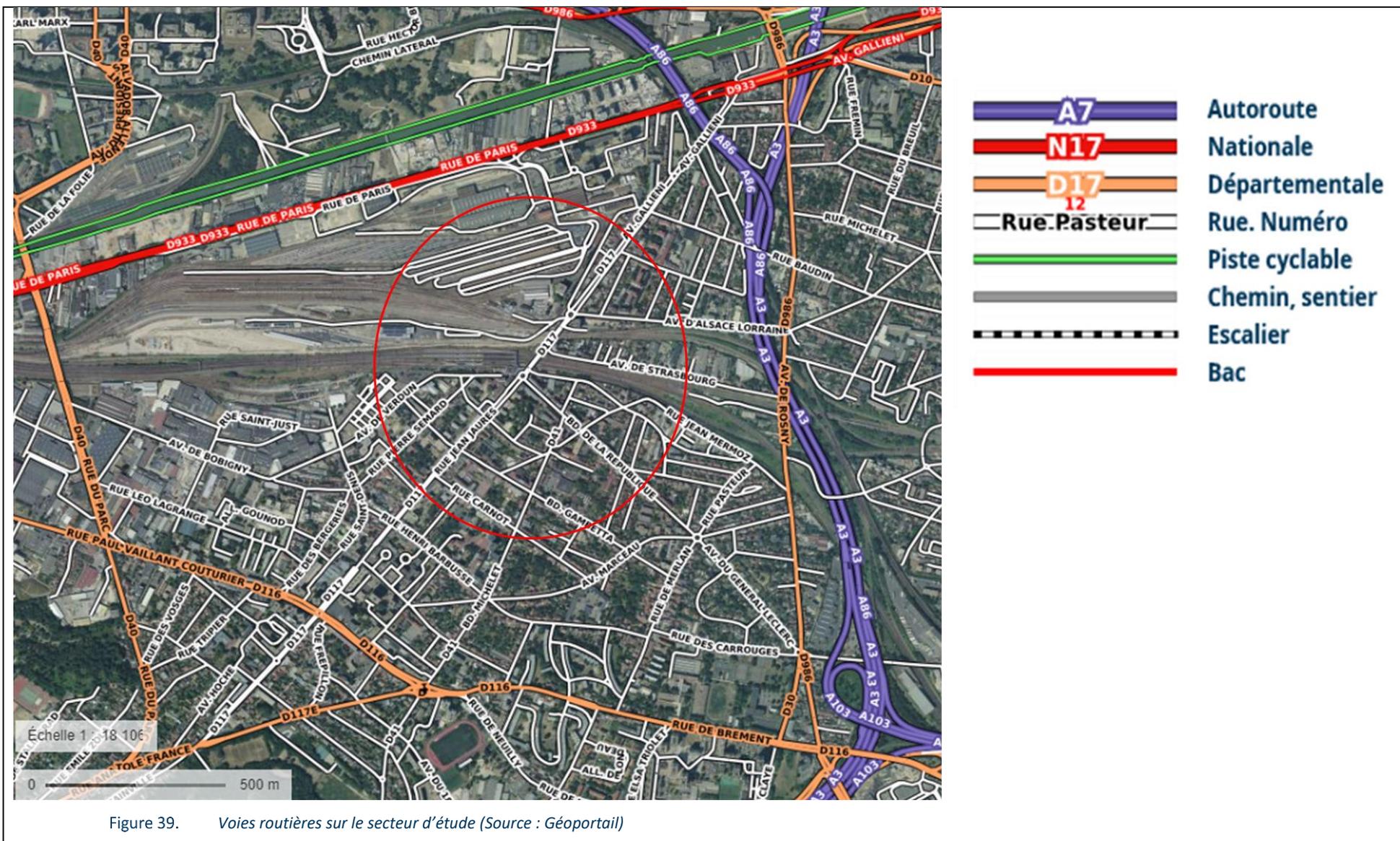
### 2.3.6.1. Trafic ferroviaire

Thème : Trafic ferroviaire	Sensibilité : Forte
<p>Le projet de réaménagement du pôle-gare concerne la gare de Noisy-le-Sec, qui permet au RER E de desservir la commune. Le RER E est exploité par la SNCF et relie la gare Hausmann-Saint-Lazare à deux terminus à l'est de Paris, Chelles Gournay et Tournan.</p> <p>La gare RER de Noisy-le-Sec est en interconnexion avec l'arrêt de tramway T1 Gare de Noisy-le-Sec.</p> <p>Le technicentre Paris Est est présent au nord de la gare. Il comporte un atelier tram-train pour le T4 et le T11</p> <p>Le projet EOLE de prolongement du RER E à l'ouest consiste à prolonger le RER E, de la gare Hausmann-Saint-Lazare à la gare de Mantes-la-Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense, par Nanterre et par Poissy. Cette nouvelle liaison permettra d'améliorer le temps de parcours entre La Défense et Noisy-le-Sec. La mise en service se fera par une première phase jusqu'à Nanterre en 2023 et une deuxième phase jusqu'à Mantes-la-Jolie en 2026 après huit ans de travaux.</p>	
Incidences et dispositions en phase chantier	Intensité : Faible négative
<p>En phase chantier, les travaux nécessiteront des interruptions temporaires de circulation du RER E.</p> <p>La poursuite des études cherchera à minimiser ses impacts et à les mutualiser avec d'autres travaux pour limiter les interruptions.</p>	<p>En phase chantier, des mesures seront prises afin de minimiser les incidences des travaux sur le trafic ferroviaire (adaptation des horaires de travaux, mise en place de bus de substitution, etc.).</p>

Incidences et dispositions en phase exploitation	Intensité : Forte positive
<p>En phase exploitation, le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec vise d'une part à améliorer le fonctionnement de la gare actuelle et d'autre part à accompagner l'augmentation de trafic induite par le développement de l'offre de transport et la dynamique urbaine du secteur.</p> <p>Les aménagements réalisés permettront de répondre aux défis de l'intermodalité et de l'amélioration de la qualité de service rendu aux voyageurs.</p> <p>Les accès aux RER E seront plus capacitaires et confortables pour les liaisons avec les autres modes facilités.</p>	<p>Pas de mesure en l'absence d'incidence négative en phase exploitation</p>

### 2.3.6.2. Trafic routier

Thème : Trafic routier	Sensibilité : Forte
<p>La commune de Noisy-le-Sec comporte de grandes infrastructures de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'autoroute A3 qui relie, à partir de la Porte de Bagnolet à Paris, l'A86 et l'A1 ;</li> <li>• L'autoroute A86, rocade de l'Île-de-France, qui relie les communes de la petite couronne ;</li> <li>• La rue de Paris (ex RN3), située en limite nord de la commune, qui part de la Porte de Pantin à Paris et rejoint l'A104 à l'est. Elle supporte un trafic pendulaire Banlieue/Paris/Banlieue en heure de pointe du matin et du soir.</li> </ul> <p>Aucun de ces trois axes se situe dans le périmètre d'étude du pôle-gare.</p> <p>Actuellement, la trame viaire à proximité de la gare de Noisy-le-Sec est structurée autour de la rue Jean Jaurès, axe routier majeur support de déplacements de transit de moyenne-longue distance sur l'axe nord-sud, et support de déplacements de desserte locale car ramifié vers de nombreuses voies secondaires, essentiellement en sens unique, pour desservir les habitations.</p> <p>Le prolongement du tramway T1 aura pour impact la requalification complète de la rue Jean Jaurès. Actuellement en double sens de circulation, la rue sera piétonnisée sur la section située entre le carrefour de la rue de l'Union et le carrefour de la rue Marc Sangnier, jusqu'à la rue Adrien Damoiselet. Cette piétonisation nécessite une révision du plan de circulation de la ville de Noisy-le-Sec, avec la mise en place d'itinéraires de transit et d'itinéraires de desserte locale qui sera déjà mise en œuvre lors de la réalisation du projet.</p>	



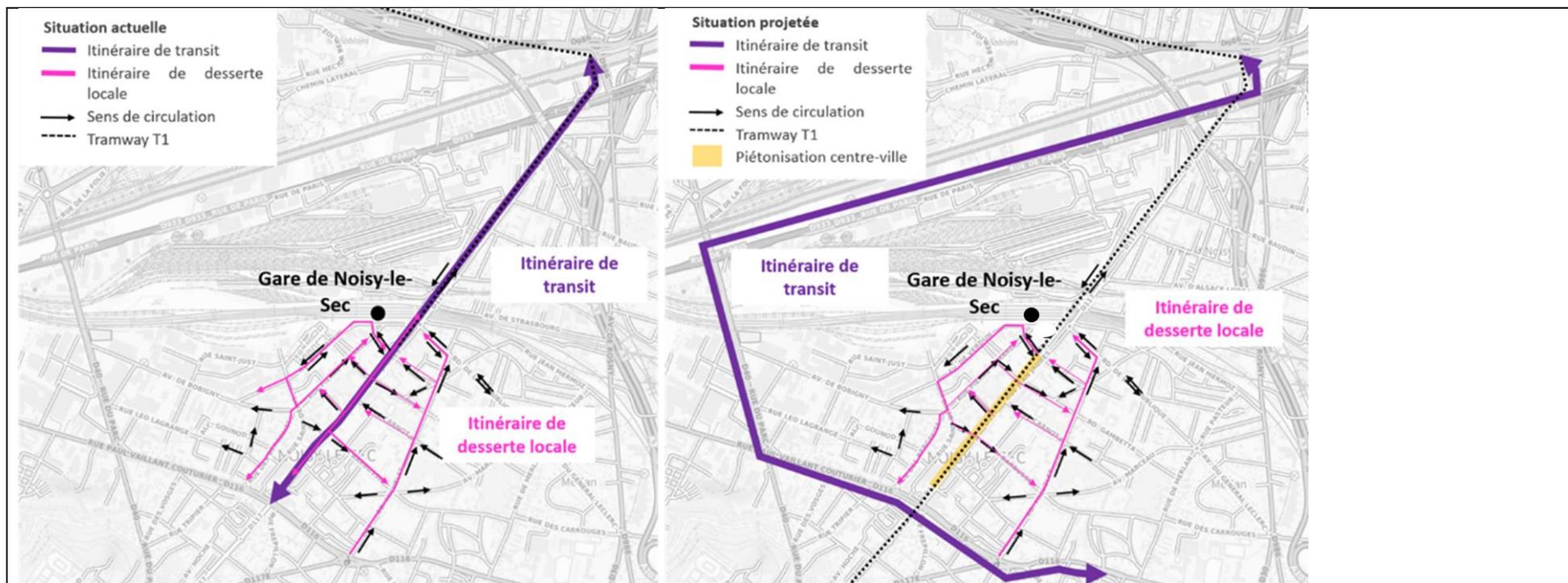


Figure 40. Organisation des déplacements : situation actuelle et projetée à horizon du prolongement du T1 (Source : Artelia-Richez, 2022)

<p><b>Incidences et dispositions en phase chantier</b></p>	<p><b>Intensité : Faible négative</b></p>
<p>En phase chantier, les travaux sont susceptibles de causer des perturbations locales de trafic.</p>	<p>En phase chantier, il sera recherché le maintien au maximum des circulations routières, et le cas échéant des déviations ponctuelles seront mises en place.</p>
<p><b>Incidences et dispositions en phase exploitation</b></p>	<p><b>Intensité : Faible positive</b></p>
<p>En phase exploitation, le projet de pôle-gare s’insère dans le plan de circulation qui aura été modifié dans le cadre du prolongement du T1. Le projet prévoit une pacification de la rue de la Gare afin de renforcer la place des modes actifs en limitant celle de la voiture. Cela permettra également de faciliter la liaison entre la rue de la Gare et la place Jean Coquelin (niveau haut du parvis) et réduire ainsi l’effet de coupure engendré par le dénivelé (environ 4 m).</p>	<p>En phase exploitation, le projet, outre la pacification de la rue de la Gare déjà en situation de cul-de-sac, ne modifie pas le réseau viaire. De plus, il vise à favoriser le report modal et donc participe indirectement à la diminution du trafic routier.</p>

### 2.3.6.3. Stationnement

Thème : Stationnement	Sensibilité : Forte
<p>Aux abords du pôle de la gare de Noisy-le-Sec, l'offre de stationnement se décompose actuellement comme suit (source : enquête de stationnement réalisée en 2021 sur le périmètre rapproché de la gare) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le P+R de la gare (20 places vélos, 10 places motos et 139 places voitures dont 4 places PMR, 2 places d'autopartage et 2 places pour véhicules électriques), proposant une offre d'abonnement ouvrant à la gratuité pour les usagers possédant un Passe Navigo et une offre de tarification horaire ;</li> <li>• 9 places PMR aménagées autour du pôle, essentiellement à proximité de la rue Jean Jaurès et à l'est de cette même rue ;</li> <li>• Des poches de stationnement de livraisons essentiellement localisées à proximité des commerces de la rue Jean Jaurès ;</li> <li>• Des places de stationnement sur voirie, gratuites (représentant 49% de l'offre totale enquêtée), ou en zone bleue (309 places représentant 27% de l'offre totale enquêtée) qui n'est pas contrôlée.</li> </ul> <p>Les voyageurs semblent privilégier la solution consistant à stationner gratuitement en voirie, y compris en zone bleue, et marcher vers la gare plutôt que d'occuper le P+R payant. Le stationnement en voirie aux alentours de la gare est saturé jour et nuit (rotation de véhicules le jour, stationnement résidentiel la nuit).</p> <p>L'étude de stationnement réalisée dans le cadre du pôle et les comptages effectués en 2022 montrent un taux d'occupation moyen du P+R de 50% environ et de nombreux abonnés de Noisy-le-Sec dont 32% habitant sur le secteur très rapproché de la gare (5 minutes à pied). Ce constat démontre une utilisation faible du P+R et d'un usage autre que du rabattement. Par conséquent, la suppression de places de stationnement n'est a priori pas problématique d'un point de vue fonctionnel pour le P+R.</p> <p>Aucune place de dépose-minute organisée n'existe à proximité de la gare. La dépose et la reprise s'organisent donc de façon informelle avec parfois des situations dangereuses et de la congestion automobile. Aucune station de taxi n'est non-plus présente au niveau du pôle-gare.</p> <p>La carte suivante représente l'offre recensée lors de l'enquête de stationnement réalisée en 2021 sur le périmètre rapproché de la gare. L'offre y est conséquente, à hauteur de 1 150 places de stationnement.</p> <p>Entre la situation actuelle et la mise en service du projet de pôle-gare, un remodelage de l'offre de stationnement aura déjà eu lieu : le P+R sera réduit dans le cadre du réaménagement de l'accès secondaire au passage souterrain, ainsi que le stationnement en voirie dans le cadre du prolongement du T1.</p>	

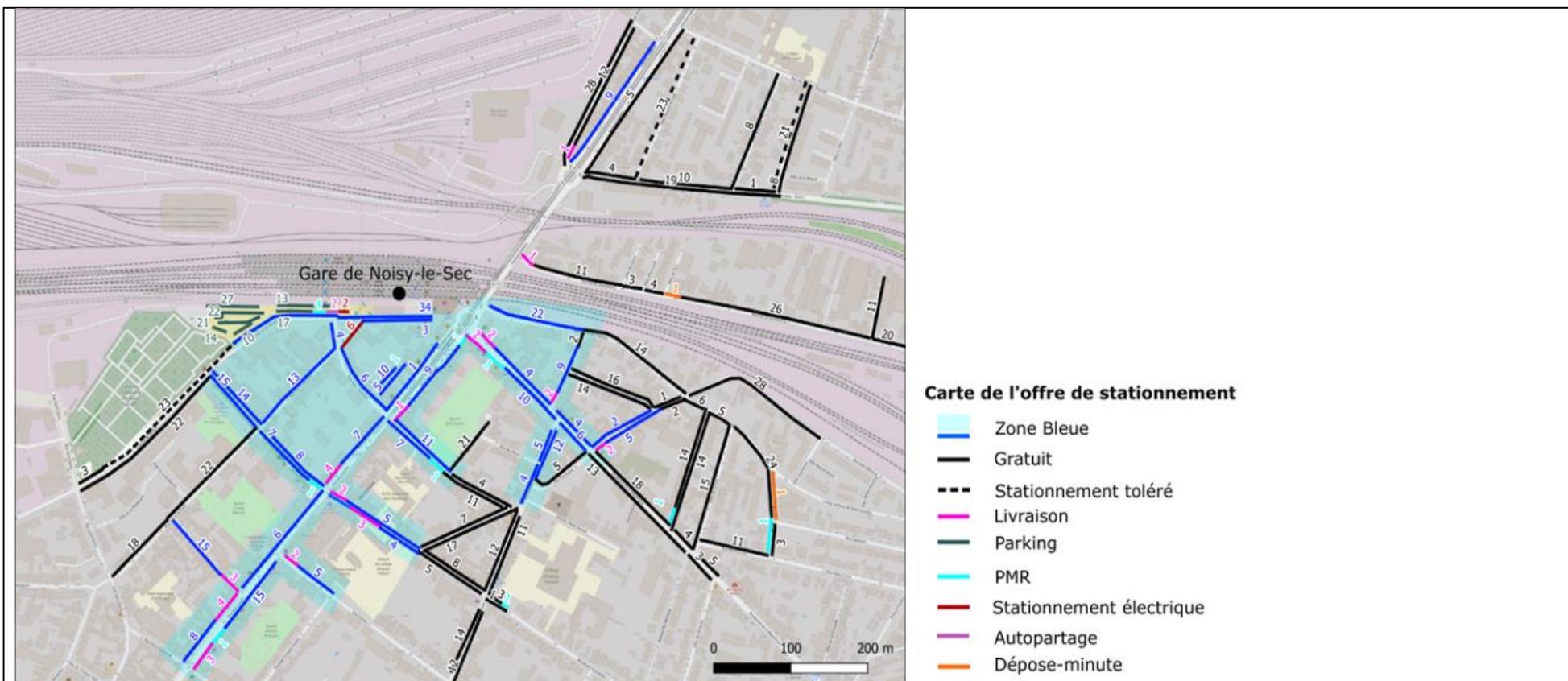


Figure 41. Offre de stationnement actuelle (Source : Enquête de stationnement Alyce, Artelia, 2022)

D'ici 2024, le projet de réaménagement de l'accès secondaire, hors périmètre du projet de pôle-gare objet de la présente note, entraînera une réorganisation du P+R existant et une réduction du nombre de places, rendue possible par sa faible fréquentation actuelle. Les places du P+R les plus proches du passage souterrain seront supprimées lors des travaux (32 places dont 3 places PMR, 2 autopartages et 2 électriques ainsi que 10 places motos) et l'entrée du P+R sera modifiée.

D'autre part, la restructuration du réseau de bus dans le cadre du prolongement de la ligne 11 du métro et du T1 prévoit également la suppression de 3 places du P+R supplémentaires ainsi qu'un décalage d'une entrée P+R quelques mètres plus à l'ouest.

Au total en phase exploitation, l'offre de stationnement du secteur représentera environ 30 places de moins que dans la situation existante, mais elle permettra des accès à la gare moins accidentogènes et une part plus grande faite au stationnement vélo (voir paragraphe « 2.3.7.2. Mobilités douces »).

La programmation du futur P+R intégrera des places PMR, du stationnement dédié aux 2 roues motorisés, au covoiturage, à l'autopartage, aux voitures électriques. La nouvelle configuration du carrefour Jean Coquelin prévue par le projet de prolongement du tramway T1 devrait supprimer la possibilité de stationnement illicite que l'on observe aujourd'hui sur le rond-point situé devant la gare. Cette nette amélioration réduira le caractère accidentogène du carrefour.

<p><b>Incidences et dispositions en phase chantier</b></p>	<p><b>Intensité : Faible négative</b></p>
<p>En phase chantier, les voiries sont susceptibles d'être perturbées temporairement et donc les accès aux stationnements également.</p>	<p>En phase chantier, il sera recherché le maintien au maximum des circulations routières et des accès aux stationnements.</p>
<p><b>Incidences et dispositions en phase exploitation</b></p>	<p><b>Intensité : Faible négative</b></p>
<p>En phase exploitation, le projet de pôle prévoit une pacification de la rue de la Gare et une suppression de quelques stationnements, en plus de ceux déjà supprimés préalablement par les projets connexes. Des places dédiées à la recharge de voitures électriques seront maintenues et 2 places PMR seront créées dans le cadre du projet de pôle.</p> <p>Les incidences sur le stationnement des usagers de la gare seront limitées compte tenu du faible besoin. La suppression de stationnements rue de la Gare aura en revanche des incidences sur le stationnement à usage résidentiel et temporaire.</p>	<p>Les places de stationnement de Véhicules Particuliers (VP) supprimées seront compensées par davantage d'offre de transports en commun et de places de stationnement dédiées aux mobilités douces favorisant un recours accru aux transports en commun en intermodalité.</p>

### 2.3.7. Mobilité et intermodalité

#### 2.3.7.1. Transports en commun

**Thème : Transports en commun**

**Sensibilité : Forte**

Les transports en commun sont prédominants dans les mobilités à Noisy-le-Sec. Plus de la moitié des déplacements pour se rendre au travail sont effectués en transports en commun (56,6%) contre seulement 31,6% en véhicules individuels (voiture, fourgonnette ou camion).

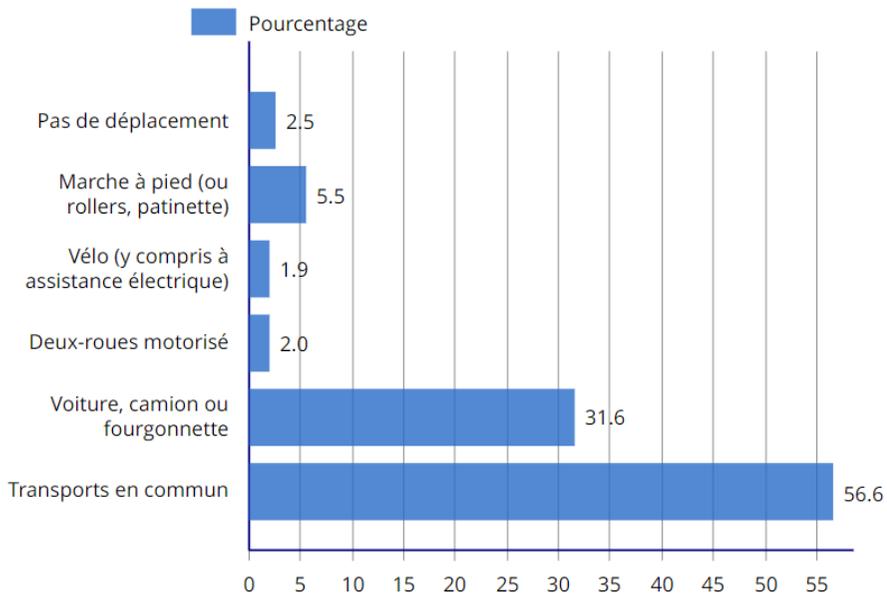


Figure 42. Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2018 à Noisy-le-Sec (Source : INSEE, 2018)

Actuellement la ville de Noisy-le-Sec est globalement bien desservie en transports en commun et est concernée par plusieurs projets de transports en commun structurants :

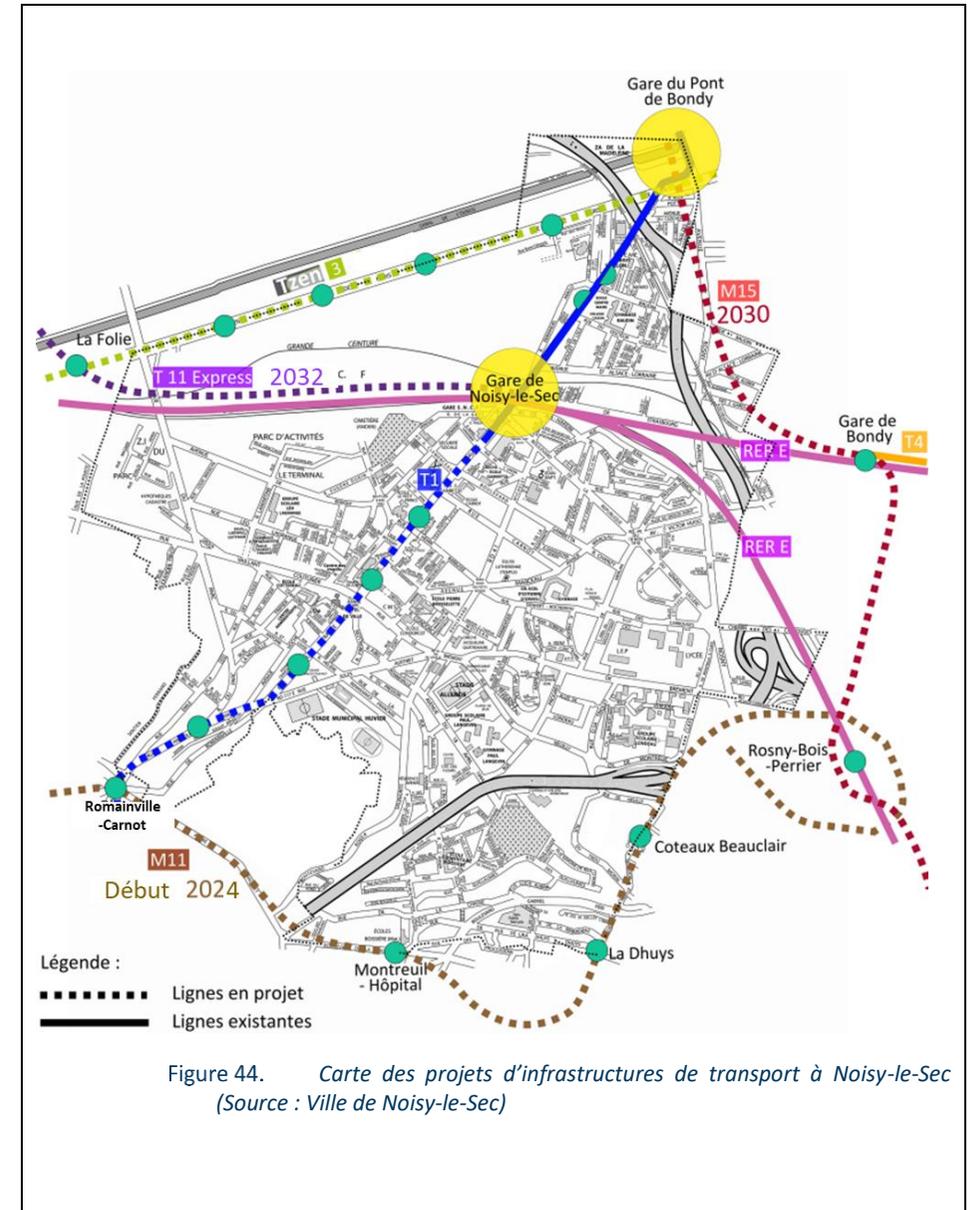
- RER : La gare est actuellement desservie par le RER E, qui fait l'objet d'un projet de prolongement à Mantes-la-Jolie (projet Eole), avec une mise en service par phases, respectivement en 2023 et 2026 ;
- Tramway : le pôle est actuellement desservi par le tramway T1. Plusieurs projets existent :
  - Le prolongement du tramway T11 Express à Noisy-le-Sec, avec une mise en service en 2032 ;
  - Le prolongement à l'est en deux phases en 2026 jusqu'à Montreuil puis en 2027 jusqu'à Val de Fontenay, et à l'ouest jusqu'à Colombes) du tramway T1 ;
- Plusieurs projets de métro :
  - Le prolongement de la Ligne 11 du métro à Rosny-Bois-Perrier, qui desservira le territoire de Noisy-le-Sec via les stations Romainville-Carnot, Montreuil-Hôpital, La Dhuy et Coteaux Beauclair, avec une mise en service début 2024 ;
  - La Ligne 15 Est du Grand Paris Express qui reliera Saint-Denis Pleyel à Champigny Centre et desservira le territoire de Noisy-le-Sec via la gare de Pont de Bondy, avec une mise en service prévisionnelle en 2030 ;



Figure 43. Transports en commun existants au niveau de la gare de Noisy-le-Sec (Source : IDFM)

- Bus : la gare est actuellement desservie par les bus 143, 545 et 105. Les mises en service de la ligne 11 du métro et du prolongement du tramway T1 s'accompagnent d'une restructuration des réseaux de bus dans le secteur du pôle-gare de Noisy-le-Sec :
  - La ligne 105 ne passera plus à la gare lors de la mise en service du TZen 3 ;
  - La ligne 143 sera conservée en l'état au niveau de la gare de Noisy-le-Sec ;
  - La ligne 545 (en terminus) sera remplacée par la ligne 245 qui sera une ligne en passage avec des arrêts proches de la gare de Noisy-le-Sec

Le projet du BHNS TZen 3 circulera sur l'ex-RN3 entre Porte de Pantin et Gargan aux Pavillons-sous-Bois et desservira Noisy-le-Sec dans sa partie nord.



Incidences et dispositions en phase chantier	Intensité : <b>Faible négative</b>
<p>En phase chantier, les travaux éviteront autant que possible d'avoir des impacts sur l'exploitation des tramways et des bus. Des perturbations de l'exploitation sont cependant susceptibles en phase travaux lorsque les interfaces entre le projet et le mode de transport sont trop rapprochés, pouvant aller jusqu'à des interruptions de trafic ponctuelles.</p>	<p>En phase chantier, il sera recherché le maintien au maximum des circulations de transports en commun. Le cas échéant, pour les bus, des déviations d'itinéraires seront proposées.</p> <p>Pour les tramways, si l'interruption est inévitable, celle-ci sera privilégiée de nuit, et en dernier recours des itinéraires de substitution seront proposés.</p>
Incidences et dispositions en phase exploitation	Intensité : <b>Forte positive</b>
<p>Le projet de pôle-gare s'insère dans une dynamique régionale de développement des transports en commun. En interface avec plusieurs projets de transports sur la commune, le projet de réaménagement du pôle-gare vise justement à faciliter l'intermodalité entre tous les modes de transports à travers des espaces confortables et sécurisés et donc à favoriser l'usage des transports collectifs.</p>	<p>En phase exploitation, aucune mesure en l'absence d'incidence négative.</p>

### 2.3.7.2. Mobilités actives

Thème : Circulations cyclables	Sensibilité : <b>Forte</b>
<p>Les vélos peuvent actuellement accéder à la gare par l'ensemble des voiries existantes, mais il n'existe quasiment pas d'aménagements dédiés. Les vélos circulent donc sur la chaussée avec les voitures, ce qui peut générer des conflits d'usages et des situations dangereuses.</p> <p>Actuellement, le stationnement des vélos est très peu développé s'organise en 2 poches de stationnement à proximité directe des accès de la gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un abri vélo de 6 places sur le niveau haut du parvis ;</li> <li>• Un abri vélo de 20 places au niveau bas du parvis, à l'entrée du P+R.</li> </ul> <p>Une station Vélib est également présente près du pôle-gare, comprenant 26 places.</p> <div data-bbox="1205 667 2123 1018" data-label="Image"> </div> <p>Figure 45. Photographies du stationnement cycle existant à proximité immédiate de la gare : Niveau haut du parvis (GoogleMaps, 2022) à gauche – Niveau bas dans le P+R (Source : Artelia-Richez, 2022)</p>	

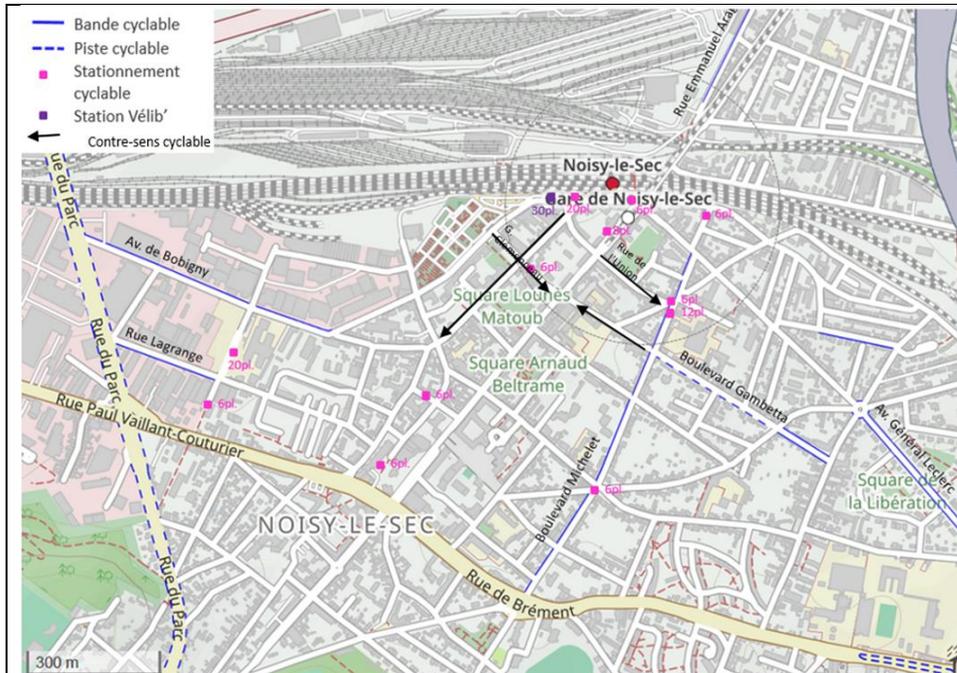


Figure 46. Carte de synthèse de l'offre d'aménagement et de stationnement cycle de la gare sur le secteur élargi de la gare de Noisy-le-Sec en situation actuelle (Sources : Fond de plan OSM – Traitement Artelia-Richez, 2022)

Le projet de requalification de l'accès au passage souterrain prévoit la mise en place de 480 places vélos en partie basse du pôle, dont 240 places en consigne et 240 en accès libre.

D'autre part, la Ville de Noisy-le-Sec et l'EPT Est Ensemble ont initié depuis quelques années une démarche de généralisation progressive de la mise en place de zones 30 avec doubles sens cyclables, afin de sécuriser les flux des modes actifs. L'accessibilité cyclable de la gare s'améliore donc progressivement avec cette démarche.

Le Département de la Seine-Saint-Denis a pour ambition de rendre la voirie départementale 100% cyclable d'ici 2024.

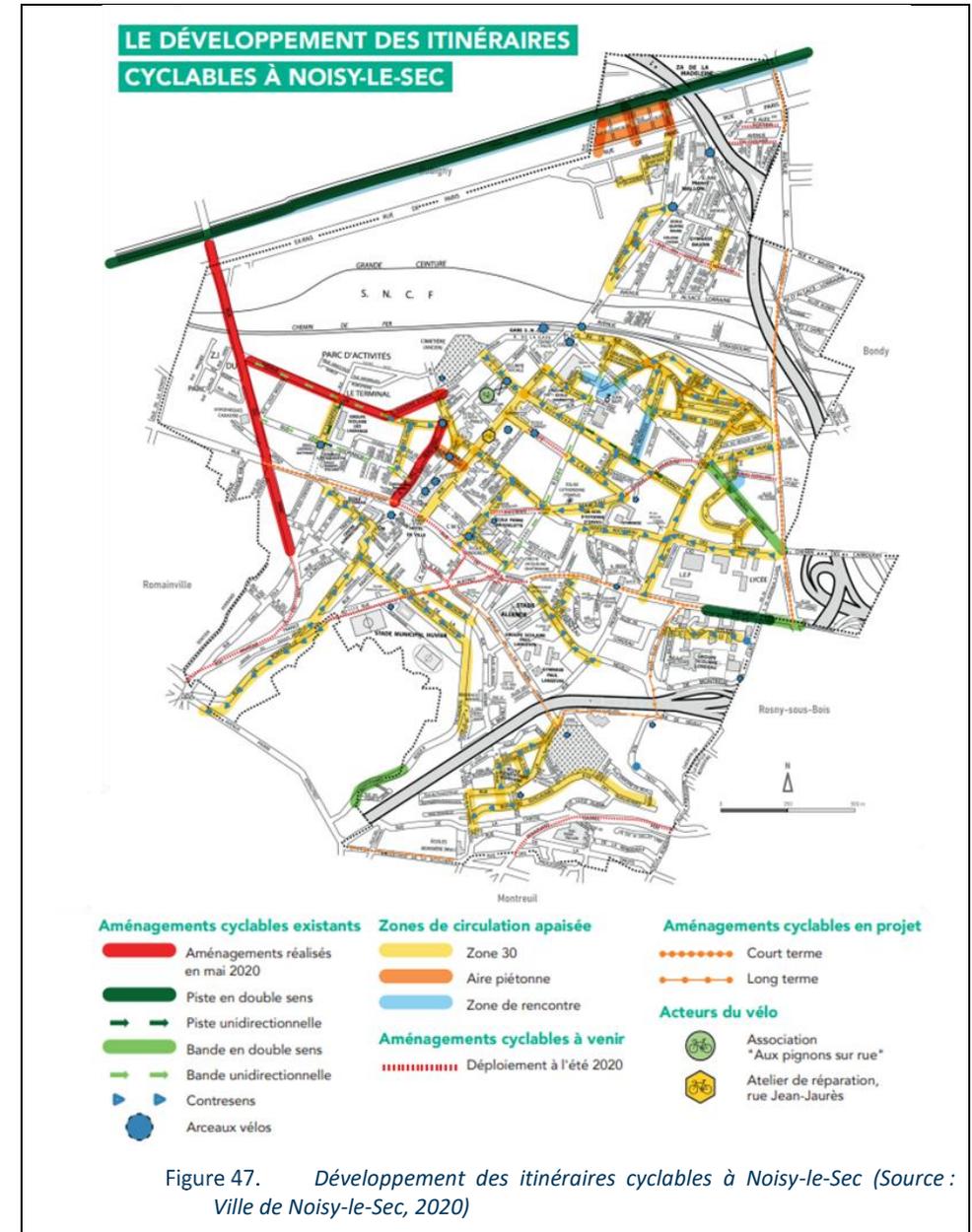


Figure 47. Développement des itinéraires cyclables à Noisy-le-Sec (Source : Ville de Noisy-le-Sec, 2020)

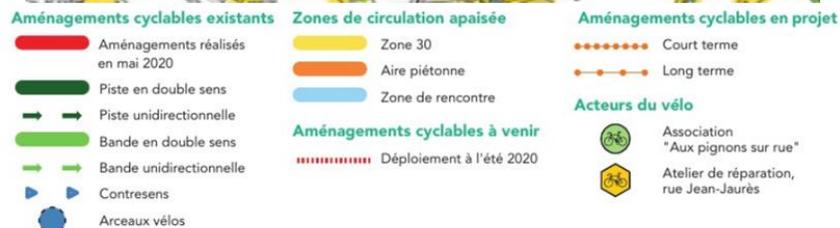


Figure 48. Développement des itinéraires cyclables autour du pôle-gare  
(Source : Ville de Noisy-le-Sec, 2020)

Incidences et dispositions en phase chantier	Intensité : Faible négative
En phase chantier, les travaux généreront des perturbations des accès cyclables à la gare.	Une signalétique adaptée sera mise en place pour les déviations des pistes et l'accès à la gare en continu sera maintenu.
Incidences et dispositions en phase exploitation	Intensité : Forte positive
En phase exploitation, le projet de pôle prévoit la mise en place de stationnements vélos sur le niveau haut et sur les abords du parvis sous la forme d'arceaux simples en libre-accès et de consignes sécurisées. Il est prévu : <ul style="list-style-type: none"> <li>200 places vélos accolées à l'est de la passerelle existante, dont 100 places en consigne sécurisée et 100 places en libre-accès.</li> <li>Autour de 50 places en libre-accès entre la passerelle existante et le pont Gallieni ;</li> <li>Autour de 20 places en libre-accès à l'est de la rue Jean Jaurès au niveau de l'intersection avec l'avenue de Bir Hakeim et le pont Gallieni.</li> </ul>	Aucune mesure en l'absence d'incidence négative.

**Thème : Circulations piétonnes**

**Sensibilité : Forte**

La commune de Noisy-le-Sec comporte quelques aires piétonnes.

La gare est aujourd’hui accessible pour les piétons par son bâtiment principal situé sur la place Jean Coquelin (également relié à la rue de la Gare par une rampe d’accès, non-PMR et à 10% d’inclinaison) et un accès secondaire sur la rue de la Gare.

Les espaces piétons sont actuellement étroits et insuffisants et les traversées complexes. Le parvis haut qui fait face au bâtiment voyageur sur la place Jean Coquelin a une largeur de 7 m et relève plus d’un prolongement du trottoir du pont Gallieni que d’une place publique et d’un parvis de gare accueillant les échanges intermodaux et les flux voyageurs.

De la même façon, les espaces piétons pour accéder à la partie basse du pôle sont étroits. Les trottoirs de la rue de la Gare ne sont pas accessibles aux PMR sur tout leur linéaire car interrompus principalement par les racines des arbres existants. La largeur des trottoirs est comprise entre 0,96 m et 4,40 m.

Le projet de réaménagement de l’accès au passage souterrain prévoit une amélioration de l’accès piéton à la gare dans la partie basse du pôle.

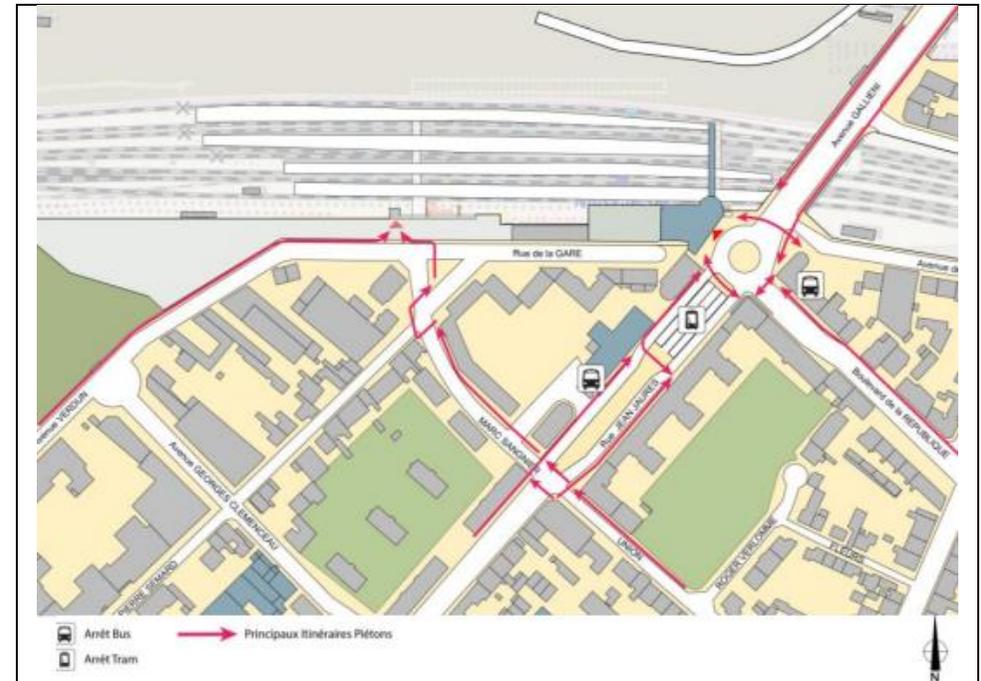


Figure 49. Accès piétons à la gare (Source : DOCP 2019)

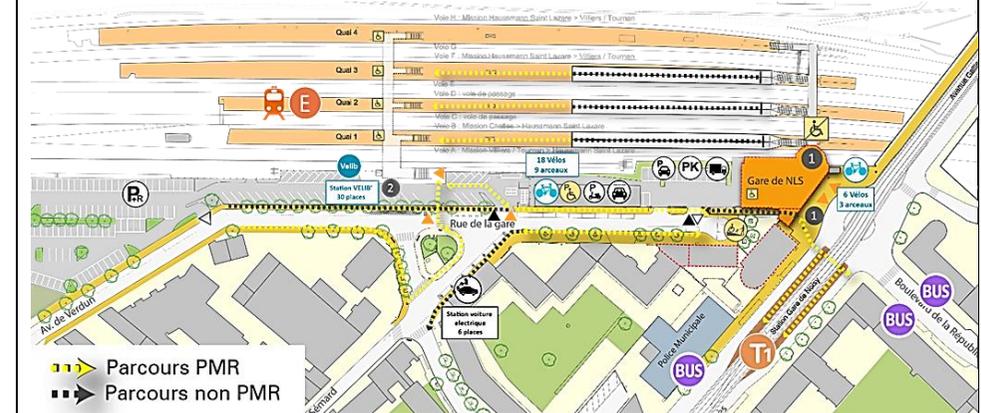


Figure 50. Cheminements PMR et non-PMR actuels en partie haute et partie basse (Source : Artelia-Richez, 2022)

Note d'incidences environnementales  
POLE GARE DE NOISY-LE-SEC

Les accès à la gare depuis le nord se font uniquement par le pont Gallieni alors que les possibilités de trajet sont plus nombreuses depuis le sud.

L'espace piéton est insuffisant devant le bâtiment voyageur et l'accessibilité piétonne vers l'accès secondaire est peu satisfaisante et peu lisible. Les accès PMR sont actuellement possibles mais peu efficaces, comme le montre la figure ci-avant, et rendus plus difficiles encore par la présence de racines sur les trottoirs.



Figure 51. Rampe de liaison entre le niveau haut du parvis et la rue de la Gare (Source : Egis, DOCP 2019)



Figure 52. Espace piéton devant le bâtiment voyageur au niveau de la place Jean Coquelin (Source : GoogleStreetView, 2020)



Figure 53. Accès secondaire rue de la Gare (Source : GoogleStreetView, 2020)

Incidences et dispositions en phase chantier	Intensité : Faible négative
En phase chantier, les travaux généreront des perturbations des accès piétons à la gare.	Une signalétique adaptée sera mise en place pour les déviations et l'accès à la gare en continu sera maintenu.

Incidences et dispositions en phase exploitation	Intensité : Forte positive
<p>L'aménagement des niveaux haut et bas du parvis permettra une accessibilité piétonne facilitée, plus lisible et sécurisée, en ajoutant des accès PMR.</p> <p>Une liaison piétonne entre les niveaux haut et bas du parvis sera réalisée. Cette liaison sera PMR et s'effectuera via une rampe de 20 m de long en pente de 4%.</p> <p>La rue de la Gare sera piétonisée jusqu'au droit de la placette (conservation des accès routiers à la rue de la Gare uniquement pour les riverains et pour la logistique : ordures ménagères, secours, convoyeurs de fonds, livraison gare, logistique pour les locaux techniques).</p> <p>L'interface avec les projets connexes de transport et en particulier la piétonisation d'une portion de la rue Jean Jaurès en lien avec le T1 renforcera les accès piétons à la gare.</p>	<p>Aucune mesure en l'absence d'incidence négative.</p>

### 2.3.7.3. Intermodalité

Thème : Intermodalité	Sensibilité : Forte
<p>La gare propose à ce jour une offre intermodale reposant sur les correspondances RER E (branche Chelles - Gournay, branche Tournan, branche Villiers-sur-Marne - Le Plessis-Trévisé, et direction Paris Haussmann – Saint Lazare), le tramway T1 (actuellement en terminus) et 3 lignes de bus RATP (105, 143 et 545).</p> <p>Les transports en commun et les modes actifs représentent 95% des parts modales du pôle de Noisy-le-Sec. La part de voitures particulières est marginale. La gare est bien desservie par les transports, et avec les projets de prolongement du T1 et du tramway T11 Express, les flux entre la gare et les tramways seront les plus importants du pôle.</p> <p>Le pôle multimodal présente actuellement des dysfonctionnements :</p> <p>Les aménagements cyclables pour l'accès à la gare sont limités.</p> <p>Le dénivelé de 4 m entre la rue de la Gare et la place Jean Coquelin, traité par une rampe à 10% , complexifie l'accès à la gare depuis la rue de la Gare, en particulier pour les PMR.</p> <p>Le parking-relais est sous-utilisé et le stationnement en voirie est congestionné.</p> <p>Les espaces piétons sont aujourd'hui peu spacieux, en particulier le trottoir entre le quai du futur T1 et les commerces, et les trottoirs au droit des arrêts de bus.</p> <p>L'accès secondaire à la gare n'est pas desservi par les bus et dispose de quelques places de stationnement vélo non-sécurisées.</p>	

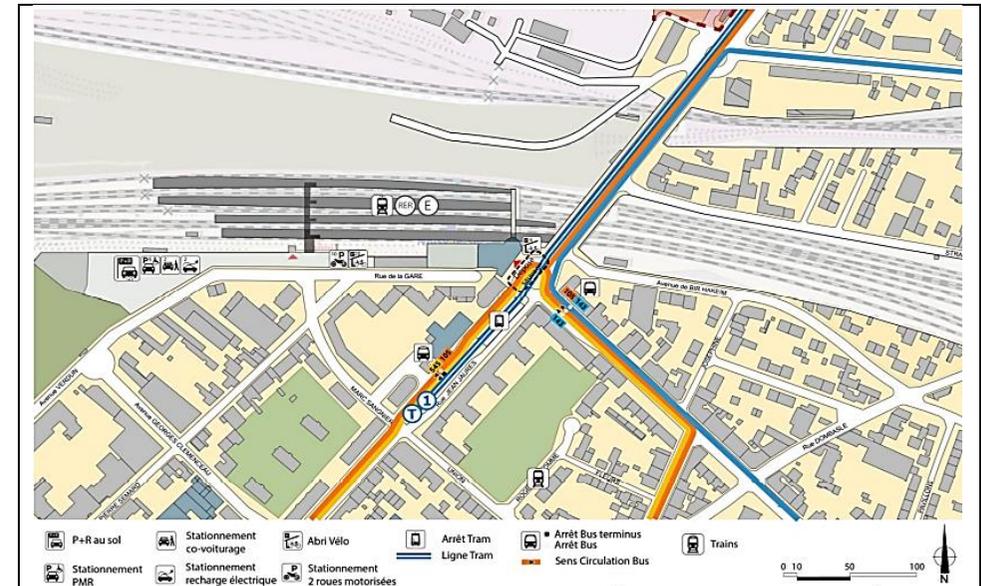


Figure 54. Pôle d'échange multimodal existant (Source : DOCP 2019)

Les projets connexes permettront une amélioration de l'intermodalité avant la mise en service du projet de pôle gare :

- Le réaménagement de l'accès au passage souterrain permettra un accès secondaire à la gare plus lisible et une offre de stationnements cyclables accrue ;
- La restructuration du réseau de bus rééquilibrera l'offre bus entre les deux accès de la gare de Noisy-le-Sec ;
- Le prolongement du T1 augmentera les flux d'échanges avec la gare et se traduira également par la piétonisation d'une partie de la rue Jean Jaurès.

Incidences et dispositions en phase chantier	Intensité : Faible négative
<p>En phase chantier, les travaux du pôle gare génèreront des perturbations des accès piétons et cyclables à la gare ainsi que des perturbations des circulations routières et de transports en commun.</p>	<p>Une signalétique adaptée sera mise en place pour les déviations et l'accès à la gare en continu sera maintenu. Il sera recherché le maintien au maximum des circulations routières, et le cas échéant des déviations ponctuelles seront mises en place.</p>
Incidences et dispositions en phase exploitation	Intensité : Forte positive
<p>Le projet du pôle-gare de Noisy-le-Sec vise à répondre à l'objectif de « <b>Créer des conditions d'une meilleure intermodalité</b> ».</p> <p>Il vise à permettre de meilleures interactions entre les transports en commun existants, ceux en projet (voir paragraphe 2.3.7.1 Transports en commun) et la gare de Noisy-le-Sec, tout en développant les mobilités douces autour de la gare.</p>	<p>Le projet est conçu de manière à favoriser l'intermodalité en interconnexion avec les projets du T1 et du T11 Express, et prend en compte les autres projets de transports de la commune.</p> <p>Aucune mesure en l'absence d'incidence négative.</p>

## 2.3.8. Nuisances liées aux déplacements et infrastructures de transports

### 2.3.8.1. Acoustique

Thème : Acoustique	Sensibilité : Forte
<p>Le secteur d'étude est exposé au bruit par la présence des infrastructures routières et ferroviaires.</p>	
<p>Les niveaux sonores dus au trafic routier sont particulièrement élevés au niveau de la rue Jean Jaurès au sud (70-75 Lden dB(A)) et de l'avenue Gallieni (65-70 Lden dB(A)). La rue de la Gare est exposée à un bruit routier journalier de 60-65 dB.</p>	
	
<p>Figure 55. Exposition au bruit routier suivant l'indicateur Lden sur une journée complète sur le secteur d'étude (Source : Bruitparif, 2017)</p>	

En prenant en compte les bruits ferroviaires, l'exposition au bruit cumulé est plus forte sur toute la zone ferroviaire (voies, gare et technicentre) ainsi que dans les rues adjacentes. La rue de la Gare est ainsi exposée à un bruit cumulé journalier de 70-75 dB(A), de même que l'avenue de Strasbourg à l'est de la gare, comprise entre la voie du RER E et la ligne de la Grande Ceinture.

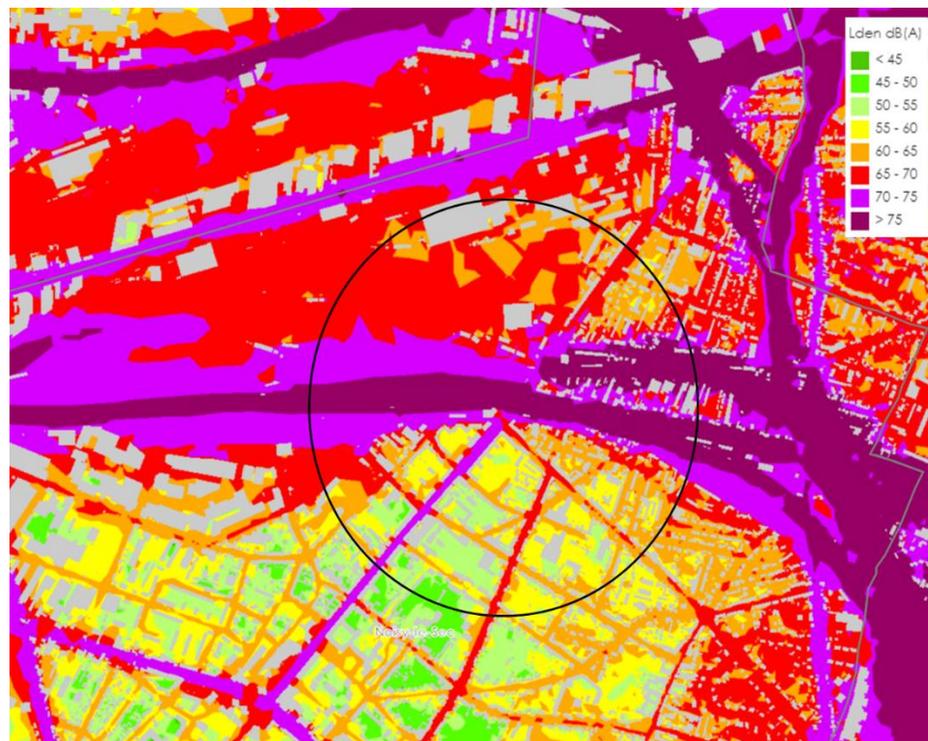


Figure 56. Exposition au bruit cumulé (routier et ferroviaire) suivant l'indicateur Lden sur une journée complète sur le secteur d'étude (Source : Bruitparif, 2017)

**Incidences et dispositions**

**Intensité : Faible négative**

En phase chantier, les travaux généreront des nuisances sonores pour les riverains.

En phase exploitation, la démolition des bâtis de la Rotonde et de l'actuel bâtiment voyageur pour la

En phase travaux, les horaires de chantier seront respectés et des précautions seront prises.

réalisation du niveau haut du parvis pourrait diminuer l'effet barrière entre les voies ferroviaires et les logements situés au sud et entre la rue Jean Jaurès et les logements situés à l'ouest. L'exposition au bruit pourrait être légèrement accrue à terme pour les logements situés entre le réseau ferré et la rue Jean Jaurès.

La réalisation du nouveau bâtiment voyageur pourra à l'inverse créer un effet barrière entre les voies ferroviaires et les bâtiments situés au sud.

**2.3.8.2. Qualité de l'air**

**Thème : Qualité de l'air**

**Sensibilité : Faible**

Les principaux postes d'émissions polluantes (PM10, PM2.5, SO2, Nox, NH3, COVNM) dans l'EPT Est Ensemble sont les suivants :

- Secteur résidentiel ;
- Transport routier ;
- Industrie ;
- Chantiers.

Les émissions polluantes par secteur et par type de polluant au cours de l'année 2018 au niveau d'Est Ensemble sont présentés dans le tableau ci-après :

Secteur	PM10	PM2.5	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	COVNM	NH <sub>3</sub>
Energie	2%	2%	7%	8%	5%	0%
Industrie	1%	1%	13%	4%	29%	0%
Résidentiel	39%	54%	55%	19%	47%	43%
Tertiaire	1%	2%	24%	14%	1%	< 1%
Chantiers	32%	19%	0%	8%	14%	0%
Transport routier	16%	16%	1%	48%	4%	57%
Autres transports	10%	6%	0%	< 1%	0%	0%
<b>Total</b>	<b>233 t</b>	<b>158 t</b>	<b>47 t</b>	<b>1183 t</b>	<b>1385 t</b>	<b>27 t</b>

Figure 57. Emissions polluantes en 2018 au niveau de l'EPT Est-Ensemble (Source : Airparif, 2020)

La station d'Airparif (Observatoire de la qualité de l'air en Île-de-France) la plus proche du projet de pôle gare de Noisy-le-Sec est située à la Zone d'activités de l'Ourcq.

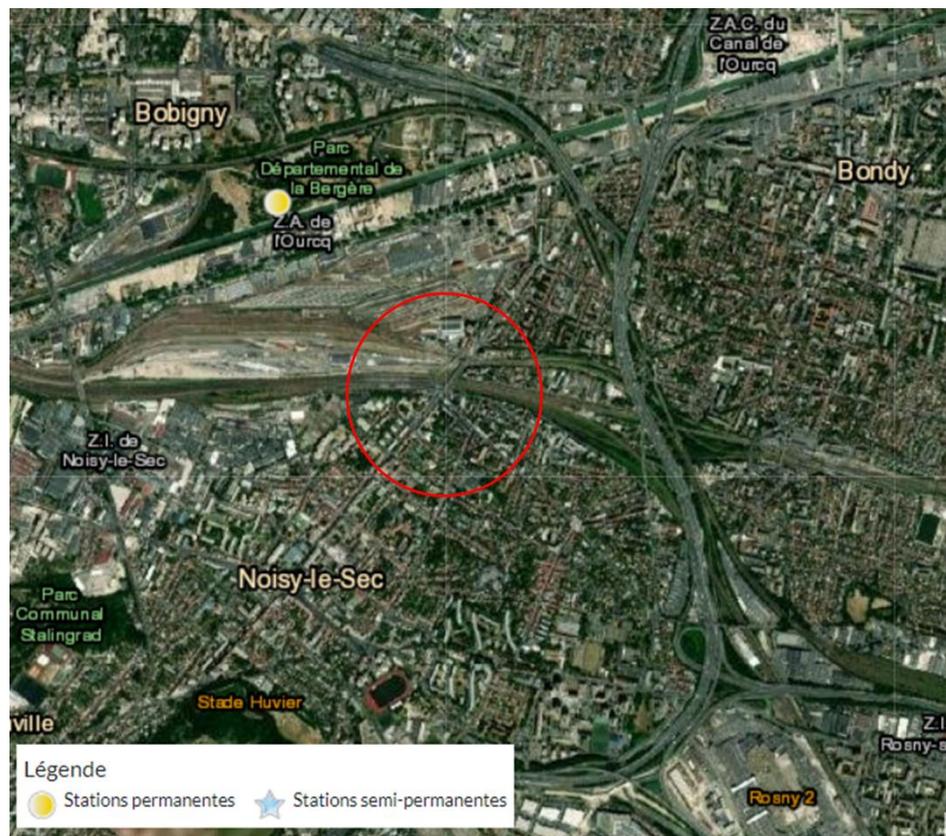
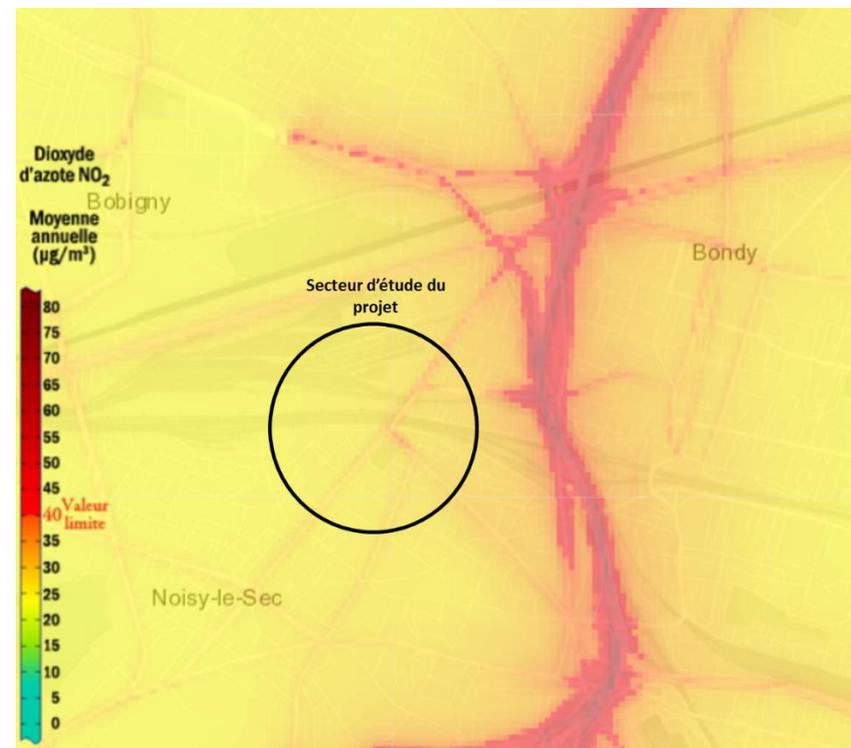


Figure 58. Station de mesures de la qualité de l'air la plus proche du projet (Source : Airparif)



Indicateurs de dépassement des valeurs réglementaires en 2021

Moyenne annuelle (40µg/m³)

	Noisy-le-Sec	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France
Nombre d'habitants affectés	Non significatif	<1%	<1%
Zone cumulées (km2)	1	3	17
Longueur de voirie concernée (km)	9	98	494

Figure 59. Dépassements des valeurs réglementaires de NO2 en 2021 à Noisy-le-Sec (Source : Airparif, 2021)

En 2021, les valeurs réglementaires en azote NO<sub>2</sub> n'ont pas été dépassées dans la zone d'étude hormis très localement boulevard de la République et avenue Gallieni.



**Indicateurs de dépassement des valeurs réglementaires en 2021**

Moyenne annuelle (40µg/m³)

	Noisy-le-Sec	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France
Nombre d'habitants affectés	2000	0	Non significatif
Zone cumulées (km2)	1	0	Non significatif
Longueur de voirie concernée (km)	13	0	3

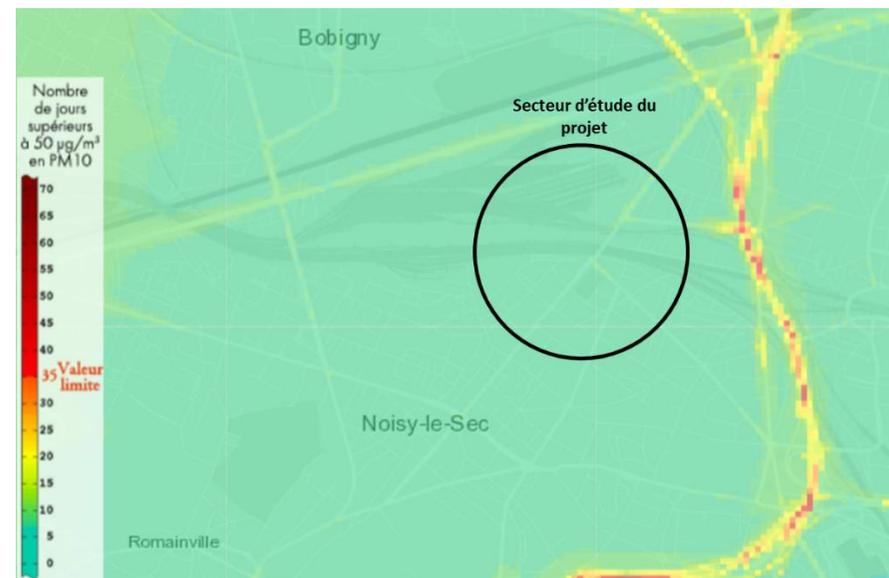
**Indicateurs de dépassement des valeurs OMS en 2021**

Moyenne annuelle (15µg/m³)

	Noisy-le-Sec	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France
Nombre d'habitants affectés	2000	250000	1100000
Zone cumulées (km2)	1	32	89
Longueur de voirie concernée (km)	13	303	1330

Figure 60. Carte du dépassement des valeurs réglementaires de PM10 à Noisy-le-Sec en 2021 et indicateurs de dépassement des valeurs OMS (Source : Airparif, 2021)

En 2021, les valeurs réglementaires en particules PM10 n'ont pas été dépassées dans la zone d'étude.



**Indicateurs de dépassement des valeurs réglementaires en 2021**

35 jours supérieurs à 50µg/m³

	Noisy-le-Sec	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France
Nombre d'habitants affectés	40000	Non significatif	Non significatif
Zone cumulées (km2)	5	Non significatif	Non significatif
Longueur de voirie concernée (km)	26	1	19

**Indicateurs de dépassement des valeurs OMS en 2021**

3 jours supérieurs à 45µg/m³

	Noisy-le-Sec	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France
Nombre d'habitants affectés	40000	1e+06	6e+06
Zone cumulées (km2)	5	125	734
Longueur de voirie concernée (km)	26	596	3390

Figure 61. Carte du nombre de jours où la concentration en PM10 est supérieure à 50 µg/m³ (valeur réglementaire) et indicateurs de dépassement des valeurs OMS (Source : Airparif 2021)

En 2021, au niveau de la gare de Noisy-le-Sec, les concentrations en PM10 ont dépassé 50 µg/m³ l'équivalent de 7 jours. Cela est en-dessous de la limite réglementaire (35 jours de dépassement) mais au-dessus des indicateurs de dépassement de l'OMS (3 jours supérieurs à 45µg/m³).



Figure 62. Dépassement des valeurs réglementaires de PM2,5 à Noisy-le-Sec en 2021 (Source : Airparif, 2021)

Noisy-le-Sec est concernée par une ZFE (Zone à Faibles Emissions). Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, la circulation des véhicules les plus polluants est restreinte, et les véhicules classés Crit'Air 4 et Crit'Air 5 ne sont plus autorisés à circuler sur le territoire communal du lundi au vendredi de 8h à 20h.

<p>(mise en suspension de poussières, transport nécessaire à l'acheminement des matériaux et à l'évacuation des déblais, etc.). Les phases de démolition, provoquent également des nuages de poussière, altérant la qualité de l'air et salissant les parcelles et façades environnantes.</p> <p>En phase exploitation, le projet aura une incidence positive sur la qualité de l'air en favorisant un report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, et contribuera de ce fait à une réduction du transport routier et des émissions de polluants associés.</p>	<p>seront appliquées (régulation de la vitesse de circulation des engins de chantier, arrosage des pistes de chantier, entretien des engins de chantier...).</p> <p>En phase exploitation, aucune mesure n'est prévue en l'absence d'incidence négative.</p>
--	--

<b>Incidences et dispositions</b>	<b>Intensité : Faible positive</b>
En phase chantier, les engins de chantier sont susceptibles d'émettre des polluants atmosphériques	En phase chantier, des mesures de réduction

### 2.3.8.3. Emissions lumineuses

<b>Thème : Emissions lumineuses</b>	<b>Sensibilité : Faible</b>
-------------------------------------	-----------------------------

Le secteur d'étude étant situé en zone urbaine et au sein de la plus grande métropole de France, la pollution lumineuse y est importante.

**Exposition du territoire métropolitain à la pollution lumineuse - synthèse**

**Niveau de pollution lumineuse**

- Très élevé ■
- Élevé ■
- Faible ■

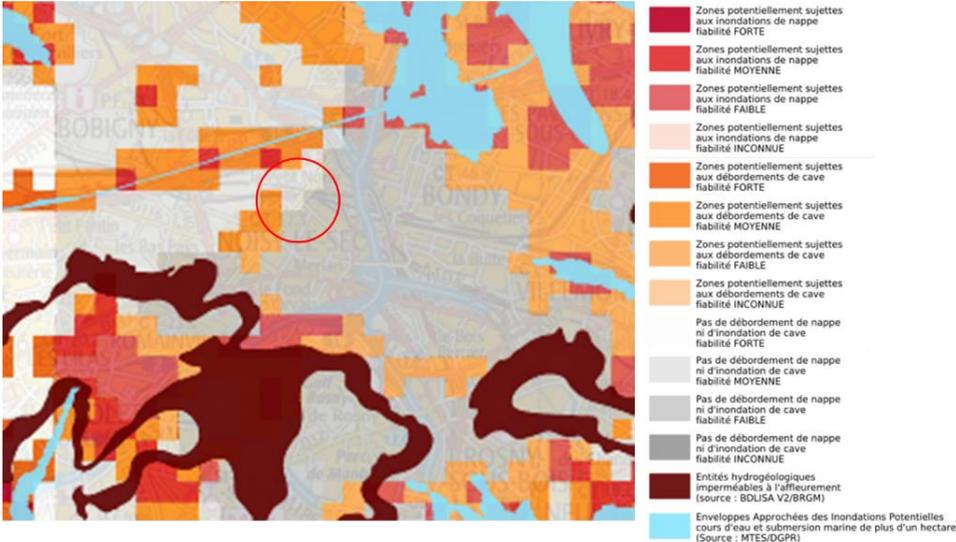
**ONB** Observatoire National de la Biodiversité  
Visuel ONB, d'après  
 Origine des données : Dark Sky Lab, 2021  
 Traitements : OFB  
 © SDES, OFB, 2021

Figure 63. *Pollution lumineuse en France et localisation de Noisy-le-Sec*  
 (Source : OFB, 2021)

Incidences et dispositions	Intensité : Faible négative
<p>En phase chantier, les travaux engendreront des émissions lumineuses.</p> <p>En phase exploitation, la lumière générée par le projet n'aura pas d'incidence sur l'ambiance lumineuse générale de la commune, située en milieu très urbanisé.</p> <p>La démolition du bâtiment de la Rotonde ouvrira l'espace devant les immeubles adjacents, ce qui pourra leur apporter plus de luminosité nocturne. Le nouveau bâtiment voyageur générera une nouvelle source de luminosité vis-à-vis des bâtiments à proximité.</p>	<p>En phase chantier, les horaires réglementaires seront respectés.</p> <p>En phase exploitation, aucune mesure n'est prévue en l'absence d'incidences.</p>

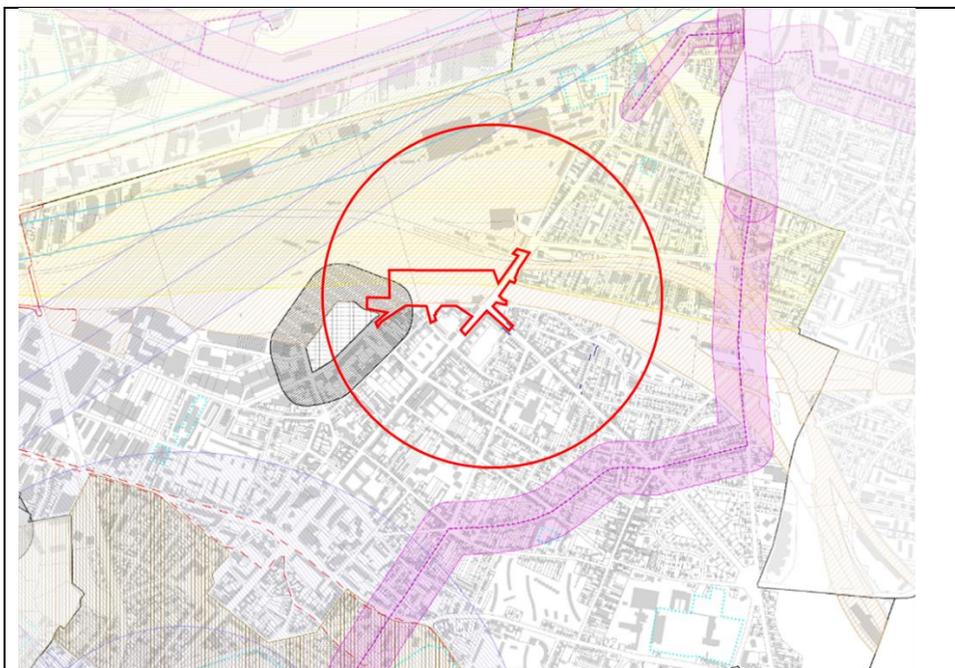
## 2.4. RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES

### 2.4.1. Risques naturels

Thème : Risque inondation	Sensibilité : Moyenne
<p>La commune de Noisy-le-Sec n'est pas concernée par un Territoire à Risque important d'Inondation (TRI), ni par un Plan de Prévention des Risques d'inondation (PPRI), ou par un programme de prévention (PAPI).</p> <p>Concernant le risque de remontée de nappe, le secteur d'étude recoupe des zones potentiellement sujettes aux débordement de cave (fiabilité moyenne). Aucun arrêté de catastrophe naturelle n'est cependant recensé pour ce motif à Noisy-le-Sec. Les emprises du projet sont situées en zone sans débordement de nappe ni d'inondation (fiabilité moyenne à faible).</p>	
 <p>Figure 64. Zones sensibles aux remontées de nappe (Source : BRGM)</p>	
Incidences et dispositions	Intensité : Faible négative
<p>Le projet est susceptible de présenter une vulnérabilité au risque de remontée de nappe en phase chantier lors des travaux nécessaires aux</p>	<p>Une étude hydrogéologique et des sondages géotechniques</p>

<p>fondations du bâtiment voyageur et de la nouvelle passerelle. Cela est cependant peu probable au regard de l'historique des catastrophes naturelles de la commune.</p>	<p>seront réalisés dans les phases ultérieures.</p>
---	---

Thème : Mouvements de terrain	Sensibilité : Forte
<p>La commune de Noisy-le-Sec est concernée par un Plan de Prévention des Risques Naturels (PPRN) risque de mouvements de terrain approuvé le 18 avril 1995, dû à la présence de poches de dissolution du gypse.</p> <p>Le secteur d'étude recoupe dans sa moitié nord la servitude liée au PPRN.</p>	



**CONTEXTE**

- Limite de commune
- Bâti
- Limite de parcelle

**SERVITUDES**

- PM1 : Plan de prévention des risques naturels de mouvements de terrains : Poches de dissolution de gypse antéludien

Figure 65. PPRN mouvements de terrain dûs aux poches de dissolution du gypse antéludien (Source : PLUi Est Ensemble)

Incidences et dispositions	Intensité : Faible négative
Le recoupement de la servitude PM1 associée au plan de prévention des risques naturels lié aux poches de	Des sondages géotechniques seront

dissolution de gypse antéludien implique une consultation obligatoire d'un bureau spécialisé pour toute occupation du sol.	réalisés. Les prescriptions du PPRN et du PLUi seront respectées.
--	---

**Enjeu : Retrait-gonflement des argiles**

**Sensibilité : Forte**

La totalité du périmètre d'étude est située en zone d'exposition forte au retrait-gonflement des argiles.

Un « aléa fort » signifie que des variations de volume ont une très forte probabilité d'avoir lieu. Ces variations peuvent avoir des conséquences importantes sur le bâti (comme l'apparition de fissures dans les murs).

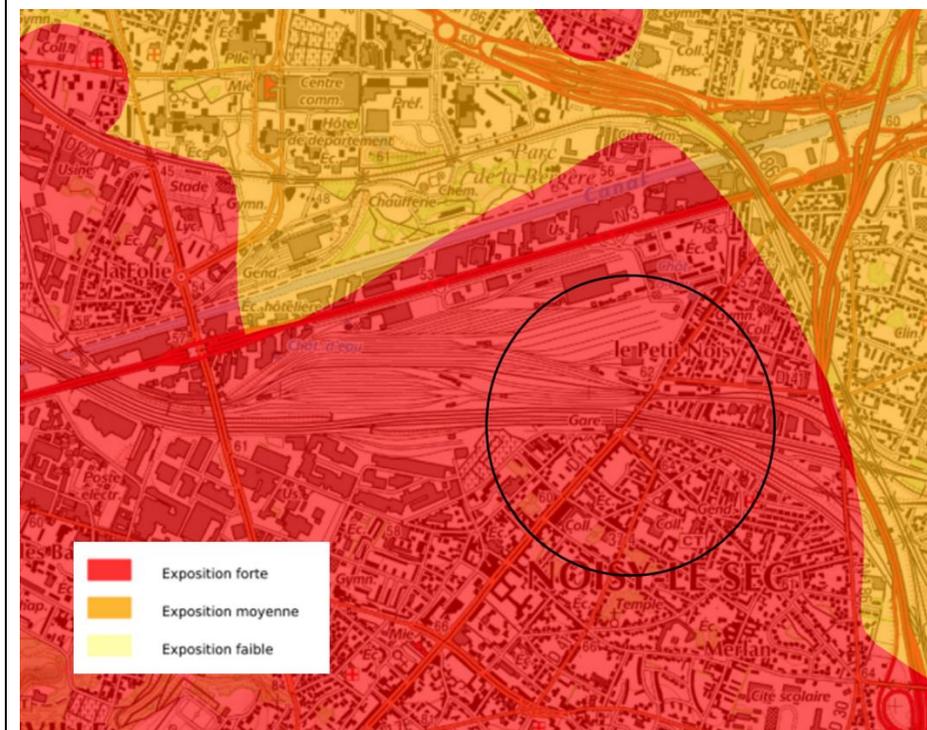
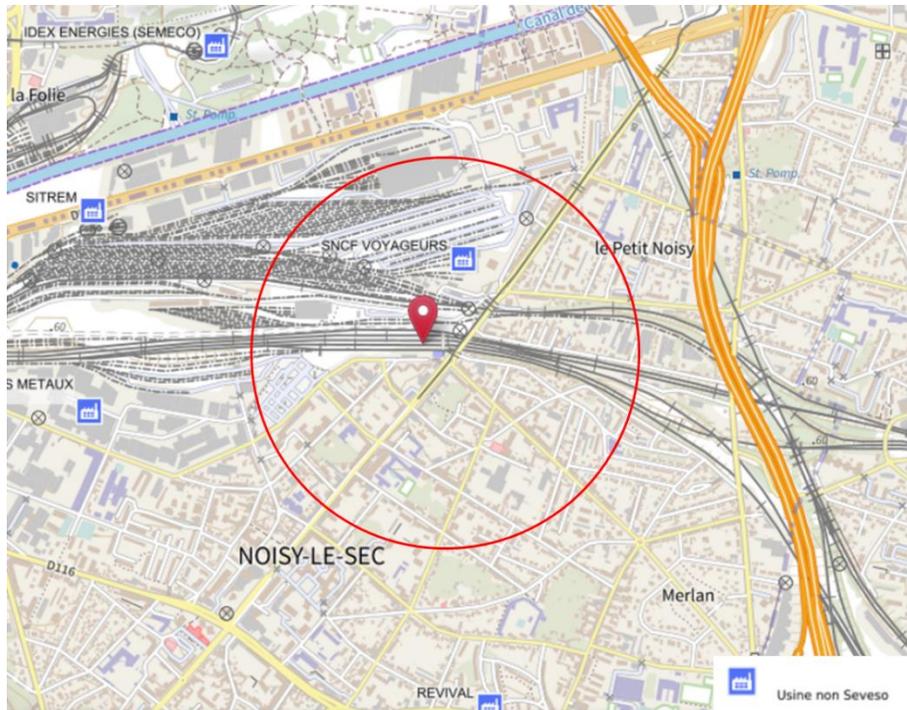


Figure 66. Exposition au retrait-gonflement des argiles sur la commune de Noisy-le-Sec (Source : BRGM)

Incidences et dispositions	Intensité : Faible négative
Le projet est susceptible d'être vulnérable à l'aléa retrait-gonflement des argiles.	Des sondages géotechniques seront réalisés afin de mieux caractériser le sous-sol en présence au droit des futurs ouvrages. L'aléa retrait-gonflement des argiles sera pris en compte et précisé dans les études ultérieures.

Thème : Autres risques naturels	Sensibilité : Faible
La commune de Noisy-le-Sec est concernée par un risque sismique de niveau 1 (Très faible). Le potentiel radon de la commune est faible.	
Incidences et dispositions	Intensité : Nulle
Le projet ne présente pas de vulnérabilité particulière face aux autres risques naturels.	Aucune mesure en l'absence de vulnérabilité.

## 2.4.2. Risques technologiques

Thème : ICPE	Sensibilité : Faible
<p>La commune de Noisy-le-Sec est concernée par plusieurs Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Seule l'installation SNCF Voyageurs est inscrite dans l'aire d'étude et déclare des rejets de polluants. Ce site est non-SEVESO.</p> <p>Aucun Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) ne couvre la commune de Noisy-le-Sec.</p>	
	
<p>Figure 67. Localisation des ICPE à proximité de l'aire d'étude (Source : Géorisques)</p>	

Incidences et dispositions	Intensité : Nulle
En phase chantier comme en exploitation, le projet n'a pas d'incidence sur les sites ICPE de la commune.	Aucune mesure en l'absence d'incidence.

Enjeu : Pollution des sols	Sensibilité : Moyenne
----------------------------	-----------------------

Plusieurs anciens sites industriels et activités de service (sites CASIAS, ex-sites Basias) sont présents au sein de l'aire d'étude :

- IDF9303795 – DURAND (SA) ;
- IDF9302976 – SNCF Cie des Chemins de Fer de l'Est ;
- DF9302975 – DRT ; RECUPERATION NOUVELLE ; REC Sté ;
- IDF9304087 – CLAIRVOYANT (M. Richard) ;
- IDF9302984 – TOTAL STATION SERVICE ; GARAGE SOLOT ;
- IDF9304543 – DISTRIBUTION DE CARBURANT ET LUBRIFIANT ;
- IDF9303793 – CARDOSO (Sté - CENTRAL AUTOS GAMBETTA ;
- IDF9302983 – COOPERATIVE LAITIERE CENTRALE ;
- IDF9305345 – GARAGE AUTOMOBILE ;
- IDF9305159 – APPRET DE METAUX PRECIEUX ;
- IDF9305117 – BOBINAGE ELECTRIQUE.

Aucun site pollué ou potentiellement pollué appelant une action des pouvoirs publics (ex- site Basol) n'est présent dans l'aire d'étude.

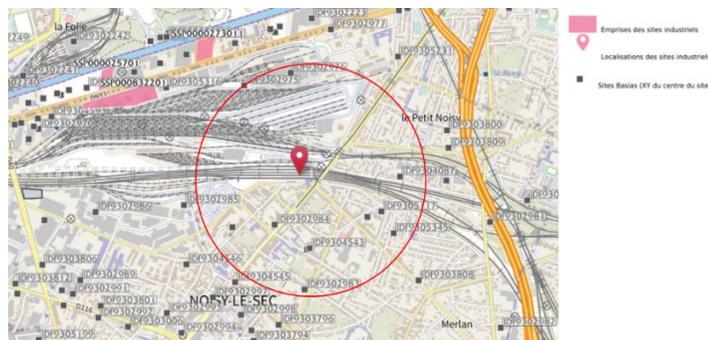


Figure 68. Localisation des sites Basol et Basias autour du projet (Source : Géorisques)

Incidences et dispositions	Intensité : Nulle
Le projet n'est pas situé à proximité directe de sites pollués ou potentiellement pollués Basol.	<p>Une étude de pollution des sols est prévue.</p> <p>En phase chantier, en cas de découverte de terres polluées lors des terrassements celles-ci seront évacuées vers les filières adaptées.</p> <p>En phase exploitation, aucune mesure n'est prévue en l'absence d'incidence.</p>

**Thème : Transport de matières dangereuses**

**Sensibilité : Moyenne**

Une canalisation de gaz naturel traverse la commune mais elle n'est pas recoupée par l'aire d'étude. Sur la carte suivante, le faisceau bleu représente une zone tampon autour de la canalisation, mais la canalisation ne recoupe pas le secteur d'étude.

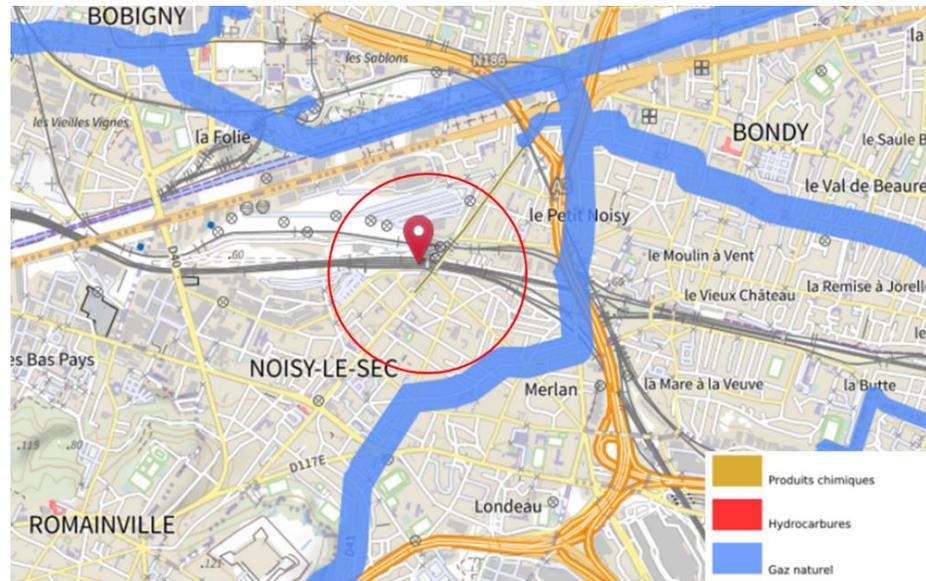


Figure 69. Transport de matières dangereuses à proximité du projet (Source : Géorisques)

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs (DDRM) de Seine-Saint-Denis approuvé en 2009 présente les risques de transport de matière dangereuse.

Le Canal de l'Ourcq, au nord du projet mais hors du périmètre d'étude, est référencé comme transport de matières dangereuses par voies navigables.

Les rues Jean Jaurès (en interface directe avec le projet), les axes routiers N3, A3 et N186 à l'est et au nord du projet sont des axes de transport de matières dangereuses.

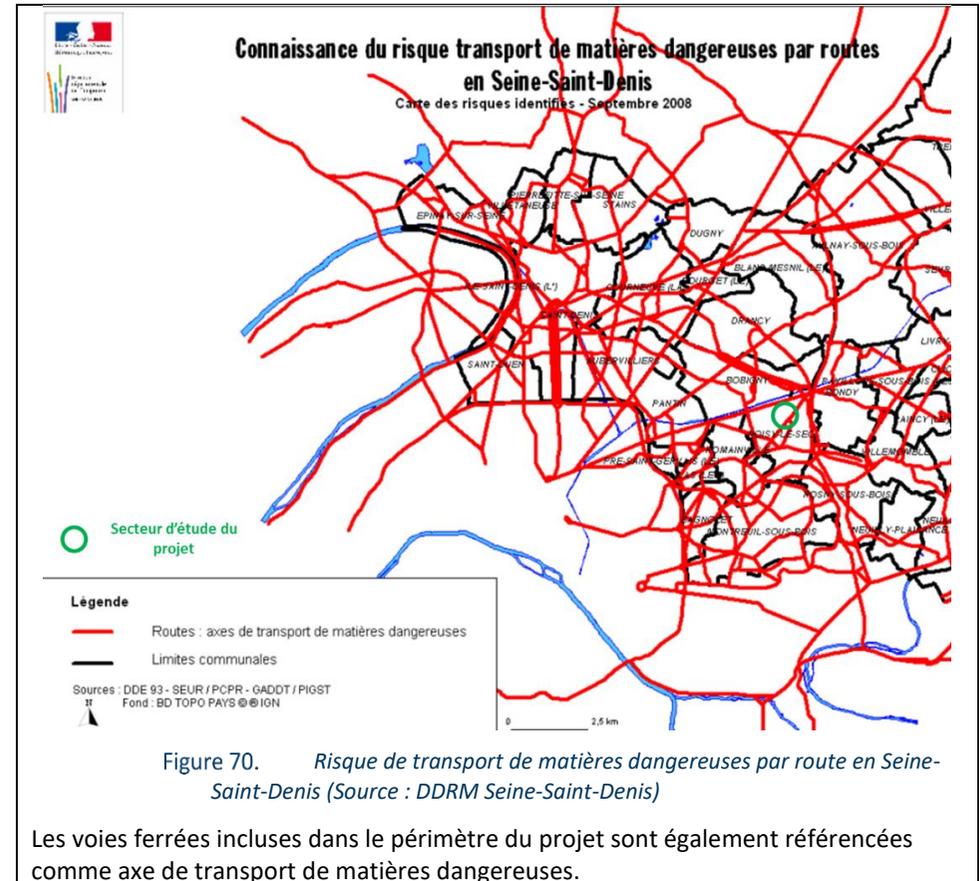


Figure 70. Risque de transport de matières dangereuses par route en Seine-Saint-Denis (Source : DDRM Seine-Saint-Denis)

Les voies ferrées incluses dans le périmètre du projet sont également référencées comme axe de transport de matières dangereuses.

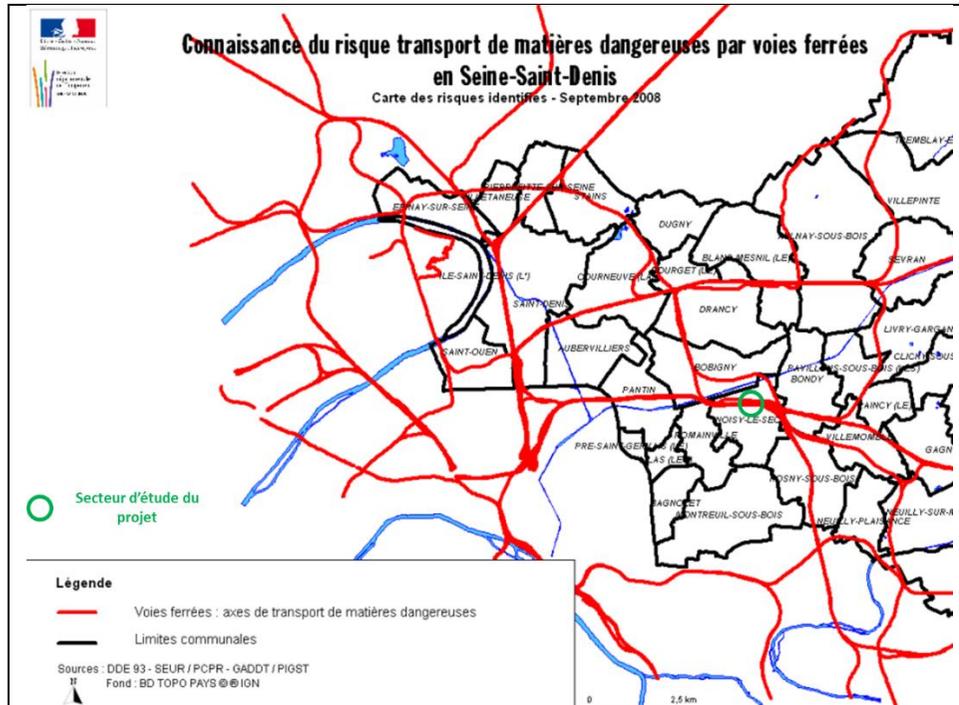


Figure 71. Risque de transport de matières dangereuses par voies ferrées en Seine-Saint-Denis (Source : DDRM Seine-Saint-Denis)

ce risque. Celui-ci présente cependant une probabilité très faible.

**Thème : Risque pyrotechnique**      **Sensibilité : Faible**

Comme tout établissement recevant du public et comprenant des machines (trains, etc), la gare de Noisy-le-Sec présente une sensibilité vis-à-vis du risque d'incendie. La gare de Noisy-le-Sec a par ailleurs été bombardée au cours de la Seconde Guerre Mondiale.

**Incidences et dispositions**      **Intensité : Faible négative**

Le projet est susceptible d'être vulnérable à un accident pyrotechnique. Les dispositions réglementaires en termes de prévention du risque incendie et de plans d'urgence seront prises, des accès pompiers seront prévus.

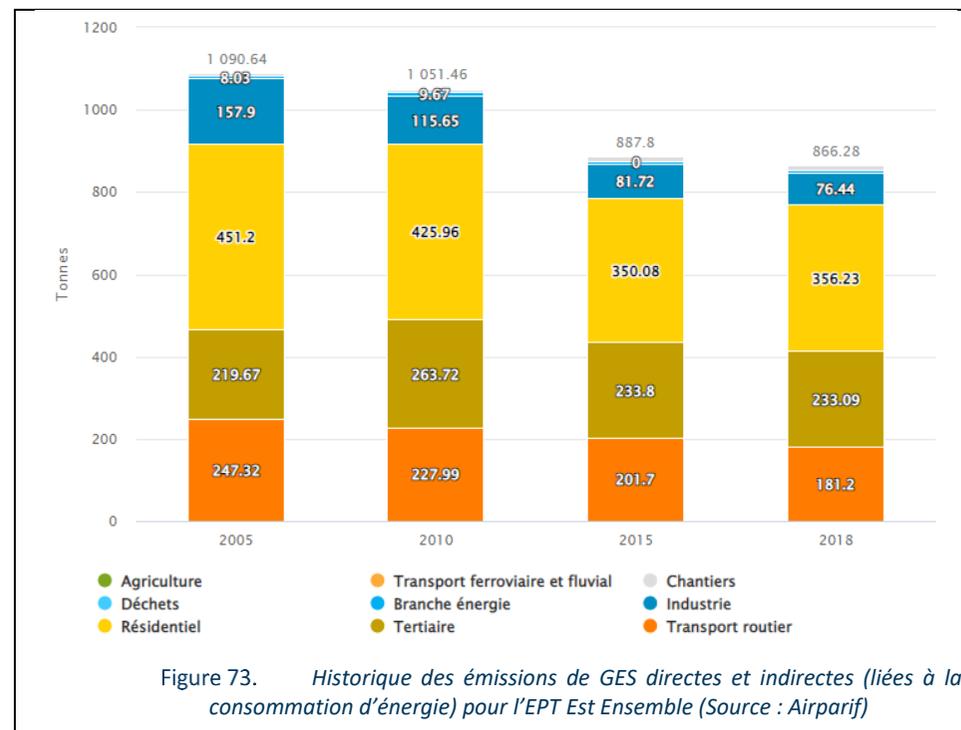
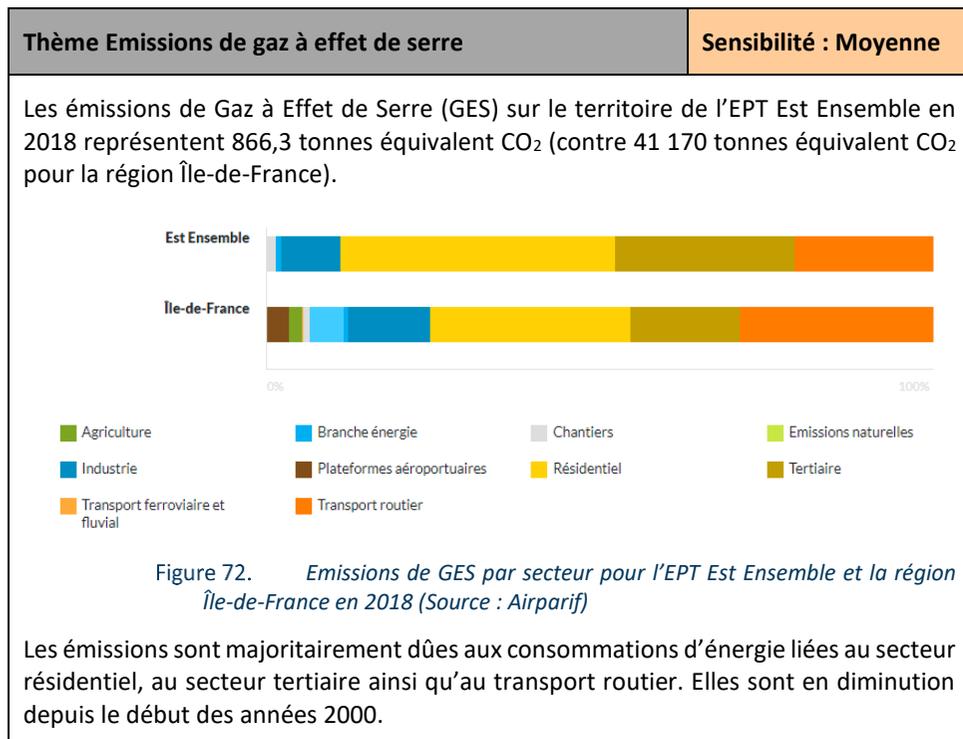
**Incidences et dispositions**      **Intensité : Faible négative**

Le projet est concerné par le transport de matières dangereuses sur la rue Jean Jaurès et via les voies ferrées. En phase chantier, pour des raisons de sécurité les travaux sur voies sont réalisés sous interruption temporaire des circulations ferroviaires. L'opération n'est donc pas susceptible d'accroître les risques liés au transport de matières dangereuses. En phase exploitation, le projet de pôle-gare étant destiné à accueillir des voyageurs, il est vulnérable face à

Le risque sera pris en compte dans le projet, tant en phase chantier qu'exploitation.

## 2.5. GAZ A EFFET DE SERRE ET ENERGIE

### 2.5.1. Gaz à effet de serre



Incidences et dispositions	Intensité : Faible positive
<p>En phase chantier, les principaux postes d'émissions de GES correspondront à l'énergie consommée par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les engins et outils pour s'approvisionnement et la réalisation du chantier ;</li> <li>• La fabrication des matériaux consommés pour les différents ouvrages construits ;</li> <li>• Le transport des personnes travaillant sur le chantier.</li> </ul>	<p>Une démarche de limitation des émissions de GES au niveau du nouveau bâtiment voyageur sera adoptée, et dans le choix des machines et modes d'acheminement pour les chantiers.</p>

En phase exploitation, le nouveau bâtiment voyageur générera des émissions de GES liées aux consommations énergétiques du bâtiment.

En phase exploitation, le projet émettra des GES en lien avec la consommation d'énergie nécessaire au fonctionnement du bâtiment voyageur (éclairage, fonctionnement des appareils de vente et chauffage des locaux de bureaux et services et commerces).

Le projet vise à renforcer l'usage des modes de transports collectifs et des modes actifs au profit de véhicules motorisés et a donc une incidence positive sur la réduction d'émissions de GES.

## 2.5.2. Energie

**Thème : Consommations énergétiques**

**Sensibilité : Faible**

La commune de Noisy-le-Sec a une consommation énergétique de 513 410 MWh en 2018, ce qui la classe parmi les communes d'Île-de-France ayant une forte consommation.

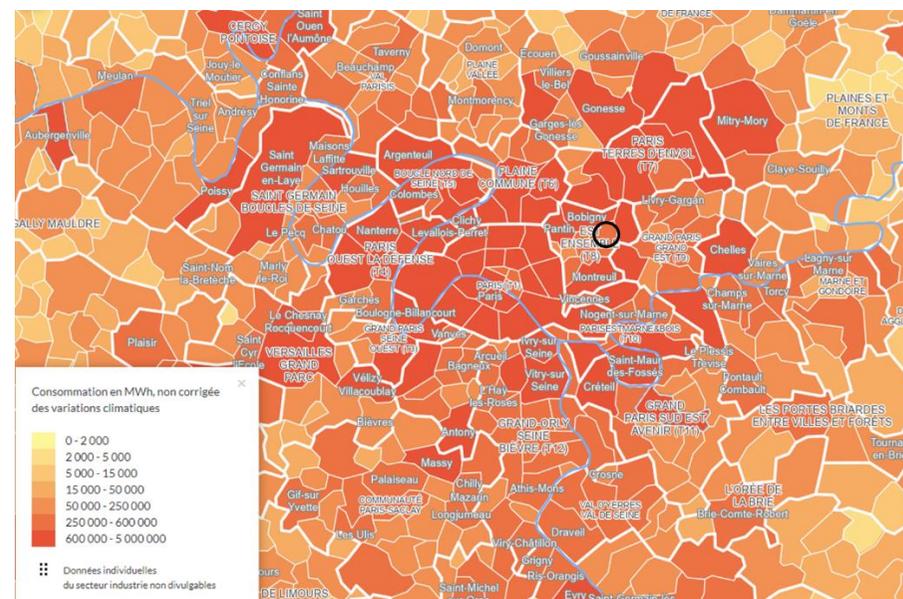


Figure 74. Consommation énergétique par commune en 2018 (Source : Energif, 2018)

La somme des consommations énergétiques finales de l'Île-de-France (corrigées des effets du climat) s'élève à 220 TWh en 2017, ce qui représente une baisse moyenne de 14% depuis 2005.

Le gaz naturel (35%), l'électricité (30%) ainsi que les produits pétroliers et le charbon (28%) sont les principales sources d'énergie consommées en Île-de-France. Ainsi, 63% des consommations d'énergie finales des Franciliens en 2017 sont d'origine fossile.

Le secteur du bâtiment est le principal poste de consommation énergétique, il représente 65% des consommations énergétiques régionales (43% pour le secteur résidentiel et 21% pour le tertiaire).

Les secteurs des transports routiers et de l'industrie pèsent respectivement 23% et 12% dans le bilan des consommations énergétiques.

### Évolution de la consommation d'énergie francilienne



### Répartition par secteur

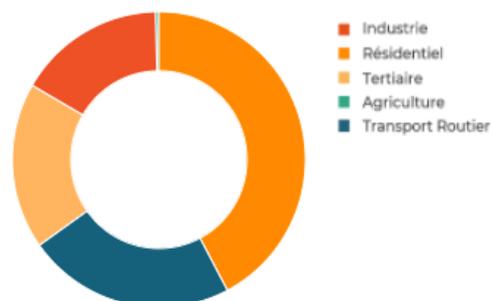


Figure 75. Evolution de la consommation d'énergie francilienne et répartition par secteur (Source : Airparif, ROSE, 2018)

- Le transport des personnes travaillant sur le chantier.

En phase exploitation, le projet consommera uniquement de l'énergie pour le fonctionnement du bâtiment voyageur (éclairage, fonctionnement des appareils de vente et chauffage des locaux de bureaux et services et commerces). Le projet vise à favoriser et renforcer l'usage des modes de transports collectifs et des modes actifs, au profit de véhicules motorisés et a donc une incidence positive sur la réduction de consommation d'énergie.

Le nouveau bâtiment voyageur génèrera des consommations énergétiques liées aux éclairages, à la ventilation, au chauffage et à la climatisation.

place des dispositifs de type Charte chantier vert dans les cahiers des charges des entreprises.

En phase exploitation, une démarche de limitation des consommations énergétiques au niveau du nouveau bâtiment voyageur sera mise en œuvre.

#### Incidences et dispositions

En phase chantier, les principaux postes de consommations énergétiques seront :

- Les engins et outils pour s'approvisionnement et la réalisation du chantier ;
- La fabrication des matériaux consommés pour les différents ouvrages construits ;

#### Intensité : Faible positive

Pour la phase travaux, les engins de chantier et d'approvisionnement de matériaux seront privilégiés en fonction de leur consommation énergétique réduite. Seront notamment mis en

## 2.6. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE

Le tableau ci-après synthétise les sensibilités, incidences du projet et mesures proposées par thématique environnementale. Le code couleur est le même que dans l'analyse. Le détail des sensibilités, incidences et mesures est présent dans l'analyse précédant la synthèse.

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Milieu physique	Climat et changement climatique	Climat : Climat tempéré. Ensoleillement modéré. Pluviométrie homogène. Exposition moyenne au vent	Nulle	Pas d'incidence en phase chantier.  En phase exploitation, pas d'incidence directe sur les températures, l'ensoleillement, la pluviométrie ni le vent.	Pas de mesures en l'absence d'incidence.	Nulle
		Vulnérabilité au changement climatique : hausse des températures, augmentation des épisodes extrêmes	Moyenne	Risque canicule en phase chantier et risque de fortes pluies.  En phase exploitation, vulnérabilité à l'effet d'ICU.	Mesures de prévention en phase chantier.  Mesures de végétalisation pourvoyeuse d'ombre sur les espaces publics du projet et choix de revêtement clairs.  Vulnérabilité aux épisodes de pluie intense réduite par les mesures de gestion des eaux pluviales à la parcelle.  Effet d'ICU limité grâce à des mesures de végétalisation des espaces publics du projet.	Faible positive

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Relief, sols et sous-sols	Relief : altitude moyenne de 60 m. Relief plan mais modulé localement par aménagements anthropiques	Faible	En phase chantier, modifications ponctuelles et temporaires de la topographie. À terme, modifications ponctuelles et localisées de la topographie (parvis, rampes) améliorant l'accessibilité du pôle-gare, notamment pour les PMR	Pas de mesure en l'absence d'incidences.	Faible positive	
	Sols et sous-sols : Masses et marnes du gypse à l'affleurement. Poches de dissolution du gypse	Moyenne	Poches de dissolution de gypse : risque structurel pour les fondations	Réalisation de sondages géotechniques.	Faible négative	
Eaux superficielles	Réseau hydrographique : une seule masse d'eau superficielle (Canal de l'Ourcq)	Nulle	Pas d'incidences	Pas de mesures en l'absence d'incidences.	Nulle	
	Qualité : objectifs de bon état écologique et chimique pour le Canal de l'Ourcq Intensification pluies intense avec changement climatique	Faible	En phase chantier, risque de pollution accidentelle. En phase exploitation, incidences sur le ruissellement des eaux pluviales.	Mesures de gestion adaptée en phase chantier (Plan d'Assurance Environnementale bâches, etc.) Gestion conforme à la réglementation, aux prescriptions du SAGE, du SDAGE et du PLUi. Aucun rejet direct au réseau hydrographique naturel.	Faible négative	
Eaux souterraines	Masse d'eau souterraine « Eocène du Valois » Objectif de bon état chimique et quantitatif	Faible	Pas d'incidences	Pas de mesures en l'absence d'incidences.	Nulle	

Thématique	Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Usages de l'eau	<p>Masse d'eau « Eocène du Valois » classée comme stratégique pour l'alimentation en eau potable. Pas de captage d'eau potable sur Noisy-le-Sec.</p> <p>Canal de l'Ourcq : navigation et loisirs</p>	Faible	<p>En phase chantier, impact limité sur les usages de l'eau (base vie, lavage des engins, etc.).</p> <p>À terme consommations d'eau nouvelles au sein du nouveau bâtiment de la gare.</p>	<p>Mesures de réduction de consommation d'eau en phase chantier demandées aux entreprises de travaux (dispositifs d'économie et de recyclage d'eau, suivi des consommations, etc.).</p> <p>Mesures de réduction de la consommation d'eau dans le nouveau bâtiment et sur l'ensemble du pôle.</p> <p>Mesures de récupération des eaux pluviales pour l'arrosage et les travaux de nettoyage. Choix de plantes à faible besoin d'arrosage.</p>	Faible négative
Documents-cadres sur l'eau	SDAGE Seine-Normandie 2022-2027 et SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer approuvé en 2020	Faible	Projet concerné par la rubrique 2.1.5.0 de la Loi sur l'eau. À ce titre, projet concerné par l'article 1 du règlement du SAGE « Gérer les eaux pluviales à la source et maîtriser les rejets d'eaux pluviales des IOTA ou ICPE dirigés vers les eaux douces superficielles »	<p>Respect des dispositions du SDAGE et du SAGE améliorant la gestion existante.</p> <p>Dossier de déclaration au titre de la Loi sur l'eau détaillant la compatibilité du projet à ces documents-cadres le cas échéant.</p>	Nulle

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Milieu naturel	Zonage du patrimoine naturel	Zonage d'inventaires : pas de recoupement du secteur d'étude	Nulle	Pas d'incidences	Pas de mesures en l'absence d'incidences.	Nulle
		ZNIEFF de type 1 à 1,1 km du projet				
	ZNIEFF de type 2 à plus de 5 km du projet					
Habitats naturels, faune et flore	Zonage réglementaire : pas de recoupement du secteur d'étude	Arrêté de protection de biotope à 1,2 km du projet	Nulle	Déplacement des oiseaux des sites Natura 2000 de Seine-Saint-Denis sur le site du projet très improbable.	Pas de mesures en l'absence d'incidences.	Nulle
		Site Natura 2000 à plus de 3,8 km du projet				
		<p>Bibliographie décrivant une biodiversité ordinaire de milieux anthropisés et quelques espèces à enjeu sur la commune, notamment dans le square Jean Jaurès.</p> <p>Pré-diagnostic écologique sur site concluant à la présence de friches bordant les voies, dont certaines incluses dans le périmètre projet, et susceptibles d'accueillir des espèces protégées (reptiles dans les milieux thermophiles, insectes dans les habitats thermophiles et potentiellement favorables à</p>	Moyenne	<p>En phase chantier, nuisances sonores et des pollutions potentielles (lumineuse, atmosphériques) susceptibles de perturber les habitats et la faune associée.</p> <p>En phase exploitation, impact sur les habitats limité à une portion de friche au sud des voies. Potentielles nuisances sonores et vibratoires.</p> <p>À terme, effet bénéfique sur la biodiversité de la végétalisation des espaces publics du projet.</p>	<p>En phase chantier, mise en œuvre de mesures ERC adaptées afin de limiter les impacts du projet sur les habitats et les espèces potentielles identifiées, et lutter contre les espèces exotiques envahissantes.</p>	Faible

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
		<p>une flore spécifique et protégée).</p> <p>Présence également des arbres d'alignement (abri potentiel d'avifaune des parcs et jardins, et présence potentielle de cavités favorables aux chiroptères).</p> <p>Ballasts constituant des milieux thermophiles potentiellement favorables à des espèces de flore rares et protégées en Île-de-France, ainsi qu'aux reptiles et insectes prairiaux et de secteurs thermophiles. Présence d'espèces exotiques envahissantes.</p>				
	Continuités écologiques	<p>Pas de réservoir de biodiversité de la Trame Verte et Bleue dans le secteur d'étude</p> <p>Canal de l'Ourcq retenu comme corridor alluvial à restaurer</p> <p>Selon le pré-diagnostic écologique, possibles enjeux de corridors écologiques, du fait de la trame herbacée de la voie ferrée et du rôle des arbres d'alignement dans la trame des parcs et jardins en milieu urbain.</p>	Faible	<p>Incidences potentielles en phase travaux sur les voies ferrées et une portion de la friche bordant les voies au sud.</p> <p>Pas d'incidences à terme en l'absence d'impact sur les voies ferrées et les arbres d'alignement.</p>	Voir mesures de chantier de la thématique « Habitats naturels, faune et flore » (cf. ligne ci-dessus).	Faible

Note d'incidences environnementales  
POLE GARE DE NOISY-LE-SEC

<i>Thématique</i>		<i>Synthèse de l'enjeu</i>	<i>Sensibilité</i>	<i>Incidences</i>	<i>Mesures</i>	<i>Intensité de l'incidence résiduelle</i>
	Zones humides	Pas de recouvrements du secteur d'étude	Nulle	Pas d'incidences	Pas de mesures en l'absence d'incidences.	Nulle

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Milieu humain	Urbanisme	Organisation administrative et urbanisme réglementaire : Projet concerné par le PLUi d'Est Ensemble	Faible	Projet compatible avec le PADD, les OAP et le règlement du PLUi. Bâtiment voyageur et coques commerciales associées compatibles avec les dispositions de la zone UEi (2 <sup>e</sup> modification du PLUi).	Prise en compte des contraintes fixées par le PLUi. Pas de MECDU en l'absence d'incompatibilité.	Faible négative
		Dynamique territoriale et projets urbains : Plusieurs secteurs de mutation urbaine à proximité du pôle-gare	Moyenne	Cohérence du projet avec la dynamique urbaine du secteur	Pas de mesure en l'absence d'incidence négative.	Faible positive
	Occupation des sols et fonctionnement urbain	Occupation des sols : CLC 2018 : projet en zone de tissu urbain discontinu et zone de réseau ferroviaire  MOS 2017 : projet en interface avec des zones caractérisées par des activités en tissu urbain mixte, un habitat continu bas, un habitat collectif continu haut et des équipements de proximité	Faible	Réalisation du niveau haut du parvis entraînant la démolition d'un bâtiment (Ronde) en phase chantier	Acquisition du foncier de préférence à l'amiable et indemnisation des propriétaires.	Forte négative
		Socio-économie : Population jeune, en croissance moyenne annuelle élevée Prédominance de catégories socio-professionnelles « Employés », « Ouvriers » et « Retraités »	Moyenne	En phase chantier, suppression des commerces de la Ronde.  En phase exploitation, accès facilité à la gare et aux projets urbains à proximité  Attractivité renforcée de la zone de la gare	Pas de mesure à terme en l'absence d'incidence négative.	Faible positive

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
		Logements principalement appartements en résidences principale, occupés principalement par des locataires (64,4% dont 39,7% en logement HLM contre 34,4% de propriétaires).  Faible motorisation de la population				
		Activités économiques : commerces et services de proximité sur la rue Jean Jaurès  Plusieurs équipements d'importance municipale et intercommunale à proximité du pôle-gare	Moyenne	Emplois générés par les travaux en phase chantier.  Fermeture de l'îlot commerçant de la Rotonde (bâtiment démoli).  En phase exploitation : desserte du centre-ville de Noisy-le-Sec améliorée  Attractivité renforcée de la zone de la gare et dynamisation des activités économiques avec l'implantation de coques commerciales nouvelles	Indemnisation des entreprises impactées par la démolition de la Rotonde.	Faible positive
	Réseaux et servitudes	Réseaux : Conduites d'eau dans le secteur d'étude  Canalisation de gaz à proximité du secteur d'étude	Faible	Possible impact sur les réseaux d'eau lors de la construction des nouveaux bâtiments en phase chantier.  En phase exploitation, pas d'incidences	Concessionnaires contactés pour privilégier l'évitement des réseaux souterrains.	Faible négative
		Servitudes : projet concerné par les servitudes liées au voisinage du cimetière (au niveau du parking-relais), à la zone en bordure de laquelle s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer et au plan de	Faible	Compatibilité du projet avec les servitudes en phase chantier comme en phase exploitation	Respect des dispositions du PLUi associées aux servitudes.	Nulle

Note d'incidences environnementales  
POLE GARE DE NOISY-LE-SEC

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Paysage et patrimoine	prévention des risques naturels de mouvement de terrains dus aux poches de dissolution du gypse antéludien					
	Espaces Boisés Classés (EBC) : pas d'EBC dans le secteur d'étude	Nulle	Pas d'incidences	Pas de mesure en l'absence d'incidence.	Nulle	
	Patrimoine historique et architectural : périmètre de protection du Monument Historique de la Cité de Merlan non-recoupé par les emprises projet	Faible	Proximité de patrimoine emblématique (classe 1) boulevard de la République et d'un bâti de patrimoine représentatif (classe 3) avenue Jean Jaurès identifiés au PLUi : vigilance	Pas de mesure en l'absence d'incidence.	Nulle	
	Archéologie préventive : pas de zone de présomption de prescription archéologique	Nulle	Découverte d'un site archéologique lors des travaux peu probable	Consultation de la DRAC pour éventuelle prescription d'un diagnostic archéologique préventif préalable. Arrêt des travaux dans le cas d'une découverte fortuite de vestiges archéologiques.	Nulle	
	Paysage : zone déjà urbanisée, traversée par le faisceau ferroviaire qui fait coupure physique et visuelle entre le Canal de l'Ourcq et le centre-ville de Noisy-le-Sec	Moyenne	Ouverture paysagère par la démolition de bâtiments et la réalisation du niveau haut du parvis	Requalification du pôle-gare faisant l'objet d'une intégration paysagère et de végétalisation.	Forte positive	

Thématique	Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
	Unité paysagère « Plaine de France » dans l'Atlas des paysages de Seine-Saint-Denis				
Infrastructures de transport	Trafic ferroviaire : projet de prolongement du RER E et augmentation des trafics de la ligne	Forte	En phase chantier, interruptions temporaires de circulation du RER E.	Mesures de minimisation des incidences sur le trafic ferroviaire (horaires travaux, substitution).	Faible négative
			En phase exploitation, insertion du projet dans la dynamique de développement du RER E.	Pas de mesure en l'absence d'incidence négative.	Forte positive
	Trafic routier : grandes infrastructures routières à proximité de la gare  Requalification et piétonisation d'une portion de la rue Jean Jaurès dans le cadre du projet d'extension du T1	Forte	En phase chantier, potentielles perturbations de trafic.	Déviations ponctuelles si nécessaire.	Faible négative
			En phase exploitation pacification de la rue de la Gare.  Insertion du projet dans une dynamique de réaménagement des transports routiers sur le secteur.  Report modal et donc diminution du trafic routier.	Pas de mesure en l'absence d'incidence négative.	Faible positive
	Stationnement : Stationnement décomposé en un parking-relais, des places sur voirie gratuites, des places PMR autour du pôle, des stationnements de livraison. Réduction des stationnements prévue dans le cadre des projets connexes.	Forte	En phase chantier, accès perturbés aux stationnements.	Maintien au maximum des circulations routières et des accès aux stationnements.	Faible négative
			En phase exploitation, requalification des voiries et réduction du nombre de stationnements. Maintien de places voitures électriques et places PMR.  Incidences sur le stationnement à usage résidentiel et temporaire.	Compensation des places de stationnement de Véhicules Particuliers par davantage de transport en commun	Faible négative

Note d'incidences environnementales  
POLE GARE DE NOISY-LE-SEC

Thématique	Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Mobilité et intermodalité	Pas de place de dépose-minute à proximité de la gare. Beaucoup de dépôts informels		Forte augmentation du nombre de stationnements cycles	et stationnements mobilités douces.	
	Transports en commun : pôle-gare actuellement desservi par le RER E, le tramway T1 Plusieurs projets de transports d'ampleur sur la commune : prolongement du RER E à Mantes-la-Jolie, prolongement du tramway T11 Express, prolongement du tramway T1, Ligne 15 Est du Grand Paris Express, BHNS TZEN 3, prolongement de la Ligne 11 du métro à Rosny-Bois-Perrier Réseau de bus desservant la gare de Noisy-le-Sec : 143, 545 et 105, et restructuration prochaine du réseau	Forte	En phase chantier, potentielles perturbations de trafic, des tramways et des bus.	Maintien au maximum des circulations de transports en commun. Si nécessaire, mise en place de déviations ou d'interruptions de service de nuit.	Faible négative
		Forte	En phase exploitation, projet de pôle-gare en interface directe avec plusieurs projets de transport Amélioration de l'intermodalité et insertion dans une dynamique départementale de développement des transports en commun.	Pas de mesure en l'absence d'incidence négative.	Forte positive
	Circulations cyclables : actuellement peu de stationnements vélo et d'aménagements dédiés aux vélos mais projet de la Ville de Noisy-le-Sec et du Département de la Seine-Saint-Denis d'amélioration du réseau cyclable. Augmentation des	Forte	En phase chantier, perturbations des accès cyclables à la gare.	Mise en place d'une signalétique adaptée pour les déviations de pistes cyclables et accès à la gare maintenu.	Faible négative
			En phase exploitation, implantation d'environ 270 stationnements cyclables, en libre accès et en consigne sécurisée.	Aucune mesure en l'absence d'incidence négative.	Forte positive

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
		stationnements vélos prévue dans le cadre des projets connexes				
		Circulations piétonnes : Espaces piétons et accès à la gare peu satisfaisants et peu lisibles au niveau de l'accès secondaire	Forte	En phase chantier, perturbations des accès piétons à la gare.	Mise en place d'une signalétique adaptée pour les déviations et accès à la gare maintenu.	Faible négative
				En phase exploitation, accessibilité piétonne à la gare facilitée et sécurisée avec prise en compte des PMR Interface avec la piétonisation de la rue Jean Jaurès liée au projet du T1	Aucune mesure en l'absence d'incidence négative.	Forte positive
		Intermodalité : Intermodalité qui repose actuellement sur la correspondance entre RER E, T1 et bus 105, 143 et 545, les modes doux (vélo et piéton) et les véhicules individuels grâce aux stationnements  Dysfonctionnements dans l'accessibilité aux piétons, aux cycles et aux PMR, et stationnement des voitures en voirie congestionné	Forte	En phase chantier, perturbations des accès piétons, cyclables et en transports en commun à la gare.	Mise en place d'une signalétique adaptée pour les déviations et accès à la gare maintenu.	Faible négative
				En phase exploitation, le projet a pour objectif de créer les conditions d'une meilleure intermodalité Développement des mobilités douces autour de la gare, sécurisation et amélioration de la lisibilité des accès principaux et secondaires.	Aucune mesure en l'absence d'incidence négative.	Forte positive

Thématique	Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Nuisances liées aux déplacements et infrastructures de transport	Acoustique : nuisances sonores liées au trafic routier rue Jean Jaurès et avenue Gallieni, ainsi qu'au trafic ferroviaire  Exposition au bruit cumulé forte dans les rues adjacentes à la zone ferroviaire (dont rue de la Gare)	Forte	En phase chantier, nuisances sonores pour les riverains.  En phase exploitation, la démolition du bâtiment de la Rotonde pourra impacter l'exposition au bruit routier et ferroviaire des logements à proximité. La construction du nouveau bâtiment voyageur pourra au contraire créer un effet barrière à l'exposition au bruit	En phase chantier, mesures de réduction des nuisances (respect des horaires de chantier, etc.).	Faible négative
	Qualité de l'air : émissions polluantes dans l'EPT Est Ensemble essentiellement dues au secteur résidentiel, au transport routier, à l'industrie et aux chantiers  Dans le secteur de la gare, pas de dépassement des valeurs réglementaires mais dépassement des indicateurs de l'OMS en PM10	Faible	En phase chantier, émissions potentielles de polluants atmosphériques (engins, démolitions)  En phase exploitation, l'augmentation de l'utilisation des modes doux, et de l'intermodalité en général, qui pourraient être permis par le projet influenceraient de manière positive les émissions de polluants	Mesures de réduction des émissions en phase chantier (utilisations engins de chantier, maîtrises des poussières...)  En phase exploitation, aucune mesure en l'absence d'incidence négative.	Faible positive
	Emissions lumineuses : zone urbaine concernée par une pollution lumineuse forte, et donc peu sensible aux variations	Faible	Respect des horaires de chantier concernant les émissions des travaux  Faibles variations locales de luminosité dues aux démolitions et constructions liées au projet	Respect des horaires de chantier.  En phase exploitation, pas de mesure en l'absence d'incidence.	Faible négative

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
<b>Risques naturels et technologiques</b>	Risques naturels	Risque inondation : pas de TRI ni de PPRI sur la commune. Secteur d'étude recoupant des zones potentiellement sujettes aux débordements de cave mais pas d'arrêté de catastrophe naturelle associé	Moyenne	Possible vulnérabilité du projet en phase chantier face au risque de remontée de nappe	Etude hydrogéologique et sondages géotechniques dans les phases ultérieures.	Faible négative
		Mouvements de terrain : PPRN mouvement de terrain dû à la présence de poches de dissolution du gypse. Ce risque fait l'objet d'une servitude au PLUi d'Est Ensemble, recoupée par le secteur d'étude du projet	Forte	Servitude PM1 du PLUi (PPRN poches de dissolution du gypse) recoupée par l'aire d'étude. Risque potentiel en phase chantier et en phase exploitation.	Respect des prescriptions du PPRN et du PLUi Prise en compte du risque et précisions dans les études ultérieures.	Faible négative
		Retrait-gonflement des argiles : exposition forte de la commune de Noisy-le-Sec	Forte	Possible vulnérabilité du projet à cet aléa	Sondages géotechniques et prise en compte du risque et précisions dans les études ultérieures.	Faible négative
		Autres risques naturels : potentiel radon faible et risque sismique très faible	Faible	Pas d'incidences	Pas de mesures en l'absence d'incidences.	Nulle
	Risques technologiques	ICPE : Au sein du secteur d'étude, l'installation SNCF Voyageurs est ICPE non-SEVESO  Pas de PPRT sur la commune	Faible	Pas d'incidences	Pas de mesures en l'absence d'incidences.	Nulle

Thématique	Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
	Pollution des sols : plusieurs sites Basias sur l'aire d'étude, pas de site Basol	Moyenne	<p>Pas de proximité directe de sites pollués avérés avec le projet.</p> <p>Possible recoupement de terres polluées en phase chantier.</p> <p>En phase exploitation, pas d'incidences.</p>	<p>Etude de pollution des sols.</p> <p>Evacuation vers les filières adaptées des terres polluées le cas échéant en phase chantier.</p> <p>En phase exploitation, pas de mesures en l'absence d'incidences.</p>	Nulle
	<p>Transport de matières dangereuses : canalisation de gaz non-recoupée par l'aire d'étude, de même que le Canal de l'Ourcq référencé comme transport de matières dangereuses par voie navigable et les axes de transport N3, A3 et N186.</p> <p>En interface directe avec le projet, la rue Jean Jaurès est référencée comme axe de transport de matières dangereuses par le DDRM de Seine-Saint-Denis ainsi que les voies ferroviaires</p>	Moyenne	<p>En phase d'exploitation, pas d'accroissement des risques lié au projet.</p> <p>Possible vulnérabilité liée à l'accueil de voyageurs.</p>	<p>En phase chantier, interruption temporaire des circulations lors des travaux sur voie.</p>	Faible négative
	Risque pyrotechnique : sensibilité liée à l'accueil du public et à la présence de machines.	Faible	Possible vulnérabilité du projet au risque pyrotechnique.	Respect de la réglementation.	Faible négative

Thématique		Synthèse de l'enjeu	Sensibilité	Incidences	Mesures	Intensité de l'incidence résiduelle
Gaz à effet de serre et énergie	Gaz à effet de serre	Emissions de Gaz à Effet de Serre (GES) : émissions majoritairement dues, sur l'EPT Est Ensemble, au secteur résidentiel, au secteur tertiaire et au transport routier	Moyenne	<p>En phase chantier, émissions de GES (émissions des engins, fabrication des matériaux, transport, etc.)</p> <p>En phase exploitation, augmentation des modes doux non-émetteurs de GES permis par le projet</p>	<p>En phase chantier, réduction des émissions dans le choix de machines et les modes d'acheminements.</p> <p>En phase exploitation, démarche de limitation des émissions de GES au niveau du nouveau bâtiment voyageur</p>	Faible positive
	Energie	<p>Consommations énergétiques : en Île-de-France, les consommations énergétiques sont principalement dues au secteur du bâtiment</p> <p>Forte consommation sur la commune de Noisy-le-Sec</p>	Faible	<p>En phase chantier, consommations d'énergies liées aux engins et procédés de constructions.</p> <p>En phase exploitation, augmentation des modes doux non-consommateurs d'énergies fossiles permise par le projet</p>	<p>En phase chantier, réduction des consommations dans le choix de machines et les modes d'acheminements. Mise en place de dispositifs de type Charte chantier vert.</p> <p>Démarche de diminution des consommations énergétiques au niveau du nouveau bâtiment voyageur.</p>	Faible positive

## 2.7. CONCLUSION

Le projet de pôle-gare de Noisy-le-Sec répond à un double objectif : améliorer la situation existante présentant des dysfonctionnements dans les échanges intermodaux et répondre à l'augmentation du nombre de voyageurs attendue dans les années à venir, en lien avec une dynamique de développement des transports en commun et de l'intermodalité sur ce pôle-gare. Les espaces (bâtiment voyageur et franchissements) de la gare seront agrandis et sécurisés pour les rendre adaptés aux flux et confortables pour les voyageurs. Les correspondances avec les transports en commun (tramway T1, bus, futur T11 Express) seront sécurisées et facilitées et les modes actifs développés, notamment par une offre conséquente de stationnement vélos et des trottoirs et parvis généreux et pacifiés. Si la phase de travaux pourra avoir des incidences ponctuelles sur le fonctionnement du pôle, les impacts en phase exploitation seront largement positifs pour améliorer l'usage des transports collectifs et modes actifs.

De la même manière, les impacts sur le cadre de vie en phase travaux (nuisances sonores, poussières, etc.) seront autant que possible réduits par des mesures d'organisation de chantier exemplaires. À terme, le projet de pôle favorisera l'usage de modes de transports moins polluants qui auront un effet indirectement bénéfique pour la santé des populations.

Du fait de l'implantation du projet en milieu déjà fortement urbanisé, les incidences sur les milieux naturels, la faune et la flore sont limitées, les arbres d'alignement existants n'étant pas affectés par le projet. Le secteur du pôle sera accompagné par une végétalisation et un traitement paysager des espaces publics qualitatifs pour les usagers et les riverains.

La gestion des eaux pluviales sera mise en conformité avec la réglementation dans une optique de restauration du cycle local de l'eau en lien avec la végétalisation, également bénéfique pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et réduire les consommations d'eau. Le futur bâtiment voyageur sera plus efficace sur le plan énergétique que l'actuel, et les usages de l'eau seront rationalisés.

Les impacts urbains et socio-économiques liés à la démolition du bâtiment de la Rotonde pour la réalisation du niveau haut du parvis se font au bénéfice d'une intermodalité de qualité. Ils seront compensés d'une part par une meilleure porosité urbaine entre les niveaux haut et bas, et d'autre part par l'augmentation de la fréquentation et l'attractivité accrue du secteur. Par ailleurs, le nouveau bâtiment voyageur accueillera des nouveaux services et commerces s'inscrivant dans une volonté de dynamisation du site.

**Au regard de ces différents éléments, les incidences du projet ne semblent pas nécessiter la réalisation d'une étude d'impact environnemental.**

# PROJET PÔLE GARE NOISY-LE-SEC

Pré-diagnostic écologique de terrain

# Projet Pôle Gare Noisy-le-Sec

Pré-diagnostic écologique de terrain

Affaire suivie par : Morgane GUERIN, cheffe de projets

Rédaction et diagnostic de terrain : Gwenaëlle PLANCKE, chargée d'études et Amine ADDOUN, chargé d'études

Photos : CDC Biodiversité (sauf mention contraire)

## Table des matières

Projet Pôle Gare Noisy-le-Sec.....	1
1. Préambule.....	4
2. Définition du périmètre d'étude.....	7
3. Analyse des enjeux environnementaux.....	8
3.1. Enjeux « zones humides ».....	8
3.2. Enjeux paysager .....	8
3.3. Enjeux écologiques.....	9
4. Pré-diagnostic écologique .....	10
4.1. Friches herbacées.....	10
4.2. Alignements d'arbres .....	12
4.3. Cimetière ancien de Noisy-le-Sec .....	13
4.4. Square Jean Jaurès.....	15
4.5. Voies ferrées de l'avenue Gallieni .....	17
4.6. Voies ferrées de l'avenue Bir Hakeim.....	18
4.7. Voies ferrées de la rue Jules Ferry .....	21
4.8. Espèces exotiques envahissantes.....	23
5. Conclusion.....	26

## Table des figures

Figure 1: Carte de localisation du site d'étude (©CDC Biodiversité – 2022)	4
Figure 2 : Périmètre ferroviaire (PF) et Périmètre Intermodal (PI) du Pôle de Noisy-le-Sec (Source : études SDP)	5
Figure 3: Plan du projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec (©Ile-de-France Mobilités – 2019)	6
Figure 4: Localisation de la zone projet (©CDC Biodiversité – 2022)	7
Figure 5 : Photos du secteur du projet proche de la ligne de Tramway T1 (©CDC Biodiversité – 2022)	7
Figure 6 : Enveloppe d'alerte zones humides de la DRIEAT et zonage réglementaire (©CDC Biodiversité – 2022)	8
Figure 7 : Secteurs prévus pour être prospectés lors d'une visite de site (©CDC Biodiversité – 2022)	9
Figure 8: Zones prospectées au niveau du parking et de la limite des voies ferrées (©CDC Biodiversité – 2022)	10
Figure 9 : Secteur prospecté correspondant aux alignements d'arbres (©CDC Biodiversité – 2022)	12
Figure 10 : Zone prospectée correspondant au cimetière ancien de Noisy-le-Sec (©CDC Biodiversité – 2022)	13
Figure 11: Espace prospecté correspondant au Square Jean Jaurès (©CDC Biodiversité – 2022)	15
Figure 12: Secteur prospecté au niveau de l'avenue Gallieni (©CDC Biodiversité – 2022)	17
Figure 13: Secteur prospecté au niveau de l'avenue Bir Hakeim (©CDC Biodiversité – 2022)	18
Figure 14: Zone prospectée au niveau de la rue des Deux Gares (©CDC Biodiversité – 2022)	20
Figure 15: Secteur prospecté au niveau de la rue Jules Ferry (©CDC Biodiversité – 2022)	21

# 1. Préambule

Ile-de-France Mobilités envisage un projet de réaménagement du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) de la gare de Noisy-le-Sec, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93) (Cf. Figure 1).



Figure 1: Carte de localisation du site d'étude (@CDC Biodiversité – 2022)

« Un pôle d'échanges multimodal est le lieu d'interface entre le mode ferré et les autres modes de déplacement. Les pôles d'échanges multimodaux se trouvent donc au cœur des enjeux de déplacements, d'aménagement et de développement urbain, ils forment des lieux intégrés en termes d'intermodalité. Par conséquent, trois catégories de périmètre d'étude seront considérées :

- Le « **périmètre ferroviaire** » (**PF**) (comprenant les accès voyageurs et le bâtiment voyageur de la gare, l'ensemble des espaces jusqu'aux quais, y compris les franchissements des voies, et l'extension des fonctionnalités voyageurs vers le futur quai du Tram 11 Express), sous maîtrise d'ouvrage opérationnelle SNCF ;
- Le « **périmètre intermodal** » (**PI**) du pôle, comprenant les espaces permettant l'accès au périmètre ferroviaire comme le ou les parvis de la gare et les espaces publics alentours, traitant l'organisation des modes autour de la gare avec notamment les stations du tramway T1, les arrêts de bus et les accès tous modes à la gare, sous maîtrise d'ouvrage opérationnelle IDFM ;
- Le « **périmètre d'étude du pôle** » (**PE**), dans un rayon d'environ 500 m autour de la gare.

Ces périmètres sont illustrés sur la figure ci-contre (Cf. Figure 2). Ils ne correspondent pas aux périmètres d'aménagement et pourront évoluer dans la suite des études. » (Source : Notice d'incidence environnementale)

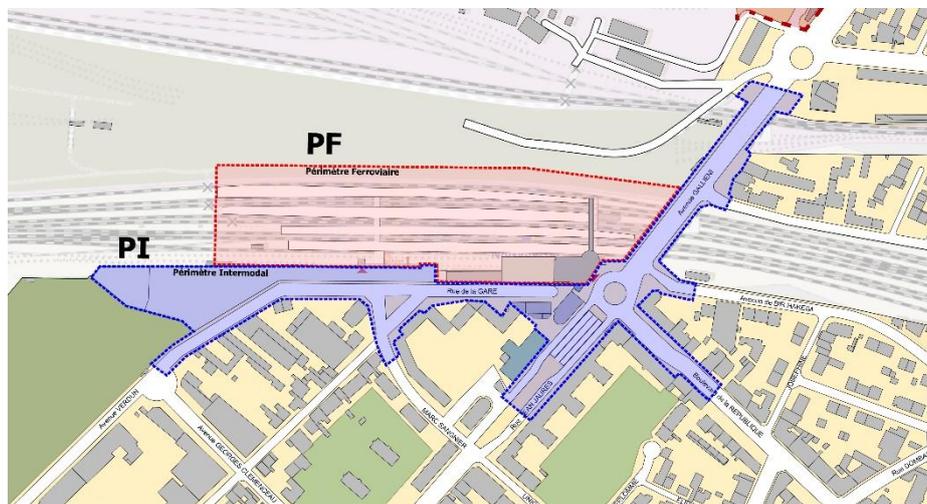


Figure 2 : Périmètre ferroviaire (PF) et Périmètre Intermodal (PI) du Pôle de Noisy-le-Sec (Source : études SDP)

« Avec 28 000 voyageurs quotidiens, le pôle gare de Noisy-le-Sec est l'un des pôles de correspondance majeurs de l'est parisien.

Les objectifs du réaménagement du pôle gare sont :

- Agrandir la gare avec un nouveau bâtiment voyageurs, un hall, deux parvis et une passerelle adaptée aux flux de voyageurs ;
- Créer les conditions d'une meilleure intermodalité, afin de favoriser les échanges entre le train, le tram, les bus, les modes actifs, la voiture, en favorisant la lisibilité et l'accessibilité ;
- Ouvrir la gare sur la ville et accompagner son développement avec une valorisation de l'entrée de ville et une réflexion sur l'amélioration des services.

Le bâtiment gare et la passerelle seront ainsi remplacés par de nouveaux ouvrages, plus spacieux et plus accessibles, adaptés aux besoins projetés en vue de l'accroissement futur de la fréquentation de la gare.

Les espaces publics bénéficieront également d'un réaménagement complet avec la création d'un très large parvis devant l'accès principal de la gare. L'accès secondaire sera également retravaillé afin d'améliorer son accès et sa visibilité. Une première phase de concertation s'est déroulée au printemps 2019. » (Source : [Concertation - Réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec \(iledefrance-mobilites.fr\)](http://Concertation - Réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec (iledefrance-mobilites.fr)))



Figure 3: Plan du projet de réaménagement du pôle-gare de Noisy-le-Sec (@Ile-de-France Mobilités – 2019)

La présente mission vise à réaliser une analyse des enjeux environnementaux associés au projet (faune, flore, zones humides et paysagers).

Pour ce faire, une visite de terrain a été réalisée le 24 août 2022 par deux chargés d'études de CDC Biodiversité, complétée par une analyse bibliographique des enjeux zones humides et paysagers. Une analyse bibliographique des enjeux écologiques sur la commune devra être réalisée pour étayer les potentiels enjeux écologiques identifiés.

## 2. Définition du périmètre d'étude

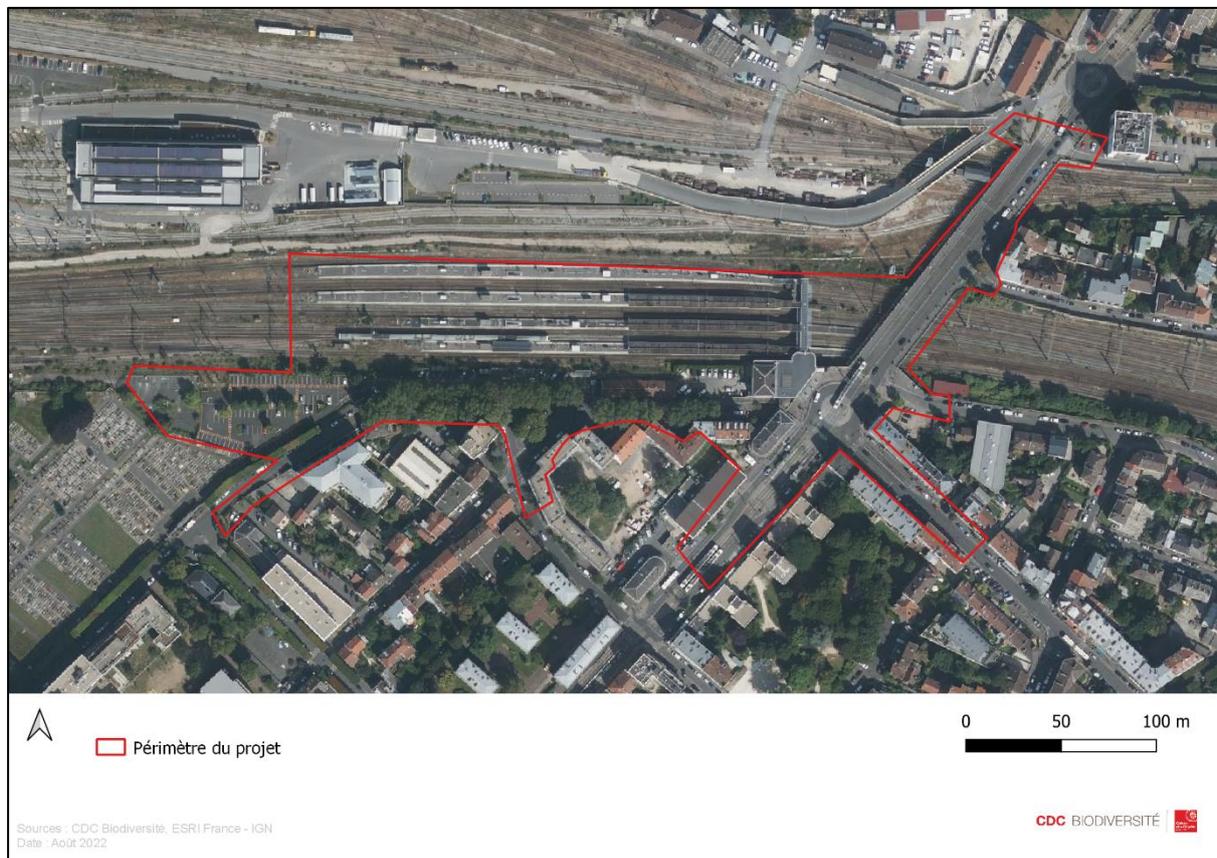


Figure 4: Localisation de la zone projet (@CDC Biodiversité – 2022)

Le site s'inscrit dans un contexte urbain très dense comportant peu d'espaces naturels ou semi-naturels. Il comprend les voies ferrées du RER E, ainsi que la gare et les parkings associés. Il est également surplombé à l'est, au niveau de l'avenue Gallieni, par une voie de tramway (T1) (Cf. Figure 5).

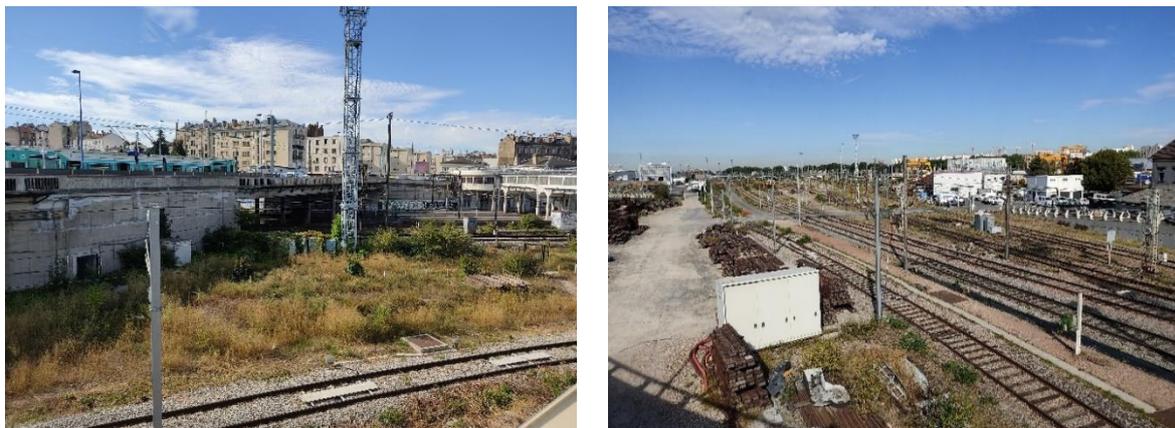


Figure 5 : Photos du secteur du projet proche de la ligne de Tramway T1 (@CDC Biodiversité – 2022)

## 3. Analyse des enjeux environnementaux

### 3.1. Enjeux « zones humides »

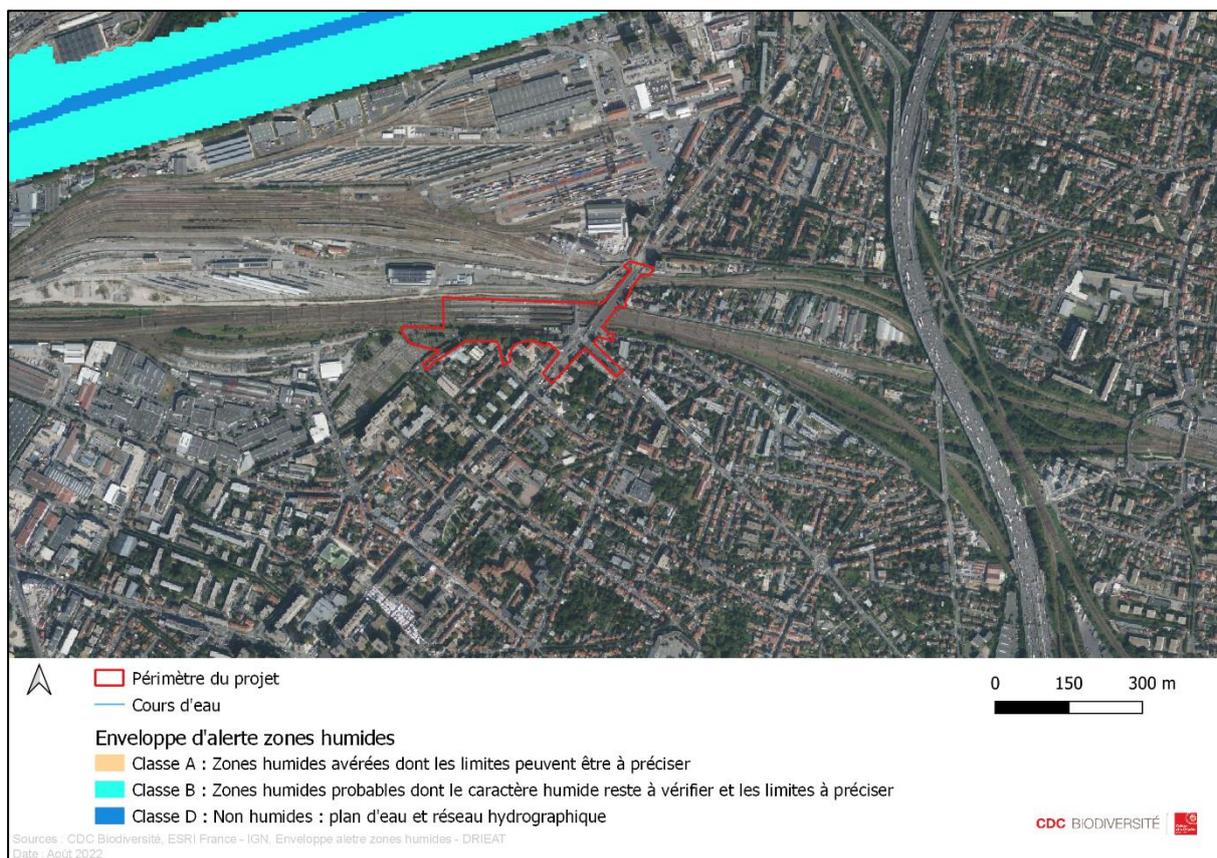


Figure 6 : Enveloppe d'alerte zones humides de la DRIEAT et zonage réglementaire (©CDC Biodiversité – 2022)

Le site n'est pas directement concerné par l'enveloppe d'alerte zones humides de la DRIEAT.

Le pré-diagnostic écologique n'a pas permis de relever la présence d'espèces indicatrices de zones humides. Ce résultat correspond avec l'analyse cartographique précédente spécifiant qu'aucune zone humide n'est en contact direct avec le périmètre du projet.

### 3.2. Enjeux paysager

Le site n'est inclus dans aucun périmètre de protection au titre des abords de monuments historiques selon l'Atlas des Patrimoines du ministère de la Culture.

### 3.3. Enjeux écologiques



*Figure 7 : Secteurs prévus pour être prospectés lors d'une visite de site (@CDC Biodiversité – 2022)*

La visite du site avait pour objectif de prospecter les espaces naturels et semi-naturels susceptibles de présenter des enjeux faunistiques ou floristiques et qui avaient, préalablement été identifiés par analyse photo aérienne. Ces espaces correspondent notamment à des zones à proximité de voies ferrées, un cimetière, un square et des arbres d'alignements, indiqués comme « secteurs d'intérêts » sur la figure ci-dessus (Cf. Figure 7).

L'accès aux emprises SNCF est réglementé par l'obtention d'une autorisation d'accès et un accompagnement par un personnel qualifié. Les délais de traitement étant relativement longs, il n'a pas été possible pour CDC Biodiversité d'obtenir cette autorisation. Après échanges avec Ile-de-France Mobilités, et pour respecter le planning établi, il a été décidé que CDC Biodiversité se rendrait sur site pour observer les emprises autant que possible depuis l'extérieur.

## 4. Pré-diagnostic écologique

### 4.1. Friches herbacées

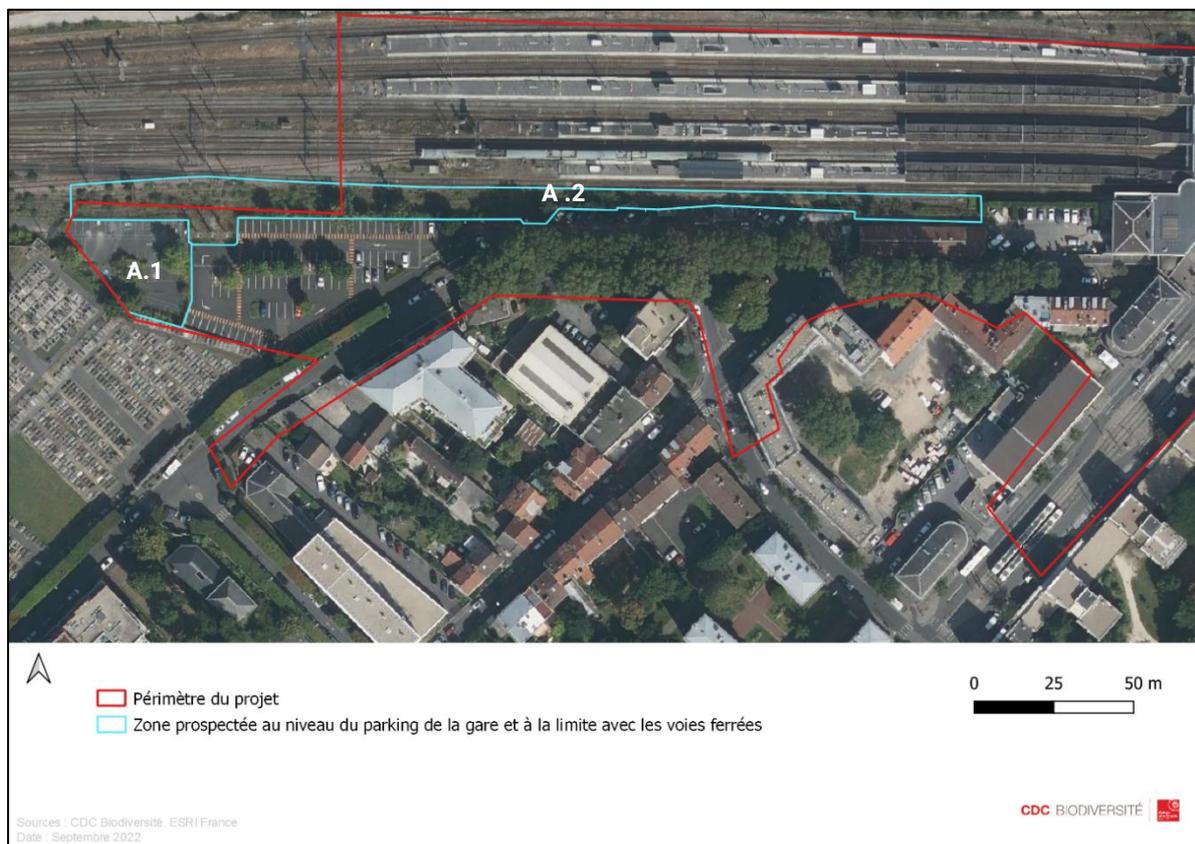


Figure 8: Zones prospectées au niveau du parking et de la limite des voies ferrées (@CDC Biodiversité – 2022)



L'espace situé au sud-ouest du périmètre d'étude, au niveau de la gare de Noisy-le-Sec et du parking, est constitué de plusieurs zones :

- Le secteur A.1 qui correspond à un espace artificialisé (ancien parking) dont la strate herbacée est constituée de graminées dont les essences n'ont pu être déterminées faute d'accès et d'une strate arbustive essentiellement constituée de Buddleia de David *Buddleja davidii*.

- Le secteur A.2, quant à lui, est une friche composée :
  - o **En strate herbacée** : de graminées, qui représente la large majorité du couvert végétal, ainsi que d'espèces comme le Millepertuis *Hypericum sp*, et la Clématite des haies *Clematis vitalba*.
  - o **En strate arbustive** : On retrouve très largement le Buddleia de David *Buddleja davidii*, quelques individus d'Ailante *Ailanthus altissima*, ainsi que quelques rejets d'Erables sycomore *Acer pseudoplatanus*.

### Enjeux potentiels identifiés

Pour la faune :

- **Reptiles** → Du fait de milieux thermophiles avec des niveaux de minéralisation variables.
- **Insectes thermophiles** → Essentiellement sur la partie en friche (A.2), en fonction des cortèges floristiques.

Un enjeu **flore** est également identifié au regard de la présence d'habitats thermophiles sur les voies ferrées. Ce type d'habitat peut être favorable à une flore spécifique et protégée, comme la Drave des murailles *Draba muralis*, qui est une espèce protégée et vulnérable en Ile-de-France.

Un enjeu **corridor écologique** est également possible du fait de la trame herbacée que représente la voie ferrée.

## 4.2. Alignements d'arbres

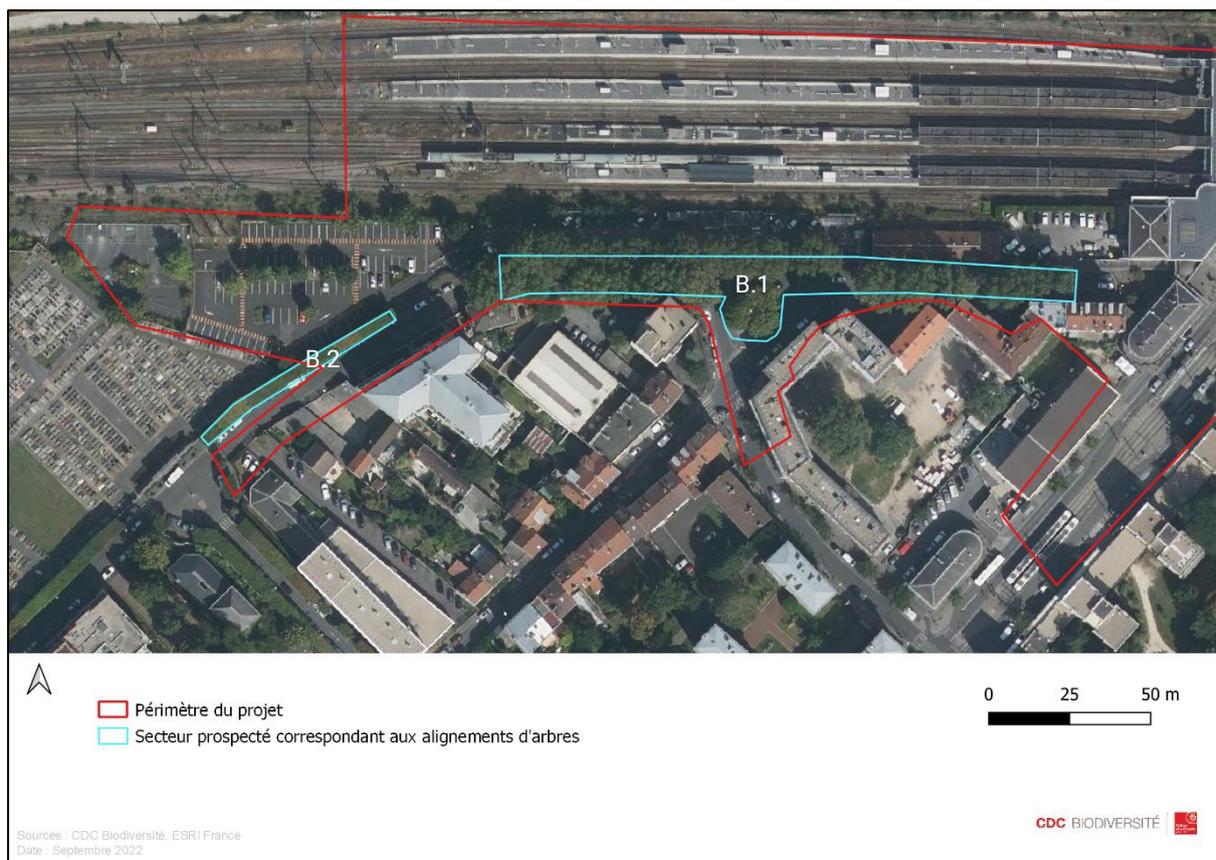
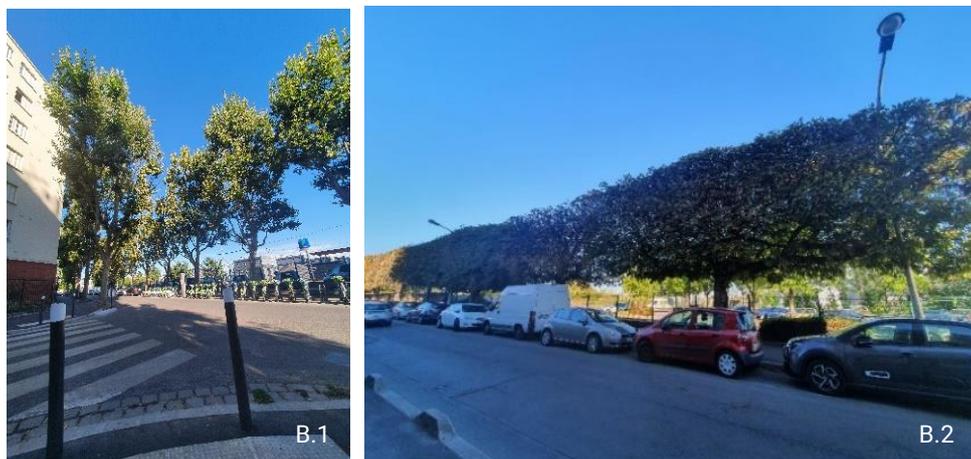


Figure 9 : Secteur prospecté correspondant aux alignements d'arbres (@CDC Biodiversité – 2022)



D'autres espaces situés au sud-ouest du périmètre d'étude, au niveau de la gare de Noisy-le-Sec et du parking sont présents. Ils correspondent à des bords de routes bétonnés et comportent des alignements de Platanes commun *Platanus hispanica* (B.1) et de Marronniers commun *Aesculus hippocastanum* (B.2).

Le pré-diagnostic n'a pas permis de relever la présence de cavités dans les arbres. A noter cependant que les arbres présentent des diamètres relativement importants (40-50 cm). De plus, les Marronniers communs sont gérés en taille architecturée or, ce type de gestion favorise l'apparition de cavités.

### Enjeux potentiels identifiés

Pour la faune :

- **Avifaune** → principalement du cortège des parcs et jardins
- **Chiroptères** → Notamment dans les éventuelles cavités des arbres d’alignement ou encore en chasse le long de voies ferrées. A noter cependant que les pollutions lumineuses et sonores peuvent représenter un obstacle à leur installation.

Un enjeu **corridor écologique** est également présent étant donné le rôle que jouent les arbres d’alignements dans la trame des parcs et jardins en milieu urbain.

## 4.3. Cimetière ancien de Noisy-le-Sec



Figure 10 : Zone prospectée correspondant au cimetière ancien de Noisy-le-Sec (@CDC Biodiversité – 2022)



Le cimetière comprend plusieurs espaces enherbés gérés en tonte rase. En raison de cette gestion, le cortège floristique n'a pas pu être déterminé. Il dispose également d'espaces végétalisés (au nord) comprenant des patches arborés, pouvant servir de refuge à certaines espèces animales. Par ailleurs, la commune de Noisy-le-Sec a décidé d'abandonner l'usage de produits phytosanitaires (zéro phyto et arrêté d'interdiction des pesticides néonicotinoïdes)<sup>1</sup> au profit d'un entretien manuel.

Les cimetières sont des écosystèmes urbains avec une capacité d'accueil intéressante pour la biodiversité. La forte minéralité de ces milieux semble permettre l'implantation d'espèces adaptées à des conditions xériques.

### Enjeux potentiels identifiés

Pour la flore :

- Eventuellement des **espèces végétales** caractéristiques des milieux thermophiles et pionniers, d'autant plus car l'entretien se fait maintenant sans produits phytosanitaires.

Pour la faune :

- **Avifaune** → Principalement les oiseaux du cortège des parcs et des jardins.
- **Reptiles** → en raison de la présence d'espaces minéralisés et thermophiles. Le secteur pourrait être fréquenté, entre autres, par le Léopard des murailles *Podarcis muralis*.
- **Insectes** → Notamment les insectes thermophiles

<sup>1</sup> Source : Espaces verts - Noisy le sec

## 4.4. Square Jean Jaurès



Figure 11: Espace prospecté correspondant au Square Jean Jaurès (@CDC Biodiversité – 2022)



Le square Jean Jaurès est un parc urbain dont la strate herbacée est gérée en tonte rase. On y retrouve également, en strate arborée, des arbres tels que des Tilleuls *Tilia sp.*, des Erables sycomore *Acer pseudoplatanus*, des Bouleaux *Betula sp.* et des Peupliers *Populus sp.* entre autres, dont le diamètre des troncs est compris entre 30 et 40cm. A ceux-là s'ajoute une haie, longeant la clôture, quasi exclusivement constituée d'essences horticoles et de quelques rares départs Sureau noir *Sambucus nigra*.

Les espaces de pelouses, au pieds des arbres ou au niveau de la haie présentent quelques rares pieds d'espèces exotiques envahissantes comme le Mahonia *Mahonia sp* ou l'Ailante *Ailanthus altissima*.

A noter que les éléments bibliographiques stipulent que la Torilis à fleurs glomérulées *Torilis nodosa* (rare en Ile-de-France, déterminante ZNIEFF au critère Z3), a été recensée au sein du square<sup>2</sup>. La date de l'inventaire n'ayant pas été précisée, il n'est pas possible de statuer sur la pertinence de la donnée. D'après Flore d'Ile-de-France<sup>3</sup>, la Torilis à fleurs glomérulées se trouve généralement dans des substrats secs tels que les gazons urbains, pelouses sèches ouvertes et bords des moissons. Ainsi, nous pourrions éventuellement la retrouver sur site.

### Enjeux potentiels identifiés

Pour la flore :

- **Espèces végétales** bénéficiant d'un statut réglementaire → au niveau des espaces de pelouses, étant donné que le Torilis à fleurs glomérulées *Torilis nodosa* (espèce rare et déterminante ZNIEFF) y a été recensée.

Pour la faune :

- **Avifaune** → principalement les oiseaux du cortège des parcs et jardins.
- **Chiroptères** → éventuellement en survol pour l'alimentation et nichant dans les cavités éventuellement présentes.

<sup>2</sup> Source : Note d'incidences environnementales du projet - Ile-de-France Mobilités p.20

<sup>3</sup> Flore d'Ile-de-France ; P. Jauzein, O. Nawrot et G. Aymonin ; 2011

## 4.5. Voies ferrées de l'avenue Gallieni

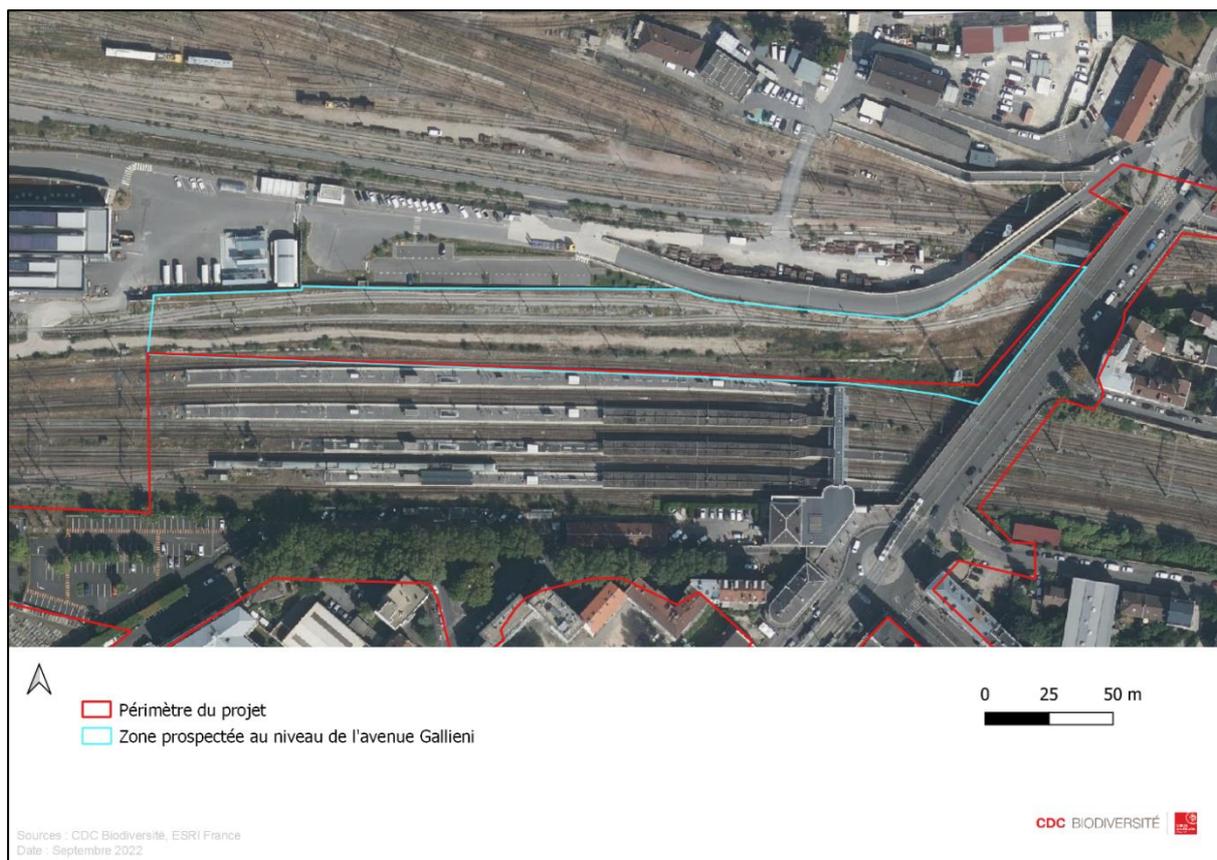


Figure 12: Secteur prospecté au niveau de l'avenue Gallieni (@CDC Biodiversité – 2022)



Ce secteur est principalement constitué de graminées dont les essences n'ont pu être déterminées faute d'accès. On y retrouve donc une strate herbacée très largement majoritaire ponctuée de quelques arbustes le long des clôtures.

A noter la présence d'espèces exotiques envahissantes que sont la Renouée du Japon *Reynoutria japonica* et le Buddleia de David *Buddleja davidii*.

### Enjeux identifiés

Pour la flore :

- **Espèces végétales protégées**, comme la Drave des murailles *Draba muralis*, pouvant se développer en particulier sur des espaces naturels proches de voies ferrées.

Pour la faune :

- **Reptiles** → en raison de la présence d'espaces minéralisés et thermophiles que sont les ballastes et les espaces herbacées se développant sur les voies ferrées peu empruntées. Le secteur pourrait être fréquenté, entre autres, par le Léopard des murailles *Podarcis muralis*.
- **Insectes prairiaux et de secteurs thermophiles** → principalement les Lépidoptères et les Orthoptères en fonction des cortèges floristiques.

La présence de ces groupes pourrait cependant être limitée notamment en raison des polluants éventuels (produits phytosanitaires entre autres). Les pollutions lumineuses et sonores peuvent également avoir un impact.

Un enjeu **corridor écologique** est également possible du fait de la sous-trame verte que représente la voie ferrée.

## 4.6. Voies ferrées de l'avenue Bir Hakeim

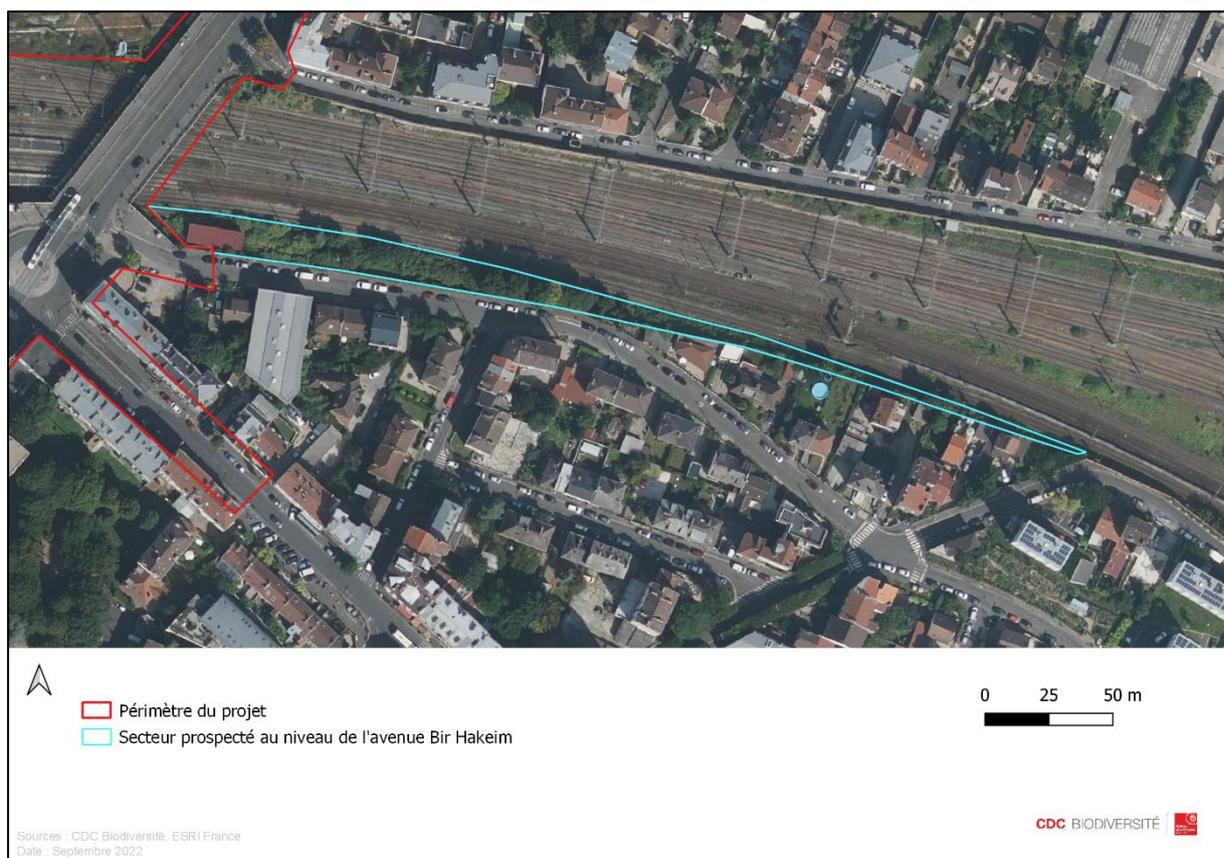


Figure 13: Secteur prospecté au niveau de l'avenue Bir Hakeim (@CDC Biodiversité – 2022)



Ce secteur correspond à un fourré haut et dense dont les essences n'ont pu être déterminées à l'exception des espèces exotiques envahissantes que sont la Renouée du Japon *Reynoutria japonica*, l'Ailante *Ailanthus altissima*, le Buddleia de David *Buddleja davidii*, ainsi que les essences herbacées du cortège des friches nitrophiles soit : l'Ortie *Urtica dioica*, la Clématite *Clematis vitalba* et la Ronce *Rubus fruticosus* entre autres.

#### Enjeux potentiels identifiés

Pour la faune :

- **Avifaune** → principalement les oiseaux du cortège des parcs et jardins et des milieux ouverts et semi-ouverts.

Leur présence serait cependant limitée par les pollutions éventuelles (sonore, lumineuse, des sols, etc.).

Un enjeu **corridor écologique** est également possible du fait de la sous-trame de déplacement que représente la voie ferrée.

#### 4.6.1. Voies ferrées de l’Avenue des deux gares



Figure 14: Zone prospectée au niveau de la rue des Deux Gares (©CDC Biodiversité – 2022)



Ce secteur correspond à un bosquet arboré dense majoritairement dominé par le Robinier faux-acacia *Robinia pseudoacacia* recouvert de Clématite des haies *Clematis vitalba* ainsi que le Buddleia de David *Buddleja davidii*.

La strate herbacée tend également à se développer au niveau des rails, mais les essences n’ont pu faire l’objet d’une détermination. Ces voies ferrées semblent peu voire pas utilisées, favorisant ainsi le développement des espèces.

### Enjeux potentiels identifiés

Pour la flore :

- **Espèces végétales protégées**, comme la Drave des murailles *Draba muralis*, pouvant se développer en particulier sur des espaces naturels proches de voies ferrées.

Pour la faune :

- **Avifaune** → principalement les oiseaux du cortège des parcs et jardins et des milieux ouverts et semi-ouverts.
- **Reptiles** → en raison de la présence d'espaces minéralisés et thermophiles que sont les ballastes et les espaces herbacées se développant sur les voies ferrées peu empruntées. Le secteur pourrait être fréquenté, entre autres, par le Lézard des murailles *Podarcis muralis*.

Leur présence serait cependant limitée par la fragmentation et les pollutions éventuelles (sonore, lumineuse, des sols, etc.).

Un enjeu **corridor écologique** est également possible du fait de l'axe de déplacement que représente la voie ferrée. Des **Chiroptères** pourraient également être observés principalement en chasse.

## 4.7. Voies ferrées de la rue Jules Ferry



Figure 15: Secteur prospecté au niveau de la rue Jules Ferry (@CDC Biodiversité – 2022)



Ce secteur est constitué de fourrés arborés et arbustifs ponctués de patchs relativement étendus de Renouée du Japon *Reynoutria japonica*. Il s'agit d'une zone avec une grande superficie d'environ 15,8 ha. Elle pourrait correspondre à une zone de plus forte biodiversité par rapport aux autres secteurs. A noter que ce secteur est situé à environ 350 m à l'est du site et présente des habitats plus denses (fourrés) que sur le site du projet, si des espèces protégées y sont présentes elles pourraient ne pas pour autant se retrouver sur le site du projet, notamment pour les mammifères.

### Enjeux potentiels identifiés

Pour la Flore :

- **Espèces végétales protégées**, comme la Drave des murailles *Draba muralis*, qui pourraient être présentes particulier dans ces milieux.

Pour la faune :

- **Avifaune** → principalement les oiseaux du cortège des parcs et jardins et des milieux ouverts et semi-ouverts.
- **Mammifères terrestres** → les espaces de fourrés denses pourraient éventuellement, malgré la fragmentation dues aux voies ferrées et grillages, accueillir des espèces de petits et méso-mammifères terrestres.

La présence de ces groupes pourrait être limitée par la fragmentation et les pollutions éventuelles (sonore, lumineuse, des sols, etc.).

Un enjeu **corridor écologique** est également présent du fait de l'axe de déplacement que représente les voies ferrées.

## 4.8. Espèces exotiques envahissantes

Lors de la visite de site, 4 espèces exotiques envahissantes végétales ont été répertoriées :

### Ailante *Ailanthus altissima*



L'Ailante se développe surtout les sites perturbés (voies ferrées, bords de routes, terrains vagues, zones de chantier, etc.) et les habitats naturels ouverts (terrains sablonneux, le long des rivières).

Elle se reproduit par multiplication végétative (rejet de souche, drageons, boutures de fragments) ou par reproduction sexuée (par les graines). Sa dispersion se fait par

fragments, soit par l'eau ou le vent, soit via les roues des engins ou le transport de terres infestées.

Robinier *Robinia pseudoacacia*



Le Robinier faux-acacia prolifère sur des sites perturbés (remblais de voies ferrées, talus, terrains vagues et friches), des milieux alluviaux (pelouses sableuses et friches) et des milieux forestiers (coupes forestières, forêts alluviales dégradées).

Son mode de reproduction est végétatif (rejet de souche, drageons, boutures

de fragments) ou sexué (par les graines). Sa dispersion se fait par fragments, soit par l'eau ou le vent, soit via les roues des engins ou le transport de terres infestées. La multiplication végétative par fragments de tiges et de racines est principale pour cette espèce.

Buddleia de David *Buddleja davidii*



Le Buddléia de David se développe sur des sites perturbés tels que des voies ferrées, bords de routes, friches, zones de chantier, gravières, etc.

Son mode de reproduction est végétatif (rejet de souche, drageons, boutures de fragments) ou sexué (par les graines). Son mode de dispersion se fait par fragments, soit par l'eau ou le vent, soit via les roues des engins ou le transport de terres infestées. La reproduction végétative par boutures et par rejets de souche est principale pour cette espèce.

Renouée du Japon *Reynoutria japonica*



La Renouée du Japon colonise les rives de cours d'eau, bordure de lisière forestière, forêts alluviales et milieux perturbés (bords de routes, talus, zones de chantiers, etc.). Son mode de reproduction est principalement végétatif (rejet de souche, drageons, boutures de fragments) ou une reproduction sexuée (par les graines). Son mode de dispersion se fait par fragments, soit par l'eau, soit via les roues des engins ou le transport de terres infestées.

L'ensemble de ces espèces végétales exotiques envahissantes doivent faire l'objet d'une grande vigilance, notamment au moment des travaux. En ce sens, des traitements et protocoles spécifiques sont à mettre en place afin d'éviter leur prolifération sur le site.

Il est possible de trouver des informations pour chacune d'entre-elles dans [le guide d'identification et de gestion des Espèces Végétales Exotiques Envahissantes sur les chantiers de Travaux Publics.](#)

## 5. Conclusion

---

Le pré-diagnostic écologique de terrain réalisé par CDC Biodiversité le 24 août 2022 a relevé dans l'aire d'étude et ses abords des milieux semi-naturels susceptibles d'accueillir des espèces protégées :

- Les secteurs de voie ferrées sont des corridors de déplacement pour les espèces et des chiroptères en chasse pourraient être observés. Des cavités dans les arbres d'alignement pourraient également être relevées.
- Les secteurs thermophiles et minéraux sont favorables aux reptiles.
- Les secteurs de hautes herbacées sont favorables aux insectes prairiaux.
- Les habitats peuvent abriter le cortège des oiseaux des parcs et jardins voire les oiseaux du cortège des milieux ouverts et semi-ouvert.
- Eventuellement, les secteurs buissonnants à l'est pourraient être favorables aux micro et méso-mammifères terrestres, mais il reste peu probable qu'ils soient attirés par les habitats du site du projet.

Les enjeux relevés lors du terrain devront être complétés avec une analyse bibliographique et croisés avec l'analyse des impacts du projet.

**CDC** BIODIVERSITÉ



102, rue Réaumur  
75002 PARIS  
T. +33 (0)1 80 40 15 00

[contact@cdc-biodiversite.fr](mailto:contact@cdc-biodiversite.fr)

[www.cdc-biodiversite.fr](http://www.cdc-biodiversite.fr)

SAS au capital de 17 475 000 euros  
RCS Paris 501 639 587  
Siret 501 639 587 00028 - APE 6420Z  
N° TVA Intracom. FR51501639587