



1.

- 1.1 Les enjeux d'aménagement du territoire
- 1.2 Les enjeux du transport et des mobilités
- 1.3 Des enjeux environnementaux élevés

BLE—ACCOMPAGNEMENT

—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

LE LORRAINE CHAMPAGNE ARDENNE—AQUITAINE POITOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE

PICTOU CHARENTES—BOURGOGNE FRANCHE COMTÉ—BRETAGNE PAYS DE LA LOIRE—CENTRE LIMOUSIN—HAUTE ET BASSE NORMANDIE—RHÔNE ALPES

ANCE—DÉVELOPPEMENT DURABLE—ADAPTATION CLIMAT—COMMUNICATION—SÉCURITÉ—AMÉNAGEMENT

AS DE GALAIS PICARDIE—PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR—ÎLE DE FRANCE

BASSE NORMANDIE—ÎLE DE FRANCE

DANMARK—SVERIGE—SUOMI—ESTONIA—LATVIA—LITVANIA—POLSKA—SLOVENSKO—ÖSTERREICH—ČESKÁ REPUBLIKA—DEUTSCHLAND—LUXEMBOURG—FRANCE



LE SUD DE L'ÎLE-DE-FRANCE, À LA CROISÉE DE MULTIPLES PROJETS TERRITORIAUX

A quelques kilomètres de Paris, le sud de l'Île-de-France mêle des territoires fortement contrastés, juxtaposant centres anciens et villes nouvelles, zones densément habitées et milieux naturels préservés.

Sur un périmètre réduit, ce secteur rassemble des potentiels majeurs : grands pôles économiques, technologiques, industriels et universitaires, qui s'épanouissent près de paysages rassemblant patrimoine, forêts et terres agricoles.

Le développement de l'Île-de-France présente des enjeux forts en termes d'aménagement de ce territoire, de protection du cadre de vie et de mobilité des Franciliens, notamment dans leurs déplacements quotidiens. Au sud de l'Île-de-France, l'aéroport de Paris-Orly est un équipement majeur sur lequel se greffent d'importants projets d'aménagement et de transports collectifs.





Quai RER de Massy-Palaiseau

1.1

Les enjeux d'aménagement du territoire

Première région de France par sa population et son produit intérieur brut, l'Île-de-France affiche un dynamisme important. Ce territoire fait l'objet de plusieurs grands projets d'aménagement et de développement. Ils visent notamment, à renforcer le rôle moteur de la région capitale et à conforter sa place sur la scène internationale. Parmi ces projets, au sud de l'Île-de-France, figurent les opérations d'intérêt national Orly-Rungis – Seine Amont et Massy – Saclay, et plus au sud, la ville nouvelle de Sénart.

1.1.1

Les atouts et défis de l'Île-de-France

Un cinquième de la population française en Île-de-France

Première région de France sur le plan économique et démographique, et seconde derrière Londres sur l'échiquier européen en termes de population, d'emploi et de productivité, l'Île-de-France (2 % du territoire national) concentre aujourd'hui 18 % de la population française, 28 % du produit intérieur brut national, et 22 % des emplois¹.

Avec 11,7 millions d'habitants, l'Île-de-France se situe loin devant les autres régions françaises (la deuxième région, Rhône-Alpes, compte 6,2 millions d'habitants). Cette prédominance démographique perdurera en 2020, malgré une croissance démographique francilienne inférieure à celle des régions du sud de la France et de l'arc Atlantique.

La répartition de la population d'Île-de-France est toutefois inégale entre le centre et la périphérie. La population est en effet très concentrée dans la partie centrale de l'Île-de-France, puis diminue et se dissémine à mesure qu'on s'éloigne du cœur de l'agglomération. La grande couronne accueille toutefois 5 millions de Franciliens et abrite aujourd'hui la moitié des communes franciliennes de plus de 10 000 habitants. La croissance démographique de l'Île-de-France est également hétérogène : elle est plus rapide en petite couronne (1 % par an en moyenne, notamment grâce aux grandes communes situées en périphérie de Paris) qu'en grande couronne (0,7 %) et qu'à Paris (0,4 %).

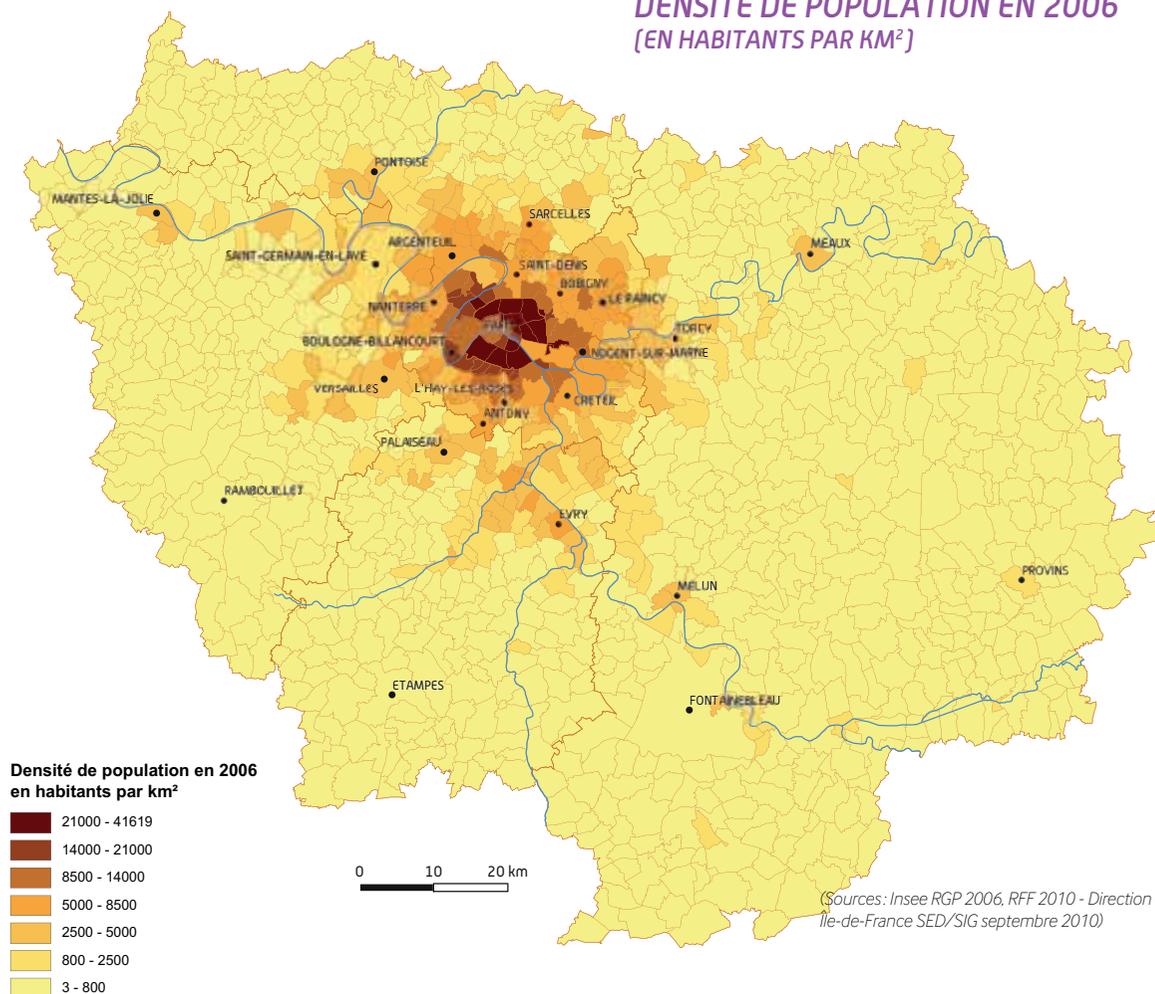
Près de 6 millions d'emplois en Île-de-France

En raison de son poids économique, l'Île-de-France concentre une grande part des emplois nationaux. En 2009, elle comptait 6 millions des 27 millions d'emplois déclarés en France, soit près du quart du total. Il s'agit en majorité d'emplois tournés vers les services : en 2009, le secteur tertiaire employait 5 millions de salariés dont 1,8 million dans Paris intra-muros².

1. Source: Insee 2009

2. Source: Insee 2009

DENSITÉ DE POPULATION EN 2006 (EN HABITANTS PAR KM²)



i

LE PÔLE D'ORLY-RUNGIS DISPOSE D'ATOUTS TRÈS COMPLÉMENTAIRES :

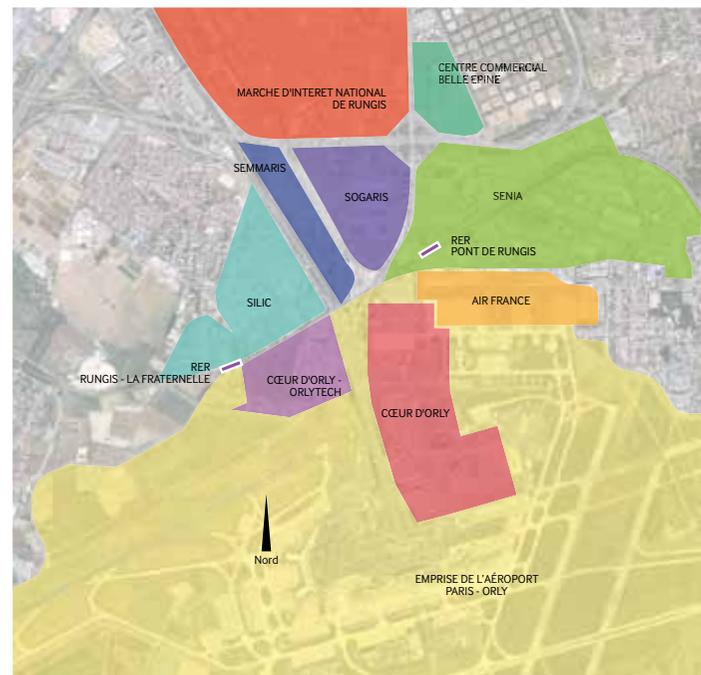
- la plate-forme aéroportuaire (27 600 emplois),
- le Marché d'intérêt national de Rungis, le plus important marché international de gros pour les produits alimentaires frais (12 300 salariés),
- le parc d'affaires Silic, le plus important parc tertiaire d'Europe (346 000 m² de locaux, devant passer à terme à 800 000 m², 350 entreprises, 12 000 emplois),
- le centre commercial régional Belle Épine, un des plus grands de France (140 000 m² de surface de vente, 3 500 emplois et plus de 20 millions de visiteurs par an),
- la plate-forme logistique Sogaris (200 000 m² d'entrepôts et 2 000 emplois)
- la zone hôtelière Delta (2 000 chambres et 1 million de clients par an),
- la zone industrielle Senia (171 entreprises et 5 000 emplois).

Zoom sur le sud de l'Île-de-France

Le sud de l'Île-de-France est un territoire complexe et contrasté aux multiples potentiels. Mêlant les communes densément peuplées de la petite couronne et les territoires à dominante rurale de la grande couronne, il juxtapose centres anciens et villes nouvelles et associe, sur une superficie limitée, un tissu urbain et industriel et des territoires aux larges ressources, y compris naturelles.

En plus de son tissu industriel et technologique, le sud de l'Île-de-France peut s'appuyer sur de nombreuses structures tertiaires, comme les sièges sociaux d'importantes entreprises multinationales (Arianespace, Snecma, la FNAC...), et sur un potentiel de recherche et d'innovation. Le plateau de Saclay ou la vallée scientifique de la Bièvre en sont des exemples marquants. Doté de sites d'enseignement supérieur réputés, ce territoire bénéficie de la présence d'équipements logistiques et d'infrastructure de transports, à même d'accélérer les échanges de biens et de personnes. Bordé à l'ouest par la LGV Atlantique, à l'est par la LGV Sud-Est, le périmètre sur lequel porte plus spécifiquement ce dossier, s'étale en limite du cœur

LE PÔLE D'ORLY-RUNGIS



d'agglomération parisienne, sur une zone qui comprend des communes urbanisées pour au moins 80 % des espaces, et denses avec au moins 80 habitants et emplois à l'hectare urbain construit. Ce territoire est pour une part contenu dans la « ceinture verte », ensemble qui s'étale entre 10 et 30 kilomètres de Paris et qui se caractérise par une juxtaposition d'espaces urbanisés, agricoles et boisés.

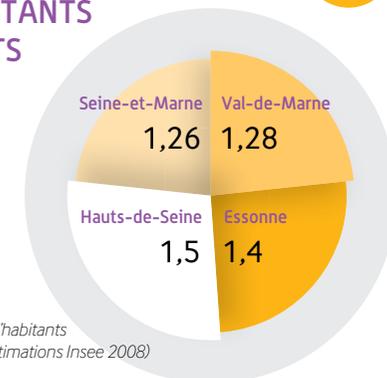
A cheval sur quatre départements : le Val-de-Marne (94), l'Essonne (91), les Hauts-de-Seine (92) et la Seine-et-Marne (77), ce périmètre est directement concerné par de grands projets de développement et des opérations d'aménagement.

Au cœur de cet ensemble dynamique, le secteur d'Orly-Rungis concentre des potentiels d'exception : l'aéroport de Paris-Orly est l'une des principales plates-formes aéroportuaires européennes (la 11^e) et hexagonales (la 2^e). Disposant de 362 hectares de réserves foncières, cette plate-forme bénéficie par ailleurs des investissements constants d'Aéroports de Paris. De plus, les territoires d'Orly-Rungis sont devenus, en quelques décennies, un pôle économique majeur, situé à peine à 14 kilomètres au sud de Paris, traversé par de nombreuses infrastructures routières et rassemblant des activités diverses mais complémentaires appelées à se développer encore à l'avenir.

i

5,4 MILLIONS D'HABITANTS SUR 4 DÉPARTEMENTS

Les quatre départements concernés par le projet d'Interconnexion Sud, totalisaient ensemble, en 2008, 5,4 millions d'habitants.



en million d'habitants
(Source : estimations Insee 2008)

1.1.2

Vers une meilleure cohésion sociale et territoriale

Moteur économique de la France, premier pôle de la recherche en Europe et comptant cinq pôles de compétitivité d'envergure mondiale, l'Île-de-France connaît pourtant une série de déséquilibres, entre Paris et ses banlieues comme entre villes nouvelles et centres anciens. L'Île-de-France cherche à bâtir une meilleure cohésion sociale et territoriale, d'autant que la population de la périphérie croît plus vite que celle du centre de l'agglomération. Tel est l'objectif des différentes politiques d'aménagement mises en œuvre à l'échelle régionale.

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF)

Document d'aménagement du territoire et d'urbanisme, le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF), établi par le conseil régional en association avec l'État, planifie l'avenir de la région jusqu'en 2030. Visant précisément à organiser l'évolution de la métropole à cet horizon, il fixe les ambitions et objectifs pour un développement durable de l'Île-de-France : création de logements, renforcement de l'emploi, localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements de qualité, moyens de protection et mise en valeur de l'environnement.

i

12,8 MILLIONS DE FRANCILIENS EN 2030

L'Île-de-France comptait 11,7 millions d'habitants en 2009. Selon les prévisions de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France (IAU-IDF), elle devrait atteindre 12,8 millions d'habitants en 2030. En 2009, la population active régionale était de 5,9 millions. Elle devrait atteindre 6,2 millions d'actifs en 2030.

Source : IAU-IdF

Parmi les priorités mises en avant figure la volonté de densifier les espaces urbains existants et de privilégier la mutation des friches. La priorité à donner aux aménagements des espaces les mieux desservis est affirmée. Elle lie étroitement urbanisation, services, activités et emplois ainsi que transports collectifs.

Le projet de SDRIF, adopté le 25 septembre 2008 par le Conseil régional d'Île-de-France, entrera en vigueur après approbation par décret en Conseil d'État.

Le Grand Paris pour renforcer le rôle moteur de la région capitale

Le projet du Grand Paris traduit l'ambition de l'État de donner à la région capitale une place prééminente dans la compétition dans laquelle sont engagées les grandes métropoles : « faire de Paris un modèle de métropole durable, avec des transports plus efficaces et plus agréables, une économie plus compétitive, une meilleure qualité de vie, un rayonnement culturel plus fort et une présence accrue de la nature dans la ville »³.

Le projet Métro Grand Paris est au cœur de cette stratégie de développement durable et global de la région capitale. Il permettra d'améliorer les déplacements en Île-de-France, notamment en proposant des liaisons directes de banlieue à banlieue, et de soutenir le développement économique en mettant en réseau des « territoires de projet » stratégiques de la région. Ces pôles d'activité ont vocation à démultiplier le potentiel de création de richesse, d'innovation et de création d'emplois et à constituer de véritables « clusters » d'envergure internationale.

i

LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET DU GRAND PARIS

- **Améliorer le fonctionnement quotidien des transports en commun, notamment avec la création du réseau de transport du Métro Grand Paris.**
- **Soutenir le développement économique en favorisant la croissance économique, l'innovation et les échanges, tout en permettant un meilleur accès à l'emploi et aux zones d'activité ou de résidence.**
- **Promouvoir une nouvelle politique urbaine, en désenclavant et réhabilitant des territoires marginalisés, tout en favorisant la lutte contre l'étalement urbain.**
- **Contribuer au développement durable de la région capitale et offrir une meilleure qualité de vie.**

3. Source : Conseil des ministres du 7 octobre 2009

Parmi les territoires stratégiques de l'Île-de-France, trois concernent le périmètre du projet.

i

L'OPÉRATION CŒUR D'ORLY

Aéroports de Paris, entreprise détenue à plus de 50 % par l'État, qui possède et exploite les aéroports de la région Île-de-France, a lancé l'opération « Cœur d'Orly ». Ce projet d'aménagement, directement connecté au terminal sud de l'aéroport de Paris-Orly, se situe sur des espaces occupés aujourd'hui par des parcs de stationnement. La première tranche de ce nouveau quartier d'affaires est développée en partenariat avec Altarea Cogedim et Foncière des Régions. Majoritairement tertiaire (108,000 m² de bureaux), elle comprend également un pôle hôtelier (18,000 m²), des commerces en pied d'immeuble et un ensemble commercial de 34,000 m², le tout générant environ 10 000 emplois. Un centre de congrès et d'expositions viendra compléter cette offre. L'opération est en fait la toute première étape du vaste projet Cœur d'Orly (130 hectares), qui prévoit l'urbanisation de l'ensemble des terrains situés aux abords de l'ancien tracé de la RN7, jusqu'à la zone actuelle d'Orlytech.



1.1.3 Des opérations majeures d'aménagement au sud de l'Île-de-France

Parmi les territoires stratégiques identifiés par le projet du Grand Paris ou le SDRIF, trois concernent tout particulièrement le périmètre du projet d'Interconnexion Sud et font l'objet d'opérations majeures: Orly-Rungis, Massy-Saclay et Sénart.

L'OIN Orly-Rungis-Seine Amont concerne le tiers du Val-de-Marne (94)

L'opération d'intérêt national (OIN) Orly-Rungis-Seine Amont porte sur les territoires de douze communes⁴ du Val-de-Marne (94), représentant un tiers de la superficie du département et 40 % de ses emplois. Le territoire relie deux « fortes dynamiques de développement » à l'échelle de la région capitale: Paris et le pôle d'Orly-Rungis. Le périmètre de l'établissement englobe les environs du triage de Villeneuve-Saint-Georges et se concentre essentiellement sur les territoires d'Orly-Rungis et des villes le long de la Seine. Sa vision pour l'ensemble de la zone concernée est celle d'un pôle économique majeur, le troisième de l'Île-de-France après ceux de La Défense et de la Plaine-de-France. Plus particulièrement, le pôle d'Orly-Rungis, seconde concentration d'emplois de l'Île-de-France, est encore amené à se développer: il est en effet l'un des rares territoires de la petite couronne disposant d'opportunités foncières et immobilières à destination des entreprises, haut de gamme en particulier. Le SDRIF prévoit pour sa part d'y implanter un centre de congrès international et veut profiter de son accessibilité nationale et internationale pour y favoriser la construction d'un ensemble exemplaire en matière d'emplois et de compétences. La mise en place de transports collectifs en site propre devrait donner à ce pôle un plus grand effet d'entraînement sur les territoires voisins.

4. Ablon-sur-Seine, Alfortville, Chevilly-Larue, Choisy-le-Roi, Ivry-sur-Seine, Orly, Rungis, Thiais, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-Saint-Georges, Vitry-sur-Seine.



QU'EST-CE QU'UNE OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL (OIN) ?

Une Opération d'intérêt national (OIN) est une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. Cette notion a été créée en France en 1983.

Dans ces zones, l'État, et non la commune, délivre les autorisations d'occupation des sols, et en particulier les permis de construire.

Toute nouvelle OIN est créée par un décret en Conseil d'État qui en fixe le périmètre. La quasi-totalité des Opérations d'intérêt national appuie leur réalisation sur un établissement public d'aménagement (EPA).

L'Île-de-France compte plusieurs OIN parmi lesquelles :

- les villes nouvelles de Sénart et Marne-la-Vallée,
- l'OIN Orly-Rungis-Seine Amont (ORSA),
- l'OIN Massy-Saclay.

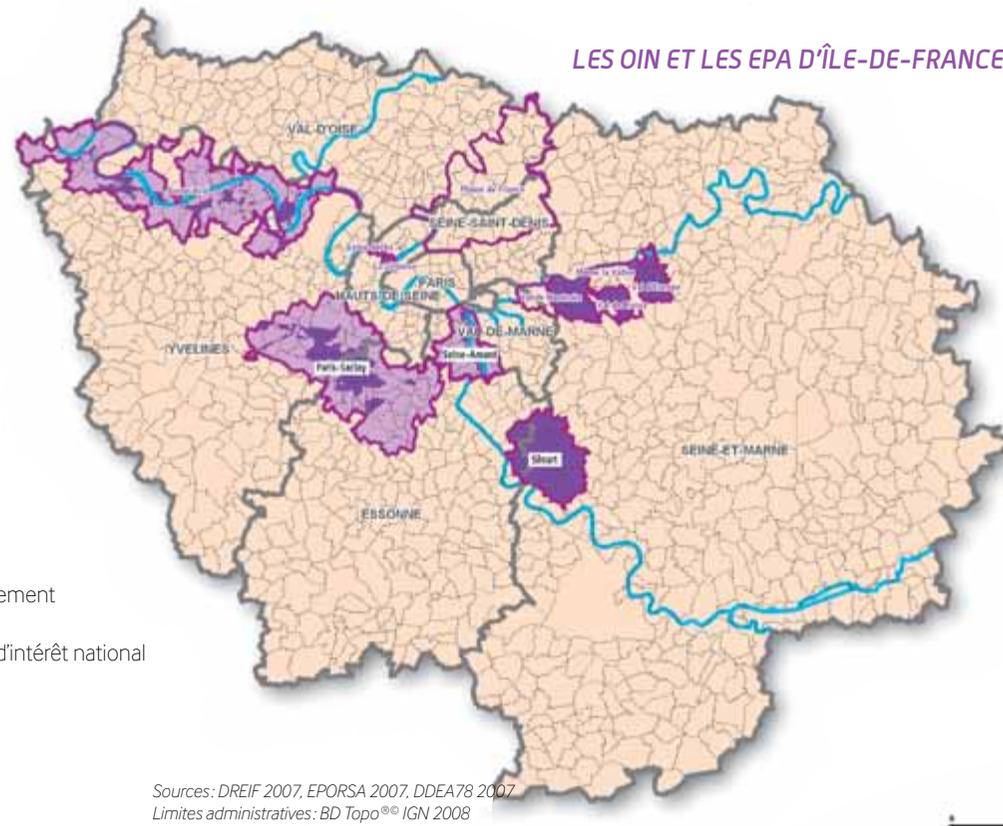
Massy-Saclay, un territoire aux projets ambitieux

Ce territoire, situé à l'ouest de l'aéroport de Paris-Orly, qui s'étend sur une surface trois fois supérieure à celle de Paris, compte 650 000 habitants et 350 000 emplois. Englobant Massy, Palaiseau, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, il regroupe quarante-neuf communes et quatre communautés d'agglomération. Déclaré OIN depuis 2009, l'ambitieux projet de territoire du plateau de Saclay doit accueillir des activités économiques d'excellence dans les domaines technologique et scientifique. En 30 ans, ce territoire devrait voir la création de 90 000 logements et presque autant d'emplois nouveaux et bénéficier de raccordements efficaces aux transports collectifs permettant de rejoindre rapidement aussi bien le réseau des LGV, les aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles De Gaulle que la capitale.

Sénart, un point fort économique en devenir

Autre territoire stratégique du sud de l'Île-de-France, Sénart a été l'une des villes nouvelles créées dans les années 1960 autour de Paris, en l'occurrence au sud-est, afin de contrôler la croissance de l'agglomération. De 17 000 habitants, en 1967, Sénart est passé à 112 000 habitants (recensement 2007) et se donne comme

objectif de compter 120 000 habitants en 2015. Le Carré Sénart, centre de commerce et de loisirs, doit s'affirmer comme le centre de l'agglomération : ce territoire est appelé à devenir dans les prochaines années un moteur de développement économique, avec l'ambition de créer 30 000 nouveaux emplois et logements dans les vingt prochaines années. Le SDRIF valorise son potentiel foncier important et par conséquent ses grandes capacités de constructions de logements. Pour favoriser le développement d'activités économiques, il appelle à développer la desserte du territoire par transports collectifs en site propre vers Evry, Melun, Marne-la-Vallée et Roissy-Aéroport Charles De Gaulle.



- Établissement public d'aménagement
- Périmètre juridique de l'OIN
- Grande opération d'urbanisme d'intérêt national

Sources: DREIF 2007, EPORSA 2007, DDEA78 2007
Limites administratives: BD Topo® IGN 2008
Cartographie: DRIEA/SCEP/CIG - 10/2010





1.2

Les enjeux du transport et des mobilités

Les Franciliens, dans leurs déplacements quotidiens, ont besoin de transports performants. D'où la nécessité de développer des systèmes de transports efficaces à même de corriger les insuffisances actuelles. Telle est l'ambition des politiques de développement des transports régionaux en cours d'élaboration. Qu'il s'agisse des projets du schéma directeur de la région Île-de-France et du Grand Paris, tous placent au cœur de leur stratégie le développement d'importants projets de transports collectifs. Ces projets feront évoluer la réalité des transports en Île-de-France dans les prochaines décennies, particulièrement dans le secteur d'Orly.

1.2.1

Les besoins de mobilité urbaine en Île-de-France

En Île-de-France, on recense environ 23 millions de déplacements motorisés par jour, dont la majorité est liée à Paris, au cœur d'agglomération et à l'agglomération centrale.

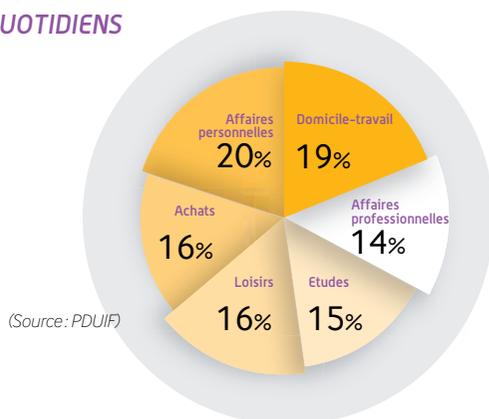
La voiture : moyen de transport majoritaire en banlieue

La voiture demeure le mode de transport le plus utilisé pour se déplacer en Île-de-France, particulièrement pour tous les déplacements hors de Paris. Sa part a cru depuis les années 1970 jusqu'à nos jours, au détriment de la marche ou du vélo. Toutefois, les dernières estimations montrent que l'usage de la voiture connaît une croissance modérée, voire une baisse dans Paris où de nouveaux usages tels le vélo ont considérablement progressé. Les transports collectifs sont majoritaires pour tous les déplacements ayant une extrémité au moins dans Paris, et au cœur de l'agglomération. Entre 1996 et 2007, ils ont augmenté de 25 %⁵.

La situation difficile des déplacements en Île-de-France

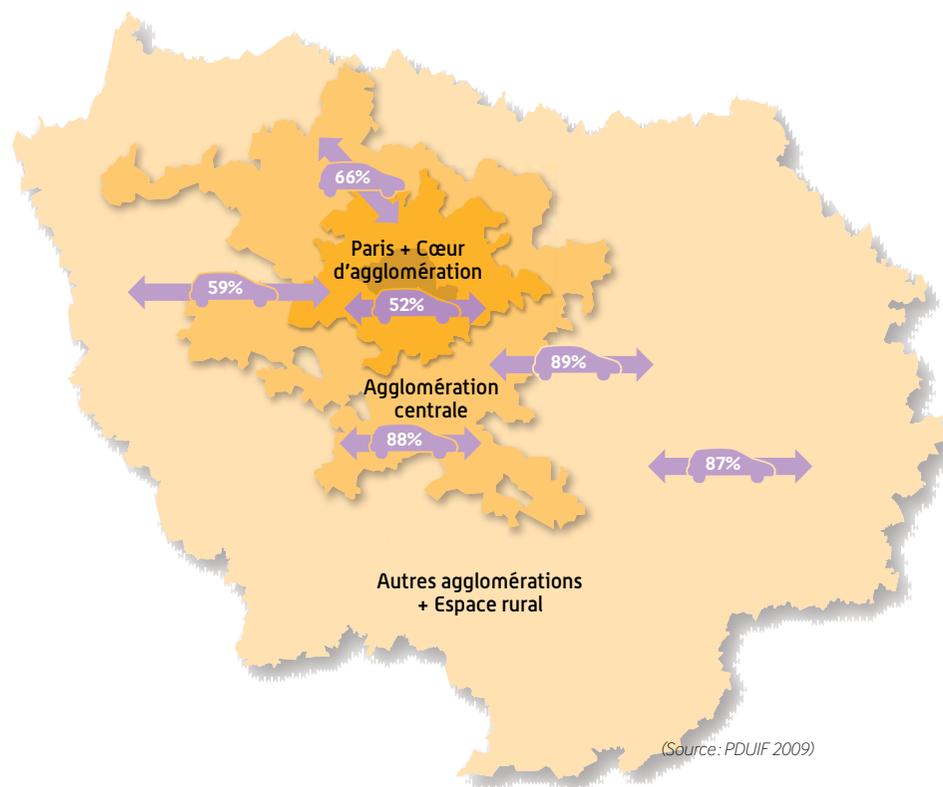
Malgré les investissements et les renforcements réalisés par les différents acteurs de l'aménagement, les besoins de déplacements ne sont pas tous satisfaits. Le Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France (PDUIF) remarque notamment que « les systèmes de transports desservent de manière insuffisante certains territoires alors que la demande y est importante ».

DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS DES FRANCILIENS



5. Source : PDU/STIF

PART DE LA VOITURE DANS LES DÉPLACEMENTS MOTORISÉS EN ÎLE-DE-FRANCE



Un réseau polarisé vers Paris

Cette augmentation des déplacements va de pair avec l'extension géographique en continu de l'agglomération francilienne, qui se porte de plus en plus sur la grande couronne. Cette extension s'organise au premier chef autour des différentes infrastructures franciliennes, essentiellement routières et ferroviaires.

Le réseau routier actuel est dense et relativement bien maillé. Ce réseau est polarisé par Paris, point d'origine et de destination de la plupart des grandes artères qui irriguent l'agglomération. Selon le PDUIF, le fonctionnement de la région est très dépendant de la structure des infrastructures qui convergent vers le centre de l'agglomération.

« Les systèmes de transports desservent de manière insuffisante certains territoires alors que la demande y est importante. »

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS EN RÉVISION POUR 2012

Le nouveau Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France (PDUIF) se fixe plusieurs objectifs à même de mieux répondre aux demandes de déplacements des Franciliens. Parmi ceux-ci, il souhaite rendre les transports collectifs plus attractifs, favoriser la marche et la pratique du vélo et favoriser le report modal de la voiture ou des deux roues motorisés vers d'autres modes de transports. Après une phase de diagnostic et d'analyse, en 2008-2009, le Conseil régional doit arrêter le projet de PDUIF au cours du dernier trimestre 2010. Après enquête publique en 2011 et avis de l'État au second trimestre 2012, le nouveau PDUIF devrait être approuvé par le Conseil régional au second semestre 2012.

Le réseau ferroviaire est dense en Île-de-France qu'il s'agisse des lignes à grande vitesse (LGV), du réseau ferroviaire classique, du réseau express régional (RER) ou du métro qui font l'objet d'extensions et de remises à niveau régulières. Le SDRIF note que « *l'accessibilité par le train présente certaines carences et comporte, à terme, de sérieuses limites* » et se donne pour objectif de conforter l'accessibilité ferroviaire en Île-de-France.

1.2.2 Des politiques complémentaires de développement des transports

Plusieurs institutions participent à l'élaboration des politiques de développement des transports en Île-de-France, sous l'égide du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice des transports en Île-de-France. Un premier objectif commun concerne l'amélioration attendue des transports collectifs entre Paris et sa banlieue. Le second vise à établir et à densifier des lignes de transports collectifs de banlieue à banlieue.

Le SDRIF promeut une nouvelle approche des transports

Le schéma directeur de la région Île-de-France vise à mieux connecter l'Île-de-France avec l'extérieur, à accroître l'ouverture vers les grandes régions et les grandes villes et à développer au sein de la région le réseau de transport. Celui-ci a pour vocation de « *faire fonctionner la région* » précise le document pour qui « *sans transports performants, elle serait une simple juxtaposition de territoires et non une véritable entité économique et sociale* ».

Par ailleurs, le SDRIF s'engage à :

- privilégier la qualité des systèmes de transports en matière de service public ;
- renforcer l'accessibilité nationale et internationale de la Région Île-de-France ;
- conforter l'accessibilité ferroviaire en améliorant et en développant le réseau ferré national sur l'Île-de-France ;
- améliorer les services ferroviaires franciliens ;
- faire des transports collectifs la pièce maîtresse du projet spatial régional ;
- favoriser les conditions d'utilisation des modes doux, marche et vélo.

L'amélioration des transports prévue par le contrat de projets État-Région 2007-2013

Le contrat de projets État-Région en Île-de-France porte sur cinq « grands projets », tel que le renforcement de l'attractivité de la Région ou la lutte contre le chômage. Pour chacun, il définit un certain nombre d'objectifs et précise les moyens financiers qui doivent aider à les atteindre.

Le cinquième projet vise à « *Contribuer à l'accessibilité* » de l'Île-de-France. Pour l'État et la Région Île-de-France, « *l'amélioration des performances des transports collectifs représente un enjeu majeur pour améliorer la desserte, promouvoir la mobilité des personnes et le transport durable des biens* ». D'ici à 2013, l'accent va être porté sur l'amélioration de l'offre de service sur les lignes existantes ainsi que par le développement des maillages des réseaux, notamment par de nouvelles liaisons structurantes en rocade. Pour les différentes opérations prévues pour améliorer l'accessibilité, l'État et la Région Île-de-France vont mobiliser sur la période 2007-2013 2,9 milliards, complétés par 673 millions d'autres financeurs (Réseau ferré de France, collectivités, autres).

Ces financements ont pour objectif de moderniser le réseau express régional (RER), en y affectant près de 500 millions d'euros. 2,6 milliards d'euros permettront de mettre en service ou de réaliser les études sur une trentaine d'opérations de transport (métro, tram, transports en commun en site propre, pôles).



1.2.3

Des projets d'amélioration et des grands projets structurants

L'amélioration des déplacements RER entre Paris et sa banlieue

Le réseau ferroviaire de transports en commun est historiquement centré autour de Paris afin de permettre les déplacements entre la capitale et sa banlieue. Pour les différents acteurs qui la portent (STIF, RFF, RATP, SNCF), l'amélioration du réseau nécessite le renforcement de l'offre et des fréquences, une meilleure performance des équipements, le confort et la sécurité des usagers et une plus grande régularité.

Ainsi, Réseau ferré de France, avec ses partenaires, engagera globalement 4 milliards d'euros au cours des trois prochaines années pour améliorer la situation en Île-de-France, avant d'autres projets majeurs de modernisation et de développement prévus à échéance d'une dizaine d'années.

Les principaux chantiers de modernisation concernent les RER B, C et D. De nouvelles infrastructures seront construites, parmi lesquelles la Tangentielle Nord (TLN), et en fonction des résultats des débats publics, le prolongement du RER E vers l'ouest et le Mantois, et l'Interconnexion Sud. Ces projets participent aux objectifs de rénovation et de développement du réseau ferré, fixés par le Grenelle environnement.

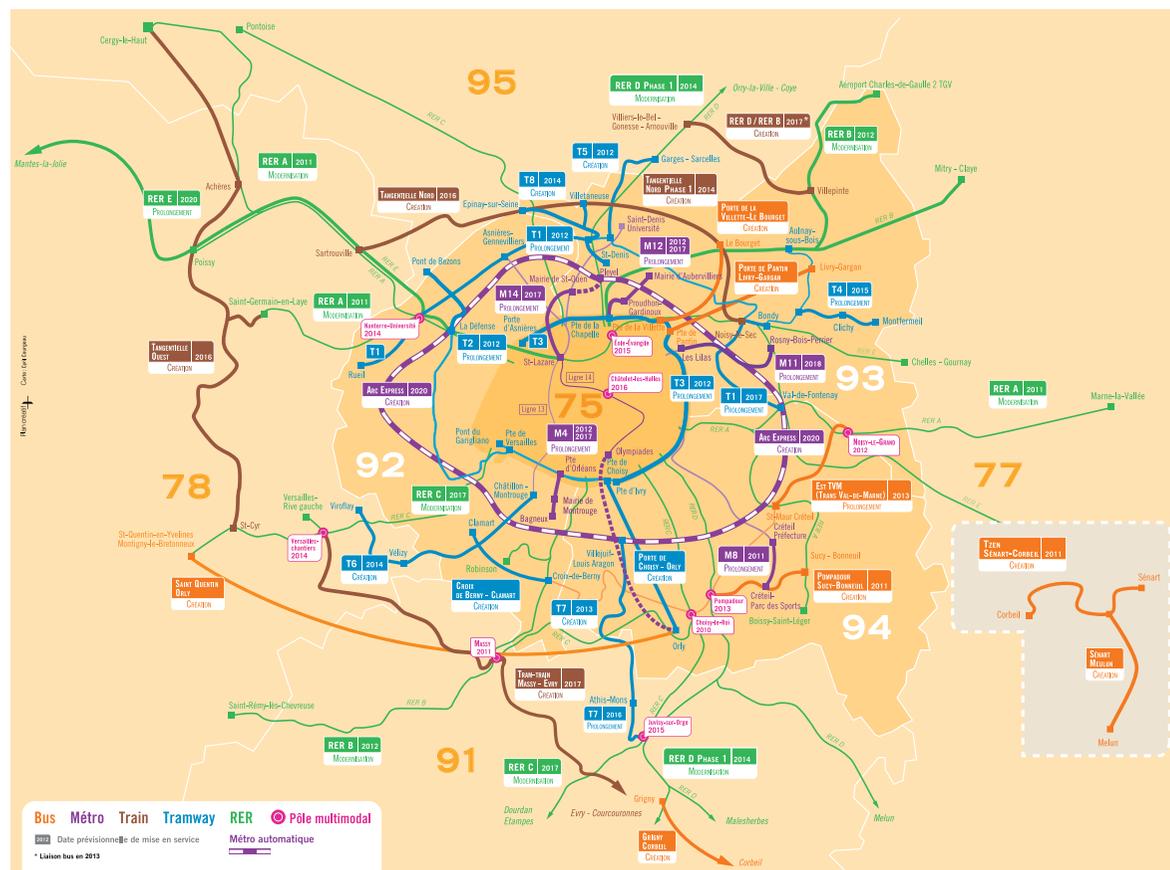
La structuration du réseau de transport en commun par la réalisation d'une rocade de métro

Parce que le renforcement de l'offre en transports en commun est au cœur des politiques de développement durable et participe au dynamisme des territoires, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et la Société du Grand Paris (SGP) ont présenté des projets de métro automatique, en rocade autour de la capitale, visant notamment à mieux structurer l'offre de transports et à améliorer les déplacements de banlieue à banlieue.

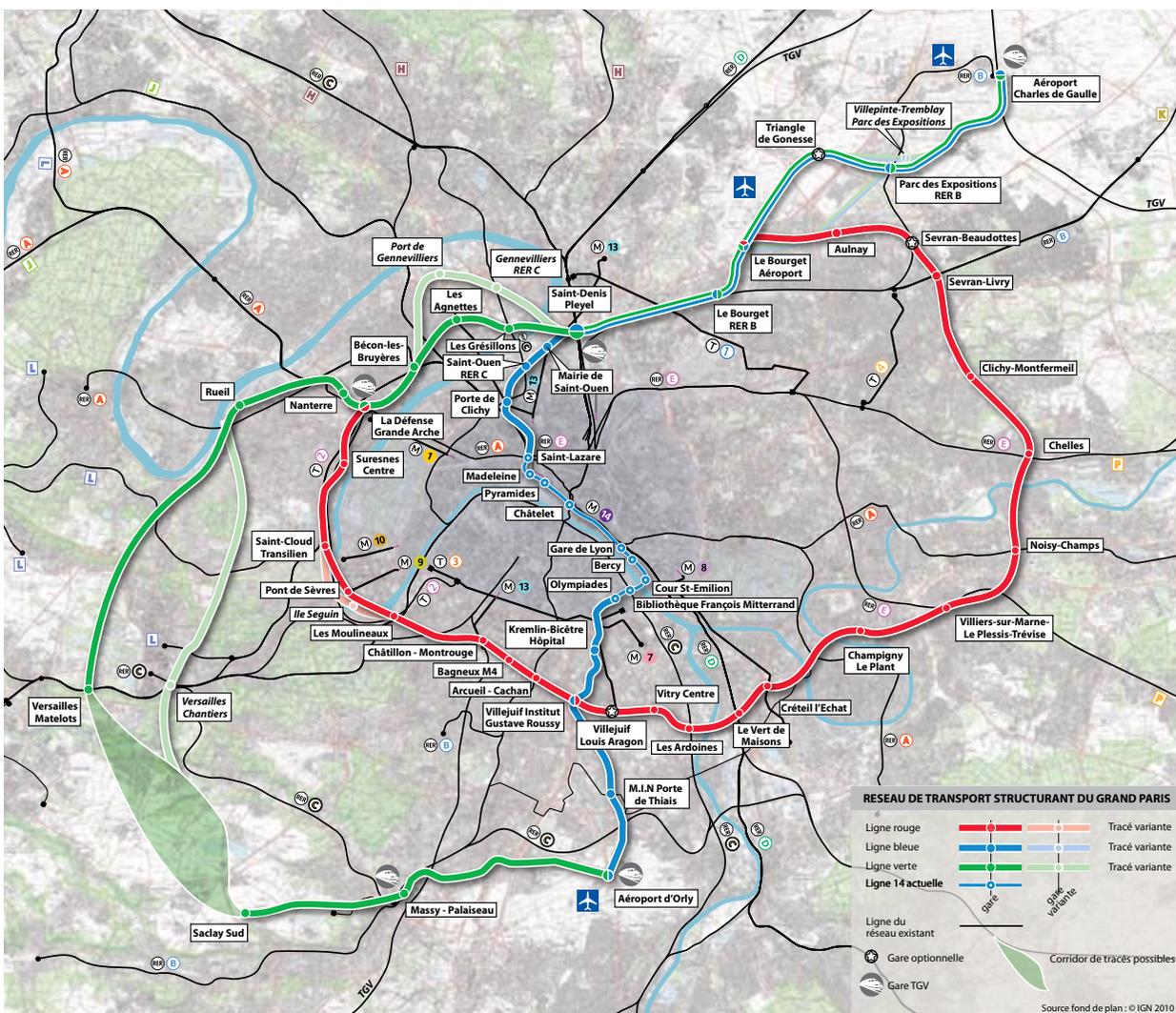
Le projet **Arc Express**, porté par la Région Île-de-France et le STIF, est une rocade de métro automatique autour de Paris. Destinée à favoriser les déplacements effectués en petite couronne, en particulier de banlieue à banlieue, cette rocade permettrait d'irriguer à la fois des territoires aujourd'hui mal desservis et ceux susceptibles d'accueillir de forts développements urbains. Elle permettrait également de désaturer le métro parisien. Le premier arc pourrait être mis en service en 2017.

Arc Express vise à mailler les lignes de transports collectifs existantes (lignes de RER, de métro, de tramway). Long d'une soixantaine de kilomètres,

LE PLAN RÉGIONAL DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS



desservant environ 40 stations espacées de 1 à 1,5 kilomètre, il veut favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun. Conçu pour offrir une vitesse commerciale de 40 kilomètres/heure, sa fréquence serait comparable à celle d'un métro parisien, et il devrait accueillir 1 million de voyageurs par jour. Il s'inscrit dans un plan régional de mobilisation pour les transports, porté par la Région et sept départements franciliens, dont l'objectif est de répondre concrètement aux besoins de déplacements en Île-de-France. Après les travaux menés par la Région Île-de-France et la commission Carrez, ce plan a été complété par des réflexions sur le prolongement du métro au nord jusqu'à Pleyel et au sud jusqu'à Orly.



LE PROJET DE MÉTRO GRAND PARIS

Le projet de Métro Grand Paris, porté par la Société du Grand Paris, prévoit la création d'un nouveau réseau de transport structurant en Île-de-France, selon les dispositions de la loi adoptée le 3 juin 2010. Il s'agirait d'un métro automatique de plus de 150 kilomètres d'infrastructures nouvelles, desservant une quarantaine de gares, à une vitesse moyenne de 65 kilomètres/heure. Composé de trois lignes, ce nouveau métro comporterait deux rocade articulées autour d'un axe central : la ligne 14, prolongée au nord et au sud vers les deux aéroports de Paris-Orly et de Paris-Charles De Gaulle. Le Métro Grand Paris desservirait ainsi la petite et la moyenne couronnes, en reliant les bassins de vie et d'emploi, existants et futurs, de l'Île-de-France, ainsi que les « portes d'entrée » de la région que sont aéroports et gares TGV. Il devrait accueillir de 2 à 3 millions de voyageurs par jour. L'objectif serait un début des travaux en 2013 pour une mise en service des premiers tronçons en 2018, et de la totalité du réseau en 2023.

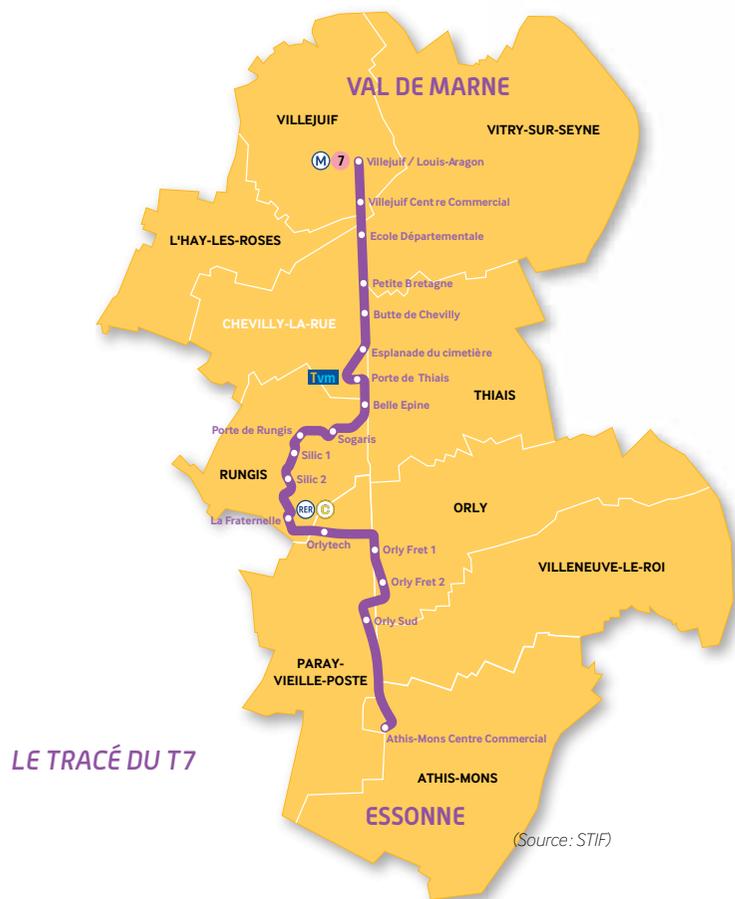
A l'issue des débats publics sur le Métro Grand Paris et sur Arc Express, le SDRIF pourrait faire l'objet d'une nouvelle révision pour prendre en compte les conclusions de la concertation.

Tramway, tram-train, TZen

Concernant plus particulièrement le territoire du projet d'Interconnexion Sud, la ligne de **tramway T7**, en cours de construction, sur une longueur de 11 kilomètres, reliera Villejuif/Aragnon, terminus de la ligne de métro 7, au futur Pôle d'échanges bus/tramway d'Athis-Mons, en desservant notamment l'aéroport de Paris-Orly. Le T7 traversera ainsi deux départements, le Val-de-Marne (94) et l'Essonne (91) et devrait accueillir 36 000 voyageurs par jour, soit 9,7 millions de voyageurs par an. La mise en service de la totalité de la ligne est prévue pour mi 2013. Elle sera ensuite prolongée jusqu'à Juvisy en 2016.

LE TZEN





LE TRACÉ DU T7

(Source: STIF)

Également au sud de Île-de-France, le **tram-train Massy – Evry**, prévoit de relier en 32 minutes deux pôles majeurs de l'Essonne (91), Massy-Palaiseau et Evry – Courcouronnes, distants de 20 kilomètres. Le tram-train est un véhicule dérivé du tramway qui pourra, avec certains aménagements, emprunter les lignes du réseau ferroviaire existant entre Massy-Palaiseau et Petit Vaux à Épinay-sur-Orge, actuellement dévolues au RER C, puis des voies nouvelles de tramway jusqu'à Evry. La fréquentation attendue est de 30 000 voyageurs quotidiens pour une mise en service en 2017.

La première ligne **TZen** mise en service en Île-de-France reliera Sénart à Corbeil-Essonnes à partir du printemps 2011. Nouveau mode de transport alliant la fiabilité du tramway à l'efficacité économique des modes routiers, le TZen permettra d'assurer cette liaison de 17 kilomètres en 30 minutes, en traversant quatre communes et deux départements, grâce à des bus à haut niveau de service. Il desservira notamment les gares RER D de Lieusaint-Moissy et Corbeil-Essonnes ainsi que le Carré Sénart. Une seconde ligne TZen sera mise en service à la fin de l'année 2013. Elle reliera Sénart à Melun en desservant trente-cinq stations sur un total de 17,5 kilomètres.

La desserte, depuis les communes voisines, de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly et de ses zones d'emplois devrait elle aussi être renforcée avec la création de plusieurs lignes de **bus en site propre**. Le STIF porte ainsi différents projets comme par exemple des lignes partant d'Orly vers Massy, la Croix-de-Berny, Senia, ainsi que le Val d'Yerres.

La création de **pôles de correspondance** entre plusieurs modes de transports vient compléter le maillage des réseaux. Ces pôles visent à faciliter les correspondances des passagers dans leur déplacement, comme par exemple le pôle multimodal de Massy, ou encore le pôle intermodal de Pompadour avec la création d'une gare sur le RER D et d'une station de la ligne de bus à haut niveau de service Trans-Val-de-Marne.

LE TRACÉ DU TZEN 1



RER C

Le schéma directeur du RER C, piloté par le STIF et associant RFF et la SNCF, a pour objectifs :

- d'améliorer la régularité, la lisibilité et la qualité du service,
- de réduire les temps de parcours, en particulier pour les missions les plus longues desservant la grande couronne,
- de faire évoluer les dessertes sur la période de pointe pour tenir compte des évolutions de la demande liés aux projets de développement économique et urbain (en particulier en zone dense).

Pour répondre à ces objectifs, le schéma directeur du RER C propose de nouveaux schémas de desserte à court, moyen et long termes ainsi que les infrastructures nécessaires à leur mise en œuvre.

RER D

Le schéma directeur du RER D, piloté par le STIF et associant RFF et la SNCF, a pour principaux objectifs d'améliorer la qualité de service, la régularité et la robustesse de la ligne, ainsi que d'augmenter le nombre de dessertes. Adopté en 2006, et décliné en schéma de principe en 2009, le schéma directeur du RER D prévoit de réaliser des aménagements pour supprimer les points durs de la ligne.

Fin 2013, une nouvelle grille horaire sera mise en place. Au sud de la ligne, elle permettra de renforcer la desserte du Val-de-Marne. A plus long terme, des trains supplémentaires sont envisagés entre Paris et Melun, ainsi que Corbeil-Essonnes.

i

PARIS-ORLY, UNE ATTRACTIVITÉ JAMAIS DÉMENTIE

L'aéroport de Paris-Orly demeure pour les passagers comme pour les compagnies un aéroport attractif : entre 2005 et 2007, il a fait l'objet de 84 000 demandes de nouveaux créneaux (mouvements d'avion), à 82 % pour des destinations européennes.

Source : Étude BIPE

LES PRINCIPALES DESTINATIONS AU DÉPART D'ORLY

1. Toulouse
2. Nice
3. Madrid
4. Marseille
5. Pointe-à-Pitre
6. Fort-de-France
7. Bordeaux
8. Marrakech
9. Barcelone

Source : *Trafic passagers 2009*
Aéroports de Paris

1.2.4 Orly, un grand pôle multimodal en devenir

Paris-Orly est un aéroport attractif. Il relie notamment les métropoles régionales, l'Outre-mer, le sud de l'Europe, l'Afrique du Nord et le Moyen Orient. Son activité internationale tend à se diversifier. Son accessibilité par transports collectifs ou individuels est donc essentielle. Or aujourd'hui, malgré les nombreuses infrastructures routières et la ligne de métro automatique appelée Orlyval permettant de relier la plate-forme, le site se révèle mal connecté au réseau de transports collectifs structurants régionaux, au réseau ferroviaire classique et au réseau à grande vitesse.

L'aéroport de Paris-Orly aujourd'hui

Seconde plate-forme aérienne du pays et 11^e au niveau européen, Paris-Orly, qui a accueilli en 2009, 25 millions de passagers, offre aux usagers et aux compagnies aériennes une complémentarité intéressante avec l'aéroport de Paris-Charles De Gaulle (58 millions de passagers en 2009).

L'avion court-courrier cède la place au TGV

Les politiques mises en œuvre depuis une vingtaine d'années visent à favoriser le train à grande vitesse plutôt que l'avion pour les déplacements « court courrier » (quelques centaines de kilomètres). Le développement progressif du réseau ferré à grande vitesse, qui raccorde toujours davantage de villes et de régions, a entraîné un report de trafic croissant de l'avion court-courrier vers les trains rapides. Les baisses de trafic aérien de et vers la capitale provoquées par les récentes mise en service de la LGV Méditerranée (en 2001) et de la LGV Est européenne (en 2007) confirment cette tendance.

La baisse continue de son trafic intérieur...

Cela explique la baisse rapide du trafic intérieur de l'aéroport de Paris-Orly qui aura pourtant constitué durant des années l'activité majoritaire de la plate-forme. Représentant 65 % du trafic en 2000, le trafic intérieur est tombé à 44 % du trafic total passagers en 2009.

... et la hausse du trafic outre-mer, européen et international

Le trafic outre-mer, européen et international est a contrario devenu majoritaire à Paris-Orly à partir de 2007. En 2009, il représentait 56 % du trafic de Paris-Orly, et devrait poursuivre sa croissance dans les prochaines années. L'aéroport est naturellement tourné vers les dessertes du Maghreb (l'Afrique du Nord représente 17 % du trafic total) et du bassin méditerranéen. Toutefois, des liaisons vers la côte est de l'Amérique du Nord sont déjà en place et devraient se renforcer dans les années futures.

Un trafic essentiellement de point à point

L'aéroport de Paris-Orly accueille pour l'essentiel un trafic « de point à point » (de ville à ville), alimenté par des passagers provenant en majorité de l'Île-de-France ou des territoires proches (notamment de l'ouest et du nord-ouest de l'Île-de-France). A l'aéroport Paris-Charles De Gaulle les passagers en correspondance d'un avion à un autre représentent près du tiers des 58 millions de passagers. En revanche à Paris-Orly, ces passagers en correspondance représentent 7 % des 25 millions de passagers : la majorité d'entre eux (56 %)⁶ est en correspondance de ou vers l'Outre-mer. Les passagers en correspondance à Paris-Orly entre deux vols intérieurs métropolitains représentent pour leur part 29 %.

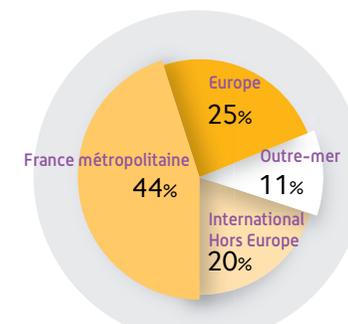
i

UNE ACTIVITÉ LIMITÉE DEPUIS 1994

Au cœur de zones densément urbanisées, les pouvoirs publics ont décidé de plafonner son activité et d'imposer un « couvre-feu » nocturne. Par un arrêté ministériel paru le 6 octobre 1994, le nombre maximum de créneaux disponibles sur l'aéroport de Paris-Orly est fixé à 250 000 par an. Par ailleurs, l'aéroport est soumis depuis 1968 à un « couvre-feu » quotidien entre 23h30 et 6h00.

6. Source : Étude Setec 2010, données MIDT

Aéroport de Paris-Orly



(Source: Étude Setec / Aéroports de Paris)

TRAFIC DE L'AÉROPORT DE PARIS-ORLY EN 2008

Une croissance marquée par le trafic des compagnies aériennes à bas coûts

Apparu tardivement en France, le trafic des compagnies aériennes à bas coûts ne cesse de croître, tout particulièrement à Paris-Orly. Privilégiant des destinations directes, de point à point sans correspondance, offrant des tarifs souvent moins élevés que les compagnies traditionnelles, les compagnies aériennes à bas coûts font désormais partie intégrante de la réalité aérienne. En 2009, Paris-Orly accueillait 4,4 millions de passagers sur ces types de vols. Entre juin 2004 et septembre 2010, plus de 50 % des nouveaux créneaux attribués l'ont été à des compagnies aériennes à bas coût⁷.

Un aéroport de référence pour la desserte de l'Outre-mer

Alors que Paris-Orly concentre 84 % des liaisons aériennes entre la métropole et l'Outre-mer, contre à peine 6 % pour les aéroports de province, 18 % des passagers effectuant un vol à destination de l'Outre-mer ont rejoint l'aéroport par voie aérienne⁸. On estime que les personnes se situant à moins de trois heures de train de l'aéroport sont les plus à même d'être intéressées par un

pré- ou post-acheminement en train pour un voyage long courrier. 20 % des passagers en correspondance en direction de l'Outre-mer provenaient de villes se situant à moins de trois heures de train de l'aéroport. Cette proportion devrait doubler (40 %) en raison des différents projets de lignes à grande vitesse attendus d'ici 2020.

i

ACCÈS À L'AÉROPORT DE PARIS-ORLY : LA VOITURE PRÉPONDÉRANTE

En 2009, 80 % du trafic au départ ou à l'arrivée d'Orly provient de l'Île-de-France. 34 % des passagers accèdent à l'aéroport en voiture particulière, 29 % y accèdent en taxi, et le reste des passagers utilise les transports en commun dont 18 % Orlyval. Concernant le trafic provenant de zones situées hors Île-de-France (3,4 millions de voyageurs par an), 1 million de voyageurs accèdent à Orly par le train, en très grande majorité via les gares parisiennes.

Source: Étude Setec 2010

7. Source: COHOR

8. Source: Étude Setec 2010



1.3

Des enjeux environnementaux élevés

Le sud de l'Île-de-France mêle zones densément urbanisées et milieux naturels préservés. C'est également un secteur traversé par de nombreuses infrastructures. Un diagnostic territorial a été effectué afin d'identifier et de prendre en compte les principaux enjeux humains et environnementaux du territoire concerné par le projet d'Interconnexion Sud.

Ce diagnostic recense les diverses zones présentant un intérêt reconnu pour la collectivité, des points de vue humain, physique, naturel, paysager et patrimonial, sur la base d'informations recueillies auprès des organismes compétents.

1.3.1 Un territoire urbain dense

S'insérer dans le tissu urbain constitue un enjeu majeur pour le projet d'Interconnexion Sud. Les zones urbaines sont en effet denses, le périmètre étant situé en moyenne couronne de la banlieue parisienne. Les densités les plus importantes se trouvent au nord et au nord-ouest du périmètre : ces territoires proches de Paris comprennent de nombreux logements collectifs.

Sur la partie ouest et les rives de la Seine, l'habitat est également dense et constitué majoritairement d'habitats individuels. Sur la partie à l'est de la Francilienne (N104) et de l'autoroute A5, si les zones urbanisées sont relativement moins étendues, il n'en demeure pas moins que l'habitat est majoritairement aggloméré avec principalement des habitats de type individuels.

Outre l'habitat, de nombreux bâtiments sensibles ont été identifiés (hôpitaux, établissements dédiés à l'enseignement, à la petite enfance...), notamment dans les communes du nord-ouest et du bord de Seine.



De très nombreuses infrastructures

Le territoire est traversé par de nombreuses infrastructures de transport, énergétiques et hydrauliques qui constituent autant de coupures dans le tissu urbain :

- des infrastructures de transport ferroviaire : LGV Atlantique à l'ouest, ligne d'Interconnexion Est et LGV Sud-Est à l'est, les lignes classiques au départ de la gare de Lyon et de la gare d'Austerlitz, empruntées notamment par les RER C et D, le RER B...
- des infrastructures routières : A6, A10, N6 puis A5, N7, N20, A86, Francilienne (N104)...
- l'aéroport de Paris-Orly et l'aérodrome de Melun – Villaroche,
- des infrastructures de transport d'énergie électrique : les lignes à très haute tension en aérien au sud-ouest avec le poste électrique de Villejust qui constitue un relais d'un réseau dense de lignes électriques orientées Sud/Nord-est notamment, au sud de la forêt de Sénart entre Ris-Orangis et Etolles et à l'est entre Vert-Saint-Denis et Villeneuve-Saint-Georges ainsi qu'à l'extrémité est du périmètre d'étude le long de la ligne d'Interconnexion Est,
- les aqueducs de la Vanne, du Loing et du Lunain : ces aqueducs permettent d'acheminer les eaux des cours d'eaux cités vers Paris afin de palier une part des besoins en eau potable. Ils traversent Grigny, Viry-Châtillon, puis franchissent en siphon le val de l'Orge à Savigny, et prennent une orientation Sud/Nord sur le plateau entre l'Orge et la Bièvre (Morangis, Paray-Vieille-Poste, Rungis),
- des pipelines...

LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

Le périmètre d'étude couvre une superficie de l'ordre de 600 km² et s'étend sur 45 kilomètres d'est en ouest. Le périmètre d'analyse se situe majoritairement dans les départements de l'Essonne (91) et de la Seine-et-Marne (77) : près de 80 % de la zone se situe sur ces deux départements. Il concerne également la moitié sud du Val-de-Marne (94) et l'extrémité sud-est des Hauts-de-Seine (92).

i

LES SITES INDUSTRIELS SENSIBLES

Certaines activités industrielles sont susceptibles d'avoir des conséquences importantes sur leur environnement immédiat en cas d'événement accidentel du type explosion, incendie, émission de produits toxiques, etc. Les établissements les plus dangereux sont concernés par la directive européenne SEVESO visant à renforcer les préconisations liées à la prévention des risques. Ainsi, les établissements soumis à cette directive doivent notamment réaliser des études de dangers, des plans de secours interne et externe et définir autour de chaque site, différents périmètres de protection où l'implantation d'une infrastructure de transport est réglementée. Une vingtaine de sites SEVESO est répartie sur le territoire dont notamment des sites de dépôt d'hydrocarbures à Athis-Mons, Grigny et Villeneuve-le-Roi, ou des sites de production et de stockage d'oxygène et d'azote à Moissy-Cramayel.

i

En savoir plus

Télécharger l'étude

"État initial
environnemental"

sur le site internet
du débat public

Tandis que le bruit de la circulation routière est un bruit permanent, le bruit ferroviaire possède des caractéristiques sensiblement différentes, notamment en raison de son caractère intermittent.

1.3.2 Un cadre de vie à respecter

Le guide méthodologique sur l'évaluation environnementale des plans et programmes de transport, paru en 2001 et édité par le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement indique que « *le bruit constitue la nuisance la plus souvent mentionnée dans les enquêtes portant sur l'évaluation de la qualité du cadre de vie en France. Le bruit des transports y devance les bruits de voisinage comme source de nuisance acoustique la plus importante.* »

De multiples sources de nuisances sonores

Sur le territoire concerné par le projet, les grandes infrastructures de transports, voies routières et ferroviaires, constituent aujourd'hui les principales sources d'émissions sonores avec l'aéroport de Paris-Orly dont le plan d'exposition au bruit (PEB) et le plan de gêne sonore (PGS) orientés est-ouest couvrent la partie nord du périmètre.

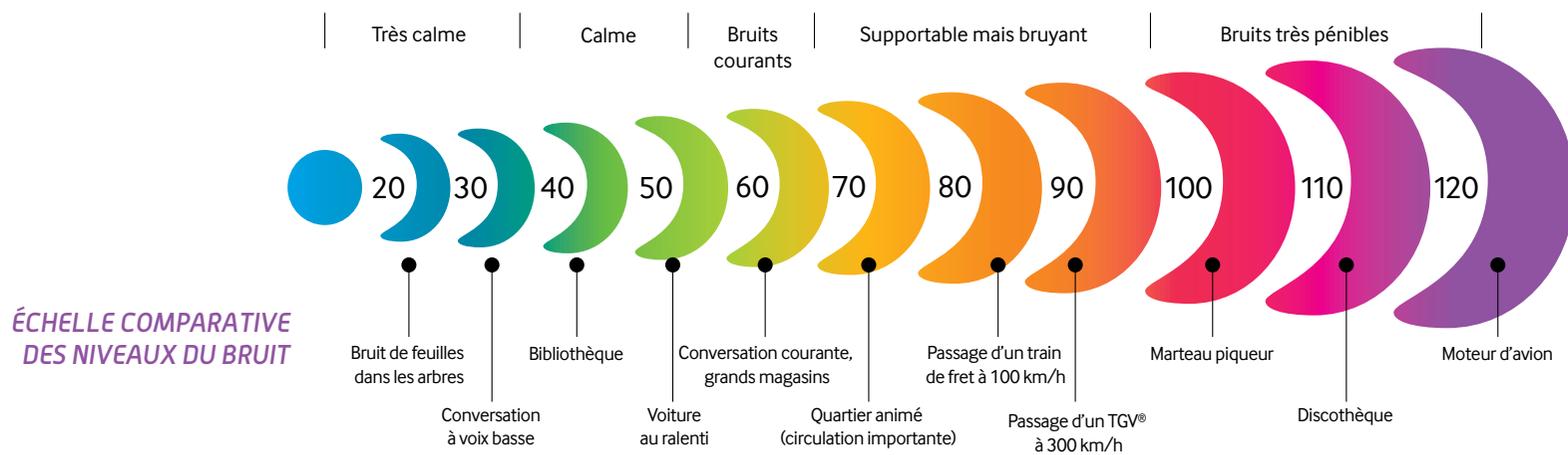
Le plan d'exposition au bruit est un document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des avions. Le plan d'exposition au bruit vise à interdire ou à limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

Le plan de gêne sonore, dont sont dotés les dix principaux aéroports français, délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Le plan de gêne sonore de Paris-Orly englobe 43 615 logements.



LE BRUIT À L'AÉROPORT DE PARIS-ORLY

Proche de Paris, entouré de communes de plus en plus densément peuplées, l'aéroport de Paris-Orly a rapidement été confronté au problème des nuisances que généraient les avions. Dès le 4 avril 1968, est ainsi instauré, par décision ministérielle, un « couvre-feu » total sur l'aéroport : tout décollage est interdit entre 23h15 et 6 heures du matin, et tout atterrissage entre 23h30 et 6h15, les dérogations étant extrêmement limitées. Depuis, d'autres mesures de protection sont intervenues : limitation du nombre maximum de créneaux disponibles, création de volumes de protection environnementale, qui définissent des couloirs obligatoires pour les décollages et les atterrissages, signature d'une charte de qualité de l'environnement sonore et d'un code de « bonne conduite », et surveillance accrue. Ainsi, l'impact du bruit des avions à Paris-Orly est notamment mesuré par des stations de mesure du bruit et des trajectoires des avions, mises en place par Aéroports de Paris dans six communes. Enfin, avec le Grenelle environnement, le gouvernement a engagé de nouvelles mesures contre les nuisances sonores : nouvelles procédures d'arrivée, (relèvement de 300 mètres de l'altitude de tous les avions à l'arrivée dans la région parisienne ; pour Paris-Orly, le relèvement passe de 900 à 1 200 mètres, voire à 1 500 mètres pour certains avions), mais aussi descentes en profil continu, modification de la taxe sur les nuisances sonores aéroportuaires (TNSA) et renforcement des pouvoirs de l'Acnusa, autorité de contrôle des nuisances sonores aéroportuaires.

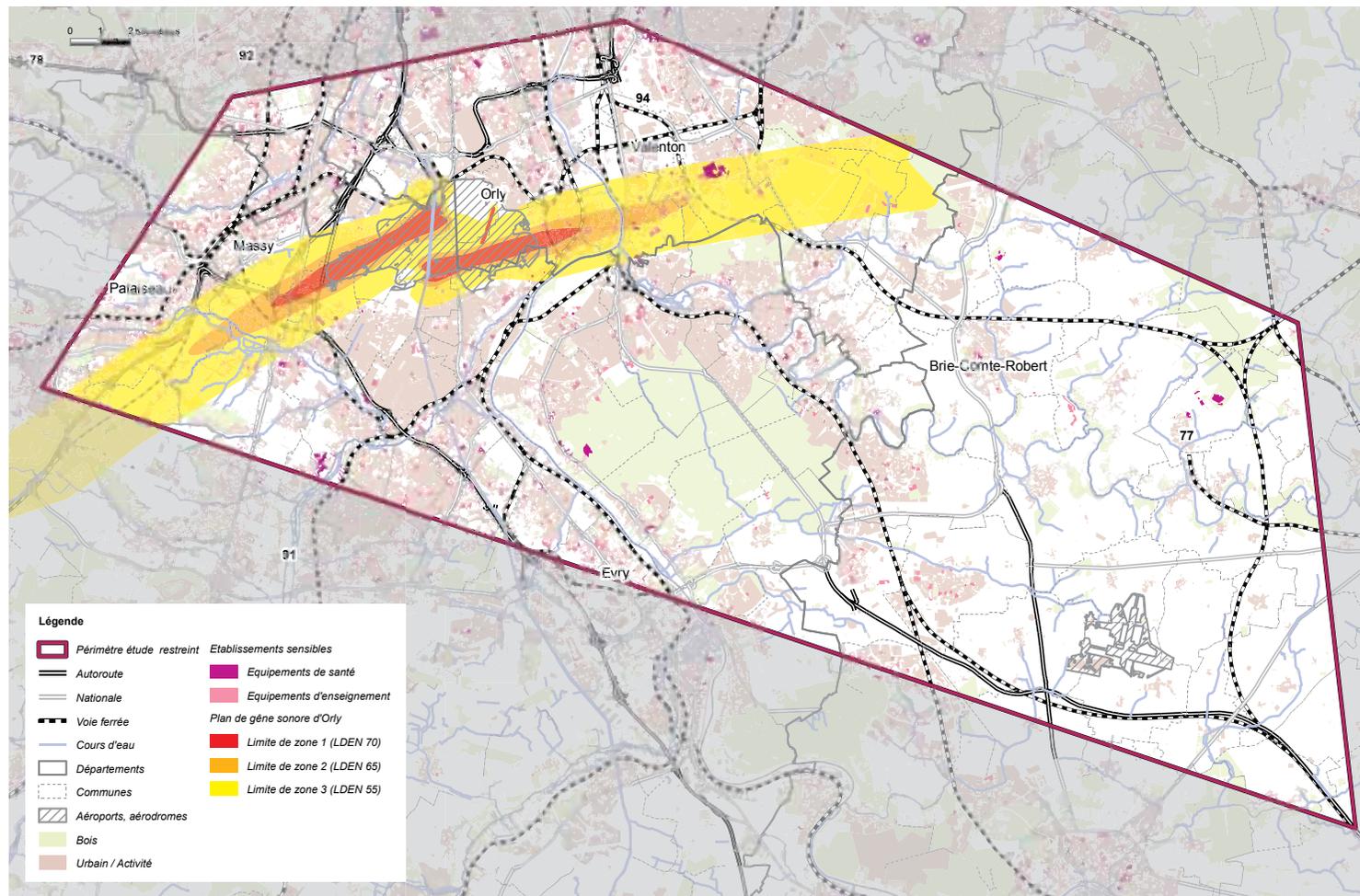




LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

La réglementation sur le bruit des infrastructures de transports terrestres est basée sur :

- le code de l'environnement par l'article L571-9;
- le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements des infrastructures de transports terrestres;
- l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires;
- l'instruction du 28 février 2002.



PLAN DE GÊNE SONORE

Sources: IAURIF, ACNUSA, BD Carthage

Les particularités du bruit ferroviaire

Tandis que le bruit de la circulation routière est un bruit permanent, le bruit ferroviaire possède des caractéristiques sensiblement différentes, notamment en raison de son caractère intermittent.

Si le bruit ferroviaire apparaît donc gênant à cause de sa soudaineté et des niveaux qui sont élevés au moment du passage des trains, il est cependant perçu comme moins gênant que le bruit routier du fait de sa régularité tant au niveau de l'intensité que des horaires.

La mesure instantanée (au passage d'un train, par exemple), ne suffit pas pour caractériser le niveau d'exposition des personnes. Les enquêtes et études menées ces vingt dernières années dans différents pays ont montré que le cumul de l'énergie sonore reçue par un individu est l'indicateur le plus représentatif des effets du bruit sur l'homme et, en particulier, de la gêne issue du bruit de trafic (routier ou ferroviaire). Ce cumul est traduit par le niveau énergétique équivalent noté LAeq, exprimé en décibel (dB).

i

LA PROBLÉMATIQUE DES ZONES MULTI-EXPOSÉES AU BRUIT

L'exposition combinée aux bruits provenant d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires (situation de « multi-exposition ») soulève la question de l'évaluation de la gêne ressentie par les populations riveraines concernées. La prise en compte de la multi-exposition est très difficile car la perception que le riverain a de chaque source est très différente.

A niveau de bruit égal, des études ont montré que le bruit de l'avion est plus gênant que le bruit des routes, lui-même plus gênant que le bruit ferroviaire (rapport « Technical meeting on exposure – response relationships of noise health » 2002, Bonn). Ainsi, s'il existe des relations doses/réponses établies pour chacune des sources prises isolément, il n'en existe aucune entre l'indicateur énergétique et l'indicateur de gêne en cas de multi-exposition, d'où l'absence d'une part d'indicateur spécifique multi-exposition et de seuil, d'autre part de modèles performants.

Un programme d'études environnementales et sanitaires sur Champlan a été conduit par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

Source: ADEME

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement...		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	très légèrement: on fait difficilement la différence entre deux lieux ou le niveau diffère de 3dB
4	6 dB	nettement on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6dB
10	10 dB	de manière flagrante: on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	comme si le bruit était 4 fois plus fort: une variation brutale de 20dB peut réveiller ou distraire l'attention
100 000	50 dB	comme si le bruit était 30 fois plus fort: une variation brutale de 50dB fait sursauter

Type de zone	Bruit ambiant existant avant travaux toutes sources confondues (en dB (A))	
	LAeq (6 h - 22 h)	LAeq (22 h - 6 h)
Modérée	< 65	< 60
Modérée de nuit	≥ 65	< 60
Non modérée	< 65	≥ 60
	≥ 65	≥ 60

La législation actuelle en matière de bruit ferroviaire s'appuie sur l'arrêté du 8 novembre 1999 qui fixe les niveaux sonores à ne pas dépasser lors de la construction ou de l'aménagement d'une infrastructure ferroviaire, en fonction du type d'ambiance sonore initiale de la zone.

Dans le cadre de l'étude d'impacts de la phase 1 du projet d'aménagement de la ligne actuelle Massy-Valenton (en cours d'élaboration), il apparaît que les niveaux de bruit sont globalement inférieurs à 65 dB (A) en période diurne et inférieurs à 60 dB (A) en période nocturne en façade des bâtiments. Les abords de la ligne sont donc principalement classés en zone d'ambiance sonore modérée, à l'exception de certaines portions classées en zone d'ambiance sonore non modérée au sens de la réglementation. Ces portions sont situées à Villeneuve-Saint-Georges, Villeneuve-le-Roi et Orly. Dans ce secteur, on dénombre actuellement une quinzaine de points noirs bruits ferroviaires.

En cas de projet d'aménagement de voies ferroviaires existantes, ce classement, selon les types d'ambiance sonore, définit la valeur maximale admissible du niveau sonore en façade des bâtiments existants, dans les cas où l'augmentation du niveau sonore due au projet serait significative, c'est-à-dire supérieure à 2 dB (A).

1.3.3 Des ressources à préserver

La ressource en eau

Le domaine étudié est entièrement situé sur le bassin versant de la Seine, en amont de Paris. Il recoupe également les bassins versants de différents « petits » affluents, notamment la Bièvre, l'Yerres et l'Orge.

Les ressources superficielles, mais également souterraines, revêtent une importance particulière pour l'alimentation en eau potable: cinq captages d'eau sur la Seine sont situés dans le périmètre d'étude, à Viry-Châtillon, Vigneux-sur-Seine, Choisy-le-Roi, Orly et Ivry-sur-Seine, ainsi que quatorze captages d'eau souterraine.

Les abords de ces captages sont protégés suite à l'instauration de périmètres de protection par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, codifiée à l'article L211-3 du code de l'environnement:

- un périmètre de protection immédiat, qui correspond à la parcelle d'implantation et qui vise à éviter toute contamination de l'eau captée,
- des périmètres de protection rapprochée et éloignée, beaucoup plus vastes et aux contraintes moins fortes, qui visent à protéger la qualité du captage.

La forêt de Sénart: un enjeu naturel et paysager

La forêt domaniale de Sénart, située au sud du périmètre, revêt une grande importance pour l'équilibre naturel et paysager de la Région Île-de-France. Outre sa fonction de production sylvicole, la forêt remplit une fonction avant tout écologique et de biodiversité, mais aussi de maîtrise des risques (inondations), paysagère et récréative. Une enquête réalisée en 1999, par le Centre de recherches pour l'étude et l'observation des conditions de vie (CREDOC) a évalué à 92,5 millions le nombre de visites effectuées dans les forêts publiques franciliennes au cours de l'année 1998, contre seulement 67 millions en 1968. Les nouveaux modes de vie (réduction du temps de travail, allongement de la durée de vie, développement de la société des loisirs) conduisent en effet à une intensification de la demande d'espaces forestiers de qualité et accessibles au public.

Outre la forêt de Sénart, les espaces naturels de la vallée de la Seine, les espaces agricoles ainsi que les espaces verts des secteurs urbanisés (petits espaces boisés et bosquets) constituent autant de refuges et de relais indispensables au maintien de la biodiversité.

Les enjeux de l'agriculture

Dans cet espace soumis à une forte pression urbaine, les espaces agricoles sont assez rares et cantonnés à quelques « secteurs » géographiques: les abords de l'aéroport de Paris-Orly, le plateau de Nozay, la vallée de l'Orge, la zone de Melun-Sénart, le plateau de Brie.

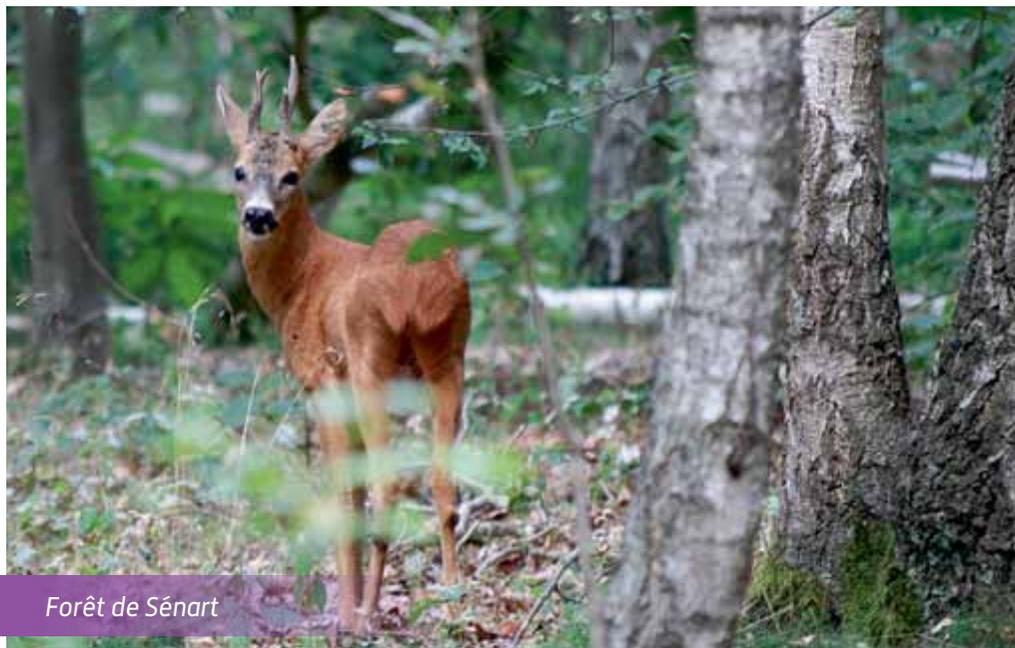
Deux types d'agriculture y coexistent: la culture céréalière sur de grandes exploitations, et les maraîchers et arboriculteurs, qui possèdent de petites surfaces souvent proches des zones urbanisées. Ce dernier type d'agriculture est fortement menacé par l'étalement urbain.

Les espaces verts, y compris en secteur urbanisé, constituent des refuges et relais indispensables au maintien de la biodiversité.

i

50 ZNIEFF SUR LE PÉRIMÈTRE

Près de 50 Zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) sont répertoriées sur le périmètre. Il s'agit essentiellement de mares, étangs, tourbières, forêts, caractérisés par une grande richesse écologique ou bien de grands ensembles naturels (massif forestier, vallée, plateau, estuaire) riches et peu modifiés ou offrant des potentialités biologiques importantes.



Forêt de Sénart

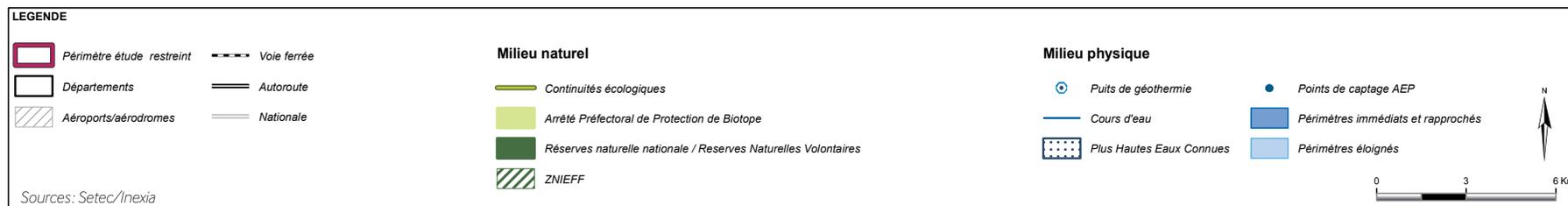
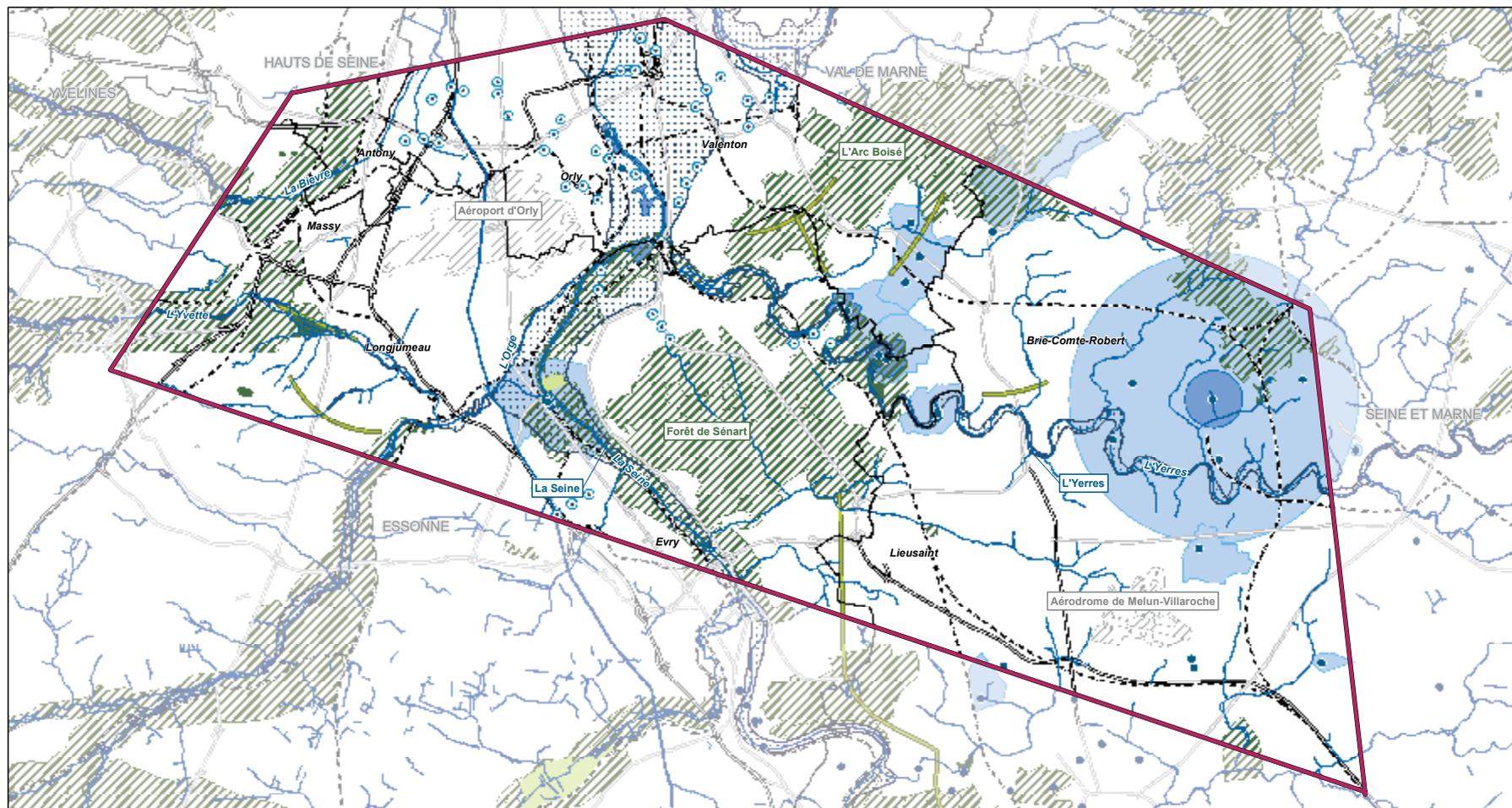
En savoir plus

Télécharger l'étude

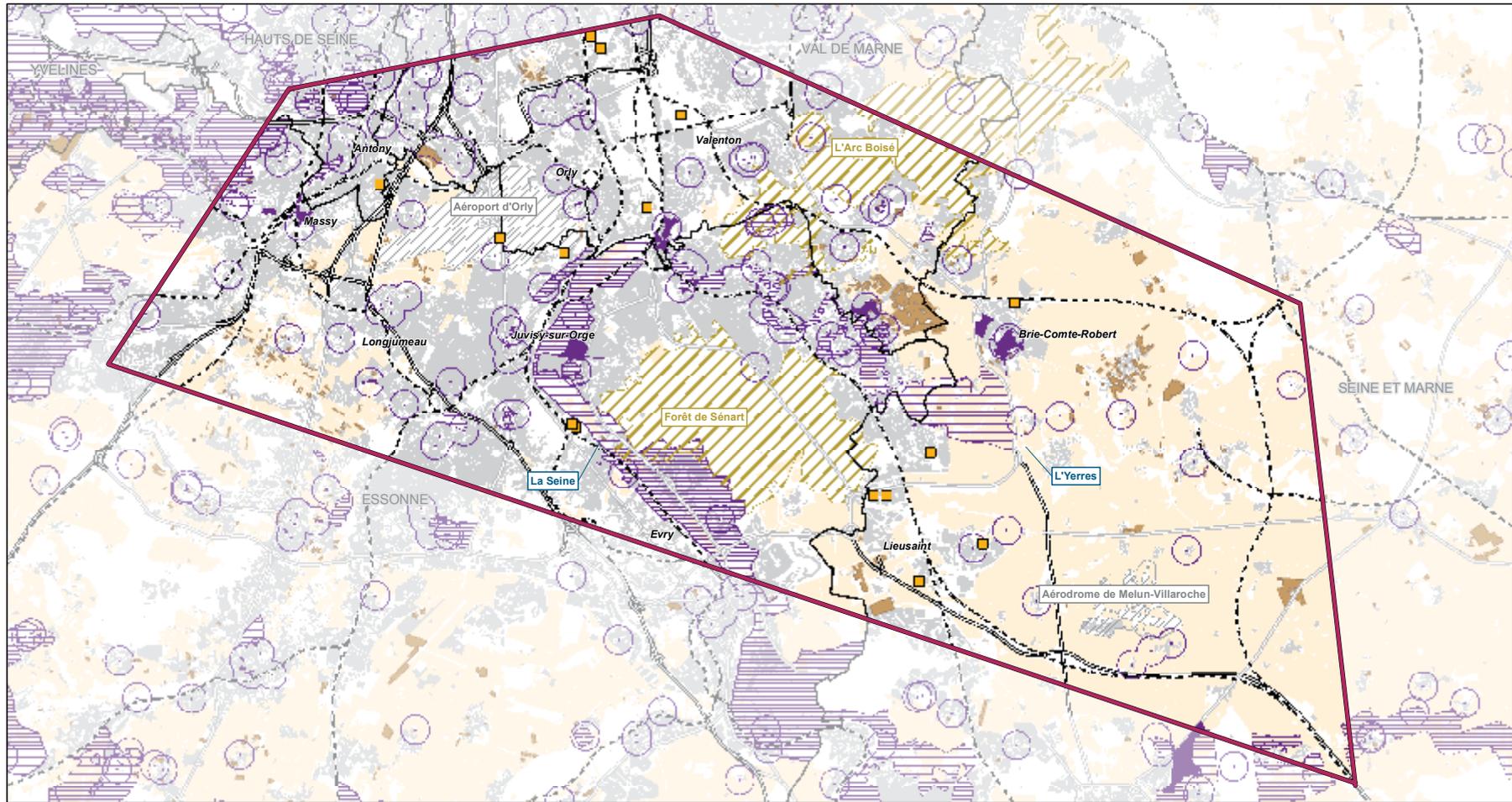
"Étude
environnementale
synthétique"

sur le site internet
du débat public

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX POUR L'INTERCONNEXION SUD : MILIEUX PHYSIQUES ET NATURELS



LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX POUR L'INTERCONNEXION SUD : MILIEUX HUMAINS



LEGENDE

Périmètre étude restreint	Voie ferrée	Milieu humain	Monuments historiques inscrits/classés et périmètres de protection	Agriculture-Sylviculture
Départements	Autoroute	Etablissements industriels SEVESO	Sites inscrits/classés	Grandes cultures
Aéroports/aérodromes	Nationale	Zones bâties	Zone de protection du patrimoine architectural, urbain, et paysager	Cultures maraichères/horticoles
				Forêts de protection (existantes ou en projet)

Sources: Setec/Inxia

0 3 6 Km