

III. Synthèse

III.1 Volets EAU/SOL/SOUS-SOL

La carte n° III.1.1.-1 sert de support à cette analyse. Les principales contraintes à la réalisation du projet y ont été reportées.

Il n'existe pas de contraintes rédhibitoires à la réalisation du projet dans les volets eau/sol/sous-sol. Il faut toutefois noter que, pour accueillir le cyclotron du CEA sur le plateau de Saclay, des travaux complémentaires ont été prévus et mis en œuvre pour lutter contre les vibrations de toutes sortes, en particulier celles provenant du trafic sur la route longeant le site (la route a été déplacée).

Les contraintes sont toutes surmontables techniquement, mais au prix d'une augmentation du coût de réalisation des travaux pouvant être localement importante selon les hypothèses de tracé et de profil.

Les secteurs les plus contraints sont ceux de La Défense, Pleyel et Descartes/Noisy. Ils cumulent plusieurs types de contraintes : franchissement d'un cours d'eau important en zone urbaine dense, topographie, présence de ressource en granulat, présence de sites pollués.

❖ *Saclay - La Défense*

En dehors du cyclotron, les contraintes portent sur la topographie, les ressources naturelles géologiques et les eaux souterraines.

Le fuseau est indirectement impacté par le tunnel de l'A86. L'axe de ce tunnel est très proche de la limite Est du fuseau.

❖ *La Défense - Pleyel*

Ce secteur est fortement contraint par de nombreuses problématiques :

- présence du quartier d'affaires avec une forte occupation du sous-sol (tunnels routiers, tunnels ferroviaire),
- présence d'une forte densité de forages et de sites pollués,
- port de Gennevilliers avec des sites SEVESO,
- le site se trouve dans une boucle de la Seines.

❖ *Pleyel - Le Bourget / Pleyel - Villejuif / Villejuif - Boulogne Billancourt*

Pour ces tronçons, les contraintes sont du même type que celles de La Défense. Il s'y ajoute les contraintes liées au Gypse et aux anciennes carrières.

❖ ***Le Bourget - Roissy CDG / Le Bourget - Descartes/Noisy***

Ces tronçons sont nettement moins contraints sur le plan des infrastructures, des sites pollués et des forages. Néanmoins, la composante gypseuse reste importante.

❖ ***Descartes/Noisy - Villejuif***

La contrainte forte sur ce tronçon est la traversée de la zone du calcaire de Champigny, dont la nappe présente de graves problèmes quantitatifs (surexploitation) et qualitatifs.

Globalement, les zones les plus contraintes sont le site du cyclotron (plateau de Saclay), La Défense qui est un gros complexe de réseaux de toutes sortes et qui présente des connexions en projet (extension Ouest du RER E), et la section Pleyel - Le Bourget Descartes/Noisy pour la problématique du gypse.

III.2 Volets air, énergie et climat

III.2.1 Volet air

L'inventaire des émissions en Ile-de-France réalisé par Airparif pour l'année 2005⁷⁸ a montré que les émissions de composés organiques volatils (COV) s'élèvent à 134 000 t/an, les émissions de NOx à 120 000 tonnes/an, les émissions de SO₂ à 27 000t/an et les émissions de particules fines à 32 000 t/an.

Les composés organiques volatils (COV) et le NOx sont émis essentiellement dans l'agglomération parisienne et sont principalement issus des déplacements routiers. Les particules fines (PM_{2,5} et PM₁₀) proviennent aussi majoritairement des déplacements routiers mais se répartissent de manière quasiment égale entre l'agglomération parisienne et les zones rurales. Les émissions de SO₂, essentiellement dans l'agglomération parisienne, sont issues de l'extraction, la transformation et la distribution d'énergie ainsi que du secteur résidentiel et tertiaire.

Les émissions routières diminuent de manière significative pour tous les polluants entre 2000 et 2005. La diminution de la teneur en soufre des carburants explique la baisse spectaculaire des émissions de SO₂ (-83 % tous modes de transport confondus) entre 2000 et 2005.

⁷⁸ AIRPARIF, 2009, « Inventaire des émissions en Ile-de-France, Bilan des émissions 2005 de polluants atmosphériques en Ile-de-France », http://www.AIRPARIF.asso.fr/AIRPARIF/pdf/Rinventaire2005_200912.pdf, 10 décembre 2009

En Ile-de-France, on note une baisse tendancielle des grands indicateurs de pollution de l'air (sauf pour l'ozone). Ainsi, les concentrations de dioxyde de soufre (SO₂) ne sont plus vraiment problématiques car elles ont été divisées par 40 depuis les cinquante dernières années. Les efforts technologiques sur le parc automobile ont également contribué à une baisse significative de certains polluants cette dernière décennie, en particulier le monoxyde de carbone (CO), le plomb, le benzène, les PM10 et les oxydes d'azote (NOx). Bien que les grandes tendances s'améliorent, la qualité de l'air reste toutefois insuffisante en Ile-de-France, surtout le long des axes routiers.

Polluants	Tendance long terme		Tendance période récente		Evolution 2008 / 2007	
	Fond	Proximité trafic	Fond	Proximité trafic	Fond	Proximité trafic
Arsenic	nd	nd	↗	↗	↘	nd
Cadmium	nd	nd	↘	↘	↘	nd
Benzène	↘↘	↘↘	↘	↘	→	→
Benzo(a) pyrène	nd	nd	→	↘	↘	↘
CO	↘↘	↘↘	↘	↘	↘	↘
Nickel	nd	nd	nd	nd	↘	nd
NO	↘↘	↘↘	↘	↘	→	→
NO ₂	↘	→	↘	→	→	→
NOx	↘↘	↘↘	↘↘	↘↘	→	↘
O ₃	↗↗	nd	↗	nd	→	nd
PM ₁₀	nd	nd	→	→	↘	↘
PM _{2,5}	nd	nd	→	→	↘	↘
Fumées noires	↘↘	nd	↘	nd	→	nd
Plomb	nd	↘↘	↘	↘	→	nd
SO ₂	↘↘	↘↘	↘	↘	→	→

↘↘ baisse forte ↘ baisse modérée → stable ↗ hausse modérée ↗↗ hausse forte nd non disponible

Tableau III.1-1 : tendances observées pour les concentrations des différents polluants réglementés en Ile-de-France (AIRPARIF, Bilan de la qualité de l'air en Ile-de-France en 2008, Avril 2009)

Les concentrations en NOx, principal indicateur de la pollution liée au trafic routier, restent très élevées. A proximité du trafic, les concentrations sont en moyenne deux fois supérieures à la valeur limite annuelle. Les concentrations en *particules PM10* dépassent également largement les valeurs limites journalières et quotidiennes même si elles ont atteint leur niveau historique le plus bas. Enfin, l'objectif de qualité pour le *benzène* n'est pas respecté à proximité du trafic routier (sur plus de 1 000 kilomètres de voiries). Enfin, l'ensemble de l'Ile-de-France connaît toujours des dépassements fréquents de l'objectif de qualité pour l'*ozone* (O₃) dont la concentration a tendance à augmenter.

Polluants	Objectif de qualité		Valeur cible		Valeur limite	
	Fond	Proximité trafic	Fond	Proximité trafic	Fond	Proximité trafic
Arsenic			Respectée	Respectée		
Cadmium			Respectée	Respectée		
Benzène	Respecté	Dépassé	Respectée	Respectée		
Benzo(a) pyrène			Respectée	Respectée		
CO					Respectée	Respectée
Nickel			Respectée	Respectée		
NO ₂	Dépassé	Dépassé			Respectée	Dépassée
NOx (végétation)					Respectée	
O ₃	Dépassé		Respectée			
PM ₁₀	Respecté	Dépassé			Respectée	Dépassée
PM _{2,5}					Respectée	Atteinte
Plomb	Respecté	Respecté			Respectée	Respectée
SO ₂	Respecté	Respecté			Respectée	Respectée

Tableau III.1-2 : situation des différents polluants réglementés par rapport aux normes de qualité de l'air en Ile-de-France en 2008 (AIRPARIF, Bilan de la qualité de l'air en Ile-de-France en 2008, Avril 2009)

Ces tendances risquent de s'accroître dans les années à venir puisque la concentration de ces trois polluants se stabilise (grâce aux efforts consentis) et, en parallèle, les valeurs limites deviennent plus restrictives d'année en année.

Au niveau réglementaire, les axes principaux d'action du Plan de Protection de l'Atmosphère⁷⁹ et du Plan Régional de Qualité de l'Air⁸⁰ concernant les émissions liées au transport sont les suivants :

- accroître la vitesse de rajeunissement du parc automobile mais aussi aérien ;
- optimiser le débit de circulation, en particulier dans le cœur d'agglomération. Pour cela, deux axes doivent être traités en complémentarité : la réduction du volume (réduction de l'affluence aux heures de pointe, transfert modal vers les transports collectifs) et la limitation de la vitesse de circulation (réaménagement de voiries) ;
- favoriser la densification et la mixité urbaine pour limiter l'étalement urbain et protéger les espaces agricoles ;
- porter une attention vigilante aux véhicules les plus polluants : poids lourds, véhicules utilitaires légers mais également deux-roues motorisés, gros émetteurs de composés organiques volatiles précurseurs de l'ozone. Ils s'orientent notamment vers une restriction du dispositif de circulation mis en place en cas de pic de pollution.

⁷⁹ Plan de Protection de l'Atmosphère, Ile-de-France, Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

⁸⁰ Plan Régional de la Qualité de l'Air, Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

III.2.2 Volet énergie

L'Ile-de-France est la première région française consommatrice d'énergie avec 24,6 millions de tonnes équivalent pétrole (tep) consommés en 2005. Les produits pétroliers y occupent la première place des carburants consommés (51 %). 48 % de la consommation d'énergie en Ile-de-France provient du secteur résidentiel (60 % provenant des logements collectifs) et tertiaire. Les carburants les plus utilisés par ce secteur sont le gaz et l'électricité. Le secteur des transports mobilise 44 % de l'énergie francilienne. Le secteur industriel ne compte que pour 8% et l'agriculture pour moins de 1%.

Au total, les déplacements routiers (hors transport collectif), fluviaux, ferroviaires et aériens ont consommé 10,75 millions de tonnes équivalent pétrole en 2005 en Ile-de-France. Comme l'indique la figure, ce sont les transports aériens les plus consommateurs d'énergie étant donné la présence de trois aéroports importants en Ile-de-France : Roissy, Orly et Le Bourget. L'autre moitié de l'énergie est consommée sur les routes. Les transports fluviaux et ferroviaires utilisent actuellement peu d'énergie mais tendent à se développer.

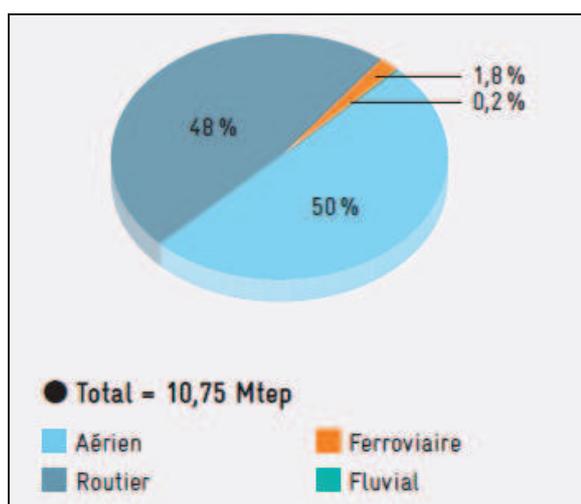


Figure III.1-1: Répartition des consommations d'énergie en Ile-de-France par mode de transport en 2005
(Tableau de bord de l'énergie en Ile-de-France, édition 2010)

Les chiffres d'évolution récents de la consommation routière montrent une stabilisation de la consommation atteinte principalement grâce au renouvellement du parc automobile et au ralentissement de la croissance du trafic automobile.

L'enjeu principal de la consommation énergétique est de parvenir à se libérer de la dépendance aux énergies fossiles qui émettent de grandes quantités de CO₂ lors de la combustion et dont les réserves sont en voie d'être épuisées. On y parviendra par le développement des procédés de production d'énergie renouvelable et par la diminution de la consommation.

III.2.3 Volet climat

La France s’est engagée dans le Grenelle de l’environnement à diviser par 4 ses émissions de GES d’ici 2050 en accélérant les progrès d’efficacité énergétique dans le bâtiment, en favorisant les modes de transports peu émetteurs et un urbanisme plus efficace et équitable, et en développant une politique énergétique de réduction des consommations et du contenu carbone de la production.

En 2005 en Ile-de-France, on comptabilise 51,1 millions de tonnes d’émissions de GES (équivalent⁸¹ CO₂). Les Gaz à Effet de Serre (GES) repris dans l’inventaire francilien d’Airparif sont le dioxyde de carbone CO₂, le méthane (CH₄) et le protoxyde d’azote (N₂O). Ces derniers correspondent à 98 % des émissions de GES recensées⁸² en Ile-de-France. Sur la Carte II.1-6 et sur la figure II.1-6 ci-dessous, on remarque que les émissions se concentrent majoritairement dans Paris, avec des niveaux supérieurs à 100 000 T/an/km², parmi les plus élevés de France⁸³, et le long du réseau routier francilien.

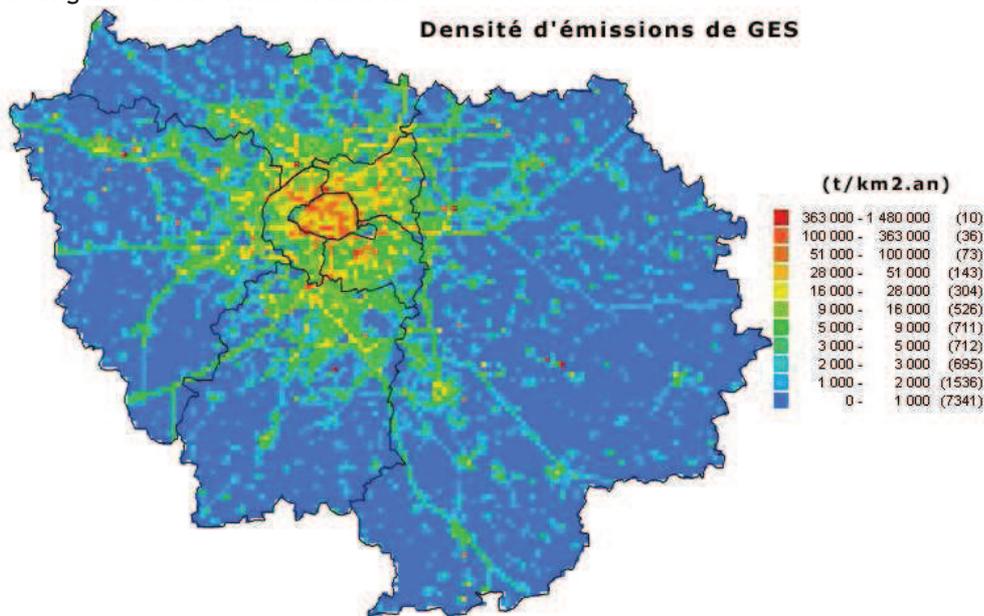


Figure III.1-2 : Densité d’émissions de GES (CO₂, CH₄ et N₂O) en 2005 (Cadastre d’émission, Airparif)

L’impact du projet de métro automatique sur les émissions de GES sera principalement lié aux émissions du réseau routier. Entre 2000 et 2005, les variations d’émissions sont faibles. En effet, les améliorations apportées au parc de véhicule sont contrebalancées par la progression du trafic automobile.

⁸¹ Les émissions de CO₂ sont les principales émissions de gaz à effet de serre (98%) en Ile-de-France.

⁸² Source : CITEPA

⁸³ Par contre, les émissions par habitants sont parmi les plus faibles de France grâce à la forte densité de l’habitat collectif.

III.3 Volet bruit

Un quart des Franciliens⁸⁴ déclare, en 2007, avoir déjà ressenti les effets des nuisances sonores sur sa santé.

Les sources de bruit sont nombreuses en Ile-de-France. Cette région se caractérise en effet par un réseau d'infrastructures terrestres très dense (40 000 km de routes dont 1 010 km d'autoroutes et de voies rapides, et plus de 1 800 km de voies ferrées hors métro), par la présence de deux aéroports internationaux, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, et de vingt-cinq autres aérodromes - civils, militaires ou privés - et par plusieurs milliers d'installations classées pour la protection de l'Environnement (ICPE) soumises à autorisation. La principale gêne sonore provient des transports terrestres, surtout de la circulation routière.

En effet, en Ile-de-France, selon, les cartes de l'IAU-IdF (2004), 38 % des tronçons routiers du linéaire étudié sont classés dans la catégorie supérieure à 70 dB(A) la journée, alors que seulement 18 % des tronçons ferroviaires étudiés appartiennent à cette catégorie. De plus, en 2005, l'IAU-IdF estime à 2,34 millions le nombre de Franciliens exposés au bruit des survols aériens inférieurs à 3 000 mètres d'altitude de/vers les aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et d'Orly, dont 334 000 habitants sont survolés toute l'année.

Selon les cartographies du bruit réalisées par l'IAU-IdF sur la base de la situation 2004, 360 000 habitants de la petite couronne étaient soumis à des niveaux sonores causés par la route supérieurs à 70 dB(A) en journée.

A Paris, en 2007, on constate que 17 % de la population est exposée à un bruit important, soit supérieur à 70 dB(A), durant la journée. Pendant la nuit, près de 4,5 % des Parisiens habitent des immeubles exposés à plus de 65 dB(A) alors que près de 55 % sont soumis à moins de 55 dB(A).

En conclusion, la réduction du bruit est un enjeu majeur pour la santé et la qualité de vie des franciliens. Les mesures de réduction mises en œuvre auront d'autant plus d'effet qu'elles s'attaqueront aux sources (et combinaison de sources) d'émissions les plus intenses (la route le plus souvent) là où la densité de l'occupation du sol est la plus élevée.

⁸⁴ Observatoire régional de santé de l'Ile-de-France, mars 2009, « Les perceptions du bruit en Ile-de-France, Exploitation régionale du Baromètre Santé Environnement 2007 », <http://www.ors-idf.org/etudes/pdf/RapportPercepBruit.pdf>, 16 mars 2009

III.4 Volet mobilité

Avec 11,5 millions d’habitants et 5,5 millions d’emploi, l’Ile de France doit faire face quotidiennement à plus de 36 millions de déplacements⁸⁵ dont 44 % en véhicule privé (58 % des distances parcourues), 19 % en transport public et 34 % à pied⁸⁶. Depuis plus d’un quart de siècle les déplacements de périphérie à périphérie sont en croissance constante, y compris les transports de marchandises⁸⁷, alors que les déplacements internes à Paris n’ont que peu évolués.

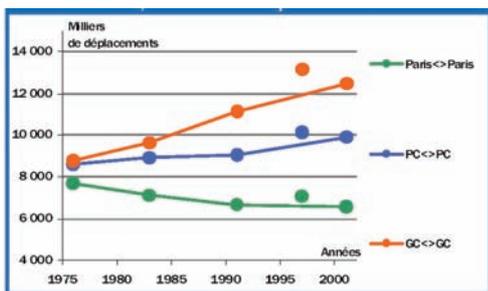


Figure III.1-3 : Nombre de déplacements quotidiens des Franciliens, pour les liaisons internes, tous modes de transport (Source : Enquête Globale de Transport 2001-2002)

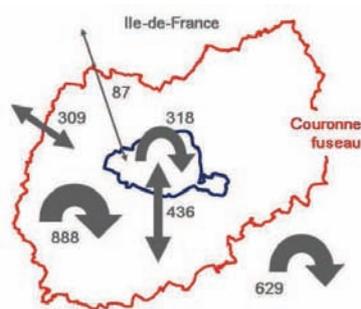


Figure III.1-4 : Nombre de voyages (TC+route) à la pointe du matin (milliers) (modèle DREIF)⁸⁸

L’emprise du fuseau d’étude croise plusieurs zones de croissance démographique et de développement économique.

⁸⁵ Recensement 2006

⁸⁶ Source Enquête Globale Transport 2002

⁸⁷ + 1.4% de croissance des km parcourus tous modes routiers et + 6% de marchandises transportées entre 2000 et 2005, source PDUIF, 2009

⁸⁸ La couronne fuseau est le territoire défini par le groupement qui contient l’ensemble des communes incluses dans le périmètre du fuseau d’étude plus les communes les plus proches du fuseau.

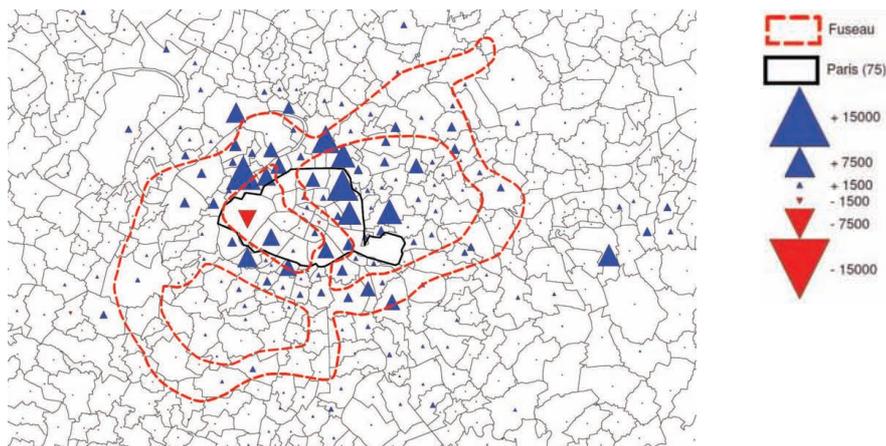


Figure III.1-5 : Evolution de la population (en milliers) en Ile-de-France de 1999 à 2007. Source : INSEE, recensement de 1999 et données de 2007.

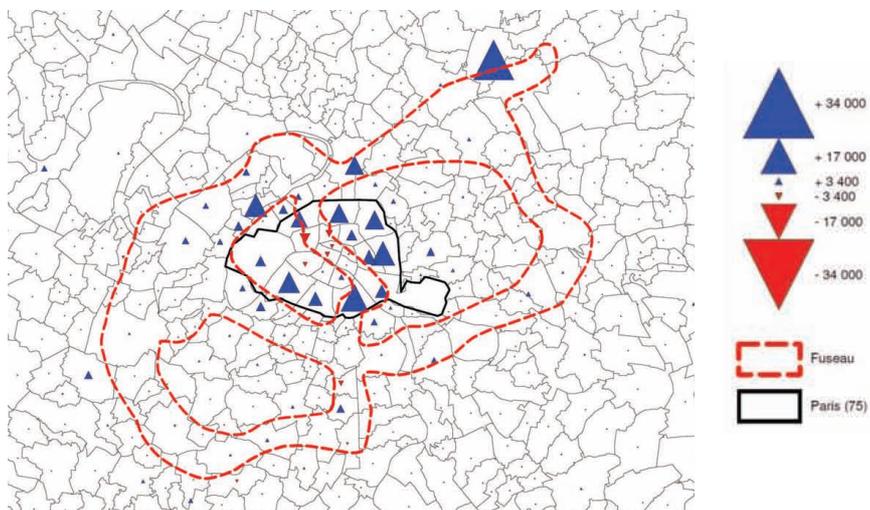


Figure III.1-6 : Evolution de l'emploi (en milliers) en Ile-de-France de 1999 à 2007. Source : INSEE, recensement de 1999 et données de 2007.

Ce développement a été soutenu en proche périphérie par le déploiement d'un réseau routier et autoroutier dense qui contraste avec la desserte peu dense du réseau ferré de transport public.

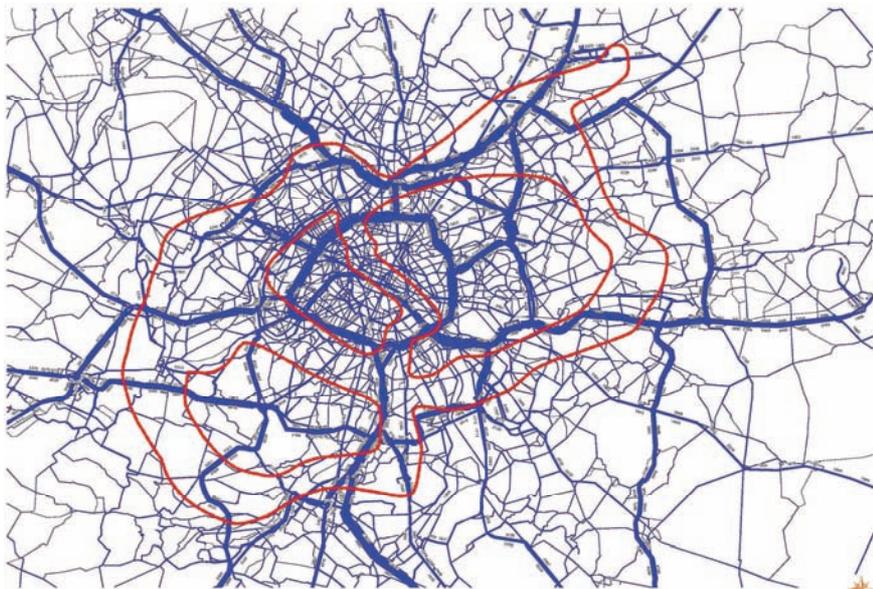


Figure III.1-7 : Charge sur le réseau routier en Ile-de-France. Source : DREIF, réseau modélisé de 2007, demande de 2003.

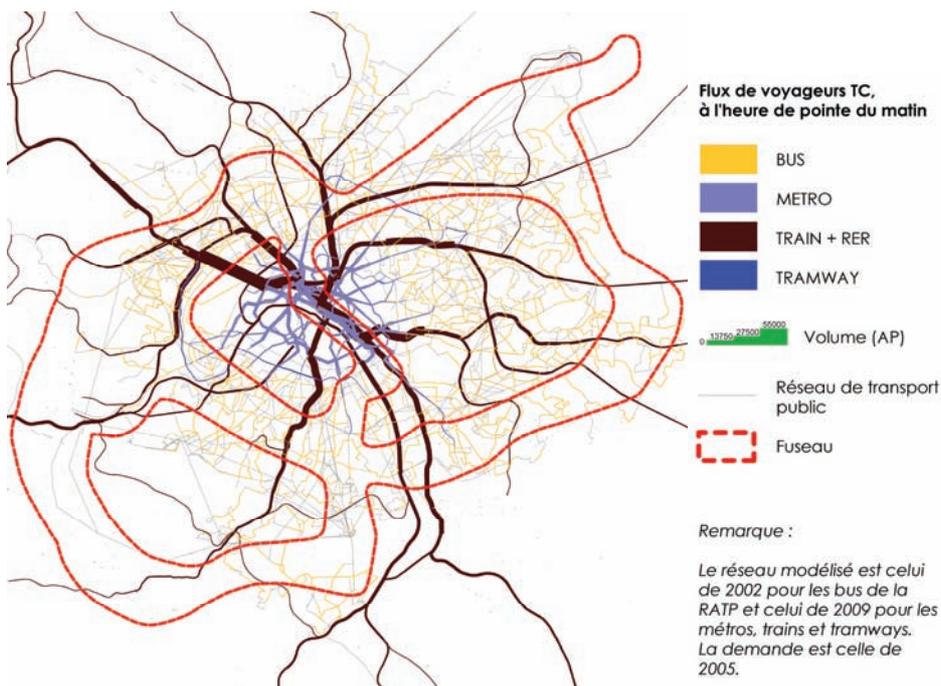


Figure III.1-8 : Charge sur le réseau de transports en commun en Ile-de-France. Source : DREIF, réseau modélisé de 2009, demande de 2005.

L'usage de la voiture est favorisé, au détriment des transports publics, comme l'illustre le graphe ci-dessous. C'est l'accessibilité routière qui structure l'occupation de l'espace.

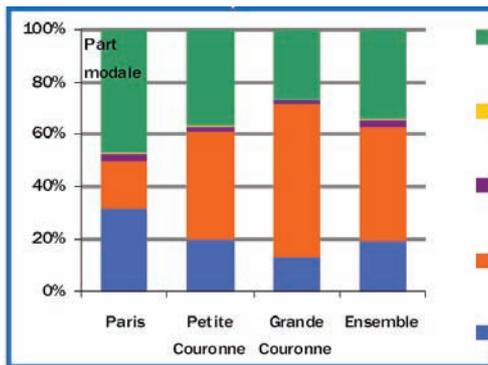


Figure III.1-9 : Parts des modes de transport en 2001 (Source : Enquête Globale de Transport 2001-2002)

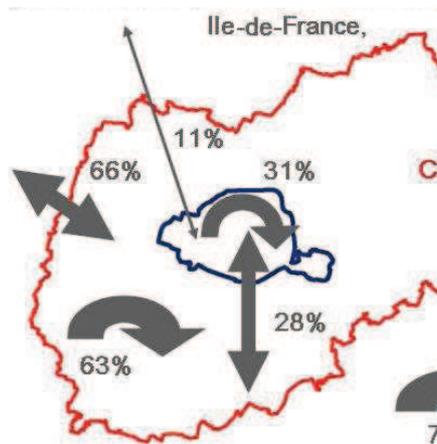


Figure III.1-10 : Part modale de la route (route + TC uniquement) en Ile-de-France (DREIF, modèle 2009 pour les TC et 2007 pour la route)

Entre 1999 et 2006, la circulation s'est améliorée dans le centre de Paris suite à la mise en œuvre du PDU. En périphérie, sur la même période, la fréquentation de la route continue d'augmenter⁸⁹ légèrement. Le mode routier y reste prédominant pour les mouvements de périphérie à périphérie. Globalement, le réseau routier reste saturé à l'heure de pointe, principalement sur les axes autoroutiers de rocade autour de Paris et les axes pénétrants à l'approche du périphérique.

Le réseau ferré (métro, RER et train) est également à la limite de la saturation surtout dans le centre de Paris.

Le projet de métro automatique a vocation à augmenter l'usage des transports en commun en périphérie pour les déplacements actuels et ceux qui seront générés par les développements futurs. Pour atteindre cet objectif ambitieux, il s'agira d'accorder une attention particulière aux mesures d'accompagnements (phase II) qui permettront de maximiser l'impact du métro automatique sur le report modal.

Les effets de réduction de la circulation automobile se répercuteront sur les émissions de bruit, la consommation d'énergie, les émissions de polluants et leur impact sur le climat et la santé.

⁸⁹ + 10 % en 1999 et 2006 sur l'A86 et la francilienne

III.5 Volet milieux naturels

Cette synthèse s'appuie sur les cartes II.5.6-5 : Localisation des zones à enjeu en Ile-de-France, carte II.5.6-16 : Synthèse des enjeux écologiques au niveau du fuseau et de la carte II.5.6-17 : Synthèse des contraintes réglementaires.

Le croisement des informations bibliographiques recueillies (Zonages, diversité végétale du CBNBP, noyaux de biodiversité de l'IAU-ÎdF...) a permis l'identification des grands secteurs à enjeux en Île-de-France. Le fuseau du projet de réseau de métro automatique évite la quasi-totalité des zones à enjeux régionaux, à l'exception du site Natura 2000 « Site de Seine-Saint-Denis ». Cependant les enjeux écologiques au niveau de l'aire d'étude ne sont pas négligeables pour autant.

L'étude des continuités écologiques permet de localiser les secteurs importants pour la fonctionnalité écologique de l'aire d'étude : à l'est avec les derniers boisements du département de Seine-Saint-Denis et au sud avec les nombreuses forêts domaniales des Hauts-de-Seine et des Yvelines et la plaine de Saclay.

L'analyse par tronçon puis par zoom précise, à l'intérieur de ces deux secteurs notamment, les sites remarquables identifiés et indique si des espèces protégées et/ou remarquables ont été recensées, d'après la bibliographie. Treize sites, à fortes contraintes réglementaires et/ou à enjeux de préservation ont ainsi été traités de manière plus détaillée. Une attention particulière devra être portée à ces secteurs, qui pourraient contraindre la définition plus précise du projet, pour les options aériennes principalement.

Dix-sept tronçons numérotés de A à O pour le volet milieux naturels puis treize zooms qui nous permettent de préciser les interactions entre le fuseau d'étude et le milieu naturel ont été analysés. L'évaluation des enjeux écologiques par tronçons est résumée dans le tableau ci-après.

Tableau III.5 : Récapitulatif des enjeux par tronçons

Numéro du tronçon	Localisation	Enjeux écologiques identifiés
A	De Gonesse à Roissy	Faibles à moyens
B	De Bonneuil-en-France à Livry-Gargan	Moyens
C	De Saint-Ouen à Drancy	Moyens
D	De Colombes à Villeneuve-la-Garenne	Faibles
E	De Rueil-Malmaison à Courbevoie	Faibles
F1	De Chatou à Versailles	Moyens à forts
F2	De Suresnes à Ville d'Avray	Moyens
G	De Buc à Saclay	Moyens à forts
H	De Saclay à Palaiseau	Moyens
I	De Massy à Paray-Vieille-Poste	Faibles
J	De Villejuif à Orly	Très faibles
K	De Créteil à Vitry-sur-Seine	Faibles à moyens
L	De Villiers-sur-Marne à Créteil	Moyens
M	De Livry-Gargan à Noisy-le-Grand	Forts
N	De Boulogne-Billancourt à Bagneux	Faibles
O	Traversée de Paris	Très faibles

III.6 Volet agriculture

Cette synthèse s'appuie sur la carte II.6.2-3, localisant les enjeux liés à l'agriculture au niveau du périmètre d'étude.

L'agriculture est un secteur encore dynamique en Île-de-France. L'urbanisation est une menace pour cette activité.

Deux importantes zones à vocation agricole sont incluses en partie dans le fuseau d'étude du projet : le plateau de Saclay et le début de la Plaine de France (au niveau de l'aéroport Charles-De-Gaulles). Les plus forts enjeux se localisent au niveau du plateau de Saclay, vaste plaine agricole, qui va faire l'objet de nombreux projets d'aménagement, en lien direct avec l'OIN.

D'autres secteurs agricoles localisés hors du fuseau, comme l'Aulnay, la Plaine de Montesson, le secteur de Cormeilles-en-Parisis et d'Argenteuil ou encore les terres agricoles autour de l'aéroport d'Orly sont également à prendre en compte. Le principal enjeu lié à ces différents secteurs est l'urbanisation induite des dernières terres agricoles en proche banlieue.

Tableau III.6 : Enjeux liés à l'agriculture au niveau de la zone d'étude

	Localisation	Taille	Fonctionnalité
Plateau de Saclay	Traversé par le projet OIN prévu (Cluster scientifique de Saclay)	Grande exploitation majoritaire	Espace agricole cohérent et bien relié
Plaine de France	Faible superficie concernée directement par le projet Projet de développement de pôle (aéroport Roissy-Charles-de-Gaulles)	Grande exploitation majoritaire	Espace agricole cohérent et bien relié mais quelques zones en retrait à cause des nombreuses infrastructures
Plateau de Nozay	A proximité du projet OIN prévu (Cluster scientifique de Saclay)	Grande exploitation majoritaire	Espace agricole cohérent et bien relié mais quelques zones en retrait
Aulnay	A proximité du projet Projets d'urbanisation autour du secteur agricole	Exploitation de taille réduite	Terres agricoles concentrées à un seul endroit
Montesson	A proximité du projet	Exploitation de taille réduite	Espace agricole enclavé au cœur de zones urbanisées
Cormeilles Argenteuil	A proximité du projet	Exploitation de taille réduite	Espace agricole enclavé au cœur de zones urbanisées
Aéroport d'Orly	A proximité du projet Projet de développement de l'aéroport d'Orly	Grande et moyenne exploitation	Espace agricole enclavé au cœur de zones urbanisées

III.7 Volet paysage

L'état initial du paysage a mis en évidence une très forte urbanisation de l'aire d'étude. Les principaux secteurs présentant des enjeux paysagers à l'échelle du fuseau sont dans les parties Est et Ouest.

A l'ouest, les Yvelines concentrent une part importante des enjeux paysagers et réglementaires avec de nombreux sites classés et inscrits recoupés et des paysages remarquables comme les vallées encaissées ou les grands massifs domaniaux. On retrouve ces grands massifs domaniaux dans les Hauts-de-Seine et les enjeux liés aux vallées de l'Yvette et de la Bièvre en Essonne.

A l'est, en Seine-Saint-Denis, le fuseau recoupe les grandes unités « naturelles » qui présentent à la fois des enjeux paysagers et écologiques (ZPS « Sites de Seine-St-Denis »).

Enfin les coteaux de Seine et de la Marne présentent de petits secteurs à enjeux réglementaires.

Tableau III.7 : Enjeux liés au paysage au niveau de la zone d'étude

<i>Tronçon</i>	<i>Entité</i>	<i>Commentaires</i>	<i>Enjeux</i>
A-B-C / T1-T2-T3 Roissy-CDG - Le Bourget - Pleyel - la Défense	La Plaine de France	Enjeu de maîtrise de l'urbanisation sur les dernières terres	Fort au niveau des parcs Faibles au sein de l'urbain
E-F1 / T4a Versailles - La Défense par Rueil-Malmaison	Coteau de Chambourcy		Fort
F1-F2 / T4a-T4b La Défense - Versailles	Forêt de Fausses Reposes / Parc de Saint Cloud	Aspects réglementaires, patrimoine et cadre de vie	Fort
F1-F2 / T4a-T4b La Défense - Versailles	Plaine de Versailles		Fort
G-H / T5 Versailles - Massy	Plateau de Saclay		Faible
G / T5 Saclay - Versailles	Vallée de la Bièvre		Fort
G / T5 Saclay - Versailles	Vallon humide de Montbron		Fort
I-H / T5-T6 Orly - Massy - Saclay	Vallée de l'Yvette	PNR à proximité	Fort en amont
I-J / T6-T7 Villejuif -Orly- Massy	Plateau d'Orly et de Massy		Faible
L-M / T8 Villejuif - Descartes	La Brie		Faible
L-M / T8-T9 Villejuif - Descartes - Roissy-CDG	Vallée de la Marne		Moyen
M / T8 Villejuif - Descartes	Bois de Saint-Martin	Demande sociale forte Massif forestier en connexion avec la forêt de Ferrières	Fort
M / T9 Descartes - Le Bourget	Coteau de l'Aulnoye		Fort
N-O-L / T10-T11-T8	Coteau de la Bièvre et de la Seine		Moyen
O / T11 Villejuif - Pleyel	Butte de Montmartre		Fort

III.8 Volet Patrimoine architectural, archéologique

III.8.1 Patrimoine culturel protégé

Les secteurs présentant des enjeux forts liés au patrimoine culturel protégé sont :

1. Saclay, les Loges-en-Josas, Jouy-en-Josas, Buc.
2. Versailles
3. Croissy, Bougival, Le Vesinet, Chatou.
4. Saint-Cloud, Suresnes.
5. Gentilly, Arcueil, Cachan.

III.8.2 Patrimoine archéologique

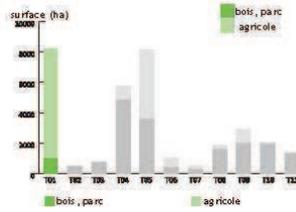
En conservant à l'esprit que les données présentées pour cette thématique ne sont qu'un état des connaissances actuelles, et non une identification assurée des sites archéologiques, voici les secteurs où les zones de sensibilité archéologique sont les plus étendues :

1. Plateau de Saclay (Palaiseau, Orsay, Saclay)
2. Rueil-Malmaison
3. Saint Denis
4. Gonesse, Roissy en France, Tremblay en France
5. Clichy sous bois, Livry-Gargan

III.9 Volet Aménagement du territoire

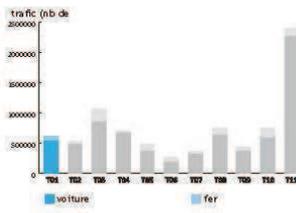
T1

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



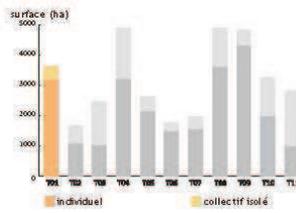
Surface importante de terres agricoles.

infrastructure
fer
route
aérien



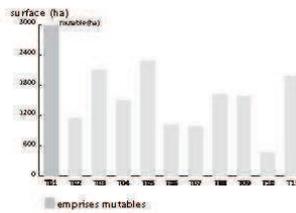
Présence des aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



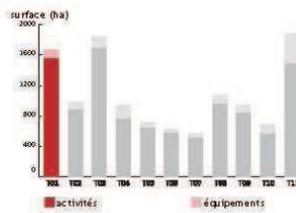
un habitat constitué à plus de 80% par du pavillonnaire

mutable
mutable
industries



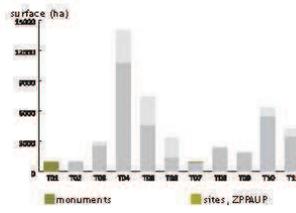
Le territoire le plus mutable du fuseau

programmes
activités
équipements



Territoire fortement marqué par l'activité. Un des trois pôles d'activités du fuseau

protection
monuments inscrits et classés
sites inscrits et classés
ZPPAUP
secteurs sauvegardés

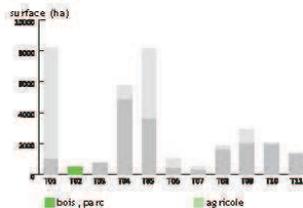
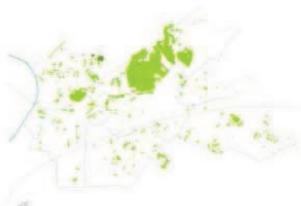


peu contraint par les réglementations liées au patrimoine culturel

Territoire en forte mutation autour de l'A1, en lien avec la présence d'activités, et des terres agricoles. Développement urbain prévu en corridor le long de l'A1 entre le Bourget et Roissy.

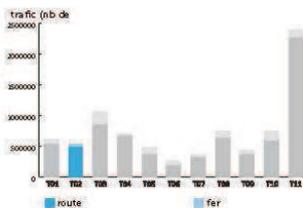
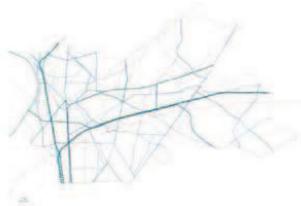
T2

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



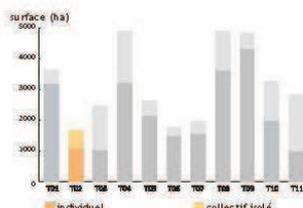
Parc de la Courneuve

infrastructure
fer
route
aérien



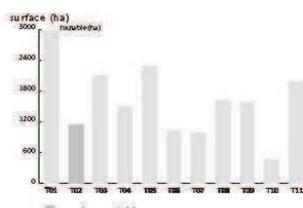
convergence des réseaux vers Paris

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



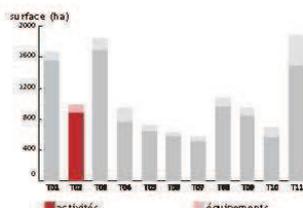
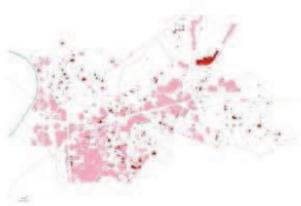
un habitat réparti entre pavillonnaire et grands ensembles

mutable
mutable
industries



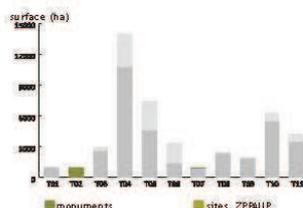
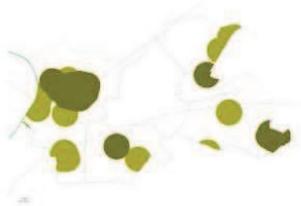
des emprises mutables proches de Paris, entre l'A86 et l'A1

programmes
activités
équipements



tissu d'activités lâche concentré au pôle Pleyel et entre l'A86 et l'A1

protection
monuments inscrits et classés
sites inscrits et classés ZPPAUP
secteurs sauvegardés

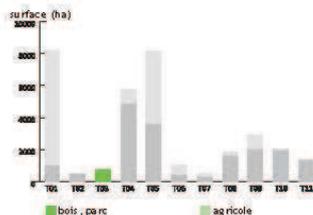


peu contraint par les réglementations liées au patrimoine culturel qui se concentre à Saint-Denis

Territoire en mutation, offrant une réelle opportunité de mixité programmatique. Le tissu existant est déjà formé aujourd'hui par un mélange hétérogène d'activités, d'habitat collectif, de pavillonnaire, ...

T3

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



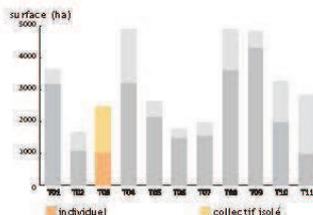
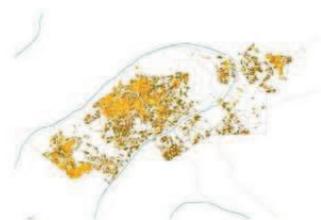
qualités paysagères faibles.
grande emprise de zones
inondables

infrastructure
fer
route
aérien



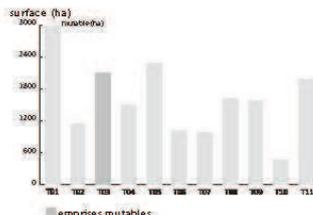
territoire fortement connecté.
Infrastructure routière dense.
Présence de l'A86 parallèle au
fuseau.

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



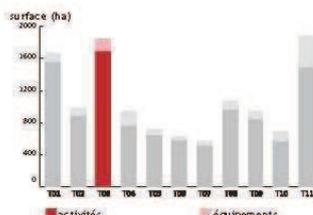
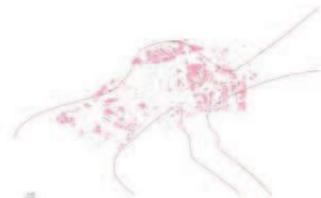
un habitat majoritairement
collectif.

mutable
mutable
industries



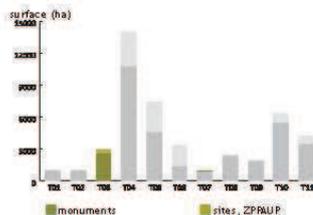
des emprises mutables le long
de la Seine, principalement au
Nord.

programmes
activités
équipements



tronçon accueillant le plus
d'activités du fuseau, forte-
ment polarisées autour de la
boucle de Gennevilliers et
Pleyel.

protection
monuments inscrits et
classés
sites inscrits et classés
ZPPAUP
secteurs sauvegardés

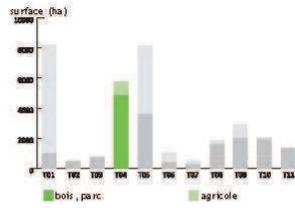


Peu de patrimoine protégé,
qui se concentre alors dans les
communes limitrophes à Paris

Territoire fortement urbanisé. Espace mutable associé aux zones industrielles de Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne et Saint-Denis, puis le long de la Seine entre Gennevilliers et Rueil Malmaison. Développement urbain prévu au niveau de la Défense et de la boucle de la Seine (Gennevilliers, Villeneuve la Garenne, Asnières, Saint-Denis, Saint-Ouen) Présence de l'A86 en rocade de Pleyel à Rueil-Malmaison.

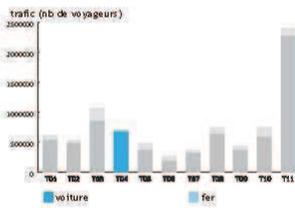
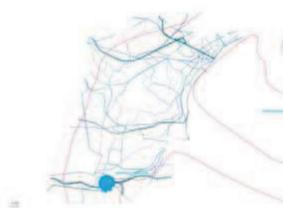
T4

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



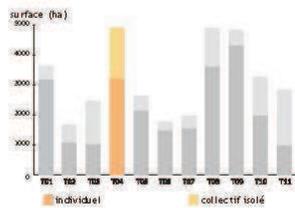
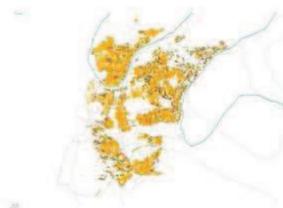
présence forte d'une géographie vallonnée et boisée

infrastructure
fer
route
aérien



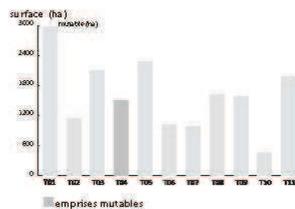
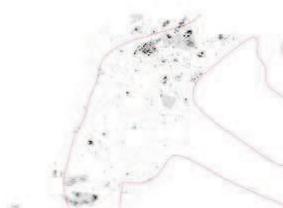
bien desservi
connections radio-concentriques. A86 en rocade.

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



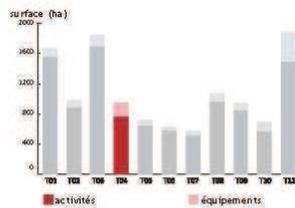
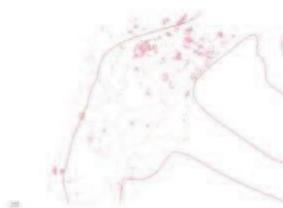
un habitat majoritairement pavillonnaire

mutable
mutable
industries



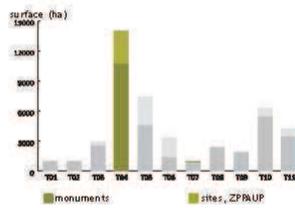
un territoire faiblement mutable...

programmes
activités
équipements



et faiblement occupé par les activités

protection
monuments inscrits et classés
sites inscrits et classés
ZPPAUP
secteurs sauvegardés

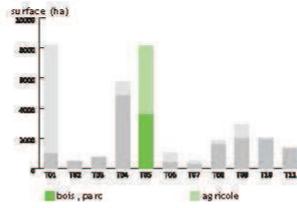


un territoire extrêmement riche en patrimoine protégé, donc extrêmement contraint

Territoire principalement résidentiel offrant un cadre de vie d'exception (offre de nature, bien connecté, ..) mais la conservation de ces qualités le rend difficilement mutable.

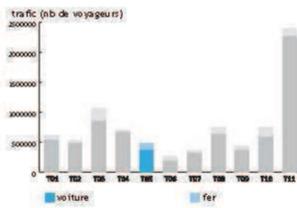
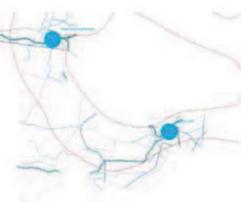
T5

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



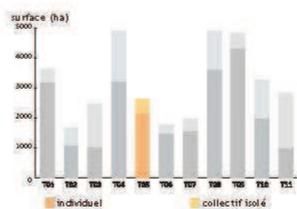
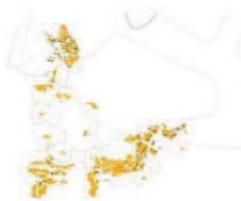
territoire agricole sur le plateau de Saclay
présence forte de la topographie

infrastructure
fer
route
aérien



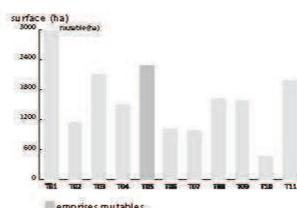
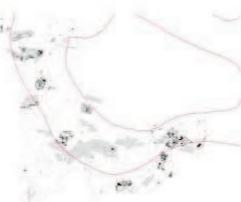
flux peu importants, et très polarisés autour de Versailles et Massy

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



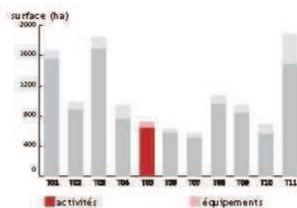
un habitat majoritairement pavillonnaire concentré dans les vallées et sur les coteaux.

mutable
mutable
industries



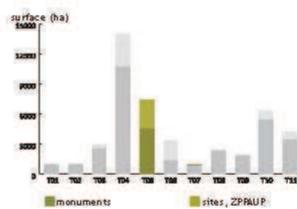
des emprises mutables principalement sur le plateau, et indépendantes des emprises industrielles.

programmes
activités
équipements



peu d'activités.

protection
monuments inscrits et classés
sites inscrits et classés ZPPAUP
secteurs sauvegardés

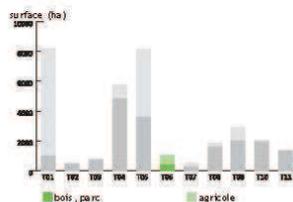


présence de grands sites naturels protégés, principalement au Nord du tronçon.

Territoire préservé. Pôle de développement prévu sur ce tronçon (Plateau de Saclay) à installer dans le respect de ses qualités géographiques.

T6

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



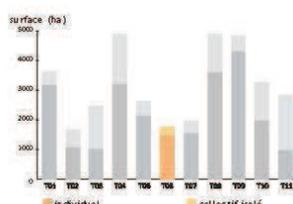
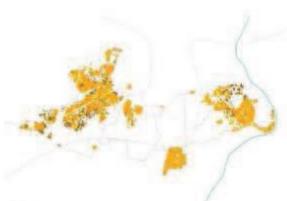
peu de qualité paysagère
présence de quelques poches
agricoles fragiles

infrastructure
fer
route
aérien



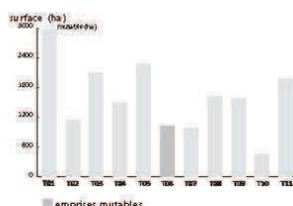
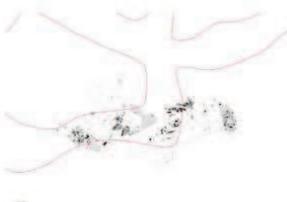
Territoire bien connecté.
Présence de la gare TGV de
Massy et de l'aéroport d'Orly.
A6/ A10 transversalement au
fuseau

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



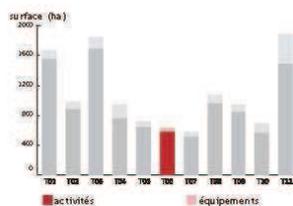
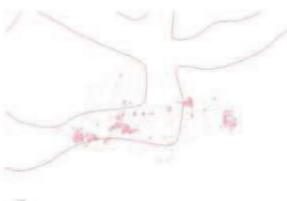
habitat majoritairement pavil-
lonnaire

mutable
mutable
industries



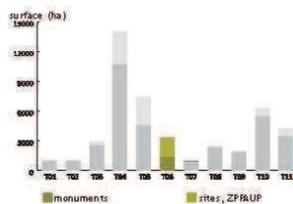
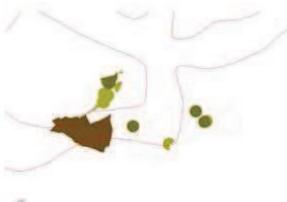
emprises mutables liées aux
zones d'activités

programmes
activités
équipements



activités en développement
entre Massy et Orly, et en bord
de Seine à l'Est

protection
monuments inscrits et
classés
sites inscrits et classés
ZPPAUP
secteurs sauvegardés

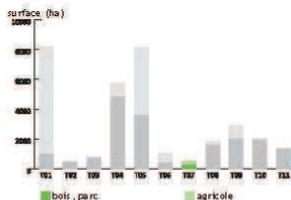
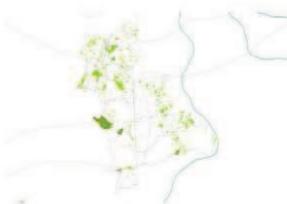


peu contraint en terme de pat-
rimoine protégé

Entre la gare de Massy et le terminal d'Orly (qui constituent deux arrêts évidents et facilement localisables), le territoire est inégalement urbanisé, et est constitué par des activités, des infrastructures routières, des terres agricoles, et des projets d'aménagement.

T7

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



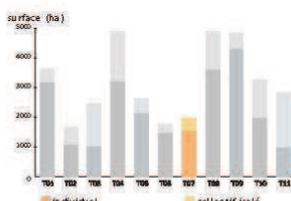
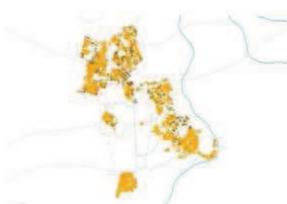
Très peu d'espace vert.
Coteaux sur les franges Ouest
et Est du tronçon.

infrastructure
fer
route
aérien



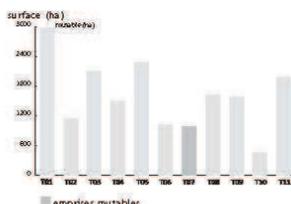
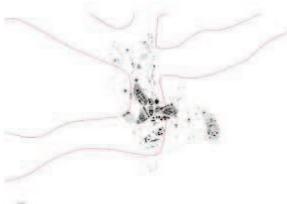
Présence de l'aéroport d'Orly.
Structure routière orientée
Nord-Sud.

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



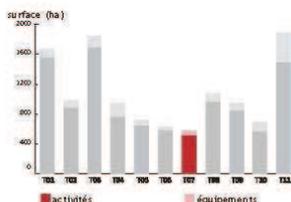
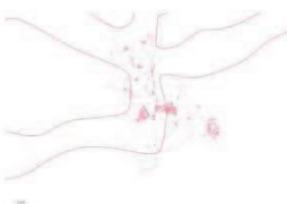
habitat principalement installé
dans la partie Nord du tronçon

mutable
mutable
industries



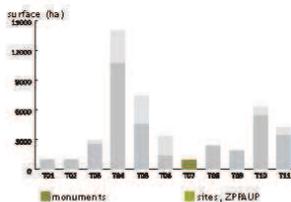
mutable lié aux industries con-
centrées autour de Rungis et
en bord de Seine à Villeneuve
le roi

programmes
activités
équipements



activités polarisées autour de
Rungis, et en bord de Seine à
Villeneuve le roi

protection
monuments inscrits et
classés
sites inscrits et classés
ZPPAUP
secteurs sauvegardés

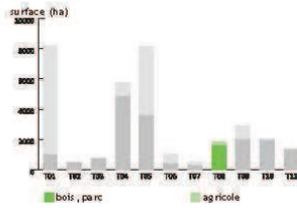
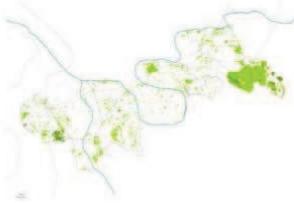


patrimoine protégé concentré
dans les communes proches de
Paris

Territoire marqué dans sa partie Sud par un tissu d'activité installé autour de Orly et de la plateforme de Rungis. Dans sa partie Nord, tissu dense d'habitat collectif et individuel. Présence de la N7, liaison directe entre Orly et Villejuif.

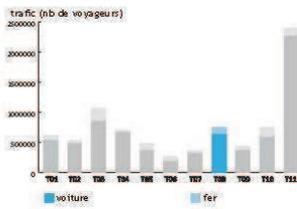
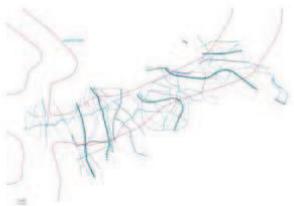
T8

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



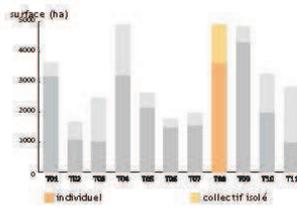
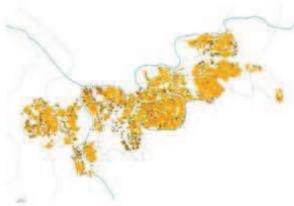
territoire de méandres inondables, vert diffus

infrastructure
fer
route
aérien



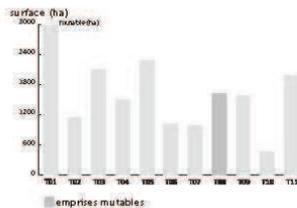
tous les grands axes de transports sont en barreaux vers Paris

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



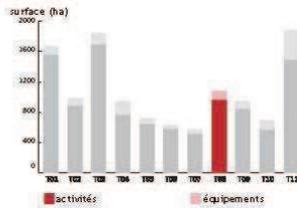
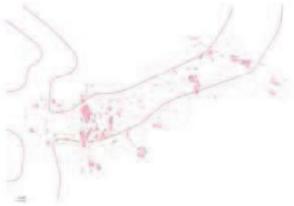
habitat composé à 70% par du pavillonnaire

mutable
mutable
industries



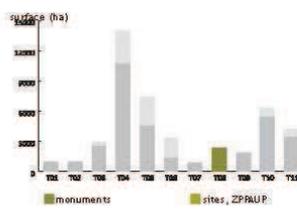
emprises mutables et industries concentrées proches de Paris en bord de Seine

programmes
activités
équipements



activités concentrées proches de Paris en bord de Seine

protection
monuments inscrits et classés
sites inscrits et classés ZPPAUP
secteurs sauvegardés

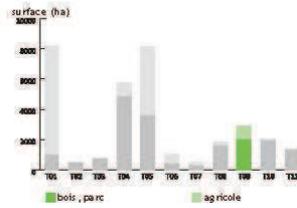
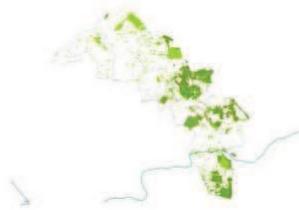


peu de contraintes liées à une répartition homogène mais éparses des monuments historiques

Territoire d'étalement urbain ancien (pavillonnaire) dont la transformation annoncée se concentre autour des bords de Seine (Vitry) et du pôle Noisy-Descartes.

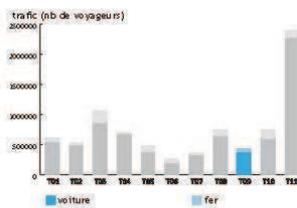
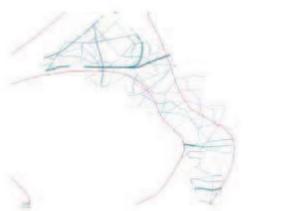
T9

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



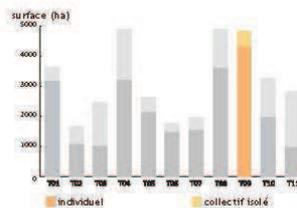
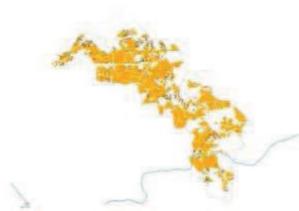
présence de bois et parc
et de quelques terres agricoles
fragmentées

infrastructure
fer
route
aérien



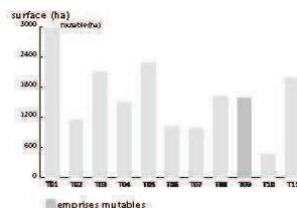
Infrastructure de transport peu
représentée, et radio concen-
trique

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



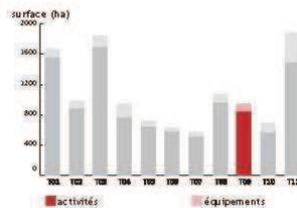
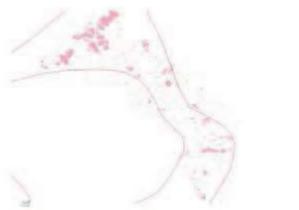
Habitat composé à plus de 80%
par du pavillonnaire

mutable
mutable
industries



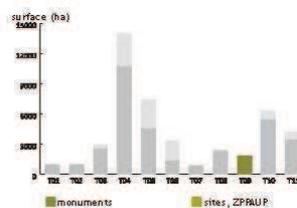
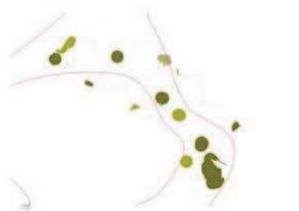
mutable parsemé sur le tron-
çon, et concentré au Nord, en
lien avec la zone industrielle
d'Aulnay et du Blanc Mesnil.

programmes
activités
équipements



activités réparties de manière
diffuse sur le tronçon, sauf au
Nord, où elles se concentrent
à Aulnay et au Blanc Mesnil

protection
monuments inscrits et
classés
sites inscrits et classés
ZPPAUP
secteurs sauvegardés

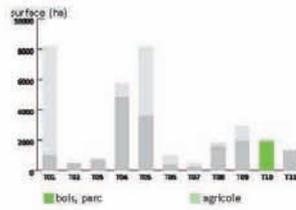


peu de contraintes liées au
patrimoine protégé

Territoire d'étalement urbain entrecoupé par quelques poches de nature. Accessibilité difficile sans voiture.

T10

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



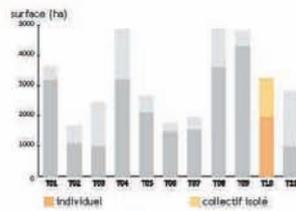
Forte topographie le long du méandre de la Seine de Clamart à Suresnes. Grands bois.

infrastructure
fer
route
aérien



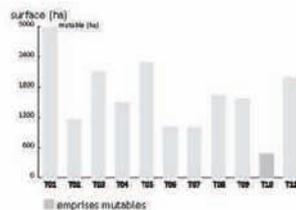
territoire limitrophe à Paris, bien équipé en infrastructure de transport, notamment radiale.

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



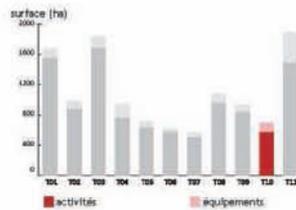
habitat collectif dense dans les communes limitrophes à Paris, habitat individuel dans les communes périphériques

mutable
mutable
industries



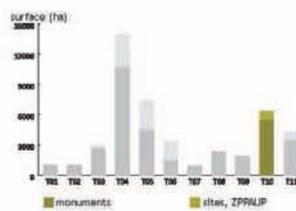
peu de mutable

programmes
activités
équipements



activités diffuses

protection
monuments inscrits et classés
sites inscrits et classés
ZPPAUP
secteurs sauvegardés

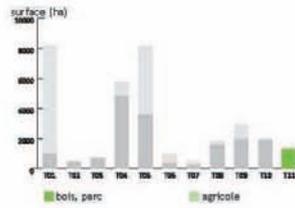


contraintes fortes liées au patrimoine protégé, notamment à l'Ouest du tronçon: Meudon, St-Cloud, Suresnes

Territoire constitué qui a en grande partie épuisé sa capacité de mutabilité. Sa transformation se limite désormais à des aménagements ponctuels de faible envergure.

T11

environnement
bois, parc, agriculture
crues
topographie



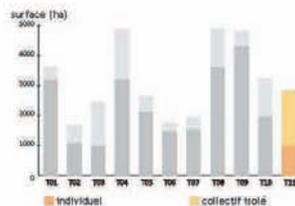
Deux grands bois (Vincennes, Boulogne)

infrastructure
fer
route
aérien



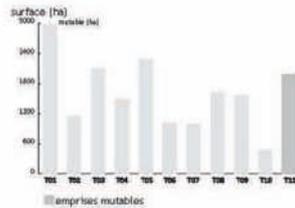
très bien connecté

habitat
habitat individuel
habitat collectif isolé



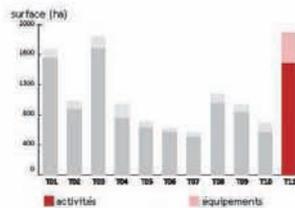
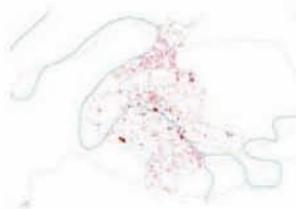
habitat collectif dense majoritaire.

mutable
mutable
industries



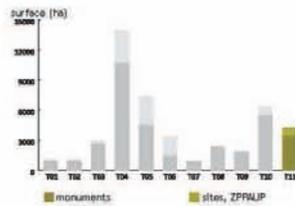
grandes emprises en mutation avancée dans Paris intra-muros

programmes
activités
équipements



activités diffuses dans Paris intra-muros, concentrées au Sud le long de la Seine (Ivry) et au Nord (Saint-Ouen, Saint-Denis)

protection
monuments inscrits et classés
sites inscrits et classés
ZPPAUP
secteurs sauvegardés



contraintes fortes liées au patrimoine protégé

Opportunité d'accrocher les arrondissements de Paris limitrophes aux pôles de développements en mutation (18 et 19ème arr. à Pleyel, 13ème arr. à Ivry et à la vallée des biotechnologies) pour bénéficier de leur dynamisme d'évolution.

III.10 Tableau de synthèse de l'état initial

L'analyse de l'enjeu global de chacun des tronçons est retranscrite dans le tableau de synthèse de l'état initial. Pour chaque tronçon, l'enjeu (fort, moyen faible) défini dans l'analyse de l'état initial est redonné dans le tableau pour chacune des thématiques évaluées. A partir des enjeux de chacune des thématiques, le niveau d'enjeu global du tronçon est évalué selon la méthodologie suivante :

- Enjeu thématique faible : 1
 - Enjeu thématique moyen : 2
 - Enjeu thématique fort : 3
- La somme des 8 enjeux thématiques est réalisée pour chaque tronçon et est évaluée par rapport à l'échelle suivante :
- Si la somme est comprise entre 8 et 13 : enjeu global faible
 - Si la somme est comprise entre 14 et 19 : enjeu global moyen
 - Si la somme est comprise entre 20 et 24 : enjeu global fort

Cet enjeu global est ensuite pondéré par le nombre du niveau d'enjeu thématique le plus représenté pour chacun des tronçons. Les catégories bruit et air ne sont pas discriminantes car elles ont été évaluées comme étant un enjeu fort à l'échelle de l'Île de France.

Tableau III.1.3-1 : Synthèse de l'état initial

N°	Titre	Corresp. Milieu naturel	Thématiques concernées	Contraintes réglementaires	Synthèse Etat initial	Enjeu thématique	Enjeu global du tronçon
T1	Roissy CDG- Le Bourget	A/B	Patrimoine bâti	-	Peu de contraintes liées au patrimoine protégé sur ce tronçon. Peu de contraintes réglementaires.		Enjeu global du tronçon
		A/B	Aménagement du territoire	-	Présence de zones de sensibilité archéologique Territoire en forte mutation autour de l'A1, en lien avec la présence d'activités, et des terres agricoles. Développement urbain prévu en corridor le long de l'A1 entre le Bourget et Roissy.		
		A	Air	Normes nationales Normes européennes Recommandations de l'OMS	Problématique globale étudiée à l'échelle de l'Île de France. Qualité de l'air insuffisante, surtout le long des axes routiers. A noter par exemple que les concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (principal indicateur de pollution automobile) sont au dessus de la valeur limite au niveau de l'autoroute A1.		
		A	Eaux/sols/Sous-sols	-	Pas de contraintes topographiques Présence de gypse et d'anciennes carrières, dans le Sud du tronçon Réseau hydrographique superficiel fortement artificialisé Interaction du projet avec les sols		
		A	Faune-Flore	-	Présence d'oiseaux à forte valeur patrimoniale infodés aux grandes cultures comme l'œdicnème criard dans l'enceinte de l'aéroport Terres agricoles autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle mais reste du tronçon fortement artificialisé Début de la Plaine de France - Espace agricole cohérent et bien relié. Projet d'urbanisation et d'extension de Roissy-CDG à moyen et long terme	Enjeux très localisés	
		A	Paysage	-	Matrice agricole redevenant dominante - Enjeu de maîtrise de l'urbanisation sur les dernières terres agricoles de ce secteur		
		A	Bruit	Directive européenne 2002/49/CE Loi bruit n°92-1444 Code de l'urbanisme Code de l'environnement Code de la construction et de l'habitation	Autoroutes, routes et voies ferrées permettant l'accès à l'aéroport Charles de Gaulle générateurs de nuisances sonores, parfois supérieures à 70 dB(A) (Seuils critiques). L'autoroute A3 est la principale source de nuisance pour le transport routier (nuisances mesurées entre 70 et >80dB(A)). Territoire d'application du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport Charles de Gaulle et de son futur Plan d'Exposition au Bruit (PEB)		
		B	Eaux/sols/Sous-sols	Dossier « Loi sur l'eau »	Pas de contraintes topographiques Présence de gypse et d'anciennes carrières, dans le Sud du tronçon Réseau hydrographique superficiel fortement artificialisé Interaction du projet avec les sols		
		B	Faune-Flore	ZPS « Site de Seine-Saint-Denis »	Enjeux faunistiques et floristiques au niveau des parcs du Sausset et de la Poudrière principalement	Enjeux forts mais localisés	
		B	Agriculture Paysage	-	Matrice urbaine dominante - pas ou peu de secteurs agricoles au sens strict Enjeux paysagers au niveau des parcs du Sausset et de la Poudrière	Enjeux forts mais localisés	

Tableau III.1.3-1 : Synthèse de l'état initial

N°	Titre	Corresp. Milieu naturel	Thématiques concernées	Contraintes réglementaires	Synthèse Etat initial	Enjeu thématique	Enjeu global du tronçon	
T2	Le Bourget - Pleyel	B	Bruit	Directive européenne 2002/49/CE Loi bruit n°92-14444 Code de l'urbanisme Code de l'environnement Code de la construction et de l'habitation	Maillage routier important générateur de nuisances surtout au niveau de l'A1, l'A3, la N2, la N3 (nuisances parfois supérieures à 80 dB(A)). Deux branches du RER B sont localisées dans ce tronçon, avec deux points rouges : la gare de Drancy et celles de Sevran (nuisances supérieures à 70 dB(A)).			
		B	Air	Normes nationales Normes européennes Recommandations de l'OMS	Problématique globale étudiée à l'échelle de l'Île de France. Qualité de l'air insuffisante, surtout le long des axes routiers. A noter par exemple des concentrations moyennes annuelles d'oxyde d'azote (principal indicateur de pollution automobile) le long de l'A1 et l'A3 supérieures à la valeur limite			
		C	Eaux/sols/Sous-sols	-	Pas de contraintes topographiques Présence du gypse Zone fortement urbanisée, donc pas d'interaction avec les sols et les gisements			
		C	Faune-Flore	ZPS « Site de Seine-Saint-Denis »	Enjeux faunistiques et floristiques au niveau du Parc de la Courneuve - matrice urbaine dominante autour		Enjeux forts mais localisés	
		C	Agriculture Paysage	-	Matrice urbaine dominante - pas de secteurs agricoles au sens strict Enjeux paysagers forts au niveau du Parc de la Courneuve		Enjeux forts mais localisés	
		C	Patrimoine bâti	-	Plusieurs monuments inscrits et classés recensés dans le tronçon. Peu de contraintes réglementaires. Présence de zones de sensibilité archéologique			
		C	Bruit	Directive européenne 2002/49/CE Loi bruit n°92-14444 Code de l'urbanisme Code de l'environnement Code de la construction et de l'habitation	Maillage routier important, avec notamment l'A1, l'A86, la N301 ou encore la N186, dont le niveau de nuisance sonore dépasse les 70 dB(A). Territoire d'application du Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport Charles de Gaulle et de son futur Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et, dans une moindre mesure, proximité du trafic de l'aéroport du Bourget			
		C	Aménagement du territoire	-	Territoire en mutation, offrant une réelle opportunité de mixité programmatique. Le tissu existant est déjà formé aujourd'hui par un mélange hétérogène d'activités, d'habitat collectif, de pavillonnaire, ...			
		C/D	Eaux/sols/Sous-sols	Dossier « Loi sur l'eau »	Topographie faiblement marquée Traversée de la Seine Présence de sites SEVESO (Gennevilliers) et de nombreux sites potentiellement pollués Contrainte forte au niveau de l'utilisation du sous sol, en particulier au niveau de La Défense.			
		D	Faune-Flore	-	Zone présentant peu d'enjeux faunistiques et floristiques - Contexte urbanisé dominant Traversée de la Seine			
D	Agriculture Paysage	Sites inscrits Monuments historiques	Matrice urbaine dominante - Pas de secteurs agricoles au sens strict dans ce tronçon Présence de deux sites inscrits de taille réduite					
D	Patrimoine bâti	Directive européenne 2002/49/CE Loi bruit n°92-14444 Code de l'urbanisme Code de l'environnement Code de la construction et de l'habitation	Peu de patrimoine protégé, qui se concentre alors dans les communes limitrophes à Paris. Présence de zones de sensibilité archéologique					
T3	Pleyel - La Défense	D	Bruit	Directive européenne 2002/49/CE Loi bruit n°92-14444 Code de l'urbanisme Code de l'environnement Code de la construction et de l'habitation	Plusieurs grands axes routiers générateurs de bruit : l'A15, l'A86, la N315, la D909, la D911, la D7, la voie ferrée (Transilien) sur lesquels le seuil critique de 70 dB(A) est largement dépassé. Trois points noirs importants sont identifiés : au niveau du Port de Gennevilliers, à Nanterre et le long de la ligne de Transilien. Altitudes de survol de l'aéroport Charles de Gaulle inférieures à 1 000m			
		D	Aménagement du territoire	-	Territoire fortement urbanisé. Espace mutable associé aux zones industrielles de Gennevilliers, Villeneuve-la-Garenne et Saint-Denis, puis le long de la Seine entre Gennevilliers et Rueil-Malmaison. Développement urbain prévu au niveau de la Défense et de la boucle de la Seine (Gennevilliers, Villeneuve la Garenne, Asnières, Saint-Denis, Saint-Ouen) Présence de l'A86 en rocade de Pleyel à Rueil-Malmaison.			
		E	F1	Eaux/sols/Sous-sols	Dossier « Loi sur l'eau »	Topographie fortement contraignante (côte de Seine) Présence d'anciennes carrières souterraines et de gisements patrimoniaux Interaction forte avec les eaux souterraines (alluvions de la Seine) Présence du tunnel A86 pouvant contraindre le tracé et le profil du projet en souterrain		
T4a	La Défense - Versailles par Rueil-Malmaison	E	F1	Faune-Flore	Enjeux faunistiques et floristiques limités en raison du contexte urbanisé marqué Enjeux forts pour les continuités écologiques (trame forestière) - Boisements en lien avec ceux des Yvelines			
		E	Agriculture	-	Pas ou peu de secteurs agricoles au sens strict - Le secteur agricole de la plaine de Versailles est en dehors du fuseau d'étude.			

Tableau III.1.3-1 : Synthèse de l'état initial

N°	Titre	Corresp. Milieu naturel	Thématiques concernées	Contraintes réglementaires	Synthèse Etat initial	Enjeu thématique	Enjeu global du tronçon
T4b	La Défense - Versailles par Saint-Cloud	F1	Paysage	Sites classés Sites inscrits	Aspects réglementaires forts, enjeux pour la conservation du patrimoine et du cadre de vie, notamment aux abords de la Forêt de Fausses Reposes, de la Plaine de Versailles et des Coteaux de Chambourcy		
		E		Secteur sauvegardé, Beaucoup de monuments historiques	Territoire extrêmement riche en patrimoine protégé, donc extrêmement contraint. Présence de zones de sensibilité archéologique		
		F1	Patrimoine bâti	Directive européenne 2002/49/CE Loi bruit n° 92-14444 Code de l'urbanisme	Présence de plusieurs grands axes routiers générateurs de nuisances sonores importantes (A86, N160, N13...) Ligne de train génératrice de nuisances sonores très concentrées		
		E	Bruit	Code de l'environnement	Carte de bruit relative aux infrastructures en cours de réalisation dans le département des Yvelines		
		F1	Aménagement du territoire	-	Altitudes de survol de l'aéroport Charles de Gaulle inférieures à 1 000m		
		E	Eaux/sols/Sous-sols	-	Territoire principalement résidentiel offrant un cadre de vie d'exception (offre de nature, bien connecté, ..) mais la conservation de ces qualités le rend difficilement mutable.		
		F2	Faune-Flore	-	Topographie fortement contraignante (côte de Seine) Présence d'anciennes carrières souterraines et de gisements patrimoniaux Interaction forte avec les eaux souterraines (alluvions de la Seine)		
		E/F2	Agriculture	-	Présence du tunnel A86 pouvant contraindre le tracé et le profil du projet en souterrain Zone à enjeux faunistiques et floristiques moindres - Contexte urbanisé dominant - Présence de massifs boisés Enjeux forts pour les continuités écologiques (trame forestière)		
		E/F2	Paysage	Sites Classés Sites inscrits	Pas de secteurs agricoles au sens strict		
		E/F2	Patrimoine bâti Aménagement du territoire	-	Aspects réglementaires forts, enjeux pour la conservation du patrimoine et du cadre de vie, notamment aux abords de la Forêt de Fausses Reposes, du Bois de Boulogne, du Parc de Saint-Cloud et des Coteaux de Chambourcy		
T5	Versailles-Massy	E/F2	Bruit	Directive européenne 2002/49/CE Loi bruit n° 92-14444 Code de l'urbanisme Code de l'environnement	Un territoire extrêmement riche en patrimoine protégé, donc extrêmement contraint. Présence de zones de sensibilité archéologique Territoire principalement résidentiel offrant un cadre de vie d'exception (offre de nature, bien connecté, ..) mais la conservation de ces qualités le rend difficilement mutable.		
		G/H	Eaux/sols/Sous-sols	-	Altitudes de survol de l'aéroport du Bourget inférieures à 1 000m		
		G/H	Faune/Flore	-	Topographie fortement contraignante (bord est du plateau de Saclay). Présence du futur cyclotron du CEA, très sensible aux vibrations. Présence de gisements patrimoniaux.		
		G/H	Agriculture	-	Présence de la RNC - Etang vieux de Saclay ~ à proximité du fuseau Enjeux forts pour les continuités écologiques (trame forestière et trame des milieux humides)		
		G/H	Paysage	Site inscrit Site Classé	Traversée du Plateau de Saclay - enjeux liés au maintien de l'agriculture et à la conservation d'un territoire fonctionnel Enjeux paysagers liés au plateau de Saclay faible		
		G/H	Patrimoine bâti	-	Présence de grands sites naturels protégés, principalement au Nord du tronçon. Présence de zones de sensibilité archéologique		
		G	Aménagement du territoire	-	Territoire préservé. Pôle de développement prévu sur ce tronçon (Plateau de Saclay) à installer dans le respect de ses qualités géographiques.		
		H	Eaux/sols/Sous-sols	-	Présence de sites SEVESO au niveau de l'aéroport d'Orly Pas de contraintes topographiques		
		I/J	Faune/Flore	-	Zone présentant peu d'enjeux faunistiques et floristiques - Contexte urbanisé dominant		
		I/J	Agriculture	-	Secteurs agricoles du pourtour de l'aéroport d'Orly, en partie enclavée et en recul à l'heure actuelle		
T6	Massy-Orly	I/J	Paysage	Plaine d'Orly à Massy			
		I/J	Patrimoine bâti	-	Peu contraint en termes de patrimoine protégé. Présence de zones de sensibilité archéologique		
		I/J	Bruit	-	Plusieurs grands axes routiers localisés dans ce tronçon : l'A106, l'A66, l'A6A et l'A86, dont le niveau sonore dépasse (es 70 dB(A) (seul critique atteint le long de ces axes).		

Tableau III.1.3-1 : Synthèse de l'état initial

N°	Titre	Corresp. Mithéu naturel	Thématiques concernées	Contraintes réglementaires	Synthèse Etat initial	Enjeu thématique	Enjeu global du tronçon
T7	Orly - Villejuif	I/J	Aménagement du territoire		Territoire d'application du Plan de Gène Sonore (PGS) de l'aéroport d'Orly		
		J	Eaux/sols/Sous-sols		Entre la gare de Massy et le terminal d'Orly (qui constituent deux arrêts évidents et facilement localisables), le territoire est inégalement urbanisé et est constitué par des activités, des infrastructures routières, des terres agricoles, et des projets d'aménagement.		
		J	Faune/Flore	-	Présence de sites SEVESO au niveau de l'aéroport d'Orly		
		J	Agriculture		Pas de contraintes topographiques		
		J	Paysage	Site inscrit	Zone présentant peu d'enjeux faunistiques et floristiques - Contexte urbanisé dominant		
		J	Patrimoine bâti		Peu de surfaces agricoles au sens strict dans ce tronçon		
		J	Bruit		Peu d'enjeux paysagers. A noter la présence d'un site inscrit de taille réduite au nord de l'aéroport d'Orly présentant des enjeux paysager forts.		
		J	Aménagement du territoire		Contraintes liées au patrimoine protégé concentrées dans les communes proches de Paris.		
		J	Eaux/sols/Sous-sols	Dossier « Loi sur l'eau »	Présence de zones de sensibilité archéologique		
		J	Faune/Flore	APPB	Plusieurs grands axes routiers localisés dans ce tronçon : l'A106, l'A6B, l'A6A et l'A86, dont le niveau sonore dépasse (es 70 dB(A) (seuil critique atteint le long de ces axes).		
T8	Villejuif - Descartes	K/L	Eaux/sols/Sous-sols		Aéroport d'Orly dans le tronçon.		
		K/L	Faune/Flore		Territoire marqué dans sa partie Sud par un tissu d'activité installé autour d'Orly et de la plateforme de Rungis. Dans sa partie Nord, tissu dense d'habitat collectif et individuel.		
		K/L	Agriculture		Présence de la N7, liaison directe entre Orly et Villejuif.		
		K/L	Paysage	Sites inscrits	Topographie fortement contraignante (bord de plusieurs plateaux)		
		K/L	Patrimoine bâti		Traversée de la Seine (une fois) et de la Marne (deux fois) sur un linéaire relativement court (quelques km)		
		K/L	Faune/Flore	APPB	Interaction forte avec les eaux souterraines (calcaire de Champagne surexploité)		
		K/L	Agriculture		Présence de gisements patrimoniaux (alluvions de la Marne)		
		K/L	Paysage		Matrice urbaine dominante - quelques zones d'intérêt écologique, dont l'APPB - Iles de la Marne »		
		K/L	Patrimoine bâti		Matrice urbaine dominante - Pas ou peu de secteurs agricoles au sens strict		
		K/L	Bruit		Deux sites inscrits présentant des enjeux paysagers forts.		
T9	Descartes - Le Bourget	M	Aménagement du territoire		Sites de faible superficie et localisé à proximité de la boucle de la Marne		
		M	Eaux/sols/Sous-sols		Peu de contraintes liées au patrimoine protégé. Présence de zones de sensibilité archéologique		
		M	Faune-Flore	ZPS « Site de Seine-Saint-Denis »	Plusieurs axes de transport importants générateurs de nuisance sonore : l'A86, les RER A, C et D et la N4 notamment		
		M	Agriculture		Altitudes de survol de l'aéroport d'Orly inférieures à 1 000m		
		M	Paysage	Site classé Sites inscrits	Territoire d'étalement urbain ancien (pavillonnaire) dont la transformation annoncée se concentre autour des bords de Seine (Vitry) et du pôle Noisy-Descartes.		
		M	Patrimoine bâti		Topographie fortement contraignante (butte de l'Aulnay)		
		M	Bruit		Présence de gypse et d'anciennes carrières souterraines		
		M	Aménagement du territoire		Enjeux faunistiques et floristiques forts - Enjeux réglementaires forts		
		M	Faune-Flore		Enjeux forts pour les continuités écologiques des 3 trames étudiées		
		M	Agriculture		Surfaces agricoles persistantes, localisées principalement au niveau des coteaux de l'Aulnoye		
T9	Descartes - Le Bourget	M	Aménagement du territoire		Deux secteurs identifiés à enjeux paysager forts : le Bois Saint Martin et les entités de la ZPS « Site de Seine-Saint-Denis » concernées par ce tronçon.		
		M	Eaux/sols/Sous-sols		Peu de contraintes liées au patrimoine protégé.		
		M	Faune-Flore		Présence de zones de sensibilité archéologique		
		M	Agriculture		Zone où les nuisances sonores sont très localisées : le long de l'A4, la N370, les lignes de RER A et E.		
		M	Paysage		Zone de « calme » relative en probable relation avec la présence d'espèces animales patrimoniales		
		M	Patrimoine bâti		Territoire d'étalement urbain entrecoupé par quelques poches de nature. Accessibilité difficile sans voiture.		
		M	Bruit				
		M	Aménagement du territoire				
		M	Faune-Flore				
		M	Agriculture				

