



**ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LA SANTÉ
DE PROJETS TRANSPORT DE PLAINE COMMUNE**
SYNTHESE

ILLUSTRATION

Berthet One est un dessinateur de bandes dessinées de Plaine Commune. Il a grandi dans la cité des 4000 à La Courneuve.

Il remporte le Grand prix de la 1^{re} édition du concours de bandes-dessinées Transmurailles à Angoulême. Son premier album « l'Évasion », publié en 2010, se vend à plus de 10 000 exemplaires.

Il vient d'achever sa deuxième BD.

En 2013, est créée à son initiative, l'association Makadam, dont l'objectif est la prévention de la délinquance et l'insertion par l'Art. En partenariat avec divers organismes dont le ministère de la Justice, Makadam permet à des artistes - rappeurs, scénaristes, dessinateurs - d'intervenir en milieu carcéral, grâce notamment au soutien de la Fondation M6. Makadam intervient également dans des médiathèques, des écoles, des maisons de jeunes et de la culture (MJC), des maisons pour tous (MPT).

CITATION RECOMMANDÉE

Laporte A. et Dubreuil M. (sous la dir.). Évaluation des impacts sur la santé de projets transport à Plaine Commune (93). Paris : Agence régionale de santé (ARS) Île-de-France, Observatoire régional de la santé (ORS) Île-de-France, synthèse rapport final mai 2014.



Observatoire régional de santé Île-de-France

ÉVALUATION DES IMPACTS SUR LA SANTÉ DE PROJETS TRANSPORT DE PLAINE COMMUNE

SYNTHESE

Sous la direction de **Anne Laporte**
Agence Régionale de Santé Île-de-France
et de **Muriel Dubreuil**
Observatoire Régional de Santé Île-de-France

CONTRIBUTEURS

COORDINATION

Anne Laporte, Agence régionale de santé, Île-de-France
Muriel Dubreuil, Observatoire régional de santé, Île-de-France

REDACTEURS

Anne Laporte
Muriel Dubreuil
Alicia Amigou, Observatoire régional de santé, Île-de-France
Jeremy Courel, Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France
Catherine Mangeney, Institut d'aménagement et d'urbanisme Île-de-France

METHODOLOGIE DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

Hélène Balazard, Cerema LYON
Bénédicte Madelin, Profession Banlieue

ORGANISATION ET DEVELOPPEMENT DU PROJET

Evelyne Jean-Gilles, Agence régionale de santé, Île-de-France

ACCOMPAGNEMENT METHODOLOGIQUE

Hilary Dreaves, IMPACT, Université de Liverpool

REMERCIEMENTS

Nous souhaitons d'abord remercier Jacques Marsaud, directeur général des services de Plaine Commune, pour son engagement dans la réalisation de cette première EIS en Île-de-France.

Nous remercions vivement les membres du comité de pilotage qui ont accepté de prendre part à cette démarche scientifique nouvelle et qui y ont adhéré.

Que soit également remercié l'ensemble du personnel de Plaine Commune en particulier Antonio Aniesa, notre contact au quotidien, qui a facilité notre introduction auprès des différents interlocuteurs de la communauté d'agglomération.

Merci aux facilitateurs des entrevues, avec la population, qui nous ont permis d'aller à la rencontre des groupes les plus éloignés de la parole publique, pour leur dévouement et leur partage de connaissances.

Nous sommes reconnaissants aux habitants qui ont accepté de prendre part à une étude concernant des projets éloignés dans le temps, pour leur confiance et le temps accordé.

Nous remercions les informateurs clés qui nous ont éclairés sur les différents aspects des projets et les conséquences qui en découlaient.

Nous voulons remercier Bénédicte Madelin, directrice de Profession Banlieue, pour ses précieuses connaissances tout en nuances du territoire de la Seine-Saint-Denis, pour son temps et sa disponibilité.

Nous voulons remercier Valérie Feron, statisticienne ORS Île-de-France, pour sa disponibilité et ses conseils et Maylis Telle Lambertson, coordinatrice scientifique ORS Île-de-France pour sa relecture attentive du « profil de population ».

Merci aussi à Hilary Dreaves, notre accompagnateur méthodologique EIS, du groupe IMPACT de l'Université de Liverpool, pour son suivi, ses encouragements et sa patience.

Et enfin nous souhaitons remercier l'INPES, le financeur, sans lequel cette étude n'aurait pu être menée.

ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

AIRPARIF	Association de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France
ALD	Affection longue durée
ANAH	Agence nationale de l'habitat
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AOTU	Autorité organisatrice de transport urbain
APUR	Atelier parisien d'urbanisme
ARS	Agence régionale de santé
BRUITPARIF	Observatoire régional du bruit en Île-de-France
CDT	Contrat de développement territorial
CépiDc	Centre d'épidémiologie sur les causes médicales de décès
CEREMA	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (intégré dans le CEREMA)
CLS	Contrat local de santé
CMU	Couverture maladie universelle
CMU-C	Couverture maladie universelle complémentaire
CNAMTS	Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
COFIL	Comité de pilotage
CPAM	Caisse primaire d'assurance maladie
DREES	Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques
DRIEA	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France
DUP	Déclaration d'utilité publique
EGT	Enquête globale transport
EIS	Évaluation d'impact sur la santé
GART	Groupement des autorités responsables de transport
GPE	Grand Paris express
HCSP	Haut conseil de la santé publique
IAU	Institut d'aménagement et d'urbanisme
IDH2	Indice de développement humain pour la région Île-de-France
IGAS	Inspection générale des affaires sociales

IMC	Indice de masse corporelle
INPES	Institut national de prévention et d'éducation pour la santé
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
INSERM	Institut national de la santé et de la recherche médicale
INSPQ	Institut national de santé publique du Québec
InVS	Institut national de veille sanitaire
IRDES	Institut de recherche et documentation en économie de la santé
IRDS	Institut régional de développement du sport (département autonome de l'IAU)
OMS	Organisation mondiale de la santé
ONDRP	Observatoire national de la délinquance et des réponses pénales
ONDT	Observatoire national de la délinquance dans les transports
ONISR	Observatoire national interministériel de la sécurité routière
ORS	Observatoire régional de la santé (département autonome de l'IAU)
PDIE	Plan de déplacements inter-entreprises
PDU	Plan de déplacements urbains
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PIMMS	Point information médiation multi services
PLD	Plan local de déplacements
PLH	Plan local d'habitat
PLU	Plan local d'urbanisme
PMI	Protection maternelle et infantile
PMR	Personne à mobilité réduite
PNNS	Plan national nutrition santé
PNSE	Plan national santé environnement
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
PPPI	Parc privé potentiellement indigne
PRQA	Plan régional de la qualité de l'air
RFF	Réseau ferré de France
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDRIF	Schéma directeur de la région Île-de-France
SGP	Société du Grand Paris
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
TIC	Technologies de l'information et de la communication
WHO	World health organization
ZAC	Zone d'aménagement concerté
ZAPA	Zones d'actions prioritaires pour l'air
ZUS	Zone urbaine sensible

SOMMAIRE

1. INTRODUCTION	11
2. QU'EST-CE QUE L'EIS ?	13
3. MÉTHODOLOGIE	15
3.1 LES DÉTERMINANTS DE LA SANTÉ	15
3.2 LA GOUVERNANCE DE L'EIS	16
3.3 LES ÉTAPES DE L'EIS	17
4. MATÉRIEL RECUEILLI	21
4.1 LES DONNÉES DE LA LITTÉRATURE	21
4.2 LE PROFIL DE LA POPULATION	23
4.2.1 LES DONNÉES SOCIODÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES	24
4.2.2 LES DONNÉES DE SANTÉ	25
4.2.3 LES ENJEUX DE MOBILITÉ	26
4.3 LE VERBATIM DE LA POPULATION	27
4.3.1 LA TANGENTIELLE NORD	27
4.3.2 LE TRAMWAY T8 SUD	28
4.3.3 LA GARE SAINT-DENIS PLEYEL	29
5. IMPACTS POTENTIELS DES PROJETS SUR LA SANTÉ	31
5.1 LA TANGENTIELLE NORD	31
5.2 LE TRAMWAY T8 SUD	33
5.3 LA GARE SAINT-DENIS PLEYEL	36
6. RECOMMANDATIONS	41
6.1 LA TANGENTIELLE NORD	41
6.2 LE TRAMWAY T8 SUD	42
6.3 LA GARE SAINT-DENIS PLEYEL	44
6.4 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES	46
7. CONCLUSIONS	49
LISTE DES ANNEXES	55

1. INTRODUCTION

Plaine Commune est située aux portes de Paris, entre le pôle de la Défense et celui de Roissy. Il s'agit d'un territoire de contrastes, entre friches industrielles et nouveaux immeubles de bureaux, fortement marqué par son histoire de banlieue populaire et ouvrière. Sa population est jeune, riche de diverses appartenances culturelles et une part importante rencontre des difficultés sociales. D'importants déséquilibres de développement entre le nord et le sud du territoire persistent. Par ailleurs, la desserte du territoire par les transports en commun est encore insuffisante et le réseau local peu adapté aux déplacements « domicile/travail ».

Défini comme « Territoire de la Culture et de la Création » dans le cadre du Contrat de Développement Territorial (CDT) associé au projet du Grand Paris, Plaine Commune est un des territoires au plus fort potentiel de croissance et de développement de la métropole parisienne. L'un des cinq enjeux du CDT est de « mieux se déplacer sur le territoire, être connecté à la métropole », enjeu pour lequel trois objectifs principaux ont été retenus : améliorer l'offre et la qualité des transports en commun existants et développer une nouvelle offre pour améliorer les échanges de banlieue à banlieue ; limiter la place de l'automobile en ville ; ouvrir le territoire et le rendre accessible à pied, à vélo et par les transports en commun.

La communauté d'agglomération de Plaine Commune et l'Agence régionale de santé Île-de-France ont souhaité mettre en œuvre une démarche d'Évaluation d'Impact sur la Santé (EIS) à propos des projets transport en cours de développement ou projetés sur le territoire de cette communauté. L'ARS entend développer des outils de plaidoyer pour que soit prise en compte la santé dans les projets d'aménagement du territoire et les autres politiques publiques, à des fins de réduction des inégalités sociales et territoriales de santé. De même, la Communauté d'Agglomération Plaine Commune, qui voit se développer sur son territoire un réseau de transports important, et qui constituera un nœud de connexion majeur du projet du Grand Paris, souhaite vérifier que ces réalisations se fassent au bénéfice de tous ses habitants.

Trois projets de transports font l'objet de cette EIS : la Tangentielle Nord (TN), le tramway T8 Sud et la gare Saint-Denis Pleyel. Ces projets visent à désenclaver le nord du territoire grâce à une liaison banlieue-banlieue, à desservir des zones denses d'habitat social et à développer une nouvelle centralité dans le quartier Pleyel, pour le territoire.

L'EIS dont nous présentons ici les résultats, a été coordonnée scientifiquement par l'Observatoire régional de santé Île-de-France (ORS) et l'Agence régionale de santé Île-de-France (ARS) et a été accompagnée méthodologiquement par le groupe IMPACT¹ de l'Université de Liverpool.

Cette étude se situe dans un contexte de développement de l'EIS en France.

¹ <http://www.liv.ac.uk/ihia/>

2. QU'EST-CE QUE L'EIS ?

L'évaluation d'impact sur la santé (EIS) est une démarche d'aide à la décision politique caractérisée par une approche scientifique et participative mettant en relation décideurs politiques, acteurs de santé publique et personnes concernées. Elle s'inscrit dans un double objectif de promotion de la santé dans toutes les politiques publiques et de lutte contre les inégalités de santé à travers la prise en compte de ses déterminants. Elle est définie comme un ensemble de procédures, méthodes et outils qui visent à identifier, généralement ex ante, des impacts positifs ou négatifs d'une politique (ou d'un programme) sur la santé de la population et leur distribution dans les différentes strates sociales. Les buts de l'EIS sont de produire des recommandations à l'adresse des décideurs pour infléchir le projet ou le programme dans le sens d'une augmentation des impacts potentiels positifs et d'une diminution des impacts potentiels négatifs. Ces recommandations sont basées sur un ensemble d'éléments objectifs comprenant des données contextuelles, des données scientifiques, ainsi que sur le recueil d'opinions d'experts et de la population concernée.

Cette démarche méthodologique s'est largement diffusée au niveau international, après l'initiative de pionniers dont Alex Scott-Samuel (IMPACT, Université de Liverpool), à la suite de la Commission des déterminants de la santé (OMS) et de l'approche intersectorielle de la santé dans toutes les politiques (OMS). Elle est basée sur un modèle socio-environnemental de la santé. Elle intègre un certain nombre de principes : la démocratie participative associant toutes les parties prenantes aux décisions et notamment la population concernée ; l'équité, qui mène à considérer non seulement les effets sur la santé de la population, mais aussi à tenir compte des effets différenciés selon les groupes qui la constituent ; le développement durable, pour évaluer les effets à court et à long terme ; l'utilisation éthique des preuves/connaissances par le recueil et le traitement rigoureux des données ; l'ouverture et la transparence sur les données et les débats.

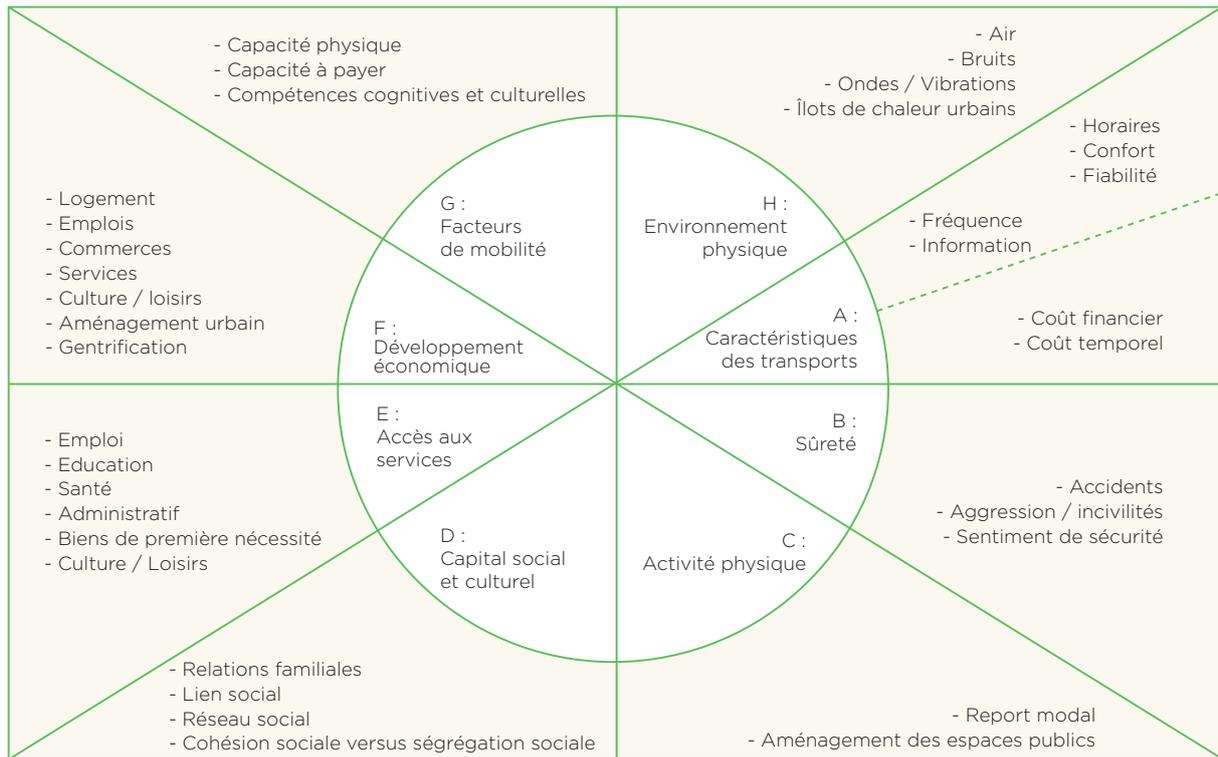
3. MÉTHODOLOGIE

Il s'agit d'une EIS de format intermédiaire (selon les classifications existantes à l'échelle internationale) ; il n'a pas été mis en place de recueil de nouvelles données sous forme d'enquête spécifique ou de nouvelles modélisations. Les évaluations déjà réalisées (environnementales, stratégiques, etc.) en lien avec les projets étudiés ont été prises en compte. Un recueil de données qualitatives a été réalisé auprès des utilisateurs potentiels des transports (cf. chapitre 6). Enfin, des entretiens individuels ont été réalisés auprès d'experts et d'informateurs clés pour compléter l'évaluation des impacts. Le guide EIS élaboré par IMPACT a été utilisé¹.

3.1 LES DÉTERMINANTS DE LA SANTÉ

L'équipe d'évaluation a choisi de retenir une définition large des « déterminants de la santé » (cadre conceptuel de la santé et de ses déterminants, Québec). Dès le début de l'EIS, un tableau des impacts potentiels sur la santé a été construit, en prenant en compte l'ensemble des déterminants de la santé. L'objectif de cet outil initial était d'identifier des corrélations entre les trois projets transport et de potentiels impacts sur la santé. Durant le développement de l'EIS, à l'aide de la revue de la littérature, du profil de population, mais aussi des focus groupes réalisés, il est devenu possible d'organiser le recueil de données, selon des grands « groupes de déterminants ». La schématisation ci-après représente donc le cadre d'analyse retenu par l'équipe d'évaluation pour cette EIS.

¹ Scott-Samuel A, Birley M, Arden M. The Merseyside Guidelines for Health Impact Assessment. Liverpool: Merseyside Health Impact Assessment Consortium. 1998 (revised 2002).



Schématisme des déterminants de la santé – EIS transports Plaine Commune

3.2 LA GOUVERNANCE DE L'EIS

La gouvernance a été assurée par un comité de pilotage (COFIL) restreint et décisionnaire qui guide le déroulement de l'Évaluation des Impacts sur la Santé (EIS) des projets transport sélectionnés, réalisée par l'équipe d'évaluation.

Le COFIL comprenait² : les commanditaires : la communauté d'agglomération Plaine Commune et l'Agence régionale de santé Île-de-France ; les parties prenantes parmi lesquelles on retrouve les promoteurs des projets transport : la SGP, la SNCF, la RATP, le STIF, mais aussi les institutions intéressées au développement de ces projets : la délégation territoriale de l'ARS en Seine-Saint-Denis (93), le Conseil de Développement de Plaine Commune (représentants de la société civile), le club des DRH de Plaine Commune Promotion, l'association des usagers des transports de Plaine Commune, l'association de défense de l'environnement : Environnement 93. L'INPES était présent au comité de pilotage en tant qu'observateur. Un expert d'IMPACT a assisté au COFIL dans un rôle de facilitation et de pédagogie de la démarche EIS.

L'équipe d'évaluation a été responsable de la mise en œuvre de l'EIS et de la remise du rapport d'évaluation au COFIL. Elle était sous la responsabilité des deux évaluateurs en chef et comprenait³, par ailleurs :

- pour la partie recueil de données : un chargé d'études de l'ORS (données du profil de population), deux chargés d'études de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France (données de mobilité et d'accessibilité)
- pour la participation citoyenne : la directrice de Profession Banlieue (centre de ressources en politique de la ville de Seine-Saint-Denis), des représentants des services des trois villes sélectionnées, un représentant de la communauté d'agglomération en charge de la participation

² Voir liste détaillée en annexe 1

³ Voir liste détaillée en annexe 1

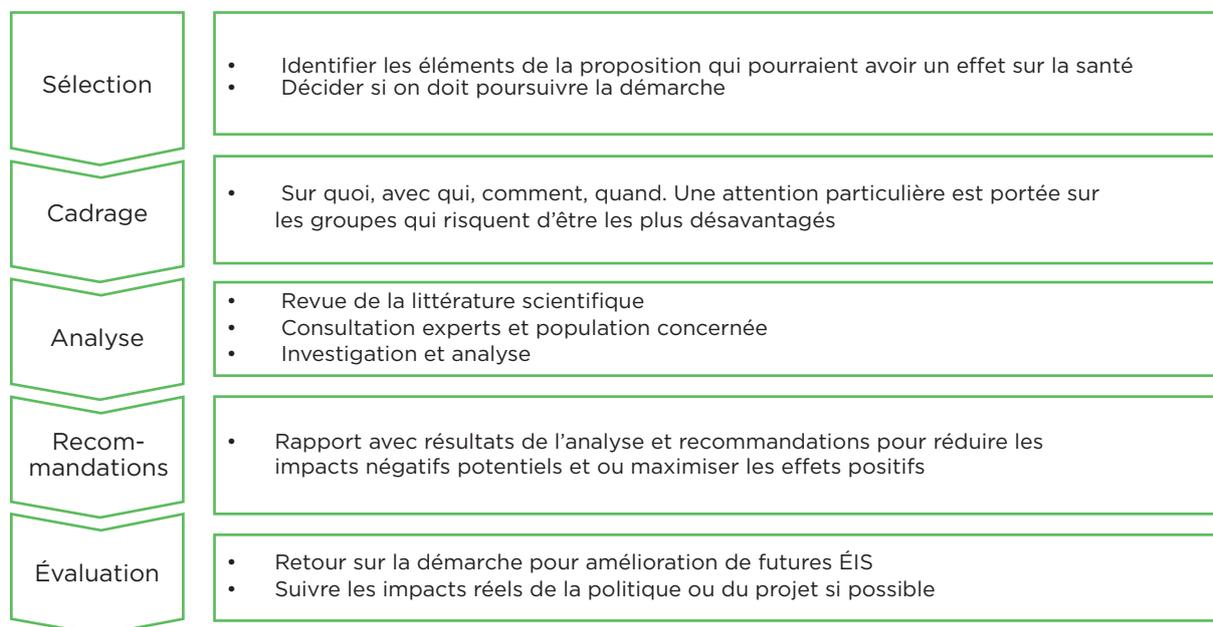
citoyenne et une chercheuse en sciences sociales sur les démarches participatives (CEREMA, Lyon).

Les termes de références de l'équipe d'évaluation ont été envoyés au COPIL, une fois finalisée l'étape de cadrage de l'EIS.

L'équipe a été accompagnée sur le plan méthodologique par le groupe IMPACT de l'Université de Liverpool dans le cadre de cinq séances de formation-action réparties sur la durée de l'EIS.

3.3 LES ÉTAPES DE L'EIS

Une EIS comprend en général cinq étapes mises en œuvre par l'équipe d'évaluation (cf. schéma ci-après).



Source : Union internationale de promotion de la santé et d'éducation pour la santé (UIPES), l'évaluation d'impact sur la santé : une aide à la décision publique pour des choix sains, durables et équitables. 2012.

L'étape de sélection a permis de choisir les projets retenus parmi les 40 projets de lignes, prolongements, gares et voiries prévus sur le territoire. A partir de six critères définis par le comité de pilotage (ajustabilité du projet, desserte banlieue/banlieue, desserte des populations les plus défavorisées, connectivité, importance de la phase travaux et traversée d'une zone de points noirs environnementaux) et en s'appuyant sur des échanges avec des informateurs-clés (possédant une connaissance globale de l'ensemble des projets transport du territoire), un scénario comprenant trois projets a été retenu. Il s'agit de la Tangentielle Nord, du prolongement au sud du tramway T8 (TRAM'Y) et de la gare Saint-Denis Pleyel avec le franchissement entre les quartiers du Landy et de Pleyel (cf. schéma ci-après).

conséquent des véhicules particuliers sont envisagées, en contraignant le stationnement, en complétant le maillage des voiries locales et en restructurant les espaces publics pour favoriser les modes actifs.

L'étape de cadrage de l'EIS a précisé le périmètre géographique, temporel et populationnel de l'étude. Les modes actifs de déplacement ont été pris en compte (vélo, marche). En revanche, le fret et le transport aérien n'ont pas été inclus dans l'étude. Compte tenu du phasage différent des trois projets et du calendrier de l'étude, la phase de construction (travaux, chantiers...) des projets, malgré l'importance de ses impacts sur la santé, n'a pas été retenue dans le cadre de cette EIS.

Dans l'optique du recueil de données auprès de la population, le champ géographique de l'étude a été circonscrit aux communes de Villetaneuse et Stains pour la Tangentielle Nord, au quartier du Franc-Moisin de Saint-Denis pour le T8 Sud et au quartier Pleyel de Saint-Denis pour la gare Saint-Denis Pleyel avec le projet d'urbanisme associé (franchissement Landy/Pleyel).

L'étape d'analyse s'est appuyée sur :

- une analyse des projets à partir des documents disponibles et d'entretiens avec des informateurs clef ;
- une analyse du contexte politique des projets (champ des transports et de l'aménagement, de l'environnement et de la santé) au niveau international, national, régional et local ;
- une description du profil social, sanitaire, économique et environnemental de la population des trois villes (Villetaneuse, Stains, Saint-Denis) ;
- une revue de la littérature (articles scientifiques et littérature grise) sur les liens entre transport et santé ;
- des entretiens avec des experts sur des points spécifiques de la littérature scientifique ;
- des focus groupes avec la population des villes sélectionnées auprès de groupes défavorisés, invités par l'intermédiaire d'associations (jeunes, femmes en socialisation par la langue, demandeurs d'emploi, habitants participant à un conseil de quartier ou à une maison de quartier, etc.).

L'évaluation des impacts sur la santé a comporté plusieurs phases. D'abord la réalisation de modèles logiques permettant, à partir des composantes de chaque projet, d'estimer les effets directs, les effets intermédiaires sur les déterminants de santé puis les effets sur la santé et la qualité de vie. Ensuite, la qualification des impacts du projet sur chaque déterminant a pu être menée à partir de l'ensemble des données recueillies. Un tableau des impacts potentiels synthétise les résultats en précisant le sens de l'impact (positif ou négatif), l'effet sur la santé et le bien-être, les groupes de populations impactées de façon différentielle. De plus, trois critères : la taille de la population concernée, l'intensité de l'effet sur la santé et la probabilité que l'effet se produise ont permis de prioriser les impacts.

Les recommandations ont pu être élaborées à partir des impacts potentiels identifiés et grâce à l'ensemble des données disponibles. Un retour vers la population pour co-construire certaines recommandations a été organisé avec l'ensemble des participants aux focus groupes rencontrés dans les trois villes.

Le suivi et l'évaluation de l'EIS est une étape ultérieure qui vise à mesurer les effets de l'EIS sur les décisions prises relatives aux projets étudiés, sur l'appropriation par la population des recommandations et sur la poursuite de la dynamique intersectorielle enclenchée durant l'EIS.

4. MATÉRIEL RECUEILLI

4.1 LES DONNÉES DE LA LITTÉRATURE

Cette partie présente un résumé des données de la littérature sur les liens entre les déterminants de la santé définis pour cette EIS et la santé des populations. Les références sont disponibles dans le rapport complet.

Les transports affectent la santé de façon directe et indirecte, positive et négative. Les effets directs des transports sur la santé comprennent, en fonction des modes, des risques sanitaires (pollution de l'air, bruit, accidents) mais aussi des bénéfiques (activité physique liée à la marche ou au vélo). Les transports ont aussi des effets indirects sur la santé en lien avec l'accessibilité à différents types de services et des interactions sociales qui, en tant que déterminants de santé, vont affecter la santé physique et mentale. Les liens entre transports et santé ont été beaucoup plus étudiés du point de vue des risques sanitaires, qui sont quantifiables, par rapport aux impacts sur la santé en lien avec l'accès aux services, à l'emploi ou aux relations sociales dont les liens avec la santé sont démontrés mais dont la mesure est souvent qualitative.

Les caractéristiques des transports (confort, fiabilité, fréquence, horaires, information, etc.) ont des impacts variés sur la qualité de vie des individus comme le montrent de nombreux travaux. En particulier, les temps et conditions de trajet domicile-travail ont des effets sur la qualité du sommeil, sur le stress quotidien, sur le syndrome d'épuisement et la fréquence des congés maladie, sur l'agressivité au travail et globalement sur différents indicateurs de santé perçue et objective. L'organisation des pôles d'échanges (intermodalité) peut nécessiter un effort physique d'autant plus important que l'on est âgé ou que l'on présente une mobilité réduite. L'effort mental et cognitif pour rechercher et interpréter les informations peut générer du stress, lorsque la correspondance est source d'inquiétude quant au risque de la rater.

Les transports ont un impact sur **la sûreté**, c'est à dire les accidents, les agressions/incivilités et le sentiment de sécurité. Le sentiment de sécurité n'est pas corrélé au fait d'avoir été victime de faits (vols ou agressions). Si près de la moitié des usagers en Île-de-France se sentent en insécurité dans les transports, seuls 3% ont subi une agression. La fraude et les incivilités contribuent au sentiment d'insécurité qui génère anxiété et stress. Les transports collectifs peuvent favoriser un report modal de la voiture vers les modes actifs. Le bénéfice/risque attendu en termes de santé individuelle et collective du report modal de la voiture sur le vélo a fait l'objet d'une revue de la littérature scientifique internationale qui conclut que les bénéfiques restent élevés (principalement dus aux effets de l'exercice physique au niveau individuel et à la baisse de la pollution au niveau sociétal), malgré le risque d'accident pour les cyclistes.

La littérature sur les bénéfiques pour la santé de **l'activité physique** dans le cadre de l'utilisation du vélo ou de la marche pour les transports quotidiens suggère une réduction du risque cardiovasculaire, une diminution du risque de diabète de type 2, d'obésité, de cancer (sein, colon) et de dépression. Il a été montré en Île-de-France que l'utilisation des transports collectifs favorisait une activité physique

(dépendance énergétique) significativement supérieure à l'utilisation d'un moyen motorisé. L'aménagement urbain peut favoriser les mobilités actives dans certaines conditions de sécurité routière et de nuisances liées au trafic (bruit et pollution de l'air), de sécurité personnelle (éclairage, etc.), d'esthétique (éléments de verdure, éléments historiques, espaces ouverts et paysages), de marchabilité (trottoirs et voies désignées, sites ombragés, présence de bancs, etc.), de continuité et connectivité (connectivité des rues, densité des intersections, coupures urbaines) et de fonctionnalité (proximité et accessibilité aux équipements, services et interfaces de transit, densité résidentielle et mixité). Les relations entre les espaces verts urbains et la santé sont complexes et multidimensionnelles. Une revue critique de la littérature montre un lien positif entre les espaces verts et les conditions générales de santé. Quatre mécanismes potentiels sont proposés : les espaces verts pourraient avoir un effet protecteur vis-à-vis de certaines expositions environnementales ; ils réduiraient le stress ; ils permettraient une meilleure récupération dans des contextes d'épuisement et ils favoriseraient l'activité physique. Cependant, certains groupes sociaux ou des personnes présentant des incapacités sont moins enclins à fréquenter les espaces verts publics. Parmi les effets négatifs sur la santé associés à ces lieux, cette revue critique mentionne les risques de comportements antisociaux, d'agressions ou de relations sexuelles non protégées.

Les transports collectifs contribuent au **capital social et culturel**. Ils favorisent le réseau social et le support social, facteurs associés à la santé. Le réseau social et le support social agissent par les sources d'information et les biens qu'ils procurent ainsi que par l'identification à de normes de comportement de santé. La cohésion sociale permet d'intégrer des habitudes de vie saine et contribue à une efficacité collective dans la résolution de problèmes d'accès aux soins. En particulier, ces composantes semblent associées à un meilleur accès aux soins prénataux et à une réduction de la mortalité infantile. Les individus bénéficiant d'un capital social élevé ont une espérance de vie supérieure. Le capital social a été aussi trouvé associé à un meilleur état de santé cardiovasculaire avec une diminution du risque d'accident vasculaire cérébral et d'infarctus du myocarde, une réduction du risque de cancer et une amélioration de la santé mentale.

L'aménagement urbain en lien avec les projets transport peut entraîner un processus de **gentrification**. Il s'agit d'un phénomène urbain par lequel des arrivants plus aisés s'approprient un espace initialement occupé par des habitants moins favorisés, transformant ainsi le profil économique et social du quartier au profit exclusif d'une couche sociale supérieure. Le résultat à terme est le déplacement des populations les plus modestes ne pouvant plus payer leur loyer ou acheter des biens de première nécessité à proximité. Les implications sur la santé décrites dans de nombreux travaux anglo-saxons affectent plus particulièrement certaines populations : les enfants, les femmes, les personnes âgées et des groupes de population issus de l'immigration. Les études menées montrent une réduction de l'espérance de vie, une mortalité infantile plus élevée, une prévalence du cancer plus importante, une incidence augmentée de l'asthme, du diabète et des maladies cardio-vasculaires. De plus, les conditions d'habitat dégradées peuvent entraîner des expositions à des toxiques environnementaux (plomb, etc.). L'éloignement dans des zones moins bien fournies en services et transports induit une augmentation du stress, augmente le risque d'accidents et affecte la santé mentale.

L'**accès** aux services (administratifs, de santé, loisirs, culturels, etc.) et fonctions (emploi, éducation, etc.) a un impact indirect sur la santé. L'accès à l'emploi peut avoir plusieurs conséquences sur la santé : un impact direct négatif par les expositions professionnelles mais également psychosociales consécutives aux conditions de travail ; un impact indirect positif par les ressources qu'il procure : financières, matérielles et psychosociales. L'emploi permet l'inclusion sociale, améliore le réseau social et le support social et a ainsi des effets indirects sur la santé (cf. plus haut). A l'inverse, différentes études confirment le lien très fort entre chômage et santé à tous les âges. Les salariés dont l'itinéraire professionnel est marqué par le chômage présentent, à caractéristiques sociodémographiques données, une santé dégradée. Et un homme au chômage a un risque annuel de décès environ trois fois plus élevé qu'un actif occupé du même âge. L'accès aux biens de première nécessité est aussi un déterminant essentiel de santé, en particulier l'accès à une alimentation saine (comportant des fruits et légumes frais). Les transports peuvent impacter cette accessibilité, en relation avec la capacité physique des personnes (mobilité réduite) et aux coûts des transports en commun pour se rendre

dans des magasins éloignés mais moins chers. Une alimentation saine protège contre les maladies cardiovasculaires, contre certains cancers et le diabète de type 2. L'accès aux services de santé est un des déterminants du recours aux soins. Un délai de recours ou un non-recours aux soins sont des facteurs d'aggravation de la morbidité et d'augmentation du risque de mortalité.

La **mobilité** est un bien intermédiaire qui permet l'accès au travail, à la santé, aux loisirs, à l'éducation, au réseau social. Les inégalités d'accès à la mobilité délimitent des groupes vulnérables : les jeunes non diplômés, les demandeurs d'emploi, les familles pauvres, certains migrants (en particulier ceux ne maîtrisant pas le français), les femmes seules avec enfant, les personnes handicapées, âgées, ou vivant dans des zones très défavorisées. Trois facteurs de mobilité ont été définis dans cette étude : la capacité physique, les compétences cognitives et culturelles et la capacité à payer. La capacité physique fait référence aux personnes à mobilité réduite (au sens large : personnes handicapées, personnes âgées, femmes accompagnées d'enfants) qui peuvent rencontrer des freins physiques à la mobilité constituant autant de perte de chance en relation avec leur santé et leur bien-être. Les compétences cognitives et culturelles désignent les capacités de représentation opérationnelle des lieux où l'on doit se déplacer, l'appropriation préalable de l'espace et l'expérience pratique. Cette connaissance de l'espace ne va pas de soi, dans un contexte de complexification des réseaux de transport en commun et de l'organisation des territoires en particulier en Île-de-France. Certaines populations (notamment les populations migrantes maîtrisant mal la langue) peuvent se retrouver en difficulté, ce qui renforce leur isolement social. D'autres compétences, liées aux technologies de l'information, sont et seront requises pour utiliser les transports dans les années à venir. Or, la « fracture numérique » qui désigne les inégalités dans l'accès et l'utilisation, entre territoires et individus, des technologies de l'information et la communication peut entraîner une perte de chance pour certaines populations. La capacité à payer induit une autre inégalité d'accès à la mobilité. Le droit à la tarification sociale a été mis en œuvre dans la loi SRU (2000) cependant le non-recours aux aides tarifaires des transports collectifs des personnes susceptibles d'en bénéficier constitue un phénomène largement répandu. Dans un tiers des cas, il s'agit de l'application partielle de la loi, pour le reste le non-recours est lié à la méconnaissance du dispositif et/ou à sa complexité.

Les transports ont un impact sur l'**environnement physique**, en particulier sur la qualité de l'air et sur le bruit urbain. Les transports urbains, en particulier routier, représentent une source majeure de pollution atmosphérique. De nombreuses études épidémiologiques ont mis en évidence les liens entre pic de pollution de l'air et effets sanitaires à court terme : toux, irritations, bronchites, crises d'asthme, pathologies cardio-vasculaires. Les effets à long terme décrits, à la suite d'une exposition à la pollution atmosphérique dans la durée, sont une augmentation du risque de développer un cancer du poumon ou une maladie cardio-pulmonaire. Des études émergentes suggèrent également un lien avec le développement neurologique, la fonction cognitive et les diabètes. Le bruit affecte une proportion importante de la population dans les zones urbaines, un tiers de la population est gêné en journée, un cinquième est perturbé dans son sommeil (bruit routier, ferroviaire, aérien). Les bruits de l'environnement engendrent des effets indirects extra-auditifs plus difficiles à mettre en évidence et à quantifier que les atteintes auditives. Les atteintes extra-auditives peuvent être classées en trois principales catégories : les effets sur le système cardiovasculaire, les effets sur la santé mentale et les effets sur le sommeil. Le bruit a ainsi des effets négatifs sur la santé et perturbe la qualité de vie et le bien-être des personnes exposées. Ces effets concernent en particulier des populations sensibles (enfants, personnes âgées, etc.) et des populations socialement défavorisées, plus fréquemment exposées au bruit environnemental et ayant moins de ressources pour l'éviter. Ces dernières peuvent cumuler aussi d'autres facteurs de risque notamment professionnel.

4.2 LE PROFIL DE LA POPULATION

Cette partie présente une synthèse des données recueillies pour établir le profil de la population potentiellement impactée par les projets. Les références et sources des données présentées sont disponibles dans le rapport complet.

Le profil de la population des trois villes incluses dans l'EIS comprend les données sociodémographiques, économiques, sanitaires et environnementales qui les caractérisent. Les enjeux de mobilité actuelle et d'accessibilité future complètent le profil et permettent de comprendre dans quel contexte s'inscrivent ces nouveaux projets.

4.2.1 LES DONNÉES SOCIODÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES

Le territoire de Plaine Commune montre un dynamisme économique contrastant avec l'importance du chômage et de la précarisation des populations locales. La population des communes étudiées (Saint-Denis, Stains, Villetaneuse) est plus jeune que celle du département et de la région comme l'exprime l'indicateur de jeunesse près de deux fois plus élevé pour chaque ville relativement à celui calculé à l'échelle de la région (1,4). La part des familles nombreuses est plus de deux fois plus élevée à Villetaneuse et Stains que dans l'ensemble du département. Les familles monoparentales (à près de 90% des femmes seules) représentent le quart des familles, un taux très largement supérieur à celui de la région (17%). La population étrangère est importante dans ces villes, entre 23% et 34%, comparativement au département (21%) et à la région (12,6%). Les jeunes de ces villes rencontrent des difficultés au niveau éducatif. Les différents indicateurs étudiés (proportion de jeunes de 15 à 17 ans scolarisés, proportion d'entrants en 6^{ème} avec un retard de 2 ans ou plus, taux de réussite au bac général et technologique) sont tous défavorables comparé aux données départementales ou régionales. Ces éléments constituent l'arrière-plan des difficultés importantes d'accès à l'emploi dans ces villes. La part de population active parmi les 15-64 ans de Saint-Denis, Stains et Villetaneuse (respectivement de 73,5%, 67,4%, 71,6%) est inférieure à celle de la région (75,4%). Pour les femmes, ces taux sont nettement inférieurs à ceux des hommes avec des écarts de 8 à 11 points, alors qu'il n'est que de 6 points au niveau régional. Le taux de chômage des 15 à 64 ans dans ces communes (autour de 22%) est environ deux fois plus élevé que le taux de l'Île-de-France (11,1%). Les jeunes de 15 à 24 ans sont davantage touchés par le chômage que le reste de la population active (entre 36% et 39% selon les villes). La structure sociale de la population active résidant dans ces trois communes ayant un emploi se distingue de celle de l'Île-de-France par une plus forte proportion d'ouvriers et d'employés et une part de cadres et professions intellectuelles nettement inférieure. Le nombre d'emplois à Plaine Commune est supérieur à la population en âge de travailler et la structure sociale de la population travaillant dans ces communes diffère de celle de la population active y résidant. En effet, la progression des emplois tertiaires dans la ville de Saint-Denis, a été très importante, avec la plus forte progression observée pour l'emploi des cadres. L'installation de nombreuses grandes entreprises au quartier La Plaine (ancien quartier industriel au sud de Saint-Denis, désormais vaste zone d'implantation de logements et d'entreprises essentiellement tertiaires) correspond pour beaucoup à des transferts d'emplois et moins à des emplois réellement offerts localement.

Les inégalités ne se réduisent pas pour ce territoire comme l'attestent les revenus médians annuels (autour de 12 000 €) deux fois plus faibles dans ces communes comparés à la moyenne régionale (autour de 22 000 €) et dont le taux d'augmentation en 10 ans reste en deçà du taux régional. De plus, une dispersion importante des revenus s'observe dans ces communes, dispersion beaucoup moins marquée dans les territoires de référence. La part de la population couverte par le RSA est plus du double de la part régionale. Un autre indicateur illustre la faiblesse des revenus de ces ménages, les taux de logements sociaux qui représentent la moitié (Saint-Denis) à plus des deux-tiers (Villetaneuse et Stains) des résidences principales, nettement supérieurs aux moyennes départementale (36,7%) et régionale (25%). De plus, la part de sur-occupation (26,6%) est beaucoup plus importante qu'au niveau régional (17,7%). A cela s'ajoute une densité de parc de logements privés potentiellement indignes la plus élevée d'Île-de-France.

Le niveau de délinquance observé sur le territoire, à partir des données de l'ONDRP¹ sur les crimes et délits constatés en 2012, est élevé relativement aux autres territoires du Grand Paris (arrondissements de Paris et communes de la petite couronne). Cela concerne en particulier, les indicateurs d'atteinte volontaire à l'intégrité physique, de violences physiques crapuleuses ou non, de vols sans violence,

1 Observatoire national de la délinquance et de la réponse pénale (ONDRP)

de vols avec violence sans armes contre des femmes sur la voie publique et dans l'espace public, de destructions et dégradations, d'infractions à la législation sur les stupéfiants.

4.2.2 LES DONNÉES DE SANTÉ

L'espérance de vie à la naissance dans les trois communes étudiées est inférieure de 2 à 3 ans à l'espérance de vie régionale, chez les hommes et les femmes, sur la période 2009-2010. De même, l'espérance de vie à 60 ans pour les hommes et les femmes des trois communes considérées est également en dessous des chiffres régionaux, avec des écarts d'années de vie 1,3 à 1,6 en moins pour les hommes et de 1,7 à 2,7 années de vie en moins pour les femmes. Les taux de mortalité toutes causes et les taux de mortalité prématurée (avant 65 ans) sont plus élevés pour ces communes comparativement au département ou à la région. Cependant, l'indicateur le plus alarmant est le taux de mortalité infantile du département, et plus particulièrement le taux de mortalité néonatale (entre la naissance et le 28^{ème} jour de vie) qui atteint 3,6 décès pour 1 000 naissances vivantes comparé à 2,7 pour l'Île-de-France (2006-2008). Enfin, les morts violentes (dont les accidents de transports) sont les premières causes de décès des jeunes hommes de 15-34 ans sur la période 2008-2010.

En termes de morbidité, les maladies cardiovasculaires, le diabète de type 1 ou 2 et les tumeurs malignes sont les principales causes d'admission en affection longue durée (ALD) des 35-64 ans et des 65-84 ans dans le département de la Seine-Saint-Denis. Les moins de 15 ans sont admis en ALD principalement pour affections psychiatriques et pour affections respiratoires chroniques graves. Les maladies cardiovasculaires chez les hommes ainsi que le diabète (hommes et femmes confondus) sont surreprésentés dans le département par rapport à la moyenne régionale.

La prévalence de l'obésité chez les enfants scolarisés en Seine-Saint-Denis (de la petite enfance à l'adolescence) est plus élevée qu'au niveau national, 13,6% versus 10,6% (en 2004). Chez les adultes, la même problématique est observée (17,6% étaient obèses et 32,7% en surpoids dans une enquête d'un centre d'examen de santé de l'assurance maladie). Aussi, le département tient la première place en France pour la prévalence du diabète (5,8% comparé à 3,2% à Paris et 4,4% pour l'ensemble de la France, en 2009). Deux pathologies infectieuses, la tuberculose et l'infection VIH, présentent des incidences plus élevées que la région Île-de-France ou la France. Cela s'explique à la fois par la proportion importante de personnes nées en Afrique subsaharienne, zone de forte prévalence de ces deux pathologies, et par les conditions de vie favorisant les maladies transmissibles.

Concernant l'offre et la consommation de soins, le département se caractérise par une densité de médecins inférieure aux moyennes régionale et nationale et parmi les plus faibles d'Île-de-France. La démographie médicale en pédiatres et gynécologues est très déficitaire, mais il existe un maillage important de centres de protection maternelle et infantile (PMI). Les centres de santé, structures de proximité pour les soins et la prévention sont plutôt bien répartis sur ensemble du territoire, hormis l'est du département et la commune de Villetaneuse. Cette faiblesse de l'offre de soins de premier recours, explique qu'une grande partie des consommations de soins des habitants se fasse hors de la ville de résidence : dans le département de Seine-Saint-Denis (de 10 à plus de 50% selon les spécialités), à Paris (de 4 à 30% en fonction des spécialités) ou dans des départements limitrophes. Les habitants de ces communes sont donc, à l'heure actuelle, dépendants de moyens de transport pour leur recours aux soins.

En termes de comportements favorables à la santé, la pratique sportive dans le département est très dépendante des aménagements urbains et de la sécurité perçue. Le taux de pratique sportive en Seine-Saint-Denis est plus faible dans toutes les catégories de population, par rapport à l'Île-de-France. Les moyens de transports utilisés pour aller sur le lieu d'activité en Seine-Saint-Denis sont un moyen motorisé pour 50% des pratiquants et les transports en commun pour 22%. Les freins à la pratique les plus souvent avancés sont le manque de temps, les horaires d'ouverture trop restreints et le prix d'accès. L'appropriation des espaces publics, pourvu qu'ils soient ressentis comme suffisamment sécurisés et non polluants, constitue une piste de développement de la pratique sportive.

Les comportements addictifs se distinguent par des taux d'interpellations pour ivresse sur la voie publique inférieurs aux taux régionaux et nationaux. En revanche, le nombre de personnes interpellées pour usage de drogue dans le département, resté assez stable entre 2000 et 2006, a fortement augmenté après 2007. La progression concerne les interpellations pour usage de cannabis, qui représente 95% des interpellations pour usage de drogue en 2009.

Le territoire de Plaine Commune, quadrillé par des autoroutes (A1 et A 86) et à proximité de zones aéroportuaires, souffre de nuisances environnementales principalement liées à la pollution atmosphérique et au bruit, pouvant impacter la santé des habitants. En 2012, le dépassement de la valeur limite en NO₂ (40 µg/m³) concerne environ 230 km d'axes routiers dans le département, soit environ 30 % du réseau routier modélisé en environ 15 % de la superficie du département. Près de 300 000 habitants sont potentiellement exposés à un air excédant la valeur limite annuelle, ce qui représente près de 20 % de la population du département. Si la totalité du département et de ses habitants seraient concernés par un dépassement de l'objectif de qualité (10 µg/m³) en particules fines (PM_{2,5}), le dépassement de l'objectif de qualité annuel (30 µg/m³) pour les PM₁₀, concerne en 2012 environ 100 km d'axes routiers, soit près de 15 % du réseau routier modélisé. Concernant, les nuisances sonores, la nuit près de 15 % de la population de Plaine Commune est exposée à plus de 62 dB(A) (supérieur aux seuils) et environ 3 500 personnes sont exposées à des niveaux de plus de 70 dB(A). Par ailleurs, en raison du nombre d'infrastructures et de la forte densité du bâti, la multi-exposition est importante à Plaine Commune.

4.2.3 LES ENJEUX DE MOBILITÉ

Les enjeux de mobilité sur ces trois communes se distinguent selon que l'on s'intéresse aux actifs résidant sur le territoire ou aux actifs venant travailler dans les trois communes. L'écart entre la composition sociale des résidents actifs et celle des emplois dans la commune a été décrit plus haut. Il se traduit par des enjeux différents en termes de flux, les communes ayant peu d'emplois voient plus de sorties aux heures de pointe du matin et d'entrée aux heures de pointe du soir (Stains), c'est l'inverse pour les communes ayant plus d'emplois que d'actifs (Saint-Denis). Par ailleurs, les qualifications des actifs du territoire ne correspondent pas forcément aux besoins locaux, induisant une part d'emplois occupés par des résidents de la commune particulièrement faible pour les trois communes (un emploi sur trois à Saint-Denis, un sur cinq à Stains, un sur six à Villetaneuse). Ces déséquilibres génèrent des flux importants de navettes domicile-travail.

Les résidents actifs des trois communes ont trois destinations majeures : le département lui-même (40 à 45% des déplacements en comptant l'intra communal et les autres communes), Paris (30%), et le Val d'Oise. Les destinations diffèrent selon le type d'emploi et la commune de résidence. Ainsi les cadres travaillent très peu « sur place » et vont principalement à Paris ainsi que dans les-Hauts-de-Seine tandis qu'une part non négligeable des ouvriers de Stains et Villetaneuse vont travailler dans le Val d'Oise et notamment à Roissy. Les modes utilisés sont très différents selon le type de liaison. Les transports en commun dominent largement sur les déplacements en direction de Paris et, dans une moindre mesure, vers les Hauts-de-Seine. Les habitants de Saint-Denis se distinguent également par un recours assez important aux transports collectifs pour les déplacements internes à la commune. En revanche la voiture domine pour les déplacements à destination du Val d'Oise et fait jeu égal avec les transports en commun dans les déplacements internes au département pour les actifs de Stains et Villetaneuse. Les transports en commun sont donc plus adaptés aux déplacements domicile-travail des cadres et des employés dont les emplois sont plus concentrés et plus centraux qu'à ceux des ouvriers pour lesquels les emplois sont plus dispersés et plus souvent en périphérie.

Les actifs venant travailler dans les trois communes sont plus fréquemment des cadres, venant de Paris et des Hauts-de-Seine pour la ville de Saint-Denis et de Paris et du Val d'Oise pour Villetaneuse. Les modes utilisés diffèrent évidemment selon la liaison empruntée, les actifs venant de Paris recourent massivement aux transports collectifs, en particulier pour venir à Saint-Denis et Villetaneuse. En revanche, la voiture se hisse au niveau des transports en commun voire les domine largement sur

la plupart des autres situations. Une part importante des emplois d'employés et d'ouvriers des trois communes sont occupés par des actifs résidant en Seine-Saint-Denis et ces derniers utilisent beaucoup la voiture pour réaliser ces déplacements (notamment pour venir à Stains). C'est encore plus massif pour les actifs venant du Val d'Oise qui viennent aux deux tiers en voiture.

Il est à noter que le parc automobile des ménages de Seine-Saint-Denis présente quelques caractéristiques spécifiques principalement liées au contexte socio-économique du département. D'une part, il est globalement plus ancien que celui de tous les autres départements avec 60% de véhicules de plus de 10 ans contre moins de 50% dans les autres départements franciliens. D'autre part, il est également fortement diésélisé, autant voire plus que la plupart des départements de grande couronne (à l'exception de la Seine-et-Marne). Il y a par conséquent là un enjeu de santé important avec des actifs qui sont pris entre un besoin de mobilité automobile et une contrainte de recours à des véhicules anciens posant notamment des problèmes de pollution.

4.3 LE VERBATIM DE LA POPULATION

Cette partie présente une synthèse des données recueillies auprès de la population. L'ensemble du verbatim est disponible dans le rapport complet.

La prise en compte de l'avis des habitants, dans le cadre de cette EIS, avait pour but de recueillir l'intérêt et les besoins de la population sur les questions de mobilité et de transports, en tant que déterminants de leur bien-être, leur santé et leur qualité de vie. Le choix a été fait de donner la parole à des publics parmi les plus défavorisés quant à la question des transports et également les plus éloignés d'une parole publique.

Les personnes rencontrées étaient interrogés sur leurs modalités de déplacement au moment de l'enquête ainsi que sur leurs opinions sur les impacts potentiels positifs et négatifs des projets transport sur leur cadre de vie et leur santé. L'analyse du matériel recueilli dans les focus groupes et entretiens individuels est résumée ci-après par projet.

4.3.1 LA TANGENTIELLE NORD

Les habitants de Stains et Villetaneuse utilisent principalement les transports en commun pour leurs déplacements actuels. Ils ont aussi rapporté marcher beaucoup, du fait d'une desserte insuffisante. Leurs conditions de transport sont marquées par la complexité des parcours pour se rendre dans leurs lieux de destination, les problèmes de fréquence des bus insuffisante, le manque de fiabilité les obligeant à anticiper les dysfonctionnements. Le coût temporel de ces déplacements, au détriment de la vie familiale ou sociale, a comme conséquences de la fatigue et du stress. Les participants ont rapporté des incivilités fréquentes liées aux conditions de promiscuité (paroles déplacées, refus de libérer une place assise aux personnes prioritaires, refus de céder le passage à la descente, etc.). Ces incivilités récurrentes peuvent aussi conduire à des agressions, l'ensemble suscitant à un sentiment d'insécurité dans les transports. La disponibilité de transports en commun est un critère de choix plus important que la proximité du lieu de travail pour les habitants dans leur recherche d'emploi. Les femmes redoutent particulièrement les retours en transports en commun à des heures tardives. L'accès à différents services (santé, sécurité sociale, administratifs, etc.), à l'école ou l'université et aux lieux d'approvisionnements en biens de première nécessité est difficile pour les publics rencontrés dans les conditions actuelles. Le coût des transports en commun est perçu par l'ensemble des participants comme trop élevé. Le niveau de connaissance des différents abonnements et systèmes de réduction est assez hétérogène parmi les publics rencontrés. Certaines personnes restreignent leur mobilité du fait de problèmes de cognition de l'espace ou de difficultés à utiliser correctement l'information écrite.

Le projet de Tangentielle Nord (TN) est globalement valorisé positivement par les habitants. Ils sont sensibles au confort anticipé, à la fiabilité attendue, au nouveau système d'information sur les horaires et à l'amplitude horaire qui devrait accroître les possibilités de sorties. Ils considèrent que l'accès à l'éducation et les perspectives professionnelles seront améliorées, ainsi que l'accès aux services, commerces, loisirs et à la culture. Le développement économique autour des pôles de gare de la TN pourrait favoriser l'emploi des jeunes et l'installation de commerces de proximité constituerait un gain de temps.

Les impacts négatifs attendus sur la santé, selon les participants, concernent le bruit potentiellement généré par la TN qui s'ajouterait à celui de la ligne de fret. En termes de sûreté, les habitants s'inquiètent de l'afflux de personnes venant d'autres villes ou d'autres quartiers risquant d'entraîner une dégradation rapide des espaces gare et des trains. Enfin, la tarification de cette nouvelle desserte qui couvrira deux zones questionne les habitants sur l'accessibilité pour tous de ce nouveau transport.

4.3.2 LE TRAMWAY T8 SUD

Les personnes rencontrées habitant le quartier du Franc-Moisin indiquent, de façon très majoritaire, utiliser les transports en commun, qualifiant l'offre de satisfaisante pour se déplacer vers Paris et de déficiente pour les autres destinations, y compris de proximité. Un certain nombre de difficultés ont été exprimées sur les conditions de transport comme la sur-occupation, le manque de fréquence et d'amplitude de service notamment en fin de journée et le weekend, la fiabilité défaillante, le coût temporel impactant la vie privée. L'accessibilité aux services de proximité que ce soit pour les courses quotidiennes, les services de santé, les loisirs, de même que l'accès aux établissements d'éducation ou au travail sont vécues comme compliquées. Les incivilités rencontrées dans l'espace public se retrouvent dans les transports (dégradations, saleté dans les bus, etc.) ; des agressions diverses et graduées sont mentionnées. Un sentiment d'insécurité est exprimé à l'interface des transports et de l'espace public. Les participants ont indiqué marcher beaucoup malgré le manque d'aménagements adaptés (manque de sécurité par rapport au trafic automobile, marchabilité insuffisante, coupures urbaines, etc.) et de l'insuffisance de l'offre de transports en commun. Le déficit de services de proximité et notamment la difficulté d'accéder à des transports en commun renforce le sentiment d'enclavement des habitants. La capacité à payer le transport a été un thème très débattu dans les différents groupes, le coût des transports n'étant pas en adéquation avec les moyens de nombreux ménages.

Les habitants anticipent différents impacts positifs du projet T8 Sud. La diminution de la promiscuité, la facilité d'accès pour les personnes à mobilité réduite, la ponctualité, la rapidité des déplacements et la promesse de voyages agréables en surface dans un environnement urbain apaisé rencontrent les attentes des habitants. L'aménagement en lien avec le T8 Sud suggère aux habitants une amélioration de la convivialité notamment grâce à l'esthétique de leur quartier qui serait ainsi transformé. Ils attendent, dans le cadre du développement économique en lien avec le T8 Sud, l'implantation de différents services dont des commerces. Enfin, ils voient dans cette nouvelle desserte la possibilité d'une diminution de la pollution atmosphérique et du bruit.

En termes d'impacts négatifs, les habitants pointent les problèmes de sécurité environnante (délinquance) qui pourraient gagner l'espace du tramway. Le T8 Sud n'améliorerait pas leur déplacement vers le centre historique de Saint-Denis, qui concentre un certain nombre de services et de commerces. Enfin, la réorganisation du réseau de bus suite à la mise en service du Tramway, risque de bousculer des habitudes et inquiète les personnes rencontrées.

4.3.3 LA GARE SAINT-DENIS PLEYEL

Les habitants du quartier de Carrefour Pleyel rapportent utiliser fréquemment les transports en commun et reconnaissent bénéficier d'une offre variée. Les conditions actuelles de transport ne leur

semblent pas optimales du fait d'une sur-occupation à toute heure de la journée, d'une disponibilité insuffisante, et d'un manque de fiabilité. Les salariés des entreprises du quartier de La Plaine font le même constat et insistent sur les irrégularités sur les lignes des RER B et D. Ces derniers mentionnent le coût temporel occasionné par des correspondances perçues comme inefficaces. De même, le manque d'information fiable lors des avaries ou dysfonctionnements est relevé régulièrement. Les habitants notent que les supports d'information ne sont pas adaptés à tous les publics. Les personnes rencontrées se sentent parfois plus en insécurité pour rejoindre les transports en commun, du fait de la présence de friches industrielles, que dans les transports eux-mêmes. La marche est un mode de déplacement utilisé très fréquemment, plus souvent de façon contrainte que par plaisir. Cependant, les voiries sont perçues comme dangereuses à la fois par les résidents et les salariés. Le manque de pistes cyclables clairement séparées de la circulation et de zones piétonnes, le manque de continuité des déplacements, l'absence de signalétique et le manque de mobilier urbain (station vélo) ne facilitent pas l'utilisation des vélos. Le quartier de Carrefour Pleyel, isolé par les axes de circulation routiers et ferrés, est désertifié en termes de commerces et de services de santé ou administratifs, obligeant les habitants à se déplacer à Saint-Ouen (plus accessible) ou au quartier du Landy (Saint-Denis). En termes de facteurs de mobilité, les habitants ont souligné les difficultés actuelles des personnes à mobilité réduite notamment du fait de la coupure urbaine, le coût des transports dans une ville comportant plusieurs zones (1-2, 3) alors qu'une part importante des ménages est en situation économique précaire.

Le nouveau projet de gare Saint-Denis Pleyel est ressenti par les résidents rencontrés comme une amélioration des conditions de déplacement mais aussi une modification potentielle importante du quartier en termes d'urbanisation et de composition de populations. Les impacts positifs seraient un désenclavement du quartier, le franchissement des voies ferrées permettant l'accès à un certain nombre de services essentiels qui se trouvent au quartier de La Plaine (collège, PMI, CPAM) mais aussi à des activités culturelles et de loisirs. Les habitants voient dans le projet une opportunité pour l'implantation de commerces de proximité en dehors de la gare, pour créer une vraie vie de quartier, ainsi qu'une rénovation esthétique de leur environnement urbain (espace vert, créations artistiques).

Les impacts négatifs attendus sont la crainte d'un afflux d'usagers, notamment en voiture, vers ce nouveau pôle de centralité générant une augmentation du trafic avec un impact sur la pollution atmosphérique et une diminution de la tranquillité du quartier. De même, la densité de population attendue autour de la gare est vécue comme une source d'insécurité dans le quartier. Les habitants qui ont déjà vu la création du « Carrefour Pleyel » qui est resté un « carrefour de pierres », sont inquiets sur l'équilibre entre les logements et les bureaux qui va résulter du développement économique prévu ainsi que sur le risque potentiel de gentrification (destruction de logements, augmentation du prix du foncier).

5. IMPACTS POTENTIELS DES PROJETS SUR LA SANTÉ

L'évaluation des impacts sur la santé, réalisée à partir de l'ensemble du matériel recueilli, est présentée pour chacun des projets et selon les déterminants de la santé définis pour cette EIS.

5.1 LA TANGENTIELLE NORD

- ♦ **Les caractéristiques** de la Tangentielle Nord (TN) représentent une amélioration notable des conditions de transport par rapport à l'existant sur le territoire. Ainsi le confort, la fiabilité, la fréquence et le coût temporel (gain de temps) représenteraient un bénéfice pour la majorité de la population, en particulier pour les personnes à mobilité réduite et les actifs dans les déplacements domicile/travail, ainsi que pour les étudiants. Les nouvelles modalités d'information devraient avoir un impact positif pour la majorité de la population, cependant, pour des sous-groupes pénalisés par la fracture numérique, pour les migrants en particulier les femmes qui connaissent des difficultés de langue et de cognition de l'espace, l'impact serait nul voire aggraverait les inégalités. L'amplitude de service de la TN, de 5h00 à 0h00, est importante et aurait donc un impact positif pour la majorité des usagers. Cependant, elle reste insuffisante pour les actifs en horaires décalés ou travaillant la nuit. Les effets positifs sur la santé de ces caractéristiques correspondent à une amélioration du bien-être physique et mental, par réduction de la fatigue et du stress, à court et long terme. Pour les sous-groupes qui n'en bénéficieraient pas, les mêmes effets attendus pourraient être nuls, voire négatifs.
- ♦ Le dispositif de **sûreté** pensé pour la TN est assez développé comparé à d'autres transports. Il devrait avoir un impact positif sur le sentiment de sécurité avec un effet sur le bien-être physique et psychologique et en particulier une diminution du stress et de la fatigue. Cependant, l'importance des agressions et incivilités, qui ne diminuent pas sur le territoire, fait craindre une insuffisance des dispositions prises, ces faits pouvant être liés aux conditions de transport mais aussi à l'environnement social. L'impact sur le comportement de fraude serait inconnu voire négatif dans la mesure où rien dans le projet ne permet d'en prédire la réduction sur cette nouvelle ligne et dans ce territoire défavorisé. L'impact sur la santé des usagers serait d'intensité moyenne à type de stress et mal-être psychologique, la fraude contribuant au sentiment d'insécurité et à l'anxiété durant les déplacements, y compris pour les fraudeurs. Concernant l'accidentologie, la TN aurait potentiellement un impact positif en limitant les accidents (véhicules, deux-roues, piétons) grâce au report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs ainsi qu'à la suppression des passages à niveau le long de la desserte. Ceci devrait générer à court terme une diminution des incapacités et des décès consécutifs aux accidents.

- ♦ **L'activité physique** devrait être favorisée par le report modal de la voiture vers les transports et les modes actifs (marche, vélo). L'aménagement urbain comprendra des mesures paysagères le long de la TN permettant de créer des voies riveraines constituant un maillage longitudinal d'accessibilité pédestre et/ou cycliste aux rives et aux gares qui devrait favoriser la pratique de la marche et du vélo. A court et moyen terme, l'activité physique réduit les problèmes de surpoids et d'obésité très prévalents sur le territoire, à long terme, elle prévient les pathologies chroniques à type de diabète, de maladies cardiovasculaires, de maladie mentale, certains cancers, et favorise l'optimisation du système musculo-squelettique (cf. 4.1).
- ♦ La TN aurait un impact positif sur les relations familiales et **le réseau social** et un impact mitigé sur **la cohésion sociale**. Le gain de temps pour les usagers de la TN devrait améliorer l'équilibre vie personnelle/vie professionnelle et réduire le stress et la fatigue. La TN favoriserait, grâce à la mobilité qu'elle procure, à la fois le soutien social de proximité et la capacité à développer son réseau social, ce dernier ayant des effets positifs sur la capacité à s'insérer dans la vie socio-économique et à participer à la vie citoyenne. Le réseau social et le support social ont montré des effets positifs sur la santé à types de réduction de la mortalité, un meilleur accès aux soins, un meilleur rétablissement après un problème de santé et une meilleure santé mentale. Si un certain nombre de composantes du projet pourraient avoir un effet potentiel bénéfique à la cohésion sociale (aménagement urbain, développement économique, dispositif de sûreté), le nouveau transport risque d'amener de nouvelles populations dans les communes où sont sises les gares de la TN. La cohésion sociale pourrait ainsi être menacée par une diminution de la qualité du lien social et de la confiance dans les relations de voisinage.
- ♦ La TN devrait globalement améliorer **l'accessibilité** à l'emploi et aux services. L'accès à l'emploi serait favorisé par l'amélioration de la mobilité offerte aux habitants du territoire et par la desserte de pôles d'activités. L'effet sur la santé serait d'intensité forte, contribuant à une réduction de la mortalité, un meilleur accès aux soins et un meilleur rétablissement après un problème de santé et une meilleure santé mentale. Les personnes les plus concernées seraient les jeunes, les chômeurs, les personnes peu qualifiées et les femmes. La TN aurait un impact positif pour l'accès à l'éducation puisqu'elle desservira notamment l'université de Villetaneuse ainsi qu'un certain nombre d'écoles et de collèges du secteur pour la phase 1 (Epinay-Le Bourget) ; avec la phase 2 elle desservira un autre pôle universitaire situé à Bobigny. L'effet sur la santé d'un meilleur accès aux équipements éducatifs serait une réduction de la fatigue et du stress à court terme et un meilleur état de santé physique et mental à l'âge adulte. Les groupes les plus concernés par cet impact sont les jeunes et les publics en formation professionnelle. L'accès au système de santé serait amélioré par la TN grâce au rapprochement de grands équipements, comme la clinique de l'Estrée et dans la phase 2 du projet l'hôpital Avicenne de Bobigny. Une meilleure accessibilité induit une diminution du non recours ou du recours tardif aux soins, induisant une réduction de la mortalité et de la morbidité. La TN aurait un impact positif sur l'accès à d'autres types de services comme les services administratifs, les activités culturelles et de loisir et les activités sportives. Le rapprochement d'équipements sportifs est important de même que l'accès aux deux parcs de Butte Pinson (Villetaneuse-Pierrefitte) et Georges Valbon (Stains). L'effet sur la santé serait fort, à type de bien-être, d'amélioration de l'état de santé globale et de diminution du surpoids et de l'obésité.
- ♦ Le projet constitue une opportunité de **développement de l'activité économique** autour des pôles des gares. La TN aurait un impact positif à travers la création d'emplois si une part non négligeable d'entre eux bénéficiait à la population du territoire, en particulier aux jeunes, aux chômeurs, aux personnes peu qualifiées et aux femmes. Dans le cas contraire, cet impact serait négatif n'améliorant pas le taux de chômage local et repoussant toujours plus loin les actifs moins qualifiés. L'impact de la création d'emploi serait fort sur la santé (cf. § précédent). La création de commerces aurait un impact positif dans des lieux « désertifiés » en commerces de proximité et un impact mitigé sur la création d'emploi local grâce à ces commerces, si ceux-ci ne bénéficiaient pas aux habitants. L'impact sur la santé de la création de commerces serait d'intensité moyenne avec un meilleur état de santé physique et mental. La Tangentielle Nord aurait un impact positif sur la création de

services, de centres de culture et de loisirs et sur l'aménagement urbain. Ces développements permettraient de revitaliser les quartiers et correspondent à une demande forte de la population. L'effet sur la santé serait d'intensité moyenne à faible avec un meilleur état de santé physique et mental et une amélioration du bien-être.

L'amélioration de l'attractivité des territoires traversés par la TN pourrait contribuer à attirer de nouvelles populations plus aisées permettant une plus grande mixité sociale. A l'inverse, une gentrification progressive aurait un impact potentiel négatif à court et moyen terme sur la population actuelle. La transformation du profil économique et social au profit d'une couche sociale plus aisée peut entraîner le déplacement de populations plus modestes ne pouvant plus payer leur loyer ou acheter des biens de première nécessité à proximité. L'impact sur la santé de la ségrégation serait d'intensité forte, à type de mal-être, de risque de dégradation de l'état de santé physique et psychologique à moyen terme et long terme.

- ♦ L'accès à la TN dépend de la détention de **facteurs de mobilité** définis par la capacité physique, la capacité à payer et les compétences cognitives et culturelles. La TN aurait un impact positif sur la capacité physique grâce à la prise en compte des normes requises dans la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. L'impact sur la capacité à payer serait, dans les conditions actuelles de zonage et de sous-utilisation de la Tarification Sociale des Transports (TST), négatif pour les populations défavorisées du territoire. L'impact pourrait être un accroissement des inégalités de mobilité des personnes défavorisées, limitant l'accès à des services essentiels. L'effet sur les compétences cognitives et culturelles pourrait être négatif dans le contexte actuel d'information disponible pour une partie des personnes du territoire qui ont des difficultés avec la langue ou l'appropriation d'espaces qu'elles ne comprennent pas, en particulier les femmes migrantes. La perception d'un réseau complexe et les difficultés d'orientation peuvent conduire certaines femmes à limiter leur déplacement à leur quartier ou leur ville. Cette inégalité d'accès à la mobilité pourrait impacter à moyen et long terme leur état de santé physique et mental.
- ♦ L'impact de la TN sur **l'environnement physique** serait positif. En tant que transport collectif ferré électrifié ne générant aucune émission polluante, elle devrait, grâce à la diminution du trafic routier attendue, entraîner une diminution significative des polluants émis selon l'étude d'impact environnemental réalisée dans le cadre de l'enquête publique. Cette diminution de la pollution atmosphérique devrait induire un effet bénéfique sur la santé, à court terme par la diminution de l'incidence des pathologies respiratoires (allergiques et non allergiques) et de maladies cardio-vasculaires et à long terme par une diminution des cancers pulmonaires et de la mortalité. L'impact du projet sur le bruit est estimé bénéfique pour les riverains grâce aux mesures compensatoires prévues (écrans acoustiques et protections de façades). L'effet sur la santé serait une diminution de la gêne à la communication, une meilleure qualité de sommeil, un bien-être et une diminution du stress à court et long terme. Le niveau des vibrations et des ondes électromagnétiques induites, n'aurait pas, selon l'étude d'impact environnemental, d'impact sur la santé des usagers ou riverains.

5.2 LE TRAMWAY T8 SUD

- ♦ **Les caractéristiques** du T8 Sud devraient avoir un impact positif sur le confort, la fiabilité, la fréquence et le coût temporel. L'amplitude de service sera large avec une plage horaire de 5h30 à 0h30 en semaine et de 6h00 à 0h30 le weekend. Cette amplitude de service devrait avoir un impact positif pour les actifs et les étudiants, en revanche, pour les personnes en horaire décalé et travail de nuit, cette offre reste non satisfaisante. La question des heures de pointe devrait être considérablement améliorée par la fréquence prévue du T8 Sud (3mn en heure de pointe, 5mn en heure creuse) et sa capacité en nombre de personnes par rame. Ces nouvelles conditions devraient favoriser la réduction de la fatigue et du stress. L'information aux usagers à partir du

tramway aurait un impact mitigé pour les personnes ayant des difficultés de compréhension du réseau. L'impact du T8 Sud sur le comportement de fraude (coût financier) serait négatif dans les conditions actuelles du projet, sachant la plus grande facilité de frauder dans des transports type bus ou tramway. La méconnaissance des droits à gratuité et réduction explique pour partie ces comportements. La fraude concerne toutes les catégories d'âge et de statut (retraité, mère de famille, jeunes, etc.). Elle contribue au caractère anxiogène du transport, pouvant générer stress et mal-être psychologique.

- ♦ L'impact du T8 Sud sur **la sûreté** serait positif pour les accidents et mitigé pour le sentiment de sécurité et les agressions/incivilités. Le T8 Sud aurait un impact positif sur la sécurité par la réduction du nombre d'accidents de véhicules, deux roues et piétons du fait de la diminution du trafic lié au report modal. L'effet résultant sur la santé serait une réduction des incapacités et des décès. Les améliorations des conditions de transport, l'environnement apaisé de la ville le long du T8 Sud sont des facteurs contribuant à diminuer les actes d'incivilité. Cependant, les incivilités sont liées aussi à l'environnement social et la ville de Saint-Denis présente des indicateurs sur les crimes et délits assez défavorables. Le sentiment de sécurité sera amélioré lors du déplacement grâce à des conditions de transport modernisées et une amélioration du cadre de vie. Pour les habitants, les enjeux de sécurité et de sentiment de sécurité s'expriment dans le contexte global du quartier. Les femmes sont plus particulièrement inquiètes lors du retour dans leur quartier à des heures tardives, du fait de groupes de jeunes qui occupent l'espace. L'impact des agressions/incivilités et du sentiment d'insécurité se traduisent par du stress, de l'anxiété dans les transports et un mal-être physique et psychologique à court et long terme.
- ♦ Le T8 Sud devrait permettre une amélioration de **l'activité physique** par le report modal et l'aménagement de l'espace urbain. En effet, bien qu'il constitue une desserte de proximité, son maillage avec les lignes structurantes du territoire permettra à certains habitants ne plus utiliser leur voiture. Le report modal serait aussi facilité par l'aménagement urbain. La requalification des voies pour installer la plateforme du tramway devrait modifier l'environnement. D'une part, une partie sera engazonnée, d'autre part, les voies réhabilitées seront partagées avec les véhicules mais aussi les modes actifs (voie séparée pour les vélos et protégées de la circulation ; mise à disposition du public d'abris à vélos sécurisés). Ceci devrait générer un apaisement de la circulation urbaine et une amélioration de la marchabilité. Le report modal vers les mobilités actives (vélo, marche, transports en commun) est bénéfique à la santé grâce à l'activité physique qu'il induit (cf. 4.1).
- ♦ Le T8 Sud devrait avoir des impacts différenciés sur les composantes du déterminant **capital social et culturel**. Il aurait un impact positif sur les relations familiales du fait du gain de temps qu'il permettrait. Cet impact concernerait plus particulièrement les actifs en déplacement domicile-travail. L'impact du T8 Sud sur le réseau social est mitigé. En effet, le T8 Sud à Saint-Denis a notamment pour objectif le désenclavement des quartiers d'habitat social (en particulier des quartiers Franc-Moisin/Bel-air) en reliant ces quartiers au centre-ville. Cela devrait, en théorie, contribuer à l'ouverture et à la diversification du réseau social des habitants. Or, des recherches sociologiques montrent que le réseau social des ménages pauvres se concentre essentiellement à l'échelle locale, il fait appel surtout à la famille et aux amis. Le T8 Sud, sans avoir d'impact négatif, pourrait ne pas avoir d'effet sur l'ouverture du réseau social. Cependant, le T8 Sud en facilitant le déplacement dans des quartiers contigus et grâce à la requalification urbaine associée (mesures paysagères) est favorable à la cohésion sociale, comme l'ont exprimé les habitants. La cohésion sociale présente le même type d'effets sur la santé que le réseau social, par le biais de sources d'information et de biens, de normes de comportements, d'efficacité collective à résoudre des problèmes.
- ♦ Le T8 Sud aurait un impact positif sur les déterminants liés à **l'accessibilité** aux fonctions et services : l'emploi, l'éducation, la santé, les services administratifs, les biens de première nécessité et les services de culture et de loisirs. Il aurait un impact positif sur l'accès à l'emploi grâce à l'amélioration des conditions de déplacement et au maillage du T8 Sud. Cet impact concernerait les personnes travaillant à Paris, déjà plus favorisées par l'offre existante, de même que celles travaillant

en banlieue, qui pourraient bénéficier de la connexion plus fiable avec d'autres lignes structurantes du réseau francilien actuel et à venir (ligne 15 du Grand Paris Express). Ces nouvelles possibilités permettraient un élargissement du périmètre de recherche d'emploi pour les personnes sans emploi (jeunes, personnes peu qualifiées, femmes) mais aussi en terme d'horaires pour les femmes en particulier. Le T8 Sud aurait un impact positif sur l'accès à l'éducation. En effet, il desservira différentes écoles et lycées mais aussi des établissements d'enseignement supérieur (IUT, campus Condorcet, Université P13) et de formation. Cet accès facilité participerait, pour les jeunes et les publics en formation professionnelle, à la réduction du stress et de la fatigue à court terme et à l'amélioration globale de l'état de santé physique et mental à l'âge adulte. Le T8 Sud aurait un impact positif pour l'accès au système de santé. D'une part, il desservira directement un équipement hospitalier et ambulatoire, l'hôpital Danièle Casanova (annexe de l'hôpital Delafontaine), et d'autre part, il facilitera l'accès à des services médicaux de proximité. L'accès aux services de proximité (biens de première nécessité), administratifs, culturels et de loisirs serait amélioré. Pour accéder aux biens de première nécessité et en particulier à l'alimentation, les habitants doivent utiliser les transports pour des raisons économiques : aller dans le magasin où le produit est le moins cher et adapté à leurs habitudes alimentaires.

- ♦ Le T8 Sud aurait des impacts différenciés sur les déterminants en lien avec **le développement économique**. On pourrait s'attendre à un impact mitigé sur la création d'emplois en faveur des habitants du territoire, du fait de leur niveau de qualification. L'impact de la création d'emplois est fort sur la santé, il permet l'inclusion sociale, améliore le réseau social et le support social (soutien émotionnel et pratique). Le T8 Sud aurait un impact mitigé sur la création de commerces pour le quartier du Franc-Moisin. Ce quartier fait, par ailleurs, l'objet d'un projet de rénovation urbaine et les habitants attendent un développement du quartier avec notamment plus de services commerciaux (pressing, boutiques, etc.). L'existence de commerces de proximité est importante pour redonner vie à leur quartier et réduire le sentiment d'insécurité. Le T8 Sud va accompagner le développement économique des ZAC le long de la partie sud du tracé (de l'îlot des Droits de l'Homme à la Porte d'Aubervilliers). Or ce développement économique fait courir le risque d'un développement différentiel des aménités et activités économiques au bénéfice des ZAC du sud et au détriment des abords du quartier du Franc-Moisin. La progression à plus long terme du processus de développement économique vers le nord pourrait entraîner un processus de gentrification, dont le risque est l'éloignement des populations à la périphérie à plus long terme. L'impact sur la santé serait fort, il pourrait favoriser un risque de dégradation de l'état de santé physique et mental à moyen et long terme (cf. 4.1).
- ♦ Le T8 Sud impacterait de façon différente **les facteurs de mobilité**. La capacité physique serait impactée positivement par le T8 Sud dont les nouvelles rames seront conformes aux normes requises par la loi du 11 février 2005 pour les personnes handicapées. Le T8 Sud élargirait le territoire de mobilité des personnes à mobilité réduite et améliorerait ainsi l'accès aux services (santé, administratifs, éducation, etc.), en favorisant le lien social, différents déterminants agissant à court et long terme sur l'état de santé physique et psychologique. Pour la capacité à payer et les compétences cognitives et culturelles, les questions soulevées à propos de la TN (cf. 5.1) quant aux difficultés d'accès à la tarification sociale des transports et aux problèmes des femmes migrantes se posent avec une acuité particulière pour les habitants du quartier.
- ♦ Le T8 Sud devrait impacter positivement **l'environnement physique**. Concernant la pollution atmosphérique, le T8 Sud contribuerait à sa réduction par différents mécanismes. D'une part, le T8 Sud est un transport non polluant car il utilise la traction électrique. D'autre part, l'arrivée du T8 Sud permettrait un report modal de la voiture particulière vers les modes actifs (marche, vélo) et les transports en commun, réduisant le trafic routier et la pollution en résultant. L'impact du T8 Sud sur le bruit serait positif. Sa contribution sonore s'inscrirait, selon l'étude d'impact environnemental, dans les objectifs réglementaires de jour comme de nuit ne nécessitant ainsi aucune mesure compensatoire. Par ailleurs, la réduction du trafic routier liée au report modal à la mise en service du tramway diminuerait encore le niveau sonore. Enfin, le niveau des vibrations et des ondes

électromagnétiques induites par le T8 Sud n'aurait pas, selon l'étude d'impact environnemental, d'impact sur la santé des usagers ou des riverains.

5.3 LA GARE SAINT-DENIS PLEYEL

Le projet de gare Saint-Denis Pleyel a été décomposé en trois parties distinctes, dans le cadre de cette étude : l'espace gare, la chaîne de déplacements associée à la gare, et l'aménagement urbain dans le quartier de la gare.

5.3.1 ESPACE GARE

- ♦ **Les caractéristiques des transports.** Compte tenu des conditions actuelles de déplacements des franciliens, le projet devrait avoir un impact positif sur le confort des voyageurs. Les éléments liés au confort en gare, susceptibles d'accroître le bien-être physique et psychologique des usagers futurs, se réfèrent aussi bien à l'espace (éviter les perceptions de sur-occupation), à un certain niveau de calme (ambiances sonores) qu'à la température et à la qualité de l'air et enfin à la propreté. Les dispositifs de vente et billettique de la gare Saint-Denis Pleyel envisagés s'appuient sur le développement des technologies de l'information et de la communication. La facilitation et le gain de temps attendu pour les usagers auraient pour conséquence une amélioration du bien-être psychologique, et une réduction du stress. Un impact négatif auprès de différents publics (publics déficients sensoriels, personnes à mobilité réduite en particulier) pourrait se produire si les préconisations liées aux méthodes d'analyse des besoins ne sont pas prises en compte.

Les modalités d'accueil en gare ne sont pas actuellement connues, en particulier, les différents services rendus par une présence humaine, par rapport à l'automatisation des services. Selon le type de « charte d'accueil » qui sera mise en place par l'exploitant futur, l'impact de l'accueil en gare sur le bien-être des différents publics pourra être positif ou négatif. Dans les transports publics, l'information apportée aux voyageurs est délivrée principalement selon deux modalités : une modalité auditive (par haut-parleurs) et une modalité visuelle (sur écrans). Depuis 2005, la législation française contraint les compagnies de transport à fournir une information accessible à tous et par là-même aux personnes en situation de handicap. La reconnaissance par le groupe de travail « les gares » du Comité Stratégique de la SGP, que les attentes des utilisateurs sont multiples et passent autant par le contact humain que par l'utilisation de nouvelles technologies, laisse anticiper une prise en compte des besoins des différents publics et un impact positif sur leur bien-être psychologique.

Un point de vigilance complémentaire concerne la fracture numérique. Il est possible d'anticiper un impact négatif sur l'accès à l'information de certains publics économiquement défavorisés et par là même une inégalité d'accès au réseau de transport, ce qui pourrait restreindre la mobilité de ces publics, avec des conséquences indirectes sur leur qualité de vie, leur bien-être et leur santé.

- ♦ **La sûreté.** La gare de Saint-Denis Pleyel est située sur un territoire où les usagers expriment des sentiments d'insécurité dans les transports en commun. La question de la sécurité touche tous les publics et notamment les voyageurs, les riverains, les commerçants implantés dans la gare et dans le quartier avoisinant. La Société du Grand Paris indique avoir anticipé ces enjeux pour le projet de gare Saint-Denis Pleyel, notamment par la mise en place d'une collaboration avec un commissariat de police. Les solutions architecturales, acoustiques et visuelles qui devraient être mises en place, en s'appuyant sur les expériences et connaissances existantes, devraient impacter positivement le sentiment de sécurité.

La mise en place d'une gestion des enjeux de sécurité par différentes formes de dissuasion, pourrait avoir un impact positif à court terme auprès des acteurs économiques qui envisageront de s'implanter à la faveur du projet de gare du métro GPE. Cependant, l'omission durant le développement du projet de gare des performances sociales à atteindre à terme, aurait un impact négatif auprès des

différents publics concernés par une cohabitation réussie au sein de la gare et dans son quartier (entreprises, salariés, résidents) et renforcerait la défiance mutuelle et par là-même le sentiment d'insécurité et le stress associé. A contrario, la mise en place de solutions innovantes en lien avec les acteurs spécialisés (secteur social, secteur santé) de traitement des problématiques de l'errance en gare et des usages ou trafics de stupéfiants, aurait un impact positif sur un partage des usages d'un espace public qui sera investi par des publics distincts.

- ♦ **Le développement économique.** Le cahier des charges des nouvelles gares du Grand Paris prévoit une nouvelle offre de commerces et de services pour simplifier le quotidien des voyageurs et des riverains en complémentarité et non en concurrence du tissu commercial existant. Le développement économique, au sein de la gare, devrait avoir un impact positif auprès des différents publics. Ce développement aura cependant des impacts différenciés en fonction des publics (résidents ou publics en transit), dépendant à la fois du type d'offre (correspond-elle à un besoin ?) et du prix de cette offre (est-elle accessible pour les résidents ?). L'offre de restauration « en gare » aura des impacts positifs ou négatifs sur la santé, en fonction du type d'offre à disposition. Une offre de restauration rapide, de type « fast food » impactera négativement la santé des usagers. La mise à disposition d'une offre de restauration qui suive les recommandations du PNNS (programme national nutrition santé) impactera positivement la santé des différents publics. L'offre de commerces, de restauration et de services « en gare », devrait impacter positivement les résidents du quartier Pleyel, et plus largement de la ville de Saint-Denis et de Plaine Commune, si sont pris en compte le potentiel de développement d'activités existant sur le territoire (micro-entreprises), la diversité de ses caractéristiques culturelles (mise en valeur d'une offre culinaire locale variée par exemple) et l'existence d'une main d'œuvre locale aux qualifications variées (emplois non qualifiés, contrats d'apprentissage, jobs d'étudiants, etc.). Si ces potentiels multiples ne sont pas pris en compte et valorisés un accroissement des inégalités est attendu, avec l'ensemble des conséquences négatives aussi bien directes sur la cohésion sociale et le « bien vivre ensemble », qu'indirectes avec un état de santé aggravé.
- ♦ **Facteurs de mobilité.** L'espace des gares du Grand Paris est conçu pour faciliter les cheminements de tous les voyageurs et prendre en compte l'ensemble des handicaps. Par ailleurs, la date attendue de mise en service de la gare de Saint-Denis Pleyel (2023), suppose que l'ensemble des mesures prévues par la loi du 11 février 2005, soit mis en place. Ainsi, les mesures lourdes sur le bâti, afin de supprimer les entraves au déplacement (circulations verticales avec ascenseurs et horizontales avec rampes à 5 % et cheminements) et les mesures légères facilitant l'orientation et la qualité d'usage (matériaux, signalétique visuelle, auditive) auront un impact positif sur les facteurs de mobilité des différents publics.

5.3.2 CHAÎNE DE DÉPLACEMENTS

- ♦ **Caractéristiques des transports.** La gare de Saint-Denis Pleyel, gare d'interconnexion majeure des futures lignes de métro GPE, sera la porte d'entrée dans le réseau francilien et favorisera l'ensemble de la chaîne de déplacements. La vitesse de déplacement (vitesse commerciale de 65 km/h) et la fréquence du métro GPE (toutes les 2 minutes aux heures de pointe à Saint-Denis Pleyel) auront un impact positif certain sur le coût temporel des déplacements des franciliens, ce qui aura un effet à court terme sur le bien-être physique et psychologique. En combinaison avec les autres dimensions du confort de déplacement, ces caractéristiques des transports auraient un impact positif à long terme sur l'état de santé global des franciliens et plus spécifiquement des habitants et usagers de la zone.
- ♦ **Sûreté.** Selon les pays, l'usage des transports en commun est entre 10 et 20 fois plus sûr que l'automobile (par passager-km transporté). Le métro GPE, en fonction du report modal attendu (diminution de 1,3 % des déplacements automobiles à l'échelle de la région) et de la diminution de la congestion automobile (réduction attendue de 2,1 % soit 57 km) aura un impact positif sur

la sécurité des déplacements (nombre d'accidents), et un effet sur la diminution associée de la morbidité et des incapacités.

- ♦ **Activité physique.** Le projet de gare, à travers l'accès au réseau du métro GPE et le report modal de la voiture vers le transport en commun, aura un impact positif sur l'activité physique. L'adoption du transport en commun, en augmentant la quantité d'activité physique dans une journée, contribue à réduire l'incidence de l'obésité et à diminuer l'apparition de maladies chroniques. Les études menées en Île-de-France et au Canada ont montré que les utilisateurs de transports publics urbains ont une activité physique supérieure aux automobilistes. Cependant, le projet de gare n'aurait un impact positif sur l'activité physique de long terme, que par la mise en place de mesures d'aménagements urbain associés, permettant aussi l'utilisation combinée aux transports en commun, de modes actifs (vélo, marche, autres).
- ♦ **Capital social et culturel.** Le projet de gare Saint-Denis Pleyel, à travers la chaîne de déplacements associée, pourrait avoir un impact positif sur certaines dimensions du capital social et culturel. En raison de la diminution du temps de transport, le projet pourrait avoir un impact positif sur les relations familiales. Par contre, le métro GPE ne représentant pas un transport de proximité, il est attendu un impact faiblement positif sur le réseau social et la cohésion sociale. Le métro GPE devrait, cependant, permettre d'accroître l'accessibilité aux lieux de travail, ce qui représente un facteur d'accroissement du réseau social.
- ♦ **Accès.** L'accès au métro GPE à la gare Saint-Denis Pleyel, aura un impact positif sur l'accès à un bassin d'emploi élargi (géographiquement et quantitativement). La diminution du chômage a un impact sur la réduction de la morbidité et la réduction de la mortalité, sur un meilleur rétablissement après un problème de santé et une amélioration globale de l'état de santé physique et mentale. Le transport en commun constitue pour beaucoup d'individus un déterminant majeur de la qualité de vie en facilitant l'accès aux lieux d'étude, de travail, de loisirs et de santé. Cela favorise une insertion et une participation pleine et entière à la société.
- ♦ **Facteurs de mobilité.** La gare de Saint-Denis Pleyel sera un lieu de correspondance majeur du métro GPE et de l'ensemble du réseau francilien. Pour assurer l'évidence et la rapidité des parcours, la conception des gares du Grand Paris cherche à suivre un modèle d'organisation efficace, adapté aux caractéristiques particulières de l'ensemble du réseau. Les correspondances constituent un enjeu majeur dans la perception de la pénibilité des transports, à fortiori si l'on est âgé, chargé, handicapé, en groupe ou accompagné d'enfants. Le temps passé à marcher ou à attendre un moyen de transport est classiquement perçu comme deux à cinq fois plus long ou plus « cher » que le temps passé à bord. L'impact attendu de la gare de Saint-Denis Pleyel sur les différents facteurs de mobilité, dépendra de la façon dont sera aménagé ce pôle d'échanges, en vue d'en limiter les contraintes subies. Cette perception potentielle de pénibilité est génératrice de fatigue, de stress et d'anxiété. Si le pôle d'échange est conçu de façon à en limiter les contraintes subies par les usagers, et que le confort de transit des différents types de publics est pris en compte dans la conception des correspondances, ces perceptions de pénibilité seraient atténuées.

5.3.3 AMÉNAGEMENT URBAIN

- ♦ **Activité physique.** La gare Saint-Denis Pleyel aura un impact positif sur l'activité physique, si l'articulation entre le projet de gare et le projet urbain prévoit et organise les aménagements publics propices et incitatifs pour en favoriser la pratique au quotidien. L'intégration des itinéraires cyclables favorise leur utilisation par la population. Les Autorités organisatrices de transport disposent dorénavant de compétences en matière de modes alternatifs (vélo libre-service, autopartage, covoiturage, intermodalité auto - TC) et de stationnement. Cette décision devrait avoir un impact positif sur l'aménagement concerté entre les abords immédiats de la gare (responsabilité du STIF et de la SGP) et le périmètre plus large de 500 à 800m sous la responsabilité de la collectivité territoriale, ce qui devrait faciliter le développement des mobilités actives et avoir un effet positif sur la santé.

- ♦ **Capital social et culturel.** Le projet aura un impact positif sur le capital social et culturel du quartier Pleyel, si une attention suffisante est accordée à l'intégration de la gare au quartier. Les gares doivent être pensées en étroite collaboration avec les voiries remaniées, les espaces publics, l'accessibilité des différents autres modes de déplacement, les équipements et les commerces voisins. Etant donné ses caractéristiques actuelles (quartier à dominante d'activités, immeubles de grande hauteur, sols artificialisés laissant une place limitée au couvert végétal), la définition du rôle de la gare sur son territoire apparaît comme une condition essentielle au développement d'un fonctionnement ultérieur optimum du quartier au bénéfice des résidents et des salariés futurs. La gare peut également avoir un impact négatif sur le capital social et culturel du quartier si les besoins spécifiques des habitants (commerces et services de proximité en particulier), leur manière de vivre et de s'approprier les espaces publics ne sont pas pris en considération très en amont. Cet impact négatif aurait des effets indirects sur la santé.
- ♦ **Accès.** Le quartier Pleyel souffre d'une coupure urbaine importante qui le sépare du quartier du Landy. Les coupures urbaines ont des conséquences qui vont au-delà de l'allongement des parcours : elles affectent aussi les relations sociales et le fonctionnement urbain tout entier. La prise en compte spécifique de cette coupure urbaine par le projet de gare de façon combinée avec le projet urbain pourra avoir un impact positif sur la mobilité entre les deux quartiers, en particulier des piétons et des cyclistes. Par ailleurs, elle permettrait aux habitants de réaliser des gains d'accessibilité à des services variés (commerces et services de proximité mais aussi services de santé ou services administratifs). Selon le type de développement économique et de services associés au projet urbain de développement du quartier de la gare Pleyel, ceci pourra conduire à un meilleur état de santé physique et mental (désenclavement perçu et objectivé, accès accru aux services de proximité, accessibilité à la gare).
- ♦ **Développement économique.** Le projet urbain de la « tête de réseau » a pour ambition de créer une nouvelle centralité dans le système multipolaire de Plaine Commune, sans pour autant créer une deuxième ville à côté de la ville historique. Le projet urbain a pour ambition de mieux relier les différents secteurs de développement entre eux (Saint-Ouen, Saint-Denis, L'Île-Saint-Denis). Il devrait permettre le développement économique du quartier et favoriser la création d'emplois, ainsi que développer l'offre de loisirs et d'équipements éducatifs, sportifs et culturels. Ce développement économique pourrait impacter positivement les habitants du quartier, par une amélioration de l'inclusion sociale, des réseaux sociaux et du support social, avec un effet sur la santé, en particulier pour les publics les plus éloignés de l'emploi. Cet impact positif sur la santé favoriserait une amélioration globale de l'état de santé physique et mentale des habitants du quartier et des salariés ainsi qu'un meilleur rétablissement après un problème de santé.

Ce développement économique pourrait aussi impacter négativement les habitants du quartier, l'embellissement et la rénovation de l'espace urbain permettant de développer un environnement qui s'accorderait avec les aspirations de nouvelles classes plus aisées économiquement, socialement et culturellement, et plaçant les habitants du quartier dans l'incapacité de faire face à l'évolution des prix du foncier qui s'en suivrait. Les personnes les plus en difficultés économiquement pourraient être dans l'obligation de s'éloigner du quartier de la « tête du réseau » et rencontrer des difficultés d'accessibilité (à l'emploi, aux services, aux loisirs) préjudiciables à leur pleine participation à la vie la cité et indirectement à leur santé.

6. RECOMMANDATIONS

A partir de l'évaluation des impacts et de leur priorisation, des recommandations sont élaborées visant à favoriser ou renforcer les impacts positifs du projet sur la santé et à atténuer les impacts potentiels négatifs. Elles sont d'abord présentées par projet. Des recommandations générales, communes aux trois projets, sont présentées à la suite. Les bénéfices potentiels sur la santé attendus à court ou long terme sont indiqués entre parenthèses à la fin de chaque recommandation.

Une présentation détaillée des recommandations est disponible dans le rapport complet.

6.1 LA TANGENTIELLE NORD

6.1.1 AUGMENTER LA TRANQUILLITÉ DES RIVERAINS

L'efficacité des 13 km d'écrans acoustiques prévus doit être vérifiée techniquement et par interview des habitants exposés durant les six mois après la mise en service.

(Bénéfices santé attendus : diminution du stress, de la gêne à la communication et amélioration du sommeil.)

6.1.2 AUGMENTER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE DANS LES DÉPLACEMENTS URBAINS ET DANS LES ACTIVITÉS DE LOISIRS

Requalifier l'espace public autour des gares pour favoriser les modes actifs de déplacement, grâce à des équipements favorisant la marche pour tous et des itinéraires cyclables sécurisés. Limiter les places de parking autour des gares. Faciliter l'accès aux parcs Butte Pinson et George Valbon grâce à des aménagements urbains (requalification des voies et signalétique) pour encourager la marche pour tout public, la pratique du vélo, du roller, etc. Etudier la faisabilité d'une coulée verte le long de la TN pour inciter à la marche pour tous, à la pratique du vélo, du roller et de la course à pied.

(Bénéfices santé attendus : diminution du surpoids, de l'obésité, du risque diabète de type 2, du risque cardiovasculaire, de certains cancers, de la mortalité générale et amélioration de la santé mentale.)

6.1.3 AUGMENTER LES COMPORTEMENTS DE VIE FAVORABLES À LA SANTÉ

Favoriser l'implantation des commerces de proximité autour des gares de la TN, en privilégiant les points d'alimentation ayant un bon indice d'alimentation saine (fruits et légumes frais) ; inciter à l'établissement de traiteurs, d'unités mobiles de cuisine traditionnelle, de restaurants de cuisine du monde grâce aux savoir-faire locaux.

(Bénéfices santé attendus : diminution du risque d'obésité, prévention des maladies cardiovasculaires, du cancer et du diabète de type 2.)

6.1.4 AMÉLIORER LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DANS LE TRANSPORT

Humaniser le cadre de vie en gare par la présence de personnel multifonction (billetterie, conseils, aide à l'utilisation des automates, etc.). Mettre à disposition dans les gares de la TN et certaines rames, des médiateurs sociaux pour garantir le respect des règles citoyennes, prévenir les problèmes et gérer les conflits mineurs. Renforcer le dispositif de sécurité retenu (éclairages, vidéo-surveillance, bornes d'alarme, etc.). Détendre l'ambiance à bord grâce à des prises de parole des conducteurs pour rappeler des comportements citoyens, laissant de la place à l'humour ou par les radios de ligne intercalant information et musique.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution de la fatigue et du stress.)

6.1.5 RÉDUIRE LES INÉGALITÉS DE MOBILITÉ

Assurer un rabattement efficace des transports vers les gares de la TN correspondant à son amplitude horaire en semaine et week-end. Expérimenter le design universel ou design pour tous (objets, mobilier urbain, signalétique utilisables par tous) aux abords de la gare et dans l'espace de transport, de façon à ne pas discriminer les personnes ayant une mobilité réduite.

(Bénéfices santé attendus : réduction de l'impact des handicaps, prévention de la dégradation de l'état de santé physique et psychique.)

6.1.6 RÉDUIRE LE RISQUE DE DÉGRADATION DES ESPACES DE TRANSPORT

Initier un programme « vis ma gare » dans les gares de la TN pour favoriser l'appropriation des lieux par les habitants et les usagers, en s'aidant des artistes locaux pour la décoration (fresque, etc.), en organisant des expositions éphémères et spectacles vivants itinérants.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du stress.)

6.1.7 DIMINUER LA FRÉQUENCE DES INCIVILITÉS/AGRESSIONS DANS LE TRANSPORT

Adapter les messages de sensibilisation aux bonnes pratiques de l'utilisateur et aux attitudes civiques dans les transports grâce à des supports ludiques, accessibles à tous les publics, en travaillant ces messages avec les habitants. Renforcer les programmes d'intervention en milieu scolaire de la SNCF dans les communes traversées par la TN.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du stress.)

6.2 LE TRAMWAY T8 SUD

6.2.1 AUGMENTER L'ACTIVITÉ PHYSIQUE DANS LES DÉPLACEMENTS URBAINS

Aménager l'espace urbain de façon à favoriser la marche pour tous et la pratique du vélo sécurisée, grâce à la requalification des voies (avec itinéraires cyclables séparés de la circulation) et la mise en place d'équipements pour le stationnement sécurisé des vélos aux arrêts du Tramway. Organiser avec la population un système de panneaux d'information compréhensibles par tous, permettant aux habitants et visiteurs de se rendre aisément à pied ou en vélo dans les lieux d'intérêt du quartier.

(Bénéfices santé attendus : diminution du surpoids, de l'obésité, du risque diabète de type 2, du risque cardiovasculaire, de certains cancers, de la mortalité générale et amélioration de la santé mentale.)

6.2.2 AUGMENTER LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ DANS L'ESPACE PUBLIC AUTOUR DU TRAMWAY

Mettre en œuvre la démarche « Marche exploratoire de femmes » permettant aux femmes d'être actrices de leur propre sécurité en les aidant à se réapproprier l'espace public. Démarche participative et intergénérationnelle qui propose, à la suite d'un diagnostic précis sur le terrain, des préconisations aux décideurs locaux, dans le cadre d'une action qui s'inscrit dans la durée.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du stress.)

6.2.3 AUGMENTER L'USAGE DES TRANSPORTS

Organiser, avant la mise en service du Tramway, l'information des habitants sur la réorganisation du réseau local (restructuration du réseau de bus), à partir de différentes actions : campagnes de communication classiques mais aussi ateliers de mobilité et promenades d'appropriation avec les associations de quartier.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du stress.)

6.2.4 AMÉLIORER L'ACCÈS AUX ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ

S'assurer de l'accessibilité des centres de santé et établissements de santé du territoire directement par les lignes structurantes ou par rabattement.

(Bénéfices santé attendus : meilleur recours aux soins, réduction de la morbidité et de la mortalité.)

6.2.5 AMÉLIORER LA COHÉSION SOCIALE

Favoriser les relations entre les habitants de différents quartiers, de façon à lutter contre l'enclavement et l'isolement social, en lien avec le Tramway grâce à des réunions inter-quartiers dans des lieux dédiés (maison de la culture), des activités partagées (jardinage, cueillette, petit élevage, etc.) et des activités sportives type tournoi de basket, handball en utilisant des terrains démontables et transportables d'un quartier à l'autre.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique.)

6.2.6 RÉDUIRE LE COMPORTEMENT DE FRAUDE

Améliorer l'information des usagers sur les droits à réduction et gratuité par des messages lisibles et compréhensibles par tous, dans les stations et rames du Tramway ; mesures en complément des informations délivrées dans le cadre des actions de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité réalisées au plus près des habitants (points PIMMS, etc.) (cf. recommandations générales).

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du stress.)

6.2.7 RÉDUIRE LES AGRESSIONS/INCIVILITÉS DANS LE T8 SUD

Développer les campagnes « contre les incivilités » de la RATP dans le réseau de surface, en adaptant les messages aux particularités du territoire et en associant les habitants.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychologique, diminution du stress.)

6.2.8 CONTRÔLER LES EFFETS NÉGATIFS DE LA GENTRIFICATION

Pour empêcher les effets négatifs de la gentrification, garantir la part de 40% de logements locatifs sociaux dans les nouvelles constructions ; mettre en place une stratégie foncière « exceptionnelle » pour la production d'un habitat accessible à tous et pour le maintien d'un tissu économique mixte et diversifié.

(Bénéfices santé attendus : prévenir le risque de dégradation de l'état de santé physique et mentale lié au processus de ségrégation socio-urbaine.)

6.3 LA GARE SAINT-DENIS PLEYEL

6.3.1 CONCEVOIR DES DISPOSITIFS D'INFORMATION ET DE SIGNALISATION ACCESSIBLES À TOUS

Reprendre le principe des plans interactifs du métro (via des écrans tactiles) utilisables par des publics variés. Elaborer des systèmes de signalisation en associant les différents publics pour une accessibilité universelle. Diversifier le dispositif d'information en termes et de support et de contenu pour une utilisation pour tout public. Agir sur les inégalités d'accès aux TIC, en partenariat avec des acteurs locaux, grâce à des actions de sensibilisation et de formation dans une perspective d'inclusion numérique.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du stress.)

6.3.2 LIMITER LE RISQUE D'INCIVILITÉS PAR UNE PRÉSENCE HUMAINE ET UNE CODIFICATION DE L'USAGE DES LIEUX

Créer une codification de l'usage des lieux par l'aménagement des espaces et la signalisation. Assurer une présence humaine en gare pour humaniser le cadre de vie et aider les usagers à appliquer les règles de partage de l'espace. Prévoir des médiateurs sociaux pour le respect des règles citoyennes, prévenir les problèmes et gérer les conflits mineurs.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du stress.)

6.3.3 AMÉLIORER LE SENTIMENT DE SÉCURITÉ PAR UN AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR DE LA GARE INCLUANT LES HABITANTS

Intégrer les enjeux de prévention et de sûreté dans la conception des bâtiments et des espaces (végétalisation). Concevoir des espaces intérieurs dégagés avec de la lumière, limiter les recoins, favoriser les ambiances sonores et lumineuses. Initier un programme « adopte ta gare » afin de développer l'appropriation de la gare par les habitants du quartier : participation collective à sa décoration, contribution d'artistes locaux, plateforme d'art vivant en lien avec le tissu associatif et culturel local.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du stress.)

6.3.4 FAVORISER LE REPORT MODAL VERS LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES MODES ACTIFS

Assurer un rabattement efficace des transports collectifs vers la gare. Limiter les places de parking autour de la gare, organiser un accès dépose-minute, augmenter le ratio de places de parking sous-terrain pour les nouveaux logements ou bureaux. Développer des actions de communication et de sensibilisation pour inciter au report modal. Organiser une inter-modalité exemplaire dans la gare grâce à un aménagement d'espaces sûrs, lisibles, commodes ; une coordination des horaires des divers modes de transports publics ; une coordination des tarifs et une billetterie commune pour que le même titre de transport soit valable pour les différentes entreprises de transport qui desservent la gare ; une plateforme multimodale d'information. Réorganiser l'aménagement urbain dans un périmètre de 800m à 1km autour de la gare pour favoriser un espace de partage par tous : piétons, cyclistes, personnes à mobilité réduite, avec un apaisement de la circulation (zone 30, etc.). Créer une signalétique par des panneaux d'information accessible à tous présentant les centres d'intérêt aux alentours de la gare avec les temps de parcours à pied et en vélo.

(Bénéfices santé attendus : diminution du surpoids, de l'obésité, du risque diabète de type 2, du risque cardiovasculaire, de certains cancers, de la mortalité générale et amélioration de la santé mentale.)

6.3.5 AMÉLIORER LA COHÉSION SOCIALE DANS LE QUARTIER PLEYEL GRÂCE À LA QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

Organiser des démarches « la rue on partage » pour faire émerger les attentes et besoins des personnes vivant et travaillant dans le quartier Pleyel sur : l'attractivité des modes actifs et la qualité de l'espace public permettant le « vivre ensemble ». Développer la végétalisation du quartier (jardins partagés en toits ou en terrasses).

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique.)

6.3.6 FAVORISER UN ACCÈS À TOUS DU FRANCHISSEMENT LANDY/PLEYEL

Améliorer la circulation, entre les deux quartiers, des différents modes et préserver une traversée pour les piétons et vélos à l'air libre, sans escaliers ; faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite grâce à des ascenseurs ou rampes.

(Bénéfices santé attendus : réduction de l'impact des handicaps, meilleur accès aux soins, meilleur rétablissement après des problèmes de santé, amélioration de la santé mentale et réduction de la mortalité.)

6.3.7 CONTRÔLER LES EFFETS POTENTIELS NÉGATIFS DE LA GENTRIFICATION DANS LE QUARTIER PLEYEL

Engager une évaluation stratégique du risque de gentrification dans le quartier Pleyel. Assurer la stabilisation des locataires et favoriser l'accession à la propriété. Anticiper et mobiliser une enveloppe foncière dans le cadre du plan stratégique foncier et poursuivre sous forme de ZAC les opérations d'aménagement du quartier pour la production d'une offre de logements abordable.

(Bénéfices santé attendus : prévenir le risque de dégradation de l'état de santé physique et mental lié au processus de ségrégation socio-urbaine.)

6.3.8 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DE LA VIE DE QUARTIER GRÂCE À L'IMPLANTATION DE COMMERCES ET DE SERVICES

Conduire une étude des besoins d'offre commerciale dans le quartier Pleyel avant de formaliser le cahier des charges des offres de commerce dans l'espace gare. Privilégier une offre de commerces et de services de proximité en dehors de la gare. Dans le cadre de l'ensemble de l'offre commerciale dans les gares, s'assurer que le cahier des charges de la restauration rapide réponde à des critères d'alimentation saine. Favoriser la disponibilité de produits frais autour de la gare (étals ambulants avec des marchés de producteurs). Favoriser l'implantation de commerces portés par la population locale (cafés et restauration solidaires, etc.). Garantir un niveau de prix compatible avec le niveau de vie des habitants du quartier.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychique, diminution du risque d'obésité, de maladies cardiovasculaires, du cancer et du diabète de type 2.)

6.3.9 PRÉVENIR LE PHÉNOMÈNE DES ÎLOTS DE CHALEUR URBAINS

Réaliser une étude d'identification des îlots de chaleur urbains et de leurs conséquences sanitaires dans le quartier Pleyel. Privilégier le développement de zones de fraîcheur en accroissant la présence de végétal et en valorisant l'eau.

(Bénéfices santé attendus : amélioration de l'état de santé physique et mental, réduction de la mortalité.)

6.4 RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES

6.4.1 AUGMENTER LES COMPÉTENCES À LA MOBILITÉ

Organiser une sensibilisation et un accompagnement pour une équité d'accès à la mobilité dans des lieux multi-services au plus près des habitants (projets de mobilité, acquisition de compétences, sensibilisation aux mobilités actives).

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychologique, diminution du stress.)

6.4.2 RÉDUIRE LES BARRIÈRES FINANCIÈRES À L'ACCÈS AUX TRANSPORTS

Faire évoluer la tarification sociale des transports basée en Île-de-France sur le statut social vers une logique de tarification basée sur le revenu. Réviser, ajuster, simplifier les démarches pour accéder à la tarification sociale des transports. Engager une réflexion sur une tarification commerciale intégrée des différents modes.

(Bénéfices santé attendus : bien-être physique et psychologique, meilleur accès aux soins, amélioration globale de la santé physique et mentale et réduction de la mortalité.)

6.4.3 AUGMENTER L'ACCÈS À L'EMPLOI GRÂCE AUX NOUVELLES OPPORTUNITÉS DE TRANSPORT ET AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE AFFÉRENT

Permettre aux habitants du territoire de bénéficier équitablement des nouvelles possibilités de transport offertes, pour accéder à un marché de l'emploi plus étendu, en aidant les plus en difficulté quant aux compétences à la mobilité. Favoriser le recrutement sur le marché de l'emploi local en renforçant le partenariat entre l'Education nationale, le conseil régional et les entreprises locales et en augmentant le niveau de maîtrise de la langue française pour améliorer l'insertion et la promotion professionnelle. Favoriser l'emploi de personnes du territoire dans le développement d'activités économiques de proximité.

(Bénéfices santé attendus : amélioration globale de l'état de santé physique et mentale, réduction de la mortalité, meilleure santé physique et mentale chez les jeunes à l'âge adulte.)

6.4.4 AUGMENTER LA PARTICIPATION CITOYENNE DANS LES PROJETS CONCERNANT LES HABITANTS

Intégrer systématiquement la population dans l'élaboration des projets et leur suivi. Faire de la participation citoyenne une condition dans les conventions de partenariat. Constituer des groupes de participation de plusieurs générations pour suivre les projets à longue échéance.

(Bénéfices santé attendus : amélioration globale de l'état de santé physique et mentale.)

6.4.5 AMÉLIORER LA COORDINATION DES POLITIQUES PUBLIQUES

Favoriser des passerelles entre les politiques du transport et les politiques sociales à tous les niveaux (favoriser les initiatives locales innovantes, intégrer des personnes qualifiées en politique sociale dans les conseils d'administration, développer la concertation entre administrations centrales). Créer un lien entre la politique de transport et la politique de santé publique afin de prendre en compte les effets à long terme.

7. CONCLUSIONS

Les projets transport de Plaine Commune étudiés dans cette EIS s'inscrivent dans un territoire déficitaire en termes de réseau de transports en commun. Les habitants souffrent d'une faible disponibilité des transports collectifs, particulièrement dans le nord du territoire comme nous avons pu le constater pour les villes de Stains et Villetaneuse. L'ensemble des projets de transports en cours de développement sur le territoire vise à rattraper le retard de Plaine Commune et plus généralement des banlieues nord, relativement à la ville de Paris. En plus de projets inscrits depuis de nombreuses années au SDRIF, notamment la Tangentielle Nord ou le Tramway T8 Sud, le Grand Paris Express grâce à la gare Saint-Denis Pleyel et les lignes de métro associées, devrait participer grandement à cette amélioration. Pour Plaine Commune, il était important d'évaluer l'impact sur la santé des habitants des nouveaux transports ainsi que l'équité d'accès à la mobilité. Pour l'ARS, expérimenter la démarche d'évaluation des impacts sur la santé sur un projet d'aménagement lourd et un territoire présentant des inégalités croissantes était une opportunité intéressante. L'ORS a été associé à cette expérimentation.

7.1 LES ENSEIGNEMENTS DE LA DÉMARCHE EIS À PLAINE COMMUNE

L'EIS Plaine Commune nous amène à faire quelques commentaires sur les apports tirés de cette première expérience d'EIS en Île-de-France.

Elle incluait trois projets, ce qui peut paraître ambitieux pour une première expérience, dans un temps contraint. Ces trois projets, parmi les 40 développés sur le territoire, présentaient néanmoins une cohérence d'ensemble et couvraient bien le territoire. Ils illustraient les enjeux de mobilité future pour Plaine Commune : une liaison banlieue-banlieue pour désenclaver et développer le nord du territoire, une desserte de proximité pour relier les quartiers d'habitat social au centre-ville et aux Portes de Paris et un nouveau pôle de centralité permettant l'accès au Grand Paris Express. Grâce à la distribution spatiale des projets, des habitants de différentes parties du territoire ont pu être rencontrés et une vision globale des enjeux de déplacement a ainsi pu être développée.

L'EIS a permis de partager une autre vision de la santé avec les membres du comité de pilotage et de les sensibiliser aux déterminants de santé, selon un modèle socio-environnemental large. Cette appropriation s'est construite progressivement tout au long de la démarche.

Elle a été l'occasion d'informer les membres du COPIL sur la perception des habitants les plus éloignés des dispositifs de concertation et les plus fragilisés quant à l'accès aux transports et à ses finalités (accès à l'emploi, l'éducation, aux services, aux loisirs, etc.). Les groupes les plus fragilisés ont pu être identifiés grâce au profil de population, aux focus groupes et à l'analyse de la littérature sur le lien entre transport et santé.

L'EIS a mis en évidence des effets potentiels des projets sur la santé et le bien-être des habitants et des non-résidents salariés du territoire, qui peuvent être directs ou indirects. Le même type d'impacts sur la santé a pu être évoqué dans les trois projets mais parfois avec des intensités différentes. Ces effets positifs ou négatifs pourraient se produire à court terme, sur les problèmes respiratoires, le stress, la fatigue, l'anxiété ou le bien-être psychologique ; mais aussi à moyen et long terme avec des effets plus importants sur la santé dans la durée : surpoids, obésité, pathologies respiratoires et cardiovasculaires, cancer du poumon, santé mentale, incapacités et décès. Des impacts potentiels différentiels ont été évalués pour certains groupes de population nous conduisant à cibler certaines recommandations en conséquence.

Les recommandations élaborées à la suite de l'évaluation des impacts ont été discutées avec l'ensemble des parties prenantes en comité de pilotage, puis avec chacune d'entre elles dans leur institution. Ces réunions bilatérales ont permis de rencontrer d'autres acteurs du même champ et d'échanger sur des actions menées par ces institutions permettant d'ajuster nos recommandations.

Enfin, cette EIS a permis de donner la parole à des groupes d'habitants et de débiter un processus d'empowerment sur ces questions du lien entre transport et santé. Par l'intermédiaire d'associations, des personnes ayant des profils différents : des jeunes filles issues de familles en difficulté, des femmes en socialisation par la langue, des chômeurs, des habitants de cité d'habitat social, des étudiants ont pu s'exprimer dans le cadre de focus groupes. Ils ont eu l'opportunité de réfléchir et d'échanger ensemble sur les effets potentiels positifs et négatifs des nouveaux projets sur leur bien-être et leur cadre de vie. Leurs avis ont été pris en compte dans l'évaluation des impacts et dans l'élaboration d'un premier jeu de recommandations. Ils ont ensuite pu participer à la co-construction de certaines recommandations.

7.2 LES CONDITIONS D'UNE CONTRIBUTION DES TRANSPORTS À LA RÉDUCTION DES INÉGALITÉS SOCIALES DE SANTÉ

Un regard global sur l'ensemble des trois projets permet de mettre en évidence les points saillants communs et d'insister sur les recommandations les plus importantes pour la réduction des inégalités de santé sur le territoire de Plaine Commune.

- 1. Sensibiliser la population aux bénéfices du report modal pour l'environnement et sa propre santé.** Le territoire de Plaine Commune est une zone défavorisée sur le plan des nuisances environnementales. Un trafic routier dense du fait des autoroutes A86, A1 qui découpent le territoire et des points noirs de bruit (trafic ferré dense, zones aéroportuaires du Bourget et Roissy-Charles de Gaulle) génèrent pollution atmosphérique et nuisances sonores. Si le bruit a été évoqué de façon conséquente par les riverains de la grande ceinture, la pollution atmosphérique a été à peine abordée par les habitants au cours des focus groupes. Pourtant, les impacts potentiels sur la santé sont directs et majeurs. Une baisse de la pollution atmosphérique peut entraîner une diminution des pathologies respiratoires, cardiovasculaires, du risque du cancer du poumon et de la mortalité. La réduction du bruit urbain contribue à une diminution du stress, de la gêne à la communication et une amélioration du sommeil. Enfin, la réduction des accidents permet une diminution des incapacités et des décès. Cette moindre perception de la population de l'impact des transports sur l'environnement et la santé (l'air en particulier) doit être travaillée. Elle pourrait s'expliquer, dans un territoire défavorisé, par une image de la voiture particulière valorisée comme un bien enviable et permettant une autonomie réelle. Si des mesures prévues, comme la réduction des places de parking, peuvent inciter au report modal, des actions de communication grand public et individuelles sur son bénéfice pour la santé devront être développées dans les ateliers de mobilité et des alternatives crédibles de déplacements proposées.

- 2. L'aménagement urbain doit favoriser les modes actifs de déplacement.** La marche est utilisée très fréquemment par les habitants des trois villes, mais plus souvent de façon contrainte que par choix. Elle n'est pas aisée du fait de l'absence d'aménagements adaptés (trottoirs petits, stationnement de véhicules, pas de sécurisation par rapport au trafic routier, coupures urbaines). L'utilisation du vélo reste rare également pour des raisons d'aménagement (pistes cyclables quasi inexistantes) mais aussi par peur du vol. Les habitants du territoire présentent des prévalences de surpoids, d'obésité et de diabète particulièrement élevées. Si les comportements alimentaires et notamment l'insécurité alimentaire, conditionnés par la pauvreté, sont des facteurs influençant de façon majeure ces problèmes, l'exercice physique peut contribuer à lutter contre le surpoids et l'obésité et réduire d'autres pathologies (diabète, cancer, dépression, etc.). La requalification des voies dans un périmètre de 800 m autour des gares de la TN ou de la gare Saint-Denis Pleyel favorisant les modes actifs (marche ou pratique du vélo) renforcent les intentions d'aménagements des promoteurs. D'autres recommandations pour favoriser l'activité physique sont le fruit de discussion avec les habitants des villes du nord du territoire comme la possibilité d'une coulée verte le long de la TN, des murs d'escalade à l'extérieur des gares, un accès facilité avec signalisation aux parcs Butte Pinson (Villetaneuse-Pierrefitte) et George Valbon (Stains). Les habitants du Franc-Moisin soutiennent le projet de panneaux d'information dans des lieux de connexion des transports le long du T8 Sud, élaborés avec eux et compréhensibles par tous, permettant aux habitants et visiteurs de se rendre aisément à pied ou en vélo dans les lieux d'intérêt du quartier.
- 3. Assurer l'accès financier équitable aux transports collectifs.** Cette question traverse les trois projets. Elle a été fortement débattue dans les focus groupes avec les habitants qui font remarquer la nécessité d'un abonnement trois zones pour traverser le territoire de Plaine Commune alors que les parisiens n'ont besoin que de deux zones pour accéder aux emplois de la Plaine Saint-Denis. Pour les familles en difficulté, le coût du transport est mis en balance avec le contenu du panier de la ménagère et la fraude peut devenir dans ce contexte une stratégie de survie économique. L'évaluation de la Tarification Sociale des Transports par le STIF montre un non-recours de l'ordre de 25 à 50% des bénéficiaires potentiels selon le statut de la personne à l'échelle de l'ensemble de la région. Dans les trois villes étudiées dans l'EIS, le nombre de bénéficiaires de la TST se situe entre 1,3 et 1,4 pour 100 habitants, soit une valeur très faible comparée à celle des indicateurs de pauvreté de ces villes. Ainsi, réduire le non-recours en facilitant, simplifiant et rendant lisible les démarches pour accéder à la TST, asseoir la TST sur le revenu des individus plutôt que sur leur statut (RSA, CMU-C, etc.) sont des mesures qui permettraient une meilleure inclusion sociale des populations fragilisées et diminueraient la fraude.
- 4. Diminuer le sentiment d'insécurité dans les transports par une action partenariale et citoyenne.** Le territoire est caractérisé par des indicateurs de délinquance parmi les plus élevés comparativement aux autres territoires du Grand Paris. Des violences (vols, agressions, dégradations, etc.) survenant dans l'espace public contigu peuvent ainsi s'étendre aux transports. Même si seule une petite fraction des usagers en a été la victime directe, le sentiment d'insécurité concerne une majorité d'entre eux et peut restreindre la mobilité en particulier de jeunes ou de femmes à certaines heures. Différents composantes des projets étudiés auront des impacts potentiels positifs sur le sentiment de sécurité (aménagement des espaces gare, des quais, éclairages, systèmes de vidéosurveillance, etc.). En complément, diverses mesures ont été travaillées avec la population, comme la présence de médiateurs sociaux (agents des transports) dans les gares et dans certaines rames pour prévenir les problèmes et gérer les conflits mineurs ; la sensibilisation des usagers par des messages ludiques (bandes dessinées, vidéo) travaillées avec la population ; l'appropriation des espaces gare par un programme « adopte ta gare » qui utilise les compétences artistiques locales pour aménager l'espace (fresques, etc.) et organiser des spectacles vivants itinérants. Une démarche expérimentée dans d'autres villes de la région, la « Marche exploratoire de femmes », permet aux femmes de toute génération d'être actrices de leur propre sécurité grâce à une réappropriation de l'espace public autour du transport (dans le cadre du projet T8 Sud).

5. **Renforcer les compétences d'accès à la mobilité.** Des habitants ont rapporté des difficultés à se mouvoir dans le réseau des transports franciliens, du fait de problèmes de repérage dans l'espace ou de maîtrise de la langue, restreignant de fait leurs déplacements. Par ailleurs, le développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) amené à s'intensifier en particulier dans le champ des transports peut accentuer les écarts existants, dans les territoires défavorisés. Pour soutenir ces personnes en difficulté, la proposition de lieux de sensibilisation et d'accompagnement à la mobilité a été considérée comme essentielle par les habitants. Par ailleurs, ce type de centre d'information, avec d'autres fonctions sur l'intermodalité, devrait aussi être développé dans la gare Saint-Denis Pleyel, gare futuriste en termes de TIC, pour une équité d'accès à la mobilité.

6. **Améliorer l'accès à l'emploi des résidents du territoire.** Parmi les habitants des trois villes, une personne sur cinq est au chômage chez les 15-64 ans et une sur trois chez les 15-24 ans, les femmes étant plus touchées que les hommes. Un décalage important existe entre les catégories socio-professionnelles de la population et les emplois exercés sur le territoire. Ces écarts renvoient pour partie à la formation des habitants, plus souvent tournée vers les métiers de l'industrie, mal adaptée à la demande croissante d'emplois tertiaires et pour partie aux faibles taux de réussite scolaire. Le développement économique afférent fait espérer une insertion des groupes les plus en difficulté dans les nouvelles activités économiques de proximité implantées (commerces et services). Pour que les habitants, en particulier les jeunes, puissent bénéficier du développement de l'activité économique tertiaire, il serait nécessaire de renforcer le partenariat entreprises-Education nationale, collectivités.

7. **Contrôler les effets négatifs potentiels de la gentrification par un développement mixte et solidaire des programmes d'aménagements associés aux transports.** L'arrivée des nouveaux transports sur le territoire comporte de nombreux avantages pour les habitants actuels (emplois, équipements et services, amélioration du cadre de vie, etc.). Les habitants des différentes villes ou quartiers attendent aussi un développement de la vie de leur quartier avec l'implantation de commerces de proximité. Cependant, les habitants de carrefour Pleyel s'inquiètent du prix du foncier et de leur relogement dans le cadre de ces aménagements. Pourront-ils payer ? Devront-ils aller loger ailleurs, plus loin ? Les activités économiques seront-elles concentrées dans la gare ou pourront-elles bénéficier aux habitants par un équilibre d'implantation ? La mixité fonctionnelle sera-t-elle respectée, la construction de bureaux sera-t-elle équilibrée avec celle des logements pour ne pas créer de quartier dortoir ? L'offre de logement permettra-t-elle une mixité sociale grâce à la préservation d'un taux conséquent (40%) de logements locatifs sociaux ? Le quartier du Franc-Moisin est en cours de rénovation, pourra-t-il rattraper en termes d'équipements et de services les nouveaux quartiers qui se développent dans les ZAC le long du T8 Sud ? Les propositions de l'EIS pour contrôler ces risques renforcent les objectifs du CDT de Plaine Commune de garantir une offre de logements adaptés aux publics spécifiques, de maîtriser les coûts du logement et d'assurer une vie de quartier de qualité. Ces propositions traduisent aussi le fait que les enjeux de santé publique sont fortement liés aux arbitrages de stratégie urbaine.

La politique de transport sur le territoire de Plaine Commune s'adresse à deux types de populations : les habitants du territoire et les personnes venant travailler dans les entreprises implantées localement ou dans les universités. Ces deux populations présentent des situations en termes de position sociale et de problèmes de santé assez différentes. L'EIS avait pour objectif d'évaluer les impacts sur la santé des projets mais aussi de réduire les inégalités de santé. Les résultats de l'EIS suggèrent que les impacts sur la santé positifs ou négatifs seront plus importants pour les habitants du territoire que pour les salariés. Parmi les habitants, des groupes de populations plus en difficultés pourraient voir les inégalités qu'ils subissent déjà se creuser. Les recommandations proposées dans cette EIS visent à limiter ce risque. Les habitants, très engagés dans le processus de participation à cette EIS, pourront aussi s'emparer des recommandations qui leur paraissent les plus importantes et les porter au-devant des pouvoirs publics.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 : COMITÉ DE PILOTAGE ET ÉQUIPE D'ÉVALUATION	57
ANNEXE 2 : INFORMATEURS CLÉS ET EXPERTS FACILITATEURS POUR LA PARTICIPATION CITOYENNE	61

ANNEXE 1 :

COMITÉ DE PILOTAGE ET ÉQUIPE D'ÉVALUATION

COMITÉ DE PILOTAGE

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PLAINE COMMUNE

- Patrick Braouezec, Président
- Jacques Marsaud, Directeur Général des Services
- Dominique Carré, Conseiller Délégué transports déplacement
- Antonio Aniesa, Chargé de mission - Cabinet du Président
- Marie Larnaudie, Chargée de mission à l'écologie urbaine
- Frédérique Dequiedt, Déléguée générale à l'écologie urbaine
(Invitée à certains COPILS)
- Jean-Marie Lemeille, Direction Générale des Services Techniques - Délégation à la mobilité
(Invité à certains COPILS)

TRANSPORT

RATP

- Sophie Mazoue, Entité Ressources Environnementales
(Remplacée par Mélanie Duplouich)

SNCF

- Maurice Coton, Responsable institutionnel régional - Direction des affaires territoriales

Société du Grand Paris

- Florence Castel, Directrice de l'ingénierie environnementale et de la qualité
- Etienne Pihoue, Chargé de mission, Hydrogéologie et risques à la Direction Ingénierie Environnementale
(A remplacé Florence Castel au COPIL)

STIF

- Anne Salonia, Adjointe à la chef de division STIF - Division études générales

DRIEA (Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement)

- Christophe Mascitti, Chef du département des transports urbains
- Jean-Christophe Morizot, Chef de projet métro - Service de la politique des transports

ASSOCIATIONS, REPRÉSENTANTS USAGERS, SOCIÉTÉ CIVILE

Plaine Commune Promotion

- Edouard de Penguilly, Responsable du club des DRH

Conseil de développement Plaine Commune (société civile)

- Valérie Grémont, Animatrice du Conseil

Association usagers des transports Plaine Commune

- Jean-Pierre Lerosey, Représentant usagers transports

Environnement 93 (Association de défense de l'environnement)

- Francis Redon, Président

AGENCE RÉGIONALE DE SANTÉ

- Christine Jacquemoire, Déléguée Territoriale adjointe du 93
- Luc Ginot, Adjoint au Directeur - Direction de la Santé Publique
« Besoins, réductions des inégalités et territoires »
- Evelyne Jean-Gilles, Chargée de développement de projet - Direction de la Santé Publique
« Besoins, réductions des inégalités et territoires »

EVALUATEURS

- Anne Laporte, Responsable cellule ingénierie et appui méthodologique
Agence régionale de santé
- Muriel Dubreuil, Chargée d'études
Observatoire régional de la santé

OBSERVATEURS

- Alexandra Auclair, Sociologue, Chargée de mission
(Remplacée par Manuela Cheviot)
Institut national de prévention et d'éducation pour la santé
- Hilary Dreaves, Chercheur en Évaluation d'Impact sur la Santé
IMPACT - Université de Liverpool

ÉQUIPE D'ÉVALUATION

- Anne Laporte
- Muriel Dubreuil

- Alicia Amigou, Chargée d'études - ORS
- Jeremy Courel, Chargé d'études - département mobilité et transport - IAU
- Catherine Mangeney, Chargée d'études - département démographie, habitat, équipement et gestion locale - IAU

- Bénédicte Madelin, Directrice - Profession Banlieue
- Hélène Balazard, Chargée d'études et de recherche - unité cohérence territoire et cohésion sociale - Cerema LYON
- Youcef Khemissi, Chargé de mission démocratie, cabinet du président - Plaine Commune

ANNEXE 2 :

INFORMATEURS CLÉS ET EXPERTS FACILITATEURS POUR LA PARTICIPATION CITOYENNE

INFORMATEURS CLÉS

STRATEGIE TERRITORIALE & MOBILITE

Plaine Commune

- Fabrice Cayet, Responsable gestion patrimoine
- Damaly Chum, Déléguée générale à la stratégie territoriale
- Frédérique Dequiedt, Déléguée générale à l'écologie urbaine
- Ana Domingos, Chef de projet Vélo
- Sophie Durel, Adjointe à la chef de projet rénovation urbaine
- Camille Geneau, Chef de projet à la Délégation à la mobilité
- Jean-Marie Lemeille, Direction générale des services techniques
- Juliette Noël, Chef de projet rénovation urbaine de Saint-Denis
- Viken Renouard, Chef de projet Plan marche, PDA et PDIE

Conseil Général du 93

- Bertrand Masquelier, Chef du Bureau des Transports, Département de la Seine-Saint-Denis

Chambre de commerce et d'industrie de Seine-Saint-Denis - Economie - Mobilité

- Alice Ricouard, Conseillère en mobilité PDE-PDIE

TRANSPORTEURS

Société du Grand Paris

- Marianne Desserrieres, Responsable Développement Gares à la Direction Programme
- Etienne Pihouee, Chargé de mission, Direction Ingénierie Environnementale
- Frédéric Willemin, Directeur de l'ingénierie environnementale

SNCF

- Maurice Coton, Responsable institutionnel régional - Direction des affaires territoriales
- Carole Guéchi, Responsable Projets et Synergies, Direction des affaires territoriales de Paris-Nord

- Marie-Pierre Frydman, Chargée de communication, région de Paris-Nord
- Eric Thomas, Responsable études et prospectives, Investissements et Développement Transilien
- Denis Dumortier, Directeur de projet, Direction Déléguée des Gares Transiliennes

RFF

- Sylvie Russelle, Responsable des relations institutionnelles, projet Tangentielle Nord

RATP

- Mélanie Duplouich, Entité Ressources Environnementales

HABITAT

Plaine Commune Habitat

- Nicolas Orsi, Responsable de gestion territoriale
- Choukri Trabelsi, Directeur de l'Agence Sud

Logirep

- Xavier Rouvet, Chef d'agence départementale de Seine-Saint-Denis

EXPERTS

- Basile Chaix, Directeur de recherche Inserm, Institut Pierre Louis d'épidémiologie et de santé publique, ERES
- Syvie Fol, Professeur en Aménagement et Urbanisme, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne

FACILITATEURS POUR LA PARTICIPATION CITOYENNE

Saint-Denis

- Anne-Claire Garcia, Directrice Démarche quartier Franc Moisin Bel Air
Ville de Saint-Denis - Péri Langevin Stalingrad Politzer - Direction Vie des quartiers
- Modibo Guindo, Responsable
Association Canal
- Smeralda Ruspoli, Référente Santé Quartiers
Ville de Saint-Denis - Direction de la Santé
- Raphaelle Serreau, Animatrice
Ville de Saint-Denis
Association Café Pleyel
- Mélanie Thomas, Responsable de la Maison de quartier Franc Moisin/Bel Air
Ville de Saint-Denis

Stains

- Fereshteh Tabib, Directrice politique de la ville
Ville de Stains
- Patricia Le Thomas-Eppe, politique de la ville, développement local
Ville de Stains

- Jeanine Brouillon, Chef de projet CUCS
Ville de Stains
- Zahia Nedjar, Présidente
Association "Femmes de la cité"
- Ouahiba Teldja, Responsable
« Lieu d'écoute du Moulin Neuf »
Ville de Stains

Villetaneuse

- Jean-Marc Battner, Directeur Général des Services
Ville de Villetaneuse
- Philippe Laurant-Quintin, Responsable de la Maison de l'emploi de Villetaneuse
Chef de projet de la Mission Insertion
Ville de Villetaneuse
- Emilie Farge-Bouafer, Responsable Jeunesse
Ville de Villetaneuse
- Magali Griveau, Chargée d'insertion
Maison de l'Emploi de Villetaneuse
- Maria Guimaraes, Conseillère Technique
Responsable assistants sociaux de l'académie de Créteil (dont l'université Paris XIII à Villetaneuse et l'université Paris VIII à Saint-Denis)
Antenne Crous
- Ikran Allaoui, Responsable de l'antenne départementale
Antenne Crous - Académie de Créteil
- Mohamed Hadad, Directeur
Antenne Crous - Académie de Créteil

Plaine Commune

- Youcef Khemissi, Collaborateur - Chargé de mission démocratie
Communauté d'agglomération Plaine Commune - Cabinet du Président

Chambre de commerce et d'industrie de Seine-Saint-Denis

- Alice Ricouard, Conseillère en mobilité PDE-PDIE
Pôle TEAM - Territoire Economie Aménagement Mobilité

Maquette, conception et réalisation : Ada Seferi
contact@adaseferi.com // 06 50 74 04 61

Imprimé par SNEL

Une évaluation de l'impact sur la santé (EIS) de projets de transport sur le territoire de Plaine Commune a été menée à l'initiative de la communauté d'agglomération Plaine Commune et de l'Agence régionale de santé Île-de-France. Plaine Commune se caractérise par de fortes inégalités sociales et territoriales de santé. Sa desserte actuelle en transports en commun est insuffisante, inéquitable et peu adaptée aux déplacements « domicile-travail ». L'EIS a porté sur trois projets parmi ceux prévus sur le territoire : un tram-train, la Tangentielle Nord ; un tramway, le prolongement au sud du T8 et une gare du futur métro Grand Paris Express, la gare Saint-Denis Pleyel.

L'objectif était d'évaluer les impacts potentiels positifs et négatifs de ces projets sur la santé pour l'ensemble de la population concernée, mais aussi pour des groupes de populations identifiés comme vulnérables et d'élaborer des recommandations à l'adresse des institutions concernées. Toutes les parties prenantes de ces projets, dont la population résidant ou travaillant sur le territoire, ont été associées à l'évaluation. Trois villes ont fait l'objet d'un recueil de données approfondi : Stains, Villetaneuse et Saint-Denis.

L'évaluation des impacts s'est appuyée sur : l'étude approfondie des projets, une analyse des politiques publiques sur les transports et les autres politiques associées, une revue de la littérature scientifique sur les liens entre les déterminants de la santé définis pour cette EIS et les transports, la description du profil socioéconomique, sanitaire et environnemental de la population concernée et les opinions exprimées dans le cadre de focus groups.

L'EIS montre des effets potentiels positifs à court terme des projets sur les problèmes respiratoires, les accidents, le stress, l'anxiété et le bien-être psychologique avec des effets possibles à plus long terme sur le surpoids et l'obésité, les pathologies cardio-vasculaires, le cancer du poumon, la santé mentale et la réduction des incapacités. Elle indique aussi un risque potentiel de renforcement des inégalités sociales de santé pour les groupes les plus démunis. Les recommandations visent à accentuer les effets positifs potentiels et à réduire les inégalités de santé. Les principales sont : sensibiliser la population aux bénéfices du report modal des véhicules particuliers vers les transports en commun pour la qualité de l'environnement et pour sa propre santé ; concevoir et articuler l'aménagement urbain associé pour favoriser les modes actifs de déplacement ; mettre en œuvre des actions pour faciliter l'accès à la Tarification Sociale des Transports prévue par la loi mais actuellement sous-utilisée et de renforcer les compétences d'accès à la mobilité ; promouvoir une action partenariale et citoyenne pour diminuer le sentiment d'insécurité dans les transports ; améliorer l'accès à l'emploi des résidents du territoire et contrôler les effets négatifs potentiels de la gentrification par le développement mixte et solidaire des programmes d'aménagements associés aux transports. Une évaluation des effets de l'EIS sur les décisions prises relatives aux projets, sur l'appropriation des recommandations par la population et sur la poursuite de la dynamique intersectorielle enclenchée sera réalisée en 2015.

