



Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le contrat de développement territorial (CDT) du pôle métropolitain du Bourget (93 et 95)

n°Ae: 2013-90

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale¹ du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 9 octobre 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial du pôle métropolitain du Bourget (93 et 95).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Rauzy, Steinfeld, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Chevassus-au-Louis, Féménias, Ledenvic, Letourneux, Malerba, Schmit, Ullmann.

En application du § 2.4.1 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Étaient excusés : MM. Decocq, Galibert, Lafitte.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Ile-de-France, le dossier ayant été reçu complet le 18 juillet 2013.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 22 juillet 2013 :

- le préfet de département de Seine-Saint-Denis,
- le préfet du département du Val d'Oise, dont elle a reçu réponse le 31 août 2013,
- le ministère du travail, de l'emploi et de la santé, dont elle a reçu réponse le 22 août 2013,
- la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France,
- la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature,
- la direction générale de la prévention des risques,
- la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer,
- la direction générale de l'énergie et du climat dont elle a reçu une réponse le 27 août 2013,

Sur le rapport de Michel Badré, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit, dans lequel les recommandations sont portées en italique gras pour en faciliter la lecture.

Il est rappelé ici que pour tous les projets, plans et programmes soumis à étude d'impact, une « autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public. Cet avis ne porte pas sur l'opportunité de l'opération mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage, et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

(les références au texte du CDT dans le présent avis sont mentionnées par CDT suivi du n° de la page, et les références au rapport d'évaluation environnementale par EE suivi du n° de la page)

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le présent avis de l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) du pôle métropolitain du Bourget, et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce contrat. Les signataires en sont la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget (CAAB, regroupant les communes de Dugny, le Bourget et Drancy), le conseil général du Val-d'Oise, six communes (dont cinq en Seine-Saint-Denis : Le Blanc-Mesnil, La Courneuve et les trois communes de la CAAB, et une dans le Val d'Oise : Bonneuil-en-France), et l'Etat, représenté par le préfet de la région Ile-de-France. La Courneuve est signataire par ailleurs du CDT de Plaine-Commune, et Bonneuil-en-France est « commune associée » du CDT de Val de France-Gonesse-Bonneuil, son adhésion à la communauté d'agglomération de Val-de-France étant prévue au 1^{er} janvier 2014.

L'objet d'un CDT, tel qu'il est défini par la réglementation, est principalement de permettre l'atteinte des objectifs de territorialisation de l'offre de logement (TOL, objectifs de création de logements neufs fixés par le préfet de la région Ile-de-France²), parallèlement à la restructuration et à la densification des quartiers-gares autour des gares du Grand Paris Express (GPE), et à la bonne prise en compte des enjeux environnementaux sur son territoire.

Le territoire, zone d'influence de l'aéroport du Bourget, est fortement marqué par les infrastructures de transport (outre l'aéroport, les autoroutes A1, A3, A86, l'ex-RN2, les voies ferrées et la gare de triage de Drancy) et par une urbanisation dense sur toutes ses communes sauf Bonneuil-en-France, en limite de la zone agricole au nord de l'agglomération.

Les principaux enjeux environnementaux actuels sont surtout liés aux impacts des infrastructures de transport : bruit, pollution de l'air et émission de gaz à effet de serre, transport de matières dangereuses. Ils portent aussi sur le maintien d'espaces naturels rares

Le contrat vise à mettre en valeur les spécificités de l'aéroport d'affaires du Bourget, en faisant de ce site un « pôle d'excellence aéronautique », tout en renforçant l'offre d'équipements événementiels et en améliorant la qualité urbaine du territoire.

Le rapport d'évaluation environnementale, d'une bonne qualité formelle (notamment cartographique), repose sur une analyse de l'état initial claire et complète. L'analyse des effets du CDT, au regard d'une situation de référence sans CDT, y est d'une compréhension plus difficile, faute de partage explicite entre les actions spécifiques au CDT et celles qui auraient été mises en œuvre même sans CDT, notamment les grandes infrastructures de transport.

Les principales recommandations de l'Ae portent sur les clarifications à apporter à certains éléments du CDT ou de son évaluation : décompte des objectifs de logements par communes, évaluation et meilleure maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, articulation avec les territoires voisins supports d'autres CDT, notamment en matière de maîtrise des impacts des grandes infrastructures de transport et de services publics (eau, déchets, assainissement). L'Ae recommande également de mieux préciser les engagements des pétitionnaires dans les deux domaines à fort enjeu que constituent la lutte contre les nuisances sonores et la limitation des impacts des transports de matières dangereuses à proximité de la gare de Drancy.

L'Ae a fait également d'autres recommandations plus ponctuelles, présentées dans l'avis détaillé

² conformément à l'article 23 de la loi relative au Grand Paris

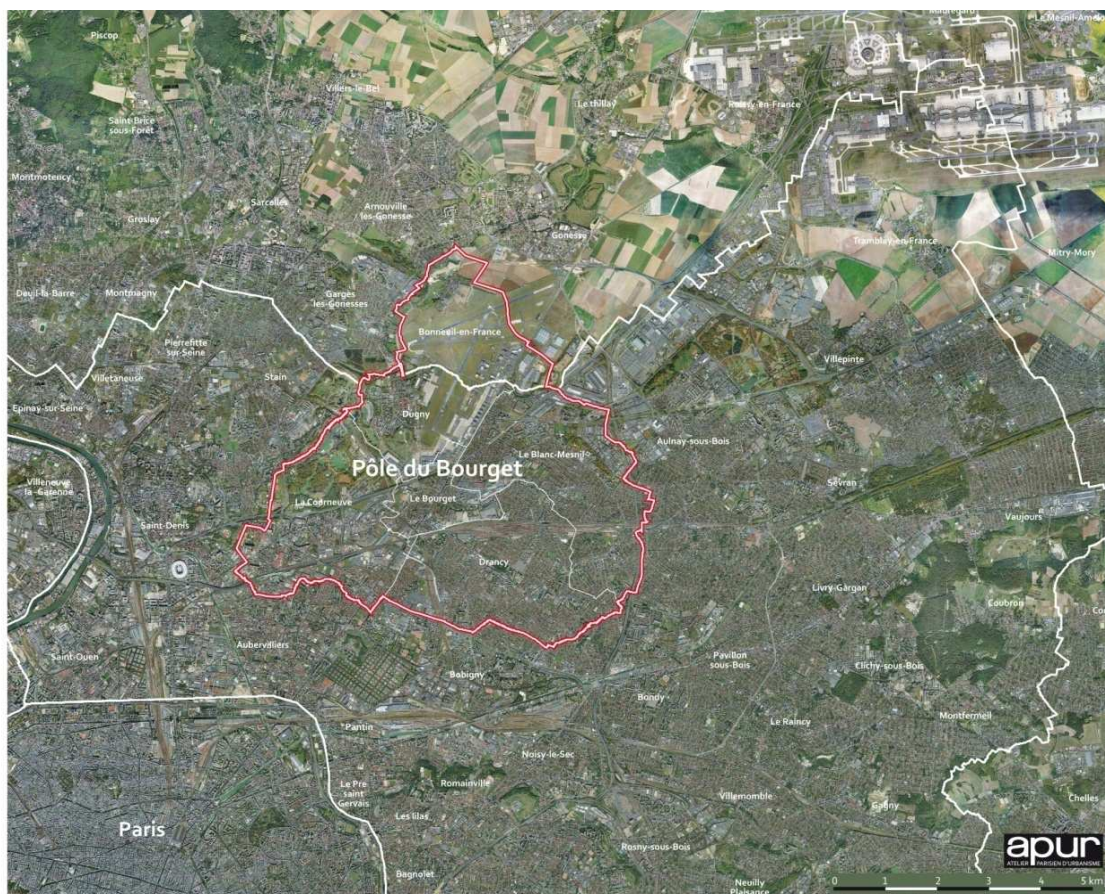
Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) du pôle métropolitain du Bourget, présenté par la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget (CAAB, regroupant les communes de Dugny, le Bourget et Drancy), par le conseil général du Val-d'Oise, par six communes (Le Blanc-Mesnil, Bonneuil-en-France, La Courneuve et les trois communes de la CAAB), et par l'Etat, représenté par le préfet de la région Ile-de-France. Doivent être analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale³ et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce projet.

L'Ae a estimé utile, pour la bonne information du public et pour éclairer certaines de ses recommandations, de faire précéder son analyse par une présentation du territoire, du contexte général d'élaboration de ce CDT, et de son contenu : cette présentation est issue de l'ensemble des documents transmis à l'Ae, qui seront soumis à l'enquête publique, et des renseignements recueillis par le rapporteur.

Un rappel du cadre législatif et réglementaire dans lequel s'inscrit le contrat est également fourni, toujours pour la bonne information du public.

L'avis de l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du CDT, et sur la prise en compte des enjeux environnementaux par le CDT : pour éviter les redondances dans la lecture du présent avis, la prise en compte des enjeux environnementaux est traitée dans le § 2.5 relatif aux impacts du CDT et aux mesures prises pour les éviter, les réduire ou les compenser.



Le territoire du CDT (source : CDT, p7)

3 – Etabli en application de l'article R.122-17.I-42° du code de l'environnement, créé par le décret n°2012-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, et également de l'article 10 du décret n°2011-724 relatif aux CDT.

1 La préparation du CDT : contexte, situation actuelle du territoire, enjeux du territoire

1.1 L'objet et le cadre d'élaboration des CDT

La loi sur le Grand Paris a créé un nouvel outil de contractualisation entre les collectivités territoriales et l'Etat, dénommé contrat de développement territorial (CDT). Ses champs d'intervention principaux, tels qu'ils ressortent de la seule lecture des textes législatifs et réglementaires, portent sur la maîtrise de l'urbanisation à proximité des gares du futur réseau de transport du Grand Paris, l'atteinte des objectifs quantifiés de la territorialisation de l'offre de logement (TOL), et la formalisation d'engagements relatifs à des objectifs de développement durable.

La conception ainsi définie des CDT est complétée dans tous les projets soumis à l'Ae par l'accent mis sur le partenariat entre les différents niveaux de collectivités concernées, et entre ces collectivités et l'Etat, dans la mise en œuvre concrète des actions.

L'annexe jointe au présent avis rappelle les textes et précise le cadre d'élaboration du présent CDT.

1.2 Localisation et présentation du territoire

Le territoire du CDT appartient au département de la Seine-Saint-Denis pour cinq de ses communes et au Val-d'Oise pour la sixième, Bonneuil-en-France. Il est situé à la jonction des espaces agricoles de la plaine de France et du premier plateau densifié de l'agglomération parisienne. Il est fortement marqué par les infrastructures de transport (aéroport du Bourget, autoroutes A1, A3, A86, ex-RN2, voies ferrées) et par une urbanisation dense sur toutes ses communes, sauf Bonneuil-en-France, occupée en partie par l'emprise de l'aéroport du Bourget.

Contrairement aux deux CDT voisins de Plaine-Commune et Est-Ensemble, dont le territoire s'identifie à celui d'une communauté d'agglomération, celui-ci présente une composition institutionnelle complexe : situé à cheval sur deux départements, il réunit les trois communes de la CAAB, la commune de la Courneuve qui appartient à la communauté d'agglomération de Plaine-Commune (et qui est partie prenante, à ce titre du CDT de cette communauté), la commune de Bonneuil-en-France qui ne fait partie d'aucune communauté d'agglomération⁴ mais est « commune associée » du CDT « Val-de-France Gonesse Bonneuil-en-France », et la commune du Blanc-Mesnil.

⁴ Elle doit être intégrée au 1^{er} janvier 2014 dans la communauté d'agglomération de Val de France



Le CDT du pôle métropolitain du Bourget et les CDT voisins (source : CDT p 13)

Une société publique locale (SPL) « Le Bourget Grand Paris » a été créée en 2012 pour pourvoir au développement du territoire du CDT : elle regroupe les 3 communes de la CAAB (et la CAAB elle-même) et celle du Blanc-Mesnil. Elle a vocation à intégrer Bonneuil-en-France, mais pas semble-t-il la Courneuve.

L'Ae recommande d'expliquer, pour la bonne information du public, les raisons qui ont conduit à associer dans le CDT du Bourget deux communes participant par ailleurs à d'autres CDT.

La population du territoire était de 181 000 habitants en 2009, avec un écart de densité considérable entre Bonneuil-en-France (150 hab/km² : présence de l'aéroport, et habitat majoritairement individuel), et le reste du territoire, notamment Drancy (plus de 8 500 hab/km²).

La population est jeune, le taux de chômage élevé, le revenu moyen des ménages (17 700 € net annuel, source EE p EI-34) très inférieur à la moyenne nationale et régionale.

Territoire agricole doté de quelques bourgs ruraux jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, l'aire du CDT a été marquée ensuite par le développement industriel puis l'arrivée de grandes infrastructures de transport, favorisée par l'absence de relief : voies ferrées puis gare de triage de Drancy, aéroport du Bourget, autoroutes A1, A3, A86.

Le préambule du CDT présente le territoire comme « *marqué par une signature économique historique autour de l'aéronautique et de l'aéroportuaire* », « *façonné par les grandes infrastructures de transport...servant le fonctionnement de la métropole* », qui lui donnent un rôle stratégique mais ont induit un « *urbanisme fragmenté* », générant la création d'enclaves et de secteurs de « *fin de ville* ».

1.3 Le CDT du pôle métropolitain du Bourget

Le CDT sera, comme les autres CDT, conclu pour une période de 15 ans (2013 – 2028).

1.3.1 Le contenu du CDT :

Conformément aux prescriptions du décret n° 2011-724 du 24 juillet 2011 relatif aux CDT, celui-ci comporte, après un préambule de présentation, quatre parties :

1. le « projet stratégique de développement durable » (CDT p 15 à 43), présenté autour de trois axes :
 - affirmer l'excellence aéronautique et technologique du pôle métropolitain du Bourget,
 - renforcer l'offre événementielle et culturelle du territoire,
 - accroître la qualité urbaine et l'habitabilité du territoire pour permettre son développement résidentiel : cet axe se réfère notamment à l'amélioration de la mobilité (avec les 6 nouvelles gares du réseau GPE), à l'augmentation de la production de logements et aux opérations de rénovation, à la trame verte et bleue et aux bonnes pratiques environnementales.

2. les objectifs et priorités par domaine (CDT p 45 à 89), à savoir:
 - le développement économique, avec deux objectifs (le second décliné en cinq sous-objectifs)
 - l'habitat, avec trois objectifs (le premier décliné en 3 sous-objectifs). Il y est indiqué que l'objectif de la TOL, repris dans le CDT, est de 1020 logements neufs par an sur le territoire, soit 15 300 logements en 15 ans (+25% par rapport au parc actuel de logements), à comparer à un niveau tendanciel estimé à 380 logements par an. Il est précisé que ces chiffres concernent le CDT hormis la commune de La Courneuve, dont les logements sont comptabilisés au titre du CDT de Plaine Commune. La situation de Bonneuil, qui participe aussi à deux CDT, n'est pas précisée, mais les chiffres correspondants sont sans doute modestes : la commune est en grande partie occupée par l'emprise de l'aéroport du Bourget ou en zone soumise à restrictions de constructibilité du fait des nuisances sonores. Il serait cependant utile de préciser sa situation au regard des objectifs de constructions de logements du CDT : ***L'Ae recommande de préciser si les chiffres retenus comme objectifs de logements dans le CDT incluent ou non la commune de Bonneuil.***
 - les transports, avec cinq objectifs, dont l'amélioration de l'offre de transports en commun structurants : renforcement de la gare du Bourget-RER B et 5 autres nouvelles gares sur des lignes dont la mise en service est programmée pendant le contrat : Dugny-La Courneuve sur la Tangentielle nord et Le Blanc Mesnil (ligne 16), La Courneuve Six Routes (ligne 16), Le Bourget Aéroport (ligne 17) et Drancy-Bobigny (ligne 15) sur le réseau GPE. Pourraient s'y ajouter le prolongement de la ligne 7, et une nouvelle gare « cœur de ville de Drancy » (GPE ligne 15), demandée pendant la concertation publique et à l'étude. Des développements du maillage routier et des modifications du réseau de bus sont également prévus.
 - l'urbanisme, avec quatre objectifs : intensification, requalification, durabilité et mise en valeur du patrimoine et du paysage
 - l'environnement, avec quatre objectifs relatifs à la transition énergétique, à la protection des ressources et milieux naturels, à la réduction des risques et nuisances, et aux « bonnes pratiques » du territoire

Malgré le nombre élevé d'objectifs, la présentation qui en est faite est claire et cohérente.

3. le programme des actions, opérations d'aménagement et projets d'infrastructures (CDT p 91 à 178)

Le portefeuille des 32 actions du CDT est présenté sous forme d'une fiche par actions. Comme dans tous les CDT, ces fiches témoignent d'un état de maturation variable des projets, et incluent des projets dont la décision de réalisation est déjà prise, ou indépendante de la signature du CDT. Une fiche dite de « structuration du portefeuille d'actions » (CDT, p 92) présente l'ensemble des 32 actions regroupées selon les trois axes du projet stratégique présenté plus haut.

L'Ae s'est interrogée sur la logique de constitution de ce portefeuille d'actions, notamment en ce qui concerne les opérations d'aménagement ou d'infrastructures : elle observe par exemple que parmi les six gares citées plus haut au titre de l'offre d'infrastructures de transport structurantes, trois seulement figurent dans le portefeuille d'actions : le réaménagement de la gare du Bourget RER et les gares GPE du Bourget Aéroport, et du Blanc-Mesnil (la gare de Dugny sur la tangentielle nord étant peut-être incluse dans l'action

25 de « désenclavement de Dugny » ?)

L'Ae recommande d'expliquer dans le CDT la logique qui a prévalu dans la constitution du portefeuille des actions, en ce qui concerne les projets engagés ou programmés en dehors du CDT lui-même.

4. les conditions de mise en œuvre, de suivi, d'évaluation et de modification du contrat (CDT, p 179 à 183)

Cette partie décrit les instances de gouvernance du CDT (comités de pilotage⁵ et groupe de suivi opérationnel), présente de façon très générale le cadre d'élaboration des futurs indicateurs et les liens avec les documents d'urbanisme et les conditions de modification ou révision du CDT.

Un fascicule séparé présente le diagnostic habitat.

Le CDT ne comporte pas « les tableaux récapitulatifs des engagements des parties par programme, projet ou opération » mentionnés à l'article 6 du décret cité plus haut.

L'Ae recommande de compléter le CDT par « les tableaux récapitulatifs des engagements des parties par programme, projet ou opération », comme stipulé dans l'article 6 du décret 2011-724 du 24 juillet 2011 relatif aux CDT.

1.4 Enjeux environnementaux du territoire et du CDT :

Le rapport d'évaluation environnementale fait apparaître dans la synthèse des enjeux, concluant l'état initial (EE, p EI-67), un classement hiérarchisé des enjeux environnementaux du territoire. Sont ainsi classés :

- en enjeux forts : pollution de l'air et émissions de gaz à effet de serre, bruit, risques technologiques (essentiellement liés au transport de matières dangereuses), préservation des milieux naturels, déplacements ;
- en enjeux modérés : paysage et patrimoine, ressource en eau, déchets ;
- en enjeux faibles : consommation d'espace, risques naturels, pollution des sols.

L'Ae souscrit globalement à cette analyse, en constatant que l'organisation des déplacements est déterminante pour les autres enjeux forts, et que l'enjeu de consommation d'espace, effectivement faible dans la zone d'urbanisation dense couvrant la majeure partie du territoire, devient au contraire fort sur la zone de transition située entre zone urbaine et zone rurale au nord-ouest de l'aéroport du Bourget (commune de Bonneuil).

2 Analyse du rapport d'évaluation environnementale, et de la prise en compte des enjeux environnementaux par le CDT

Sur la forme, le rapport d'évaluation environnementale est clairement présenté et facile à lire⁶. Il comporte en particulier une cartographie très complète et de grande qualité, bien articulée avec le texte dont elle facilite ainsi la compréhension.

L'Ae attire cependant l'attention des signataires du contrat sur le fait que le rapport d'évaluation environnementale n'est pas un audit externe du CDT ou un ensemble de recommandations adressées par un tiers aux signataires du contrat, mais l'évaluation présentée par les dits signataires (s'appuyant sur les sous-traitants de leur choix) sur les conséquences environnementales du contrat. A ce titre, ***L'Ae recommande de lever toute ambiguïté sur les engagements réels des signataires du contrat, en évitant toutes les***

⁵ La communauté d'agglomération de Plaine Commune, non signataire du CDT mais incluant la commune de La Courneuve qui est signataire, est membre du comité de pilotage. L'intégration de la commune de Bonneuil dans la communauté d'agglomération de Val de France au 1^{er} janvier 2014 devrait conduire à intégrer cette communauté dans le comité de pilotage.

⁶ Une relecture attentive pour éliminer les assez nombreuses erreurs ponctuelles de forme serait cependant des plus utiles : elle permettrait, par exemple, entre autres corrections orthographiques, d'honorer sous un même patronyme la mémoire de Jacques Duclos, Jacques Duclot (p EIII-32) et Jean Duclos (p EIII-18)...

formulations du rapport d'évaluation présentées comme des recommandations⁷, dont le lecteur ne peut savoir si les signataires du CDT les prennent à leur compte ou non.

L'Ae observe par ailleurs que le sommaire général présenté en tête du rapport d'évaluation ne correspond pas au sommaire détaillé ni à la réalité du chapitre E III (qui détaille les impacts selon les enjeux – forts, modérés ou faibles- mais ne comporte pas de partie sur les impacts du portefeuille d'actions, comme annoncé dans le sommaire général) : *elle recommande de rectifier le sommaire général du rapport d'évaluation, outil de lecture privilégié, pour le mettre en concordance avec la réalité du document.*

Les remarques de fond sur l'évaluation sont développées ci-après.

2.1 Méthodologie de l'évaluation environnementale du CDT

L'évaluation environnementale du CDT, comme toute évaluation de plan ou programme, nécessite dans son principe :

- la description d'un état initial avec ses évolutions tendancielle,
- la définition d'un « scénario de référence hors CDT », intégrant l'évolution tendancielle du territoire et les effets des projets, plans ou programmes dont on estime qu'ils se réaliseront en l'absence de CDT,
- l'identification des mesures du CDT qui conduisent à infléchir certaines des évolutions tendancielle identifiées dans le scénario de référence, produisant une différence d'effets environnementaux entre trajectoire tendancielle et trajectoire infléchi : c'est cette différence qui devra être prise en compte pour définir les impacts environnementaux positifs ou négatifs du CDT. Cette évaluation ne préjuge pas des évaluations environnementales spécifiques à chaque action particulière, à mener ultérieurement : le CDT est en effet construit à partir d'actions dont beaucoup sont des projets relevant d'évaluations environnementales propres. Les dispositions de la directive 2001/42/CE «plans et programmes» prévoient que dans un tel cas « d'ensemble hiérarchisé » d'opérations soumises à évaluation, il n'y a pas lieu de répéter l'évaluation mais d'évaluer chaque aspect au stade du processus le plus pertinent.

Selon le rapport d'évaluation environnementale (EE, p EIII-3) : « *le scénario de CDT ne correspond pas à une alternative franche du scénario tendanciel, mais traduit une réorientation du développement pressenti du territoire au regard des enjeux définis (...). Le « scénario tendanciel » reprend et prolonge les développements identifiés dans les PLUs et des PLHs en vigueur. (...). Le scénario de CDT propose des objectifs plus ambitieux ainsi que des actions visant à amplifier le développement territorial pour répondre aux objectifs de la TOL (Territorialisation de l'Offre de Logements), assurer l'équilibre des activités économiques correspondantes (emplois/actifs occupés) et mettre en avant 8 secteurs d'aménagement assurant la cohérence territoriale recherchée. »*

Le détail des actions joint au CDT n'indique pas, pour chacune d'elles, si elles sont considérées comme faisant partie du scénario tendanciel ou du scénario CDT, ni si elles préexistaient à la préparation du CDT mais en ont été modifiées.

L'Ae recommande de fournir toute indication plus précise permettant de mieux comprendre la différence concrète existant entre le scénario tendanciel et le scénario CDT.

Faute de telles indications, l'évaluation environnementale semble avoir fait une large part à une approche globale des impacts, à partir des effets de l'augmentation de population entre le scénario tendanciel (720 logements par an) et le scénario CDT ou TOL (1020 logements par an), y compris ses liens avec les emplois, la mobilité, les besoins en services, etc. : cette approche synthétique apparaît raisonnable, faute d'indications détaillées sur les actions spécifiques du CDT.

7 Par exemple : p EIII7 (cycle de l'eau) et p E III8 (risque retrait gonflement des argiles) : «dans le cadre du processus opérationnel, il conviendrait de... », p E III 10 (trame verte et bleue) « plusieurs mesures peuvent être proposées... ». Les continuités vertes ... mériteraient un épaissement... », p E III 17 (bruit) : « plusieurs mesures peuvent être proposées afin de limiter l'exposition des populations aux nuisances acoustiques : ... », etc.

Comme l'Ae l'a relevé dans d'autres projets de CDT qui lui ont été soumis antérieurement, la comparaison entre un scénario de référence « hors CDT » et le « scénario CDT » ne suffit pourtant pas à rendre compte de la manière dont le projet de territoire qui sert de base au CDT va modifier le cadre de vie des habitants : l'approche (le plus souvent qualitative) des « impacts globaux » donnée dans le rapport d'évaluation vise à apporter une réponse à cette question

2.2 L'articulation du contrat avec d'autres plans ou programmes

Le rapport d'évaluation présente (EE p EIV-1 à 12) l'articulation du contrat avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Seine-Normandie, le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), les documents d'urbanisme des communes, le plan de déplacement urbain d'Ile-de-France (PDUIF), le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le schéma régional climat-air-énergie (SRCAE), le plan de protection de l'atmosphère, les plans régionaux d'élimination des déchets, le plan climat énergie territorial (PCET) du département de Seine-Saint-Denis, le contrat de projet Etat-Région (CPER) 2007-2013.

L'Ae n'a pas d'observation à formuler sur ces présentations. En revanche, elle observe que selon le CDT lui-même, il existe des liaisons multiples et des besoins de cohérence entre le présent CDT et ceux des territoires voisins (cf. carte au § 1.2 ci-dessus), notamment ceux de Plaine Commune, d'Est Ensemble et de Val de France-Gonesse-Bonneuil, qui jouxtent le territoire du pôle métropolitain du Bourget.

L'Ae recommande de présenter dans le rapport, l'articulation du présent CDT avec ceux des territoires voisins, notamment Plaine Commune, Est Ensemble et Val de France-Gonesse-Bonneuil.

2.3 Analyse de l'état initial de l'environnement

La description de l'état initial (EE p EI-1 à EI-68) est organisée en quatre chapitres (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, paysage), suivis d'une synthèse des enjeux. La présentation, complète et d'une grande clarté, n'appelle que quelques remarques ponctuelles :

- schéma régional de cohérence écologique (SRCE) : l'enquête publique étant terminée depuis juin 2013 (p EI 24), l'Ae recommande d'indiquer les conclusions de l'enquête publique sur le SRCE concernant le territoire du CDT, si elles sont connues d'ici à l'enquête publique du CDT ;
- émissions de polluants (§ 3.10.4, p EI-54) : le texte mentionne à deux reprises les émissions du département des Hauts-de-Seine et non celles de la Seine-Saint-Denis, sans qu'il soit possible de voir si les chiffres indiqués sont les bons;
- émissions de gaz à effet de serre (EE p EI 56) : le total annoncé⁸ de 458 kT eqCO₂/an, soit environ 2,2 t/hab/an, apparaît anormalement bas par rapport à la moyenne nationale, et par ailleurs non cohérent avec celui cité plus loin dans l'analyse des impacts (cf. ci-après, § 2.5.1).
- deux enjeux très sensibles localement ont fait l'objet de mesures administratives particulières :
 - le bruit : l'aéroport du Bourget a fait l'objet d'un plan de gêne sonore (PGS), un plan d'exposition au bruit (PEB) étant à l'étude. Le PGS concerne 14 000 logements sur Bonneuil et le nord de la commune de Dugny. L'aéroport de Roissy a fait l'objet d'un PEB, dont seule la zone C (celle dont les restrictions à la constructibilité sont les plus faibles) concerne la partie nord de la commune de Bonneuil. La carte de sensibilité au bruit (EE p EI-49) montre cependant que les enjeux les plus forts concernent le bruit à proximité des infrastructures routières, sur presque tout le territoire du CDT
 - le transport de matières dangereuses, lié à la présence de la gare de triage de Drancy. Celui-ci a fait l'objet d'une étude de danger⁹, suivi d'un porté à connaissance du préfet de la Seine-Saint-Denis interdisant, sauf exception, les constructions nouvelles dans un rayon de 620m autour de la gare.

⁸ Sans doute les chiffres du tableau p EI-56 sont-ils tous en Tonnes eqCO₂, bien que cela ne soit pas précisé. En revanche la dernière colonne correspond aux 6 communes donc au total CDT, et non au total CAAB comme indiqué à tort.

⁹ Art L.551-2 du code de l'environnement

Cette mesure s'appliquant dans une zone densément construite a suscité des réactions assez fortes.

Sous ces réserves, le tableau de « synthèse des enjeux », p EI-67, fait apparaître au titre des enjeux forts¹⁰ les thèmes suivants : Natura 2000 et la biodiversité, les risques technologiques (transport de matières dangereuses à Drancy), l'impact des déplacements, le bruit, les consommations énergétiques. L'Ae souscrit à cette analyse, en observant cependant que les services publics (assainissement et gestion des déchets) classés en enjeux « moyens », nécessitent un examen conjoint avec les territoires voisins pour la prise en compte des nouveaux besoins, à partir d'une situation initiale qui dans le présent CDT comme dans les voisins est très peu quantifiée.

2.4 Exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu, au regard des objectifs fixés, et raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées

Cette partie du rapport d'évaluation nécessite, pour l'Ae, des modifications ou des compléments significatifs sur deux points, pour permettre une bonne information du public :

- la présentation des objectifs du CDT (EE p EII-7) : l'évaluation environnementale définit trois objectifs (densification du bâti, renforcement des pôles et axes urbains existants, et « prise en compte des contraintes » (en particulier site Natura 2000 et aléas technologiques liés au périmètre de la gare de Drancy), clairs et synthétiques, mais qui ne correspondent pas à ceux du CDT lui-même (qui sont pourtant rappelés plus loin, EE p EII.8)
- La justification des choix opérés, par rapport à des solutions de substitution raisonnables : le rapport se contente d'affirmer (EE p EII-6) que « *Le projet de CDT, dans les délais imposés par la loi relative au Grand Paris, s'est construit selon une démarche itérative et progressive plutôt que selon une démarche comparative entre des scénarios fortement différenciés. Cette démarche itérative a permis de construire un projet de CDT renforcé et consolidé par rapport à l'évolution tendancielle* » L'Ae estime qu'à défaut de présenter plusieurs scénarios de CDT et de les comparer, ce qui ne correspondrait sans doute pas au processus réel d'élaboration du CDT, il serait utile et conforme à l'esprit de la réglementation de présenter les principaux points qui ont fait débat entre les membres des instances de gouvernance dans la démarche itérative d'élaboration du CDT, en expliquant les raisons des options qui ont finalement été retenues.

L'Ae recommande de reprendre la présentation des objectifs du CDT faite dans le rapport d'évaluation, en la mettant en cohérence avec le CDT lui-même, et de présenter les principaux choix qui ont été faits au cours de la démarche itérative d'élaboration du contrat.

2.5 Impacts du CDT et mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts : prise en compte de l'environnement par le contrat

Comme indiqué au § 2.1 ci-dessus, les impacts propres du CDT, s'ajoutant à ceux du scénario tendanciel, sont essentiellement appréciés à partir de l'écart entre les deux scénarios concernant les logements et la population. Les infrastructures de transport nouvelles (3 lignes nouvelles du réseau GPE, avec 5 gares nouvelles, celle de Drancy-centre demandée par les collectivités non comprise) sont considérées comme intégrées dans le scénario tendanciel, même si la conception des gares du Bourget s'en trouve sans doute modifiée.

Le scénario tendanciel correspond sur 15 ans à +10 080 logements, +20 128 habitants, + 1 200 000 m² de locaux d'activités économiques, + 23 067 emplois par rapport à l'état initial.

Le scénario CDT est présenté comme apportant en supplément par rapport à ce scénario tendanciel, 4 420 logements, 8 177 habitants, 215 000 m² de locaux d'activités, 4 133 emplois, de préférence dans les huit

¹⁰ C'est-à-dire, selon le rapport d'évaluation, « *qui se caractérisent par la remise en cause du projet en tout ou partie si ils ne sont pas pris en compte (contraintes physiques fortes, positionnement à l'encontre des objectifs du projet,...)* » ;

« secteurs d'aménagement » identifiés (EE p EII 9).

2.5.1 Analyse globale des effets du CDT, et mesures envisagées

Effets du CDT sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre (GES) :

Une évaluation des émissions de gaz à effet de serre est fournie (EE p EIII-6 à 8).

Les chiffres annoncés dans ce chapitre apparaissent d'une part non cohérents avec ceux de l'état initial¹¹, et d'autre part anormalement bas, en niveau absolu : environ 2,5 t eqCO₂ par habitant (458 kt, pour 181 000 habitants), à comparer à une moyenne nationale de 7,4 t eqCO₂¹², à peu près trois fois plus forte.

En réponse aux questions posées sur ce point, les pétitionnaires ont fourni au rapporteur une note indiquant que les différents outils de calculs forfaitaires disponibles fournissent des évaluations très différentes : l'outil « bilan carbone » de la Caisse des dépôts et consignations, utilisé ici, donne pour le territoire une moyenne d'émissions de 2,71 t eqCO₂/habitants (à comparer à 3,05 pour la région Ile-de-France, avec le même outil), alors que le « bilan carbone territoire de la CAAB + Bonneuil », dont la méthode n'est pas précisée, donne une moyenne de 9,8 t eqCO₂/habitants, plus vraisemblable au regard des moyennes nationales : un tel écart du simple au triple justifierait, pour le moins, une analyse des sources et méthodes utilisées.

L'Ae recommande de joindre au dossier d'enquête publique la note fournie au rapporteur, et tout autre élément permettant de comprendre la validité des chiffres annoncés en matière d'émissions de gaz à effet de serre, notamment par comparaison avec les moyennes nationales, très différentes.

Sous cette réserve méthodologique importante, le rapport d'évaluation (EE p EIII-7) comme la note complémentaire fournie au rapporteur font état d'une augmentation d'émissions de l'ordre de 20% à échéance de 15 ans, un peu plus forte dans le scénario CDT que dans le scénario tendanciel (ce qui n'est pas surprenant en soi, au vu de la méthode d'évaluation des impacts principalement liée à la variation de population).

La politique nationale du « facteur 4 »¹³ n'a pas vocation à être déclinée de façon identique à l'échelle géographique de chaque politique thématique ou de chaque territoire élémentaire. Toutefois, l'Ae observe que les résultats fournis pour le territoire en matière d'impacts globaux du CDT sur les émissions de GES sont en discordance particulièrement forte avec cet objectif national.

L'Ae recommande, pour la bonne information du public, d'expliquer cet écart et de donner des indications sur les moyens envisagés pour le réduire.

Les effets du CDT sur l'ambiance acoustique :

Les développements importants mais uniquement qualitatifs consacrés à cet enjeu fort (EE p EIII-9 à 16) conduisent à estimer que les effets d'accroissement (population plus élevée, trafics en hausse) et de réduction (meilleure conception des infrastructures et des bâtiments) des nuisances acoustiques devraient à peu près se compenser.

La sensibilité du territoire à cet enjeu, et en particulier au bruit routier, a été soulignée dans l'état des lieux (cf. § 2.3 ci-dessus), Le rapport mentionne (p EIII-11) l'importance des paramètres que sont la vitesse des véhicules et la part des poids lourds dans la réduction des nuisances près des voies routières¹⁴. Il fournit par

11 Il est notamment fait état p EIII-6, tableau de gauche, d'une émission totale annuelle de 94 340 t eq CO₂, alors que le commentaire semble indiquer (sous réserve de confirmation) qu'il s'agit de la variation des émissions par rapport à l'état initial. Les émissions totales actuelles sont chiffrées tantôt à 458 kt eqCO₂, tantôt à 476 kt eqCO₂

12 Sources : ADEME, observatoire du bilan carbone des ménages (7,4 t/hab en 2011), ou volume total des émissions CO₂ françaises rapportées à la population totale : 485,7 Mt eq CO₂ en 2011 (source : site du MEDDE), pour 65,7 M habitants, soit 7,39 t/habitant

13 objectif de division par 4 des émissions de gaz à effet de serre, France entière, entre 1990 et 2050, cité notamment dans la loi d'orientation sur l'énergie n°2005-781 du 13 juillet 2005, et dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009, dite loi Grenelle 1

14 Avec des baisses de l'ordre de 2 db(A) pour des réductions de vitesse de 90 à 70 ou 70 à 50 km/h, et de 4,5 db(A)

ailleurs (p EIII-15) des indications intéressantes sur la possibilité de réduire les nuisances sonores sur les bâtiments. **Compte tenu de l'importance de l'enjeu « bruit » dans ce territoire, l'Ae recommande d'indiquer quelles mesures de réduction les signataires ont l'intention de mettre en œuvre, parmi celles décrites, dans le cadre du CDT.**

Risques technologiques et transport de matières dangereuses : la présence d'une population importante et la densification urbaine éventuelle à proximité des activités de triage de matières dangereuses de la gare de Drancy constituent les principales difficultés identifiées. Le rapport d'évaluation indique que le CDT prévoit « la mise en place d'une démarche partenariale dont l'objectif partagé est la recherche de la maîtrise et de la réduction, voire de la levée, des risques liés à la gare de triage de Drancy dans la perspective d'une intensification urbaine à terme, telle qu'établie dans la stratégie d'ensemble du territoire ». Les mesures concrètes envisagées ne sont pas décrites, et toujours selon le rapport : « L'articulation entre le calendrier de réalisation des actions à mettre en œuvre pour maîtriser le risque et le calendrier de développement du territoire reste à affiner pour assurer la bonne cohérence du projet de CDT ».

Au vu de l'ensemble des documents produits, l'Ae partage cette appréciation réservée : **elle recommande de préciser les actions qui permettront, aux abords de la gare de Drancy, de réduire l'exposition des populations actuelles ou à venir aux risques liés au transport des matières dangereuses.**

Les effets du CDT sur la consommation d'espaces et les milieux naturels,

L'Ae souscrit à l'analyse selon laquelle dans ce territoire densément construit, l'enjeu de consommation d'espace par des zones nouvelles d'urbanisation est moins fort que dans d'autres territoires, même si l'utilisation de délaissés des infrastructures, l'aménagement de la façade ouest de l'aéroport du Bourget et la pression foncière sur les terres agricoles de Bonneuil ne peuvent être négligés.

Selon le rapport (p EIII-33) : « Le projet de CDT participe donc à l'effort de renouvellement urbain qui lutte contre l'étalement urbain à l'échelle de la région Ile de France et sa périphérie. Ainsi, sur la base de l'objectif de densité du SDRIF de 35 logements / hectares pour les zones nouvelles d'urbanisation, le développement des 15 300 logements inscrits au CDT envisagés en renouvellement urbain permet ainsi d'éviter la consommation de 437Ha d'extension urbaine. ». L'Ae ne peut valider ce calcul optimiste, qui supposerait que les logements nouveaux prévus sur le territoire ne consomment rigoureusement aucune surface actuellement non artificialisée. **S'agissant d'un enjeu identifié comme prioritaire dans le SDRIF, elle recommande de fournir une évaluation approximative mais réaliste de l'extension urbaine sur des terrains actuellement non artificialisés, pendant la durée du contrat.**

En matière de biodiversité et de maintien des continuités écologiques, les analyses et les mesures décrites dans le rapport n'appellent pas de remarque de la part de l'Ae, sauf la recommandation déjà faite en introduction au §2 ci-dessus de préciser les engagements des pétitionnaires sur ces mesures.

En matière de services publics de proximité (eau, assainissement, déchets), le rapport indique (p EIII-29) pour l'alimentation en eau que « la compatibilité des besoins à l'échelle du grand territoire de ce secteur reste à vérifier ». La même préconisation n'est pas reprise pour l'assainissement et les déchets, bien que le rapport ne fournisse pas d'éléments chiffrés sur la compatibilité de l'ensemble des projets de territoire, les mesures envisagées en particulier pour les déchets (p EIII-31) étant purement qualitatives.

L'Ae recommande de fournir des éléments quantifiés permettant de vérifier la compatibilité de l'accroissement des besoins en adduction d'eau, assainissement et collecte de déchets avec les dispositifs existants ou prévus, en tenant compte des besoins des territoires voisins.

Les impacts du CDT dans les autres domaines identifiés (notamment ruissellement des eaux de surface, risques technologiques et pollution des sols, risques naturels, patrimoine et paysage) sont traités de façon proportionnée aux enjeux, et n'appellent pas de remarque de l'Ae¹⁵.

pour une réduction de 50 à 30 km/h.

15 Sous réserve d'une coupure intempestive du texte p EIII-35, où, dans un §3.3 consacré à la pollution des sols, on passe directement d'un § 3.3.2 traitant des impacts du CDT sur la pollution des sols à un §4.4.3 traitant des mesures pour limiter principalement les effets des transports de matières dangereuses.

L'importance pour l'avifaune des continuités écologiques sur l'ensemble du territoire est par ailleurs mentionnée, avec le constat d'une situation existante peu favorable : le maillage de voies de communications est générateur de nombreuses coupures entre milieux naturels, dans un milieu urbain dense et artificialisé.

Le rapport analyse les projets susceptibles d'avoir un impact sur le site Natura 2000, et plus spécialement du parc Georges Valbon. Il identifie à ce titre l'aménagement de la partie sud de la façade ouest de l'aéroport (gare de la tangentielle nord, désenclavement de Dugny et aménagements urbains correspondants, en bordure nord-est du parc) : l'impact de ce futur projet est considéré comme a priori « modéré », et pris en compte dans le document d'objectif du site. Le rapport renvoie cependant à la future évaluation d'incidence Natura 2000 de ce projet, pour la bonne prise en compte des mesures d'évitement et de réduction des impacts : *L'Ae souscrit à l'analyse selon laquelle l'évaluation des incidences Natura 2000 du projet de désenclavement de Dugny, en lien avec la création de la gare de la tangentielle nord, devra être prise en compte avec une attention particulière dans les décisions à prendre sur ce projet, le moment venu.*

2.7 Suivi du CDT

Le suivi du CDT fait l'objet d'une présentation de principe très générale dans le contrat. Il y est indiqué, après les principes de gouvernance du suivi, qu'un référentiel des données d'observation du territoire sera établi la première année du CDT, à partir d'un plan très général fourni dans le CDT (p 181).

Le rapport d'évaluation environnementale, dans son chapitre III relatif aux impacts du CDT, propose quant à lui pour les thèmes analysés un grand nombre d'indicateurs de suivi, qui mériteraient souvent une définition opérationnelle plus précise, mais sans indiquer si ces propositions (sans correspondance directe avec la définition générale d'indicateurs du CDT citée ci-dessus) ont été validées ou non.

Il indique (EE pEIII-4) que « *l'ensemble des indicateurs du portefeuille d'actions et de l'évaluation environnementale doit être pris en compte de manière distincte, mais complémentaire* »

A partir des indications figurant dans le projet de CDT actuel et dans son rapport d'évaluation environnementale, l'Ae recommande d'établir, et de joindre en annexe au CDT, une liste unique d'indicateurs de suivi, renseignés pour l'état initial 2013, permettant ensuite d'évaluer la mise en œuvre des actions du CDT et leurs effets environnementaux.

2.8 Résumé non technique

Rédigé synthétiquement (14 pages en format A3), le résumé non technique comporte :

- une présentation de l'état initial claire et complète, mais malheureusement privée d'un résumé de la synthèse des enjeux environnementaux, hiérarchisés selon l'importance des enjeux, qui constitue pourtant un apport significatif à la bonne compréhension de l'état initial dans l'évaluation détaillée,
- un tableau de synthèse des effets probables du CDT, par thématique, mais dans lequel la distinction entre « impacts du scénario CDT à l'Horizon 2028 » et « part des impacts propres aux actions développées par le CDT » souffre du même défaut de précision que l'évaluation détaillée.

Pour le reste, il se limite le plus souvent à commenter le sommaire de l'évaluation détaillée, dans une rédaction qui ne permet pas une lecture « autoportante », sans renvoi au rapport général.

L'Ae recommande de compléter le résumé non technique pour en rendre possible une lecture autonome, et en y intégrant les suites données aux recommandations du présent avis.

Annexe : objet et cadre d'élaboration du CDT « Pôle métropolitain du Bourget »

L'objet des CDT

La loi relative au Grand Paris dans son article 1 dispose :

« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France.... ».

Dans son article 21, le I-4^{ème} alinéa et le II-1^{er} alinéa précisent que les contrats définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles ainsi que les modalités de mise en œuvre de ces objectifs.

Le 2^{ème} alinéa du II précise que le CDT « comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable et notamment la réduction des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir des ressources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la préservation des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

Le décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi précédemment citée a été pris pour son application. Il définit les modalités d'élaboration et la structuration d'un CDT, les modalités de consultation du public sur les projets le composant et les modalités de prise en compte de ces projets dans les documents d'urbanisme. Plus particulièrement, ses articles 2 à 6 précisent son contenu quant à la forme et au fond.

En l'absence de CDT, la société du Grand Paris peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon de 400 m autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris¹⁷. Sur les communes signataires d'un CDT, la société du Grand Paris ne peut en conduire que si le contrat le prévoit. Ce n'est pas le cas ici.

17 - cf. article 7 de la Loi relative au Grand Paris

Le cadre d'élaboration du CDT «Pôle métropolitain du Bourget »

1. Le dossier soumis à l'Ae n'indique pas l'initiateur de la décision de préparer un CDT pour ce territoire.
2. Le périmètre du CDT recouvre six communes : Le Blanc-Mesnil, Bonneuil-en-France, Le Bourget, La Courneuve, Drancy, Dugny.
3. Les représentants du territoire et de l'Etat ont organisé la réflexion (comités, groupes de travail, réunions du comité de pilotage) en confiant son organisation pratique aux services de la Société publique locale « Le Bourget Grand Paris ».
4. Le projet de CDT et son évaluation environnementale ont été produits¹⁸ et validés¹⁹ par le comité de pilotage, qui se compose de «*l'ensemble des signataires du CDT ainsi que des partenaires associés à la mise en oeuvre des projets.* » (CDT, p 180).
5. Ces deux documents ont été adressés simultanément pour avis à l'Ae du CGEDD et autres collectivités et organismes mentionnés à l'article 11 - II du décret sus-visé (collectivités régionale, départementale, association des maires de France, syndicat mixte Paris-métropole, Atelier international du Grand Paris).
6. Une enquête publique sera ensuite organisée sur le territoire des communes représentées dans le comité de pilotage (conformément à l'article 12 du décret) ; le dossier mis à l'enquête comportera les avis émis listés ci-dessus et notamment le présent avis.
7. A l'issue de cette enquête, le projet de CDT, éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des observations formulées par le public, sera adopté par le comité de pilotage dans un délai de trois mois suivant la transmission du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur²⁰.
8. La signature du CDT par le préfet, les maires et les EPCI²¹ représentés au comité de pilotage intervient dans les trois mois suivant cette approbation. Avis en est publié.

La loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 [relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social](#) a modifié certaines dispositions de la loi relative au Grand Paris, notamment ses articles 1er et 21 ; ainsi :

- possibilité est donnée pour le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils généraux concernés de siéger au comité de pilotage et d'être signataire du CDT, à leur demande.
- les règles de compatibilité entre documents d'urbanisme et schéma et plans sont modifiées :
 - o le SDRIF²² (ou son dernier projet en vigueur²³) s'impose aux CDT,
 - o le CDT s'impose aux SCOT²⁴ et PLU²⁵ ; l'enquête publique du CDT inclut la mise en compatibilité de ceux-ci le cas échéant.

18 - Conformément à l'article 10 du décret susvisé

19 - Conformément à l'article 8 du décret susvisé

20 - Conformément à l'article 13 du décret susvisé

21 - Etablissement public de coopération intercommunale

22 - Schéma directeur de la région Ile-de-France

23 - Conformément à l'article 21 IV 2^{ème} alinéa de la loi relative au Grand Paris modifiée le 18 janvier 2013.

24 - Schéma de cohérence territoriale

25 - Plan local d'urbanisme