

## 1.4 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LES MILIEUX NATURELS

### 1.4.1 - Enjeux du territoire

Le territoire d'étude est globalement urbanisé avec peu d'éléments naturels, végétalisés et paysagers. Cependant, les enjeux de préservation et de confortation des milieux naturels s'expriment au travers des points suivants :

- La forte pression anthropique appelle à un besoin de récréation et de nature.
- Un patrimoine naturel au sein du parc départemental Georges Valbon à la Courneuve reconnu par différents inventaires ou zones de protections.
- L'inscription du parc au sein du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis, lieux potentiels lieux d'accueil pour l'avifaune.
- La présence de connexions entre les espaces ouverts (parc Georges Valbon, aire des vents et aéroport) ainsi que celles de délaissés le long des infrastructures qui irriguent et innervent le territoire. Cette dernière est reconnue par le projet de SRCE qui souhaite l'affirmer en tant qu'objectif. L'amélioration de la connaissance de leur fonctionnement, la préservation et la mise en valeur de ces territoires singuliers constituent des enjeux permettant d'appréhender la préservation des trames vertes (la trame bleue étant traitée dans la partie Gestion de l'eau avec la réouverture et la mise en valeur de la Morée).

A l'échelle du CDT, le développement ou la reprise des infrastructures doit s'inscrire dans cette logique de trame verte en veillant à l'association d'espaces connexes supports de biodiversité.

Le milieu agricole ne représente pas un enjeu important ; il est traité au travers de la consommation foncière. On notera que les jardins familiaux constituent des enjeux importants dans le territoire de la métropole encourageant les circuits courts et mettant en contact les habitants avec la nature. Cet enjeu reste plus social ou sociétal que lié à la thématique milieu naturel.

### 1.4.2 - Les incidences du projet sur les milieux naturels

#### *Effets d'emprise et de fragmentation*

##### Evolution tendancielle du territoire

Les principaux aménagements urbains prévus sur les années à venir concernent :

- Des zones d'aménagement de quartiers situés en zones déjà urbanisées. Elles sont principalement situées sur d'anciennes friches industrielles en reconversion.
- Des réaménagements de voiries prenant place sur des espaces de circulation préexistants, mais reconfigurés.
- Des aménagements diffus, principalement pour des opérations de logements, trouvant leur place dans la mutation urbaine.

De fait, ces aménagements entraîneront un effet d'emprise et de fragmentation des espaces naturels nul, mais une pression sur les milieux supplémentaire pourra être induite pour les opérations situées en lisière des parcs. L'aire des vents, actuellement classé Espace Naturel Sensible nécessite également de bien maîtriser les programmations sur ce site.

De plus, les espaces nécessaires pour le chantier du Métro et de la gare sur le secteur de la gare du Blanc-Mesnil prendront place sur un emplacement boisé classé. Ces impacts ne relèvent pas du CDT mais du projet de métro automatique du Grand Paris, qui fait l'objet d'une évaluation environnementale à part entière. Les travaux du bâtiment de la gare feront l'objet d'une étude d'impact spécifique.

En outre, la mutation spontanée du tissu pavillonnaire pourra également engendrer une fragmentation des espaces de jardins pour accueillir de nouvelles constructions. Si, compte tenu de la faible capacité de ces espaces à accueillir des opérations d'envergure, l'effet d'emprise devrait rester limité, l'effet de fragmentation pourra toutefois être notable sur ces secteurs.

On notera que dans le parc Georges Valbon, l'alimentation des zones humides est dépendante du niveau des nappes. Les chantiers sur le territoire pourront potentiellement induire un rabattement de celles-ci. Les conditions de mise en œuvre des chantiers devront être précisées ultérieurement en fonction des précisions apportées par les études préalables aux travaux.

##### Les impacts propres au CDT

Le CDT ne participe pas directement à la consommation d'espace naturel de manière significative mais exerce des pressions foncières aux abords de certains espaces et sur le tissu pavillonnaire.

Cependant, l'effet de fragmentation des milieux naturels sera atténué par la mise en place d'une trame verte et bleue à l'échelle de l'ensemble du territoire, qui favorisera la connexion entre les différents espaces naturels du territoire. Le CDT prévoit à ce titre, dans ses objectifs, de :

- Mieux intégrer les trames vertes dans le contexte urbain
- Utiliser grandes infrastructures comme corridor naturel
- Préserver la continuité écologique entre le parc Georges Valbon, le site de la Pigeonnière et les bassins de rétention de la Molette
- Rouvrir partiellement la Morée
- Créer un chemin des Parcs avec une maîtrise publique minimale et un principe d'épaississement de la trame recherché.

En revanche, l'aménagement des secteurs inscrits dans le cadre du CDT, et notamment les deux façades de l'aéroport, entraînent un risque d'effet de rupture des liens entre les espaces ouverts de l'aéroport et le parc Georges Valbon, notamment à travers :

- Le projet de desserte Nord-Sud sur l'aire des vents
- Entrée Aéroport
- La Gare TLN et l'axe de désenclavement de Dugny
- La modernisation du PEX et intégration de l'aire des vents

Les ambitions du CDT nécessitent d'envisager une valorisation urbaine des abords du Parc Georges Valbon où la nouvelle gare Dugny-La Courneuve de la tangentielle nord est en cours de construction. Le secteur de la nouvelle Gare Tangentielle Légère Nord est soumis à de fortes pressions et volontés de développement qui interfèrent avec les enjeux naturalistes.

Ce phénomène se retrouve, dans une moindre mesure, sur le secteur de la gare Blanc Mesnil Centre Nord. Le bâtiment de la gare (et les rampes d'accès) est localisé dans le parc Jean Duclos et nécessitera une consommation relative d'espace sur le Parc.

Une vigilance sera développée sur le secteur Façade Ouest quant à la présence d'espèces protégées, notamment le Crapauds Calamites, sur et à proximité du Parc Georges Valbon.

### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

Au regard des aménagements prévus à l'échelle du territoire, on peut conclure que dans le cadre du projet de CDT à l'horizon 2028, on observera un effet d'emprise sur les milieux naturels limité, compte tenu des actions menées dans le cadre du CDT pour intégrer les enjeux de biodiversité.

La fragmentation des milieux naturels est enrayerée par la mise en place progressive d'actions de développement de la trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire. Les nouveaux projets d'aménagements constitueront, dans le cadre du CDT, un support de premier ordre pour développer des liaisons écologiques.

Toutefois, la forte pression urbaine qui s'exercera sur les milieux naturels environnants doit conduire à une vigilance sur le respect de l'équilibre écologique du territoire. L'aménagement des secteurs inscrits dans le cadre du CDT, et notamment la façade Ouest de l'aéroport, entraînent toutefois un risque d'effet de rupture des liens entre les espaces ouverts et le parc Georges Valbon.

Les enjeux du CDT nécessitent d'envisager une valorisation urbaine des abords des gares de la TLN et de la future gare de métro du Blanc-Mesnil centre et induisent une pression accrue sur les milieux naturels.

Enfin, on peut s'attendre à une augmentation significative de la fréquentation du Parc Georges Valbon en lien avec l'arrivée de la Gare TLN et, dans une moindre mesure, à l'urbanisation pressentie à proximité par le CDT (secteur de la façade Ouest de l'aéroport). Le DOCOB et la Gestion par le Département du Parc de la Courneuve permet d'appréhender l'évolution de cette fréquentation. Dans une moindre mesure, une augmentation de la fréquentation du Parc Jacques Duclos est pressentie.

### *Création d'espace à valeur écologique ajoutée*

#### Evolution tendancielle du territoire

Les différents programmes d'aménagement prévus sur le territoire prônent la création d'espaces verts nouveaux, sur des secteurs n'en présentant souvent pas à l'état initial (en particulier sur les anciennes friches industrielles). Au total, une création nette d'espaces verts supplémentaires devrait trouver place dans les différentes opérations d'aménagements connues dans le scénario tendanciel.

L'aménagement du secteur de l'écopole, et notamment le terrain de la future STEP Seine Morée, participeront également à la création d'espaces à valeur écologique ajoutée, notamment par la reconstitution d'une partie du cours d'eau de la Morée et de ses berges naturelles.

La végétalisation nouvellement implantée devrait ainsi participer au développement de la trame verte urbaine et de la biodiversité en ville, et donc avoir un impact positif sur les milieux naturels (végétal et animal).

#### Les impacts propres au CDT

L'aménagement des quartiers des gares du Grand Paris Express, organisé dans le cadre du CDT, reprendront les principes de durabilité dans des mesures équivalentes aux aménagements identifiés dans l'évolution tendancielle du territoire. L'impact du CDT correspondra donc à la valorisation et la renaturation d'anciens sites industriels et zones urbaines peu qualifiées, et favorisera également la biodiversité sur le territoire.

Le CDT reprend, dans ses objectifs, plusieurs pistes visant à améliorer la place des espaces naturels :

- Mieux intégrer les trames vertes dans le contexte urbain
- Utiliser les grandes infrastructures comme corridor naturel
- La réouverture partielle de la Morée
- Renforcer les liens entre le territoire et les grands parcs départementaux
- Accompagner la création du chemin des parcs
- Créer une nouvelle offre de jardins de proximité
- Renforcer le caractère de « cité jardins au cœur de la ville dense » des quartiers de pavillonnaire.

Pour cela, le CDT prévoit la mise en place de diverses politiques visant à mieux intégrer la prise en compte de l'environnement sur le territoire et à travers les opérations d'aménagement : trame verte et bleue, charte d'éco construction et d'aménagement durable...

Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2028

D'une manière générale, la revitalisation du tissu urbain à travers des opérations d'aménagement durables d'envergure et la mise en place de politiques volontaristes permettra d'augmenter les surfaces à haute valeur écologique et favoriseront la biodiversité sur le territoire. En outre, le projet de CDT a permis de faire émerger la nécessité pour le territoire d'élaborer une vision des enjeux écologiques, dans l'optique de revaloriser sa trame verte et bleue. Sa réalisation doit permettre :

- d'identifier les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques) ;
- d'identifier les enjeux locaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et de définir les priorités locales à travers un plan d'action stratégique ;
- de proposer les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action pour la préservation et la restauration des continuités écologiques.

**1.4.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés**

Les objectifs généraux fixés en termes de développement de la trame verte et bleue du territoire ne font pas pour l'heure l'objet d'une déclinaison en actions concrètes et localisées. Plusieurs mesures peuvent être proposées afin de concrétiser cet objectif.

Mesures en faveur de la connaissance de la biodiversité

La connaissance sur la diversité des espèces présentes à l'échelle du territoire a été complétée ces dernières années à travers les bases de données communales collectées par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis. L'amélioration de la connaissance de l'état de la biodiversité via la réalisation d'inventaires naturalistes réguliers et mis en commun contribuera à assurer un suivi de son évolution. A ce titre, la réalisation des inventaires faunes-flores sur les opérations d'aménagement sera généralisée pour les projets portés par les collectivités.

Mesures en faveur des continuités vertes

Les continuités vertes identifiées dans le cadre du CDT mériteraient un « épaissement » avec des prescriptions particulières sur les opérations limitrophes :

- coefficient de végétalisation minimum dans une bande de largeur à définir (à minima 100m) au sol et sur les bâtiments (toitures, façades,...) sur les tracés de l'ensemble des continuités écologiques identifiées
- recul des bâtiments et traitement des clôtures (larges mailles),
- synergie avec les ouvrages d'assainissement qu'il conviendra d'envisager à ciel ouvert avec un principe de valorisation écologique (plantations, point d'eau permanent,...),
- rétablissement des continuités écologiques par la création de passages à faune sous/sur les infrastructures,
- parti d'aménagement paysager à valeur écologique par des essences locales, diversifiées et participant à une mosaïque de milieux dans un principe de continuité,
- maîtrise de l'éclairage public.

Le suivi de ces mesures pourra être assuré par différents indicateurs :

- linéaires de corridors écologiques créés
- nombres d'individus plantés
- indicateurs écologiques développés dans le cadre des inventaires
- superficies d'espaces naturels à valeur écologique créés

Propositions de mesures complémentaires

Des mesures d'amélioration ou de rétablissement des corridors seraient à inscrire dans les opérations de la façade Ouest de l'aéroport (Aire des Vents le cas échéant).

Le CDT pourrait indiquer les mesures d'accompagnement des nouvelles infrastructures envisagées au Sud de l'aéroport (notamment par des délaissés ou des espaces confortant la trame verte).

Le territoire comportant, sur le parc de la Courneuve, des zones avérées d'habitat du Crapaud Calamite seront à prendre en compte dans les études concernant les projets du CDT en limite du parc. Il conviendrait de prévoir les mesures de réduction pour développer des formes urbaines adaptées et des infrastructures limitant les écrasements). Cette espèce étant relativement opportuniste sur des milieux pionniers, ses faibles exigences permettent d'envisager des mesures de compensations : création de nouveaux milieux, déplacements de populations,... dans un principe de réseau avec les sites existants.

Le CDT ne précise pas les conditions de réalisation précises de l'étude de définition des trames vertes, qui est prévue dans l'étude de valorisation des espaces ouverts paysagers. De même, il conviendrait de préciser la traduction des ambitions dans les documents d'urbanisme.

Le CDT pourrait permettre d'intégrer une dimension supplémentaire sur le développement de la trame verte : principe d'épaississement depuis la Morée par un recul des bâtiments, une reconquête de lieu de convivialité et des prescriptions sur les lots privés

La signature du CDT pourrait permettre une Amélioration de la connaissance sur la biodiversité à travers le passage de convention avec l'OBDOU CG93 ou des études à conduire, actuellement non prévues.

## 1.5 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LES DEPLACEMENTS

### 1.5.1 - Enjeux du territoire

La zone d'étude fait partie du cœur de l'agglomération parisienne. Celui-ci comprend les communes en continuité de Paris, urbanisées (80% d'espaces urbanisés minimum du mode d'occupation du sol de 1999) et denses (au moins 80 habitants et emploi à l'hectare urbain compris).

Sur ce territoire, on note une augmentation au cours des dernières années de la mobilité individuelle. Si les déplacements ont connu depuis 35 ans une croissance, on constate, entre 2000 et 2010 une tendance au ralentissement, voire une diminution des trafics. Cette diminution démontre la transition, sur le territoire, entre les déplacements en véhicules individuels, au profit des déplacements actifs et transports en commun.

La création de nouvelles zones d'activité et la densification des zones d'activités existantes contribuera à accroître de manière importante le nombre d'habitants et emplois sur le territoire du CDT. En dépit de la proximité, due à l'équilibre des fonctions urbaines sur le territoire, des zones de résidence, d'emploi, de commerces et de loisirs, cette situation contribuera donc à une forte augmentation des besoins en déplacement.

De fait, l'enjeu des déplacements est l'un des enjeux majeurs du CDT, d'autant plus qu'il est directement relié à la problématique de la mise en place du réseau de métro automatique du Grand Paris, et de la création de 4 gares du Grand Paris Express sur le territoire d'étude (Ainsi que la gare de Drancy Centre faisant partie du projet de CDT).

Le territoire se caractérise par des ruptures urbaines très fortes qui isolent des secteurs et pénalisent les modes actifs : gare de triage de Drancy, autoroutes A1, A3, A86, ... et la plateforme aéroportuaire qui a déjà structuré fortement l'espace et les fonctions urbaines en isolant Bonneuil-en-France et Dugny (ainsi que Garges-Lès-Gonesse) des autres communes du CDT.

Les opportunités de franchissement sont des enjeux forts du CDT qui conditionnent le lien social des territoires mais également l'efficacité du réseau de transport mis en œuvre.

### 1.5.2 - Les incidences du projet sur les déplacements

#### Evolution tendancielle du territoire

En l'absence d'évaluations de trafic disponibles à l'échelle de l'ensemble du territoire et des opérations d'aménagement en cours de développement à venir, il n'est pas possible de quantifier l'évolution des trafics, notamment automobiles.

Le développement du territoire générera des déplacements supplémentaires. On retiendra qu'un habitant+emploi génère un déplacement moyen (tous motifs) de 14.3 km/jour (chiffre baromètre carbone).

**Ainsi, on peut estimer le chiffre total de km parcourus supplémentaire par jour du fait du développement territorial à horizon + 15 ans à un total de 617 689 km.**

La mise en place progressive de systèmes de transports alternatifs à la voiture (transports en commun en premier lieu desquels figure le réseau du Grand Paris Express, pistes cyclables), la hausse du prix du carburant, la mise en place de politiques incitatives et l'évolution du contexte sociétal devraient en outre favoriser, dans les années à venir, la diminution des distances parcourues en véhicules individuels (notamment en conducteur seul), à travers la réduction des distances globales parcourues ainsi que par le report modal.

L'évolution de la mobilité individuelle par mode vers une baisse de la part relative de l'usage de l'automobile, constatée entre 2001 et 2010 dans les enquêtes globales de transport, devraient ainsi se poursuivre.

En outre, des personnes qui utilisent la voiture particulière régulièrement pourront être amenées à emprunter les transports collectifs pour une part de leurs déplacements, contribuant ainsi à une réduction des nuisances sonores et de la pollution.

#### Les impacts propres au CDT

L'accroissement de l'offre de logement et des surfaces d'activités économiques entraînera une augmentation du nombre d'habitants et d'employés sur le territoire, et donc des déplacements qu'ils génèrent.

Cette hausse de d'habitants et d'employés sur le territoire génèrera un total de 176 033 km parcourus par jour supplémentaires, tous modes confondus.

Le projet de développement du territoire porté par le CDT vise à densifier les secteurs au contact des transports en commun et notamment des gares du Grand Paris Express. Cela devrait se traduire par une meilleure connexion des espaces d'emploi du territoire avec les zones d'habitation, tout en réduisant, avec le rééquilibrage emploi/actif visé, les distances entre ceux-ci. On considèrera donc que l'ensemble de ces aménagements est susceptible de générer principalement un report modal de la voiture particulière vers les modes actifs (piétons et vélos).

Dans cette optique, le CDT prend en compte des objectifs suivants :

- L'amélioration de l'offre de mobilités du territoire (actions 24 à 28).
- La mise en place d'une stratégie de développement des secteurs opérationnels à proximité des gares
- Le désenclavement de la cité du Nord à Drancy (action 31)

L'amélioration de l'offre de mobilité inscrite au CDT passe notamment par l'inscription dans celui-ci de la demande de création d'une gare supplémentaire sur la ligne orange (ligne 15) : la Gare de Drancy centre. Cette nouvelle gare assurera la desserte par un mode de transport collectif lourd d'un quartier dense actuellement non desservi. La cohérence de cette nouvelle desserte sera renforcée par les projets d'aménagements qui y seront conjointement développés.

En matière de couture urbaine, le CDT prévoit en outre la réalisation de nouveaux franchissements, sur l'A1 au niveau du secteur de l'entrée de l'aéroport et sur les voies ferrées au niveau de la zone de la Molette (sous réserve de la compatibilité avec le périmètre de maîtrise de l'urbanisation).

En outre, le CDT vise le rééquilibrage des déplacements pour limiter les nuisances liées aux trafics de transit sur le territoire en se fixant un double objectif :

- S'appuyer sur la transformation de la RN2, épine dorsale du territoire
- Améliorer les conditions de circulations au sein du territoire,

Le CDT devrait permettre à la RN2 de redevenir l'axe majeur de la vie locale. Les trafics de shunt seront donc repoussés sur les axes structurants (A1, A3). Cet objectif se traduit par l'intégration des études des échangeurs pour permettre ce report de trafic.

Le développement d'un pôle événementiel à l'échelle du territoire métropolitain est susceptible d'aggraver les conditions de circulation aux jours et heures d'affluence. Toutefois, Le positionnement du PEX et plus largement du Pôle événementiel du Bourget à proximité de 2 Gares (GPE, TLN) permettra, à travers le CDT, de limiter cette aggravation, voire d'améliorer la situation par rapport à l'état initial.

Enfin, une optimisation du principe d'accessibilité à la métropole des marchandises (notamment par l'utilisation du fret) est suscitée par l'objectif de montée en gamme de la fonction logistique prévue par le CDT.

#### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2028

La création de nouvelles zones d'habitat et d'activités économiques, à l'horizon 2028, sur l'ensemble du territoire, permettra l'arrivée de nouvelles populations dont les besoins de déplacements viendront s'ajouter aux déplacements actuels.

L'arrivée des nouvelles gares du Grand Paris express augmentera fortement l'accessibilité du territoire en transports en commun: l'ensemble de celui-ci sera compris dans un périmètre de 2 km maximum des gares. La création d'une gare supplémentaire sur Drancy centre demandée par les collectivités pourrait permettre de compléter ce principe sur l'ensemble du territoire. La densification supplémentaire liée au CDT devrait générer selon le baromètre Carbone de la Caisse des Dépôts et Consignations au maximum un surplus de 22.18% des distances quotidiennes parcourues en 2028 par rapport au surplus de distances parcourues mesurées à l'évolution tendancielle du territoire, soit un total de 793 722 par jour.

Cependant, on notera que le projet de CDT vise à renforcer les réseaux de transports alternatif à l'automobile (modes actifs et transports collectifs) sur le territoire, ce qui devrait permettre de réduire la part proportionnelle des distances parcourues en voiture, au profit principalement des transports en commun, puis des modes doux.

Ce report modal entraînera une diminution du trafic routier, qui, combiné à des efforts sur la restructuration du réseau de desserte, laisse entrevoir une circulation plus fluide et une diminution des embouteillages sur le secteur.

Le CDT participera donc fortement à l'atteinte des objectifs régionaux en matière de report modal. Ceux-ci sont rappelés dans le projet de CDT en tant qu'objectifs dans le titre II tel comme suit :

- Une augmentation de 20% du nombre de déplacements réalisés en transports en commun,
- Une augmentation de 10% du nombre de déplacements en modes actifs (marche, vélo),
- Une réduction de l'ordre de 2% du nombre total de déplacements en automobile.

On notera donc, sur la base des données de déplacements du territoire (issues de l'enquête globale transport (EGT 2010) transmises par l'EPA), l'évolution du nombre de déplacements suivante :

mode	Actuel		Futur	
	taux	nombre de déplacement	taux	nombre de déplacement
<b>Voiture</b>	37,30%	1,19	33,84%	1,17
<b>TC</b>	23,70%	0,76	26,46%	0,91
<b>Marche</b>	37,00%	1,18	37,66%	1,30
<b>autres modes</b>	2,10%	0,07	2,03%	0,07
<b>Total</b>	100,00%	3,2	100,00%	3,45

On notera à ce titre qu'un report modal important en terme de nombre de déplacement se traduit par un report moindre sur les distances parcourues. Ce report sur les distances se traduirait, à distance moyenne quotidienne parcourues tout mode stable (14.3km/jour), par une augmentation de 10% de la part des distances parcourues en Transport Collectifs et de 2% des distances parcourues en modes doux, face à une diminution de 10% de la part des distances parcourues en voiture.

Pour confirmer le réalisme des objectifs du CDT, on rappellera que le projet de métro de la ligne Orange du Grand Paris Express prévoit un report modal supérieur (12% du trafic de la ligne serait issu du report depuis la voiture particulière).

### 1.5.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Plusieurs mesures peuvent être proposées afin d'inciter au report modal et limiter ainsi l'augmentation du trafic automobile sur le territoire :

- Développement de l'offre de véhicules (automobile et vélo) en libre service sur l'ensemble du territoire du Bourget.
- Etude et mise en œuvre de plans de déplacement interentreprises dans les différentes zones d'activité du territoire.
- Elaboration d'un schéma modes doux

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur les déplacements, différents indicateurs sont proposés :

- suivi des trafics automobile sur les principales voiries du territoire
- fréquentation des gares
  - part des employés des différentes zones d'activité utilisant les transports en commun et les modes doux
  - nombre de plans de déplacement mis en place
- Fréquentation des lignes de transport
- nombre de stations et de places de vélos et de voitures en libre service créées

#### Propositions de mesures complémentaires

Afin de prolonger les effets de report modal provoqué par la montée en gamme de la logistique, le CDT pourrait envisager d'engager des actions afin d'innover dans l'offre logistique urbaine (gestion du dernier kilomètre avec des véhicules propres par exemple).

Il conviendrait d'établir la nécessité de prendre en considération des contraintes techniques dans les documents d'urbanisme :

- Intégration d'emplacements réservés pour la création d'axes dédiés aux modes doux
- Prescription dans le règlement concernant les stationnements de vélos pour les futures constructions.

## 2 - ANALYSE DES EFFETS GLOBAUX DU CDT SUR LES THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES A ENJEUX MODERES

### 2.1 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LE PAYSAGE ET LE PATRIMOINE

#### 2.1.1 - Enjeux du territoire

Territoire richement doté en patrimoines divers (naturels ou culturels), le pôle métropolitain du Bourget révèle des enjeux concernant son patrimoine et son paysage du fait :

- De la présence de l'aéroport d'affaire du Bourget, qui constitue une réelle « porte d'entrée » internationale de la Capitale
- De la localisation le long d'axes routiers fortement utilisés, y compris pour traverser le territoire et rentrer dans Paris
- De la présence d'un patrimoine varié, à la fois naturel, industriel, et animé par un certain nombre d'éléments repère facilement identifiable (cités jardins notamment)
- D'un tissu pavillonnaire
- D'une forte pression anthropique vis-à-vis de l'ensemble de ces éléments.

En outre, le besoin d'attractivité du territoire est également intimement lié à l'amélioration de la qualité urbaine de celui-ci. Le développement de nouvelles aménités environnementales est ainsi primordiale pour assurer les débouchées des futures logements.

Enfin, le territoire se caractérise par des ruptures urbaines très fortes qui isolent des secteurs et pénalisent les perméabilités, notamment visuelles et paysagères et par la plateforme aéroportuaire qui a déjà structuré fortement l'espace et les fonctions urbaines en isolant Bonneuil-en-France et Dugny (ainsi que Garges-Lès-Gonesse) des autres communes du CDT.

Les opportunités de franchissement doivent être analysées pour y porter des actions de résorption des ruptures urbaines, en permettant de nouvelles percées visuelle et une réouverture des espaces, et en s'appuyant sur les itinéraires de transport, quels que soient les modes.

Cette attente conditionne en outre le lien social des territoires

#### 2.1.2 - Les incidences du projet sur le paysage et le patrimoine

##### Evolution tendancielle du territoire

Les différents projets d'aménagement d'ores et déjà prévus sur les années à venir prennent parfois place au sein de périmètres liés au patrimoine (monuments historiques, sites classés ou inscrits...).

L'urbanisme et l'architecture des bâtiments implantés sur les grandes opérations d'ensemble (ZA et PRU notamment) feront l'objet d'un travail particulier pour conférer à ces quartiers une identité forte, source d'attractivité et de rayonnement.

##### Les impacts propres au CDT

Au-delà de la densification globale du territoire, déjà prévue dans l'évolution tendancielle du territoire, mais renforcée par le projet de CDT, ce dernier vise à « organiser » le développement urbain à travers de grands secteurs de projets clairement identifiés. L'un des objectifs du CDT est donc de « révéler le grand paysage ».

Le projet de CDT entrainera donc plusieurs impacts spécifiques :

- Une revalorisation générale des paysages, à travers la contribution de l'ensemble des opérations prévues dans le cadre du CDT au développement de la trame verte et bleue et la création d'espaces paysagers (parcs, jardins, places...)
- Une mutation des tissus industriels qui entrainera une requalification de ces tissus peu valorisés dans le cadre d'accueil de logements et de bureaux
- Une requalification des axes principaux, notamment l'ex-RN2, afin de donner un caractère moins routier et plus urbain à ces espaces majeurs de transit. Le paysage du réseau des grandes voies, boulevards et avenues nécessite d'être requalifié par une trame arborée de grande dimension.

Ces axes constituent une opportunité de « donner à voir » le territoire. Les projets du carrefour Lindbergh et de la grande gare du Bourget constituent notamment des leviers d'amélioration de la lisibilité du territoire à l'extérieur, respectivement depuis l'A1 et l'A86. L'étude des projets sur chaque lieu intégrera ainsi ces enjeux de paysages perceptibles dans le mouvement des trains et des trajets routiers comme elle aura à imaginer sa lisibilité dans l'espace de la grande plaine.

On notera également que la densification du territoire devrait engendrer une augmentation de la hauteur des bâtiments et donc de la ligne d'horizon globale du territoire.

Enfin, élément paysager fort du projet de CDT, le secteur de la Grande Gare du Bourget pourrait s'accompagner de la création d'un bâtiment « signal ». Ce bâtiment, développé en surélévation par rapport au tissu urbain existant, constituera un point d'accroche visuel et paysager fort qui constituera un marqueur du territoire. D'une manière générale cependant, Les aménagements sur ces secteurs présentent un enjeu de l'intégration du patrimoine protégé le long de l'ex RN2 et de Drancy centre.

Trame verte et bleue, développement du patrimoine arboré en ville sont aussi des éléments de mise en valeur du paysage. On précisera que les aménagements sur ces secteurs présentent un enjeu de l'intégration du patrimoine protégé le long de l'ex RN2 et de Drancy centre.

##### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

A l'horizon 2028, le développement du territoire se traduira indéniablement par des modifications du paysage, notamment du fait de la construction de grandes zones d'aménagement.

Toutefois, ce développement a notamment lieu sur d'anciens sites industriels dont les caractéristiques paysagères ne présente que peu d'intérêt. En outre, les différents quartiers à aménager se veulent dotés d'une identité forte, et la recherche paysagère et architecturale constituera un critère de leur aménagement. Enfin, la structuration du projet de territoire s'articule autour de 8 grands secteurs d'aménagement qui développeront une identité propre. Cette structuration induira une plus grande lisibilité et une cohérence globale dans les aménagements du territoire, et favorisera les continuités paysagères entre les opérations d'un même secteur.

On notera par ailleurs que les zones de protection du paysage conduit à une prise en compte des éléments patrimoniaux dans l'aménagement du territoire.

Vis-à-vis de ces grandes modifications du territoire, engendrées par le développement tendanciel de celui-ci, le CDT n'engendrera que des modifications mineures, moins visibles et s'inscrivant dans un tissu déjà largement urbanisé.

### 2.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Plusieurs mesures peuvent être proposées :

- Profiter du réaménagement des espaces publics pour apporter une plus-value paysagère à celui-ci, en préservant les éléments patrimoniaux visibles depuis ceux-ci.
- Prendre en compte de l'intérêt paysager du « jardin », notamment en apportant une attention particulière dans le choix des végétaux qui le constitue.
- Définir des principes d'intégration paysagère adaptés au contexte pour chaque infrastructure de transport (route, voie ferrée, TCSP) créée ou réaménagée. On veillera à ce titre au respect de la législation liée au patrimoine archéologique.
- Travailler en association avec l'Architecte des bâtiments de France dès la phase de définition du projet pour les actions concernées par un classement.

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur les paysages et le patrimoine, deux indicateurs peuvent être proposés :

- superficie d'aménagements à vocation paysagère (et écologique) réalisés

#### Propositions de mesures complémentaires

Une Adaptation des règles des PLU et des opérations maîtrisées par les collectivités serait nécessaire pour préserver le cadre paysager et développer les perspectives visuelles



## 2.2 - ANALYSES DES EFFETS DU CDT SUR LA RESSOURCE EN EAU

### 2.2.1 - Enjeux du territoire

Outre le Crould en limite Ouest, le chemin de l'eau n'est plus visible sur le territoire, oublié par des comblements successifs et la canalisation des cours d'eau. Des deux vallées oubliées ne subsiste au Nord que la Morée dont la renaturation et la réouverture est timidement engagée.

Le principe d'assainissement étant en unitaire, les eaux pluviales sont ainsi dirigées à plusieurs kilomètres ou dizaines de kilomètres en aval de Paris à la Station d'Épuration d'Achères occasionnant sur le parcours des dysfonctionnements du réseau (saturation des collecteur, rejet sans traitement par déversoir d'orage,...).

Le territoire ne présente donc qu'un réseau hydrographique de surface restreint, du fait de l'intégration des anciens cours d'eau au réseau d'assainissement. Toutefois, le Crould et la Morée sont encore considérés comme de vrais cours d'eau, et font donc l'objet :

- D'un objectif de bonne qualité des eaux à l'horizon 2027 pour le Crould
- D'un objectif de renaturation et de réouverture pour le Crould et la Morée au sein du projet de SRCE.

Le territoire constitue une zone de collecte importante pour ces cours d'eau et pour la Seine en aval et se positionne au sein d'un périmètre de projet de SAGE ("Crould-Engbien-Vieille Mer"). Il doit donc veiller à ne pas dégrader de l'état des cours d'eau sur les territoires périphériques. Dans la mesure où le réseau d'assainissement est principalement unitaire, les rejets sont donc limités et cette problématique reste donc un enjeu secondaire sur le territoire. A plus large échelle, le principe d'un assainissement unitaire participe à des dysfonctionnements de réseau et de la station d'épuration par des excès d'eaux pluviales notamment lors d'orages.

En matière d'eaux usées, le raccordement du territoire à la plus importante station d'épuration de l'agglomération parisienne (STEP D'Achères), actuellement en cours de modernisation, limite l'enjeu du territoire au regard de l'important bassin versant dans lequel il s'inscrit. On notera que la création sur la commune de Blanc-Mesnil d'une nouvelle STEP représente un enjeu important pour l'amélioration du principe d'assainissement à l'échelle de la métropole du grand Paris.

L'alimentation en eau potable (AEP), principalement assurée à partir du traitement des eaux de la Marne, ne présente pas d'enjeu majeur : des capacités de traitements de la station de potabilisation restent disponibles, et l'interconnexion du réseau du territoire permet d'assurer la sécurité de l'approvisionnement.

Cependant, la spécificité de l'AEP sur la commune de Blanc-Mesnil et la présence de captages sur la partie Nord du territoire constitue un enjeu particulier, au regard de la protection de la nappe.

### 2.2.2 - Les incidences du projet sur la ressource en eau

#### *Eaux de surface*

##### Evolution tendancielle du territoire

La création des nouvelles zones d'aménagement s'effectuant principalement le long des axes déjà densément peuplés, le ruissellement des eaux pluviales ne sera pas structurellement modifié.

Cependant, l'utilisation des délaissés et des dents creuses non bâties pourra entraîner, sur ces secteurs, une artificialisation supplémentaire des sols.

Cependant, les différentes opérations d'aménagement programmées, intègrent des principes visant à :

- Déconnecter les réseaux d'assainissement et les réseaux d'eaux pluviales.
- Augmenter les capacités de rétention (bassins d'orages paysagers, noues, rétention en toiture).
- Infiltrer, dans les secteurs où cela est possible, les eaux pluviales, par le biais de systèmes de noues, de tranchées d'infiltrations ou par évapotranspiration lente.

De fait, en termes d'eaux de surface, l'évolution du territoire devrait globalement permettre :

- De limiter les eaux claires dans le réseau d'assainissement.
- De limiter les ruissellements de surface et le risque d'inondation.
- D'améliorer la qualité globale des eaux à travers la filtration végétale.

##### Les impacts propres au CDT

Le projet de CDT ne prévoit qu'une augmentation limitée et contenue de la consommation d'espace non artificialisés sur le territoire. En revanche, à l'image de l'évolution tendancielle le CDT renforcera l'imperméabilisation diffuse. Cependant les opérations envisagées sont d'ampleurs suffisantes pour garantir un principe de gestion différencié des eaux pluviales, et prévoir un principe de rétention voire d'infiltration des eaux pluviales sur place.

Pour les secteurs concernés par une nappe sub-affleurante, telle que la zone de la Molette, une attention particulière sera requise quant à la gestion des eaux pluviales et des principes de rétention/infiltration.

La Façade Ouest de l'aéroport est également en interaction avec le Crould et la Morée. Une vigilance sur les limites de l'urbanisation est donc requise sur ce secteur. Quelques secteurs d'aménagement peuvent également se situer au droit de zones humides potentielles.

Pour palier à ces menaces, le CDT se fixe des objectifs clairs :

- De prise en compte de la trame bleue (préserver et restaurer la trame verte et bleue et dans une moindre mesure, la réouverture partielle de la Morée)
- D'assurer le principe de déconnexion d'une partie des eaux pluviales des collecteurs des eaux usées dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement.

Ces objectifs ont pour but l'amélioration ponctuelle des écoulements par l'aménagement durable des futurs quartiers qui permettra de limiter les eaux claires dans le réseau d'assainissement, les ruissellements de surface et d'améliorer la qualité globale des eaux à travers la filtration végétale.

De plus, les équipements sources de pollutions sont gérés par des procédures propres garantissant l'absence d'incidence (exemple : usine de méthanisation).

La mise en œuvre d'un Cahier de recommandation environnementales permettra d'assurer la bonne gestion des eaux pluviales.

En outre, de manière plus globale, les différentes actions du CDT, et notamment la charte d'aménagement durable, visera à intégrer des prescriptions qui garantiront de faire évoluer les principes d'assainissement pour permettre des rejets acceptables au milieu naturel. Il s'agit ainsi de retrouver un cycle naturel de l'eau plus direct avec l'infiltration des eaux de pluie le plus proche de leur point de chute. Pour ce faire, le CDT mettra en œuvre 3 objectifs :

- le principe de déconnexion d'une partie des eaux pluviales des collecteurs d'eau usées. Une vigilance est néanmoins à porter sur la gestion du réseau qui bénéficie actuellement d'effet de chasse.
- l'organisation d'un chemin de l'eau dans le paysage urbain, avec la présence d'une part de la Morée et d'autre part de collecteur eaux pluviales du département.
- la mise en valeur de paysage « alluvionnaire » dans le secteur les plus représentatifs : zone d'activité de la Molette par exemple avec un parti d'aménagement de plantations et de secteurs en eau évocateurs.

#### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2028

A l'horizon 2028 ; le ruissellement des eaux pluviales sera modifié selon 2 principes :

- Une augmentation des ruissellements sur les secteurs actuellement non artificialisés. Un principe de rétention/infiltration des eaux pluviales à la parcelle permettra cependant de garantir que la modification des écoulements sur ces secteurs n'entraînera pas d'impacts sur le reste du territoire.
- Une amélioration ponctuelle des écoulements par l'aménagement durable des futurs quartiers qui permettra :
  - De limiter les eaux claires dans le réseau d'assainissement.
  - De limiter les ruissellements de surface et le risque d'inondation.
  - D'améliorer la qualité globale des eaux à travers la filtration végétale.

La menace de l'aggravation du risque d'inondation reste toutefois limitée : il n'est donc pas prévu de grandes superficies imperméabilisées mais on retiendra la menace d'une augmentation de l'imperméabilisation du tissu urbain existant.

On notera toutefois que, sur les secteurs concernés par une nappe sub-afléurante, telle que la zone de la Molette, une attention particulière sera requise quant à la gestion des eaux pluviales et des principes de rétention/infiltration. En outre, l'aménagement du quartier de la gare du Blanc-Mesnil est envisagé à proximité des captages de Blanc-Mesnil. La Façade Ouest de l'aéroport est également en interaction avec le Crould et la Morée. Une vigilance sur les limites de l'urbanisation est donc requise sur ce secteur. Quelques secteurs d'aménagement peuvent également se situer au droit de zones humides potentielles.

Pour palier à ces menaces, le CDT se fixe des objectifs clairs :

- De prise en compte de la trame bleue (Préserver et restaurer la trame verte et bleue et dans une moindre mesure, la réouverture partielle de la Morée)
- D'assurer le principe de déconnexion d'une partie des eaux pluviales des collecteurs des eaux usées dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement.

Ces objectifs auront pour but ultime l'amélioration ponctuelle des écoulements par l'aménagement durable des futurs quartiers qui permettra de limiter les eaux claires dans le réseau d'assainissement, les ruissellements de surface et d'améliorer la qualité globale des eaux à travers la filtration végétale.

De plus, les équipements sources de pollutions sont gérés par des procédures propres garantissant l'absence d'incidence (exemple : usine de méthanisation). La mise en œuvre d'un Cahier de recommandation environnementales permettra d'assurer la bonne gestion des eaux pluviales.

#### *Assainissement*

##### Evolution tendancielle du territoire

En termes d'assainissement, le territoire va accueillir, dès l'année prochaine, une nouvelle station d'épuration : la STEP de Seine Morée. Toutefois, cette STEP, située à la frontière Nord de Blanc-Mesnil ne traitera pas les eaux usées du territoire du CDT, mais uniquement des territoires situés en amont de celui-ci. Elle permettra de renforcer les capacités d'assainissement à l'échelle plus globale de la métropole.

La STEP d'Achères, qui traite les eaux du territoire, est également en cours de modernisation.

Le développement du territoire engendrera cependant une pression supplémentaire forte sur l'assainissement, du fait du développement des logements et des activités économiques, dont la population nouvelle entraînera des rejets au réseau supplémentaire. Ainsi, on peut estimer les rejets supplémentaires :

- Pour les logements : 10 880 logements, soit 20 128 EH supplémentaires par an.
- Pour les bureaux : 11 534 EH supplémentaires par an.

Ainsi, un total de 31 662 EH supplémentaires d'eaux usées devrait être traité d'ici 2028 selon l'évolution tendancielle du territoire.

### Les impacts propres au CDT

En termes d'assainissement, aucun équipement de traitement supplémentaire n'est prévu par le CDT. Cependant, l'accroissement de l'offre de logement entraînera une hausse des rejets de l'ordre de :

- Pour les logements : 4 420 logements, soit 8 177 EH supplémentaires par an.
- Pour les bureaux : 2 066 EH supplémentaires par an.

Ainsi, le projet de CDT engendrerait un rejet supplémentaire total 10 243 EH sur le réseau d'eaux usées à l'horizon 2028.

### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

Le développement du territoire, renforcé par le projet de CDT, générera une production d'eaux usées plus importante que dans le cas du scénario tendanciel. A l'horizon 2028, avec le CDT, on peut estimer les rejets supplémentaires à un volume global de **41 905 EH par an, soit une augmentation de l'ordre de 24% par rapport aux rejets supplémentaires envisagés dans le cas de l'évolution tendancielle.**

On notera que ce volume supplémentaire pourra être absorbé par la STEP d'Achères dans le cadre de son programme de modernisation.

Une vigilance toute particulière sera portée à la gestion du réseau d'assainissement qui bénéficie actuellement d'effet de chasse. La déconnexion des réseaux d'eaux pluviales et usées devra donc prendre en compte cette problématique

### *Alimentation en eau potable*

#### Evolution tendancielle du territoire

En termes d'alimentation en eau potable, aucun nouveau captage n'est prévu sur le territoire du CDT

Le développement du territoire engendrera cependant une demande supplémentaire d'alimentation en eau potable, du fait du développement des logements et des activités économiques, pour la population nouvelle. On peut chiffrer les estimations suivantes

- Pour les logements : 10 880 logements, soit 1 121 130m<sup>3</sup>/an supplémentaires.
- Pour les bureaux : 642 420m<sup>3</sup>/an supplémentaires.

Ainsi, un total de 1 763 549 m<sup>3</sup>/an supplémentaires d'eau potable seront nécessaires d'ici 2028 selon l'évolution tendancielle du territoire.

L'aménagement de la gare GPE du Blanc-Mesnil est envisagé à proximité des captages de Blanc Mesnil et menace par là même la ressource (risque d'incidences sur les écoulements et sur la qualité).

#### Les impacts propres au CDT

Aucun équipement d'alimentation en eau potable n'est prévu par le CDT. Cependant, l'accroissement de l'offre de logement entraînera une hausse de la demande en eau potable de que l'on peut chiffrer de la manière suivante :

- Pour les logements : 4 420 logements, soit 455 459m<sup>3</sup>/an supplémentaires.
- Pour les bureaux : 115 100m<sup>3</sup>/an supplémentaires.

Le projet de CDT engendrerait une demande d'eau potable supplémentaire de l'ordre de 570 559/an à l'horizon 2028.

Les objectifs du CDT précisent que Les capacités d'alimentation en eau potable doivent être étudiées au regard des projets de développement prévus au sein des différentes unités de gestion alimentant le territoire. Cette étude pourrait être conduite avec les différents gestionnaires, à une échelle plus large que celle du pôle du Bourget

L'aménagement du secteur Blanc-Mesnil Nord Coudray est envisagé à proximité des captages de Blanc Mesnil avec des risques d'incidences sur la ressource.

#### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2028

De même que pour l'assainissement, la demande de consommation d'eau potable du territoire devrait être accrue dans le cas du scénario CDT (**de l'ordre de 24% par rapport à l'évolution tendancielle**), pour un volume global supplémentaire à l'horizon 2030 de l'ordre de **2 334 109 m<sup>3</sup>/an**.

L'usine de potabilisation de Neuilly-sur-Marne, principale distributrice d'eau potable du territoire, dispose d'une capacité de production supplémentaire de 350 000m<sup>3</sup> par jour, soit 127 750 000m<sup>3</sup> par an à l'heure actuelle. En outre, le niveau des nappes servant à l'alimentation des captages de Blanc-Mesnil est actuellement en croissance, du fait de l'arrêt d'autres captages en amont.

Le développement de la demande en eau potable liée au CDT pourrait donc être assuré uniquement par cette station. De plus, le réseau de distribution du territoire peut être connecté à d'autres captages.

Si le territoire semble satisfaire ces besoins, la compatibilité à l'échelle du grand territoire de ce secteur de la région reste donc à vérifier.

### 2.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Les principes d'aménagement durable définis dans le CDT affirment que les projets d'aménagement et de construction veilleront à une bonne intégration du cycle de l'eau dans la ville. Une étude sur la mise en œuvre d'un schéma prospectif est attendue, visant notamment à préciser les conditions (techniques et financières) d'un développement progressif d'un réseau séparatif.

A ce titre, dans le cadre du processus opérationnel, il conviendrait de manière générale dans chaque opération:

- de mettre en œuvre un principe de régulation des débits et de prétraitement des eaux de ruissellement de manière à ne pas générer d'impacts sensibles sur l'hydrologie et les réseaux du secteur.
- de mettre en œuvre une programmation et un phasage opérationnel en adéquation avec la ressource en eau potable disponible et les capacités de traitement de la station d'épuration d'Achères dans le cadre d'une réflexion à l'échelle du grand territoire.
- de mettre en œuvre un principe de gestion économe de l'eau (arrosage raisonné, récupération des eaux de pluies...) et de limiter l'usage de produits phytosanitaires dans l'entretien des espaces verts publics et privés.
- d'identifier plus précisément les zones humides du territoire afin de les préserver dans les processus d'aménagement. Si la présence d'une zone humide est identifiée dans un périmètre d'aménagement, la définition du projet mériterait donc d'engager une démarche ERC - Evitement - Réduction - Compensation.

Enfin en fonction de leur ampleur, les projets du CDT feront l'objet d'une étude d'impact et/ou d'un dossier loi sur l'eau ou seront autorisés dans le cadre d'un document d'urbanisme éventuellement soumis à évaluation environnementale. Ils permettront de préciser ces principes et de vérifier la compatibilité de l'opération avec les ressources et les ouvrages existants : capacité des bassins de rétention, capacité des stations d'épuration, capacité des ressources en eau potable...

Pour suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur la gestion de l'eau, différents indicateurs sont proposés :

- Coefficient d'imperméabilisation des sols.
- Superficie de zones humides identifiées et préservées.
- Nombre d'ouvrages participant à une gestion alternative des eaux pluviales.
- Consommation d'eau potable (estimation à réaliser tous les trois ans).
- Nombre d'équivalent-habitants par agglomération d'assainissement.

#### Propositions de mesures complémentaires

La proximité de certains aménagements avec les zones de captages du Blanc-Mesnil nécessiterait d'identifier la sensibilité et vulnérabilité de la ressource en eau sur le secteur Nord voire d'assurer leur protection par des réglementations adaptées.

On veillera à ce que les opérations prévues sur le territoire prévoient une étude d'identification des zones humides afin de les préserver dans le processus d'aménagement.

Sur la zone de la Molette (nappe sub-affleurante), une attention particulière serait requise quant à la gestion des eaux pluviales et des principes de rétention/infiltration.

Afin de s'assurer de la capacité du territoire à accueillir le développement prévu dans le cadre du CDT, celui-ci devrait assurer la réalisation d'études des capacités d'assainissement existantes et leur potentiel d'évolution à l'échelle du Grand Territoire en partenariat avec les gestionnaires (CG93, SIAAH, SIAAP). Ces études pourraient permettre la mise en place d'un schéma prospectif visant notamment à préciser les conditions techniques et financières d'un développement progressif d'un réseau séparatif. Cette étude pourrait par ailleurs être l'occasion d'établir un premier bilan de la nouvelle STEP de Seine Morée, au Blanc-Mesnil.

Les études et/ou programmes de coordination concernant la ressource en eau potable restent à confirmer et à planifier.

De même, le CDT doit intégrer les enjeux de protection de la ressource existante, en particulier sur les captages du Blanc-Mesnil.

## 2.3 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LA GESTION DES DECHETS

### 2.3.1 - Enjeux du territoire

En vue de préserver les ressources et réduire les pollutions, la loi du 3 août 2009 de mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement a inscrit dans son article 46 des objectifs de prévention, de recyclage et de réduction du stockage et de l'incinération des déchets.

La réalisation de ces objectifs passe par une mise en œuvre à l'échelle des territoires communaux ou intercommunaux, de plans d'actions spécifiques visant à la réduction des déchets produits. Le développement global du territoire doit entraîner une gestion appropriée à cette échelle.

En outre, les collectivités doivent se doter, à moyen terme, d'un plan et d'objectifs de réduction de la production des déchets, en accompagnement du renouvellement des structures de transfert et de traitement des déchets qui doivent voir le jour dans les années à venir.

### 2.3.2 - Les incidences du projet sur la gestion des déchets

#### Evolution tendancielle du territoire

Le développement territorial engendrera une augmentation de la production de déchets ménagers et de déchets d'activités à travers la création de nouvelles zones d'activités et d'équipement et l'accueil de nouvelles populations.

Compte tenu de la production par habitant actuelle de déchets sur le territoire, les volumes de déchets supplémentaires engendrés par le développement territorial sur cette période sont estimés à près de 9 259 tonnes par an à l'horizon 2028.

En outre, les futurs aménagements sont susceptibles d'engendrer une augmentation de la production de déchets de chantier importante.

La commune du Blanc-Mesnil est toutefois actuellement en phase de création d'un écopole, sur la partie Nord de son territoire, qui a notamment pour vocation d'accueillir des projets innovants dans les domaines de la transition énergétique et de la valorisation des déchets.

#### Les impacts propres au CDT

A travers un développement territorial accru, le CDT engendrera une production de déchets ménagers et de déchets d'activité supplémentaires.

Avec un total de 8 177 habitants supplémentaires liés au CDT à l'horizon 2028, ce sont 3 761 tonnes de déchets supplémentaires par an qui seront produites sur le territoire du CDT du fait des actions spécifiques du CDT.

Les travaux liés à l'aménagement des quartiers de gare sont également susceptibles d'engendrer une quantité non négligeable de déchets de chantiers.

L'écopole accueillera notamment une nouvelle L'unité de méthanisation du Syctom qui recueillera 15 000 tonnes de biodéchets et les 10 000 tonnes de boues d'épuration et produira du biogaz susceptible d'être transformé soit en chaleur et en électricité par cogénération soit en gaz épuré. Les résidus seront valorisés sous forme de compost agricole.

#### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

Dans le cas du scénario CDT, à l'horizon 2028, on peut estimer à 13 020 tonnes par an supplémentaires les déchets produits par rapport à l'état actuel, dont environ 29% seront directement liés aux actions spécifiques du CDT.

Toutefois, le projet de CDT permettra de concrétiser les aménagements prévus sur l'écopole, ce qui garantira une grande valorisation des déchets produits par le territoire. En outre, le projet de CDT fixe pour objectif de généraliser les bonnes pratiques déjà entreprises par certaines communes du territoire, notamment à travers :

- La mise en place d'un plan local de prévention des déchets (PLPD) au Blanc-Mesnil (au sein du SEAPFA) et de dispositifs de sensibilisation
- La multiplication des initiatives de réutilisation et de revalorisation des déchets (ressourcerie « 2 mains » etc...)

Ces objectifs devront permettre de faire diminuer la production globale de déchets par habitant.

Concernant les déchets de chantiers, du fait de l'aménagement du territoire, on notera également une augmentation de la production : la destruction de bâtis existants et les nouvelles constructions engendreront des déchets important qui nécessiteront de trouver pour partie un centre de traitement des déchets ultimes. Les enjeux portent donc sur le calendrier de réalisation des opérations (afin de ne pas saturer notamment les infrastructures pour l'apport/export des matériaux), mais également sur les volumes globaux engendrés par filières, et notamment au regard des territoires environnants. Cette production supplémentaire reste limitée au regard des volumes mis en jeu dans le cadre de l'évolution tendancielle du territoire

On notera que le projet de CDT veillera à permettre l'évacuation de ces déchets de chantier par des modes autres que les camions (ferroutage notamment).

Le chantier du Grand Paris Express apparaît comme une sensibilité particulière dans la mesure où la Grande Gare du Bourget occupe une position stratégique pour l'évacuation des matériaux. Avec ces nombreux équipements ferroviaires (embranchements particuliers, gare de triage), ce site offre une opportunité pour favoriser le transport ferroviaire.

On notera que les impacts de ce chantier sont traités au titre des travaux de la SGP et seront évalués par les études d'impact des lignes et gares GPE.

### 2.3.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Avec une production supplémentaire de déchets importante liées d'une part aux programmes d'aménagement prévus dans le scénario de référence et aux programmes d'aménagement et d'équipements prévus par le CDT, la poursuite d'une stratégie de gestion des déchets en adéquation avec les filières locales est nécessaire. Celle-ci doit être articulée autour d'un principe de réduction à la source aussi bien en phase de fonctionnement.

En phase de travaux (chantiers verts), des systèmes spécifiques d'évacuation des déchets de chantiers devront être mis en place, en particulier dans les secteurs de renouvellement du tissu urbain dense, afin de limiter les nuisances aux riverains (passages des camions, bruits des engins...). On favorisera notamment l'export des déchets par les voies ferrées ce qui permettra de diminuer fortement les nuisances liées aux trafics de camions (nuisances acoustiques, envols de poussières...). De plus, l'utilisation des voies ferrées permettra de diminuer la consommation énergétique liée à l'export des déchets.

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et de ses effets, on se basera sur les différents indicateurs déjà utilisés par les organismes de traitement des déchets du territoire, et en particulier :

- Volume de déchets collectés par habitants et par an
- Part des déchets en collecte sélective

### 3 - ANALYSE DES EFFETS GLOBAUX DU CDT SUR LES THEMATIQUES ENVIRONNEMENTALES A ENJEUX FAIBLES

#### 3.1 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LA CONSOMMATION D'ESPACE ET L'ETALEMENT URBAIN

##### 3.1.1 - Enjeux du territoire

Le territoire du Pole métropolitain du Bourget, situé en première couronne parisienne, est majoritairement un territoire artificialisé et urbanisé.

Néanmoins, il accueille des vastes espaces ouverts à travers :

- de grands parcs urbains et notamment le parc départemental Georges Valbon qui au regard de sa superficie lui confère un enjeu à l'échelle départementale voire même régionale et le parc Jacques Duclot au Blanc-Mesnil,
- les espaces non artificialisés de l'espace des pistes de l'aéroport du Bourget. Intimement lié au fonctionnement de la plateforme aéroportuaire, c'est également un espace naturel. Au contact de cet espace, on notera la singularité de l'aire des vents ; espace ouverts faiblement construit mais accueillant des infrastructures et des manifestations exceptionnelles ;

Ces grands espaces de nature sont amplement complétés par le réseau d'espaces verts intra urbains qui parsèment le territoire : Parcs publics, îlots de quartiers d'habitats, jardins privés (notamment sur les communes de Blanc-Mesnil et Drancy), ainsi que par les délaissés de voiries (autoroutes) et d'infrastructures de transport qui parcourent le territoire.

Les espaces agricoles du territoire restent résiduels et rassemblés sur la partie Nord du territoire (Bonneuil-en-France et à Dugny). Ils restent cependant enclavés au sein de territoires largement urbanisés, et sans connexion directe avec un siège d'exploitation proche. En outre, le territoire comprend également des espaces agricoles familiaux, telles que les jardins familiaux et ouvriers et les vignes à Blanc Mesnil.

L'enjeu territorial en termes de consommation d'espace est donc limité dans la mesure où les grands espaces de nature sont identifiés par des périmètres d'inventaires, ou protégés par des périmètres de classement ou de protection spécifiques de milieux. De plus, les espaces verts du territoire constituent autant d'espaces de récréation et de loisir pour les populations de l'agglomération (tel que le parc Jacques Duclot au Blanc-Mesnil) ; la pression foncière reste donc faible sur ces projets.

##### 3.1.2 - Les incidences du projet sur la consommation d'espace.

###### Evolution tendancielle du territoire

L'ensemble des projets d'aménagement référencés à l'heure actuelle prennent place dans le tissu urbain existant, à travers des opérations d'aménagement portant principalement soit sur les zones industrielles du territoire, soit sur des parcelles se libérant au coup par coup.

Le territoire est actuellement en cours d'aménagement pour accueillir la future Tangentielle Légère Nord (TLN), dont l'emprise génère sur certains tronçons une modification de l'état des sols, notamment sur le terrain des essences en contact avec le parc départemental Georges Valbon pour l'aménagement du bâtiment de gare et de ses abords. L'arrivée d'une nouvelle gare de transport en commun à proximité d'espace libre de construction (abords du Parc et de l'aire des Vents) induit une pression foncière importante.

Aucune grande infrastructure supplémentaire n'est prévue.

###### Les impacts propres au CDT

Le projet de CDT repose principalement sur une densification et une mutation du tissu urbain, en particulier sur les centres urbains et les zones d'activités préexistantes. De fait, le choix d'organisation du développement n'est pas tributaire de consommation d'espace, et ne participe pas au phénomène d'étalement urbain.

Toutefois, on notera que l'optimisation foncière et la densification prévue dans le cadre du CDT pourra entraîner une transformation de sols actuellement non artificialisés dans 2 cas particuliers :

- Par l'utilisation des délaissés des infrastructures ou des dents creuses du territoire ;
- Par les aménagements prévus sur le secteur de la façade Ouest de l'aéroport. Cependant, les abords de l'aéroport concernés sont principalement des secteurs urbanisés ou remaniés. Seules quelques parcelles agricoles de Bonneuil seront éventuellement soumises à des pressions foncières plus importantes. L'incidence de la pression foncière se renforce sur les abords du Parc Georges Valbon et de l'aire des Vents avec notamment la voie de désenclavement de Dugny envisagé sur ou au contact de cette dernière et l'affirmation d'un secteur de développement.

Cependant, le projet de CDT vise également à intégrer des prescriptions favorables à la création de nouveaux espaces végétalisés en accompagnement des nouveaux projets : noues végétalisées en bordures de voiries, nouveaux parcs urbains, jardins accompagnant les nouvelles constructions...

Le projet de CDT veillera, en outre, à adjoindre à la densification éventuelle (spontanée) des zones pavillonnaires) des contraintes visant à conserver des liaisons vertes et espaces de respiration au sein du tissu bâti.

### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2030

A l'horizon 2030, une consommation mineure d'espaces naturels ou agricoles non artificialisés est envisagée dans le cadre du CDT, notamment sur la façade ouest de l'aéroport.

Toutefois, le projet de CDT veillera à entraîner un effet positif sur la consommation d'espace, dans le sens où le territoire se verra densifié, et que les anciens sites industriels totalement imperméabilisés se verront partiellement renaturés, par la création de parcs et jardins, de noues végétalisées et d'espaces de support de la trame verte et bleue.

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.

### **1.1.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés**

A l'horizon 2028, les projets développés sur des espaces naturels et/ou non artificialisés devront faire l'objet d'une compensation à l'échelle du territoire afin de garantir le maintien d'un minimum de pleine terre pour chaque opération.

En outre, pour chacune des actions, le principe d'optimisation de l'espace sera recherché dans un principe d'efficacité urbaine:

- une adaptation des PLUs, qui précisera les règles liées à l'aménagement de nouveaux secteurs non bâtis
- des objectifs de densité seront ciblés par zone d'aménagement, autour des gares et des stations de bus localisées sur un TCSP ;
- la largeur des voiries sera adaptée selon les usages dont elles feront l'objet : desserte, transit, voirie partagée...
- le stationnement pourra être envisagé en parkings souterrains ou en silos lorsque cela sera possible.
- les principes de mutualisation des différents espaces seront développés, afin de garantir une utilisation maximale de l'offre par différents usagers.

Pour suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur la consommation d'espaces, différents indicateurs sont proposés :

- Surface libre de construction consommée par les nouveaux aménagements
- Surface urbaine artificialisée rendue naturelle par l'aménagement de parcs et jardins
- Apport consommation foncière / nombre d'emploi créés (principe d'efficacité foncière)



## 3.2 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LES RISQUES NATURELS

### 3.2.1 - Enjeux du territoire

Les risques naturels constituent un enjeu relativement faible du territoire sur le pôle métropolitain du Bourget. En effet, le territoire est soumis à deux risques :

- Le retrait/gonflement des argiles
- La dissolution du gypse.

Toutefois, l'aléa lié aux argiles est modéré sur le territoire, et le risque de dissolution du gypse ne concerne que l'extrême partie Nord de la commune de Blanc-Mesnil.

### 3.2.2 - Les incidences du projet sur les risques naturels

#### *Risques de mouvements de terrains*

#### Evolution tendancielle du territoire

Le renouvellement et la densification du tissu urbain devrait conduire à l'implantation de populations supplémentaires, ainsi que l'implantation d'activités économiques nouvelles en hausse sur des secteurs soumis à des aléas de mouvement de terrains divers.

Cependant, l'ensemble de ces zones d'aléas sont cartographiées, et transcrites dans des règlements (PPRT, R111-3) qui imposent la réalisation de diagnostics géologiques préalables à la réalisation des opérations. Ces diagnostics permettront d'établir les mesures nécessaires à la stabilisation des sols dans le cadre des programmations prévues dans chaque secteur d'aménagement.

De plus, la plupart des opérations prenant place sur des secteurs déjà bâtis, la modification structurelle des terrains a déjà permis de sécuriser les secteurs à risque.

#### Les impacts propres au CDT

La future gare du Grand Paris Express du Blanc-Mesnil est située dans un périmètre d'aléa de mouvement de terrain (dissolution du gypse et retrait gonflement des argiles). De fait, la densification des quartiers qui accompagne l'arrivée du GPE, propre au CDT, entraînera une hausse de l'exposition des biens (plus que des personnes) faces à ces risques. La sécurité humaine n'est pas directement menacée par ce risque, les enjeux liés à ces risques étant plutôt liés aux impacts sur le bâti. Cette hausse de l'exposition des enjeux sera de plus pondérée par la prise en compte des mesures décrites dans les prescriptions des PPR.

En dehors de ces secteurs, le projet de CDT n'entraîne pas de modification substantielle des opérations d'aménagement, ni de consommation d'espace non artificialisé supplémentaire. Il ne viendra donc pas modifier la situation du territoire vis-à-vis des mouvements de terrains.

#### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 2028

A l'horizon 2028, seul l'aménagement du secteur de Blanc-Mesnil Nord Coudray, en lien avec la future gare du Grand Paris Express est susceptible de représenter un enjeu significatif vis-à-vis des mouvements de terrain. Toutefois, sur ce secteur, les études techniques et les principes d'aménagement (notamment concernant les fondations des constructions et les principes de rétention/infiltration des eaux pluviales) garantiront l'insertion du projet et la suppression des risques.

Le principe de déconnexion d'une partie des eaux pluviales des collecteurs des eaux usées envisagé dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement intégrera les contraintes liées au retrait/gonflement des argiles mais surtout celles liées à la dissolution du gypse.

### 3.3.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Dans le cadre du processus opérationnel, il conviendrait de manière générale dans chaque opération concernée par un risque de retrait/gonflement d'argile de veiller à ce que la structure des bâtiments soit conçue avec :

- une profondeur et une conception des fondations adaptée au niveau d'aléa (0,80 m en aléa moyen à faible)
- des plantations d'arbres à une distance de la construction supérieure à la hauteur de l'arbre adulte, ou la mise en place d'écrans anti-racines de 2 m de profondeur au minimum
- une gestion de l'écoulement des eaux éloignant les eaux de ruissellement des bâtiments (caniveau) et privilégiant le rejet des eaux pluviales et usées dans le réseau lorsque c'est possible.

Pour suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur les risques naturels, l'indicateur suivant est proposé :

- Nombres de constructions développées dans les secteurs à risques.

#### Propositions de mesures complémentaires

Le projet de CDT pourrait préciser les méthodes d'adaptation des principes d'assainissement sur les zones Blanc-Mesnil centre Nord au sein des fiches projets. En outre, le projet de CDT devrait intégrer la prise en considération des contraintes techniques dans les documents d'urbanisme.

### 3.3 - ANALYSE DES EFFETS DU CDT SUR LA POLLUTION DES SOLS

#### 3.3.1 - Enjeux du territoire

Le territoire, dont l'héritage industriel est important, est concerné par une grande diffusion d'activités industrielles pouvant présenter un risque potentiel de pollution, notamment sur l'axe historique de l'ex-RN2 et sur les espaces attenants à l'aéroport du Bourget et dans les zones industrielles.

Parmi l'ensemble de ces secteurs, on compte notamment d'anciens sites industriels qui ont laissé des traces de pollution liées à leur activité. On pense notamment aux pollutions engendrées par les entreprises liées à l'aéronautique, et notamment la base militaire à Dugny, ainsi que celles en lien avec la gare de triage.

Toutefois, les enjeux liés à ces anciens sites sont limités, du fait des opérations de traitement et de reconversion de ceux-ci qui se sont développées au cours des dernières décennies. Afin de supporter le réaménagement urbain, un assainissement progressif de la pollution des sols s'est engagé, au coup par coup des opérations.

#### 3.3.2 - Les incidences du projet sur la pollution des sols

##### Evolution tendancielle du territoire

Sur la période 2013 -2028, le territoire voit se poursuivre le traitement progressif des sites pollués entamé dans les années précédentes. Ces sites sont progressivement réinvestis par les aménagements urbains. Cependant, sur l'ensemble du territoire, les aménagements prévus concernent principalement la création de logements ainsi que la création de surfaces d'activités (notamment de bureaux). Une partie des superficies d'activités développée dans le cadre des réaménagements est toutefois susceptibles d'accueillir des activités de type industrielles et/ou logistiques. Toutefois, l'implantation de ces activités prendra place sur des secteurs déjà concernés par des activités similaires. De fait, ce développement de nouvelles activités potentiellement polluantes n'est pas de nature à s'étendre sur des secteurs sains.

En matière de pollution des sols, les travaux liés à l'aménagement des nouveaux quartiers généreront les principaux impacts. Ceux-ci resteront toutefois limités car ponctuels en cas d'incidents.

##### Les impacts propres au CDT

Le CDT ne prévoit pas la création de nouvelles zones d'activités particulièrement polluantes au sein du territoire. Toutefois, il entrainera une plus forte concentration des activités (non systématiquement polluantes), et donc un risque potentiel plus grand de pollution des sols

En outre, le CDT veillera à entrainer une requalification des tissus industrielles favorable à un état des sols plus durable : mise en place d'espace végétalisés permettant l'abattement des pollutions chroniques, mise en place de système de traitement des pollutions accidentelles...

##### Impacts globaux du scénario CDT à l'horizon 20027

Le développement du territoire n'est pas spécialement porté sur de secteurs de pollution, mais présente un risque diffus limité. Les pratiques actuelles en matière d'aménagement permettent d'appréhender ce risque par des principes d'évaluations quantitatives des risques sanitaires permettant d'apprécier la compatibilité des usages avec les sols et d'organiser des principes adaptés : confinement, purges, évacuation vers des filières appropriées. Les constructions seront donc surveillées afin d'assurer la compatibilité des fonctions.

A l'horizon 2028 à l'échelle globale du territoire, le projet de CDT permettra de diminuer le nombre de secteurs présentant des sols potentiellement pollués, au profit de secteurs urbanisés et habités. Cependant, le projet favorisera l'intensification des secteurs industriels et donc le risque de pollution.

De même, les travaux d'aménagements réalisés sur le territoire généreront des risques de pollutions des sols nouveaux, mais temporaires.

#### 4.4.3 - Les mesures envisagées et les indicateurs proposés

Plusieurs mesures peuvent être proposées afin de limiter l'exposition des populations aux risques technologiques et aux pollutions :

- Une information et une sensibilisation devront être effectuées auprès des personnes exposées au risque transport de matières dangereuses.
- Les travaux prendront en compte la problématique de pollution du sol dans la gestion des terres excavées et la compatibilité avec les usages futurs notamment sur les prolongements des lignes de métro.
- Dans les zones concernées par le passage d'une canalisation de transport de gaz ou d'hydrocarbure, les maîtres d'ouvrage et les maîtres d'œuvre devront respecter, lors du processus de définition des aménagements et lors des phases travaux :
  - la réglementation en vigueur concernant la sécurité des canalisations de transports de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques (arrêté ministériel du 4 août 2006) : servitude au-dessus du tracé de la canalisation, interdiction potentielle de bâtiments accueillant du public dans les zones de danger pour la vie humaine...
  - les prescriptions et recommandations du gestionnaire des gazoducs qui seront contactés en phase d'étude.

L'ensemble des projets développés dans les périmètres de maîtrise de l'urbanisation de la gare de triage de Drancy respecteront les préconisations indiquées dans les études de dangers révisées régulièrement.

Enfin, l'ensemble des actions déjà identifiées comme celles à venir respecteront, le cas échéant, les mesures spécifiques développées dans leurs études d'impact respectives.

Afin de suivre la mise en œuvre du CDT et le suivi de ses effets sur la pollution des sols, différents indicateurs sont proposés :

- Nombre de sites traités

##### Propositions de mesures complémentaires

Afin d'assurer le bon suivi de l'évolution du risque lié à la gare de triage, le CDT pourrait adopter le principe de révision de l'étude dangers tous les 5 ans : un suivi dans le temps pourrait être envisagé avec un phasage approprié de développement.

## 4 – ANALYSE DES ENJEUX DES GRANDS SECTEURS D'AMENAGEMENT INSCRITS AU CDT

Le projet de CDT regroupe un certain nombre de projets d'aménagements « physiques du territoire », qui peuvent parfois faire l'objet d'actions spécifiques, ou qui peuvent être recoupés au travers de différentes actions afin de concourir aux objectifs visés par celle-ci. Ce sont ces opérations qui permettront notamment d'accueillir et de mettre en place les actions du portefeuille du CDT. Ces opérations d'aménagements emportent donc un grand nombre d'impacts du portefeuille d'action du CDT, toutefois très diversifiés selon les opérations.

Toutefois, en l'état d'avancement des projets identifiés sur ces secteurs, une évaluation fine de chacun des projets présentés au CDT n'est pas rendu possible. Cependant, l'évaluation des esquisses d'évolution de ces secteurs d'aménagement présente un intérêt particulier au regard des enjeux majeurs qu'ils représentent.

### 4.1 – FAÇADES SUD ET EST DE L'AEROPORT ET EX-RN2

#### Enjeux identifiés

La principale caractéristique du secteur de l'entrée de l'aéroport et de l'Ex-RN2 est très certainement liée aux enjeux acoustiques particulièrement marqués sur cette zone.

En effet, si l'aéroport du Bourget ne provoque qu'une nuisance relative sur les espaces situés à l'Est des pistes, du fait des axes de décollage, l'Ex-RN2 et son trafic important entraîne des niveaux acoustiques importants, dépassant les seuils de confort (plus de 65dB(A)) sur l'ensemble de son linéaire.

Pourtant, ce secteur, formant un large axe traversant le territoire d'étude en son centre, constitue une véritable vitrine du territoire, et ce à plusieurs titres :

- Par sa position géographique qui joue un rôle de charnière, notamment dans l'organisation du lien ville/aéroport
- Par son caractère d'entrée d'agglomération qui permet de donner à voir le territoire sur l'axe de l'ex-RN2 qui forme l'une des plus importantes traversées du territoire avec les axes autoroutiers
- Par la vue organisée de manière linéaire en direction du centre de la capitale
- Par des activités accueillies et de leur rayonnement au sein de l'agglomération Parisienne, notamment les activités aéroportuaires, le Musée de l'Air et de l'Espace mais aussi les activités liées à l'accueil d'évènements sur la partie Sud.

L'Ex-RN2 porte spécifiquement en outre un autre enjeu majeur, celui des déplacements. En effet, actuellement constituée sur sa majeure partie de 2x3 voies, l'ancienne nationale présente une fréquentation importante (plus de 30 000 véhicules/jour) qui entraîne des phénomènes de congestions réguliers. Ces phénomènes sont par ailleurs amplifiés par la forte part des camions qui circulent sur cet axe, ainsi que par l'utilisation des voies les plus extérieures comme espace d'arrêt/stationnement en journée (livraison, arrêt minute pour l'accès aux commerces...).

Cette organisation de la voirie génère, en dépit de la forme de la voie « à niveau » avec les espaces publics environnants, une coupure urbaine du fait de la largeur de la voirie et des obstacles que constituent les véhicules qui la fréquentent.

L'enjeu des déplacements sur ce secteur présente également la particularité d'être temporairement accru par deux types d'évènements plus ou moins récurrents :

- La congestion du réseau autoroutier structurant : L'EX-RN2 est en effet utilisée à l'heure actuelle comme un itinéraire de « shunt » car elle offre une liaison entre l'autoroute A1 et l'autoroute A3. Ce phénomène de Shunt, bien que non prévisible et organisé, constitue une réalité du territoire
- L'organisation de salons, expositions ou tout autre événement sur le site du parc des expositions et sur l'aéroport du Bourget, qui conduit à une augmentation des flux à destination et en provenance de ce secteur.

Enfin, du fait du caractère historique de ce secteur, il présente un nombre important de site potentiellement pollués ou d'activités potentiellement polluantes. L'aménagement du secteur doit donc prendre en compte les risques liés à la pollution des sols et assurer la compatibilité des activités avec celle-ci.

#### Impacts de l'évolution du territoire dans le cadre du CDT

Sur ce secteur, le CDT prévoit plusieurs opérations structurantes qui façonneront le développement du quartier :

- Les aménagements des espaces extérieurs liés à la construction d'une nouvelle gare du futur métro automatique et les espaces de mutations alentours qui y sont liés.
- La confortation du pôle sud de l'aéroport avec notamment le développement et le réaménagement des structures liées à l'événementiel.
- La réalisation d'un BHNS sur l'ex-RN2, tel qu'inscrit au SDRIF.
- Une requalification de la façade de l'ex-Rn2 en vue d'un développement d'ensemble entre la façade coté Aéroport et la façade coté Blanc-Mesnil. Cette requalification portera sur un rééquilibrage de la mixité des fonctions (logements et économie, principalement par la construction de bureaux).

Le projet de CDT, compte tenu des opérations projetées, contribuera donc à une densification notable du secteur, mais permettra dans le même temps d'adapter modalités d'accès à celui-ci, et de favoriser les modalités de déplacements en interne

**Sur le plan des déplacements**, l'arrivée de la future gare du Grand Paris Express, ainsi que la création du futur BHNS sur l'ex-RN2 permettra une meilleure desserte du quartier. Le CDT permettra d'assurer la connectivité des stations entre ces deux lignes, et favorisera l'intermodalité. Les aménagements liés à la gare du Grand Paris Express s'accompagneront en outre de la réalisation d'équipements favorisant les modes actifs (parkings à vélos) et les véhicules électriques.

Les aménagements liés à la création des voies propres du BHNS entraîneront un réaménagement de l'axe de l'ex-RN2, qui permettra de compléter le réseau de piste cyclable actuellement en place.

Le projet de CDT prévoit en outre la création d'une nouvelle gare du Grand Paris Express au niveau de l'esplanade du musée de l'air et de l'espace, qui permettra de fluidifier les déplacements en période de salon.

Enfin, la mutation urbaine sur les parcelles attenantes à l'ex RN2 permettra de favoriser la création d'itinéraires modes doux dans le sens Est-Ouest, libérant de nouvelles perméabilités augmentant la zone de chalandise des stations de transport collectif, et permettant une recouture entre les rives Est et Ouest de l'ex-RN2.

D'une manière générale les aménagements prévus pour ce secteur durant la période du CDT permettront d'améliorer le report modal en faveur des modes doux et des transports collectifs. Toutefois, le développement de nouveaux logements et bâtiments d'activité économiques engendrera, l'arrivée de nouvelles populations sur le site qui contribueront à une hausse des déplacements tous modes confondus sur ce secteur.

De manière conjointe à la modification des déplacements, l'**ambiance acoustique** de ce secteur sera améliorée, à travers plusieurs actions spécifiques :

- La requalification de l'ex-RN2 devrait s'engager vers une réduction des voies de circulation au profit de voies dédiées à un BHNS. Ce principe de mise à distance des voiries permettra de limiter la diffusion du bruit lié au trafic.  
Le réaménagement de cet axe lié aux travaux du BHNS offrira l'opportunité d'une réduction du bruit à la source par la réduction de vitesses (limitations en zone 30, réduction de la largeur des voies, revêtement antibruit, aménagements spécifiques...) et par la création d'obstacles à la diffusion du bruit (végétalisation...)
- Un renforcement de l'isolation acoustique des logements anciens, mené conjointement à la rénovation de la voirie, et une isolation phonique adaptée des nouvelles constructions.

De manière analogue, **la qualité de l'air** devrait être améliorée, et en particulier pour les riverains directs, notamment du fait de la mise à distance des voiries et des bâtiments et la réduction des trafics (Poids Lourds notamment).

## 4.2 – GRANDE GARE

### Enjeux identifiés

Le cœur métropolitain présente la particularité d'être un site charnière entre les principales infrastructures de transport actuelles (RER B, autoroute A1, ex-RN2...) et futures (TLN, GPE) du territoire.

Le principal enjeu de l'aménagement de ce secteur porte donc sur les déplacements, et en particulier sur l'intermodalité et l'accessibilité au niveau de la future grande Gare du Bourget.

Cet enjeu sur les déplacements est par ailleurs fortement conditionné par la présence de grandes infrastructures sur ce secteur qui entraînent également les autres principaux enjeux du site :

- Le traitement des ruptures urbaines, engendrées par ces grandes infrastructures. Les enjeux portent sur la résorption des déblais et remblais liés aux talus des infrastructures, qui bloquent les déplacements transversaux du territoire. On notera que la largeur des voies, telles que la RN2, entraîne également des ruptures, mêmes si-elles-ci ne sont pas directement visibles
- Le traitement paysager, tant à travers la qualité des lignes de vues (bloquées notamment par les infrastructures), qu'à travers la mutation urbaine et la revalorisation des tissus industriels
- L'insertion de la trame verte et bleue, en particulier sur les délaissés accompagnant les infrastructures de transport et les dents creuses du territoire
- La gestion des eaux pluviales, qui s'inscrit conjointement avec le développement de la trame verte. Le secteur présente en effet un nombre significatif de terrains non imperméabilisés soumis à une pression foncière importante.

### Impacts de l'évolution du territoire dans le cadre du CDT

Le projet d'aménagement du cœur métropolitain tel que défini au CDT concentre les efforts du secteur sur l'aménagement de la « Grande Gare du Bourget », et vise donc à renforcer l'intermodalité pour faire de ce secteur un point névralgique du territoire. Pour cela, le CDT prévoit :

- La création d'un pôle d'échange entre les réseaux : du RER B, de la TLN, du futur Grand Paris Express et des réseaux de bus (gare routière)
- La création d'un bâtiment « signal » situé au dessus du pôle d'échange
- La densification du secteur par l'implantation d'immobilier de bureaux et par la création de nouveaux logements.

De fait, **sur le plan des déplacements**, le projet de CDT contribuera fortement au report modal des véhicules particuliers principalement vers les transports collectifs. Le projet permettra en effet des échanges facilités entre les différentes lignes de transports collectifs, ce qui favorisera les échanges par le biais de ces modes au sein du territoire du CDT, et avec les territoires environnants, notamment la capitale. Les aménagements liés à la gare du Grand Paris Express s'accompagneront en outre de la réalisation d'équipements favorisant les modes actifs (parkings à vélos) et les véhicules électriques.

Enfin, la mutation urbaine du quartier permettra de favoriser la création d'itinéraires modes doux, libérant de nouvelles perméabilités augmentant la zone de chalandise des stations de transport collectif. On notera cependant que, compte tenu de la programmation de nouveaux logements et d'importantes surfaces de bureaux sur ce secteur, on constatera une hausse des déplacements globaux (tous modes confondus) sur ce secteur.

De manière analogue, la **qualité de l'air** devrait être améliorée, et en particulier pour les riverains directs, notamment au droit de voiries requalifiées et des bâtiments et la réduction des trafics (Poids Lourds notamment).

La **gestion des eaux pluviales** sera complexifiée par les aménagements prévus par le CDT, et notamment par la densification significative du secteur : la construction de nouveaux bâtiments aura pour effet d'augmenter l'imperméabilisation des sols avec peu de place pour les ouvrages de régulation et de traitement (rétention notamment).

Ces nouvelles opérations seront soumises à une gestion des eaux pluviales (rétention et infiltration si les conditions des sols le permettent) par les prescriptions imposées par les documents d'urbanisme, les législations spécifiques ou les exigences des gestionnaires, ce qui permettra de limiter les impacts sur le réseau d'assainissement existant.

De même, la mutation de terrains déjà bâtis pourra favoriser la déconnexion des réseaux d'assainissement (eaux pluviales et eaux usées) et ainsi permettre un rejet au plus cours des eaux pluviales dans le milieu naturel. A ce titre, les ouvrages pourront être mutualisés entre les opérations, et devront être intégrés afin de participer aux fonctions urbaines de récréation et de paysage, et en tant que support de la trame verte et bleue.

Dernier impact spécifique du CDT sur ce secteur, le **paysage urbain** du quartier se trouvera fortement modifié. En effet, le projet entraînera une revalorisation paysagère et environnementale qui s'opérera du fait du réaménagement de la mutation du tissu urbain. Cependant, outre cette revalorisation « diffuse », le projet de CDT prévoit la création sur ce secteur d'un bâtiment « signal », qui se développera en hauteur et sera donc visible depuis le grand territoire, en particulier depuis l'axe de l'ex-RN2, mais également depuis les points hauts des territoires environnants.

De même, les occupants des nouvelles constructions engendreront une hausse des consommations **énergétiques**. Toutefois, les performances énergétiques de ces nouveaux bâtiments permettront de réduire la part des consommations par habitant et employé. En outre, ce secteur emblématique du territoire et les réalisations qui y sont pressenties pourront permettre la mise en œuvre de smartgrids qui permettront d'optimiser la gestion énergétique du quartier et favoriser l'utilisation des énergies renouvelables. Cela contribuera à limiter les consommations énergétiques sur ce secteur et les rejets de gaz à effet de serre.

**Dans le domaine des risques technologiques liés au triage de matières dangereuses**, l'intensification urbaine autour de la gare de triage tiendra compte des risques liés à l'activité de triage de matières dangereuses et, dans l'immédiat, du périmètre actuel de maîtrise de l'urbanisation, associé à la gare de triage de Drancy

Une démarche partenariale est engagée dans un objectif partagé de recherche de la maîtrise, de la réduction et de la levée des risques ainsi qu'une protection accrue des populations déjà présentes à proximité de la gare.

#### 4.3 – La molette

##### Enjeux identifiés

Le secteur de la molette est actuellement une zone d'activité principalement tournée vers l'industrie de petite et de moyenne taille et la logistique. Cette zone porte donc principalement des enjeux assez classiques vis-à-vis de ce type de zones :

- Une problématique de pollution des sols importante liée à l'historique des activités présente par le passé ou encore présentes sur le site
- Une problématique d'imperméabilisation des sols importante au regard de la densité du bâti développée au sein de la zone
- Une structuration « routière » de la desserte de la zone, peu propice à l'utilisation des modes doux au sein du site
- Des constructions anciennes aux performances énergétiques faibles, et disposant d'alimentation énergétiques non durables.

Cependant, le secteur de la molette, par sa position géographique, présente des enjeux supplémentaires.

Le premier de ces enjeux particuliers est lié à sa proximité avec la gare de triage de Drancy. En effet, la partie Sud de la molette se situe dans la zone de maîtrise de l'urbanisation liée au risque de transport de matière dangereuse. Le secteur est donc contraint dans son développement par la prise en compte du risque

En outre, le secteur de la molette est situé, comme son nom l'indique, sur le tracé de l'ancien cours d'eau de la Molette qui traverse le site d'Est en Ouest. Bien que ce cours d'eau soit aujourd'hui canalisé et intégré au réseau d'assainissement, l'ancien lit de la rivière et la nappe qui l'accompagne présente une sensibilité très forte de sub-affleurement, qui peut également contraindre les constructions.

Ce sub-affleurement de la nappe s'accompagne, de manière conjointe d'un aléa de retrait/gonflement des argiles modérés, ce qui entraîne également des contraintes techniques de construction sur les terrains concernés.

Enfin, le secteur de la molette se situe à proximité immédiate de l'ex-RN2 et de la future gare de l'aéroport du Bourget du Grand Paris Express. Ce secteur assure notamment la connexion avec le centre du Blanc-Mesnil plus à l'est, et présente de fait des enjeux de connexion :

- Des trames de déplacements
- De la trame Verte et bleue depuis le parc départemental de la Courneuve et les zones Natura 2000.

#### Impacts de l'évolution du territoire dans le cadre du CDT

Sur le secteur de la molette, le projet de CDT prévoit une densification ainsi qu'un développement de la mixité des activités, à travers la création de logements et de bureaux actuellement quasi-inexistants sur ce secteur. De fait, le projet de CDT entrainera une mutation de l'ensemble du quartier qui portera des impacts sur l'ensemble des thématiques environnementales.

**Dans le domaine des risques technologiques liés au triage de matières dangereuses**, l'intensification urbaine autour de la gare de triage tiendra compte des risques liés à l'activité de triage de matières dangereuse et, dans l'immédiat, du périmètre actuel de maîtrise de l'urbanisation, associé à la gare de triage de Drancy

Une démarche partenariale est engagée dans un objectif partagé de recherche de la maîtrise, de la réduction et de la levée des risques ainsi qu'une protection accrue des populations déjà présentes à proximité de la gare.

Conjointement au traitement des risques technologiques, le projet de CDT entrainera une amélioration de la **qualité des sols**. Compte tenu des fonctions attendues sur ce secteur (habitat notamment), des processus de dépollution pourront avoir lieu en fonction des études techniques. L'aménagement des secteurs de projet permettra au préalable la dépollution des sols, dans l'optique d'accueillir de nouvelles activités compatibles avec ceux-ci.

Le projet de réaménagement du secteur prévoit en outre la création à termes de nouveaux axes de dessertes Nord-Sud à travers le secteur. La création de ces nouveaux axes, ainsi que la restructuration des axes existants entrainera :

- Une **amélioration de la desserte en modes doux**, par la création de cheminements dédiés et protégés (pistes cyclables, trottoirs accessibles)
- Une **insertion de la trame verte et bleue** au sein de la zone d'activité, notamment par la mise en place de linaires végétaux d'accompagnement des voiries, et par la création d'espaces verts d'agrément (publics ou privés)
- Une **gestion différenciée des eaux pluviales** sur les espaces publiques, organisée à travers :
  - Une déconnexion des réseaux d'eaux usées et pluviales
  - Un principe de rétention (noues, bassins paysagers à ciel ouvert) et de transferts vers des espaces dédiés à l'infiltration sur les terrains propices (hors des zones de retrait/gonflement des argiles et de sub-affleurement de la nappe).

La création de nouveaux axes pourra être prolongée, dans l'optique de la compatibilité à terme avec la réduction des risques liés aux TMD, par la création d'une ou plusieurs nouvelles passerelles et voies au dessus des voies ferrées. Ces nouvelles passerelles permettraient, le cas échéant, de désenclaver ce secteur et d'assurer un meilleur rabattement vers la gare GPE de l'aéroport, notamment pour les modes actifs via la création d'itinéraires spécifiques.

**En matière de déplacements** toutefois, le projet de CDT prévoyant une densification importante du secteur, on notera que hausse sensible des déplacements tous modes confondus

Cette hausse des trafics automobile entrainera une modification de l'ambiance urbaine du secteur, avec une probable augmentation des niveaux sonores en bord de voirie dans un secteur déjà soumis à une ambiance acoustique dégradée, mais ne présentant pas d'enjeux forts vis-à-vis des activités qui y sont présentes.

## **4.4 – MERMOZ**

#### Enjeux identifiés

Le secteur de Mermoz est, à l'image de la Molette du côté Ouest de la RN2, une zone d'activité principalement tournée vers l'industrie de petite et de moyenne taille et la logistique. Cette zone porte donc principalement des enjeux assez classiques vis-à-vis de ce type de zones :

- Une problématique de pollution des sols importante liée à l'historique des activités présente par le passé ou encore présentes sur le site
- Une problématique d'imperméabilisation des sols importante au regard de la densité du bâti développée au sein de la zone
- Une structuration « routière » de la desserte de la zone, peu propice à l'utilisation des modes doux au sein du site
- Des constructions anciennes aux performances énergétiques faibles, et disposant d'alimentation énergétiques non durables.

Outre ces enjeux traditionnels pour une zone d'activité, le secteur Mermoz présente un enjeu spécifique lié à son implantation à proximité de la future grande gare du Bourget. De fait, le réaménagement de ce secteur présente un enjeu de connexion des trames de déplacements important pour assurer une accessibilité de la zone en modes actifs et en transports en commun.

#### Impacts de l'évolution du territoire dans le cadre du CDT

Le secteur Mermoz, à travers le projet de CDT, se verra conforté dans ses fonctions (notamment logistiques), mais valorisé à travers un réaménagement progressif de la zone et une densification des activités. Cette densification porte essentiellement sur des activités industrielles, et le projet de CDT ne prévoit pas, sur le secteur de création de logements supplémentaires. Toutefois, à proximité de la gare, la création de bureaux est envisagée.

En l'état de définition du projet de secteurs, les principaux impacts environnementaux ne sont pas identifiables à l'heure actuelle.