

2 - RAISONS POUR LESQUELLES LE DOCUMENT EST SUSCEPTIBLE OU NON D'AVOIR UNE INCIDENCE SUR UN SITE NATURA 2000

Le territoire concerné par le document d'élaboration du CDT du pôle métropolitain du Bourget compte un site du multi-sites Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », et entretient donc des relations évidentes et étroites avec ceux-ci, par le biais des réseaux terrestres, hydrologiques et aériens. En outre, ces enveloppes s'inscrivant dans un site natura 2000 « multizones », une forte présomption de connexions aériennes avec les enveloppes environnantes du territoire est présente.

Sur le plan terrestre, l'enveloppe du territoire est inscrite dans un milieu urbain dense et artificialisé, ne présentant qu'une flore résiduelle. Toutefois, il est entouré de 2 secteurs non artificialisés particuliers : l'aire des Vent (ENS) ainsi que les terrains enherbés liés aux pistes de l'aéroport du Bourget. Ces deux espaces ouverts d'une grande superficie constituent des espaces d'extensions « naturels » du Site Natura 2000. De même, une continuité constituée d'une végétation arbustive / arborescente pour partie composée d'Aubépine est présente entre le vallon écologique et l'avenue du Général de Gaulle avant de rejoindre les bassins de Molette. De plus, la trame verte urbaine (parc, jardins, arbres d'alignement) est susceptible de fournir une continuité suffisante pour générer des déplacements avec les autres enveloppes environnantes, et en particulier le parc départemental du Sausset.

Cette continuité est d'ailleurs identifiée dans le projet de SRCE comme à enjeux. On notera toutefois que le maillage important de grandes voies de communications (Autoroutes, réseaux routiers départementaux et nationaux, réseaux ferrés) engendrent de nombreuses coupures entre les milieux naturels et empêchent les grands déplacements de la faune.

Vis-à-vis du réseau hydrologique, le site Natura 2000 est directement relié par le principal cours d'eau qui parcourt le territoire : le Crould. Cependant, la connexion hydraulique entre le Crould et le site Natura 2000 est interrompue, le cours d'eau étant canalisé peu avant l'entrée Nord du Site. Les milieux humides du parc ne sont donc pas directement influencés par le cours d'eau. Toutefois, la grande proximité entre ces deux éléments implique une vigilance particulière, et notamment dans le cadre de l'aménagement des secteurs en amont de l'enveloppe Natura 2000.

Les milieux aquatiques (étangs) et zones humides présents au sein du parc Georges Valbon sont directement alimentés par la nappe. L'enjeu de qualité et de quantité de la nappe est donc fort, car les milieux aquatiques et humides constituent les habitats des espèces déterminantes de ce site Natura 2000.

On notera, en complément, que l'enveloppe du parc départemental du Sausset se situe en amont hydraulique du territoire d'étude, et n'est donc pas influencé par l'hydrologie du territoire du CDT.

Au regard des seules espèces listées à l'annexe I de la Directive Oiseaux présentes de la ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis », des échanges avifaunistiques entre les enveloppes Natura 2000 et le reste du territoire sont possibles.

Sur le territoire, l'aménagement de la partie sud du secteur de la façade Ouest de l'aéroport intéresse une zone natura 2000, en particulier le long de la RD114. En effet, l'aménagement de la gare de la Tangentielle Légère Nord, des espaces publics attenants et d'un éventuel développement urbain l'accompagnant pourraient entraîner une modification de l'état des sols sur une frange Nord-est du site, ainsi qu'une modification de certains milieux présents. Une surveillance particulière durant les phases de chantiers sera en outre requise.

Ce projet est donc susceptible d'un impact, considéré toutefois comme modéré, du fait de :

- **Son insertion sur une aire restreinte de l'enveloppe, en limite extérieure de celui-ci.**
- **De la réalisation d'inventaires préalables afin de définir les mesures à engager pour réduire l'impact écologique**
- **La définition des mesures d'accompagnement et d'insertion du projet dans le site**
- **La réalisation de l'ensemble des procédures réglementaires nécessaire à l'autorisation d'un tel projet.**
- **De l'augmentation de la fréquentation du fait de la desserte facilitée du parc depuis la future gare de la TLN qui induira des flux de passage plus importants à proximité des secteurs sensibles....**

Toutefois, on notera :

- **Que le projet de désenclavement de Dugny, dans la localisation pressentie, est inscrit dans le document d'objectif de l'enveloppe Natura 2000 du parc départemental Georges Valbon ;**
- **Que le sous-secteur sur lequel s'implanterait le projet évite les secteurs aux enjeux écologiques (actuels et futurs) considérés comme forts ;**
- **Que le projet global porte sur un périmètre plus large que la seule section inscrite dans la zone Natura 2000 ;**
- **Que le projet s'inscrit en lien avec la création de la gare de la TLN, d'ores et déjà en construction pour partie sur la Zone Natura 2000, et dont la ligne qui lui sert de support traverse la zone Natura 2000 concernée ;**
- **Que le projet est encore au stade de réflexion et que les études de conception qui seront réalisées devront continuer d'intégrer des études d'incidences et mesurer les impacts environnementaux sur la zone natura 2000.**

De fait, si le projet peut bel et bien avoir un impact sur le site Natura 2000 « Sites de Seine-Saint-Denis », celui-ci restera modéré, du fait du projet restant à élaborer, qui intégrera l'ensemble des mesures d'évitement, de réduction et de compensation nécessaire à la préservation des enjeux du site et du choix de son implantation, qui évitera les secteurs à enjeux forts.

Le reste des projets développés sur le territoire ne concernent pas de zone Natura 2000. En outre, les différents projets développés dans le cadre du CDT concernent principalement des milieux urbains artificialisés. Les populations animales et végétales présentes au sein de ces espaces ne sont pas de nature à établir des liens directs avec les milieux répertoriés dans les zones Natura 2000 environnantes. De plus, dans le cas où ces espèces pourraient être perturbées par les aménagements prévus dans le cadre du CDT, ces espèces peuvent retrouver au sein des espaces à proximité des possibilités d'habitat, de reproduction et d'alimentation.

Les impacts potentiels sur les milieux naturels de la zone d'étude restent des plus limités. Les impacts sont réduits au strict minimum, et demeurent négligeables au regard des espaces naturels de grande superficie se situant dans une proximité permettant la relocalisation éventuelle de la faune concernée. Une attention particulière devra être portée sur la préservation des habitats de Blongios Nain, dont les milieux d'habitat et de chasse se situent à proximité immédiate du secteur de projet. Le projet développé devra donc intégrer les mesures de protections spécifiques à cette espèce.

Enfin, le renforcement des continuités écologiques à travers les projets prévus permettra de renforcer les liaisons avec les espaces environnants, en particulier pour l'avifaune, et contribuera à effacer les coupures terrestres subsistantes entre les milieux naturels du territoire et les zones Natura 2000 les plus proches.

Propositions de mesures complémentaires

Il conviendrait, afin d'assurer la plus grande compatibilité du projet avec la zone Natura 2000, d'intégrer dans les objectifs et/ ou les actions (notamment celle du désenclavement de Dugny) les mesures (ou principe de mesures) suivantes :

- L'identification et la préservation des habitats d'intérêts communautaires (à l'écart des ambitions urbaines développées jusqu'à présent) et définition de mesures d'évitement (en s'appuyant sur le DOCOB du site)
- Les modifications sur la nappe phréatique sont à anticiper et à éviter puisque la nappe affleurante détermine les milieux naturels des espèces les plus sensibles du site. Toute variation du niveau de la nappe pourrait remettre en cause les objectifs de conservation du site Natura 2000 ;
- La perturbation d'une zone de nourrissage de certains oiseaux avec notamment des interventions sur une aire de passage des Blongios nains : des mesures de réduction sont à prévoir pour développer des formes urbaines adaptées (maintien d'un corridor écologique, plantations favorisant un cône d'envol au dessus des voitures pour limiter les collisions),...



Ev



**ARTICULATION ET COMPATIBILITE AVEC LES
SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES DU
TERRITOIRE**



SOMMAIRE

Préambule	3
1 - Les schémas de gestion de la ressource eau.....	4
1.1 - SDAGE Seine-Normandie	4
1.1.1 - Présentation	4
1.1.2 - Compatibilité	4
2 - Les documents d'urbanisme	5
2.1 - Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	5
2.1.1 - Présentation du SDRIF de 1994	5
2.1.2 - Présentation du projet de révision du SDRIF 2012	6
2.1.3 – Compatibilité.....	6
2.2 – Les documents d'urbanisme des communes	6
3 – Autres schémas, plans et programmes à prendre en compte.....	7
3.1 - Le Plan de Déplacement urbain de l'Ile de France.....	7
3.1.1 - Présentation du PDUIF	7
3.1.2 - Prise en compte des orientations du PDUIF.....	7
3.2 - Le Schéma Régional de Cohérence écologique	8
3.2.1 - Présentation du projet de SRCE	8
3.2.2 – Principaux enjeux régionaux identifiés.....	8
3.3 - Le Schéma Régional Climat Air Energie	9
3.4 - Le Plan de Protection de l'Atmosphère	10
3.5 – Plans d'élimination des déchets	10
3.6 - Le PCET du Conseil Général de Seine-Saint-Denis	11
3.7 - Le CPER 2007-2013 Ile-de-France	12

PREAMBULE

L'objectif de ce chapitre est de décrire l'articulation du CDT avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale, avec lesquels le projet doit être compatible ou bien qu'il doit prendre en considération. Les plans et programmes faisant l'objet d'une évaluation environnementale sont mentionnés dans l'article L.122-4 du Code de l'environnement. Il s'agit entre autre du SDAGE, des Plans Départementaux d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA), des Schémas Départementaux des Carrières (SDC), des schémas départementaux des espaces naturels sensibles, des schémas régionaux climat, air, énergie et des programmes situés à l'intérieur du périmètre d'un site Natura 2000.

En l'absence de définition juridique précise de la notion de compatibilité, la jurisprudence du Conseil d'Etat permet de considérer qu'« un projet est compatible avec un document de portée supérieure lorsqu'il n'est pas contraire aux orientations ou aux principes fondamentaux de ce document et qu'il contribue, même partiellement, à leur réalisation ».

Ainsi, le CDT est compatible si ses dispositions ne sont « ni contraires dans les termes, ni inconciliables dans leur mise en œuvre » avec les orientations des documents de niveau supérieur. »

On notera toutefois que l'élaboration du Contrat de Développement Territorial du pôle métropolitain du Bourget et de son évaluation environnementale s'est déroulée (au cours du 1er semestre 2013) au cœur d'un contexte régional en forte mutation.

En effet, de nombreux documents cadrant l'aménagement du territoire à l'échelle régionale sont actuellement en phase de révision. Ces documents, potentiellement soumis à modification, entraîneront dans les années à venir une redéfinition des objectifs programmatiques du territoire ainsi que des objectifs concernant les paramètres environnementaux qui y sont liés.

De fait, **la compatibilité du projet de CDT vis-à-vis des autres schémas, plans et programmes communaux et supra-communaux est analysée avec les documents en vigueur en date de la réalisation de la présente évaluation (Juin 2013)**. Cependant, les diverses versions à venir de ces mêmes documents ont également été étudiées et prises en compte dans l'élaboration du projet de CDT, tel que présenté comme suit.

1 - LES SCHEMAS DE GESTION DE LA RESSOURCE EAU

1.1 - SDAGE SEINE-NORMANDIE

1.1.1 - Présentation

La zone d'étude dépend du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (S.D.A.G.E.) du bassin Seine Normandie qui a été récemment révisé pour intégrer les innovations de la directive cadre sur l'eau et **approuvé par arrêté préfectoral le 29 octobre 2009**, pour une période de 6 ans. Dans le cadre de ce schéma directeur, un bilan concernant la qualité des eaux et des milieux aquatiques a été établi afin de définir "des orientations fondamentales pour une gestion équilibrée de l'eau et des milieux aquatiques" présents sur l'ensemble du bassin versant. Il détermine les objectifs de qualité (bon état, bon potentiel écologique,...) que devront atteindre les « masses d'eau » (rivières, lacs, eaux souterraines, mer, ...) d'ici à 2015. Il définit également les orientations fondamentales à retenir pour atteindre ces objectifs et sont accompagnés d'un programme de mesures à mettre en œuvre. La prise en compte des considérations socio-économiques, assortie d'une exigence de transparence financière constitue une nouvelle orientation largement soutenue par une participation du public.

Les 10 orientations fondamentales du S.D.A.G.E. sont les suivantes :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques,
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques,
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses,
- Réduire les pollutions microbiologiques des milieux,
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future,
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides,
- Gérer la rareté de la ressource en eau,
- Limiter et prévenir le risque d'inondation,
- Acquérir et partager les connaissances,
- Développer la gouvernance et l'analyse économique.

1.1.2 - Compatibilité

Le CDT est concerné par les 8 premières orientations du SDAGE Seine-Normandie.

Objectif du SDAGE	Compatibilité du projet avec le SDAGE
Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques	<p>Les opérations de construction prévues sont situées dans des secteurs desservis par un réseau d'assainissement et connectées à des stations d'épuration dont les capacités sont suffisantes pour absorber les effluents générés par la mise en œuvre du CDT.</p> <p>La mise en place des projets sera l'occasion de développer la mise en place d'une gestion alternative des eaux pluviales afin de limiter le débit et le volume de ruissellement et de permettre un traitement des pollutions chroniques</p>
Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques	<p>La gestion alternative des eaux pluviales prévue par le CDT pour les opérations d'aménagement et de construction ainsi qu'une gestion limitant l'usage de produits phytosanitaires dans les espaces verts publics devrait permettre de diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques.</p>
Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses,	<p>Le CDT ne prévoit pas directement l'implantation d'activités susceptibles de rejeter des substances dangereuses dans le milieu naturel</p>
Réduire les pollutions microbiologiques des milieux	<p>Les opérations de construction prévues dans le cadre du CDT sont situées dans des secteurs desservis par un réseau d'assainissement ne présentant pas de problématique particulière de gestion.</p>
Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future	<p>Le territoire du CDT présente 2 captages d'alimentation en eau potable par pompage de la nappe sur la Commune du Blanc-Mesnil. Ces captages ne font pas l'objet, à l'heure actuelle, d'une protection réglementaire propre.</p> <p>Le CDT prévoit l'intensification des aménagements sur des secteurs situés à proximité de ces captages. Ces secteurs sont toutefois concernés par l'aménagement du réseau et de la gare du Grand Paris Express.</p> <p>Le CDT prévoit à ce titre de mettre en place les mesures nécessaires à la protection de la ressource à proximité de ces captages.</p> <p>En outre, les captages de Neuilly-sur-Marne et d'Annet-sur-Marne, qui potabilisent l'eau de la Marne, est situé en amont hydraulique du territoire.</p>

Objectif du SDAGE	Compatibilité du projet avec le SDAGE
Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides	Les actions d'amélioration des espaces d'aménagement intégreront le développement de la trame verte et bleue et devraient permettre un accroissement des zones humides. En outre, la mise en place de réseaux séparatifs sur les opérations d'aménagement permettra également de développer les milieux aquatiques et humides à l'air libre.
Gérer la rareté de la ressource en eau	La mise en œuvre du CDT générera des besoins supplémentaires en eau potable, restant toutefois en dessous des capacités de production des captages alimentant actuellement le territoire.
Limiter et prévenir le risque d'inondation	Le projet de CDT ne prévoit pas d'artificialisation substantielle supplémentaire des sols sur le territoire. La gestion alternative des eaux pluviales des différentes opérations d'aménagement et de construction devraient permettre de limiter le ruissellement et donc les risques inondation.
Acquérir et partager les connaissances	Néant
Développer la gouvernance et l'analyse économique	Néant

Le projet apparaît donc compatible avec les objectifs du SDAGE Seine-Normandie.

2 - LES DOCUMENTS D'URBANISME

2.1 - SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

2.1.1 - Présentation du SDRIF de 1994

L'actuel SDRIF en vigueur est approuvé par décret, le 26 avril 1994. Il est le document de référence réglementaire jusqu'à l'approbation du projet de révision du SDRIF porté par la Région Ile-de-France. Son horizon de mise en œuvre est 2015.

Sur la Seine Saint Denis, le SDRIF retient l'objectif d'une inflexion sensible du développement de l'activité économique, afin de favoriser un rééquilibrage entre la hausse de population et la hausse d'emplois.

Sur le plan de l'aménagement, le SDRIF de 1994 prévoit, pour le territoire d'étude :

- Le développement d'un réseau de transport performant privilégiant les voies et dessertes de rocade pour répondre à un besoin de liaison de banlieue à banlieue.
- Un meilleur environnement qui accompagnera la requalification du tissu urbain, notamment par la reconquête des berges, des voies d'eau et la réhabilitation des sites de carrières
- Une organisation des dessertes de transports en commun (rocade de métro et tramways, maillés avec les lignes radiales de métro et RER), et autour d'un réseau cohérent d'avenues et de boulevards urbains prenant en compte les routes nationales radiales.
- La reconstruction urbaine de cette zone en renforçant les centres traditionnels et en favorisant l'émergence de quartiers denses autour des gares, des équipements collectifs et des espaces verts existants et à créer.
- Permettre la réalisation d'un espace de grande qualité, accueillant des activités industrielles et tertiaires, des logements diversifiés et des équipements.
- Permettre la requalification urbaine s'articulant autour de la gare RER du Bourget et de l'ensemble de l'axe RN 2 - RN 17, reliant Paris à Roissy et ponctué de grands équipements culturels : Cité des Sciences et de la Musique à la Villette, future Cité des Arts au Fort d'Aubervilliers, musée de l'Air et de l'Espace au Bourget.

2.1.2 - Présentation du projet de révision du SDRIF 2012

Le projet de SDRIF s'inscrit dans la continuité de l'aménagement régional fondé sur le renforcement du polycentrisme et sur la connexion par des axes de transports efficaces entre les différentes centralités. La spécificité du développement économique, sur le territoire du pôle métropolitain du Bourget, reste l'un des axes majeurs du projet de SDRIF sur la zone d'étude.

Le projet de SDRIF de 2012 prévoit également :

- D'accompagner les mutations industrielles en cours par l'intensification urbaine, notamment pour des logements, des activités, des bureaux, et des services publics
- Relever les enjeux de traitement des nombreuses coupures urbaines (voies rapides, grands équipements), la saturation des transports, et les importantes nuisances environnementales, notamment celles liées aux infrastructures (aéroports, autoroutes) et aux sites industriels (terrains pollués, etc.)
- L'aménagement des axes routiers en boulevards urbains doit permettre de favoriser le renouvellement urbain, d'améliorer le cadre de vie, de développer les circulations douces d'atténuer les coupures urbaines et de densifier les tissus urbains pour rapprocher un habitat neuf et de qualité de transports publics plus performants.
- Le maintien des équipements d'interface entre le rail et la route telle que la gare du Bourget.

Le Conseil Régional a arrêté le jeudi 25 octobre le projet de SDRIF de 2012. L'approbation définitive du SDRIF 2012 est prévue pour fin 2013, après enquête publique qui s'est tenue du 28 mars au 14 mai 2013.

2.1.3 – Compatibilité

Les orientations générales du CDT sont cohérentes avec les grandes orientations générales du SDRIF et de son projet de révision, confortant le développement d'activités économiques et de logements à travers l'aménagement de grands secteurs déjà urbanisés.

La majeure partie du développement du territoire s'appuie sur le renouvellement urbain, limitant ainsi la consommation d'espaces naturels et agricoles. En outre, le projet prévoit la création de nouveaux axes de déplacements et de nouveaux quartiers visant à désenclaver le territoire. La requalification de l'ex-RN2 constitue en outre l'une des épine dorsales du projet, et contribuera à renforcer fortement le renouvellement urbain.

La plus-value du CDT est également dans la continuité du SDRIF, puisque les nombreuses actions visant l'intégration de démarches de développement durable et de prise en compte de la trame verte et bleue concourent à une amélioration du cadre de vie environnemental.

2.2 – LES DOCUMENTS D'URBANISME DES COMMUNES

Les dates d'approbation de ces documents sont les suivants :

Commune	Type de document	Date d'approbation
Bonneuil-en-France	PLU	20 Mai 2009
Drancy	PLU	20 Décembre 2005
Dugny	PLU	17 Décembre 2007
La Courneuve	PLU	22 Septembre 2011
Le Blanc-Mesnil	PLU	23 Juin 2011
Le Bourget	POS	20 Décembre 1985

Les dispositions du CDT, et notamment les actions qui y sont liées, seront réalisées en totale compatibilité avec les documents d'urbanisme des communes en vigueur à la date de leur mise en œuvre.

3 – AUTRES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES A PRENDRE EN COMPTE

3.1 - LE PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN DE L'ILE DE FRANCE

3.1.1 - Présentation du PDUIF

Le Plan de déplacements urbains de l'Île-de-France (PDUIF) est un document qui planifie et programme, au plan régional, l'organisation des déplacements. **La version en vigueur a été approuvée le 15 Décembre 2000. La révision du PDUIF a été arrêtée par le Conseil Régional lors de sa séance du 16 février 2012. L'enquête publique relative au projet de PDUIF** a eu lieu du 15 avril au 18 mai 2013.

Les actions développées dans le PDUIF ont pour ambition de faire évoluer l'usage des modes alternatifs à la voiture dans une forte proportion d'ici à l'horizon 2020. Il vise ainsi, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7 % :

- une croissance de 20 % des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélo) ;
- une diminution de 2 % des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

3.1.2 - Prise en compte des orientations du PDUIF

Pour atteindre ces objectifs, le PDUIF définit 9 orientations stratégiques :

- *Construire une ville plus favorable à l'usage des transports collectifs, de la marche et du vélo.*

Le CDT s'attache à assurer une organisation des secteurs préférentiels en lien avec les transports collectifs. Ces actions permettront d'assurer un rabattement important vers les transports lourds, en particulier le réseau du Grand Paris Express. De fait, le CDT participera au report modal vers les transports collectifs et modes doux.

Le CDT propose en outre la création d'une gare supplémentaire sur le réseau du Grand Paris Express afin d'assurer une meilleure accessibilité au réseau et renforcer ce report modal.

- *Rendre les transports collectifs plus attractifs.*

L'ensemble des lignes nouvelles construites dans le cadre du Grand Paris Express permettront une mise en cohérence de l'ensemble du maillage des transports en commun sur le territoire. La proximité des secteurs d'aménagement avec les futures gares concourra en outre à améliorer leur attractivité.

- *Redonner de l'importance à la marche dans la chaîne de déplacement.*

Le CDT reprend, à travers certaines opérations d'aménagement, des orientations visant à produire des espaces publics de qualité afin qu'ils soient favorables à la marche.

- *Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo.*

Les aménagements liés à la création de nouveaux quartiers et au réaménagement liés aux futurs TCSP (notamment sur l'ex-Rn2) favoriseront la création de voies cyclables qui permettront l'usage du vélo sur le territoire.

- *Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés.*

Le CDT prévoit la requalification des axes routiers qui traversent les opérations d'aménagement, et notamment l'axe de l'ex-RN2. La requalification de ces voiries permettra de diminuer les vitesses de circulations par le biais de limitations et d'aménagement, et globalement d'apaiser les circulations en voiture sur le territoire.

- *Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement.*

A travers les actions de mise en cohérence des transports en commun et des opérations d'aménagement, le CDT vise à améliorer l'accessibilité aux transports et la chaîne de déplacement. Les nouveaux aménagements permettront d'intégrer la législation concernant les personnes à mobilité réduite.

- *Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser le transport par fret ferroviaire et par voie d'eau.*

Le projet de CDT vise en particulier le développement et la montée en gamme de l'activité logistique, ce qui participera à une meilleure organisation des flux de marchandise pour l'ensemble de l'agglomération parisienne. En outre, les mesures de réduction des impacts environnementaux visent à évacuer les déchets de chantier liés à la mise en œuvre du CDT par ferroutage

- *Construire un système de gouvernance responsabilisant.*

Le CDT prévoit la mise en réseau des acteurs, de cogestion du territoire entre les différents organismes qui permettront d'améliorer la gouvernance territoriale. En outre, plusieurs actions visent à l'élaboration de documents cadres qui permettront d'améliorer la cohérence des actions des divers acteurs.

- *Faire des Franciliens des acteurs responsables.*

Le CDT vise à généraliser les bonnes pratiques environnementales, notamment à travers la réalisation d'actions de sensibilisation des acteurs et des populations du territoire.

3.2 - LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

3.2.1 - Présentation du projet de SRCE

Le schéma régional de cohérence écologique est en cours d'élaboration. Après enquête publique du 15 Mai au 19 Juin 2013, son approbation est envisagée d'ici la fin de l'année 2013. L'évaluation environnementale du CDT n'est donc pas soumise en l'état à la compatibilité avec ce document. Toutefois, les différents enjeux identifiés à l'échelle régionale ont été pris en compte dans le cadre du CDT tel que présenté comme suit.

3.2.2 – Principaux enjeux régionaux identifiés

Enjeux propres aux milieux agricoles

- le recul des terres agricoles et la fragmentation croissante des espaces cultivés
- le recul des espaces prairiaux et des mosaïques agricoles associant cultures, prairies, friches et bosquets
- la disparition des zones humides et secteurs de mares et mouillères
- la simplification des lisières entre cultures et boisements,
- la fermeture de connexions agricoles en zone périurbaine, qui sont essentielles pour la préservation de la biodiversité urbaine

Le territoire du pôle métropolitain du Bourget est un territoire urbain et ne présente pas majoritairement de terrains agricoles. Toutefois, le territoire présente quelques espaces résiduels sur la commune de Bonneuil-en-France. Le CDT ne présente pas de projet précis sur ces terrains à l'heure actuelle, mais ceux-ci se trouvent sur un secteur identifié au CDT comme un secteur de développement préférentiel.

On notera toutefois que le CDT vise tout d'abord le renouvellement urbain, et permet ainsi d'éviter au total la consommation de 437Ha en zones nouvelles d'urbanisation.

Enjeux propres aux milieux forestiers

- l'uniformisation des peuplements, la perte de vieux bois et la disparition de milieux connexes (zones humides, landes, pelouses...)
- la simplification des lisières entre les espaces boisés et les milieux ouverts (cultures, prairies, pelouses, landes, friches...) et aquatiques (cours d'eau, plans d'eau, mares)
- le fractionnement des espaces forestiers par les infrastructures de transport et les clôtures
- la fragilisation des dernières connexions forestières dans l'espace urbain et périurbain en raison de l'extension de l'urbanisation
- le maintien de la multifonctionnalité des espaces boisés (accueil du public, rôle économique, importante source d'aménité, nombreux services écosystémiques)

Le projet de CDT ne porte pas d'impacts forts sur les milieux forestiers. Les massifs forestiers de grande taille sont toutefois peu développés sur le territoire.

Enjeux propres aux milieux aquatiques et zones humides

- les grands migrateurs
- la présence de freins ou d'obstacles à la continuité écologique des cours d'eau, tant piscicole que sédimentaire, et tant longitudinale (le long du cours d'eau) que latérale (échanges avec les berges et les zones humides rivulaires). L'artificialisation des berges des cours d'eau, qui concerne aussi bien les espèces aquatiques (poissons, invertébrés...) que les espèces terrestres utilisant la végétation rivulaire (oiseaux, chiroptères, insectes...)
- l'artificialisation et la déconnexion des zones inondables, qui contribuent à l'assèchement des milieux annexes, des prairies humides, indispensables au cycle de vie de certaines espèces
- la disparition des zones humides du fait d'une alimentation hydraulique insuffisante, de pollutions, d'usages inadaptés, d'un abandon des modes de gestion conduisant à leur atterrissement
- la fragmentation des axes de dispersion des espèces des mares et zones humides (amphibiens, mammifères...) de part et d'autres des ouvrages routiers et ferroviaires

L'ensemble des actions du CDT visant à rétablir les continuités écologiques du territoire permettront d'améliorer la situation du territoire, déjà fragmenté notamment par les grands axes routiers qui le traverse. En outre, les actions d'aménagement prévoient une gestion alternative des eaux pluviales qui contribuera à une amélioration des connexions des zones inondables entre elle, et garantiront une meilleure qualité des rejets dans les exutoires que sont la Seine et la Marne.

Une vigilance particulière sera développée quand aux aménagements de la façade Ouest de l'aéroport, et notamment ceux en lien avec la gare de la TLN. Toutefois, la proximité de la zone Natura 2000 conduit les collectivités à envisager l'ensemble des procédures visant à la préservation, voire à l'amélioration des fonctionnalités écologiques de ces milieux et des espèces associées.

1 enjeu propre aux infrastructures de transport

- l'effet barrière de nombreuses infrastructures existantes et le risque induit par le développement d'infrastructures nouvelles pour répondre aux enjeux de développement de l'agglomération parisienne, en particulier au niveau des réservoirs de biodiversité et sur les corridors régionaux les plus importants.

Le projet de CDT identifie la création potentielle de nouvelles voies en surface qui pourraient entraîner une fragmentation des milieux naturels existants. Cependant, à travers les réaménagements identifiés de voiries, notamment pour l'aménagement de sites propres de transports en commun, le CDT prévoit de développer la trame verte urbaine et de restaurer des continuités s'intégrant aux corridors régionaux. Les nouvelles voiries, sous réserve de leur création, comprendront l'ensemble des mesures nécessaire au maintien et à l'amélioration des continuités existantes.

3 enjeux propres aux milieux urbains

- la fragilisation des continuités écologiques de la ceinture verte autour de Paris, en particulier le long des vallées et au contact des forêts périurbaines
- le maintien et la restauration des continuités écologiques entre les espaces ruraux et le cœur urbain
- l'imperméabilisation des sols induisant la réduction des habitats

Le projet de CDT se fixe pour objectif le développement de la trame verte et bleue sur le territoire. Elle s'appuiera sur les objectifs fixés par le schéma régional. Par rapport aux enjeux précédemment identifiés, le territoire est en particulier par le lien entre le parc départemental Georges Valbon et le parc départemental du Sausset. La trame verte et bleue du territoire veillera à assurer la fonction de continuité entre ces réservoirs de biodiversité identifiés sur le territoire.

3.3 - LE SCHEMA REGIONAL CLIMAT AIR ENERGIE

La loi Grenelle 2, promulguée le 12 juillet 2010, prévoit que le Préfet de région et le Président du Conseil régional élaborent conjointement un schéma régional de l'air, de l'énergie et du climat (SRCAE). Ce schéma vise à élaborer une stratégie et à définir des orientations régionales dans chacune des trois thématiques, climat, air et énergie, en prenant en compte les possibles interactions entre elles. **La consultation du public sur le projet de schéma régional du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) s'est achevée le 20 juillet 2012. Le schéma régional éolien (SRE) a été approuvé par arrêté préfectoral du 28 Septembre 2012.**

Le PRQA (Plan Régional de la Qualité de l'Air) d'Ile-de-France, approuvé le 26 novembre 2009, est intégré au Schéma Régional Climat Air Energie dont il constitue le volet Air. Il intègre des orientations sectorielles qui concernent le CDT :

- *Encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments et garantir la pérennité des performances.*

Le CDT se fixe pour objectif de préparer la transition énergétique du territoire, et incitera la création de bâtiments aux performances énergétiques supérieures à la réglementation.

- *Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques.*

Le CDT prévoit de mettre en place un plan de rénovation des bâtiments qui participera à améliorer l'efficacité du parc existant.

- *Densifier, étendre et créer des réseaux de chaleur et de froid en privilégiant le recours aux énergies renouvelables et de récupération / Favoriser le développement des énergies renouvelables intégrées au bâtiment / Favoriser le développement d'unités de production d'ENR électrique et de biogaz sur les sites propices et adaptés.*

Le CDT se fixe pour objectif de développer les énergies renouvelable et de récupération pour la production de chaleur et d'électricité. La création de l'écopole participera à cet objectif.

- *Maitriser les consommations électriques du territoire et les appels de puissance.*

Le CDT encouragera à l'emploi d'énergies alternatives à l'électricité pour le chauffage du bâtiment, ce qui permettra de limiter les puissances d'appel électrique.

- *Encourager les alternatives à l'utilisation des modes individuels motorisés.*

L'aménagement de grands secteurs géographiques permettra de développer l'usage des modes doux à l'échelle du territoire. La proximité de ces secteurs avec les futures gares du Grand Paris Express participera en outre au report modal vers les transports collectifs.

- *Réduire les consommations et émissions du transport de marchandises.*

Outre la densification globale du territoire qui permettra de réduire les distances et de diminuer les consommations énergétiques liées au transport de marchandise, le CDT prévoit de des actions visant à faire monter en gamme l'offre logistique. Cette réorganisation de l'offre a l'échelle du grand territoire permettra de réduire les émissions de GES et les consommations énergétiques liées au transport de marchandises.

- *Promouvoir aux différentes échelles de territoire un développement urbain économe en énergie et respectueux de la qualité de l'air.*

Le CDT incite à la densification des opérations d'aménagement et à une utilisation plus rationnelle du foncier. Par ailleurs, il vise à améliorer leur accessibilité en transport en commun depuis les pôles d'emplois qui les entourent. Le CDT ne prévoit pas de consommation d'espaces naturels ou agricoles substantielles dans le cadre du développement du territoire (économie potentielle théorique de 437Ha de terrains non artificialisés).

- *Faire de la prise en compte des enjeux énergétiques un facteur de compétitivité et de durabilité des entreprises.*

Le projet de CDT prévoit plusieurs actions de soutien au développement économique, et notamment par la création de cluster d'innovation (aéronautique, eco-entreprises, logistique) et le développement des activités tertiaires. Ces différentes actions pourront permettre d'encourager les entreprises partenaires aux démarches innovantes, en les sensibilisant notamment aux enjeux énergétiques.

3.4 - LE PLAN DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Le PPA prévoit, pour l'Ile-de-France, une série de mesures équilibrées visant à réduire les émissions des sources fixes et mobiles de pollution atmosphérique (véhicules, installations de chauffage et de production d'électricité, installations classées pour la protection de l'environnement, avions...). **Le projet de PPA révisé a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 25 mars 2013. La mise en œuvre des mesures réglementaires pérennes fait également l'objet d'un arrêté inter-préfectoral du 25 mars 2013.**

Le PPA définit 11 mesures réglementaires, 5 recommandations et 7 mesures d'accompagnement pour réduire efficacement les émissions de polluants atmosphériques. 2 des mesures réglementaires ainsi que des recommandations qui concernent le CDT :

- *Mesure réglementaire 1 : obliger les principaux pôles générateurs de trafic à réaliser un plan de déplacement*

Le CDT intègre d'importantes zones de création d'habitats et de logements, ainsi qu'un développement global de l'habitat et des activités dont la réalisation est d'ores et déjà programmée. Ces secteurs constitueront des pôles générateurs de trafics importants. Le CDT incitera à la réalisation de plans de déplacements d'entreprises. L'organisation des secteurs de développement, homogènes et irrigués par les transports collectifs, constitue un moyen de réduire les émissions polluantes.

- *Objectif 2 : promouvoir une politique de transports respectueuse de la qualité de l'air et atteindre les objectifs fixés par le (projet de) PDUIF*

Le CDT prévoit de nombreuses actions visant à développer l'usage des transports en communs notamment par le renforcement de l'offre en transports lourds. De plus, le CDT reprend, pour certains projets d'aménagement, des orientations visant à produire des espaces publics de qualité favorables à la marche.

3.5 – PLANS D'ELIMINATION DES DECHETS

Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés

Le Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés **a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 26 septembre 2009**. Il prévoit notamment de diminuer la production des déchets de 50 kg/habitant d'ici 2019 en augmentant de 45% le compostage des déchets organiques dans les jardins. Le plan prévoit également d'augmenter de 60% le recyclage des déchets ménagers d'ici 2019, en multipliant par deux le recyclage des emballages ménagers, en doublant le nombre de déchèteries. Il prévoit enfin, qu'à l'horizon 2019, 500.000 tonnes de déchets supplémentaires soient transportées par voie fluviale et / ou ferrée, par rapport à la situation en 2005. Le territoire d'Est Ensemble possède le centre de transfert de Romainville, mais la mise en œuvre du CDT n'aura pas directement d'interactions avec les orientations du PREDMA d'Ile-de-France.

Le Plan régional d'élimination des Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux (DASRI)

Le Plan régional d'élimination des DASRI a été adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 26 septembre 2009. L'objectif du plan est de collecter d'ici 10 ans 50 % des DASRI produits par les ménages au lieu des 5% actuels. La mise en œuvre du CDT n'aura pas directement d'interactions avec les orientations du Plan régional d'élimination des DASRI d'Ile-de-France.

Le Plan régional d'élimination des déchets dangereux

Le Plan régional d'élimination des déchets dangereux a été **adopté par le Conseil Régional d'Ile-de-France le 26 septembre 2009**. Il a pour objectif de collecter d'ici 10 ans 65 % des déchets dangereux produits par les ménages au lieu des 18% actuels. Le plan prévoit en outre que, d'ici 10 ans, jusqu'à 15 % de certaines natures de déchets (piles, huiles...) soient transportés par la voie d'eau ou le rail. Il prévoit également de valoriser les déchets dangereux.

Le CDT se fixe pour objectif de généraliser les bonnes pratiques déjà entreprises sur certaines collectivités en matière de gestion des déchets, et notamment l'extension des Programmes Locaux de Prévention des Déchets à l'échelle de l'ensemble du territoire. Le CDT prévoit en outre la réalisation d'une unité de Méthanisation qui permettra une meilleure valorisation des déchets.

3.6 - LE PCET DU CONSEIL GENERAL DE SEINE-SAINT-DENIS

Le Conseil Général de Seine-Saint-Denis a adopté son PCET en juin 2010. Dans le cadre des réflexions menées autour de ce PCET, le Conseil Général s'est fixé comme objectif celui fixé par l'Union européenne dit de « 3x20 » : réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 20%, réduire sa consommation d'énergie de 20%, porter à 20% la part des énergies, renouvelables dans sa consommation finale d'énergie.

Il s'articule autour de 10 axes stratégiques d'action qui s'articulent avec le CDT

Axe 1 : Réduire les émissions de gaz à effet de serre des logements et des bâtiments tertiaires (commerces/bureaux/équipements).

L'objectif pour le Conseil Général est d'accompagner le renouvellement urbain et la réhabilitation du parc de logements existants vers une meilleure prise en compte des exigences relatives aux émissions de gaz à effet de serre.

Le CDT prévoit l'aménagement de grands secteurs affichant une volonté de développement durable et de performances énergétiques supérieures à la réglementation. En outre, il se fixe pour objectif d'assurer la transition énergétique du territoire, tant sur les nouveaux logements que par la réhabilitation des anciens logements.

Axe 2 : Accompagner le développement économique, en particulier la mutation de la filière bâtiment

En matière de développement économique, l'enjeu porte sur le renforcement de filières et de métiers visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou compatibles avec une économie décarbonnée.

Le CDT ne prévoit pas directement d'action visant à accompagner la mutation de la filière bâtiment. Cependant, le développement et la montée en gamme de la fonction logistique devrait permettre d'agir sur une filière présentant un enjeu fort de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de consommations énergétiques.

Axe 3 : Garantir le droit à l'énergie en prévenant les risques de précarité énergétique des habitants

Constatant que travailler à l'amélioration de l'habitat en amont dans le cadre de la lutte contre l'habitat indigne ne suffira pas à réduire la précarité énergétique, le Conseil Général indique qu'il convient également de mener une action structurée à l'échelle du territoire en s'appuyant sur le plan national de lutte contre la précarité énergétique et sur le réseau local déjà constitué. Il prévoit ainsi la création d'un observatoire pour pallier le manque de connaissances dans ce domaine, de contribuer à monter avec les autres partenaires des opérations groupées (fonds multipartites d'aides aux travaux, OPAH, réhabilitations thermiques...), d'encourager l'auto réhabilitation et former les conseillers en économie sociale et familiale (CESF).

Le CDT la rénovation des bâtiments anciens, notamment les bâtiments dégradés et insalubres. Il participera donc à la réduction des émissions de GES concernant les logements et donc à la mise en œuvre de cette axe stratégique du Conseil Général.

Axe 4 Construire une ville bioclimatique adaptée aux changements climatiques

Le Conseil Général se positionne à travers cet axe stratégique comme un partenaire des communes et des collectivités dans leur politiques d'aménagement afin de les inciter à intégrer les problématiques de densité et de mixité dans les projets de territoire, en amont des projets d'aménagement. A ce titre, le Département a initié une réflexion pour déterminer des secteurs de densification préférentiels et envisage de développer la sensibilisation des professionnels et des collectivités à ces problématiques. Le PCET note par ailleurs que l'adaptation au changement climatique implique de renforcer la présence de l'eau dans la ville et d'établir une véritable trame bleue à travers la mise en œuvre de techniques alternatives de gestion des eaux pluviales.

Le CDT intègre fortement ces questions dans son programme d'action en privilégiant notamment à travers :

- une politique de densification des zones d'activité et d'habitat du territoire renforcé sur les secteurs où la vie urbaine est déjà présente et en lien avec les infrastructures de transport collectif.
- une incitation à une gestion alternative des eaux pluviales et au développement de la trame verte.
- L'incitation aux économies d'énergie, notamment dans les secteurs de l'aménagement et de la construction de bâtiments.

Axe 5 Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements domicile-travail

L'orientation essentielle est ici de développer les plans de déplacements des entreprises et des administrations (PDE et PDA) pour optimiser les moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle qui sont consacrés aux déplacements domicile-travail.

Le CDT prévoit l'organisation de bassins de vie (habitat et emplois) qui constitueront des pôles générateurs de trafic importants. Toutefois, la thématique des déplacements constitue un axe majeur du CDT à travers :

- L'organisation des secteurs en corrélation avec développement du réseau de transport en commun notamment par le réseau du Grand Paris Express
- le développement des liaisons douces à travers la rénovation urbaine,
- la mixité des grandes ZAC et quartiers d'aménagements, qui permettront de réduire les distances entre les lieux de vies et d'activité.

Aussi, le CDT devrait contribuer à limiter la croissance des émissions de GES liés aux déplacements domicile-travail. Toutefois, malgré un développement important de l'offre de transport en commun permettant de renforcer le report modal sur le territoire, l'importance des projets de zones d'activités conduira à une augmentation généralisée des trafics automobiles sur l'ensemble du réseau routier du secteur.

Axe 6 Reporter l'usage de la voiture pour les courtes distances (inférieures 5 km) sur les modes actifs (vélo, marche)

Le Conseil Général se positionne en tant qu'acteur, en tant que gestionnaire de voirie et d'équipement, et partenaire des collectivités dans la création d'un réseau dense et continu de cheminements doux.

Sans préciser toutefois les modalités de création de réseaux spécifiques aux modes actifs, le projet de CDT permettra la mise en place de voies cyclables à travers les nouvelles zones aménagées, ainsi que des axes et trottoirs confortables favorables aux modes actifs.

Axe 7 Rendre les transports collectifs plus attractifs pour réduire l'usage de la voiture individuelle (défi 2 PDUIF)

Le CDT se fixe pour objectif le renforcement de l'offre de transport en commun. Toutefois, malgré un développement important de l'offre de transport en commun permettant de renforcer le report modal sur le territoire, l'importance des projets de zones d'activités conduira à une augmentation généralisée des trafics automobiles sur l'ensemble du réseau routier du secteur.

Axe 8 Promouvoir une meilleure gestion des flux de marchandises sur le territoire pour réduire le fret routier

Cet axe stratégique vise à développer les transports alternatifs au camion qui ne sont pas encore assez développés dans le département à travers : la préservation du foncier nécessaire pour éviter le desserrement logistique en grande couronne, la préservation des espaces en bordure des voies d'eau et ferrées et les différents sites logistiques implantés pour accueillir des plates-formes multimodales et développer le fret ferroviaire et fluvial pour le transport de marchandises non périssables, la poursuite des réflexions sur la livraison de marchandises en ville.

Outre la densification globale du territoire qui permettra de réduire les distances et de diminuer les consommations énergétiques liées au transport de marchandises, le CDT prévoit une montée en gamme de l'offre logistique qui concourra à une meilleure gestion des flux de marchandises, et à la réduction de l'utilisation de la route.

Axe 9 Accompagner les séquanais-dionysiens dans leur compréhension des enjeux et leurs changements de comportement

Cet axe stratégique ne s'articule pas directement avec le CDT

Axe 10 Réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'administration départementale

Cet axe stratégique ne s'articule pas directement avec le CDT.

3.7 - LE CPER 2007-2013 ILE-DE-FRANCE

Le contrat de projet Etat-Région 2007-2013 a été signé le 23 mars 2007. Il s'articule autour de 8 grand Projets :

- Grand projet 1 : Agir sur le Chômage
- Grand projet 2 : favoriser une plus grande cohésion sociale
- Grand projet 3 : renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France
- Grand projet 4 : Conforter le rayonnement de la région capitale
- Grand projet 5 : contribuer à l'accessibilité
- Grand projet 6 : valoriser l'agriculture et la forêt
- Grand projet 7 : lutter contre le changement climatique
- Grand projet 8 : prendre en compte les enjeux environnementaux

A travers la création de 27 200 nouveaux emplois à l'horizon 2028, le projet de CDT visera à rééquilibrer le développement territorial vers une meilleure insertion dans l'emploi (objectif d'un taux de chômage de 10% en 2028). En outre, le projet de CDT s'inscrit dans la logique du Grand Paris et l'ensemble de ses actions concoure au rayonnement du territoire, et à travers elle, de celle de la région Ile de France.

L'ensemble des actions proposées s'articule dans un souci d'intégration avec les grandes infrastructures de transport en commun à développer sur le territoire, en premier lieu duquel le réseau du grand Paris express, et avec une dimension environnementale forte (biodiversité, énergie, gestion des eaux pluviales...)

Le CDT est donc compatible avec les grands axes du CPER 2007-2013.

EVI



PRESENTATION DES METHODES UTILISEES



SOMMAIRE

1 - Cadre méthodologique général.....	3
1.1 – Cadre réglementaire	3
1.2 - L'évaluation environnementale du CDT	3
1.2.1 - Caractérisation de l'état initial	3
1.2.2 - Définition des perspectives d'évolution de l'environnement et du scénario CDT	3
1.2.3 - Evaluation des incidences du CDT	4
1.2.4 - Les limites de la démarche	4
2 - Collecte des données nécessaires à l'établissement de l'état initial de l'environnement.....	5
2.1 – Collecte des données dans les documents préexistants.....	5
2.2 – Collecte des données auprès des personnes ressources.....	6
3 - Hypotheses de calcul des données quantitatives employées dans l'évaluation des impacts.....	6

1 - CADRE METHODOLOGIQUE GENERAL

1.1 – CADRE REGLEMENTAIRE

Cette évaluation environnementale est réalisée conformément à la circulaire du 12 avril 2006 relative à l'évaluation de certains plans, schémas, programmes et autres documents de planification ayant une incidence notable sur l'environnement.

L'évaluation environnementale est une démarche qui permet de s'assurer que l'environnement est effectivement pris en compte, dans les mêmes conditions que les autres thématiques abordées dans le plan, afin de garantir un développement équilibré du territoire. Elle est l'occasion de répertorier les potentialités environnementales de celui-ci et de vérifier que les orientations, envisagées dans le plan, ne leur portent pas atteinte.

L'évaluation environnementale doit s'appuyer sur l'ensemble des procédés qui permettent de vérifier la prise en compte :

- des objectifs de la politique de protection et de mise en valeur de l'environnement, qui doivent se traduire par des engagements aussi précis que ceux relatifs à l'aménagement et au développement,
- des mesures pour limiter les incidences négatives et renforcer les effets positifs des orientations retenues,
- des résultats des débats de la concertation sur la compatibilité des différents enjeux territoriaux : économiques, sociaux et environnementaux.

La démarche de l'évaluation environnementale comporte plusieurs phases d'étude :

- l'analyse de l'état initial de l'environnement dégagant les enjeux et les objectifs environnementaux,
- L'évaluation des incidences des orientations sur l'environnement, à chaque étape de l'élaboration du projet,
- la recherche de mesures réductrices et correctrices d'incidences, sur la base de l'évaluation,
- le suivi et le bilan des effets sur l'environnement, lors de la mise en œuvre du plan au moyen d'indicateurs.

Il est précisé que l'avis du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable est préparé sous son autorité en liaison avec les services de l'Etat concernés. L'avis porte à la fois sur le projet de CDT et sur l'évaluation environnementale de ce dernier.

1.2 - L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU CDT

La démarche d'évaluation s'est déroulée en 3 grandes phases.

1.2.1 - Caractérisation de l'état initial

Les données nécessaires à la caractérisation de l'état initial de l'environnement ont été recueillies auprès des différents organismes compétents, par entretiens et visites de terrain, entre les mois de Mars et Avril 2012. L'analyse de l'état initial du territoire a ainsi permis d'établir un bilan environnemental détaillant les atouts et faiblesses de chaque dimension de l'environnement et de définir les enjeux par thématique.

1.2.2 - Définition des perspectives d'évolution de l'environnement et du scénario CDT

Le projet de CDT présente de nombreuses actions dont la réalisation est programmée par différents documents de planification (PLU, SCOT, SDRIF) ou dont l'état d'avancement est suffisamment avancé pour être intégrées au scénario d'évolution tendancielle de l'environnement. Ainsi, parallèlement à la rédaction du projet de CDT, la définition de la programmation du nombre de logements selon l'évolution tendancielle du territoire a fait l'objet d'une analyse complémentaire portée par l'APUR (Atelier Parisien d'Urbanisme)

Inversement, certaines actions sont strictement issues du processus d'élaboration du CDT. La plupart de ces actions correspond à une validation politique de projets potentiels n'ayant auparavant jamais fait l'objet d'une inscription dans des programmations et/ou budgets publics. En outre, certaines actions sont issues de la mise en réseau des acteurs du territoire qui s'est activée lors de la phase de préparation du CDT. L'évaluation environnementale du CDT s'est donc plus particulièrement fondée sur l'analyse de leurs impacts sur l'environnement comparés aux évolutions définies dans les perspectives tendancielle de l'environnement.

Sur le volet logement du CDT, il est considéré que :

- la programmation de logement prévue par les collectivités à l'horizon 2028 est intégrée au scénario de référence car elle est prévue dans les documents d'urbanisme en vigueur, notamment des PLH. **En outre, elle correspond à une projection tendancielle des efforts de construction réalisés sur la décennie passée, et projets d'ores et déjà identifiés à l'horizon 2018 sur le territoire : 990 logements par an. Toutefois, la projection à long terme prévoit une légère baisse de la production moyenne annuelle, pour une production totale sur 15 ans de 10 880 logements**
- **le scénario CDT intègre le différentiel** entre la programmation prévue par les collectivités et les objectifs fixés par l'Etat dans le cadre de la territorialisation de l'offre de logements correspondant **pour un total d'environ 4420 logements.**

Sur le plan du logement, **le scénario du CDT fait donc apparaître un volume global de construction de 15 300 logements au total à l'horizon 2028.**

1.2.3 - Evaluation des incidences du CDT

A partir des sensibilités et enjeux recensés dans l'état initial de l'environnement, les impacts directs ou indirects ainsi que des mesures permettant de supprimer, réduire ou compenser les effets négatifs, ont été définis. Les actions portant la réalisation d'opérations d'aménagements (aménagements de quartier, de voirie, de transport collectifs...) ont été analysées au regard des différents enjeux environnementaux (consommation d'espace, risque naturels, milieu naturel, ressource en eau, risques technologiques, nuisances acoustiques, qualité de l'air, maîtrise de l'énergie, émission de gaz à effet de serre, patrimoine et paysage...) identifiés sur le territoire. Les actions dites « immatérielles » (mise en place d'une politique, lancement d'études de faisabilité ou définition, mise en synergie des acteurs, restructurations de filières...) ont été également analysées à travers les regroupements opérés dans le portefeuille d'action, afin d'évaluer les principaux enjeux mis en lumière par ces actions.

Ces analyses ont permis :

- d'identifier les impacts propres aux actions du scénario CDT par rapport aux actions intégrées dans les perspectives d'évolution tendancielle de l'environnement ;
- de définir les impacts cumulés de ces deux catégories d'action.

1.2.4 - Les limites de la démarche

La méthode d'évaluation environnementale reprend, en l'adaptant, le contenu de l'étude d'impact des projets, à la différence près que, visant des orientations d'aménagement du territoire, les projets qui en découlent ne sont pas encore localisés ou décrits avec précision sur ce territoire. Chaque projet fera ainsi l'objet d'études complémentaires au cours desquelles une évaluation environnementale particulière pourra être réalisée. Il est donc précisé que les enjeux à prendre en compte et les mesures à proposer ne sont ni de même nature, ni à la même échelle et au même degré de précision que ceux évalués dans le cadre d'un projet d'aménagement localisé et défini dans ses caractéristiques techniques.

Les incidences des actions ont pu être quantifiées lorsque cela était possible (nombre de logements, population, emploi, consommations en eau, rejets...) en fonction du niveau de détail des actions inscrites au CDT.

La quantification précise des incidences des actions constitue l'une des principales limites de l'évaluation, en cela qu'elle s'appuie sur :

- Des hypothèses de tendances d'évolutions basées sur des chiffrages établis à l'état initial, ou prenant en compte des évolutions tendancielle sur les années passées dans des contextes souvent en forte mutation.
- Des ratios de calculs globaux, ne permettant pas une quantification fine tenant compte des spécificités potentielles de chaque action.
- Des années de références variables selon les documents utilisés.
- Des niveaux de définitions différenciés selon les opérations, ce qui peut conduire à terme à une variation substantielle des chiffres qui leur sont liés.

De plus, l'utilisation de ratios globaux, ainsi que de l'outil Bilan Carbone (BC) de la CDC (Caisse des Dépôts et Consignations) ne permet pas d'intégrer à la quantification globale à l'échelle du pôle métropolitain du Bourget les différentes optimisations développées spécifiquement par chaque opération.

La complexité de l'élaboration du projet de CDT du pôle métropolitain du Bourget constitue une autre limite de la démarche d'évaluation. Si la démarche itérative engagée a permis d'améliorer le projet de CDT sur le plan environnemental, la temporalité de rédaction des deux documents n'a pas permis d'affiner précisément les projets et l'étude de leurs impacts. De fait l'évaluation porte sur la présentation des grands enjeux environnementaux du territoire et sur leur prise en compte dans le projet de CDT plus que sur la caractérisation des impacts réels liés aux actions prévues.

En outre, les données quantitatives sur lesquelles se base l'évaluation relève du potentiel maximal de développement que le territoire est capable de porter à terme. Ainsi l'évaluation porte sur la capacité maximale des secteurs de projet si la conjoncture le permet et si la maîtrise du foncier et les moyens sont mobilisables.

A 15 ans, il est donc probable que la réalité du territoire ne présente qu'une réalisation dégradée par rapport aux chiffres présentés. Toutefois, ce principe d'évaluation permet de maximiser les impacts environnementaux.

Derrière cet objectif, l'optique de mixité des fonctions du territoire est visé (c'est à dire la nécessité de réservation d'une partie du foncier au développement économique, aussi dense que permis). De plus la "quantité" de m² d'activités est due au fait que le territoire souhaite privilégier la densité (en développement économique) aux abords des gares (Gde gare et aéroport façade sud est notamment).

Enfin, le calendrier d'exécution de l'évaluation environnementale et de l'élaboration du projet de CDT étant concomitant, l'évaluation du document du CDT a proprement parlé a porté sur les versions quasi finalisées du projet, et non sur le document validé.

Il est donc possible que certaines modifications mineures aient été apportées au projet de CDT et n'aient pas été évaluées (notamment l'inscription de mesures environnementales complémentaires). Toutefois, ces modifications ne sont pas de nature à remettre en cause le cadre global de l'évaluation.

2 - COLLECTE DES DONNEES NECESSAIRES A L'ETABLISSEMENT DE L'ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

La réalisation de l'état initial de l'environnement a nécessité la collecte de données et d'information auprès de différentes sources d'information.

2.1 – COLLECTE DES DONNEES DANS LES DOCUMENTS PREEXISTANTS

De manière générale, les sources de données suivantes ont été utilisées :

- Le site internet CARMEN de la DRIEE Ile-de-France
- Le site internet Infoterre du BRGM
- Le module cartographique de l'IAU-IDF
- Les documents d'urbanisme du territoire : POS et PLU des communes du périmètre de contractualisation, SDRIF de 1994 et projet de SDRIF ainsi que leurs évaluations environnementales lorsqu'elles sont disponibles.
- L'évaluation environnementale du réseau de transport du Grand Paris

Pour certaines thématiques, des sources d'information spécifiques ont aussi été mobilisées :

Ressource en eau

- Le SDAGE Seine-Normandie
- L'atlas des zones humides d'Ile-de-France (IAU-IF 2010)
- Les plans des réseaux d'assainissement (eau usée et eau pluviale) collectés auprès des différentes collectivités compétentes
- Le rapport d'activité 2011 du SIAAP et de la DEA du CG93

Climatologie

- La fiche Météo France sur la station de Roissy Charles de Gaulle

Milieux naturels

- Les fiches descriptives des ZNIEFF du territoire disponibles sur le site de l'INPH
- Les documents d'objectifs de la zone de protection spéciale "Sites de Seine-Saint-Denis"
- La cartographie des milieux naturels et semi-naturels de l'IAU-IF: Ecomos 2000 et MOS 2008
- La cartographie des fonctionnalités écologiques de l'IAU-IF
- Les données communales de l'INPN (inventaire faune et flore)
- Le projet de SRCE
- Les bases de données communales « faune flore » du Conseil Général de Seine –Saint-Denis

Déplacements

- Le PDU Ile-de-France
- La cartographie des TMJA 2011 du CG93

Nuisances acoustiques

- Les arrêtés préfectoraux de classement sonores des voiries de Seine Saint Denis

Qualité de l'air, émission de gaz à effet de serre

- Le cadastre communal des émissions de polluants et de gaz à effet de serre d'Airparif
- Les résultats des stations de mesures sur l'année 2011 de la Station de Bobigny et de la station de l'Ex-RN2 à Pantin
- Le baromètre carbone de la Caisse des Dépôts et Consignation
- Le Schéma Régional Climat Air Energie Ile-de-France
- Bilans carbonés de Drancy et de la CAAB

Déchets

- Le site internet Observatoire des Déchets d'Ile-de-France
- Le Plan Régional d'élimination des Déchets ménagers et Assimilés d'Ile-de-France
- Des rapports d'activités 2010 et 2011 du SYCTOM

Risques

- Le DDRM de Seine Saint Denis
- Le projet de PPR Argile de Seine Saint Denis
- Le périmètre de risque R 111-3 lié à la dissolution du gypse antéludien (valant PPR) de Seine Saint Denis
- Les Périmètres de risque R 111-3 lié à la présence d'anciennes carrières (valant PPR)
- Le porté à connaissance de l'Etat du 16 Avril 2013 prenant acte de l'étude de danger qui a été conduite par RFF sur la gare de triage de Drancy.

Urbanisme

- Les différents sites internet communaux et/ou des projets
- Les études d'impacts des projets en disposant

Patrimoine et paysage

- L'atlas du patrimoine du CG 93
- La DRAC d'Ile de France

2.2 – COLLECTE DES DONNEES AUPRES DES PERSONNES RESSOURCES

En compléments des documents consultés, une recherche d'informations complémentaires a été réalisée auprès des personnes ressources :

- Des agglomérations de l'aéroport du Bourget et de Plaine Commune
- Des communes de l'agglomération concernées par le projet de CDT
- Des services déconcentrés de l'état
- De tout autre organisme susceptible de fournir une information utile à la compréhension du territoire et à l'évaluation environnementale

L'ensemble de ces personnes ressources ont été contactées à plusieurs reprises, selon une démarche itérative, au cours des mois de Janvier à Juin 2013.

En outre, plusieurs réunions réunissant les partenaires du projet de CDT ont permis le partage et la collecte d'éléments de caractérisation du territoire, notamment à travers plusieurs étapes clefs :

- Présentation de l'état initial de l'environnement et des enjeux : 21 février 2013
- Présentation de la méthodologie d'évaluation et des grands impacts environnementaux : 6 Juin 2013
- Présentation des impacts/mesures et indicateurs de suivis : 18 Juin 2013

3 - HYPOTHESES DE CALCUL DES DONNEES QUANTITATIVES EMPLOYEES DANS L'EVALUATION DES IMPACTS

Les actions du CDT ne disposant pas de données techniques précises sur l'ensemble des dimensions de l'environnement pour chacun des projets, la quantification des impacts du CDT sur celles-ci se fonde donc sur des estimations notamment :

- des superficies des zones d'aménagement des surfaces bâties construites
- du nombre de logement programmés
- des linéaires d'infrastructures de transport créées.

De plus, l'obtention d'impacts chiffrés fait appel à l'utilisation de ratios permettant, à partir des données de base, d'établir des estimations des impacts à l'échelle globale du CDT.

On notera toutefois que les synthèses des impacts sont intégralement calculées à partir de ces ratios, et ne correspondent pas mathématiquement à l'addition des valeurs obtenues sur les grands secteurs d'aménagement (ces données étant, en l'état de définition d'une stratégie, incomplètes) ou à une extrapolation des éléments liés à telle ou telle action.

Cependant, l'analyse des données quantitatives pour chaque action permet de mieux localiser les impacts, et d'affiner la répartition des aménagements diffus (non localisés) dans le territoire.

De plus, cette méthode de calcul permet de maximiser les impacts du CDT.

Logements et population

L'exploitation des données INSEE sur la période 1999/2009 et de l'état des lieux 2011, ainsi que les données recensées au travers du diagnostic du futur PLH ont permis de caractériser les ratios de taille des logements moyens sur la période 2013 – 2027-2030, ainsi que la taille des ménages correspondants, en tenant compte du desserrement (par projection) :

- Taille moyenne des logements : 80m² (source : APUR)
- Taille moyenne des ménages : 1.85 nouveaux habitants/habitants/logements (source APUR)

Activités et emplois

L'élaboration de ratios sur la construction de bureaux et la création d'emplois correspondante est rendue nécessaire par l'absence de connaissances précises des projets de développement économique précise sur les zones industrielles, de logistique et de bureaux. De fait, l'élaboration de ces ratios s'appuie sur

- Des données constatées à l'état initial sur le territoire
- Des études de capacité du territoire menées par l'APUR telles que décrites ci dessous

Le projet de territoire donne une place importante à la réalisation d'activités et à l'objectif de création d'emplois, compte tenu du fort déséquilibre du ratio emploi/actif à rattraper et du handicap des nuisances importantes dues aux infrastructures de transport présentes qui rendent difficile, sur de nombreux sites, le développement d'une véritable attractivité résidentielle (Rn2, abords des autoroutes A1, A3, A86, gare de triage, Aéroport).

Le ratio actuel du Pole (Insee 2009, sans La Courneuve) est de 0,61 emploi pour un actif occupé (34 928 emplois pour 57 511 actifs occupés).

En comparaison le ratio est de 1,049 pour l'Île de France et 0,869 pour la Seine-St-Denis.

Les projections de population réalisées à l'horizon 2030 sur la base d'un objectif de construction de 1020 logements par an pendant 15 ans (à taux de chômage et structures des ménages constants), amèneraient sur le territoire 12 236 actifs occupés soit 14 676 actifs supplémentaires résidents.

Le potentiel maximal de construction d'activités estimé à ce jour sur l'ensemble des secteurs de projets est de 1 415 000 m² dont 800 000 m² de bureaux et 575 000 m² d'activités (densité de type « parc d'activités » pour l'essentiel). Ce potentiel maximum estimé intègre la mutation complète des zones d'activités existantes afin d'en augmenter la densité y compris sur l'industrie et la logistique. Il s'agit donc du potentiel à terme correspondant à l'ambition souhaitée.

Grâce à cette orientation, au regard de l'emploi, cet objectif de développement économique offre un potentiel de création nette d'emplois estimé à 27 200 emplois (compte tenu des emplois actuels des zones d'activités existantes dont la mutation est envisagée).

Cet objectif permettrait de s'approcher d'un ratio d'emploi par actif occupé de 1 (en référence à l'objectif du SDRIF et du CG93)

Emprises

Les largeurs d'infrastructure suivantes ont été utilisées pour estimer les emprises engendrées par les différents projets d'aménagement :

- Emprise de métro : 100 mètres
- Emprise voirie : 10 à 30 mètres
- Emprise aménagement cyclable double sens : 3 m
- Emprise TCSP : 15 mètres pour un TCSP bidirectionnel

Ces largeurs d'emprises sont prises de manière à maximiser les impacts, et ne traduisent pas nécessairement le confort final des réalisations.

Ressource en eau

Les besoins en eau potable ainsi que les charges d'eau usée générés par le CDT ont été estimés en appliquant les ratios suivants (issus du tableau 2 de la circulaire du 22 mai 1997 n°97-49, relative à l'assainissement non collectif)

- Un Equivalent Habitant (EH) = 55.7 m³/ an (source : Volumes de l'Usine d'Annet sur Marne - 2011)
- 1 habitant = 1 EH
- 1 employé = 0,5 EH

On n'inclura pas dans les calculs les usagers occasionnels (ERP, espaces culturels, commerces), en considérant que les volumes concernés ne sont pas de nature à engendrer des variations significatives au regard de celles des bureaux et des logements.

Estimation de trafic

Les hypothèses de calculs des déplacements se basent, pour plus de cohérence avec l'ensemble des CDT et entre les différents documents disponibles à l'échelle du Grand Paris, sur les chiffres employés par le baromètre carbone de la CDC. Ces chiffres sont issus des données Mobiter., source : Extrapolation des données de l'EGT, ENTD, Recensement 2006.

Mobilité quotidienne : 14.3 km/(hab+emploi)/jour tous modes confondus

Répartition du nombre de déplacements de l'état initial (2012 ; source : EPA Plaine de France) :

mode	taux	nombre de déplacement
Voiture	37,30%	1,19
TC	23,70%	0,76
Marche	37,00%	1,18
autres modes	2,10%	0,07
Total	100,00%	3,2

Le calcul de l'évolution des déplacements dans le cadre du scénario CDT fait donc appel à ces chiffres de l'état initial et de leur évolution au regard des objectifs du CDT :

- 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.

Emissions de gaz à effet de serre et consommations énergétiques

L'estimation de la production de gaz à effet de serre et des consommations énergétiques générés par le CDT a été réalisée à partir de l'outil Baromètre Carbone élaboré par la Caisse des Dépôts et Consignation. Un descriptif des caractéristiques techniques de cet outil est disponible sur le site www.barometre-carbone.fr

Les données intégrées à l'outil CDC Carbone présentent toutefois certaines limites :

- Les opérations programmées par le CDT à l'extérieur du périmètre de contractualisation n'ont pas pu être intégrées aux calculs (exemple : le prolongement des lignes de Métro et Tram sur les parties extérieures au territoire).
- La programmation de certaines actions du CDT doit faire l'objet d'études complémentaire. Aussi, le programme de ces dernières en termes de nombre d'emplois, de nombre de logements ou de surfaces construites n'a pu être intégré à l'outil Carbone. L'intégration du programme d'aménagement de ces derniers occasionnera probablement une augmentation des émissions de gaz à effet de serre occasionné par le CDT.
- L'outil carbone ne permet pas d'intégrer la création ou la requalification de voirie.
- L'outil carbone ne permet pas d'intégrer la création de nouvelles infrastructures de métro.

Déchets

L'estimation de la production de déchets générée par le CDT s'est fondée sur :

- le volume moyen de déchets collecté par habitant sur le territoire de la CAAB en 2011 : 460 kg/hab (Source : Rapport d'activité 2011 du SYTOM 93)
- un volume moyen de déchets produit par employé représentant la moitié du volume produit par un habitant.

Hypothèses d'évolutions liées au CDT

Le CDT prévoit une variation à la hausse de l'effort de construction de logements neuf (de l'ordre de 4 400 logements à l'horizon 2028-2030), effort qui fait l'objet d'une contractualisation.

L'objectif du CDT est de renforcer l'intensité urbaine autour des futures Gares du grand Paris Express. La localisation de l'effort porté sur le développement de logements à proximité des gares est toutefois traduit à travers des fiches actions portant sur l'aménagement des quartiers de gare.

Les impacts liés au CDT sont donc évalués au regard :

- De l'évolution globale des données programmatiques (logements, activités économiques, politiques de réduction de l'énergie, de la production de déchets etc...) engagées dans le cadre du CDT.
- De l'analyse des enjeux liées aux opérations inscrites au CDT, et en particulier des modifications spécifiquement liées à ce dernier (projets nouveaux, ou modifications d'un projet pré-existant au regard de l'arrivée du réseau du Grand Paris Express).