

E_{VII}



RESUME NON TECHNIQUE



SOMMAIRE

1 – Etat initial de l’environnement.....	3	3 - Effets notables probables de la mise en œuvre du projet de CDT et mesures prises en faveur de l’environnement	9
1.1 – Milieu physique	3		
Localisation	3		
Topographie	3		
Climatologie.....	3		
Mouvements de terrain.....	3		
Hydrologie	3		
1.2 – Milieu naturel	4		
1.3 – Milieu humain.....	5		
Documents d’urbanisme et de programmation	5		
Patrimoine archéologique et culturel.....	5		
Démographie et socio-économie	5		
Sites et sols pollués.....	5		
Risques technologiques	5		
Gestion des déchets.....	5		
Déplacements	6		
Acoustique.....	6		
Qualité de l’air	6		
Emissions de Gaz à effet de Serre	6		
1.4 – Paysage	6		
2 – Perspectives d’évolution probable sans la mise en œuvre du CDT et présentation générale du projet de CDT et de son contenu	7	4 – Articulation avec les schémas, plans et programmes du territoire.....	14
2.1 – les grandes tendances de l’évolution territoriale	7		
2.2 – les objectifs franciliens de développement territorial.....	7		
2.3 – Exposés des motifs pour lesquels le projet de CDT à été retenu	7	5 – Présentation des méthodes utilisées	14
2.4 – Présentation du CDT : rappel des objectifs et du contenu du CDT.....	7		
		6 – Résumé non technique.....	14
		7 – Glossaire.....	14

1 – ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1.1 – MILIEU PHYSIQUE

Localisation

Le territoire d'étude se situe au cœur de la première couronne de la capitale, sur la limite Nord du département de Seine-Saint-Denis et la limite Sud-Est du département du Val d'Oise, à 12 km au Nord-Ouest du centre de Paris.

Outre le territoire d'étude, correspondant au périmètre de contractualisation, l'évaluation environnementale prend en compte un périmètre élargi appelé Zone d'étude. La zone d'étude est délimitée :

- Au Nord par la D370 et la D84 et au Sud par le périphérique parisien
- A l'Ouest par l'autoroute A86 et par la N1 et à l'Est par l'autoroute A3

Ce périmètre permet de prendre en compte l'ensemble du territoire autour des communes concernées par le Contrat de Développement Territorial, ainsi que les territoires périphériques avec lesquels il entretient des relations. En outre, un périmètre élargi permet notamment d'étudier les relations entretenues entre le territoire et les zones Natura 2000 les plus proches de celui-ci.

Au plan institutionnel, le Contrat de Développement Territorial du pôle métropolitain du Bourget est conclu pour une durée de 15 ans (jusqu'en 2028). Il est signé par l'Etat, par les communes du Blanc-Mesnil, de Bonneuil-en-France, du Bourget, de La Courneuve, de Drancy et de Dugny, par la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget (CAAB) et la communauté d'Agglomération de Plaine Commune, et par le Conseil Général du Val d'Oise.

Topographie

Le relief de la zone d'étude est globalement peu contrasté. Le territoire laisse entrevoir à de nombreuses reprises des lignes d'horizon, caractéristiques des paysages de plaine. La topographie naturelle du secteur est peu marquée et correspond au versant légèrement incliné vers le Sud-Ouest en direction de la Vallée de la Seine. La zone d'étude est une large plaine alluviale en pente très douce (86 m NGF au niveau de la butte au Berger sur la commune de Gonesse - 46 m NGF sur la commune du Blanc-Mesnil et 42 m NGF au sud de l'aéroport du Bourget).

La topographie naturelle de la zone d'étude a largement été modifiée par des aménagements s'appuyant sur un principe de plateformes liées aux infrastructures routières et ferroviaires, et notamment l'aéroport du Bourget. Les principales infrastructures de la zone d'études (Autoroute A1, Francilienne, chemins de fer) génèrent une multitude de talus qui ont pour conséquence première de modifier le paysage et de le fractionner.

Climatologie

La zone d'étude bénéficie d'un climat de type tempéré océanique dégradé, quelque peu altéré par des influences continentales (éloignement du littoral). Il est marqué par un hiver doux, une humidité élevée aux saisons intermédiaires et des températures légèrement élevées en été.

L'agglomération parisienne provoque un îlot de chaleur. Ce phénomène est particulièrement marqué, du fait du tissu urbain dense du territoire. Toutefois, les poches d'espaces verts du territoire contribuent à un rafraîchissement global en période nocturne.

Géologie

La géologie de la zone d'étude correspond typiquement à celle de la banlieue proche de Paris. Elle est constituée de terrains sédimentaires tertiaires modelés tant par les mouvements tectoniques de l'ère tertiaire que par les phases successives d'érosion de dépôts de l'ère quaternaire reposant sur un socle de craie du crétacé.

L'ambiance globale du site peut être globalement qualifiée de crayeuse et est relativement perméable sur l'ensemble de la zone d'étude.

Hydrogéologie

La plaine de France, qui s'étend depuis la zone d'étude jusqu'au Nord-Est de celle-ci, présente une structure géologique sédimentaire peu remaniée constituée d'un étagement de roches sédimentaires plus ou moins perméables. Les marnes et l'argile sont les couches géologiques les plus susceptibles de retenir les eaux souterraines. Aussi, les formations intercalées entre ces formations sont des réservoirs potentiellement aquifères.

Des captages d'alimentation en eau potable sont présents sur la commune du Blanc-Mesnil

Mouvements de terrain

Les différentes roches constitutives (notamment calcaires) du substrat géologique du secteur d'étude présentent des caractéristiques physiques favorables à la formation de cavités naturelles. Le contexte géologique est donc favorable au développement de trois types de mouvement de terrain sur le secteur d'étude liés :

- Au retrait-gonflement des sols argileux
- Aux glissements de terrains
- Au risque sismique.

Ces risques restent toutefois modérés sur le territoire : soit restreint sur des secteurs limités, soit ne représentant des aléas que modérés.

Hydrologie

La zone d'étude est intégralement comprise dans le grand bassin versant de la Seine, sur le territoire de la commission des rivières d'Ile de France. Plus précisément, il s'agit ici du bassin versant du Croult et de la Morée, qui forme une unité hydrologique cohérente (code ADES FRHR157).

Ce bassin versant comprend 3 rivières principales :

- Le Rosne sur sa partie Ouest (hors de la zone d'étude)
- La Morée qui traverse d'Est en Ouest la partie Sud est du bassin,
- Le Croult (aussi noté Croult), d'orientation globalement Nord-Est Sud-Ouest, qui traverse le bassin en son centre, collectant les 2 autres cours d'eaux et se rejetant dans la Seine.

Le territoire compte également la rivière de la Molette, qui constituait par le passé la limite communale entre Le Blanc-Mesnil et Drancy, traversait le Bourget en son centre puis marquait la limite entre Dugny et la Courneuve.

Ces cours d'eau, bien que largement anthropisés, marquent la présence de nappes sub-affleurantes très présentes sur le territoire. La faible profondeur de celles-ci (-1.50m sur certains secteurs) conduit à de fortes contraintes dès le premier niveau de sous-sol (parkings enterrés notamment). Toutefois, les efforts engagés par la Direction de l'Eau et de l'Assainissement (DEA) du CG93 ont permis de réduire les aléas liés aux nappes. La zone d'étude est régie par le SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) Seine Normandie, qui identifie les enjeux d'aménagement pour le secteur.

Assainissement et eau potable

Sur le territoire d'étude, l'assainissement est principalement constitué d'un réseau unitaire (eaux pluviales et eaux usées confondues) avec la présence de bassins de rétention.

Si quelques voiries présentent des ouvrages d'assainissement spécifiquement dédiés aux eaux pluviales, on notera surtout le cas particulier de la commune de Dugny, dont le réseau d'assainissement est majoritairement séparatif.

Chaque commune se charge de la collecte et du transport des eaux usées vers un réseau départemental géré par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis. Ce dernier se connecte à un réseau interdépartemental qui amène les eaux usées vers la station d'épuration d'Achères. Ces deux derniers services sont assurés par le Syndicat Interdépartemental d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP).

Les communes de la zone d'étude sur le département de Seine-Saint-Denis, à l'exception d'Aulnay-sous-Bois, voient toutes leurs eaux usées traitées à la STEP (Station d'Épuration) d'Achères.

L'alimentation en eau potable du territoire est assurée de manière différente selon les communes :

- La plupart des communes de Saint-Saint-Denis sont alimentées par le SEDIF (Syndicat des Eaux d'Ile de France). L'eau potable distribuée sur la zone d'étude par le SEDIF provient de l'usine de Neuilly-sur-Marne, par le biais du pompage dans le cours d'eau de la Marne.
- La commune de Blanc-Mesnil fait figure d'exception : en effet, la commune gère elle-même la production en eau potable de ses habitants. La municipalité dispose de 3 sites de pompage de l'eau potable dans la nappe du Sparnacien (à moins de 100m), répartis sur son territoire communal.
- La commune de Bonneuil-en-France, est alimentée par l'usine de potabilisation d'Annet-sur-Marne, qui pompe les eaux dans le cours d'eau.

1.2 – MILIEU NATUREL

La zone d'étude, située à la limite Nord-est de la première couronne Parisienne, est un territoire globalement urbanisé qui constitue le prolongement direct de la ville de Paris.

Cependant, sur la zone d'étude, on perçoit sur la frange Nord les subsistances de l'ancien territoire agro naturel, de par la présence des poches résiduelles de plaines de cultures au Nord (à Bonneuil-en-France), ainsi que par les grands parcs qui ponctuent le territoire. Sur la partie Est de la zone d'étude, la construction de nombreux pavillons individuels s'est accompagnée de la multiplication des espaces de jardins privatifs de petites tailles, qui forment à grande échelle une masse végétale non négligeable au sein de l'agglomération.

Les milieux aquatiques ont également été fortement modifiés, et ne sont aujourd'hui plus réellement lisible au sein du territoire. En effet, les rares cours d'eau (Morée, Crould et Petit Rosne) de la zone d'étude sont souvent canalisés et ne disposent plus de leur lit naturel. Les principaux milieux humides qui subsistent sont ainsi concentrés au sein des parcs départementaux, ainsi que sur la partie Nord de la zone d'étude, où le lit du Crould et du petit Rosne s'épaissit parfois au sein de petites prairies humides ou roselières.

On notera que la présence de bassins de rétention et d'infiltration, disséminés au sein du territoire, permettent également de participer à la présence de milieux humides au sein de la trame bâtie, mais qui reste très faible.

Ces espaces de nature qui constituent par endroit de véritables noyaux de biodiversité, se trouvent morcelés et fractionnés par les zones urbaines et les nombreuses grandes infrastructures de communication, créant de fait de véritables ruptures entre les différents tissus urbains (pavillonnaires notamment), les grands parcs urbains et la naissance des milieux agricoles au Nord.

Malgré ces effets de coupures constitués par le tissu urbain au Sud et les infrastructures de transport, les espaces naturels présents sur la zone d'étude présentent des enjeux patrimoniaux, comme en témoignent les périmètres de recensement qui leurs sont associés.

La zone d'étude présente :

- 2 enveloppes du site Natura 2000 « sites de Seine-Saint-Denis »
- 2 ZNIEFF (Zones d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) de Type II
- 3 ZNIEFF (Zones d'Intérêt Ecologique Floristique et Faunistique) de Type I

Ces différents périmètres sont souvent confondus sur une même entité, ce qui traduit le grand intérêt environnemental de ces espaces, en particulier sur le parc départemental Georges Valbon.

Le Conseil Général de Seine-Saint-Denis s'est doté, en 2005, d'un Observatoire Départemental de la Biodiversité Urbaine. Cet observatoire réunit le Département, les communes et les intercommunalités, des scientifiques et des associations dans l'optique de développer des pratiques citoyennes de co-élaboration autour des enjeux liés à la valorisation et à la préservation de la biodiversité.

Les observations ont permis de faire ressortir les principales espèces à enjeu de suivi et d'action sur le territoire. Ainsi, à l'échelle départementale, le premier enjeu lié à la biodiversité concerne les espèces invasives, et cet enjeu se retrouve sur le territoire d'étude. Cependant, un certain nombre d'espèces non invasives, en particulier les oiseaux, sont présents sur ce territoire.

D'après l'OBDU du Conseil Général de Seine-Saint-Denis, le territoire présente une proportion de surface dans la moyenne du département avec des espèces à enjeux. Ces dernières sont souvent de type « urbaines », assez communes en Ile de France, en dehors des parcs départementaux Georges Valbon et du Sausset, qui concentrent un nombre important d'espèces à enjeux spécifiques.

Le territoire présente une frange agricole résiduelle concentrée sur la partie Nord du territoire, sur la commune de Bonneuil en France. Cette frange est toutefois enclavée et sans connexion directe avec les sièges d'exploitations.

1.3 – MILIEU HUMAIN

Documents d'urbanisme et de programmation

La zone d'étude, de même que le territoire d'étude, est un territoire complexe sur le plan administratif, puisque son périmètre comprend plusieurs départements, intercommunalités et concerne différents syndicats mixtes. On notera que l'ensemble des communes du territoire d'étude est compris dans le périmètre de l'EPA (Etablissement Public d'Aménagement) Plaine de France.

La prise en compte de différents documents de programmation (notamment plusieurs PLH, SCOT...) ne permet pas une homogénéité des connaissances et des objectifs de développement sur ce territoire, qui est concerné par :

- Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France (SDRIF)
- Le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie (SRCAE)
- Le Plan de Protection pour l'Atmosphère (PPA)
- Le Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France (PDUIF)
- Les documents d'urbanismes des communes.

Patrimoine archéologique et culturel

En raison de la richesse des éléments archéologiques déjà recueillis lors de fouilles ou de simples prospections, le sous-sol du secteur d'étude est susceptible de révéler de nouveaux sites ou vestiges.

En 1991, le Département de Seine-Saint-Denis crée, au sein du service de la culture, une Mission Archéologie afin d'expertiser l'intérêt culturel d'une intervention dans le domaine de l'archéologie. La connaissance du territoire en termes de patrimoine archéologique est donc grande, d'autant plus que les sous-sols révèlent la richesse historique du passé du territoire (notamment aux périodes néolithiques et médiévales). 14 secteurs archéologiques sont d'ores et déjà identifiés sur le territoire.

La zone d'étude compte 42 monuments historiques ou monuments inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques, qui font ainsi l'objet d'une zone de protection. **6 de ces sites sont recensés sur le territoire d'étude.** En outre, le territoire d'étude compte un seul site classé.

Aucune commune du territoire d'étude ne fait l'objet d'une ZPPAUP.

Démographie et socio-économie

Le territoire d'étude comptait, au recensement de 2009, 181 009 habitants pour les 6 communes du CDT, soit un peu plus de 5300 habitants au km².

Le territoire est caractérisé par une population, à l'image du département de Seine-Saint-Denis, très jeune : plus de 40% de celle-ci à moins de 40 ans et un chômage élevé, entre 11,7% à Drancy et 12,5% à Dugny et au Blanc-Mesnil. Toutefois, ce chiffre s'est stabilisé sur la dernière décennie.

La taille des ménages est en lente diminution depuis l'après-guerre, mais reste toutefois élevée, entre 2.3 et 2.8 personnes par ménage selon les communes. Le territoire est largement composé d'habitations principales en immeubles collectifs, sauf sur Bonneuil-en-France.

Sites et sols pollués

L'histoire industrielle de la zone d'étude étant ancienne sur certains secteurs, les sols présentent un risque de pollution.

517 sites industriels sont répertoriés sur le territoire d'étude dont 113 sont encore en activité et 167 ne le sont plus. 236 sites ne disposent d'aucune information permettant de trancher sur l'état d'activité du site

Le territoire d'étude compte 7 sites recensés comme pollués ou potentiellement pollués.

Risques technologiques

La zone d'étude ne présente pas d'établissement classé au titre de la directive n°96/82/CE du Conseil Européen en date du 9 décembre 1996. La zone d'étude ne dispose donc pas d'établissement soumis à un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) sur son territoire, et aucun zonage de PPRT ne vient s'étendre sur le territoire.

44 établissements sont recensés par l'inspection des installations classées sur le territoire et actuellement en activité ~~sur le territoire~~ (répétition), dont 2 Sites SEVESO Seuil Bas.

Risques liés à l'activité de triage des matières dangereuses

Fortement irrigué en réseaux de transports (routiers, ferroviaires, réseaux secs...), la zone d'étude est également soumise au risque de Transport de Matières Dangereuses.

Le territoire d'étude qui accueille la gare de triage de Drancy est soumis aux risques liés à l'activité de triage et au transport de matières dangereuses (TMD). Le porté à connaissance de l'Etat du 16 Avril 2013 prend acte de l'étude de Danger qui a été conduite par RFF sur cette même gare de triage et préconise une zone de maîtrise de l'urbanisation dans un périmètre de 620m autour de la gare.

Gestion des déchets

Le territoire d'étude est concerné par le PDEDMA (Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés) de Seine-Saint-Denis. Les habitants de la CAAB ont produit en moyenne 460kg/habitant de déchets sur l'année, soit moins que la moyenne du département (500,35kg/hab.).

On notera cependant que ce volume est en augmentation nette entre les années 2010 et 2011 (+7.8%).

La collecte est organisée sur le territoire par 2 syndicats différents :

- Sur les communes de Seine-Saint-Denis : le SITOM (Syndicat Intercommunal de Traitement des Ordures Ménagères) 93
- Sur Bonneuil en France : le SIGIDURS (Syndicat Mixte pour la Gestion et l'Incinération des Déchets Urbains de la Région de Sarcelles).

Différents centres de traitement récupèrent et traitent les déchets selon les communes :

- Le Bourget, Drancy et le Blanc-Mesnil : Les ordures ménagères sont acheminées au centre de transfert de Romainville (93), tandis que les déchets issus des collectes sélectives sont acheminés au centre de tri du Blanc-Mesnil.
- Dugny, la Courneuve et Bonneuil en France : Les ordures ménagères sont acheminées au centre d'incinération de Sarcelles,

Déplacements

La zone d'étude est considérée, dans les études globales de transport de la région parisienne, comme faisant partie du cœur d'agglomération. Le nombre de déplacements par jour et par personne (3,20) est plus faible qu'en Seine-St-Denis (3,51) et que pour le périmètre de l'EPA Plaine de France (3,42). Il est très bas par rapport à la moyenne francilienne, augmentée par le poids des déplacements piétons de Paris (3,87). Ces déplacements sont principalement réalisés à pied (1,18) et en voiture (1,19 soit moins que la moyenne d'IDF). En outre, ces dernières sont en diminution sur le territoire, pour la première fois depuis 1976. Les transports collectifs, bien que minoritaires (0,76) restent supérieurs à la moyenne régionale.

Territoire urbanisé de longue date, la zone d'étude est largement irriguée par un réseau d'infrastructures routières variées. Quatre axes (A1, A3, A86, L'ex-RN2/RN117) concentrent les principaux trafics routiers de la zone d'étude, avec des trafics supérieurs à 25 000 véhicules/jour (chiffre 2010/2011 du CG 93).

Le maillage du territoire en transports en commun comprend une ligne de RER (B) et une multiplicité de lignes de bus. En termes de modes doux, les équipements spécifiques sont peu nombreux.

Acoustique

Globalement, l'ambiance sonore du site d'étude est caractéristique d'une zone urbaine fortement circulée avec des niveaux sonores dépassant le seuil de la gêne. La circulation routière est principalement à l'origine de la gêne sur les grands axes.

Le territoire est cependant concerné par les PPBE sur les 2 départements (Etat et Conseil Général), actuellement en cours de finalisation.

Qualité de l'air

Le territoire se trouve sous l'influence directe des infrastructures de transports routiers de l'agglomération ainsi que du trafic aéroportuaire. Si les indicateurs de pollution de fond ne semblent pas problématiques, les franges urbaines aux contacts des voiries les plus circulées doivent faire l'objet d'une vigilance particulière.

Emissions de Gaz à effet de Serre

Les émissions de GES comptabilisées sur le territoire sont dues en quasi-totalité au secteur résidentiel et tertiaire (56%) et aux trafics routiers (37%). Il faut noter toutefois que le territoire hérite d'émissions dont il n'est pas responsable (trafic de transit).

Compte tenu de ce contexte et de la contribution des différents secteurs d'activité, il apparaît nettement que c'est dans le secteur résidentiel et tertiaire que le pouvoir d'action est le plus élevé.

Energie

Le niveau des consommations énergétiques du territoire donne tout son sens aux différents objectifs que sont la maîtrise des consommations, la production locale d'une partie des besoins et l'augmentation de la part à donner à l'ensemble des énergies renouvelables dans le but de limiter la dépendance aux énergies fossiles.

Sur le territoire existe une production locale d'énergie alimentant des réseaux de chauffage et d'électricité. Cette production/distribution locale présente un certain potentiel de développement (proximité aux réseaux et densité urbaine). La présence de l'aquifère du Dogger apporte à la géothermie sur nappe des perspectives de développement solides. Le potentiel solaire local de 1150 kWh/m² offre quant à lui les conditions de satisfaction d'une part très significative des besoins en eau chaude sanitaire (50%) et également des besoins de chauffage. Il n'y a, par contre, pas d'opportunité de développement de l'éolien sur le territoire, le secteur ne présentant pas de conditions favorables.

Une politique énergétique reste à définir précisément sur le territoire à travers la réalisation d'un PCET.

1.4 – PAYSAGE

Le territoire du pôle métropolitain du Bourget est le reflet des éléments généraux du département. Le relief, presque inexistant sur ce secteur, est rompu par les nombreux aménagements urbains qui constituent le principal paysage « à voir » du territoire.

Majoritairement urbain, on note toutefois des ensembles plus ou moins cohérents et lisibles aux identités propres :

- Des secteurs de « cœur de ville », composé d'une diversité d'habitats collectifs, de commerces, bureaux, équipements (administrations, loisirs, culture...) et accompagnés de parcs urbains, comme le centre de Drancy ou du Bourget
- Des secteurs d'activités (zones du Coudray, Mermoz La Molette), constitués de grands bâtiments industriels et aux paysages faiblement qualitatifs et peu végétalisés
- Des secteurs pavillonnaires, principalement sur Bonneuil-en-France et sur la Frange Est du Territoire, au Blanc-Mesnil et à Drancy.
- La Frange Ouest, construite autour de l'Ex-RN2, développe des façades spécifiques, notamment du fait de la présence de l'aéroport du Bourget et du Parc départemental Georges Valbon

La particularité du territoire du pôle métropolitain du Bourget est de s'organiser autour de 2 types d'entités paysagères importantes :

- Les grands espaces ouverts (parc départemental Georges Valbon, Aéroport du Bourget...)
- Les grandes infrastructures, qui marquent fortement le paysage car elles s'inscrivent en décalage avec le relief général

L'ex-RN2 constitue un axe historique majeur du territoire, autour duquel s'articulent les principaux espaces de développement passés du territoire d'étude.

Le diagnostic prospectif mené par l'APUR sur l'Ex-RN2 identifie, sur le territoire, deux grandes parties :

- Les séquences de la partie Sud qui sont porteuses d'un développement de boulevard urbain avec une organisation classique – trottoir, alignements d'arbres – et développement du bâti sur ses rives ;
- Les séquences de la partie Nord qui sont porteuses d'un potentiel de « parklane » voie jardin, à même de porter la dynamique de la ceinture verte métropolitaine et de la ville parc.

2 – PERSPECTIVES D'EVOLUTION PROBABLE SANS LA MISE EN ŒUVRE DU CDT ET PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE CDT ET DE SON CONTENU

2.1 – LES GRANDES TENDANCES DE L'EVOLUTION TERRITORIALE

Cette partie reprend l'ensemble des évolutions passées et récentes du territoire, et placent le territoire dans son contexte de développement à court terme :

- Une redéfinition du territoire autour de 4 secteurs d'activité (aéronautique, culture et événementiel, écoactivités et transports/logistique).
- La forte pression démographique, déclinée en objectif de production de logements (estimée à **près de 720 logements / an, soit un total de 10 800 logements à l'horizon 2028**).
- La nécessité de rééquilibrer le ratio emploi/actif par un développement économique.
- Le redéploiement des efforts vers une offre plus complète de transports collectifs pour l'ensemble du territoire.

2.2 – LES OBJECTIFS FRANCILIENS DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

Cette partie rappelle les objectifs de développement territorial fixés par les lois sur le grand Paris, et notamment :

- La présentation du réseau du futur Grand Paris Express
- La « Territorialisation de l'Offre de Logement », et notamment sa déclinaison sur le territoire du pôle métropolitain du Bourget
- Les Contrats de Développement Territorial, et notamment les documents approuvés et les projets ou les CDT en lien avec celui faisant l'objet du dossier.

2.3 – EXPOSES DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET DE CDT A ETE RETENU

La réalisation de l'évaluation environnementale du projet a été menée de manière conjointe à la définition du projet de CDT, dont celle-ci a permis une intégration des enjeux environnementaux au sein des actions.

La hiérarchisation des enjeux du territoire établie lors de la réalisation de l'état initial de l'environnement, a permis d'intégrer les plus forts dans les objectifs et d'établir une démarche de vigilance particulière vis-à-vis des actions présentant des impacts potentiels sur les thématiques concernées.

L'élaboration du scénario de CDT permet d'identifier clairement le développement territorial à moyen/long terme sur le pôle métropolitain du Bourget. Ce scénario traduit la prise en compte des contraintes du territoire, tout en cherchant à maximiser son potentiel afin d'atteindre les objectifs de développement du grand Paris.

Le choix des actions retenues dans le cadre du CDT et sa mise en œuvre générale correspond ainsi, à la prise en compte d'un triple objectif : densification du tissu bâti, renforcement des pôles et axes urbains existants et prise en compte des contraintes.

Le scénario retenu pour le CDT constitue une évolution du scénario tendanciel intégrant ces objectifs et visant à éviter et réduire au maximum les impacts environnementaux, sans toutefois se dispenser d'impacts négatifs permanents sur certains aspects. Aussi, l'élaboration du projet de CDT n'a pas fait l'objet d'une formalisation de solutions de substitution mais d'une veille, d'une vigilance ainsi que d'une optimisation environnementale. Cette démarche permet de justifier le choix du scénario retenu comme étant le plus favorable sur le plan environnemental.

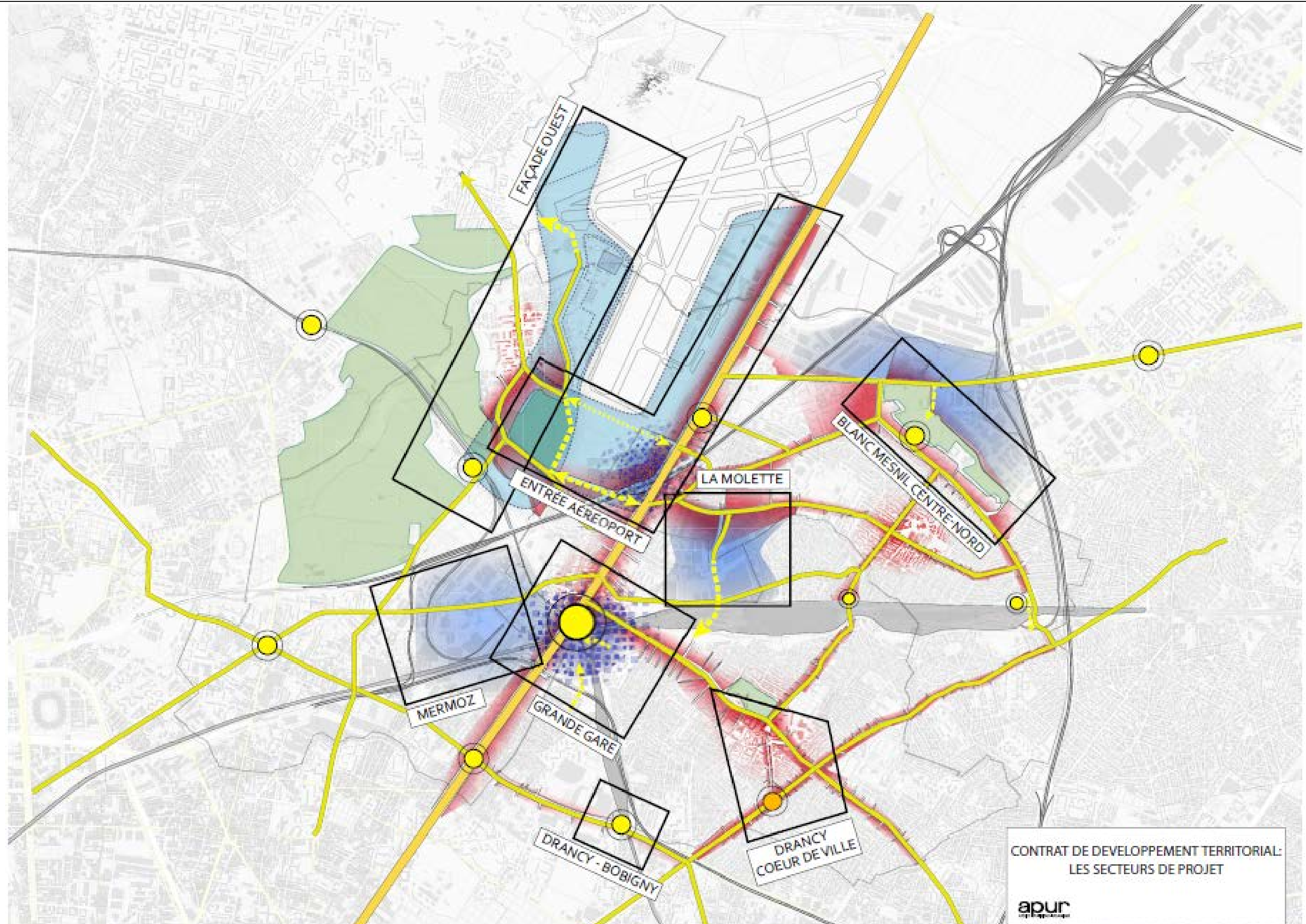
2.4 – PRESENTATION DU CDT : RAPPEL DES OBJECTIFS ET DU CONTENU DU CDT

Cette partie fait un rappel des grands objectifs mis en place par le CDT (titre II) :

- sur le volet qualitatif (attractivité du territoire, développement durable, réponse diversifiée pour l'ensemble des populations, coordination des acteurs...)
- sur le volet quantitatif (construction de 1020 logements/an, 24 000 nouveaux emplois, dans une trajectoire vers un équilibre emploi/habitat établi à 27 200 nouveaux emplois à terme, équipements scolaires)

Les données quantitatives sur lesquelles se base l'évaluation relèvent 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 moindre 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 visée. De plus le volume de surfaces d'activités est du au fait que le territoire souhaite privilégier la densité aux abords des gares dans une logique d'accessibilité en transport en commun des nouvelles activités.

En outre, cette partie rappelle succinctement que le CDT vise à assurer une plus grande cohérence du développement territorial en l'organisant autour de 8 secteurs d'aménagements.



3 - EFFETS NOTABLES PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET DE CDT ET MESURES PRISES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT

Nota : Les thématiques sont organisées par ordre d'importance des enjeux territoriaux, partagés par les acteurs du territoire signataires du CDT. On rappellera que les méthodes de calcul ayant permis la détermination des impacts quantitatifs sont présentés dans la partie VI - PRESENTATION DES METHODES UTILISEES.

Thématique	Impacts du scénario CDT à l'horizon 2028	Part des impacts propres aux actions développées par le CDT
Qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre et les consommations énergétiques	<p>L'augmentation de population sur le territoire, renforcée par la densification liée au CDT, devrait concourir à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques, notamment liées aux transports et une plus forte population dans les zones dégradées. Toutefois, l'évolution des procédés techniques, de la législation et des politiques territoriales engagées (SRCAE, Plan Climat,...) permettra de limiter cette hausse des émissions, voire de l'inhiber.</p> <p>On estime une augmentation générale des émissions de GES de l'ordre de 3 202 kteq CO₂ et les émissions totales annuelles avec amortissement des travaux correspondront à environ 115 kteq CO₂/an.</p> <p>Le territoire devrait constater une hausse des consommations énergétiques à l'horizon 2028 de l'ordre de 822 GW/h d'énergie primaire par an (avec amortissement des travaux).</p>	<p>Le projet de CDT vient renforcer l'accueil d'emplois, de visiteurs et de population supplémentaires qui participeront à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques. La polarisation des aménagements au droit de voiries structurantes et de secteurs déjà fortement sollicités pourrait dégrader localement les conditions de la qualité de l'air. Cependant, le projet de CDT comprend des actions visant à créer des lignes nouvelles de transports en commun lourds, qui, à travers le report modal, permettront de limiter les émissions de polluants.</p> <p>Par rapport à l'évolution tendancielle du territoire le CDT vient surajouter des émissions de GES significatives (de l'ordre de 18%). On notera cependant que le projet de CDT, s'il rééquilibre un peu les émissions de GES liées aux différents postes, ne modifie pas structurellement la nature des émissions. Cependant, le CDT permet de faire baisser de manière plus importante les émissions de GES par individu sur le territoire par rapport au scénario d'évolution tendancielle. Toutefois cette diminution reste peu significative (0 à 3%).</p> <p>Si le scénario de CDT engendre des consommations d'énergie de 19% supérieures à l'évolution tendancielle (147 GWh d'énergie primaire par an (avec amortissement des travaux) propres au CDT), on notera qu'il permet de faire baisser la part des consommations liée aux habitants (logements et déplacements), du fait du développement de bâtiments nouveaux, ainsi que par le développement des transports collectifs, dont les performances énergétiques seront améliorées.</p>
Ambiance acoustique	<p>A terme, le développement du territoire, à travers la création de nouveaux logements et zones d'activités, et dont l'intensité sera accrue par la mise en place du CDT, devrait conduire à une hausse de l'exposition des populations aux nuisances acoustiques, du fait de secteurs de gêne très étendus sur ce territoire très urbain.</p> <p>Cependant, aucune création de voirie de transit supplémentaire n'est prévue (les nouveaux quartiers comprendront des voiries de desserte, mais sur lesquelles les enjeux acoustiques resteront limités), en dehors de réaménagement d'axes existants qui ne devraient pas modifier significativement les trafics.</p> <p>Si le CDT conduit à la réalisation d'aménagements urbains, c'est en termes d'opportunités d'aménagement qu'il faudra le considérer, c'est-à-dire en considérant les aménagements comme un outil à exploiter dans un objectif d'amélioration des conditions acoustiques locales.</p>	<p>Le développement du pôle du Bourget autour de l'activité aéronautique conforte l'aéroport dans son fonctionnement actuel mais le CDT n'est pas conditionné à l'augmentation du trafic aérien. En effet, il se base sur le positionnement stratégique et international de l'aéroport : il n'aura donc pas d'incidence sur l'augmentation des niveaux sonores aériens.</p> <p>Il est important de souligner la spécificité des orientations prises sur le territoire en termes d'aménagement : la grande majorité des projets urbains se concentre autour des grandes infrastructures du territoire. La politique d'aménagement favorise l'implantation à proximité de ces infrastructures afin de générer des conditions d'accès optimales et d'offrir une attractivité maximale. En conséquence, les projets neufs seront de ce fait soumis à des niveaux sonores élevés.</p> <p>C'est pourquoi le CDT intègre des objectifs particuliers visant à assurer la maîtrise de l'exposition au bruit par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un principe de réduction des nuisances à la source : • Un principe d'intervention sur le bâti existant • Des prescriptions sur les nouveaux programmes • Des prescriptions sur les infrastructures nouvelles. <p>L'ensemble de ces éléments est traduit au sein de plusieurs fiches actions propres qui permettent de corréler la prise en compte de cet enjeu majeur du territoire avec le développement prévu au CDT.</p>

Thématique	Impacts du scénario CDT à l'horizon 2028	Part des impacts propres aux actions développées par le CDT
<p>Risques technologiques et risques liés à l'activité de triage des matières dangereuses</p>	<p>Sur le plan des risques technologiques, le territoire ne devrait pas se voir développer d'aléas supplémentaires. Le développement du territoire devrait contribuer à terme à une densification plus importante de la population le long des axes majeurs du territoire, aujourd'hui soumis potentiellement à un risque lié au triage et au transport de matières dangereuses en gare de fret ferroviaire de Drancy.</p> <p><i>Gare de triage de Drancy</i></p> <p>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</p> <p>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.</p>	<p>Le CDT ne prévoit pas l'aménagement d'activités à risque. Aucun développement n'est identifié dans un secteur soumis à PPRT.</p> <p>Le projet de développement porté par le CDT conforte le principe d'une densification le long des axes notamment à terme.</p> <p><i>Gare de triage de Drancy</i></p> <p>Le CDT partage l'objectif de diminuer l'aléa concernant le triage des matières dangereuses, de recherche de la maîtrise, de la réduction et de la levée des risques liés à l'activité de triage des matières dangereuses dans la perspective à terme d'une intensification urbaine autour de cette gare, telle qu'établie dans la stratégie d'ensemble du territoire en libérant une possibilité de densification des secteurs sécurisés.</p>
<p>Milieux naturels</p>	<p>Au regard des aménagements prévus à l'échelle du territoire, 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.</p> <p>La fragmentation des milieux naturels est atténuée par la mise en place progressive d'actions de développement de la trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire.</p> <p>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. 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 potentielle à proximité par le CDT (secteur de la façade Ouest de l'aéroport) que le document d'orientations et d'objectifs et la gestion par le Conseil Général permet d'appréhender.</p> <p>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 permettront d'augmenter les surfaces à haute valeur écologique et favoriseront la biodiversité sur le territoire.</p>	<p>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.</p> <p>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 de la Courneuve.</p> <p>Une vigilance sera développée sur le secteur Façade Ouest quant à la présence de Crapauds Calamites (sur et à proximité du Parc de la Courneuve).</p> <p>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.</p> <p>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, préserver la continuité écologique entre le parc Georges Valbon, le site de la Pigeonnière et les bassins de rétention de la Molette, la réouverture partielle de la Morée et accompagner la création du chemin des Parcs.</p> <p>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 : amélioration de la trame verte et bleue, recommandations environnementales en matière de construction et d'aménagement durable...</p>
<p>Déplacements</p>	<p>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 sur les territoires dont les besoins de déplacements viendront s'ajouter aux déplacements actuels.</p> <p>L'arrivée des nouvelles gares du Grand Paris express augmentera fortement l'accessibilité du territoire en transport 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.</p> <p>La densification supplémentaire devrait générer des déplacements supplémentaires d'un volume total de 794 000 km par jour.</p>	<p>La densification supplémentaire liée au CDT entraînera un surplus de 22% des distances quotidiennes parcourues en 2028 par rapport au surplus de distances parcourues mesurées à l'évolution tendancielle du territoire.</p> <p>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'emplois du territoire avec les zones d'habitation, tout en réduisant, avec le rééquilibrage emploi/actif visé, les distances entre ceux-ci. On considérera 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).</p> <p>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. En outre, le CDT vise le rééquilibrage des déplacements pour limiter les nuisances liées aux trafics de transit, notamment de poids lourds. 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 systèmes d'échanges entre les infrastructures pour permettre ce report de trafic.</p>

Thématique	Impacts du scénario CDT à l'horizon 2028	Part des impacts propres aux actions développées par le CDT
Paysage et patrimoine	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>On notera par ailleurs que les zones de protection du paysage et du patrimoine conduisent à une prise en compte des éléments patrimoniaux dans l'aménagement du territoire.</p> <p>Vis-à-vis de ces grandes modifications du territoire, causées 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.</p>	<p>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 ».</p> <p>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 le long des axes de communication.</p> <p>Enfin, signal 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, constituerait alors un point d'accroche visuel et paysager fort, marqueur du territoire.</p> <p>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.</p>
Ressource en eau	<p>A l'horizon 2028 ; le ruissellement des eaux pluviales sera modifié selon 2 principes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une augmentation des ruissellements sur les secteurs actuellement non artificialisés ou de manière diffuse sur le territoire. • Une amélioration ponctuelle des écoulements par l'aménagement durable des futurs quartiers. <p>Il n'est donc pas prévu de grandes superficies imperméabilisées mais on retiendra néanmoins que l'augmentation de l'imperméabilisation du tissu urbain existant est à prendre en considération.</p> <p>Le développement du territoire générera une production d'eaux usées plus importante. A l'horizon 2028, on peut estimer les rejets supplémentaires à un volume global de 42 000 EH par an.</p> <p>On notera que ce volume supplémentaire pourra être absorbé par la STEP d'Achères dans le cadre de son programme de modernisation. En outre, le territoire accueillera la nouvelle usine du SIAAP qui permettra de renforcer les capacités d'assainissement à l'échelle plus globale de la métropole.</p> <p>La demande de consommation d'eau potable du territoire devrait être accrue dans le cas du scénario CDT pour un volume global supplémentaire à l'horizon de l'ordre de 2.3 millions de m³ par an.</p> <p>L'usine de potabilisation de Neuilly-sur-Marne, principale distributrice d'eau potable du territoire, dispose d'une capacité de production supplémentaire de 350 000m³ par jour, soit 128 millions de m³ par an à l'heure actuelle. Le développement de la demande en eau potable liée au CDT peut donc être assuré uniquement par cette station.</p>	<p>Le projet de CDT ne prévoit qu'une augmentation limitée et contenue de la consommation d'espace non artificialisé sur le territoire.</p> <p>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.</p> <p>On notera également le bénéfice de l'étude de mise en œuvre d'un schéma prospectif visant notamment à préciser les conditions techniques et financières d'un développement progressif d'un réseau séparatif.</p> <p>Le projet de CDT engendrerait un rejet supplémentaire total de 10 243 EH sur le réseau d'eaux usées à l'horizon 2028. soit une augmentation de l'ordre de 24% par rapport aux rejets supplémentaires envisagés dans le cas de l'évolution tendancielle.</p> <p>Le projet de CDT ajouterait une demande spécifique en eau potable spécifique de 570 000m³/an soit une augmentation de 24% par rapport au scénario de l'évolution tendancielle.</p> <p>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. Des études sont en cours afin d'élaborer des mesures de protections de ces captages.</p>

Thématique	Impacts du scénario CDT à l'horizon 2028	Part des impacts propres aux actions développées par le CDT
Gestion des déchets	<p>A l'horizon 2028, on peut estimer à 13 ktonnes par an supplémentaires les déchets produits par rapport à l'état actuel.</p> <p>On notera que le projet de CDT veillera à permettre l'évacuation de ces déchets de chantier par des modes autres que les camions (feroutage notamment).</p> <p>Le chantier du Grand Paris Express apparait 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.</p> <p>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.</p>	<p>Environ 9.3 ktonnes par an de déchets supplémentaires du territoire seront liés au développement plus intense du territoire du fait du CDT.</p> <p>L'aménagement de transports en commun devrait générer une part relativement plus faible de déchets de chantier par rapport à l'aménagement de nouveaux quartiers d'habitats déjà programmés dans l'évolution tendancielle du territoire.</p>
Consommation d'espace et étalement urbain	<p>A l'horizon 2028, 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.</p> <p>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.</p> <p>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 d'éviter la consommation de 437Ha d'extension urbaine.</p>	<p>L'optimisation foncière et la densification prévue dans le cadre du CDT pourront entraîner une transformation de sols actuellement non artificialisés dans 2 cas particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 envisagée sur ou au contact de cette dernière et l'affirmation d'un secteur de développement.
Risques naturels	<p>A l'horizon 2028, seul l'aménagement du secteur de Blanc Mesnil Nord Coudray, en lien avec la future gare du Grand Paris Express représente un enjeu significatif vis-à-vis des mouvements de terrain. La sécurité humaine n'est pas directement menacée par ce risque, les enjeux liés à ces risques étant plutôt associés aux impacts sur le bâti.</p> <p>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.</p> <p>Le principe de déconnexion d'une partie des eaux pluviales des collecteurs des eaux usées envisagé dans le cadre des nouvelles opérations d'aménagement devra intégrer les contraintes dues au retrait/gonflement des argiles mais surtout celles liées à la dissolution du gypse.</p>	<p>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.</p>

Thématique	Impacts du scénario CDT à l'horizon 2028	Part des impacts propres aux actions développées par le CDT
Pollution des sols	Le développement du territoire n'est pas spécialement porté sur des secteurs de pollution, mais présente un risque diffus. 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.	Le CDT veillera à entrainer une requalification des tissus industriels favorables à un état des sols plus durable.

4 – ARTICULATION AVEC LES SCHEMAS, PLANS ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE

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.

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 cadres de l'aménagement du territoire à l'échelle régionale sont actuellement en phase de révision et d'enquêtes publiques. 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 (Mai 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.

Les documents étudiés comprennent :

- Le SDAGE Seine Normandie
- Le SDRIF de 1994 et le projet de SDRIF de 2012
- Les documents d'urbanisme des communes
- Les PLH des collectivités
- Le PDUIF
- Le projet de SRCE
- Le SRCAE
- Le PPA
- Les PED régionaux
- Le CPER 2007-2013 d'Ile de France

5 – PRESENTATION DES METHODES UTILISEES

Ce chapitre présente :

- Le cadre réglementaire de la présente évaluation environnementale
- La démarche d'élaboration du document et ses limites
- Les données utilisées pour caractériser l'état initial
- Les hypothèses ayant servi de base à l'évaluation des impacts du projet de CDT.

6 – RESUME NON TECHNIQUE

Cette partie présente un résumé des éléments présentés dans chacune des sections de l'évaluation, ainsi qu'un résumé des conclusions disponibles le cas échéant.

7 – GLOSSAIRE

Un glossaire des sigles et abréviations utilisées, ainsi que leur définition.

EVIII



GLOSSAIRE



ACRONYME	SIGNIFICATION	DEFINITION
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie	Établissement public participant à la mise en oeuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable
ADES	Accès aux Données sur les Eaux Souterraines	Code National d'identification des points d'eau
AEU	Approche Environnementale de l'Urbanisme	Méthodologie développée par l'ADEME pour la création de quartiers durables
AP	Arrêté Préfectoral	Décision écrite exécutoire du préfet, prise en application d'une loi, d'un décret ou une ordonnance afin d'en fixer les détails d'exécution.
ARS	Agence Régionale de la Santé	Agence régionale de santé (ARS) d'Ile-de-France met en œuvre la politique régionale de santé
BASIAS	Base de données des Anciens Sites Industriels et Activités de Service	Base de données nationale référençant les sites et sols potentiellement pollués
BASOL	BAse de données sur les sites et SOLs pollués (ou potentiellement pollués)	Base de données nationale référençant les sites et sols potentiellement pollués
BDMvt	Base de Données des Mouvements de Terrain	Base de données nationale référençant les aléas passés de mouvement de terrains (éboulement, glissement, retrait/gonflement des argiles...)
CAAB	Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget	EPCI situé au Nord-Est de Paris regroupant 3 communes
CBNBP	Conservatoire Botanique National du Bassin Parisien	Organisme agréé par le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement compétent en matière d'inventaires écologiques
CCE	Commission Consultative de l'Environnement	La commission consultative de l'environnement (CCE) est l'outil privilégié de la concertation avec les populations riveraines des aéroports.
CDT	Contrat de Développement Territorial	Contrat passé entre l'état et les représentants des communes et des EPCI sur un territoire, instauré par le titre IV de la Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris
CET	Centre d'Enfouissement Technique	Décharge conçue pour le stockage de déchets ultimes en minimisant les risques de pollution ou contamination de l'environnement.
CG93	Conseil Général de Seine Saint Denis	Assemblée délibérante du Département
CH4	Méthane	Composé gazeux
COV	Composés Organiques Volatils	Gaz à effets de Serre
CPAUPE	Cahier des Prescriptions Architecturales, Urbaines, Paysagère et Environnementales	Cahiers des charges définissant les règles d'aménagement d'un périmètre défini,
DASRI	Déchets d'Activités de Soins à Risques Infectieux	Déchets d'origine médicale
DIREN	Directions Régionales de l'ENvironnement	Services déconcentrés de l'État français en charge de l'environnement (n'existent plus)
EH	Equivalent Habitant	Valeur d'équivalence
ENS	Espaces Naturels Sensibles	Outil de protection Départemental des espaces naturels
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale	Structure publique supra-communale associant plusieurs communes dans l'objectif de regrouper des moyens et des compétences d'action.
GPE	Grand Paris Express	Projet de métro automatique du Grand Paris
IAU	Institut d'Architecture et d'Urbanisme	Agence d'urbanisme de l'agglomération parisienne
IDF	Ile de France	Région englobant Paris et ses couronnes
IGH	Immeuble de Grande hauteur	Immeuble de plus de 50 mètres pour l'habitation ou 28 mètres pour tout autre usage
ktep	kilotonnes équivalent pétrole	Mesure énergétique d'équivalence
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie	Loi qui remplace la loi relative à la lutte contre la pollution atmosphérique et les odeurs
NO2	Dioxyde d'Azote	Composé gazeux
OIN	Opération d'Intérêt National	Opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur.
ONF	Office National des Forêts	Organisme d'Etat chargé de la gestion des forêts domaniales
ORF	Observatoire Régional du Foncier	Observatoire de suivi statistique du foncier en Ile-de-France
PaC	Pompes à Chaleur	Procédé de production de chaleur et/ou de froid
PCET	Plan Climat Energie Territorial	Outil territorial de développement durable dont la finalité première est la lutte contre le changement climatique
PDEDM	Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers	Plan destinés à coordonner et programmer les actions de modernisation de la gestion des déchets
PDUIF	Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France	Plan destiné à organiser les systèmes de déplacements

ACRONYME	SIGNIFICATION	DEFINITION
PED	Programme d'Elimination des Déchets	Plan destinés à coordonner et programmer les actions de modernisation de la gestion des déchets
PLH	Programme Local de l'Habitat	Document d'observation, de définition et de programmation des investissements et des actions en matière de politique du logement à l'échelle d'un territoire communal ou intercommunal
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère	Outil de gestion de la qualité de l'air qui doit être élaboré dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants
PPRI	Plan de Prévention des Risques d'Inondation	Outil destiné à évaluer les zones pouvant subir des inondations et proposant des remèdes techniques, juridiques et humains pour y remédier
PPRMT	Plan de Prévention des Risques de Mouvement de Terrain	Outil destiné à évaluer les zones dont les sols sont susceptibles de glisser, de s'effondrer ou de changer et proposant des remèdes techniques, juridiques et humains pour y remédier
PREDMA	Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés	Plan destinés à coordonner et programmer les actions de modernisation de la gestion des déchets
PRQA	Plan Régional de la Qualité de l'Air	Plans que l'État français impose aux régions administratives et leur faisant obligation tous les cinq ans de faire le point sur l'état de la qualité de l'air
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens	Etablissement public assurant l'exploitation d'une partie des transports en commun de Paris et de sa proche banlieue
RD	Route départementale	Voirie à la charge du Conseil Général
RN	Route nationale	Voirie à la charge de l'Etat
SCOT	Schéma de COhérence Territoriale	Outil de conception et de mise en œuvre d'une planification territoriale intercommunale en orientant l'évolution d'un territoire dans le cadre d'un projet d'aménagement et de développement durable.
SDA	Schéma Départemental d'Assainissement	Outil de diagnostic et de gestion des systèmes de traitement des eaux usées
SDAGE	Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux	Document de planification de la gestion de l'eau établi pour des groupements de bassins, qui fixe les orientations fondamentales permettant de satisfaire à une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau
SDRIF	Schéma Directeur de la Région Ile-de-France	Document d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui définit une politique à l'échelle de la Région Île-de-France
SEDIF	Syndicat des Eaux d'Ile-de-France	Syndicat mixte qui gère le service public de l'eau potable en ile de France
SEVESO		Directive européenne qui impose aux États membres de l'Union européenne d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs.
SIAAP	Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne	Etablissement public en charge du traitement des eaux usées de l'agglomération parisienne
SIG	Système d'Information Géographique	Interface informatique de spatialisation des données
SO2	Dioxyde de Soufre	Composé gazeux
SPL	Société Publique Locale	Structure juridique (société anonyme) à la disposition des collectivités locales françaises pour la gestion de leurs services publics.
SRCAE	Schéma Régional Climat Air Energie	Schéma intégrant dans un seul et même cadre divers documents de planification ayant un lien fort avec l'énergie et le climat
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique	Schéma d'aménagement du territoire et de protection de certaines ressources naturelles biodiversité, réseau écologique, habitats naturels
STEP	Station d'Epuración	Station de traitement et d'épuration des eaux usées avant leur rejet dans le milieu naturel
SYCTOM	SYndicat interCommunal de Traitement des Ordures Ménagères	Etablissement public chargé du traitement des déchets ménagers de la région parisienne
TC	Transport en Commun	Système de transport collectif
TIRN	Territoire d'Intérêt Régional et National	Territoires identifiés comme prioritaires au titre des Contrats de Projets Etat-Région
TMD	Transport de Matière Dangereuse	Transport routier ou canalisé de matières potentiellement dangereuses
TVB	Trame Verte et Bleue	Maillage des corridors biologiques (existant ou à restaurer), des « réservoirs de biodiversité » et des zones-tampon ou annexes (« espaces naturels relais »).
VNF	Voie Navigable de France	Etablissement public chargé de gérer la majeure partie du réseau des voies navigables de France.
ZAC	Zones d'Aménagement Concertée	Procédure d'aménagement du droit français
ZPS	Zone de Protection Spéciale	Zones de protection relative à la conservation des oiseaux sauvages (Directive Oiseaux)
ZSC	Zone Spéciale de Conservation	Site (semi) naturel qui présente un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'il abrite (Directive Habitat)

Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget



SOBERCO ENVIRONNEMENT