Autorité environnementale

conseil général de l'Environnement et du Développement durable

www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr

Avis délibéré de l'Autorité environnementale sur le contrat de développement territorial (CDT) Cœur économique Roissy-Terres de France (93–95)

n°Ae: 2013-68

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

L'Autorité environnementale[1] du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 juin 2013 à Paris. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial Cœur économique Roissy-Terres de France (93-95).

Étaient présents et ont délibéré : Mmes Guth, Steinfelder, MM. Badré, Barthod, Boiret, Caffet, Clément, Féménias, Lafitte, Malerba, Schmit.

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

Étaient excusés : Mme Rauzy, MM. Chevassus-au-Louis, Decocq, Letourneux, Ullmann.

*

* *

L'Ae a été saisie pour avis par le préfet de la région Ile-de-France, le dossier ayant été reçu complet le 17 mai 2013.
Cette saisine étant conforme à l'article R. 122-17 du code de l'environnement relatif à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 122-21 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.

L'Ae a consulté par courrier en date du 4 avril 2013 :
- *le préfet de département de Seine-Saint-Denis,*
- *le préfet du département du Val d'Oise, dont elle a reçu réponse le 17 juillet 2013,*
- *le ministère du travail, de l'emploi et de la santé, dont elle a reçu réponse le 9 juillet 2013,*
- *la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Ile-de-France*
- *la direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature.*
- *la direction générale de la prévention des risques*
- *la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer*
- *la direction générale de l'énergie et du climat*

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

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

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

1 Désignée ci-après par Ae.

Synthèse de l'avis

Le présent avis de l'Ae porte sur la qualité de l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) Cœur économique Roissy-Terres de France (CERTF) (93-95), et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce contrat. Les signataires en sont l'Etat, la communauté d'agglomération Roissy Porte de France (regroupant 19 communes, dont 4 adhérentes au CDT : Le Thillay, Roissy-en-France, Vaudherland, et Goussainville), la communauté d'agglomération Terre de France (regroupant 3 communes, dont 2 adhérentes au CDT : Tremblay-en-France et Villepinte) et les 6 communes sus-mentionnées.

L'objet d'un CDT est de définir les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Les enjeux environnementaux principaux du présent CDT portent sur le rythme de consommation des espaces ruraux et naturels nécessaires aux constructions, sur l'organisation des réseaux de transport en commun, sur l'atteinte des objectifs quantifiés de la TOL[2] dans un territoire caractérisé par de fortes nuisances sonores (zone C du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Roissy), sur la maîtrise de l'urbanisation nouvelle à proximité des gares, ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans les projets. Un certain nombre des enjeux ne peuvent être analysés de façon satisfaisante qu'à l'échelle de plusieurs CDT, notamment au regard de la capacité à garantir un bon niveau de services publics (eau, assainissement, déchets) et de desserte routière, compte tenu des problèmes de congestion de l'A1.

L'Ae note que l'ensemble des projets figurant dans le projet de territoire porté par les acteurs du CDT se traduira par une consommation de terres très significative par rapport à l'occupation du sol actuelle, même si l'étude d'impact l'impute très majoritairement au scénario de référence.

Les principales recommandations de l'Ae sont les suivantes :

- d'expliquer la procédure qui sera suivie pour garantir la compatibilité du CDT avec le SDRIF[3] ;
- de prendre en compte les impacts découlant de la prise en compte des communes de Louvres-Puiseux dans l'atteinte des objectifs de la TOL, notamment en terme de consommation d'espaces agricoles et de mobilité ;
- d'analyser la cohérence des options prises par le présent CDT au regard des options prises par les CDT voisins ;
- de compléter le dossier par une analyse détaillée des besoins de déplacement au sein du périmètre, et de travailler en lien avec les signataires des autres CDT de la zone, sur la cohérence entre les options prises et les solutions découlant des aménagements encore possibles pour l'A1, de l'aménagement du réseau viaire secondaire et des transports en commun ;
- compte tenu des enjeux pour la santé, de compléter le dossier par une présentation de l'évolution probable des niveaux de bruit et d'ambiance acoustique sur le territoire du projet (avec et sans CDT) ;
- d'interroger les gestionnaires des services publics (eau, assainissement et déchets) sur leur capacité à faire face aux besoins supplémentaires découlant des projets du CDT, dans le contexte de l'ensemble des CDT et des autres projets connus par eux, et de faire figurer leur réponse dans le dossier ;
- de créer un comité de pilotage spécifique à l'élaboration de ce cahier de prescriptions environnementales, ouvert notamment à des urbanistes et paysagistes, à des associations de protection de la nature et à des associations de défense du cadre de vie, et d'organiser une consultation publique sur leurs propositions avant d'arrêter le cahier ;
- de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000, en mobilisant des compétences ornithologiques ;
- de compléter l'évaluation des incidences par les impacts du CDT au regard de l'état initial, intégrant donc les projets du CDT et ceux du scénario au fil de l'eau.

L'Ae a fait dans l'avis détaillé ci-joint des recommandations plus ponctuelles.

2 Territorialisation de l'offre de logement
3 Schéma directeur de la région Ile-de-France

Avis détaillé

Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale du projet de contrat de développement territorial (CDT) Cœur économique Roissy-Terres de France (CERTF) (93-95). Doivent être analysées à ce titre la qualité du rapport d'évaluation environnementale[4] et la prise en compte des enjeux environnementaux par ce projet.

Le dossier est présenté par l'Etat représenté par le préfet de la région Ile-de-France, la communauté d'agglomération Roissy Porte de France (regroupant 19 communes, dont 4 adhérentes au CDT : Le Thillay, Roissy-en-France, Vaudherland, et Goussainville), la communauté d'agglomération Terre de France (regroupant 3 communes, dont 2 adhérentes au CDT : Tremblay-en-France et Villepinte) et les 6 communes sus-mentionnées.

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

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

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

1.1 Objet et cadre d'élaboration du CDT

La loi du Grand Paris a créé un nouvel outil de contractualisation entre les collectivités territoriales et l'Etat, dénommé contrat de développement territorial (CDT). Les CDT définissent, dans le respect des principes énoncés aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme, les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles.

Ils traitent notamment de la maîtrise de l'urbanisation à proximité des gares du futur réseau de transport du Grand Paris, de l'atteinte des objectifs quantifiés de la territorialisation de l'offre de logement (TOL), et la nécessité de comporter des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable et notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Selon les informations recueillies par les rapporteurs auprès des services de l'Etat, la conception de la nature d'un CDT semble néanmoins avoir significativement évolué lors des négociations engagées sur leur contenu, territoire par territoire. L'accent semble désormais au moins autant mis sur le « contrat » et sur le partenariat direct et constructif entre les différents niveaux de collectivités concernées, et entre ces collectivités et l'Etat, permettant de faire avancer très concrètement des projets.

L'ambition qui réunit les partenaires du CDT est de contribuer à consolider et renforcer la compétitivité internationale du pôle aéroportuaire de Roissy. Une originalité du présent CDT est l'association à l'élaboration et au suivi du CDT d'un certain nombre de partenaires économiques, au premier rang desquels ADP[5]. Le CDT présente ainsi une opportunité nouvelle pour développer une vision intégrée de

4 Etabli en application de l'article R.122-17 I 42°du code de l'environnement, créé par le décret n°20 12-616 du 2 mai 2012 relatif à l'évaluation de certains plans et documents ayant une incidence sur l'environnement, et également de l'article 10 du décret n°2011-724 relatif aux CDT.

5 ADP : Aéroports de Paris (ADP) est une entreprise française qui construit, aménage et exploite des plates-formes aéroportuaires, dont les deux principales, en France, sont celles des aéroports de Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle. Elle est le 2e groupe aéroportuaire européen en termes de chiffre d'affaires aéroportuaire, après British airports authority(BAA), et le 1er groupe européen pour le fret et le courrier. Elle compte 1898 compagnies aériennes clientes dont les acteurs majeurs du transport aérien. En 2011, son chiffre d'affaires s'est élevé à plus de 2,5 milliards d'euros et elle a accueilli sur ses plates-formes 88,1 millions de

l'aménagement de la zone, entre notamment les collectivités et ADP, important propriétaire foncier doté de prérogatives propres.

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

1.2 Localisation et présentation du territoire

Le territoire du CDT constitue déjà un pôle majeur de développement de la région Ile-de-France, et la plateforme aéroportuaire est le principal moteur de développement et d'emploi pour le CERTF. Selon l'EE, « *le secteur regroupe environ 150 000 emplois directs, dont 86 000 sur la plateforme aéroportuaire et environ 18 000 sur la zone d'activités de Paris Nord II* »[6]. A ce titre il est prévu qu'il accueille un nombre croissant d'emplois (entre 35 000 et 70 000) et d'habitants (40 000) d'ici 2030.

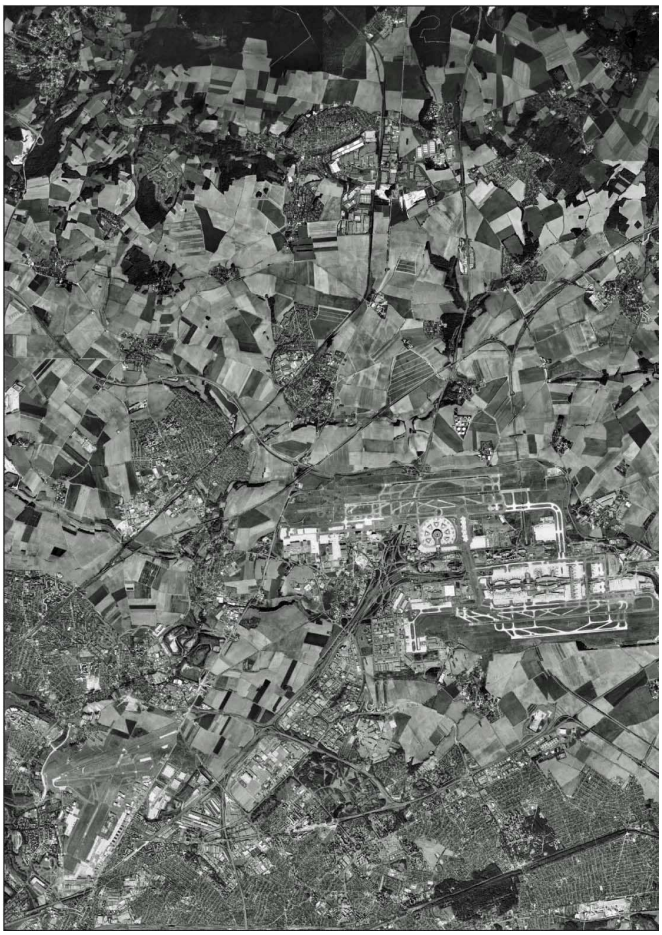


Photo aérienne du territoire autour de l'aéroport Roissy Charles De Gaulle montrant la présence de nombreux espaces agricoles (source : évaluation environnementale)

1.3 Organisation du territoire

La communauté d'agglomération Roissy-Porte de France regroupe 19 communes (plus de 85 000 habitants et plus de 20 000 actifs ayant un emploi) du Val d'Oise, situées à proximité de la zone aéroportuaire de l'Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et qui souhaitent mutualiser la richesse fiscale de cette zone d'activité majeure de l'Île-de-France, tout en gardant leur autonomie. La communauté permet de recevoir une part supplémentaire de cette richesse fiscale.

passagers. Aéroports de Paris est le propriétaire de terrains d'une superficie totale de 6 686 hectares dont 4 601 hectares affectés aux activités aéronautiques, 775 hectares de surfaces non exploitables et 1 310 hectares affectés aux activités immobilières. Le Groupe dispose de 427 hectares de réserves foncières dédiées aux futurs développements dans l' immobilier sur ses plates-formes.

6 Sur le site internet Terres de France-Communauté d'agglomération, rubrique CDT CERTF, il est fait mention de 107 238 emplois, sans qu'il soit possible de comprendre la différence, peut-être en lien avec le « secteur » mentionné. Il est fait également état sur ce même site de 38 400 logements, de 106 000 habitants et de 51 700 actifs sur le territoire du CDT.

La communauté d'agglomération Terre de France regroupe 3 communes (plus de 120 000 habitants) de Seine-Saint-Denis, situées à proximité de la zone aéroportuaire de l'Aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. La commune de Sevran adhère au CDT Est-Seine-Saint-Denis, conformément au schéma d'ensemble envisagé par l'Etat au moment du lancement des CDT.

L'Ae note qu'alors que les CDT servent parfois d'incubateur d'une nouvelle communauté d'agglomération, ou de projet fédérateur pour une jeune communauté d'agglomération, le présent CDT n'a pas été conçu dans cette logique et conduit deux communautés d'agglomérations à travailler selon un autre modèle, chacune avec une partie seulement de ses communes. La communauté d'agglomération Terre de France, majoritairement engagée dans le présent CDT, ne semble pas par ailleurs avoir encore parfaitement identifié ses modalités d'association au CDT Est-Seine-Saint-Denis.

Le périmètre du CDT est partiellement inclus (territoire de la communauté d'agglomération Roissy Porte de France) dans le territoire du SIEVO[7], syndicat intercommunal regroupant 25 communes de l'est du Val-d'Oise. Le SIEVO s'est engagé dans la révision d'un schéma de cohérence territoriale (ScoT), afin notamment de porter la dynamique des CDT et de faciliter la réalisation de certains projets structurants, dont ceux prévus au présent CDT : le nouveau projet de ScoT a été arrêté par les élus début juillet 2013.

Le périmètre du CDT est inclus dans celui de la Plaine de France (recouvrant l'est du Val d'Oise et l'ouest de la Seine-Saint-Denis), qui forme un vaste territoire de 300 km² au nord de Paris, englobant les aéroports du Bourget et de Paris-CDG, avec, au centre, le couloir constitué par l'autoroute A1. Il s'agit du territoire de compétence de l'EPA Plaine de France.

Le Grand Roissy est une association de collectivités (dont une quarantaine de communes), créée en 2011, dans le sillage des réflexions sur le Grand Paris. Elle s'est dotée en 2011 d'une conférence territoriale annuelle, et en 2012 d'une instance de pilotage, le conseil de pôle à 4 collèges (Etat, collectivités, entreprises et associations). Parmi ses objectifs figurent notamment les modalités de gouvernance de la zone du Grand Roissy (dont le périmètre n'est pas définitivement fixé), et la participation aux réflexions sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du territoire et en particulier à celles liées au Grand Paris, aux projets de transports en commun, d'équipements et d'infrastructures indispensables au développement du Grand Roissy. Son territoire a successivement été identifié comme « territoire prioritaire », « centre d'envergure européenne » (contrat Plan Etat Région 2000-2006), puis territoire d'intérêt national (contrat Plan Etat Région 2007-2013). Il est actuellement concerné par 5 projets de CDT, dont le présent CDT.

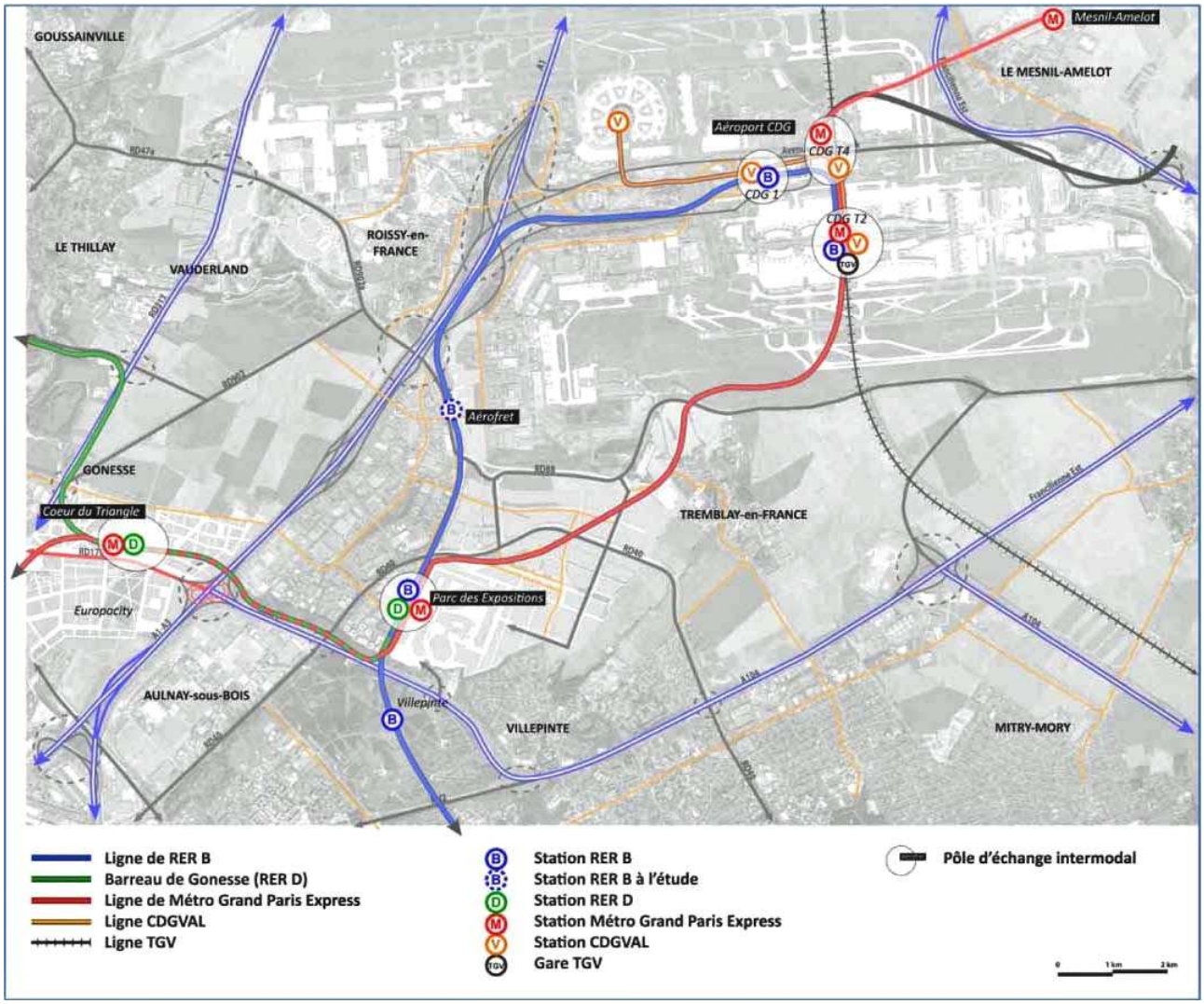
1.4 Le CDT Cœur économique Roissy-Terres de France

Le CDT sera conclu pour une période de 15 ans à compter de sa signature.

1.5.1 Le contenu du CDT :

Sur la forme, le CDT respecte le décret n°2011-724 cité plus haut : il comporte en Titre I son projet stratégique de développement durable, en Titre II ses objectifs et priorités, en Titre III ses actions, opérations d'aménagement et ses projets d'infrastructure. Dans le Titre IV (les conditions de mise en oeuvre du CDT), il est envisagé que l'EPA Plaine de France se voit confier la responsabilité du suivi global des différents CDT du Grand Roissy, ainsi que la consolidation des différents indicateurs du présent CDT, pour assurer le suivi des objectifs stratégiques, de l'avancement opérationnel des projets et du suivi environnemental. Un diagnostic « habitat » est présenté en annexe 2.

[7] SIEVO : syndicat intercommunal de programmation pour le développement de l'Est du Val d'Oise



Réseau des transports collectifs prévus (source : évaluation environnementale)

Selon la présentation même du communiqué de presse du 30 avril 2013, les objectifs principaux du CDT sont :

- « *Le développement économique :*
  ** Améliorer la performance et la compétitivité du pôle aéroportuaire en développant l'offre de services pour les passagers, les usagers et le fret, en lien avec les opérateurs présents (FEDEX, CAREX, ADP).*
  ** Créer un hub dédié à l'événementiel, au tourisme d'affaires et aux rencontres professionnelles.*
  Le CDT prévoit la création de 40 à 65 000 emplois sur 20 ans et entend faciliter l'accès à l'emploi pour ses populations.

- *Le transport :*
  ** Renforcer la connexion à la région métropolitaine : Mise en service de la ligne 17 du métro du Grand Paris d'ici 2027 et de ses trois gares (Parc des Expositions, terminaux 2 et 4 de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle) , du projet privé CDG Express à l'horizon 2023 ; Réalisation d'une connexion ferrée entre le RER D et le RER B d'ici 2020*
  ** Renforcer la desserte locale du territoire par la mise en place de lignes de bus structurantes*
  Le CDT porte un objectif de la part des transports en commun sur le territoire de 40% à l'horizon 2030.

- *le logement et le cadre de vie*
  ** Construire 950 logements par an en moyenne.*
  ** Améliorer le cadre de vie au travers du renforcement de l'offre culturelle et de la préservation et la valorisation des espaces naturels. »*

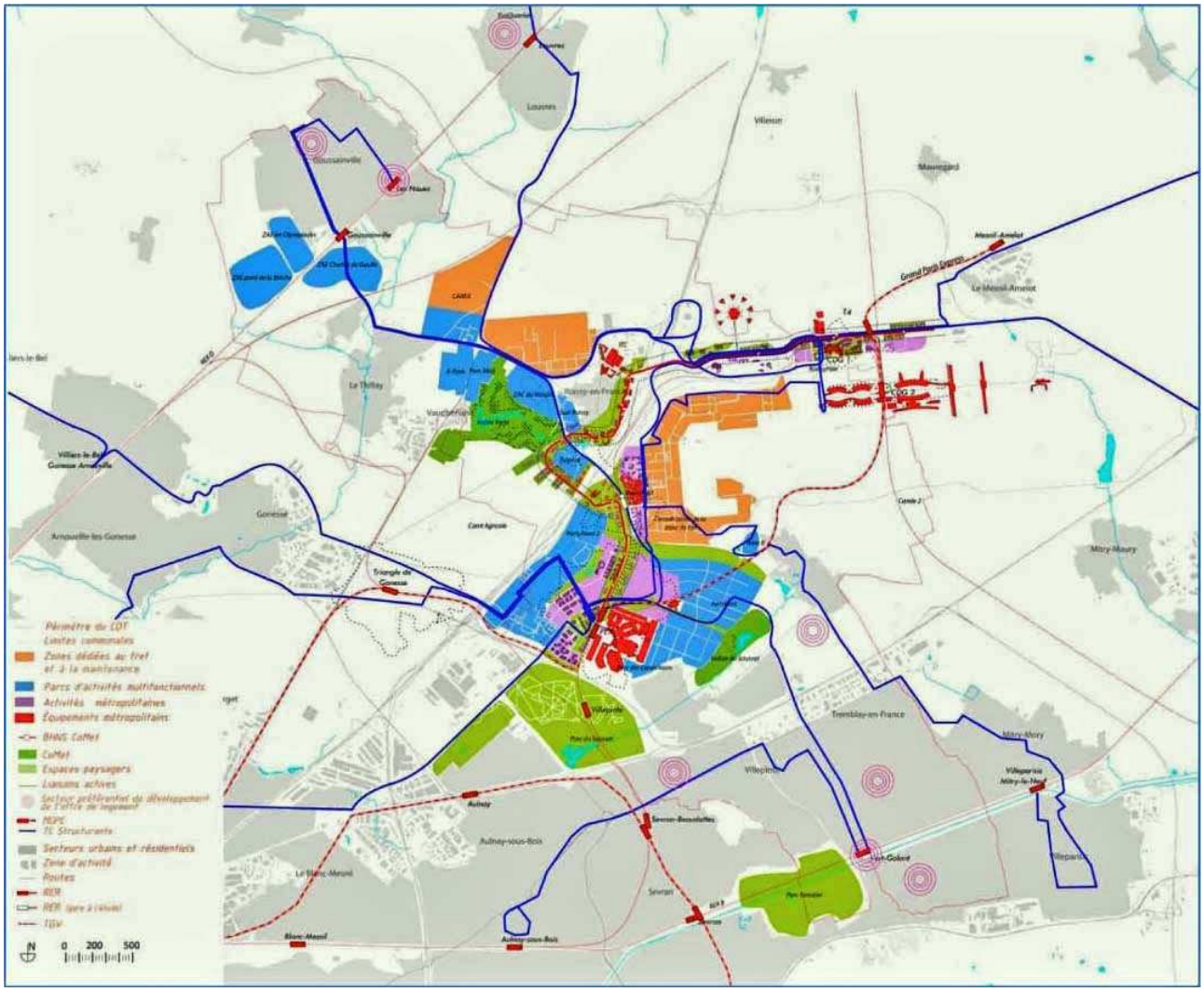
1.5.2 Les objectifs du CDT :

Le CDT comporte 5 objectifs[8] :
1. Emplois et développement économique
2. Transports et déplacements
3. Habitat
4. Urbanisation et aménagement durable
5. Paysages et environnement.

La présentation des 50 fiches-actions s'effectue néanmoins selon une logique différente, en les ventilant dans un premier temps par grand secteur géographique du CERTF (il y en a 4) pour les 33 « projets opérationnels[9] », puis par thème pour les 17 actions et projets transversaux (logement : 2 ; transports en commun et modes doux : 7 ; projets routiers : 2 ; environnement : 1 ; volet numérique : 3 ; emploi-formation : 3).

8 De manière surprenante, le résumé non technique ne reprend pas cette liste et identifie les 5 objectifs de la manière suivante :
1) Conforter le positionnement compétitif de la plateforme aéroportuaire, principale moteur du coeur économique du Grand Roissy notamment par l'aménagement de la plateforme en optimisant le foncier disponible et en assurant de bonnes conditions d'exploitation (accessibilité)
2) Assurer les conditions de développement et de pérennisation d'un cluster des échanges internationaux principalement en encourageant le développement d'activités liées à la plateforme intermodale et à l'économie de la mobilité.
3) Renforcer la cohérence spatiale du développement économique à travers la constitution d'aménagement et d'un mode de transport spécifique (le corridor métropolitain) qui reliera l'ensemble des sites à vocation métropolitaine (Roissypôle, ITC, zone hôtelière de Roissy, Trapèze, Paris Nord II, Aérolians et PIEX)
4) Améliorer les échanges de tous ordres au sein du CERTF à travers notamment une amélioration de la desserte locale entre les différents secteurs.
5) Orienter le développement vers les habitants et l'amélioration de la qualité de vie à travers l'optimisation des disponibilités foncières pour articuler les zones de logements et les zones d'emploi en relation avec la nouvelle organisation des déplacements mise en oeuvre à l'échelle du territoire.

9 Dont l'écoquartier de Louvres-Puiseux (fiche-action 9), qui a fait l'objet de l'avis Ae n°2010-35 du 27 octobre 2010, dans un contexte précédant l'élaboration du CDT. Le 5 janvier 2011, la préfecture du Val d'Oise a délivré l'arrêté préfectoral visant à la création de la ZAC de l'éco-quartier de Louvres-Puiseux.



Projet stratégique du territoire (source : évaluation environnementale)

Deux des 33 projets opérationnels sont présentés comme dotés d'une dimension environnementale intrinsèque à l'objectif poursuivi : d'une part l'aménagement de l'aire de loisirs et de sports du vallon de Vaud'herland, autour d'un corridor biologique, de traitements paysagers et d'un « parcours golfique », d'autre part l'aménagement de la vallée du ru du Sausset (espace naturel sensible), conçu comme un parc paysager autour d'un des rares cours d'eau à ciel ouvert du CDT.

La dimension environnementale du CDT repose fortement sur l'élaboration d'un cahier de prescriptions environnementales qui a pour objet « *de définir un ensemble de recommandations pour amoindrir les prélèvements des ressources du territoire et favoriser l'insertion des projets à l'échelle du CERTF* ». D'ores et déjà, sont identifiées des recommandations qui figureront dans ce cahier qui s'appliquera d'une part aux projets, d'autre part aux documents d'urbanisme. Elles concerneront les sols (compacité des bâtiments, ..), les eaux (gestion des eaux pluviales), les risques naturels (remontée des nappes et retrait-gonflement d'argile), les espaces verts (espèces choisies en fonction de l'arrosage demandé, usage raisonné des produits phytosanitaires, …), la biodiversité (continuités vertes, clôtures, nichoirs, …), l'énergie (réseaux de chaleur et énergies renouvelables), le bruit (revêtement des chaussées), l'écoconstruction et la conception bioclimatique, les chantiers verts, et la prise en compte des conclusions de l'étude « schéma agricole du Grand Roissy ».

Chaque action est décrite dans une fiche spécifique précisant au moins la localisation, le maître d'ouvrage ou la structure porteuse, l'objectif, l'état d'avancement et le phasage. Selon les fiches, il est parfois mentionné les procédures nécessaires et le cadrage financier. Le document ne répond donc pas complètement aux attendus de l'article 4 du décret cité ci-dessus. En outre, aucun tableau ne synthétise les engagements des différentes parties du projet. ***L'Ae recommande, pour la bonne information du public, de présenter dans une synthèse les engagements des différentes parties prenantes et leur degré***

d'implication dans le CDT (pilote, partenaire) et de préciser le périmètre de mise en oeuvre de chacune des actions.

L'objectif fixé par la TOL[10] pour ce territoire est de construire 950 logements neufs par an, sur une zone où la tendance constatée est 440 logements par an. Par ailleurs l'espace est fortement touché par le plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Roissy : plus de la moitié du territoire se trouve en effet placé en zones A, B et C. S'agissant de la zone C des PEB, l'article L.147-5 du code de l'urbanisme pose le principe selon lequel les constructions à usage d'habitation sont interdites et précise les exceptions à ce principe, limitativement énumérées, ne pouvant conduire à une augmentation de la population soumise au bruit. Les opérations de rénovation urbaine entrent dans ce régime d'exception. Cette situation est identifiée comme posant localement des difficultés pour atteindre les objectifs fixés par la TOL, les communes de Tremblay et Villepinte étant déjà conduites à multiplier par 2,5 fois leur production annuelle de logements.

L'évaluation environnementale précise que ce CDT a pris en compte les programmes de construction de logements de Louvres-Puiseux, hors CDT, "*afin que les objectifs de l'Etat en matière de construction de logements puissent être atteints*". La justification présentée en est que Louvres-Puiseux fait partie du "*bassin d'habitats du CDT*" : cette zone a en effet toujours été considérée comme un espace privilégié pour le développement de l'habitat à proximité du pôle aéroportuaire. L'Ae note que l'Etat, répartiteur de la TOL et co-acteur du projet de CDT, a approuvé cette option. ***Tout en prenant acte de cette « logique » jamais rencontrée dans les autres CDT examinés jusqu'à présent, l'Ae s'interroge sur la cohérence de cette option au regard de l'évaluation environnementale du CDT. A tout le moins, l'Ae recommande de prendre en compte les impacts découlant de la prise en compte des communes de Louvres-Puiseux dans l'atteinte des objectifs de la TOL, notamment en terme de consommation d'espaces agricoles et de mobilité[11].***

Le CDT ne vaut déclaration de projet pour aucun des projets listés.

1.5 Enjeux environnementaux du territoire et du CDT :

Comme cité dans le § 2.4 ci-après, l'état initial présenté dans le rapport d'évaluation environnementale du CDT analyse les enjeux du territoire et du CDT, mais n'en indique pas de hiérarchisation. A partir des documents et des indications fournis aux rapporteurs, l'Ae a estimé nécessaire d'identifier les enjeux lui paraissant les plus importants, afin de disposer d'une grille d'analyse lui permettant d'établir son avis.

Le territoire du présent CDT est directement concerné par deux enjeux environnementaux majeurs, propres à l'ensemble de la grande couronne :

- le rythme de consommation des espaces ruraux et naturels nécessaires aux constructions : la tendance à l'étalement urbain et donc à une consommation d'espaces ruraux et naturels élevée au regard du nombre de logement et surtout de locaux d'entreprise construits en 2ème couronne est l'un des principaux enjeux soulignés par le projet de SDRIF[12] de 2013 ;
- l'organisation des réseaux de transport en commun, qui doit permettre de réduire l'usage actuellement prépondérant des véhicules individuels, source principale de pollutions et de nuisances dues au transport, et permettre des déplacements. Dans un territoire structuré par des infrastructures de transport selon un axe nord-sud, la question de la desserte locale (réseau viaire secondaire, transports en commun et liaisons douces) selon un axe est-ouest est identifiée comme un enjeu essentiel pour le développement du territoire.

Comme dans la plupart des autres CDT, les deux autres enjeux majeurs correspondent (conformément à ce que laisse prévoir la rédaction du décret n° 2011-7 24 sur les CDT) à l'atteinte des objectifs quantifiés de la TOL et à la maîtrise de l'urbanisation nouvelle à proximité des gares :

10 L'article 1 de la loi relative au Grand Paris a défini un objectif ambitieux de production de 70 000 logements par an . Conformément à l'article 23 de cette même loi, une proposition de répartition de cet objectif ou TOL (Territorialisation de l'Offre de Logements) a été soumis à l'avis du comité régional de l'habitat (CRH) qui l'a approuvée. Les communes et les établissements publics de coopération intercommunales-EPCI- compétents en matière de programme local de l'habitat -PLH- ont ensuite disposé de 3 mois pour faire connaître leur avis.

11 L'EE précise déjà les besoins en eau potable, assainissement et gestion des déchets de l'urbanisation de Louvres-Puiseux, en complément des besoins découlant directement du projet de CDT.

12 Schéma directeur de la région Ile-de-France

- le premier de ces enjeux « classiques » est ici très fortement compliqué par le contexte réglementaire découlant du zonage du PEB, et résolu par la prise en compte inhabituelle des logements à créer sur deux communes limitrophes du CDT ;
- le second de ces enjeux « classiques » concerne les trois nouvelles gares du Réseau Grand Paris Express sur le territoire du CDT, localisées au parc des expositions (interconnexion avec le RER B et le futur barreau de Gonesse du RER D), au terminal 2 de Roissy (en interconnection avec le RER B, le TGV et le CDG Val) et au terminal 4. Le projet d'aménagement porté par le CDT autour des nouvelles gares du RGPE concerne donc l'activité économique et non le logement. L'Ae note par ailleurs l'originalité du présent CDT par rapport aux autres CDT connus à ce jour : le CDT CERTF, approuvé par l'Etat, demande la création d'une nouvelle gare sur la ligne B du RER, dite « gare fret », demande qui se heurterait à l'opposition de la SNCF[13], compte tenu des 2 mn d'arrêt supplémentaire qu'elle entraînerait.

Compte tenu des perspectives d'évolution des habitants et des activités, il existe également un fort enjeu relatif à la capacité de satisfaire des besoins croissants relatifs à des services publics (eau potable, assainissement, déchets). Cet enjeu nécessite une approche qui dépasse les limites du présent CDT. De même les capacités de desserte routière, reposant actuellement principalement sur l'A1, justifient une approche inter-CDT.

Par ailleurs il existe un fort enjeu transversal de prise en compte de l'environnement dans les projets du CDT, sous ses différents aspects (bruit, pollution atmosphérique, espaces naturels et agricoles résiduels, présence de trois des 15 unités d'un site Natura 2000, cours d'eau dégradés, trame verte et bleue, …).

2 Analyse du rapport d'évaluation environnementale

2.1 Méthodologie de l'évaluation environnementale du CDT

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

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

Les principaux impacts environnementaux que l'Ae a analysés correspondent aux enjeux identifiés comme prioritaires au § 1.6 ci-dessus : consommation d'espaces naturels ou agricoles, conditions de l'atteinte des objectifs de la TOL, amélioration des réseaux de transport de proximité, et bonne gestion environnementale des projets locaux.

L'approche méthodologique consistant à comparer les conséquences environnementales du CDT à une situation de référence sans CDT doit nécessairement prendre en compte une ventilation claire des projets identifiés par les fiches-actions du CDT, entre ceux qui constituent le projet de territoire et qui sont réputés ne pas se faire sans CDT ou se faire de manière différente, et ceux qui sont réputés être des « coups partis » et se faire même sans CDT. Cette ventilation est un exercice délicat, car elle détermine certains impacts du CDT.

L'Ae estime que les deux tableaux ventilant les projets selon les deux catégories, pages EI-71 et EII-9 de l'EE, sont globalement cohérents et prennent bien en compte l'avancement de la plupart des projets mentionnés ; certains choix méritent néanmoins d'être mieux argumentés :

[13] Information donnée oralement aux rapporteurs par les deux communautés d'agglomération qui portent le CDT.

- faut-il vraiment considérer que le Réseau Grand Paris Express, avec ses trois gares situées sur le territoire du CDT, ne serait pas réalisé sans le présent CDT, ou le serait d'une manière différente ? L'Ae comprend que l'enjeu réside en la 4ème gare demandée par le CDT, non actuellement arbitrée. ***L'Ae recommande de comptabiliser le GPE et ses trois gares dans les projets de réalisation avec ou sans CDT, et de mieux mettre en évidence la demande de 4ème gare dans les projets du CDT.***

- les projets de densification de la zone d'activité de Paris Nord 2 et de requalification du périphérique Sud d'ADP existaient préalablement au CDT et auraient pu figurer dans le scénario de référence. ***L'Ae recommande d'expliquer pour quelles raisons la densification de la zone d'activité de Paris Nord 2 et la requalification du périphérique Sud d'ADP (programme, planning) auraient été significativement différentes sans le CDT***.

- la densification de Roissypôle (autour du projet de nouvelle gare RER CDG T4) est imputée au scénario de référence, alors même que le réaménagement prévu autour des nouvelles gares du Grand Paris est a priori un objectif du CDT. ***L'Ae recommande d'expliquer pour quels motifs l'aménagement prévu autour de la nouvelle gare RER RCD T4 n'est pas considéré comme un projet du CDT.***

Néanmoins la comparaisons entre un scénario de référence et le scénario retenu par le CDT ne suffit pas à rendre totalement compte de la manière dont le projet de territoire qui sert de base au CDT va modifier le cadre de vie des habitants, et plus largement la perception du territoire par les personnes qui le fréquentent.

En effet, le CDT lui-même comparé au scénario de référence sans CDT tel que défini au § 2.4.2 n'a que des impacts relativement modestes, au regard de ce que l'on inclut dans le scénario de référence au motif qu'il existe déjà une décision d'aménagement (même si les travaux n'ont pas commencé) ou un document de planification antérieur au CDT qui prévoit un aménagement. Ceci concerne une série de projets sur des terrains actuellement agricoles ou naturels. L'impact de ces grands projets sera par lui-même très significatif, notamment en terme d'artificialisation de terres agricoles.

L'Ae n'a pas les moyens ni la légitimité pour dresser elle-même une évaluation globale des impacts positifs et négatifs de tous les projets sur l'environnement, au stade actuel. Elle tient cependant, pour la bonne information du public, à souligner la différence entre l'évaluation des impacts du CDT par rapport au scénario de référence sans CDT qui a été retenu, ces impacts étant modestes, et l'évaluation des impacts du « projet de territoire » qui sous-tend le CDT, lesquels seront à l'évidence beaucoup plus importants. Dans le cas du présent CDT, ceci concernera notamment la consommation de terres.

La prise en compte des enjeux environnementaux par le CDT, qui constitue avec la qualité du rapport d'évaluation environnementale l'un des deux thèmes analysés par l'Ae dans le présent avis, résulte directement des effets probables, positifs ou négatifs, du CDT. L'analyse qu'en fait l'Ae est donc traitée au §2.5 ci-après, relatif aux effets du CDT.

2.2 Remarques générales sur l'évaluation environnementale

Le rapport est globalement de qualité et facilement lisible, accompagné de tableaux et de cartes compréhensibles. Il appelle néanmoins de la part de l'Ae différentes remarques plus précises, développées ci-après.

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

L'évaluation environnementale traite de l'articulation du CDT avec certains plans et programmes en vigueur sur le territoire.

La compatibilité avec le SDAGE[14] Seine-Normandie (et avec l'état actuel du projet de SAGE[15] Croult-Enghien-Vieille Mer) ne peut être encore formellement établie tant que :
- les modalités de réalisation de certains projets, notamment au regard des zones humides, n'auront pas fait l'objet d'études complémentaires ;
- les études à l'échelle inter-CDT sur les capacités des stations d'épuration et les captages d'eau potable à satisfaire les besoins identifiés.

14 Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
15 Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

L'analyse spécifique de la compatibilité du CDT avec le SDRIF dans sa version délibérée par le conseil régional d'Ile-de-France le 25 octobre 2012, conclut globalement à la compatibilité des deux documents, mais identifie néanmoins quatre contradictions, nonobstant le fait que le projet de SDRIF n'a par ailleurs pas pris en compte, selon l'EE, deux autorisations d'aménagements de 2011 et 2013[16]. Les problèmes concernent des projets du CDT localisés soit en zone agricole du projet de SDRIF, soit en zone d'urbanisation conditionnelle. L'EE mentionne la volonté des collectivités signataires du CDT d'obtenir des modifications au projet actuel de SDRIF, dans le cadre des suites qui seront données à l'enquête publique. ***L'Ae recommande d'expliquer la procédure qui sera suivie pour garantir la compatibilité du CDT avec le SDRIF***[17]***.***

En outre, concernant la compatibilité avec le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), non encore approuvé, mais aussi avec une continuité écologique reprise par le SDRIF, l'Ae note que les projets d'Aérolians Paris et de densification de Paris Nord 2 seraient susceptibles de fragiliser les liaisons d'intérêt écologique existant d'une part entre le parc du Sausset et le vallon du Sausset, d'autre part le long de la RD40, mais qu'il est proposé une compensation (ou alternative). Néanmoins l'équivalence écologique de la compensation n'est pas du tout démontrée. ***L'Ae recommande de :***

- ***démontrer que la proposition d'alternative à la liaison écologique identifiée par le projet de SRCE entre le parc du Sausset et le vallon du Sausset serait bien fonctionnellement équivalente ;***
- ***d'expliquer la procédure qui sera suivie pour garantir le respect de la continuité écologique inscrite au SDRIF le long de la RD40.***

Le ScoT du SIEVO en cours de révision (approbation prévue fin 2013), devra être mis en compatibilité avec le CDT.

Le SRCAE (schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie) a été arrêté le 14 décembre 2012. Le CDT intègre certaines de ses orientations sectorielles (performance énergétique des bâtiments, encouragement à l'utilisation d'énergies renouvelables, développement des transports en commun, ...) , mais à un fort niveau de généralités et sans objectifs précis. Le développement urbain envisagé ne contribuera pas à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de consommation énergétique.

L'EE n'évalue pas la compatibilité du CDT avec le PRQA (plan régional pour la qualité de l'Air[18]), alors même qu'il s'agit d'une zone caractérisée notamment par des dépassements de normes horaires et journalières pour les PM10[19] (tolérance fixée à 35 dépassements). ***L'Ae recommande d'analyser la compatibilité du CDT avec le plan régional pour la qualité de l'air.***

L'Ae constate que le rapport d'évaluation environnementale n'examine pas l'articulation du présent CDT avec les CDT voisins. Or l'Ae note par exemple que le projet du Colisée[20] (cf. fiche-action 22), présenté comme un « équipement majeur du CDT », semble a priori très comparable au projet du Dôme[21] porté par le CDT voisin Val de France-Gonesse-Bonneuil en France, alors que le rapport « Arena 2015 » (rapport de la commission Grandes Salles à Mme la Secrétaire d'État chargée des sports, mars 2010) identifiait les besoins de nouvelles grandes salles en nombre limité et peut être pas à proximité immédiate[22]. De manière

16 Le permis d'aménager du projet ITC International Trade Center, sur 13 ha, pour un coût d'environ 600 M euros) a été délivré début 2013, partie sur le terrain réaménagé d'une ancienne entreprise, partie sur des terrains naturels.

17 Cf. article 31 de la Loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social. Les actions ou opérations d'aménagement ou les projets d'infrastructures prévus dans le CDT doivent être compatibles avec le schéma directeur de la région d'Ile-de-France, et que jusqu'à l'entrée en vigueur du décret abrogeant le schéma approuvé par le décret du 26 avril 1994 portant approbation de la révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France, ce rapport de compatibilité s'apprécie au regard des dispositions du dernier projet de schéma directeur de la région d'Ile-de-France, adopté par délibération du conseil régional

18 Le contenu du PRQA est intégré dans les SRCAE, mais dans les régions où un PRQA était en cours d'élaboration au moment du vote de la loi Grenelle II, l'article 68 de cette loi confirme que les articles L. 222-1 à L. 222-3 du Code de l'environnement, dans leur rédaction antérieure à la date d'entrée en vigueur de cette loi Grenelle II, « demeurent applicables aux projets de plans régionaux pour la qualité de l'air en cours d'élaboration qui ont fait l'objet d'une mise à la disposition du public dans les conditions prévues à l'article L. 222-2 du même code ».

19 Les PM 10 sont des particules en suspension dans l'air dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres

20 équipement multifonctionnel de 15 000 à 20 000 places pour recevoir des compétitions sportives nationales et internationales, des événements para-sportifs et des grands événements culturels

21 L'Aréna de Sarcelles (ou Dôme), d'un coût actuellement estimé à 190 millions d'euros hors aménagements urbains, serait constituée de trois entités : une salle à forte capacité (15 000 à 25 000 places, les chiffres varient selon les présentations du projet), une salle à capacité courante (3 000 places) et un amphithéâtre/auditorium (1 500 à 2 000 places). La grande salle sportive multifonctionnelle serait susceptible d'accueillir des évènements nationaux et internationaux, comme des championnats de basket ou de handball mais aussi des concerts, et d'accueillir des clubs résidents. Ce projet labellisé « Grand Paris » est à la recherche d'un investisseur et d'un maître d'ouvrage

22 Préconisation n°1 : « Permettre à la France d'accueillir des compétitions européennes ou mondiales et de s'inscrire dans le marché de l'événementiel européen en construisant ou rénovant une enceinte de plus de 20 000 places, une enceinte de 15 000 places et

plus générale, dans l'aire du Grand Roissy, sans doute élargie au Bourget, il est raisonnable d'émettre l'hypothèse d'une certaine communauté de contexte, de contraintes et d'objectifs, rendant a priori souhaitable une certaine cohérence des CDT, notamment vis-à-vis des conséquences des choix stratégiques sur les besoins en services publics partagés (eau, assainissement, déchets, …). ***L'Ae recommande d'analyser la cohérence des options prises par le présent CDT au regard des options prises par les CDT voisins.***

2.4 Analyse de l'état initial et de ses perspectives d'évolution

2.4.1 Etat initial de l'environnement

Déplacements

L'état initial présente l'ensemble des réseaux de transports selon les différents modes utilisés. Il comprend une rubrique (p 52) intitulée « projets routiers identifiés » décrivant l'évolution prévisible de l'armature des déplacements routiers si les projets connus étaient menés à leur terme. Ce parti pris d'énoncer les projets après avoir exposé l'état initial dans un domaine est intéressant. La même présentation serait souhaitable pour les autres thématiques, par exemple, pour les modes doux dont les itinéraires aujourd'hui fragmentés réduisent sensiblement l'intérêt.

Par ailleurs, les indications chiffrées sur la saturation du réseau routier (trafic supérieur à 100 000 véhicules/jour sur l'A 104, de l'ordre de 90 000 v/j sur l'A1 au niveau de Villepinte, très chargé sur les routes départementales et fortement saturé au sud du périmètre de CDT (180 500 v/j sur l'A1 et 86 800 v/j sur l'A3) auraient justifié une analyse des raisons de cette saturation. L'analyse des mouvements origine/destination permettrait de mesurer quelle alternative aux déplacements individuels le réseau de transport en commun est susceptible d'apporter. L'Ae rappelle que si le secteur regroupe 150 000 emplois directs, les projets du territoire (scénario de référence +CDT) prévoient d'accueillir 70 980 emplois nouveaux dans quinze ans. Par ailleurs, la gare de fret TGV et la plateforme Carex devraient accroître sensiblement les circulations de poids lourds (trafic annuel de la gare fret évalué à 700 000 tonnes par an).

L'Ae recommande de compléter le dossier par une analyse détaillée des besoins de déplacement au sein du périmètre, des raisons de la saturation actuelle du réseau routier, des obstacles constatés à un renforcement de la part modale en transport collectif en prenant notamment en compte les contraintes horaires liées aux spécificités des activités économiques du secteur.

L'environnement sonore et acoustique

Le dossier présente en pages 40 et 41 les nuisances sonores et acoustiques. Elles s'avèrent particulièrement élevées notamment le long des axes du réseau magistral. Le cumul des nuisances est également une des caractéristiques fortes du territoire. L'Ae note que seulement 34 % des logements inclus dans le périmètre du plan de gêne sonore de Paris Charles de Gaulle ont été traités depuis 1995. Plusieurs plans de prévention du bruit dans l'environnement sont en cours et l'autoroute A 104 à Villepinte est identifiée comme zone bruyante dans le PPBE[23] Etat de Seine-Saint-Denis. Un diagnostic acoustique devait être réalisé pour déterminer les travaux à engager. ***L'Ae recommande de compléter le dossier en précisant les travaux envisagés ou programmés pour réduire les nuisances sonores subies par les populations exposées situées le long des infrastructures de transports ou incluses dans le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.***

Qualité de l'air

La qualité de l'air est examinée à partir des mesures des deux stations implantées sur l'aire d'étude. Il est rappelé qu'en 2012, 11 dépassements de la valeur limite pour l'ozone et 25 pour les MP10[24] ont été constatés à Tremblay-en-France et 27 à la station de Gonesse pour les PM10. Les enjeux de pollution de l'air sont attestés par les relevés effectués sur la plateforme aéroportuaire en 2007 et 2008 par AirParif. Ils traduisent un taux élevé du dioxyde d'azote et de particules fines. ***L'Ae recommande de compléter le dossier avec un historique de l'évolution des pollutions constatées de l'air mentionnant pour les périodes concernées le nombre des mouvements aériens et les évolutions de la circulation automobile sur le réseau.***

cinq enceintes de 10 000 places (en configuration sport) sur le modèle Arena ».

23 Plan de prévention du bruit dans l'environnement

24 PM 10 : particules fines générées notamment par les moteurs diesel

Eau

L'EE mentionne les quatre aquifères à prendre en compte (EI-7) pour la ressource en eau, mais ne précise pas l'origine des prélèvements selon les captages (cartographie de la page EI 8). Les informations données (EE EI-16) sont insuffisantes pour déterminer l'origine des 22 captages d'AEP[25].

Par ailleurs, concernant l'hydrologie de la zone d'étude, le Sausset et le Crould ne font pas l'objet de précisions sur leur état écologique au sens de la directive cadre sur l'eau (dont le contenu est pourtant détaillé pEI-12).

Les capacités d'assainissement sont décrites avec précision permettant d'évaluer la capacité résiduelle de traitement des stations d'épuration accueillant les effluents du territoire à près de 161 800 Eq Habitants.

Occupation du sol

L'analyse de l'occupation du sol du territoire de CDT ne figure pas dans l'EE. Elle est cependant présentée en annexe du contrat[26]. Elle indique qu'en 2008 les cultures occupaient 1517 ha, l'habitat individuel 1079 ha, les infrastructures de transports (dont une partie de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle) 1064 ha, le secteur rural 819 ha, les activités 699 ha, les espaces urbains ouverts 623 ha, les équipements 196 ha, les bois et forêts 117 ha et l'habitat collectif 115 ha. Aucun historique des fonctions principales des espaces du territoire n'est produit.

Sur un secteur promis à une forte mutation, l'analyse et le suivi de l'occupation des sols apparaissent indispensable à l'Ae. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande d'intégrer l'état initial de l'occupation actuelle du sol dans l'EE, et de mentionner les évolutions des dix dernières années.***

Biodiversité, sites et paysages

Les informations délivrées sont pour l'essentiel issues de recherches bibliographiques et de deux passages sur le terrain effectués au printemps 2012. Elles insistent sur la fragmentation du réseau écologique et sur les atouts que constituent les parcs urbains. L'état initial mentionne sans le détailler le besoin de restauration des continuités écologiques au droit des cours d'eau. Il s'appuie sur les analyses relatives à la trame verte et bleue (TVB) régionale et celle établie pour la petite couronne. Elle n'établit pas une cartographie permettant d'identifier précisément les continuités écologiques importantes pour la biodiversité que le CDT s'engage à préserver ou même, là où il serait susceptible de procéder à des renaturations (à l'exception de la Vallée du Sausset dont le projet reste imprécis). ***L'Ae recommande de préciser les enjeux propres aux continuités écologiques présentes sur le territoire du CDT, en indiquant quelles solutions ont été examinées par les maîtres d'ouvrage pour remédier aux conséquences de la fragmentation des espaces naturels.***

2.4.2 Les perspectives d'évolution du territoire sans contrat : le « scénario de référence » 2030

Le scénario de référence 2030 intègre les projets connus et engagés sous une forme ou sous une autre avant la loi sur le Grand Paris. Il comprend pour l'essentiel un développement économique considérable lié à l'attractivité de la plateforme aéroportuaire de Roissy et une évolution du réseau de transport (en majeure partie par des projets d'infrastructures routières). Il prend en compte le projet de construction du barreau ferroviaire de liaison des RER D et B de Gonesse.

Le territoire connaîtrait avec le scénario de référence une augmentation de 50 980 emplois. 20 000 nouveaux emplois seraient créés par le CDT.

En matière de logement, le scénario de référence apporterait 6609 logements tandis que le CDT permettrait la production de 7641 logements supplémentaires soit un apport de 21 930 habitants à ajouter aux 19 968 issus du scénario de référence.

L'Ae observe que le scénario de référence conduit à ajouter près de 19 000 habitants et 50 000 emplois à un territoire déjà soumis à des nuisances et pollutions importantes (sonore, de l'air) où les circulations sont déjà difficiles sans que la perspective proposée dans le CDT ne vise une amélioration de la situation.

L'Ae recommande que des estimations chiffrées de l'évolution des émissions de polluants atmosphériques et des nuisances sonores liées aux futurs déplacements soient produites, tant pour le scénario de référence que pour le CDT

25 Alimentation en eau potable

26 Etudes logements annexes – pré diagnostic habitat – avril 2013 page 3

Il est à noter l'existence d'une annexe de l'EE intitulée « évaluation des incidences des actions du scénario de référence » qui permet d'apprécier plus globalement les évolutions prévisibles sur le territoire de projet.

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

Au regard d'une part de l'ambition de consolider et renforcer la compétitivité internationale du pôle aéroportuaire de Roissy, d'autre part du diagnostic porté par le CDT et son EE sur le territoire, le projet est indubitablement cohérent.

La rédaction du rapport d'évaluation indique que la préparation du CDT n'a pas donné lieu à une analyse de plusieurs « solutions de substitution raisonnables ». En revanche, il est indiqué que l'élaboration progressive du rapport d'évaluation environnementale a été utilisée par les partenaires du contrat pour en faire évoluer le contenu (émergence de trois nouvelles fiches actions), dans une logique d'optimisation. L'Ae rappelle qu'une telle démarche itérative est fréquemment utilisée lors de l'élaboration d'un plan ou d'un programme, et qu'elle apparaît tout à fait conforme à l'esprit de la directive « plans et programmes » et à ses textes de transposition en droit français, à condition que cette démarche de sélection des options retenues soit assez clairement décrite au public pour lui permettre de la comprendre.

L'Ae observe que le projet de cahier de prescriptions environnementales (fiche action n°44) semble être avant tout la traduction par le présent CDT de l'obligation découlant du second alinéa du II de l'article I de la loi sur le Grand Paris (cf. annexe), plus que le résultat du processus particulier d'évaluation environnementale : ces prescriptions environnementales qu'il reste à préciser opérationnellement sont bien l'apport fondamental de la logique du CDT par rapport au projet antérieurement porté par les partenaires.

Les deux autres nouvelles fiches actions (COMET[27] et PDIE[28]) semblent davantage relever d'une volonté louable de meilleure cohérence d'ensemble du projet de territoire, que d'alternatives envisagées. Sans contester nullement la valeur ajoutée de ces trois nouvelles fiches actions, l'Ae estime que la preuve que des alternatives ont été étudiées lors du processus d'élaboration du CDT n'est pas apportée.

Les deux motifs pour lesquels le projet de CDT a été retenu, mis en avant par l'EE (page EII-3), sont d'une part la valorisation des transports collectifs et des modes alternatifs à la voiture, d'autre part la limitation de la consommation d'espace. Si le premier objectif est bien développé dans le contrat, le second paraît fragilisé notamment par l'absence de démonstration qu'il y a bien rupture avec les tendances observées durant les dix dernières années et volonté de protéger durablement les espaces agricoles et naturels restants. Pour la bonne information du public, il est indispensable de ne pas introduire de confusion entre d'une part les observations relatives au changement constaté d'occupation du sol, et d'autre part les surfaces comptabilisées comme ayant fait l'objet d'une décision (DUP[29] ou ZAC[30]) conduisant ultérieurement à un changement d'occupation du sol, mais sans avoir encore fait l'objet de travaux. ***L'Ae recommande que la justification des choix opérés au regard des solutions de substitution raisonnables, porte davantage sur l'explicitation des progrès itératifs accomplis lors de la préparation du contrat en matière d'une part de maillage des transports en commun et de cheminements doux, d'autre part de limitation de la consommation d'espace, traduisant une rupture avec les tendances précédemment observées***.

2.6 Analyse des effets probables du contrat

L'évaluation des effets du CDT lui-même ne doit pas être confondue avec l'évaluation de chacune des actions qu'il réunit. L'EE doit se situer dans une approche globale à l'échelle du territoire du CDT CERTF permettant notamment de caractériser les impacts d'ensemble des différentes dispositions prévues par le CDT et de comprendre comment l'articulation de ces différents projets entre eux permet une meilleure prise en compte de l'environnement.

Consommation d'espaces naturels et artificialisation des sols

27 COMET : corridor métropolitain, espace urbain continu où se concentreraient les activités et équipements, doublé d'une ligne de bus.
28 PDIE : plan de déplacement inter-entreprises, associant ADP, Air France, CIF Keolis, FedEx Exprss et le groupe La Poste.
29 Déclaration d'utilité publique
30 Zone d'aménagement concerté

Par comparaison avec le scénario de référence, le tableau de la page EVI-7 attribue au CDT la responsabilité d'une surface urbanisée supplémentaire de 34 ha (hors prélèvement pour des logements non encore localisés, et hors ZAC de Louvres-Puiseux), d'une surface supplémentaire consommée par les infrastructures de 26,45 ha, et d'une surface supplémentaire consommée pour les projets de transports en commun de 50 ha, soit un total de 110,45 ha. Le scénario de référence prévoit déjà une consommation respectivement de 386 ha, de 60,75 ha et de 43 ha, soit un total de 489,75 ha.

Il est par ailleurs précisé que les fiches actions des opérations d'aménagement (hors infrastructures de transport et projets de transport en commun mais qui comportent également les surfaces déjà aménagées faisant l'objet d'opérations de densification) portent en fait sur une surface bien supérieure (434 ha au titre du CDT, et 1 076 ha au titre du scénario de référence), soit au total 1 510 ha. L'Ae apprécie à sa juste valeur l'effort considérable du CDT consistant à doubler la surface utile, par restructuration et densification, de la zone d'activité Paris-Nord 2 (fiche action n°24). E lle note que le scénario de référence comporte également des opérations de densification : zone cargo (fiche action n°1) et Roissypôle (fiche action n°2).

La question de la future localisation des logements apparaît comme d'autant plus importante que le tableau précité affiche la réalisation de 7641 logements pour accueillir une population de 21 930 habitants en ne consommant que 4 hectares de nouvelles surfaces urbanisées.

L'Ae recommande de compléter l'EE par un tableau de l'occupation des sols récapitulant l'état initial, l'état projeté par le scénario de référence d'une part et par le CDT d'autre part, montrant l'état final attendu en 2028.

Logement

L'objectif de la TOL est la réalisation de 950 logements par an. Actuellement, le rythme de construction est de 346 logements par an[31] de 2007 à 2011 (484 si l'on prend en compte la base de données Sitadel sur la période 1999-2010[32]). Pour la période allant jusqu'en 2018, les prévisions de construction par les communes de CERTF sont de 490 logements par an (soit un total de 3400 logements). L'intégration de l'éco-quartier de Louvres-Puiseux[33] (qui est hors périmètre du CDT) devrait permettre d'ajouter une perspective de construction de 220 logements par an jusqu'en 2027 (soit 3300 logements sur 82 ha : densité de 40 logements à l'hectare[34]). Un total de 710 logements par an serait ainsi produit à l'horizon 2017/2018. Le PLH qui déterminera la politique de l'habitat est en cours d'élaboration.

En l'état actuel des textes, la réussite sur une longue période des objectifs de la TOL semble difficile, voire impossible, compte tenu des contraintes du PEB de Roissy Charles de Gaulle.

Sans être à même d'apprécier si l'esprit de la TOL est ainsi bien respecté, l'Ae note par ailleurs la prise en compte de 125 équivalents logements, dans le cadre de résidences hôtelières, sur 6 ans, pour prendre en compte la spécificité de l'activité aéroportuaire. En intégrant ces logements temporaires, il resterait 6800 logements à produire (essentiellement sur la période 2019/2028) pour atteindre les objectifs de la TOL. Or, les deux secteurs de développement de l'habitat représentés sur la carte du CDT (EE EVII – 14) sont le Vert Galant et le centre-ville de Goussainville, milieux déjà denses. Par ailleurs, la fiche n°34 du projet (contrat p 135) évoque au titre des développements de l'offre de logement plusieurs pistes à définir dont une se situe autour de la gare GPE de Sevran-Beaudottes, c'est-à-dire hors CDT. ***Pour la bonne information du public, l'Ae recommande de mieux préciser la répartition des logements prévus au sein du CDT par la TOL tant dans l'espace que dans le temps. A cet effet, en l'absence de PLH, une répartition indicative des objectifs globaux par commune serait judicieuse.***

Déplacement et transports – qualité de l'air et émissions de gaz à effet de serre

L'objectif du CDT de faire évoluer la part modale en transport en commun de 20 % à 40 % est ambitieux. Il est établi sur la base d'un changement profond de modes de déplacement tant dans les futures zones

31 soit + 1731 logements
32 http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/la-territorialisation-de-l-offre-a3353.html
33 les procédures de création de l'éco-quartier ne sont actuellement pas encore terminées
34 Le SCOT du SIEVO prévoit une urbanisation minimale de 40 logements à l'hectare (35 pour quelques cas dérogatoires). Sont concernées les communes de : Le Thillay, Roissy-en-France, Vaudherland et Goussainville.

d'activité que dans celles qui existent déjà. Il prend en compte d'une manière générale une modification significative des déplacements domicile/travail. Cette hypothèse de report modal, particulièrement intéressante compte tenu de la saturation du trafic routier, n'est aucunement étayée dans le dossier alors même qu'elle constitue un des éléments importants du CDT. Or, compte tenu des ambitions en matière d'emplois (jusqu'à +50 %) et de l'évolution du nombre de logements, un décalage important du report modal effectif au regard de la prévision pourrait avoir des conséquences particulièrement sensibles sur les déplacements. Le syndicat des transports d'Ile-de-France a engagé une étude sur cette question dont certains éléments auraient servi à la définition de l'objectif de 40 %[35]. ***L'Ae recommande de préciser les hypothèses prises en compte pour déterminer l'évolution de la part modale en transport en commun et de joindre à l'enquête publique les différentes études disponibles et notamment les éléments pris en compte par le MOA dans l'étude du STIF.***

L'A1 pose d'ores et déjà un certain nombre de problèmes liés à sa congestion. L'Ae constate que les projets d'aménagement des différents CDT irrigués par cette autoroute postulent tous pour une augmentation des déplacements, même si les ambitions en matière de report modal vers les transports en commun limitent cette hausse sur autoroute. Elle prend note d'une première étude en cours de réalisation par la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) sur l'A1 et d'une seconde étude également en cours d'élaboration de l'EPA Plaine de France sur les réseaux viaires secondaires capables d'aider à décongestionner l'A1. Compte tenu de la non-disponibilité de ces études, il est sans doute compréhensible que le CDT ne puisse pas analyser très précisément ses impacts sur la congestion de l'A1. Néanmoins les premiers résultats de l'étude de la DRIEA montrent une évolution extrêmement préoccupante de la congestion de l'A1 au-delà du Bourget dans l'hypothèse d'un scénario « au fil de l'eau », fondé sur les hypothèses du Grand Paris et celles communiquées par les porteurs du projet Europacity[36]. Or la simple addition des projets (et fréquentations afférentes) de tous les CDT irrigués par l'A1 va au-delà des hypothèses du Grand Paris, et ne peut a priori qu'augmenter encore la congestion de l'A1. Pour les raisons indiquées ci-dessus, le report de la circulation sur le réseau viaire secondaire, découlant de la saturation de l'A1, ne peut être analysé à ce stade, bien que l'Ae considère qu'il s'agit d'un impact probablement significatif des projets de CDT de la zone. ***L'Ae recommande à l'Etat et aux CDT irrigués par l'A1 de travailler ensemble sur la cohérence entre les options prises et les solutions découlant des aménagements encore possibles pour l'A1, de l'aménagement du réseau viaire secondaire et des transports en commun.***

L'évaluation environnementale rappelle que le CDT se traduira par une augmentation des émissions de polluants atmosphériques et ce même avec le renforcement attendu des transports en commun. Il en est de même pour les gaz à effet de serre (GES) (+ 4179 kteq CO2).Le CDT devrait surajouter des émissions de GES de l'ordre de 48 % par rapport au scénario de référence.

Ambiance acoustique

L'EE se base sur l'évolution souhaitée des transports collectifs et des modes doux pour indiquer que ces mesures permettront de « contribuer à l'abaissement des niveaux sonores sur le territoire » puis précise que « cette limitation des circulations reste réduite et ne permettra pas d'améliorer significativement l'ambiance acoustique du territoire ». Elle conclut qu' « *en l'absence de données quantifiables, il n'est pas possible de déterminer dans quelles proportions et dans quels secteurs le report modal limitera les modifications des niveaux de bruit* ».

L'Ae observe que la question de l'évolution des nuisances acoustiques est appréhendée de manière insuffisante au regard des enjeux qu'elle représente pour le territoire. Sur ce point, l'EE apporte des informations contradictoires, voire ambiguës qui pourraient conduire le public à considérer que le niveau de nuisance actuel sera réduit ou contenu. Or, aucune étude et aucun élément objectif ne permet aujourd'hui d'apprécier l'avenir du territoire avec ou sans CDT sans une progression des nuisances compte tenu des évolutions de trafic attendu. Cette évolution concerne les zones d'emploi mais également certains quartiers d'habitation. L'EE précise à titre d'exemple qu'au moins 64 000 nouveaux emplois situés dans le périmètre d'exposition au bruit (PEB) de Paris-Charles-De-Gaulle[37] devraient être exposés à cette gêne sonore. ***Compte tenu des enjeux pour la santé, l'Ae recommande de compléter le dossier par une localisation précise des zones à enjeux sonores et par une présentation de l'évolution probable des niveaux de bruit et d'ambiance acoustique sur le territoire du projet (avec et sans CDT).***

35 Etude en cours de finalisation sur les besoins en déplacement à destination du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs citée EVI - 4

36 Donc sans même aborder le caractère réaliste ou non des hypothèses communiquées.

37 Donc sur un périmètre plus vaste que celui du CDT

Services publics (eau potable, assainissement, ramassage et traitement des déchets)

Le CDT va conduire à une demande nouvelle de 1,8 million de m^3 d'eau et à des rejets d'eaux usées de 32 500 équivalents-habitants (EH). Selon le dossier, le territoire connaîtra une augmentation des besoins en eau potable de 4,9 millions de m3 et des rejets d'eaux usées estimés à + 90 000 EH en cumulant scénario de référence et CDT. Si la capacité résiduelle des stations estimée dans l'état initial est notablement supérieure à ce chiffre, le dossier ne précise néanmoins pas l'impact des autres CDT et des scénarios de croissance des autres territoires ayant recours à ces stations d'épuration, empêchant donc de conclure valablement.

Le volume des déchets issus du CDT devrait s'accroître de 14 000 tonnes par an, représentant une augmentation de 91 % par rapport au scénario de référence. Les déchets de chantier dont le volume n'est pas évalué ne font pas l'objet de développements. Il est mentionné que des recommandations concernant la gestion des déchets de chantier seront définies dans le cahier des charges environnemental du CDT qui reste à finaliser.

L'Ae considère qu'il est nécessaire de mener une approche de définition des besoins et de capacité à y répondre, le cas échéant par des investissements, en partenariat étroit avec les instances gestionnaires des usines d'eau potable, des stations d'épuration et des centres de traitement des déchets, et sur la base de la somme des besoins découlant des CDT et des autres projets. Au cas où des investissements supplémentaires seraient nécessaires, il est nécessaire de préciser les modalités de leur prise en charge financière. ***L'Ae recommande au maître d'ouvrage d'interroger les gestionnaires des services publics (eau, assainissement et déchets) sur leur capacité à faire face aux besoins supplémentaires découlant des projets du CDT, dans le contexte de l'ensemble des CDT et des autres projets connus par eux, et de faire figurer leur réponse dans le dossier.***

2.7 Mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts, et suivi du CDT

L'évaluation environnementale du CDT détaille (chapitre EIII) les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser les impacts du CDT.

L'objectif d'une densification de la ZA Paris Nord 2, avec la perspective d'un doublement de la surface de plancher consacrée à l'activité sur une même aire déjà artificialisée, constitue une mesure d'évitement très significative de la consommation d'espace.

Globalement, l'évaluation présente pour chacune des thématiques, l'analyse des mesures susceptibles d'être mises en œuvre. Toutefois, le dossier n'indique pas clairement, quels sont les choix et les engagements du maître d'ouvrage et des différentes parties signataires en matière de mesures mises en œuvre.

L'Ae recommande aux pétitionnaires d'indiquer dans le dossier quels sont les engagements pris pour éviter, réduire ou compenser les impacts du CDT, qu'ils soient l'objet du CDT ou qu'ils soient mis en œuvre dans un autre cadre que celui-ci, et ceci notamment en matière de déplacements, de bruit, de pollution de l'air et de consommation d'espaces.

La valeur ajoutée du CDT par rapport aux projets antérieurs réside largement dans la capacité opérationnelle qu'aura le cahier de prescriptions environnementales à dépasser le stade de simples recommandations générales, et à faire évoluer la conception et les modalités de réalisation des projets. L'Ae note que ses recommandations ont vocation à être intégrées dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) et dossiers de réalisation de ZAC. ***L'Ae recommande de créer un comité de pilotage spécifique à l'élaboration de ce cahier de prescriptions environnementales, ouvert notamment à des urbanistes et paysagistes, à des associations de protection de la nature et à des associations de défense du cadre de vie, et d'organiser une consultation publique sur leurs propositions avant d'adopter le cahier de prescriptions environnementales.***

Le dispositif de suivi du CDT prévoit un comité de pilotage annuel et des comités techniques thématiques (développement économique et formation/ transports/ logement / environnement). L'évaluation est prévue tous les trois ans comme le précise le décret[38], mais le comité de pilotage précité peut engager une modification du contenu du CDT. Une série d'indicateurs de suivi[39] est « proposée ». Les valeurs prises en

38 Décret n°2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux CD T article 5

39 Ils concernent pour 8 les déplacements, 5 la qualité de l'air , 5 la consommation d'espace, 5 les paysages, 4 l'ambiance acoustique, 4 les milieux naturels, 3, la gestion de l'eau, 3 l'agriculture, 2 la gestion des déchets, 1 pour les risques.

compte pour chacun des critères, leur niveau de précision et les modalités de diffusion des résultats du suivi effectué ne sont pas détaillés. ***L'Ae recommande de préciser les indicateurs retenus pour le suivi du CDT et d'indiquer les mesures choisies pour assurer la diffusion des résultats du suivi.***

2.8 Evaluation des incidences Natura 2000

Il existe 4 sites Natura 2000[40] (3 ZPS et 1 SIC) localisés dans un rayon de 15 km autour du territoire du CDT, avec une probabilité d'échanges faunistiques entre les trois ZPS. Nonobstant un projet du CDT à mener dans un site Natura 2000, dont il est dit qu'il devrait avoir une incidence peu significative, la conclusion de l'EE est que « *le CDT pourra avoir des effets indirects limités et peu significatifs sur les habitats et les espèces d'intérêt communautaires identifiés dans ses sites* ». Curieusement l'évaluation environnementale n'aborde les incidences du CDT que sur trois (parc du Sausset et parc de la poudrerie de Sevran, Bois de Tussion) des quatorze entités du seul site de Seine-Saint-Denis.

Le raisonnement suivi semble incomplet et les conclusions susceptibles d'être discutées. Pour les oiseaux ayant justifié la désignation des trois ZPS et qui apparaissent comme l'enjeu principal, les facteurs à analyser sont la diminution des zones agricoles et naturelles pour le nourrissage et la nidification, et la fragmentation des unités agricoles et naturelles restantes, en interaction avec le dérangement sous toutes ses formes (fréquentation humaine, bruit, pollution, …).

Par ailleurs il est nécessaire de prendre en compte les effets cumulés des projets connus autour du territoire du présent CDT, et notamment ceux du Triangle de Gonesse ; ceci implique notamment de prendre en compte les incidences des CDT voisins concernés par les mêmes espèces d'oiseaux, sur les évolutions identifiées comme susceptibles d'effets dommageables et rappelées dans le précédent alinéa. Par rapport à l'état initial de 2013, au regard des deux CDT Val de France et CERTF, l'Ae observe notamment la consommation d'environ 1 000 ha[41] et une fragmentation accrue des espaces.

Enfin, au regard de l'évolution de l'état de conservation des espèces ayant justifié la désignation des sites, comme le guide interprétatif[42] de la Commission européenne sur la gestion des sites Natura 2000 le rappelle, il est techniquement souhaitable d'examiner les effets cumulés de la diminution des zones agricoles et naturelles, de leur fragmentation et des perturbations induites par ces changements sur les oiseaux depuis la désignation des sites, en 2006. L'enjeu est la prise en compte des effets cumulatifs, particulièrement évidents dans les processus d'urbanisation progressive et continue.

L'Ae recommande de reprendre l'évaluation des incidences Natura 2000 sur la base des considérations énumérées ci-dessus, et en mobilisant les compétences ornithologiques requises.

2.9 Résumé non technique (RNT)

Le RNT placé en fin du document d'évaluation environnementale gagnerait à en constituer le premier chapitre, voire à être autonome. Il présente de manière synthétique (tableaux, cartes grand format) les enjeux du territoire avec et sans CDT en une vingtaine de pages. Pour une bonne information du public, l'EE pourrait être rendue plus accessible encore si le RNT mentionnait pour chaque problématique traitée les pages de l'évaluation environnementale auxquelles le lecteur devrait se référer pour approfondir l'analyse.

L'Ae recommande de revoir la forme du résumé non technique pour en faire un document de synthèse autonome permettant une compréhension d'ensemble de la démarche d'évaluation environnementale du CDT et de ses résultats. Elle recommande par ailleurs d'y apporter les modifications résultant de l'intégration des suites réservées aux recommandations de l'Ae sur le

40 Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS). En France, le réseau Natura 2000 comprend 1 753 sites.

41 CDT Val de France : au moins 350 ha ; CDT CERTF : 490 ha au titre du scénario de référence et 110 ha au titre du CDT, , compte non tenu des surfaces urbanisées pour la ZAC de Louvres-Puiseux, pourtant prises en compte par le présent CDT au titre de la TOL.

42 « Gérer les sites Natura 2000, les dispositions de l'article 6 de la directive « habitats » (92/43/CEE) » : point 4.4.3 : « Bien que les plans et les projets déjà terminés ne soient pas couverts par les obligations en matière d'évaluation visées à l'article 6, paragraphe 346, il est important de prendre encore en compte ces plans et ces projets dans l'évaluation s'ils continuent à avoir des effets sur le site et laissent craindre une dégradation progressive de son intégrité.
Ces plans et projets déjà terminés peuvent également soulever des aspects couverts par l'article 6, paragraphes 1 et 2, dès lors que le maintien de leurs effets entraîne la nécessité de prendre des mesures de conservation pour y remédier ou pour les combattre ou des mesures en vue d'éviter la détérioration des habitats ou la perturbation des espèces. »

rapport d'évaluation.

ANNEXE

L'objet des CDT

La loi relative au Grand Paris dans son article 1 dispose :
« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.
Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.
Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.
Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.
Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales. Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France…. ».

Dans son article 21, le I-4ème alinéa et le II-1er alinéa précisent que les contrats définissent les objectifs et les priorités en matière d'urbanisme, de logement, de transports, de déplacements et de lutte contre l'étalement urbain, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages et des ressources naturelles ainsi que les modalités de mise en œuvre de ces objectifs.
Le 2ème alinéa du II précise que le CDT « comporte des engagements permettant d'assurer, dans le respect des objectifs de développement durable et notamment la réduction des gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir des ressources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes et des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, la préservation des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature. »

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

En l'absence de CDT, la société du Grand Paris peut conduire des opérations d'aménagement ou de construction dans un rayon de 400 m autour des gares nouvelles du réseau de transport public du Grand Paris43. Sur les communes signataires d'un CDT, la société du Grand Paris ne peut en conduire que si le contrat le prévoit. Ce n'est pas le cas ici.
Le cadre d'élaboration du CDT
Le présent dossier présente l'originalité d'avoir étroitement associé aux réflexions et à la rédaction du CDT des opérateurs économiques privés : Aéroports de Paris (ADP), les acteurs du secteur du transport aérien de passagers et du fret aérien (comme Air France KLM), les transporteurs multimodaux ou les intégrateurs (comme FEDEX), les acteurs des filières Salons/Congrès, hôtellerie, tourisme (comme VIPARIS, ITC, …), l'association Pays de Roissy et d'autres associations et représentants du monde économique.

1. Le dossier soumis à l'Ae n'indique pas l'initiateur du CDT[44]. Néanmoins les rapporteurs ont été informés oralement du travail mené par les collectivités dans l'objectif de consolider et renforcer la compétitivité internationale de la plateforme aéroportuaire de Roissy, antérieurement à la loi sur le Grand Paris, et de l'invitation qui leur a été faite par M. le secrétaire d'Etat au Grand Paris en 2011 de travailler dans le cadre d'un CDT.

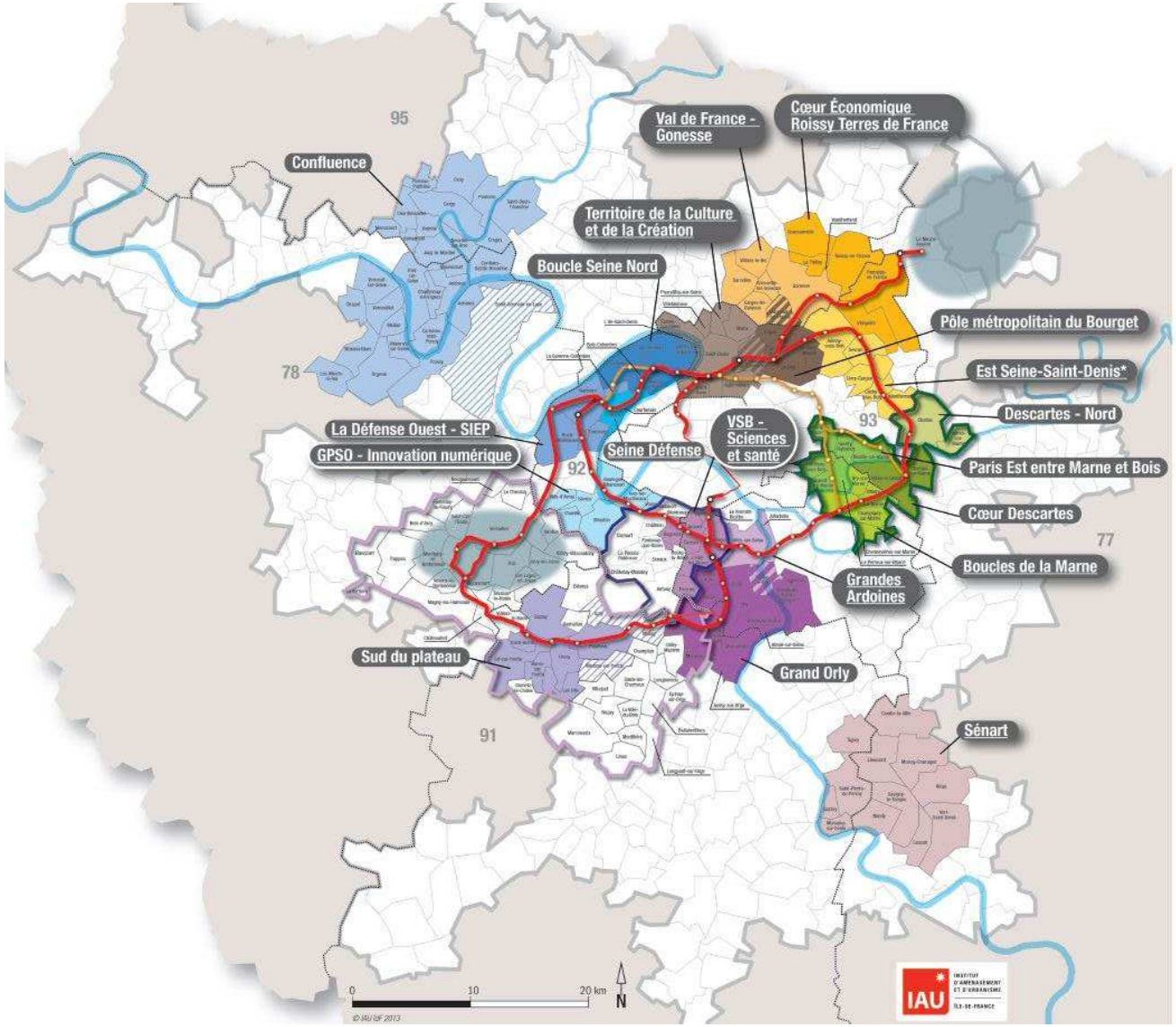
43 - cf. article 7 de la Loi relative au Grand Paris
44 - l'article 7 du décret susvisé sur les CDT précise que les CDT sont conclus à l' « initiative » des communes, du préfet ou des établissements publics de coopération intercommunale (CDT)

2. Une convention cadre a été signée le 14 février 2012 entre l'Etat représenté par le préfet de région, le président du conseil général du Val d'Oise, la communauté de communes Roissy Porte de France, la communauté d'agglomération Terre de France et les 6 communes concernées.
3. Le projet de CDT et son évaluation environnementale ont été produits[45] et validés[46] par le comité de pilotage dans sa réunion du 30 avril 2013.
4. Ces deux documents ont été adressés simultanément pour avis à l'Ae du CGEDD et autres collectivités et organismes mentionnés à l'article 11 - II du décret susvisé (collectivités régionale, départementale, association des maires de France, syndicat mixte Paris-métropole, Atelier international du Grand Paris).
5. Une enquête publique sera ensuite organisée sur le territoire des communes représentées dans le comité de pilotage (conformément à l'article 12 du décret) ; le dossier mis à l'enquête comportera les avis émis listés ci-dessus et notamment le présent avis.
6. A l'issue de cette enquête, le projet de CDT, éventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des observations formulées par le public, sera adopté par le comité de pilotage dans un délai de trois mois suivant la transmission du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur[47].
7. La signature du CDT par le préfet, les maires et la communauté d'agglomération représentés au comité de pilotage intervient dans les trois mois suivant cette approbation. Avis en est publié.

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

- possibilité est donnée pour le conseil régional d'Ile-de-France et les conseils généraux concernés de siéger au comité de pilotage et d'être signataire du CDT, à leur demande. Selon les indications orales fournies aux rapporteurs, les deux conseils généraux de l'Essonne et de la Seine-et-Marne auraient manifesté leur intention d'être signataires ;
- les règles de compatibilité entre documents d'urbanisme et schéma et plans sont modifiées :
    - le SDRIF[48] (ou son dernier projet en vigueur[49]) s'impose aux CDT,
    - le CDT s'impose aux SCOT[50] et PLU[51] ; l'enquête publique du CDT inclut la mise en compatibilité de ceux-ci le cas échéant.

45 - Conformément à l'article 10 du décret susvisé
46 - Conformément à l'article 8 du décret susvisé
47 - Conformément à l'article 13 du décret susvisé
48 - Schéma directeur de la région Ile-de-France
49 - Conformément à l'article 21 IV 2ème alinéa de la loi relative au Grand Paris modifiée le 18 janvier 2013.
50 - Schéma de cohérence territoriale
51 - Plan local d'urbanisme



Carte des CDT en cours

Document de travail - 25 / 02 / 2013

Contrat de développement territorial

Chaque CDT possède sa propre couleur ainsi que son étiquette nominative

- Nom du CDT
- Accord-cadre signé
- CDT validé
- Commune partenaire de deux CDT
- Commune associée
- En définition
- Signé sans Livry Gargan

Schéma de développement territorial

- Cluster de la ville durable
- Vallée scientifique de la Bièvre
- Paris - Saclay

Réseau de transport Grand Paris

- Réseau du Grand Paris + gares
- Réseau complémentaire + gares
- Gares retenues à titre conservatoire

- Périmètre de l'agglomération (INSEE)

- Limites départementales
- Limites communales

Avertissement : plusieurs périmètres sont encore amenés à évoluer