LE BOURGET

PARIS TERRES D'ENVOL
Aulnay-sous-Bois / Drancy / Dugny / Le Blanc-Mesnil
Le Bourget / Sevran / Tremblay-en-France / Villepinte

Plan Local d'Urbanisme

Pièce n°1.1. : Rapport de Présentation partie 1

Diagnostic et Etat Initial de l'Environnement

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil de Territoire du 10 avril 2017 approuvant le PLU

Bureaux d'études : Synthèse Architecture - Mediaterre Conseil

SOMMAIRE

Préambule 5
A- DIAGNOSTIC 7
1. Les données de cadrage 8
1.1. Schéma Directeur de la Région Ile-de-France 8
1.2. Programme Local de l'Habitat Intercommunal 10
1.3. Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France 11
1.4. Schéma Régional de Cohérence Ecologique 12
1.5. Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux 12
1.6. Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux 13
1.7. Servitudes d'utilité publique 14
2. Présentation générale de la commune 15
2.1. Fiche identité de la commune 15
2.2. Contexte intercommunal 16
3. Accessibilité du territoire 20
3.1. Réseau routier 20
3.2. Stationnement 23
3.3. Transports en commun 25
3.4. Circulations douces 30
3.5. Modes de déplacements alternatifs : Autolib' 34
4. Structure urbaine, architecturale et paysagère 35
4.1. Histoire 35
4.2. Développement récent 37
4.3. Structure urbaine générale 40
4.4. Occupation du sol 41
4.5. Paysage perçu actuel 44
4.6. Analyse par typologie urbaine 51
4.7. Perspectives d'évolution du territoire 62
5. Profil démographique 70
5.1. Evolutions démographiques 70
5.2. Structure des ménages 72
5.3. Âge de la population 74
5.4. Niveau de formation 75
5.5. Profil socio-professionnel 76
5.6. Revenus des ménages 78
6. Parc de logements 79
6.1. Evolution du parc 79
6.2. Statuts d'occupation 82
6.3. Âge et confort du parc de logement 84

6.4. Point mort 87
7. Activités économiques et emploi 90
7.1. Contexte économique 90
7.2. Emplois 91
7.3. Etablissements 94
7.4. Migrations pendulaires 96
7.5. Commerces 98
7.6. Perspectives de développement économique 99
8. Niveau d'équipements et vie locale 101
8.1. Equipements administratifs et services publics 101
8.2. Equipements de la petite enfance et scolaires 103
8.3. Equipements santé et social 107
8.4. Equipements sportifs 108
8.5. Equipements cultuels 111
8.6. Equipements culturels 111
8.7. Parcs et espaces verts 115
8.8. Réseaux numériques 116
B- ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT 118
1. Le milieu physique 119
1.1. Le climat 119
1.2. La Topographie 121
1.3. La géologie 122
1.4. L'hydrogéologie et l'hydrographie 124
2. La gestion des ressources naturelles 126
2.1. Le contexte hydrologique 126
2.2. La qualité de la ressource en eau potable 129
2.3. La Qualité des sols 133
2.4. Les Energies Renouvelables 134
3. Les espaces verts et les enjeux de la biodiversité 150
3.1. Généralités 150
3.2. Contexte écologique : milieux d'intérêts et espaces protégés 152
3.3. Inventaire faune/flore et habitats 155
3.4. Les zones humides 158
3.5. Les continuités écologiques et le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) 159
3.6. Synthèse sur les enjeux écologiques 161
4. Assainissement et déchets 162
4.1. Assainissement 162
4.2. Gestion des déchets 165
5. Risques et nuisances 172
5.1. Définition des risques majeurs 172
5.2. Risques naturels 172

5.3. Risques technologiques.....178
5.4. Les risques sanitaires liés à la pollution de l'air.....184
5.5. Ambiance sonore.....195
5.6. Emissions lumineuses.....197

PREAMBULE

Qu'est-ce que le Plan Local d'Urbanisme ?

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été introduit par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 pour remplacer les Plans d'Occupation des Sols (POS).

Le PLU est un document juridique et réglementaire qui expose, pour les dix à quinze années à venir, les grandes orientations d'aménagement et d'urbanisme de la Ville et fixe en conséquence des règles d'aménagement et d'utilisation des sols. Les grandes orientations d'aménagements sont prises sous forme d'un projet : le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), qui concilie les politiques nationales et territoriales d'aménagement avec les spécificités du territoire. Le PLU doit, grâce à son analyse, organiser l'évolution du territoire par anticipation afin de mieux les maîtriser et de les combiner.

Il est opposable aux tiers et servira de base pour l'analyse de l'instruction des diverses demandes d'occupation du sol et d'autorisation d'urbanisme.

Ce document de planification urbaine se compose, selon l'article L. 151-2 du Code de l'Urbanisme, des documents suivants :

- **Un rapport de présentation.** Il est généralement organisé en deux parties. La première partie du rapport de présentation présente l'état des lieux du territoire à travers le diagnostic et l'état initial de l'environnement. La seconde partie expose les choix retenus pour établir le PADD, les OAP et le règlement.
- **Un projet d'aménagement et de développement durables.** Expression du projet de la commune pour l'aménagement de son territoire, le PADD constitue un cadre de cohérence interne au PLU. A ce titre, il guide l'élaboration des règles d'urbanisme transcrites dans le règlement écrit et graphique (plans de zonage) et dans les OAP.
- **Des orientations d'aménagement et de programmation.** En cohérence avec le PADD, les OAP comprennent des dispositions relatives à l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Elles sont notamment utilisées pour présenter la façon dont la commune souhaite mettre en valeur, restructurer ou aménager certaines zones de son territoire.
- **Un règlement.** Il fixe, en cohérence avec le PADD, les règles générales et les servitudes d'utilisations des sols sur le territoire. Il est généralement composé d'un document graphique, le plan de zonage, qui subdivise le territoire en zone, et d'un document écrit qui définit des règles par zone.
- **Des annexes.** Elles contiennent un certain nombre d'informations utiles au pétitionnaire (Servitudes d'Utilité Publique, classement sonore des infrastructures de transports, réseaux, déchets,…).

Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques. Ces documents graphiques peuvent contenir des indications relatives au relief des espaces auxquels il s'applique.

L'évolution du document d'urbanisme du Bourget

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) de la commune du Bourget a été approuvé par le Conseil Municipal le 1er février 1991.

Ce document a depuis 1991 fait l'objet de différentes procédures d'évolution :

Il a été modifié les 26 juin 1992 et 28 mars 1995.

- Il a fait l'objet d'une révision simplifiée dans le périmètre de la ZAC du Commandant Rolland n°1 approuvé le 15 décembre 2005, pour création d'une zone UIc à l'intérieur du périmètre de la ZAC afin de permettre la construction de bureaux non liés aux activités industrielles.
- Il a été modifié le 9 septembre 2009 en vue de la construction d'un lycée et d'un collège, avec la création d'une zone UGa correspondant à un secteur d'équipements scolaires au sein de la zone pavillonnaire.
- Le POS a fait l'objet d'une déclaration de projet et de mise en compatibilité approuvé lors de la délibération du 17 décembre 2013, afin de permettre la démolition et la reconstruction des anciens bâtiments d'un foyer en résidence sociale en limite communale de La Courneuve, avec la création d'un sous-secteur UId

Le POS a également fait l'objet de plusieurs mises en compatibilité emportées par Déclaration d'Utilité Publique :

- Le 24 septembre 2007, mise en compatibilité avec le projet de création d'une voie ferrée voyageurs entre Sartrouville et Noisy-le-Sec dite Tangentielle Nord.
- Le 9 décembre 2008, mise en compatibilité avec le projet de liaison ferroviaire CDG Express déclaré d'utilité publique.
- Le 28 décembre 2015, mise en compatibilité avec le projet Grand Paris Express.

L'engagement de la révision du Plan d'Occupation des Sols (POS) en Plan Local d'Urbanisme (PLU) a pour but de réactualiser et d'ajuster le document d'urbanisme du Bourget en fonction de l'évolution des objectifs d'aménagement de la commune, et des nouvelles préoccupations, notamment environnementales.

L'élaboration du PLU s'inscrit dans un contexte législatif rénové (lois ALUR et Grenelle), et devra prendre en compte les nouveaux documents d'orientations supra-communaux (nouveau Schéma Directeur d'Ile-de-France, nouveau Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France, Contrat de Développement Territorial du pôle métropolitain du Bourget).

Les objectifs d'élaboration du PLU du Bourget ont été définis par délibération du Conseil Municipal du 24 septembre 2015 et sont les suivants :

- **Maintenir et affirmer la qualité de vie bourgetine**
    - Protéger le patrimoine bâti, promouvoir une qualité architecturale et réduire les nuisances
    - Requalifier et réaménager certaines espaces publics
- **Affirmer Le Bourget comme pôle structurant du Nord-Est Parisien**
    - Assurer le développement de la ville en veillant à l'harmonie entre activités économiques et habitat pour la mixité des quartiers
    - Accompagner l'amélioration conséquente de l'offre en transports en commun à venir

A- DIAGNOSTIC

1. LES DONNEES DE CADRAGE

1.1. SCHEMA DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE

Le PLU du Bourget, conformément à l'article L.131-7 du Code de l'Urbanisme, devra être compatible avec le Schéma Directeur de la Région Ile de France approuvé le 27 décembre 2013.

Ce schéma décline sur toute la région Ile de France des orientations et prescriptions, que le PLU devra prendre en compte afin d'être compatible avec ce schéma et notamment dans la préservation des espaces naturels et boisés, la préservation des espaces verts et de loisirs et dans le développement de logement dans les secteurs proches de la future gare du Grand Paris Express.

D'après la carte de destination du SDRIF, Le Bourget est concerné par :

Les transports en commun

Le SDRIF repère sur le territoire du Bourget le projet de transports en commun du Grand Paris Express avec le passage des lignes 16 et 17 (tracé rouge) en gare de Le Bourget RER. Deux autres projets sont en cours : le projet de la Tangentielle Nord et celui du CDG express (tracé gris).

Des espaces urbanisés à optimiser

L'est de la commune est principalement concerné par ces secteurs avec notamment une grande partie des zones d'activités Actipole et Le Vaillant mais aussi une partie de la ZAC du Commandant Rolland n°1.

Des quartiers à densifier à proximité d'une gare

Ces quartiers à densifier sont définis par un rayon de l'ordre d'environ 1 000 mètres autour d'une gare ferroviaire ou d'une station de métro existante ou à venir, ou de l'ordre de 500 mètres d'une station de transports collectif en site propre existante ou à venir.

Le SDRIF prévoit que pour les communes concernées par ces secteurs, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat à l'horizon 2030. La commune du Bourget est ainsi concernée par cet objectif.

La commune accueillera une gare du Grand Paris Express sur son territoire et une au Nord (sur Dugny) et également une gare de la Tangentielle Nord. Une grande partie du Bourget appartient donc à ces secteurs à densifier à proximité des gares.

Secteurs à fort potentiel de densification

Ces secteurs comprennent des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation.

Le SDRIF prévoit que ces secteurs doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs habitat, ces derniers devant contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux.

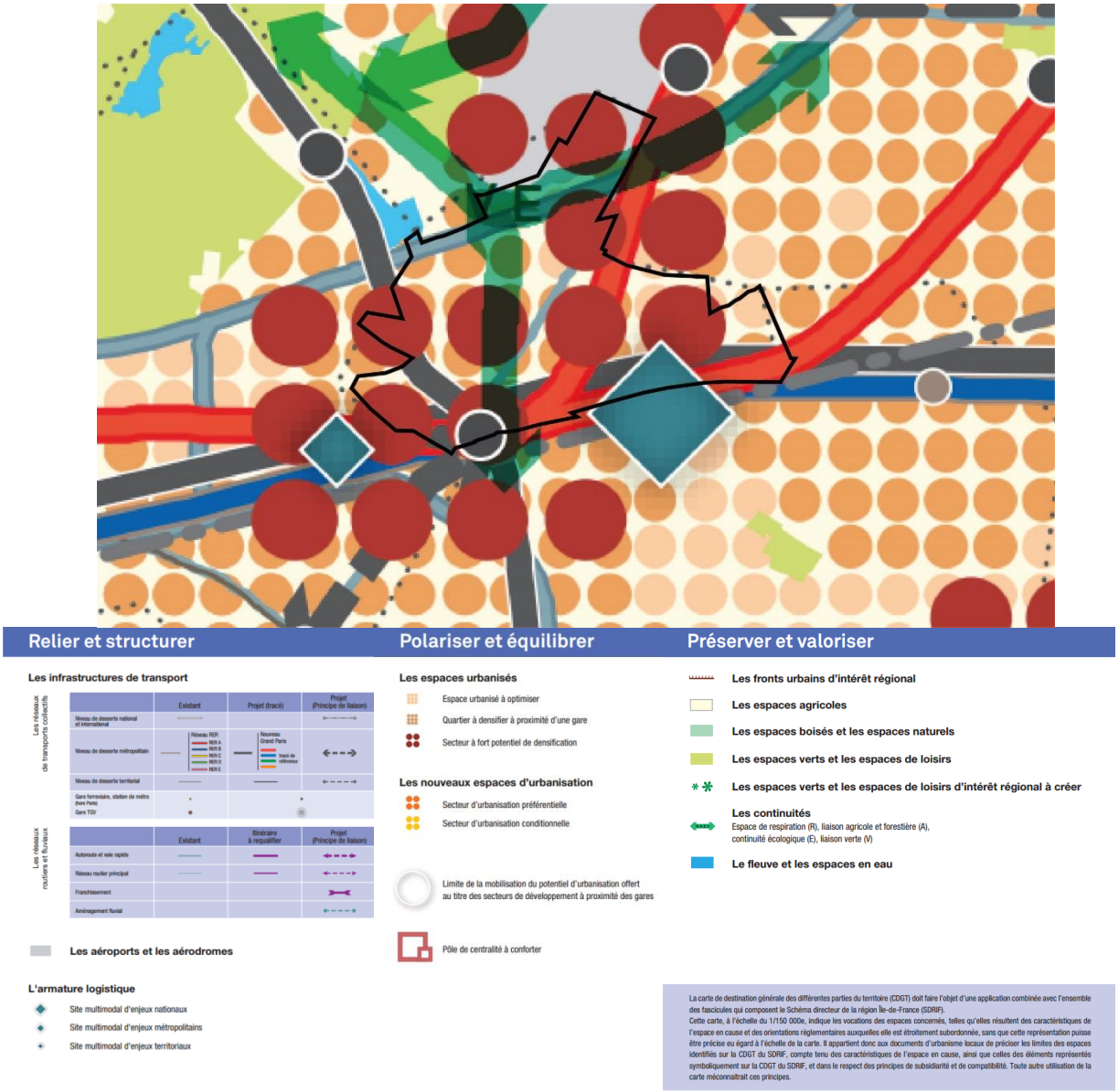
Ces secteurs sont présents sur presque tout le territoire de la commune à l'exception du nord-ouest où se situent les équipements sportifs et le cimetière.

RAEV Les continuités : continuité écologique (E) et liaison verte (V)

Les continuités écologiques désignent des continuités boisées, herbacées, agricoles et humides permettant la circulation des espèces entre des réservoirs de biodiversité. Une continuité écologique est identifiée sur la commune le long de l'autoroute A1. Elle s'appuie sur des espaces verts existants, notamment des talus plantés.

Les liaisons vertes relient des espaces verts du cœur de métropole, des espaces ouverts de la ceinture verte et des grands espaces forestiers et naturels de l'espace rural. Une liaison verte Nord-Sud est identifiée sur le territoire ; elle traverse un tissu très urbain. Cette liaison se poursuit jusqu'au Parc Georges Valbon sur la commune de la Courneuve.

Ces continuités, liaison verte comme continuité écologique, doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement. En milieu urbain, s'il n'est pas toujours possible de maintenir une emprise large pour ces continuités, leur caractère multifonctionnel est essentiel à préserver, voire à améliorer. Leur rétablissement doit être favorisé à l'occasion d'opération d'aménagement et de renouvellement urbain.



Extrait du SDRIF sur la commune du Bourget *(Source : SDRIF)*

1.2. PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT INTERCOMMUNAL

La Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget (dissoute depuis la création de l'EPT Paris Terres d'Envol) a adopté son Programme Local de l'Habitat (PLH) en mai 2012.

Détaillant la stratégie politique d'habitat de l'agglomération sur six ans (2012-2017), le PLH engage la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget dans un programme opérationnel afin de répondre aux besoins en logements et hébergements afin de répondre aux problématiques du territoire.

Le PLH rappelle les principales caractéristiques de la démographie sur le territoire, à savoir une évolution contrastée avec une forte période de baisse de population entre 1968 et 1982 mais une croissance rapide depuis, due uniquement au solde naturel.

La population est plutôt jeune avec une progression de l'indice de jeunesse. Malgré des ménages de petites tailles, la Communauté d'Agglomération compte une forte présence de familles. Les équipements se développent et répondent aux besoins de la population.

L'offre de logement connait une prépondérance de l'habitat collectif. Les locataires sociaux sont fortement représentés.

La population habite proche de pôles d'emplois importants mais les migrations pendulaires restent nombreuses. Les ménages sont modestes et le taux d'emploi est peu élevé, les indicateurs socio-économique sont par ailleurs préoccupants.

Le territoire présente des perspectives de développement intéressantes, notamment avec l'arrivée du Grand Paris.

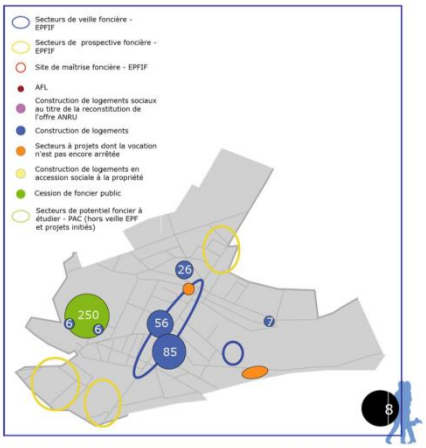
Sur la base des constats du diagnostic, le PLH définit les grandes orientations suivantes :

- **La production de logements :**
  - une production annuelle de 650 logements soit 3900 logements à échéance du PLH, sur l'ensemble du territoire de la communauté d'agglomération,
  - 20% de logements sociaux dans la production neuve soit 130 logements par an,
  - 20% de logements abordables dans la production neuve soit 130 à 140 logements par an,
  - 10 logements vacants à remettre sur le marché par an.
- **Les priorités d'intervention en matière d'offre neuve :**
  - Produire une offre de logements diversifiée et équilibrée,
  - Encadrer les programmes neufs,
  - Poser les jalons d'une politique foncière volontariste.
- **Intervention dans le parc existant :**
  - Mettre en place une action publique coordonnée de lutte contre l'habitat insalubre/très dégradé au niveau intercommunal,
  - Organiser un cadre d'action partenarial efficient,
  - Affiner la connaissance des dysfonctionnements propres au parc existant et mettre en place des actions pilotes,
  - Améliorer la qualité du parc existant : garantir de bonnes conditions de logement aux ménages modestes et attirer de nouveaux publics,
  - Evaluer l'opportunité d'utiliser l'OPH de Drancy comme un outil intercommunal,
  - Disposer d'une visibilité sur la réhabilitation du patrimoine social à horizon 6 ans,
  - Encourager la mixité des profils des ménages accueillis au sein du parc social.
- **Développement durable dans l'habitat**
  - Soutenir la création d'opérations d'habitat pilotes et capitaliser autour de ces expérimentations,
  - Saisir l'opportunité de mettre en place l'aide de solidarité écologique envers les propriétaires occupants modestes,
  - Renforcer le partenariat avec les Sacicap et les opérateurs locaux (EIE),
  - Accentuer le conseil et la sensibilisation aux « éco-gestes ».

- **Logement des publics spécifiques :**
    - Accompagner le maintien à domicile des personnes âgées et handicapées,
    - Favoriser l'accès au logement autonome des ménages aux revenus modestes,
    - Accompagner et suivre la réalisation des projets en matière de structures spécialisées,
    - Améliorer les conditions d'hébergement dans les structures existantes,
    - Développer l'offre spécialisée en direction des publics actuellement non pris en charge,
    - Prioriser la réponse aux besoins endogènes en matière d'hébergement d'urgence,
    - Répondre aux besoins en matière d'accueil et de logement des gens du voyage,
    - Accompagner la réalisation de parcours résidentiels ascendants.

Plus spécifiquement, sur la commune, le PLH décline ces objectifs, notamment en termes de production et de diversification de l'offre logements au travers de la fiche action n°1 :

Objectif de production 2012-2017	670 logts
Part de la production de la commune dans le total CAAB	17%
Dont logements sociaux	135 logts 20%
Dont logements abordables	135 logts 20%
Dont logements privés	400 logts 60%
Dont production neuve	660 logts
Dont intervention dans l'existant	10 logts



Segment du parc	Le Bourget
Locatif social	T1/T2 : 30 à 35% T3/T4 : 50 à 60% T5 et + : 10 à 15%
Locatif privé	T1/T2 : 40 à 45% T3/T4 : 50 à 55% T5 et + : 5 à 10%
Accession libre/aidée	T1/T2 : 15 à 20% T3/T4 : 65 à 75% T5 et + : 10 à 15%

Le PLU du Bourget, conformément à l'article L.131-4 du Code de l'Urbanisme, devra être compatible avec le PLH.

1.3. PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN D'ILE-DE-FRANCE

Approuvé par vote du conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014, le plan de déplacement urbain (PDU) d'Ile-de-France s'est appuyé sur les perspectives tracées par le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) approuvé en 2013.

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) vise à coordonner à l'échelle régionale les politiques des acteurs de la mobilité pour tous les modes de transport – transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo – ainsi que les politiques de stationnement ou encore d'exploitation routière. Il concerne le transport de personnes, le transport de marchandises et les livraisons. Enfin, il aborde aussi la dimension de l'aménagement dans son lien avec la mobilité.

Les enjeux de mobilité en Ile-de-France à l'horizon 2020

L'Île-de-France est une métropole de 11,6 millions d'habitants au rayonnement mondial tant sur le plan économique que culturel. Chaque jour, ce sont plus de 41 millions de déplacements qui sont réalisés par les Franciliens au sein de la région auxquels s'ajoutent ceux des visiteurs. Concernant le transport de marchandises, chaque année, 360 millions de tonnes de marchandises sont transportées à destination ou en provenance d'Île-de-France. Le système de mobilité – les réseaux de transport, les pratiques de déplacement – joue ainsi un rôle majeur dans le fonctionnement de la région et la qualité de vie de ses habitants.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport d'ici 2020.

Afin de respecter les réglementations en matière de qualité de l'air et l'engagement national de réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020, le projet de PDUIF vise, dans un contexte de croissance globale des déplacements estimée à 7% :

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

Le PLU du Bourget, conformément à l'article L.131-4 du Code de l'Urbanisme, devra être compatible avec le PDUIF.

1.4. SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, approuvé par la délibération du Conseil Régional du 26 septembre 2013 est un document cadre qui présente les stratégies et projets de l'Etat et des collectivités. Il constitue le volet régional de la trame verte et bleue. Il a pour objet principal la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques. A ce titre :

- Il identifie les composantes de la trame verte et bleue (réservoirs de biodiversité, corridors écologiques, cours d'eau et canaux, obstacles au fonctionnement des continuités écologiques),
- Il identifie les enjeux régionaux de préservation et de restauration des continuités écologiques, et définit les priorités régionales dans un plan d'action stratégique,
- Il propose les outils adaptés pour la mise en œuvre de ce plan d'action.

Sur le territoire, le SRCE identifie une liaison reconnue pour son intérêt écologique, en milieu urbain, le long de l'A1. La carte des objectifs ne mentionne pas de corridors ou d'éléments à préserver ou restaurer.

Le SRCE est présenté en détail dans la partie « Etat initial de l'Environnement ».

Le PLU du Bourget, conformément à l'article L.131-7 du Code de l'Urbanisme, devra prendre en compte le SRCE.

1.5. SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

Le Bourget fait partie du bassin Seine Normandie dont le Schéma Directeur et de Gestion de l'Eau (SDAGE) 2016-2021 a été adopté le 5 novembre 2015 et est applicable au 1er janvier 2016. Il vise à atteindre le bon état écologique de 62% des rivières (contre 39% actuellement) et 28% du bon état chimique des eaux souterraines.

Les grands défis de ce document sont :

- La diminution des pollutions ponctuelles
- La diminution des pollutions diffuses
- La protection de la mer et du littoral
- La restauration des milieux aquatiques
- La protection des captages pour l'alimentation en eau potable
- La prévention du risque d'inondation

Le SDAGE est présenté en détail dans la partie « Etat initial de l'Environnement ».

Le PLU du Bourget, conformément à l'article L.131-7 du Code de l'Urbanisme, devra être compatible avec le SDAGE.

1.6. SCHEMA D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

Le Bourget fait partie du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Croult-Enghien-Vieille Mer actuellement en cours d'élaboration selon le périmètre arrêté le 11 mai 2011. L'état initial a été validé par les membres de la Commission Locale de l'Eau du SAGE le 19 décembre 2013.

Le bassin abrite cinq masses d'eau superficielles (le Croult amont, le Croult aval, le Petit Rosne, la Morée et le rû d'Enghien) et est traversé par deux canaux (le canal de l'Ourcq et le Canal Saint-Denis).

Cinq thèmes majeurs ont été identifiés sur le territoire :

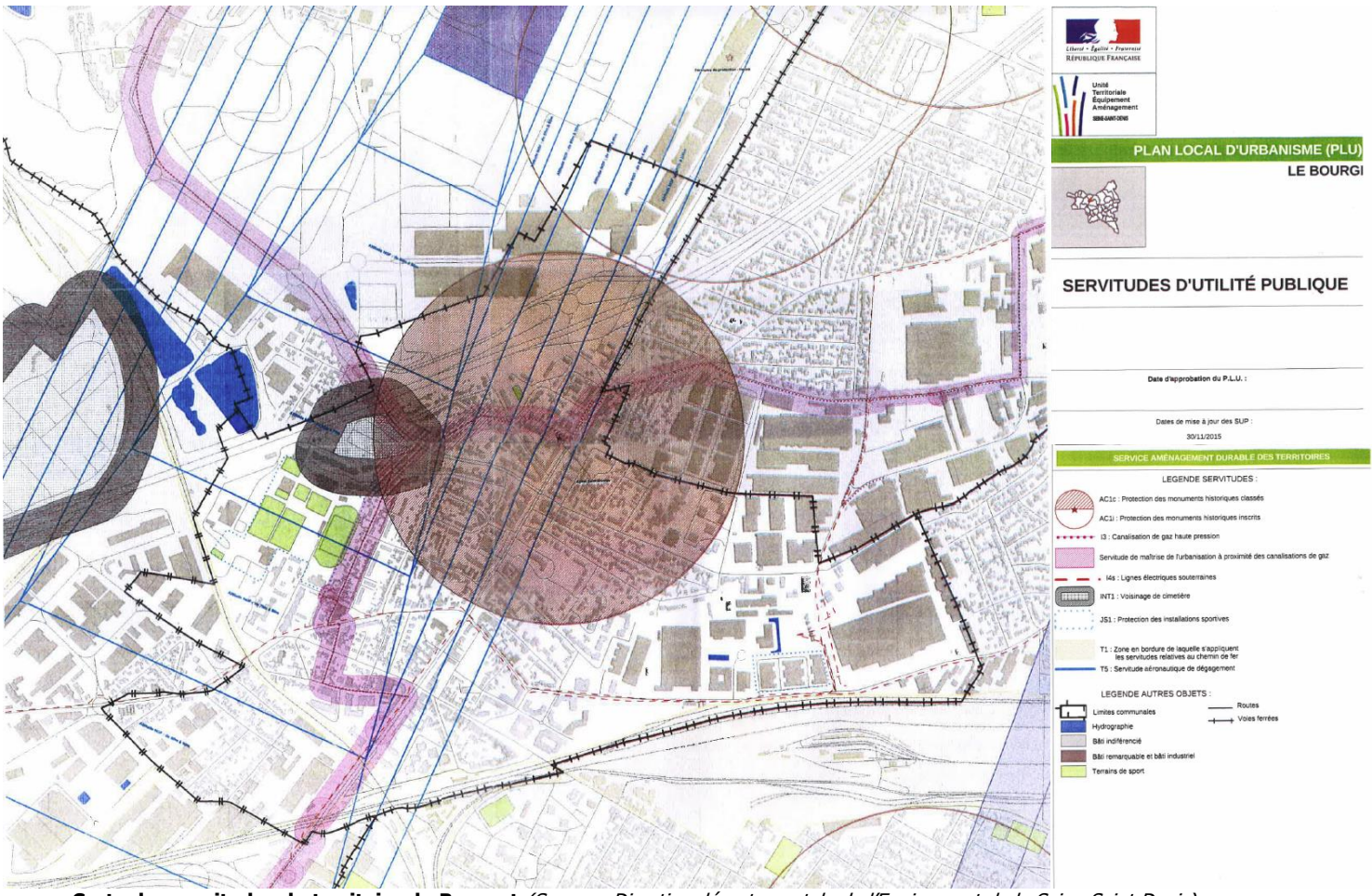
- Réduire les pollutions émises par les habitants et les activités de toute nature
- Identifier et améliorer les caractéristiques des rejets industriels
- Limiter les rejets fluviaux des zones industrialisées
- Préserver et restaurer la faune et la flore des rivières et des plans d'eau
- Maintenir les espaces humides

Le SAGE est présenté en détail dans la partie « Etat initial de l'Environnement ».

1.7. SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE

La commune du Bourget est soumise à un certain nombre de servitudes d'utilité publique :

- la protection du monument historique classé le 24 septembre 1912, l'Eglise Saint-Nicolas et son périmètre de 500 mètres
- la protection d'un monument historique inscrit le 30 juin 1994, l'aérogare du Bourget, sur le territoire de Dugny et son périmètre de 500 mètres
- le voisinage du cimetière
- les lignes électriques souterraines : l'instruction du 15 avril 2013 relative à l'urbanisme à proximité des lignes de transport d'électricité, recommande de ne pas implanter de nouveaux établissements sensibles (hôpitaux, maternités, établissements accueillant des enfants tels que crèches, maternelles, écoles primaires etc.) dans les zones situées à proximité d'ouvrages THT, HT, lignes aériennes, câbles souterrains et postes de transformation ou jeux de barres, exposées à un champ magnétique supérieur à 1 µT.
- les canalisations de gaz haute pression et la servitude de maîtrise de l'urbanisation à proximité
- la protection autour des installations sportives
- Zones en bordure desquelles s'appliquent les servitudes relatives au chemin de fer
- Servitude aéronautique de dégagement liée à l'aéroport du Bourget sur la partie ouest de la commune, d'environ 50m à 100m



Carte des servitudes du territoire du Bourget *(Source : Direction départementale de l'Equipement de la Seine-Saint-Denis)*

2. PRESENTATION GENERALE DE LA COMMUNE

2.1. FICHE IDENTITE DE LA COMMUNE

La commune du Bourget est située en périphérie Nord-Est de Paris, à environ 4,5 kilomètres de la Porte de la Villette. Elle est située dans le département de la Seine-Saint-Denis qui compte en 2012, 1 538 726 habitants sur une superficie de 236 km². Le Bourget compte **15 139 habitants** en 2012 pour une superficie de **2,08 km²** soit 1,0% de la population de la Seine-Saint-Denis sur 0,9% de sa superficie.

La commune fait partie de l'arrondissement de Bobigny et du canton de la Courneuve.

Les communes limitrophes du Bourget sont Drancy au sud, La Courneuve à l'ouest, Le Blanc-Mesnil à l'est et Dugny au nord.

Situation du Bourget (*source : archives Seine-Saint-Denis)*

Le Bourget est limité au nord par l'aéroport du Bourget et par l'Autoroute A1 d'une part, et au sud par la voie ferrée. L'ex Nationale 2 coupe le territoire de la commune selon un axe sud-ouest / nord-est. C'est autour de cette artère que s'est historiquement urbanisée la commune.

Le développement du Bourget est **lié à l'histoire de l'aéronautique**. En effet, l'aéroport du Bourget, qui est le 1er aéroport européen d'affaires, est situé au nord de la commune, à Dugny, tout comme le Musée de l'Air et de l'Espace. La commune accueille le Parc des Expositions sur son territoire. Ces équipements lui offrent une renommée mondiale.

2.2. CONTEXTE INTERCOMMUNAL

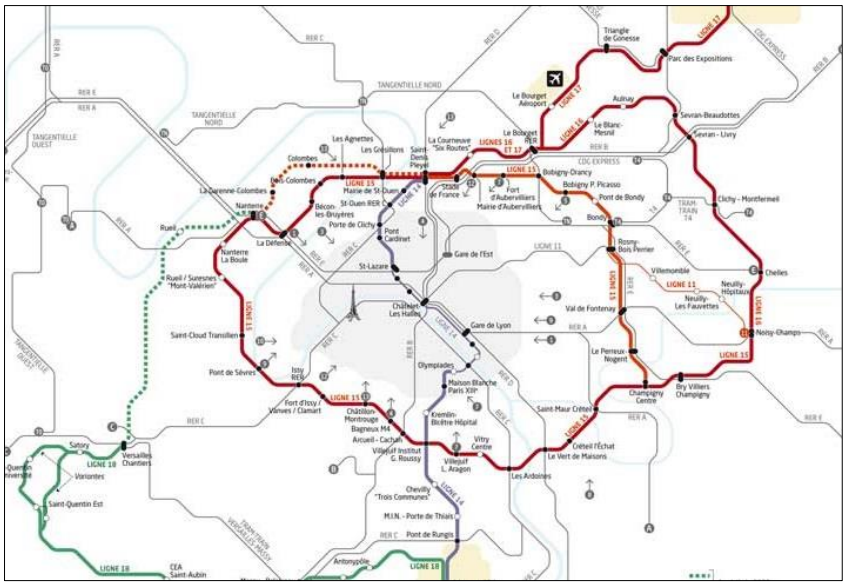
2.2.1. Le Grand Paris et le Contrat de développement territorial

« 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.

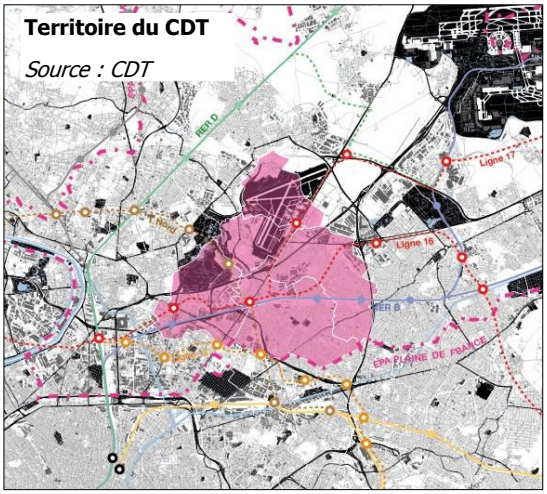
Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Le projet du Grand Paris comporte un volet transport public dont le but est de relier les pôles économiques aux aéroports, aux gares TGV et au centre de Paris. La commune du Bourget est concernée par l'implantation d'une gare et le passage des lignes 16 et 17, au niveau de la gare Le Bourget RER.



Carte du réseau du Grand Paris Express *(Source : SGP)*

Ce réseau s'articule autour de Contrats de Développement Territorial (CDT). Il s'agit de contrats signés entre au moins deux communes ou intercommunalités et l'Etat, fondés sur un projet de développement économique, urbain et social pour 2030. Ils reposent sur un schéma d'aménagement du territoire et sont en lien avec le projet du Grand Paris Express.



Le contrat de développement territorial du pôle métropolitain du Bourget regroupe cinq communes (Le Bourget, Drancy, Dugny, Le Blanc Mesnil et Bonneuil-en-France) et définit trois axes d'orientation :

Affirmer l'excellence aéronautique et technologique du Pôle Métropolitain du Bourget

- Excellence aéronautique et aviation d'affaires
- Amélioration de l'environnement économique des entreprises
- Mise en synergie des zones d'activités

Renforcer l'offre évènementielle et culturelle du territoire

- Des aménagements urbains pour l'accueil d'évènements
- Requalification de l'offre existante
- Stratégie évènementielle et culturelle

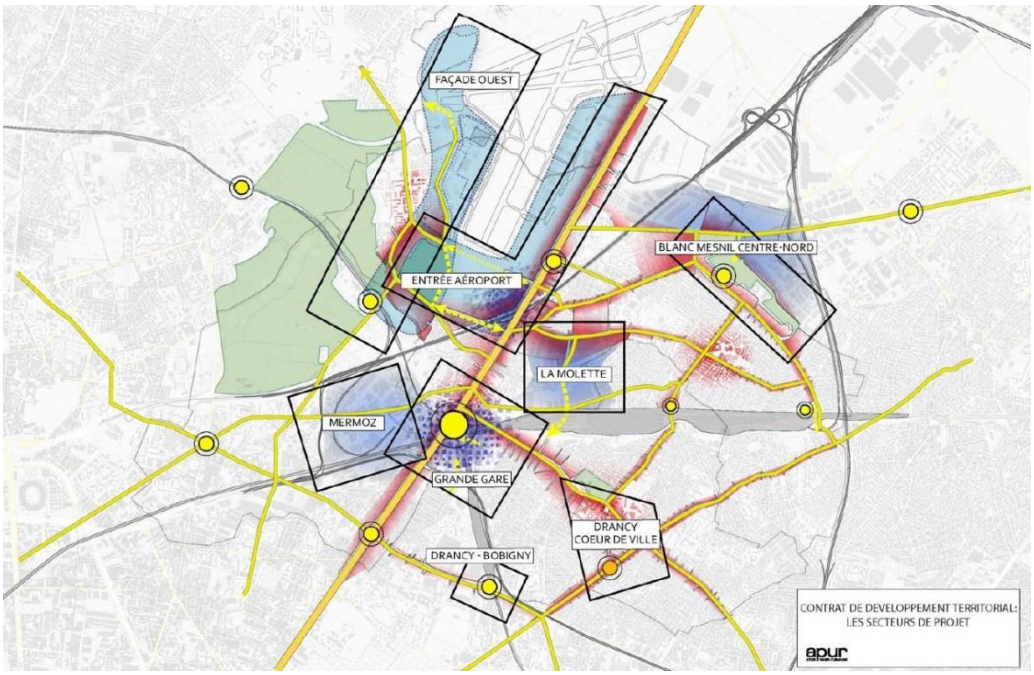
Accroitre la qualité urbaine et l'habilité de l'ensemble du territoire pour permettre son développement résidentiel

- Grande Gare du Bourget
- Développement de l'offre en mobilités
- Secteurs d'intensification et de requalification
- Démarches environnementales

Le contrat de développement territorial définit également des secteurs d'intervention prioritaires :

- Entrée Aéroport
- Centre Urbain du Bourget
- Gare Blanc Mesnil
- Cœur de Ville de Drancy
- Drancy - Bobigny
- Façade Ouest de l'Aéroport sur les communes de Bonneuil, Dugny et la Courneuve
- Zone d'activités de la Molette
- Zone d'activités de Mermoz

Les secteurs « Entrée Aéroport » et « Grande Gare » concernent directement la commune du Bourget. Le secteur de la Molette concerne sur une petite partie le territoire bourgetin.

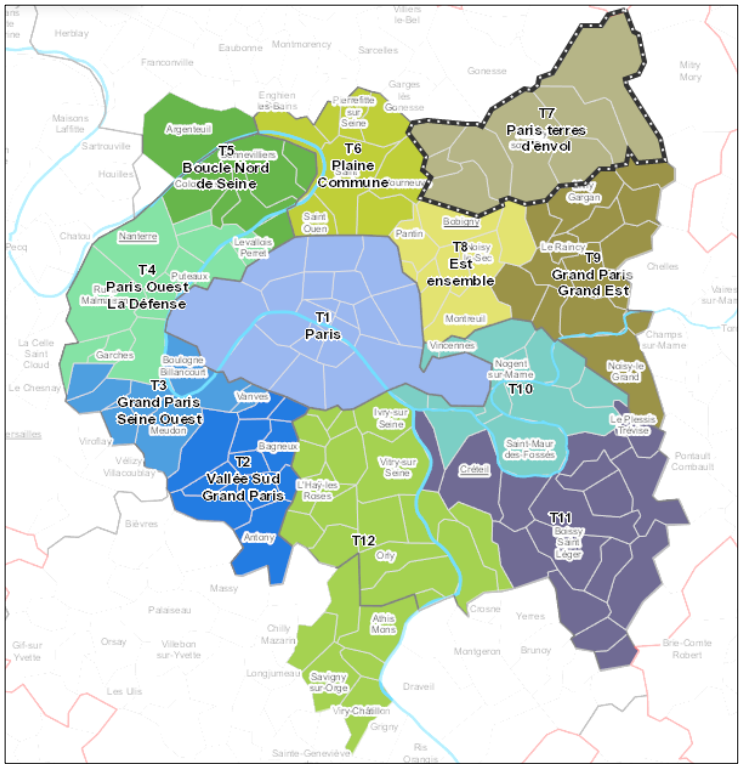


Secteurs d'intervention prioritaires du CDT *(Source : CDT)*

Le CDT, validé en janvier 2014, signé par quatre des cinq communes, dont Le Bourget, constitue un cadre de référence pour le développement du territoire.

2.2.2. Le territoire T7 « Paris Terres d'Envol »

Depuis la création de la Métropole du Grand Paris le 1er janvier 2016, le Bourget appartient à l'un de ses 12 territoires : le territoire T7 « Paris Terres d'Envol », un Etablissement Public Territorial.



Territoires de la Métropole du Grand Paris

Le territoire T7 regroupe 8 communes sur une superficie de 7830 hectares pour une population estimée de 346 268 habitants en 2012. Ces communes sont : Le Blanc-Mesnil, Le Bourget, Drancy, Aulnay-sous-Bois, Dugny, Tremblay-en-France, Villepinte et Sevran.

Dix compétences seront transférées au territoire, comme à tous les territoires de la Métropole du Grand Paris, de manière progressive de 2016 à 2018 :

- 7 compétences obligatoires en propre :
- l'assainissement et l'eau,
- la gestion des déchets ménagers et assimilés,
- le plan climat-air-énergie,
- le PLU
- la politique de la ville,
- l'action sociale d'intérêt territorial,
- les équipements culturels et sportifs d'intérêt territorial ;
- 3 compétences partagées avec la Métropole du Grand Paris :
- l'aménagement : opérations d'aménagement, actions de restructuration, urbaine, constriction de réserves foncières
- le développement économique : zone d'activités, actions de développement économique

- l'habitat : OPH, amélioration du parc immobilier bâti, réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre

Le territoire Paris Terres d'Envol rassemble les ex-communautés d'agglomération de l'Aéroport du Bourget (Drancy, Dugny et Le Bourget) et Terres de France (Sevran, Villepinte et Tremblay-en-France) mais aussi deux communes qui n'appartenaient à aucun EPCI à fiscalité propre (Le Blanc-Mesnil et Aulnay-sous-Bois).

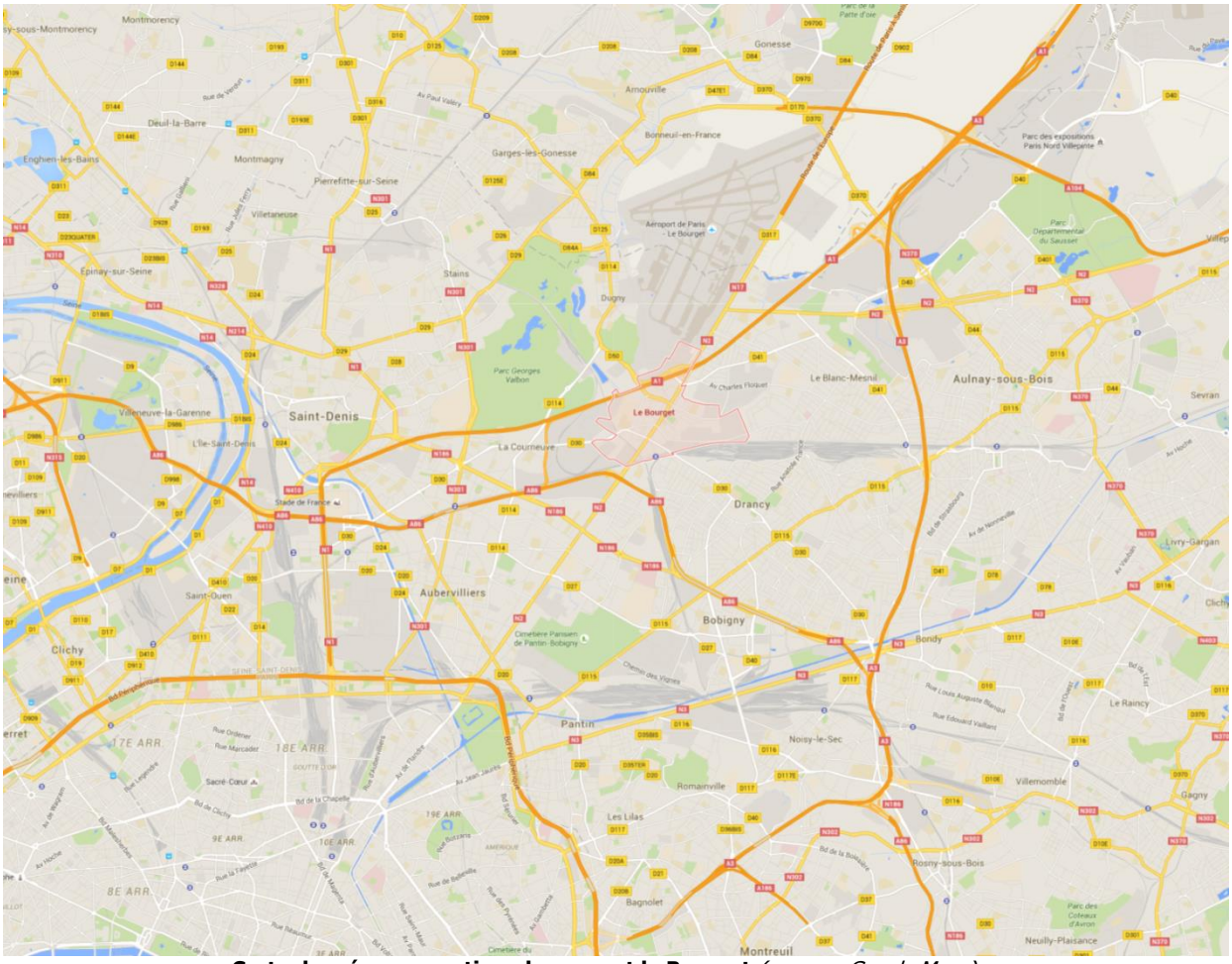
La Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, l'Etablissement de Coopération Intercommunale (EPCI) auquel appartenait la commune, avait subi plusieurs évolutions depuis sa création :

- fin 2006, la Communauté de Communes Drancy-Le Bourget est créée et composée de ces deux villes,
- au 1er janvier 2009, Dugny se joint à ce groupement et la communauté prend le nom de Communauté de Communes de l'Aéroport du Bourget,
- au 1er janvier 2010, l'intercommunalité prend officiellement le nom de Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget.

Cette association avait pour but d'améliorer les services ouverts au public et d'élaborer des projets de développement et d'aménagement de l'espace des trois communes. L'objectif de cette Communauté d'Agglomération était aussi de créer un pôle de développement centré sur l'aéroport entre Saint-Denis et Roissy, au cœur de la Plaine de France. Ses deux principales compétences étaient le développement économique et l'aménagement du territoire.

3. ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE

3.1. RESEAU ROUTIER



Carte des réseaux routiers desservant le Bourget *(source : Google Maps)*

Accessibilité de la commune

Au nord-est de Paris, le territoire du Bourget bénéficie d'une accessibilité forte à partir d'un réseau d'axes routiers majeurs et fortement interconnectés.

La commune est notamment traversée par l'autoroute A1 au nord qui marque à la fois la limite communale entre le Bourget et Dugny mais aussi une séparation entre la commune et son aéroport. C'est un axe qui permet de relier la capitale au nord de la France.

L'autoroute A86 passe au sud de la commune et forme une rocade autour de la capitale. Elle dessert l'ensemble de la petite couronne.

L'autoroute A3 est également accessible à moins de 4km de la commune. C'est un axe qui traverse la Seine-Saint-Denis en partant de Paris à la porte de Bagnolet, et rejoint l'A1 sur la commune de Gonesse dans le Val-d'Oise.

L'ex nationale 2 est le second axe principal traversant la commune du sud-ouest au nord-est. Elle relie, tout comme l'autoroute A1, Paris au nord de la France.

Les axes principaux desservant la commune du Bourget ont des trafics moyens journaliers annuels de l'ordre de :

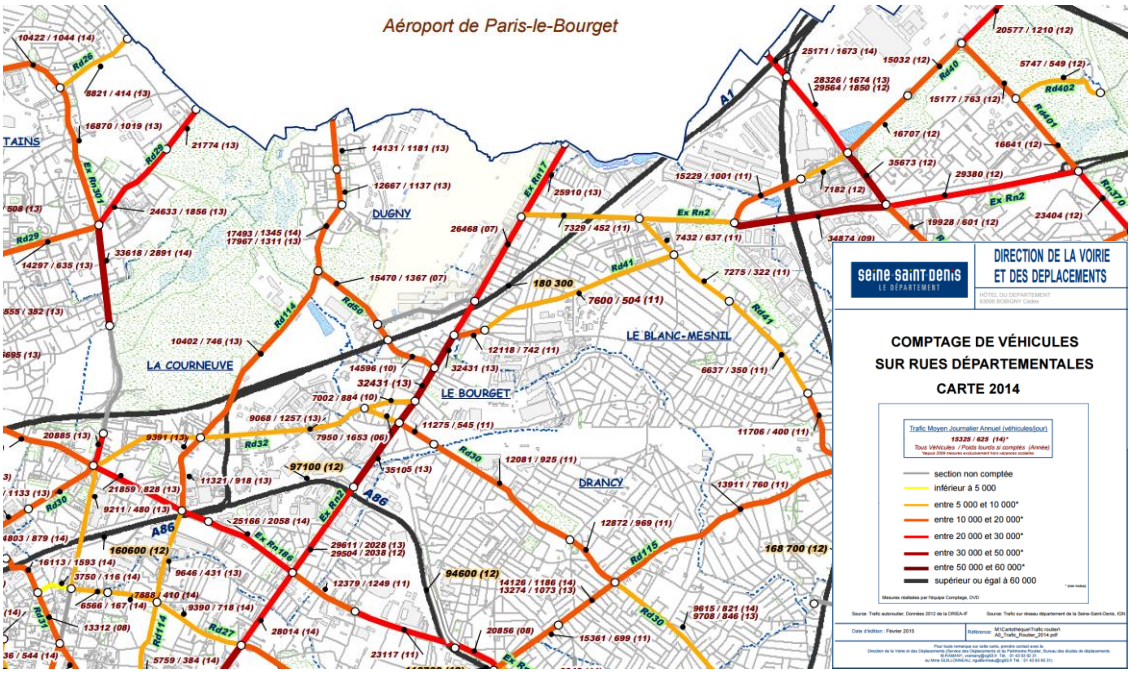
- 180 000 véhicules par jour pour la portion de l'autoroute A1 traversant la commune,

- 30 000 véhicules par jour pour la portion de la Nationale 2 traversant la commune.

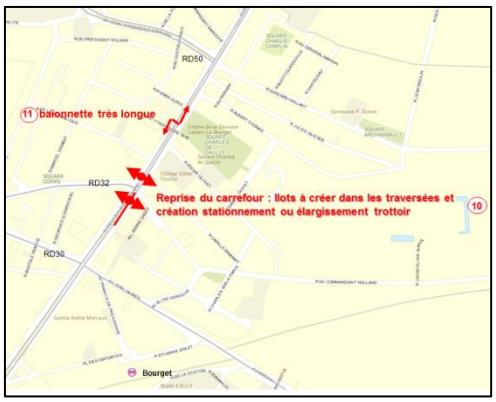
La bonne accessibilité de la commune du Bourget est contrebalancée par la forte fréquentation du réseau structurant. L'A1 et l'exRN2 sont régulièrement saturées.

La mixité d'usage de l'exRN2 véhicules particuliers/poids lourds/bus accentue les problèmes d'encombrement.

L'observation des données d'accidentalité des six dernières années laisse apparaitre une augmentation du nombre total d'accidents. Ces données mettent également en évidence une concentration d'accidents le long de l'exRN2 impliquant notamment des piétons pour une part importante d'entre eux.



Des études sont en cours afin de définir un programme d'actions à court, moyen et long termes permettant d'améliorer la circulation sur la RN2, notamment dans le cadre du Plan Mobilités Durables (PMD) voté en juin 2016 qui définit des études et/ou des travaux sur 5 ans. Il envisage les actions ponctuelles suivantes sur le territoire du Bourget : la reprise du carrefour RD32, la modification des baïonnettes très longues, la reprise du carrefour RD50, la suppression ilot sur trottoir Est, la reprise du carrefour RD41 et la réduction de la traversée de la bretelle accès A1. Un programme d'actions départemental sur l'exRN2 intégrant les intentions du PMD est actuellement en cours d'élaboration.



Le réseau départemental

Quelques voies secondaires assurent des liaisons avec les communes voisines et entre les différents quartiers du Bourget.

Les voies secondaires qui permettent de relier le territoire du Bourget aux communes voisines rejoignent toutes la route nationale N2. Ce sont les routes départementales suivantes :

- La D41 qui permet de relier le Bourget à la commune du Blanc-Mesnil au nord-est

- La D50 qui relie le territoire à celui de Dugny au nord-ouest en passant sur l'autoroute A1

- La D30 qui coupe la nationale N2 et qui rejoint la commune de Saint Denis, en passant par la Courneuve à l'ouest et Bobigny en passant par Drancy à l'est

- La D32 qui est formée par une partie de la rue Anizan Cavillon et qui relie l'avenue Jean Jaurès à l'avenue de la Division Leclerc

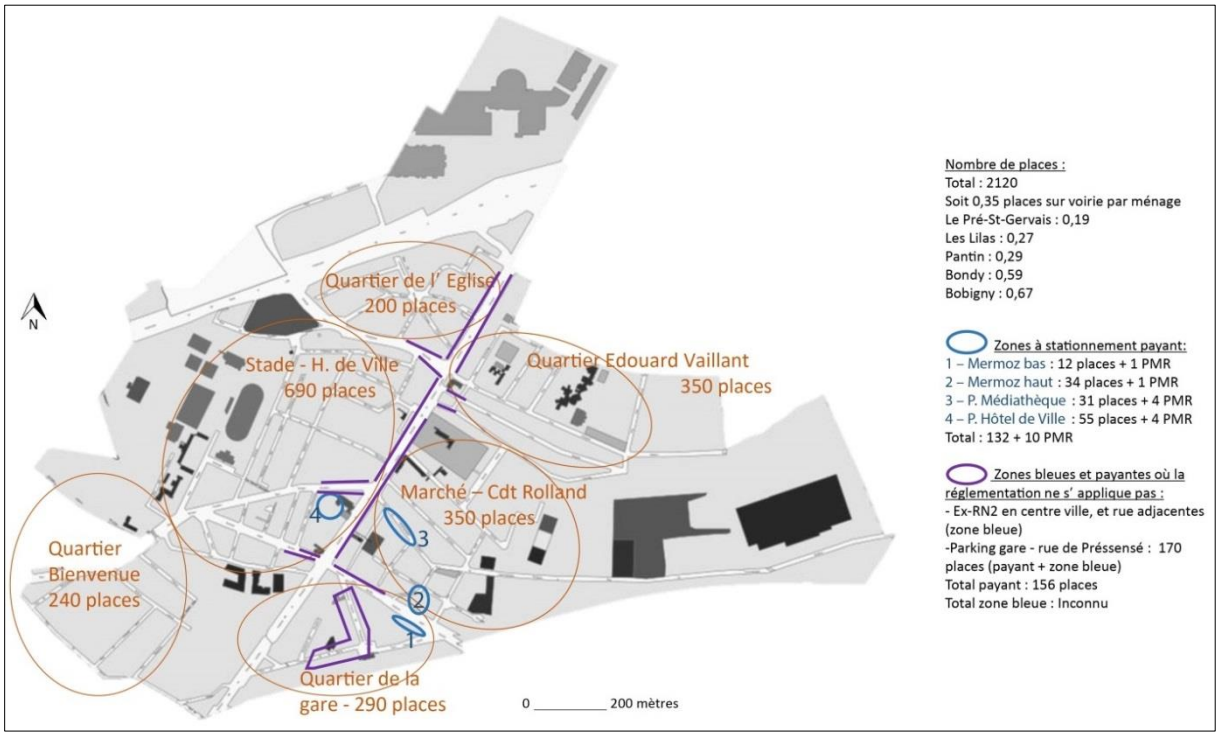
Ce réseau secondaire est constitué principalement de voies à deux files et double sens. On notera également que la RD30 et la RD50 sont fortement empruntées, avec des trafics supérieurs à 10 000 véhicules par jour.

3.2. STATIONNEMENT

Une étude sur le stationnement et ses usages a été réalisée par la SPL Le Bourget Aéroport sur la commune en 2015. Elle permet de dresser un état des lieux et met en exergue les principaux dysfonctionnements.

La commune du Bourget dispose d'une offre de stationnement ouvert au public de près de 2 120 places, dont 142 places sont payantes. Aucune place dédiée au stationnement de véhicules électriques ou hybrides n'est identifiée sur le territoire, en dehors des stations Autolib' (cf. paragraphe « Mode de déplacements alternatifs »).

	Nombre de places	Places payantes
Quartier de l'église	200	0
Quartier Edouard Vaillant	350	0
Stade – Hôtel de Ville	690	55 + 4 PMR
Marché – Cdt Rolland	350	65 + 5 PMR
Quartier Bienvenue	240	0
Quartier de la gare	290	12 + 1 PMR
TOTAL	2120	132 + 10 PMR



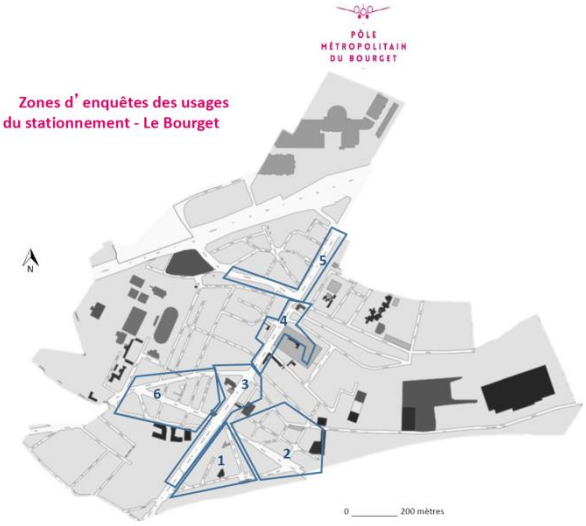
L'offre de stationnement au Bourget *(source : Etude sur le stationnement et ses usages, Ville du Bourget, 12 janvier 2015)*

L'offre de stationnement sur la commune se caractérise par une part importante de stationnement gratuit. A noter que certaines zones de stationnement payant définies par arrêtés municipaux ne sont pas actuellement effectives sur le terrain.

L'ensemble de l'offre est proche de la saturation. On observe ponctuellement des phénomènes de véhicules ventouses (véhicule restant stationné à la même place sans discontinuité toute la journée).

Certaines zones apparaissent sous-utilisées comme le parking du square, le parking de l'hôtel de ville ou encore celui du super U. Au contraire, certaines zones sont sous tensions.

Le quartier de la gare est fortement sollicité. L'offre de stationnement apparaît sous-dimensionnée au regard de la demande. On enregistre ainsi environ 12% de stationnement sauvage. Cette situation est accentuée par la présence de véhicules ventouses.



Sur l'ensemble de l'ex RN 2, des dysfonctionnements importants sont également identifiés avec en moyenne 20% de stationnement sauvage. Cet axe est concerné par des phénomènes récurrents d'arrêt et stationnement minute sur la chaussée (livraison, arrêt minute en double file). Cette situation affecte la circulation routière et créé un sentiment d'inconfort pour la circulation piétonne.

Dans les quartiers résidentiels Edouard Vaillant et Bienvenue, le stationnement sauvage sur trottoirs nuit aux circulations piétonnes.

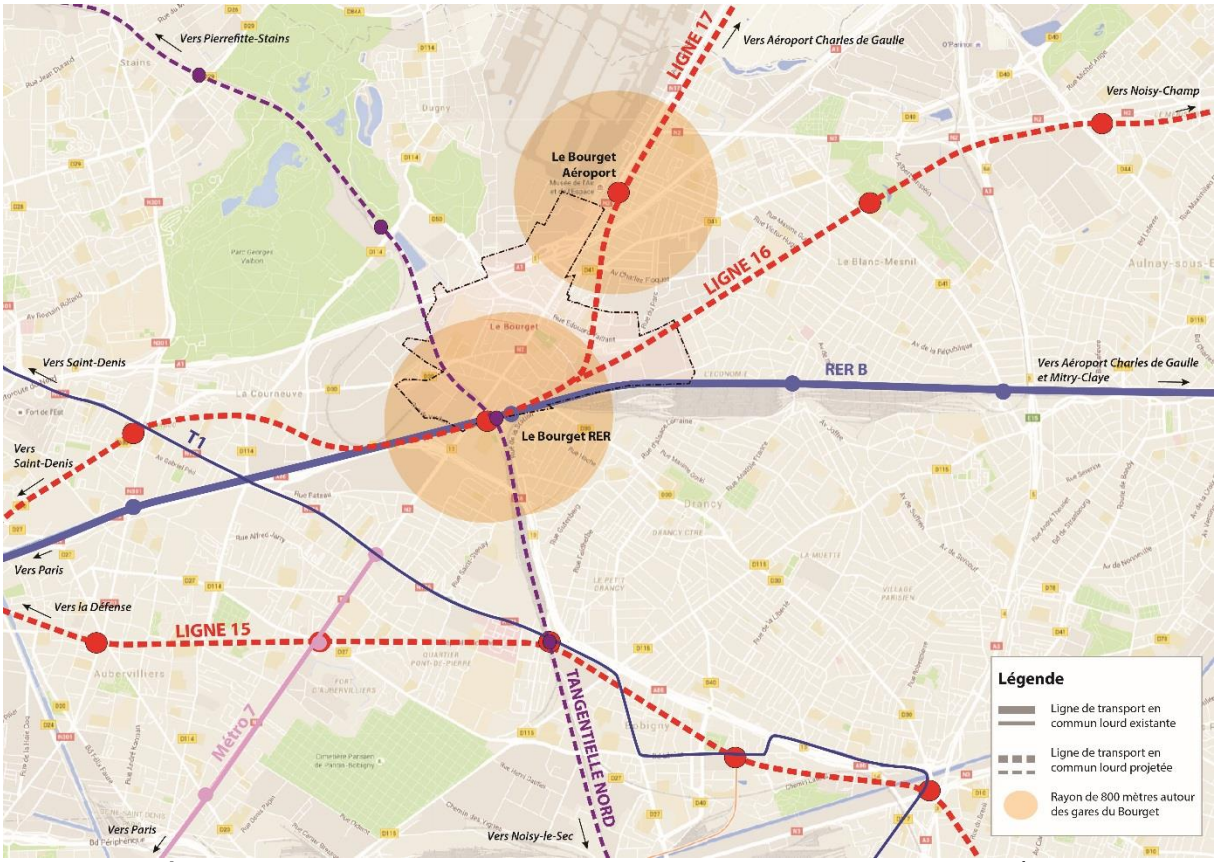
A noter que sur l'ensemble des zones de stationnement étudiées, le taux d'utilisation des parkings reste globalement identique quel que soit le jour et l'heure, démontrant ainsi une mutualisation de fait des stationnements pour les activités, les équipements et la gare en journée qui sont occupés par les résidents la nuit et les week-ends.

Une réflexion doit être engagée sur la gestion de l'offre de stationnement afin de diminuer la tension sur les zones de stationnement les plus sollicitées, notamment quartier de gare et ex RN2.

En revanche, la mutualisation de l'offre ne semble pas être une réponse nouvelle à apporter puisqu'elle s'opère de fait. Une réflexion pourrait être menée sur la mutualisation du parking du Parc des Expositions, qui connaît des pics d'affluence en fonction des salons et autres évènements. Néanmoins, le parking paraît trop éloigné par rapport aux zones de tension pour être attractif.

3.3. TRANSPORTS EN COMMUN

La desserte en transports en commun de la ville du Bourget se fait aujourd'hui essentiellement par le RER B. Dans les années à venir, d'importants projets de transports en commun concerneront directement le territoire avec en conséquence une accessibilité considérablement améliorée et pour corollaire attendu une attractivité accrue.



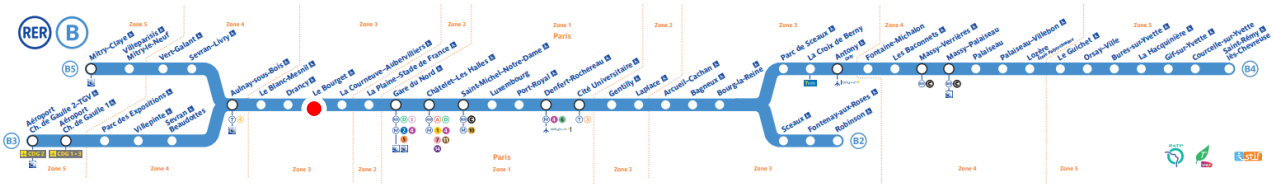
Accessibilité du territoire en transport en commun lourd : existant et projets *(source : Synthèse Architecture)*

3.3.1. Existant

Le RER B dessert la commune en une gare, le Bourget RER, localisée au sud du territoire. Cet arrêt de RER permet de rejoindre la gare du nord en 12 minutes et Châtelet-les-Halles en 15 minutes. En direction du Nord, elle permet de relier l'aéroport Roissy Charles de Gaulle en 20 minutes.

La gare du Bourget est située sur le tronc commun de la ligne RER B, bénéficiant ainsi d'une cadence relativement élevée. Un train circule toutes les 3 ou 6 minutes en heures de pointe sur la commune. En heures creuses, la fréquence reste importante avec un train toutes les 6 à 9 minutes.

L'aire d'accessibilité piétonne de cette gare (rayon de 800 mètres autour de la gare, soit environ 10 minutes à pied) couvre une part importante du territoire. Les zones d'activités situées à l'Est, le complexe éducatif et sportif ainsi que le tissu d'habitat localisé au Nord de la RD30 sont situés en marge de cette aire d'accessibilité.



Plan de la ligne du RER B *(source : RATP)*

Le Bourget ne dispose pas de station de métro ni de tramway sur son territoire. Cependant le terminus du Métro 7 et arrêt du T1, La Courneuve 8 mai 1945, localisé sur la commune de La Courneuve, se situe à moins de 3 km du centre de la ville du Bourget.

La commune du Bourget est également desservie par plusieurs lignes de bus :

Bus	Départ	Terminus
133	Sarcelles – Bois d'Ecouen	Le Bourget RER
143	La Courneuve – Aubervilliers RER	Rosny-sous-Bois RER
146	Le Bourget RER	Montfermeil – Les Bosquets
152	Porte de la Villette	Gonesse ZAC des Tulipes Nord
350	Paris – Gare de l'Est	Roissypole
607	La Courneuve 8 mai 1945	Gare de Villepinte
609	La Courneuve 8 mai 1945	Gare de Villepinte
610	La Courneuve 8 mai 1945	Gare de Sevran Beaudottes
703	Gare du Bourget	Gare de Drancy
Roissy Bus	Paris-Opéra	Aéroport Charles de Gaulle
N42 (noctilien)	Gare de l'Est	Aulnay-sous-Bois-Garonor

Carte des réseaux de bus *(source : RATP)*

Ces lignes de bus se concentrent essentiellement le long de l'avenue de la Division Leclerc. Elles assurent notamment le rabattement vers la gare RER Le Bourget et vers la station La Courneuve 8 mai 1945.

Les lignes 703,143 et 133 permettent de desservir les zones du territoire situées à l'écart de la gare de RER B, comme par exemple la zone d'activités Actipole, le complexe éducatif et sportif, le lycée Germaine Tillion, le collège Didier Daurat et le Parc Georges Valbon.

A noter que la commune bénéficie de la desserte du Noctilien 42 qui assure de nuit les liaisons entre Paris et Le Bourget.

3.3.2. En projet

Le Grand Paris Express :

Le métro du Grand Paris Express est un projet majeur de transport en commun à l'échelle de la région francilienne. Au sein de ce nouveau réseau structurant, 155 kilomètres de métro automatique en double boucle sont prévus, articulés autour d'une quarantaine de gares, pour la plupart en correspondance avec le réseau existant. Le futur métro GPE permettra la desserte à la fois du cœur de l'agglomération, avec le prolongement de la ligne de métro 14 (au nord et au sud) et des territoires de proche et moyenne couronne.

Les objectifs de cet ambitieux projet sont multiples :

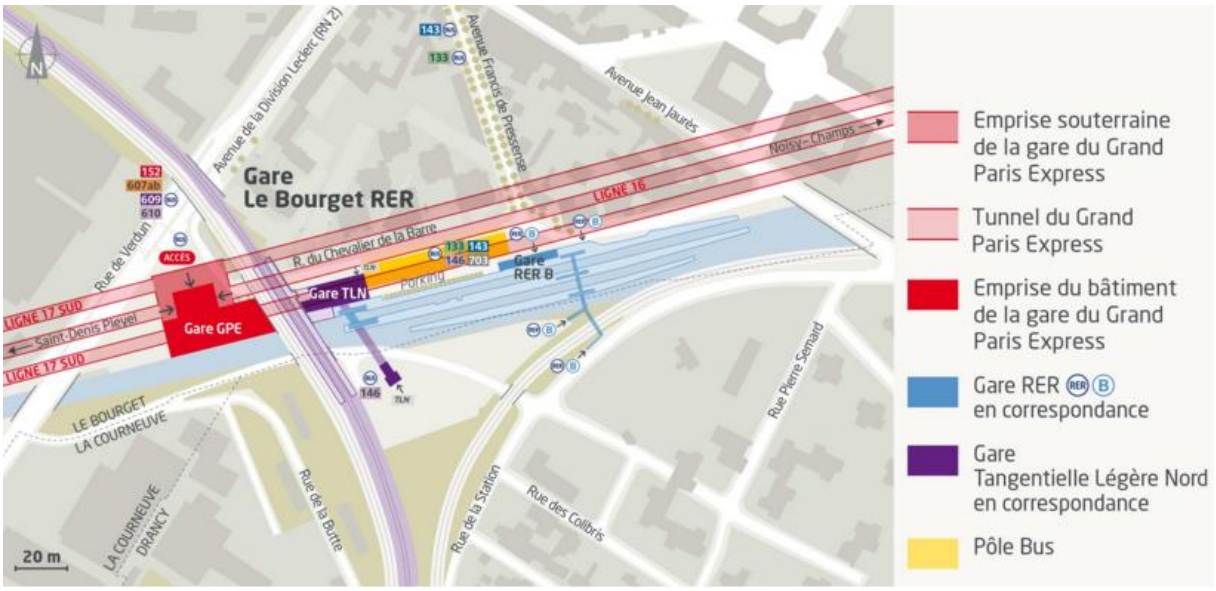
- Améliorer le fonctionnement quotidien des transports en commun
- Soutenir le développement économique
- Promouvoir une nouvelle politique urbaine
- Désenclaver les territoires marginalisés

Le Bourget est directement concerné car la commune sera traversée par les lignes 16 et 17 du Grand Paris Express. Deux gares seront accessibles aux bourgetins : la gare Le Bourget RER localisée sur le territoire communal et la gare Le Bourget Aéroport, localisée à Dugny. Ces lignes et ces gares devraient être mises en service en 2023-2024.

La Gare du Bourget RER est située à la jonction de trois communes : le Bourget, la Courneuve et Drancy. Le choix de l'emplacement s'est fait avec la collaboration des trois communes. Elle sera desservie par les lignes 16 et 17 en correspondance avec le RER B, la future Tangentielle Nord et la gare routière.

A terme, la gare sera fréquentée par 55 000 voyageurs chaque jour. Cette gare est destinée à devenir La Grande Gare du territoire. Son implantation devrait s'accompagner d'une revalorisation importante des tissus urbains proches.

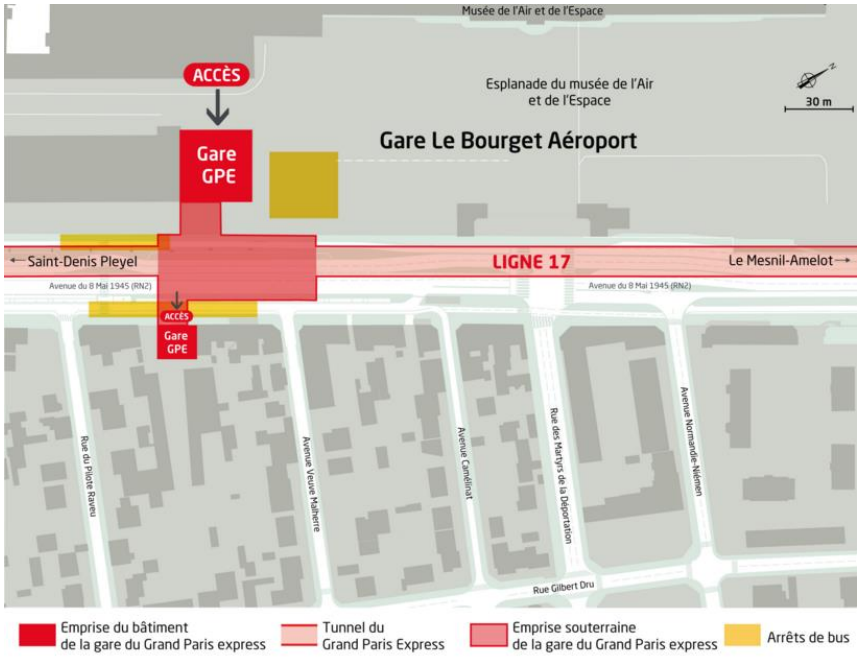
Les temps de déplacements seront considérablement améliorés avec 6 minutes entre Le Bourget RER et Saint-Denis Pleyel contre 35 minutes aujourd'hui et 20 minutes avec la gare de Noisy-Champs contre 45 minutes aujourd'hui.



Implantation de la Gare du GPE « Le Bourget RER » *(source : SGP)*

La Gare Le Bourget Aéroport, située sur les communes de Dugny et du Blanc-Mesnil, permettra de desservir l'aéroport du Bourget et ses fonctions supports (Musée de l'Air et de l'Espace et Parc des Expositions) avec le passage de la ligne 17 du Grand Paris Express.

A terme, la gare sera fréquentée par 25 000 voyageurs chaque jour. Les temps de déplacements seront considérablement améliorés avec 21 minutes entre Le Bourget Aéroport et Saint-Lazare contre 55 minutes aujourd'hui et 5 minutes avec la gare de la Courneuve « Six Routes » contre 35 minutes aujourd'hui.



Implantation de la Gare du GPE « Le Bourget Aéroport » *(source : SGP)*

La Tangentielle Nord :

La Tangentielle Nord est un aménagement de grande envergure dont le tracé de 28 km desservira le nord francilien. Ce projet reliera 14 gares, de Sartrouville à Noisy-le-Sec en traversant les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et des Yvelines. Il permettra de réaliser ce trajet rapidement, en 35 minutes.

Le tracé est divisé en deux tronçons dont le premier est déjà en cours de réalisation. Il reliera Epinay-sur-Seine et le Bourget, soit sept gares. La liaison accueillera un tram-train innovant en site propre.

Les travaux ont commencé en 2010 suite à l'inscription du projet dans le Contrat de Plan Etat/Région 2000-2006 et son financement dans le cadre du Contrat de Projets 2007-2013. La mise en service du premier tronçon de 11km est prévue pour 2017. Par la suite, des travaux permettront les prolongements à l'est jusqu'à Noisy-le-Sec et à l'ouest jusqu'à Sartrouville.

Pour Le Bourget, les travaux consisteront en un réaménagement de la gare (passerelles, souterrains piétons et cheminements), la réalisation d'infrastructures ferroviaires, l'aménagement de voiries, la pose d'écrans acoustiques.

Tracé du projet de Tangentielle Nord *(source : Dossier de mise en compatibilité Tangentielle le Bourget, RFF)*

L'arrivée de ces transports en commun structurants, métros et tram-train, nécessitera une réorganisation du réseau de bus.

Autres projets à l'étude :

La commune est également concernée par le projet CDG Express, un projet de liaison ferroviaire entre la gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Le projet, d'abord abandonné sous sa forme initiale fin 2011 a été relancé en 2014, avec une mise en service dorénavant prévue en 2023. Cette liaison ne ferait que passer sur le territoire du Bourget, sans le desservir.

3.4. CIRCULATIONS DOUCES

3.4.1. Réseau existant

Le réseau de liaisons douces est à développer sur la commune du Bourget. Le système de mobilité reste pour l'heure centré sur la voiture, laissant peu de place aux piétons, comme aux vélos.

On dénombre quelques amorces de pistes cyclables :

- au nord du territoire, une piste cyclable double sens longe le Parc des Expositions, au niveau du carrefour Linbergh. Cette piste se poursuit à sens unique sur la RN2 en façade de l'aéroport du Bourget, côté Blanc-Mesnil.
- Une piste cyclable double sens le long de la rue Anizan Cavillon entre le carrefour RD32/RD30 et la rue Hélène Boucher. Cette piste est notamment connectée au collège Didier Daurat et au lycée Germaine Tillion.

Il existe un parc de stationnement Véligo en gare RER du Bourget. Le service Véligo, mis en place par le STIF, permet de stationner son vélo dans un espace fermé et sécurisé, accessible 24h/24 et 7j/7 à l'aide de votre carte Navigo.

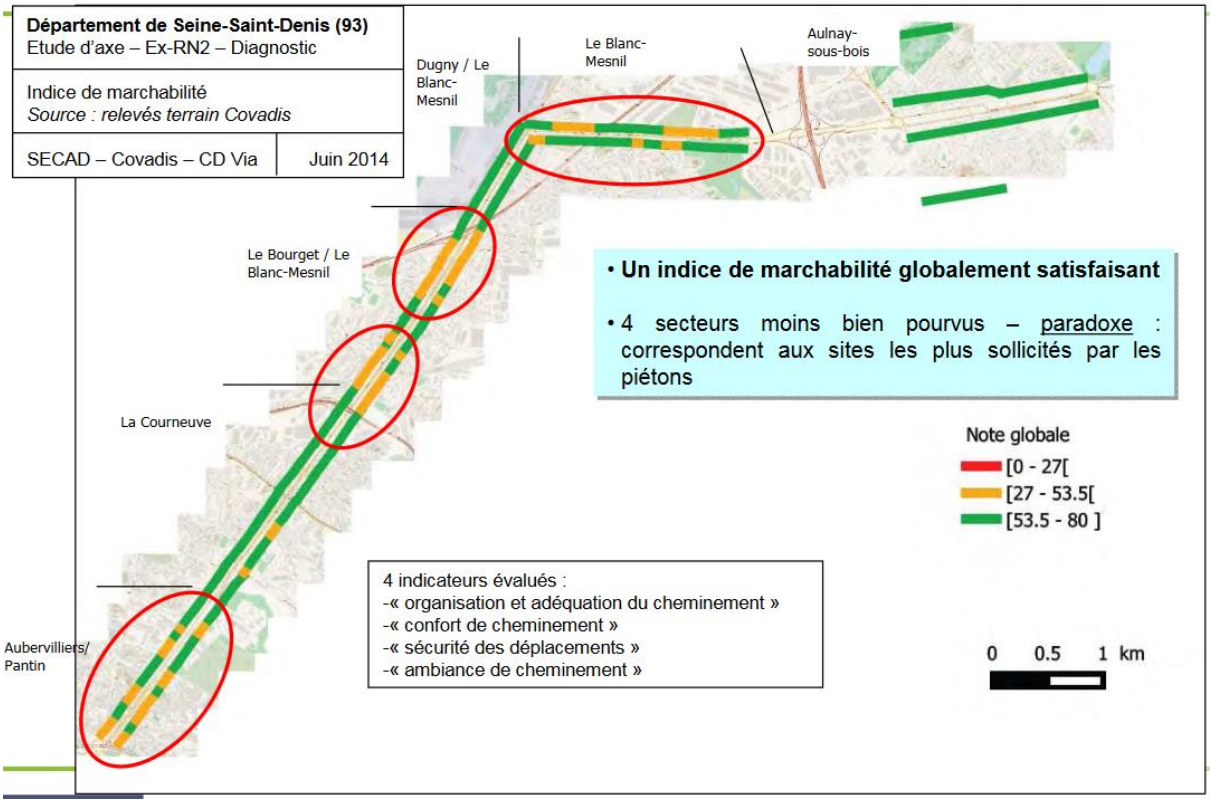
Quelques liaisons piétonnes existent également. Notamment des mails paysagers ont été aménagés dans le cadre des opérations récentes de la ZAC du Commandant Rolland et autour du marché. La rue Gabriel Rousselet constitue une liaison vers le complexe éducatif et sportif.

Piste cyclable du carrefour Lindbergh et mail piéton de la ZAC du Commandant Rolland

L'avenue de la Division Leclerc, qui constitue le centre-rue du Bourget, avec ses commerces en pieds d'immeubles, est le secteur le plus fréquenté de la ville par les piétons.

D'après l'étude menée par le conseil départemental de Seine-Saint-Denis en 2014 dans le cadre de l'élaboration de la charte de préfiguration d'un boulevard métropolitain, l'ex RN2 présente un indice de marchabilité globalement satisfaisant. La carte ci-dessous met néanmoins en exergue sur la commune du Bourget des secteurs moins bien pourvus. Ressortent de cette étude également l'ambiance encore très routière de la voie, l'inconfort voire l'insécurité.

La pacification de l'avenue de la Division Leclerc et son partage entre les différents usages constituent un enjeu fort pour l'amélioration du cadre de vie au Bourget.


Département de Seine-Saint-Denis (93)
Etude d'axe – Ex-RN2 – Diagnostic
Indice de marchabilité
Source : relevés terrain Covadis
SECAD – Covadis – CD Via
Juin 2014
Dugny / Le Blanc-Mesnil
Le Blanc-Mesnil
Aulnay-sous-bois
Le Bourget / Le Blanc-Mesnil
La Courneuve
Aubervilliers/ Pantin
• Un indice de marchabilité globalement satisfaisant
• 4 secteurs moins bien pourvus – paradoxe : correspondent aux sites les plus sollicités par les piétons
Note globale
[0 - 27[
[27 - 53.5[
[53.5 - 80]
4 indicateurs évalués :
-« organisation et adéquation du cheminement »
-« confort de cheminement »
-« sécurité des déplacements »
-« ambiance de cheminement »
0 0.5 1 km

3.4.2. Perspectives et cadre pour le développement du maillage doux

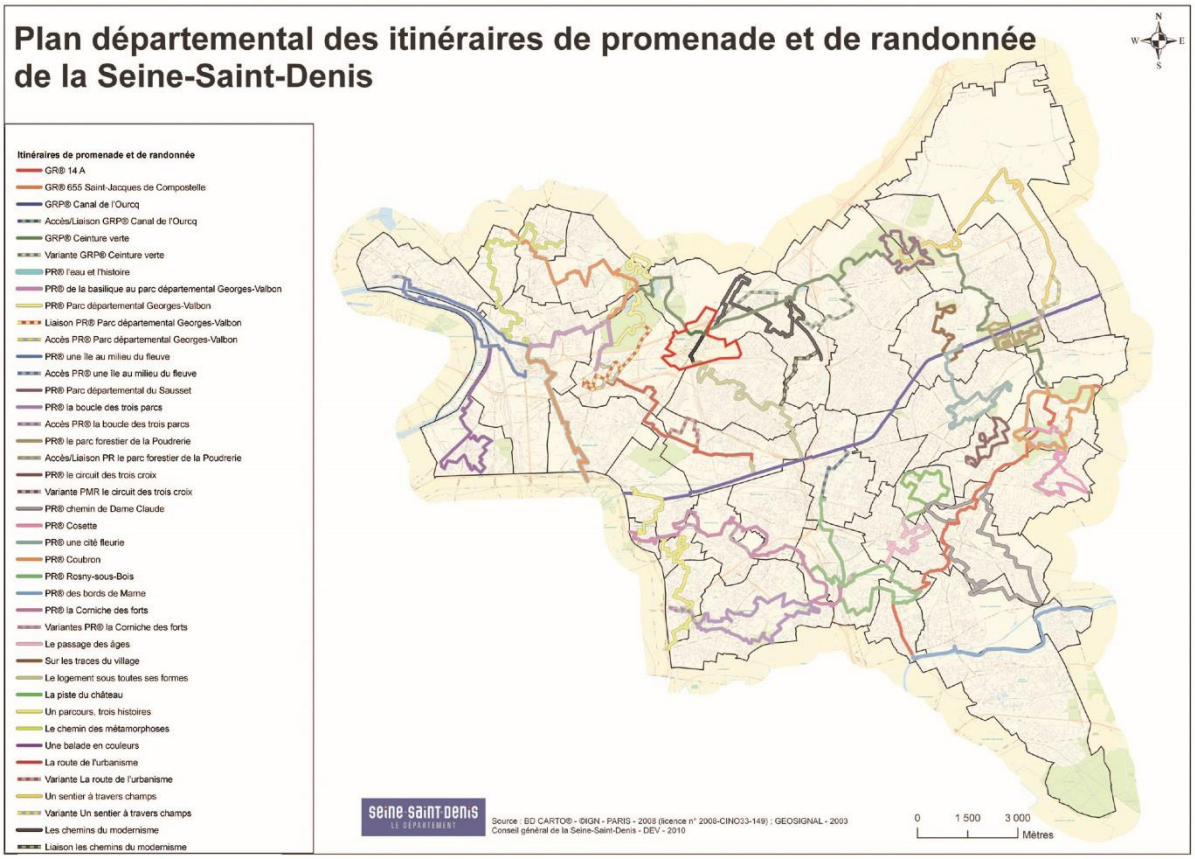
Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables élaboré par le Conseil Départemental en 2002 identifie plusieurs itinéraires à aménager sur le territoire du Bourget :

- L'ex route nationale N2 dans la catégorie « itinéraire des pénétrantes » qui comprend des liaisons partant de Paris et traversant le département.
- Le long de l'autoroute A1 et la départementale D50 dans la catégorie « itinéraire de la ligne des parcs » qui comprend des liaisons reliant les grands parcs du département et notamment le Parc Georges Valbon à proximité du Bourget.
- La départementale D30 dans la catégorie « itinéraire de la Seine à la Marne » qui relie ces deux fleuves.

Le Plan Départemental des Itinéraires de promenade et de randonnée de la Seine-Saint-Denis identifie deux itinéraires de promenade sur le territoire du Bourget :

- Le GRP Ceinture verte et sa variante

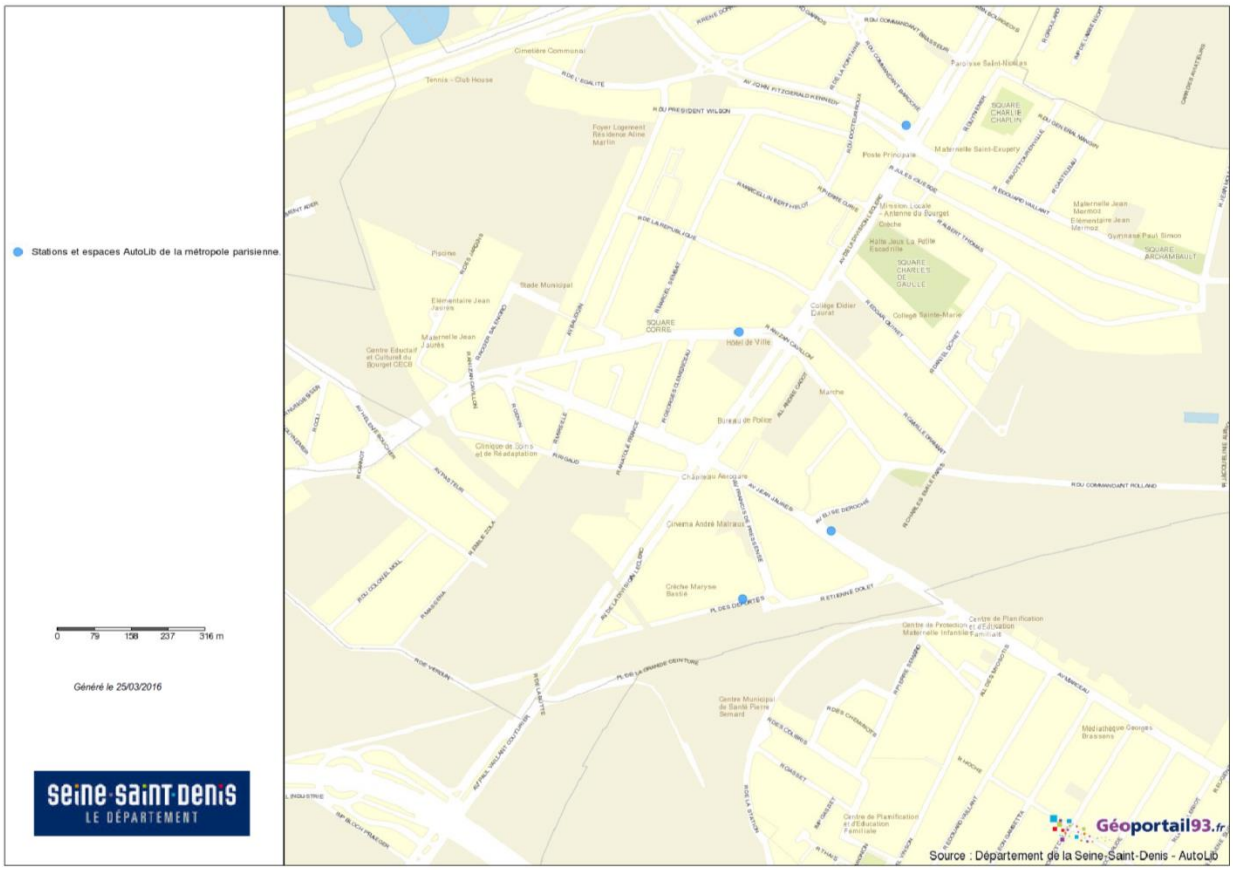
- Les Chemins du Modernisme



3.5. MODES DE DEPLACEMENTS ALTERNATIFS : AUTOLIB'

Le Bourget fait partie des 46 communes d'Île-de-France à avoir mis en place le projet Autolib' tout comme six autres villes de la Seine-Saint-Denis. Le Bourget possède déjà quatre stations fonctionnelles qui se situent avenue Kennedy, à la gare RER Le Bourget, sur le parking de l'hôtel de ville et sur le parking Élise Deroche.

Ce mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle devrait trouver un écho avec l'amélioration des transports en commun sur la ville.



Plan de localisation des stations Autolib' existantes et projetées sur la commune *(source : CD93)*

Enseignements de la partie « Accessibilité du territoire »

- ◊ Le territoire du Bourget bénéficie d'une accessibilité forte à partir d'un réseau d'axes routiers majeurs et fortement interconnectés.
- ◊ L'offre de stationnement est proche de la saturation.
- ◊ Le territoire, déjà desservi par le RER B, va profiter d'une accessibilité renforcée grâce aux projets de Tangentielle Nord et de métro du Grand Paris.
- ◊ Le réseau de circulations douces est à développer.

4. STRUCTURE URBAINE, ARCHITECTURALE ET PAYSAGERE

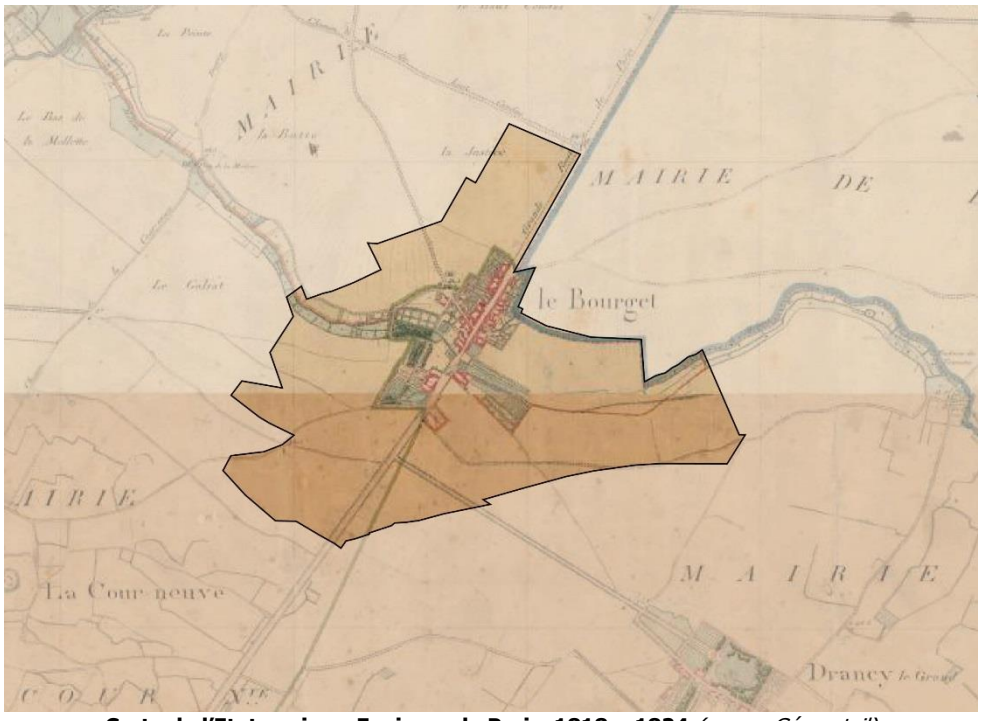
4.1. HISTOIRE

Des origines jusqu'au début de l'ère industrielle

La commune du Bourget s'est formée au croisement d'un ruisseau aujourd'hui invisible, la Molette, et d'un chemin fort fréquenté qui le croisait dans l'axe nord-sud. Dès l'époque gallo-romaine, les cavaliers et routiers s'y arrêtaient pour abreuver leurs bêtes et s'y reposer. En 1134, Louis VI cède la terre du Bourget à l'abbaye de Montmartre. C'est également en 1134 qu'on note la première apparition du nom de la commune en tant que « Bourgeel » ou « Bourgellum », déformation latine de « burgus », le bourg. L'orthographe actuelle date du XVIe siècle.

Au Moyen-âge, le Bourget est un village agricole relié à la capitale par la Route des Flandres, aujourd'hui devenue l'avenue de la Division Leclerc. La commune connut une grande misère lors de la Guerre de Cent Ans et fut victime de nombreux pillages au point que Charles V consent à exempter le village de fournir sa part de denrées et de fourrage au Palais Royal.

Jusqu'en 1700, le village était sous l'obédience des châtelains du Blanc-Mesnil. Suite au décès de la dernière héritière, Le Bourget décide d'acquérir l'autonomie administrative ce qui a entrainé l'exiguïté actuelle de la commune. L'élection de la première municipalité a lieu en 1790, sous la révolution française.

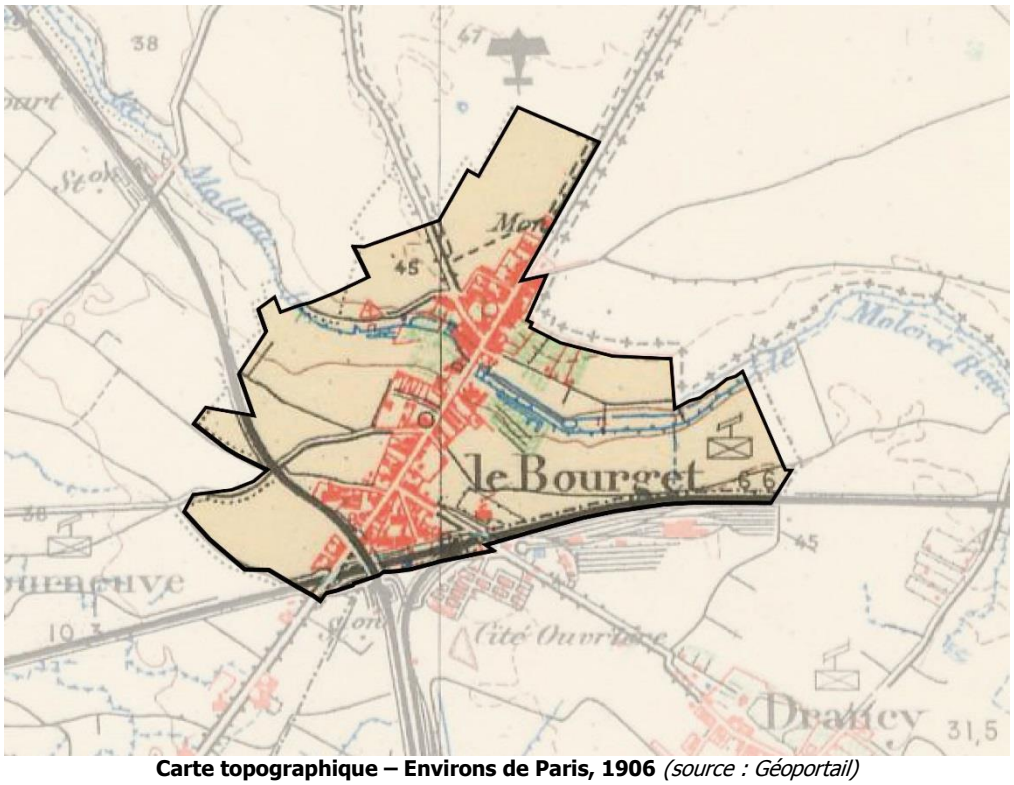


Carte de l'Etat-major – Environs de Paris, 1818 – 1824 *(source Géoportail)*

En 1870, Le Bourget compte 850 habitants. L'arrivée de la révolution industrielle permet le développement de la ville avec l'ouverture d'une fabrique de toiles cirées, une distillerie et une cristallerie. Cette même année, la commune est le théâtre d'affrontements avec la Prusse lors de la guerre franco-prussienne et du siège de Paris.

La transformation du territoire s'amorce donc, avec dans la seconde moitié du XIXème siècle, l'arrivée des infrastructures modernes, rendue possible par l'absence de relief de la Plaine de France.

Sur le territoire, s'implante le réseau ferré avec le nœud ferroviaire du Bourget à l'intersection de la Grande Ceinture et du réseau ferré du Nord. Par la suite la station Bourget-Drancy est progressivement transformée en gare de triage.



Carte topographique – Environs de Paris, 1906 *(source : Géoportail)*

Puis, au début du XXème, le premier aérodrome, qui deviendra l'aéroport du Bourget, (cf. paragraphe suivant sur l'histoire aéronautique) est construit.

Rendu attractif par ces grandes infrastructures, le territoire voit s'implanter dans l'entre-deux-guerres de nombreuses activités industrielles et, pour accueillir les masses de travailleurs, nécessaires à la production notamment les cheminots et les ouvriers des industries, des zones pavillonnaires qui se développent par nappes dans les vides entre les infrastructures de transport. L'impact sur le paysage et l'environnement est très fort.

L'après-guerre est marquée par la reconstruction et la politique des grands ensembles. Sur la commune quelques résidences vont voir le jour (résidence Guynemer, Chevalier de la Barre…) dans les années 60-70, mais ce développement reste limité en comparaison des villes limitrophes.

Dans les années 60, les grandes activités aéronautiques se recomposent autour d'Orly puis Roissy ; l'économie florissante permet les réalisations de grands investissements et notamment la création du réseau autoroutier qui converge vers Paris, traversant le territoire de la banlieue sans ménagement. La construction de l'autoroute A1 vient alors cisailler le territoire communal.

À partir des années 70-80, peu à peu, les activités industrielles traditionnelles périclitent et la politique des villes nouvelles va déplacer les grands investissements. Le territoire du Bourget, comme beaucoup de villes de banlieue, va dès lors, après des années de forte transformation, devenir un territoire peu valorisé.

Une ville liée à l'histoire de l'aéronautique

Le début de l'histoire de l'aéronautique du Bourget commence en 1914. Le Général Gallieni, gouverneur militaire de Paris, est chargé de la défense militaire de la capitale. 14 avions sont installés au Bourget en 1914 et plus de 110 en 1918.

Les premiers vols commerciaux ont lieu en 1919 grâce aux infrastructures existantes vers Lille, Londres, Bruxelles et Amsterdam. Le 22 mai 1927, Charles Lindbergh relie New York au Bourget après 33h27 de vol.

Lors de la Seconde Guerre Mondiale, les allemands prennent possession de l'aéroport et l'agrandissent. La base aérienne sera libérée le 28 août 1944.

Après la guerre, l'aéroport reprend ses services et en 1952 et 1973, les aéroports d'Orly et de Roissy ouvrent leurs portes. En 1953, le Salon de l'Aéronautique s'installe au Bourget. En 1975, le Musée de l'Air et de l'Espace s'installe dans les locaux et en 1977, la disparition du trafic commercial entraîne une mutation en aéroport d'aviation d'affaires. Aujourd'hui, l'aéroport du Bourget est le premier aéroport d'affaires d'Europe.

4.2. DEVELOPPEMENT RECENT

Depuis le début des années 2000, la ville est engagée dans un processus de renouvellement urbain, qui vise à valoriser son cadre de vie et à recréer une dynamique d'emplois suite au départ de l'entreprise Alstom.

La ville s'est ainsi lancée dans deux importants projets d'aménagement : les ZAC du Commandant Rolland n°1 et 2, qui ont permis de recomposer un tissu urbain mixte et de qualité en partie sud-est du territoire.

Localisation des ZAC du Commandant Rolland n°1 et 2 *(source : Synthèse Architecture)*

Ces opérations se sont développées sur une emprise globale d'environ 16 hectares. Les terrains composaient l'assiette foncière de l'établissement industriel exploité par l'entreprise Alstom, fermé en 1996.

ZAC du Commandant Rolland n°1

La ZAC du Commandant Rolland n°1 a été créée en juillet 1999. Cette ZAC a pour objet l'aménagement et l'équipement des terrains en vue de réaliser un parc d'activités sur une surface de 12,3 hectares.

La ZAC est aujourd'hui en grande partie réalisée. De nouveaux bâtiments à vocations économiques ont été construits et accueillent des activités variées.

ZAC du Commandant Rolland n°1

Le triangle localisé au sud de la rue du Commandant Rolland reste à construire dans le cadre de la ZAC n°1. Le projet a été mis en attente à la suite de la mise en place par arrêté préfectoral du 6 mars 2013 d'une zone de limitation de l'urbanisation dans un périmètre de 620 m autour de la gare de triage de Drancy-Le Bourget, qui impactait en partie les terrains. L'arrêté préfectoral donnant acte de l'étude de danger a été annulé le 11 décembre 2014 par jugement du tribunal administratif de Montreuil. Une nouvelle étude de danger est en cours.

ZAC du Commandant Rolland n°2

La ZAC du Commandant Rolland n°2 a également été créée en juillet 1999. Ses travaux sont aujourd'hui achevés.

L'objectif de cette opération était de reconstituer un tissu mixte sur environ 3.9 hectares. Les immeubles de bureaux « le Mermoz » ont été réalisés en front de la RD30, en entrée de ville. Il offre une image renouvelée et dynamique du Bourget. Des programmes de logements diversifiés, à la fois collectifs et individuels groupés, se sont développés sur le reste de l'emprise, dans un esprit de couture urbaine avec les franges existantes. Le groupe scolaire Louis Blériot a été réalisé à la jonction des deux ZAC. La ZAC a permis également de recréer de l'espace public avec un travail intéressant sur la perméabilité des îlots et les liaisons piétonnes. Le square Little Falls a été aménagé au cœur de l'opération.

ZAC du Commandant Rolland n°2 *(source : Synthèse Architecture)*

En dehors de ces opérations d'ensemble, quelques opérations importantes ont ponctuellement refaçonné le tissu de la ville. On citera notamment la construction des nouveaux collège et lycée, l'opération mixte autour du marché et de la nouvelle médiathèque, ou encore la clinique, la résidence services et l'EHPAD rue Rigaud.

D'une manière générale, une mutation spontanée des tissus s'effectue progressivement, notamment le long de l'avenue de la Division Leclerc, qui concentre quelques éléments de bâti dégradé.

Analyse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers

Le développement de la ville s'effectue donc par renouvellement depuis des années.

L'analyse de la carte du MOS de 1982 montre que, déjà à l'époque, la superficie des espaces agricoles, naturels et forestiers était proche de zéro. La commune est considérée comme urbanisée depuis plusieurs dizaines d'années. La consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des 10 dernières années est donc nulle.

4.3. STRUCTURE URBAINE GENERALE

La Ville du Bourget s'est principalement développée le long de l'ex route nationale 2, qui constitue aujourd'hui à la fois le centre-ville et une coupure dans le fonctionnement du territoire.

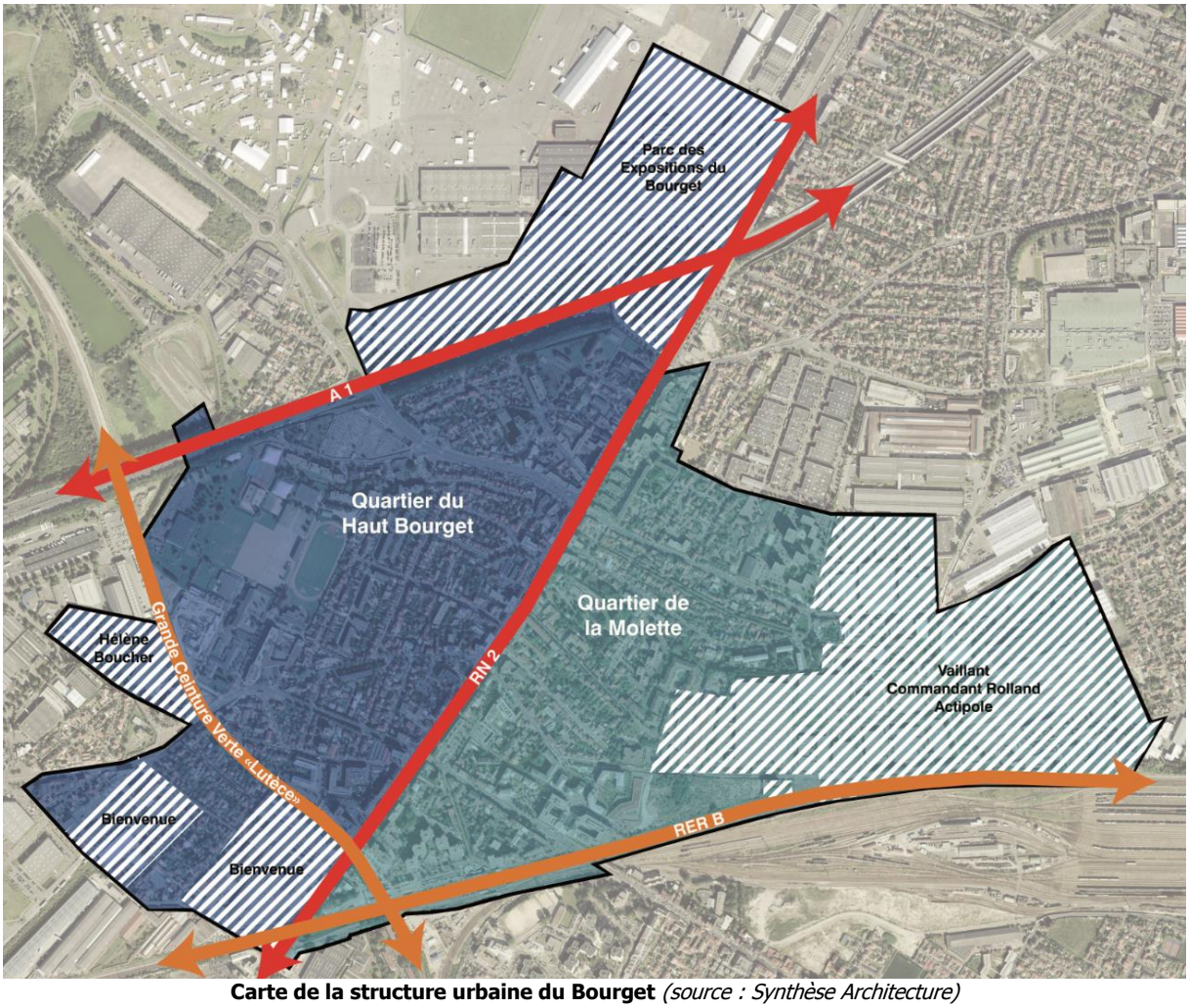
Cette coupure divise le territoire du Bourget en deux avec à l'est de l'avenue de la Division Leclerc (ex RN2) le quartier de la Molette et à l'ouest le quartier du Haut Bourget.

Le tissu urbain du Bourget compte aussi trois principaux secteurs accueillant des zones d'activités :

- au sud-est, les zones de l'Actipole, Le Vaillant et du Commandant Rolland,
- au nord à proximité de l'aéroport, le Parc des Expositions,
- à l'ouest, les zones de la Bienvenue et Hélène Boucher.

Le territoire du Bourget est à 92% urbanisé, avec une densité relativement importante (7 278 habitants au km²) laissant une faible part d'espaces libres.

Façonné par d'importantes infrastructures de transports (autoroutes, chemins de fer) et certains grands équipements (aéroportuaires, militaires), on observe une certaine segmentation de l'espace en zones monofonctionnelles et non reliées entre elles.



Carte de la structure urbaine du Bourget *(source : Synthèse Architecture)*

4.4. OCCUPATION DU SOL

Le territoire du Bourget est très largement urbanisé et ne présente que très peu d'entités naturelles.

Selon l'IAURIF, en 2012 le mode d'occupation du sol se décompose comme suit :

- 91,99 % d'espaces construits artificialisés soit 190,73 hectares
- 7,79 % d'espaces ouverts artificialisés soit 16,91 hectares
- 0,21 % d'espaces agricoles, forestiers et naturels soit 0,43 hectare

Les espaces agricoles, forestiers et naturels (0,21%)

Cette catégorie comprend les forêts, les espaces agricoles, les espaces semi-naturels et l'eau. Sur le territoire du Bourget, ces espaces sont très peu présents. Il n'y a pas de forêt ou de terres agricoles sur le territoire.

Il y a une très faible présence d'eau et de terres semi-naturelles à la limite de la commune avec La Courneuve et Dugny avec le Bassin des Brouillards et ses abords appartenant également à La Courneuve.

Ces espaces pourront accueillir des équipements dans le cadre des futurs Jeux Olympiques, dans le cas où la candidature de Paris est acceptée. Ils pourront également évoluer dans le cadre du projet métropolitain autour de la gare du T11 express de Dugny-La Courneuve qui envisage la couverture des bassins de la Molette afin de favoriser une meilleure intégration urbaine de ces ouvrages tout en participant à la valorisation de la trame verte de la commune.

Les espaces ouverts artificialisés (7,79%) :

Les espaces ouverts artificialisés se composent principalement de le complexe dédié au sport et comprenant de nombreuses installation sportives (terrains de foot, stade, terrains de tennis, skate park…), à l'Ouest de la commune.

Cette catégorie compte aussi des squares répartis sur la commune dont le principal est le square Charles de Gaulle. Sont également présents les squares Little Falls, Lucien Archambault et Charles Corre.

Sont également intégrés le cimetière, les espaces en friches, les parkings, les places ou encore les dents creuses au sein des îlots.

Les espaces construits artificialisés (91,99%)

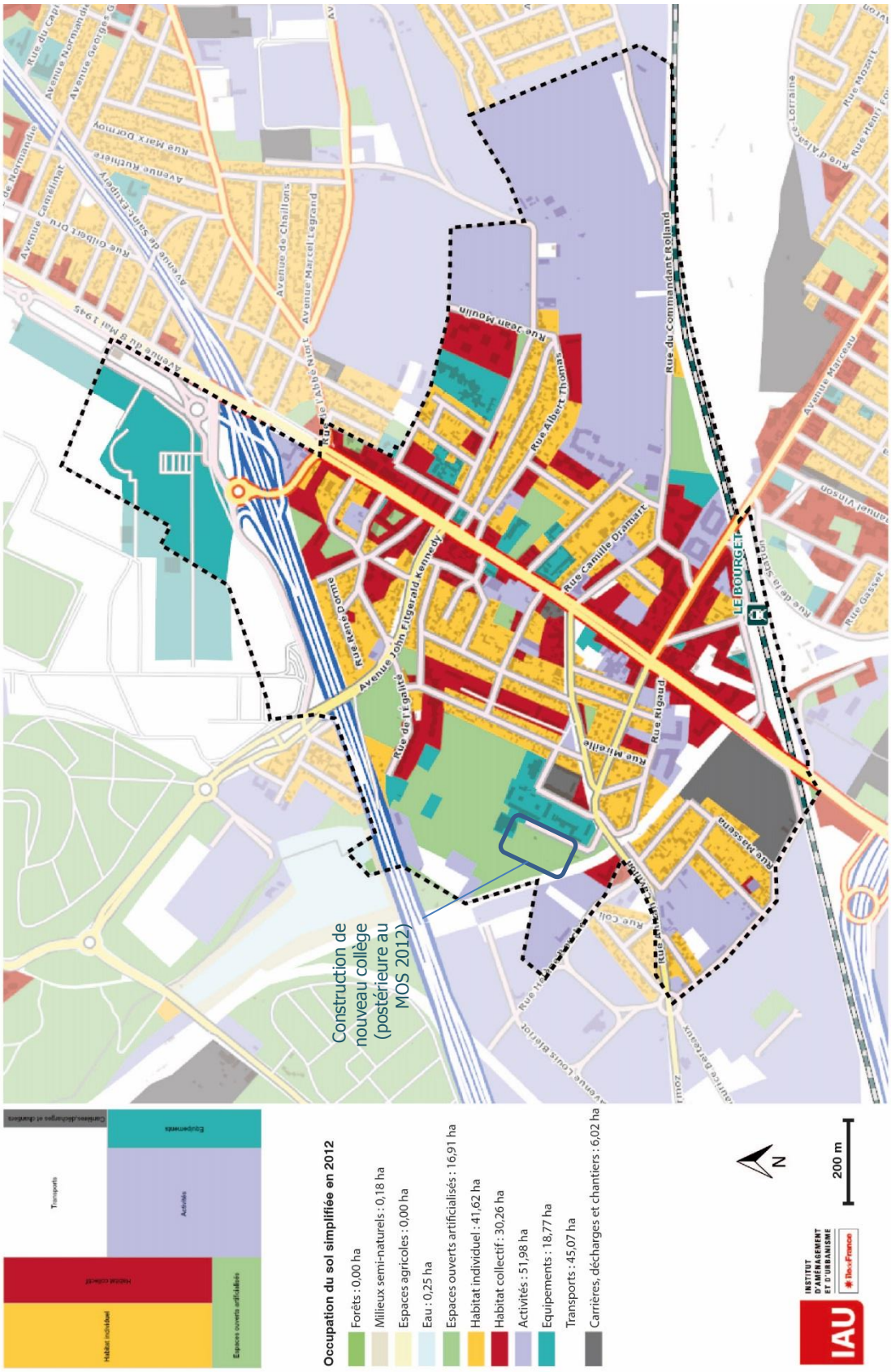
Cette catégorie comprend les espaces d'habitat individuel ou collectif, les équipements, les activités, les transports et les carrières, décharges et chantiers.

On observe que l'habitat individuel occupe une part plus importante du territoire que l'habitat collectif avec 41,62 ha contre 30,26 ha pour le collectif. L'habitat est principalement regroupé autour de l'ex Route Nationale 2 et les espaces plus éloignés sont consacrés à l'activité ou aux équipements.

Les espaces construits sont dominés par les activités avec 51,98 hectares composés de nombreuses zones d'activités réparties sur le territoire : les zones La Bienvenue, Hélène Boucher, du Commandant Rolland, Actipole et le Vaillant.

Les transports occupent également une grande partie du territoire (45,07 ha) avec la présence des infrastructures du Parc des Expositions notamment.

Nota : Cette décomposition du territoire, élaborée par l'IAURIF en 2012, a peu évolué jusqu'à aujourd'hui (2016). On note néanmoins la mutation d'un espace important, celui correspondant au nouveau collège, rue des Jardins. C'est ainsi près de 1,7 hectare d'espace ouvert artificialisé qui a été transformé en équipement. Cette évolution amène à considérer qu'en 2016, les espaces ouverts artificialisés couvrent environ 15 hectares du territoire, alors que les espaces construits représenteraient près de 192,5 hectares. Les espaces naturels restent estimés à 0.43 hectare. C'est sur cette base actualisée que sont définis les objectifs chiffrés de consommation des espaces et de lutte contre l'étalement urbain dans le PADD.



Mode d'occupation du sol, 2012 *(Source : IAURIF)*

4.5. PAYSAGE PERÇU ACTUEL

Le territoire communal est depuis longtemps entièrement urbanisé et les perspectives d'évolution des quartiers s'en trouvent forcément limitées.

Un territoire fragmenté par les infrastructures de transport

Le territoire de la commune du Bourget est fragmenté en différentes entités du fait des infrastructures de transports présentes.

L'autoroute A1, épaissie par l'imposant carrefour Lindbergh, marque une fracture nette entre le Parc des Expositions et le reste de la commune. Le Nord du territoire semble complètement déconnecté de la commune. Des réflexions sont en cours pour recréer du lien entre la ville du Bourget et ce haut lieu d'attractivité que constitue le pôle Parc des Expositions, aéroport et musée de l'Air et de l'Espace.

La ligne SNCF de Grande Ceinture constitue également une coupure importante sur le territoire. Elle isole tout un pan du tissu urbain de la commune au sud des voies ferrées, constitué essentiellement de zones d'activités (La Bienvenue et Hélène Boucher), mais également d'un petit secteur pavillonnaire. Ce quartier est d'autant plus enclavé qu'il butte aujourd'hui à l'Est sur l'autopont de l'ex RN2. Son fonctionnement se tourne donc naturellement vers la commune voisine, et sa zone d'activités Jean Mermoz. L'enjeu pour la commune du Bourget est de ré-ouvrir cet espace sur la ville, notamment en façade de l'avenue de la Division Leclerc.

Enfin, l'avenue de la Division Leclerc, avec son large profil et son caractère très routier, constitue une barrière forte dans le paysage urbain et dans le fonctionnement du territoire. L'objectif partagé par la ville et le conseil départemental est de recomposer cet axe en boulevard urbain.

Des limites communales plus ou moins perceptible

<u>Des limites communales marquées au nord et au sud</u>

Les limites nord et sud de la commune du Bourget sont fortement marquées par les infrastructures de transports. L'autoroute A1 marque la séparation avec la commune de Dugny au nord mais également avec l'aéroport du Bourget. Seules des routes de grandes envergures permettent de traverser cette autoroute : l'ex RN2 et la D50. Cette traversée n'est pas aménagée pour les piétons ou les cyclistes.

Passage au-dessus de l'A1 par la D50

Passage au-dessus de l'A1 par la RN2

Au sud, les voies ferrées du RER B marque une fracture entre Le Bourget et Drancy. Il n'y a que deux passages pour traverser cette voie ferrée : l'ex RN2 qui mène à la commune de La Courneuve et la départementale D30 qui mène à Drancy. Ces deux voies sont destinées aux voitures et peu de place est laissée aux modes de déplacement doux.

<u>Des limites communales beaucoup moins marquées à l'est et à l'ouest</u>

La limite avec la commune du Blanc Mesnil à l'est est peu visible. En effet, les zones d'activités Actipole et Le Vaillant sont en continuité avec la zone d'activités de la Molette du Blanc-Mesnil.

La transition entre les communes du Bourget et de La Courneuve à l'ouest est également floue. En effet, la commune du Bourget, compte plusieurs zones industrielles à l'ouest (La Bienvenue et Hélène Boucher) qui se prolongent avec la zone industrielle Jean Mermoz de La Courneuve.

Des entrées de ville « routières »

Les entrées de ville du Bourget ont un fort caractère routier et manquent majoritairement de lisibilité, du fait de l'imbrication des tissus, notamment d'activités, dans les tissus des villes limitrophes.

Entrée Nord par la RN2

Entrée ouest par la rue Anizan Cavillon (D30)

Certaines entrées sont identifiables par des éléments d'infrastructures comme le franchissement des voies RER au Sud ou de l'autoroute A1 au Nord.

Un paysage bâti diversifié

Le paysage bâti est peu structuré sur le territoire. Les formes urbaines sont diverses et mixées sur l'ensemble de la commune.

A première vue, il semble que le tissu collectif se soit développé le long de l'avenue de la Division Leclerc et que le tissu pavillonnaire soit venu remplir les vides au-delà de ce linéaire dense. En réalité, le tissu est plus mélangé qu'il n'y paraît.

Vue aérienne de la commune

Le tissu pavillonnaire s'est développé sur une trame relativement régulière de petite parcelle rectangulaire à la fois peu large et peu profonde. Cette configuration laisse peu d'espace libre après construction du pavillon et limite la perméabilité au regard vers les jardins en cœur d'îlots. Le bâti est diversifié mais sans grand caractère architectural. Quelques secteurs circonscrits se démarquent par une image urbaine plus qualitative, comme par exemple l'avenue du Président Wilson.

Cette relative homogénéité de la nappe pavillonnaire est contrariée par la dissémination au sein du tissu de constructions de formes et destinations variées. Des résidences de petits collectifs sont venues s'implanter en cœur des zones pavillonnaires. On y trouve également de nombreux immeubles isolés, parfois anciens. Cette configuration peut parfois créer des effets de ruptures d'échelle. A noter également au sud du territoire, dans certaines rues résidentielles, des activités qui côtoient des pavillons.

Exemple de rue pavillonnaire au Bourget (rue du Colonel Moll)

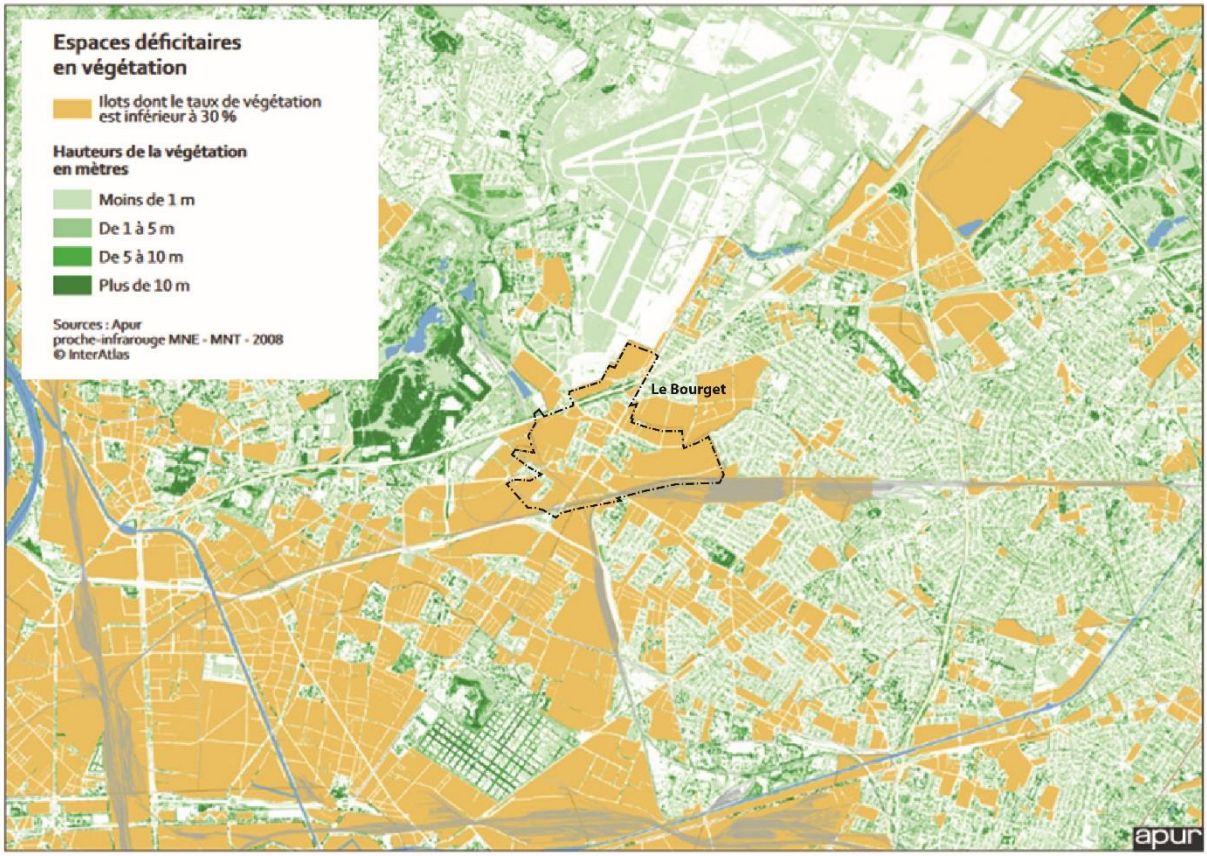
Le tissu collectif qui s'est développé le long de la Division Leclerc est très hétérogène, tant en terme de formes, de gabarits, de style que d'époque. Le profil de cette voie, qui constitue le centre de la ville du Bourget, manque de cohérence et de caractère. L'image dominante est peu qualitative mais les opérations de renouvellement, qui ponctuent le linéaire, participent à la revalorisation de ce cadre bâti.

Le tissu de collectifs de l'avenue de la Division Leclerc

Une présence végétale faible

La commune du Bourget présente un caractère très urbain. Le cadre bâti et les infrastructures laissent peu de place à la végétation. Il est à noter l'ambiance très minérale des quartiers pavillonnaires, dont la configuration parcellaire laisse peu de place au développement de jardins.

La carte suivante, réalisée par l'APUR, traduit ce ressenti minéral en mettant en avant la très faible part d'ilots possédant un taux de végétalisation supérieure à 30% sur la commune.



Quelques espaces de respiration existent tout de même sur le territoire, et notamment le complexe éducatif et sportif. Les quelques squares et rues plantées participent également à l'effort de végétalisation de la ville.

Redonner une place au végétal dans la ville constitue un enjeu majeur pour le développement du Bourget.

Un patrimoine bâti intéressant

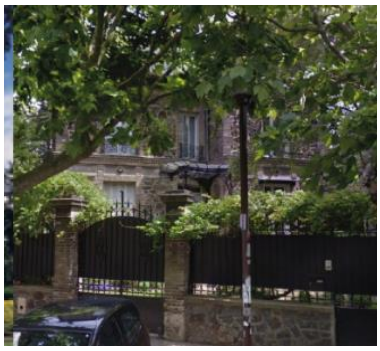
Sur la commune du Bourget, un édifice est classé Monument Historique :

- **L'Eglise Saint Nicolas** qui pourrait avoir été édifiée en 1410, a été reconstruite suite aux dégradations subies pendant la guerre franco-prussienne en 1870 et a été classée monument historique le 24 septembre 1912. Elle bénéficie d'une architecture simple et équilibrée, sans ornement. L'édifice a été construit sur un plan rectangulaire, avec son chœur à l'ouest et sa façade est structurée par de grandes lignes horizontales et verticales.

A noter que l'ancienne aérogare localisée sur la commune de Dugny a été inscrit Monument historique le 30 juin 1994. La protection de ce bâtiment impacte la commune du Bourget.

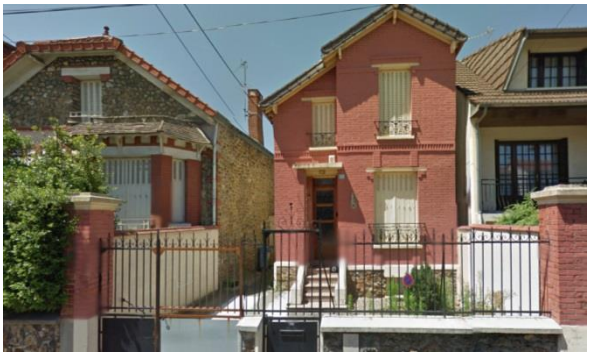
Outre les monuments protégés, la commune du Bourget présente un patrimoine architectural intéressant dont la liste suivante, qui n'est pas exhaustive, en reprend les principaux éléments :

- **L'Hôtel de ville** : Situé au 63 avenue de la Division Leclerc, c'est un immeuble de style Art Déco avec ses briques rouges. Il a été créé en 1930-1936 par les architectes Luciani et Contresti.
- **L'immeuble, 15 rue du Commandant Rolland** : Datant 1909, sa façade est composée de 2 matériaux : la meulière et la brique. Elle est également ornée de sept frises en mosaïque typique.
- **L'ancienne école normale** : En 1947, ce bâtiment situé avenue Jean Jaurès, accueille une école normale pour les instituteurs. L'architecture style Art Déco, typique de cette époque est composée de volumes asymétriques et de brique rouge. On note également un intérêt pour les ouvertures afin de laisser passer la lumière du jour. L'édifice accueille depuis peu le Lycée Germaine Tillion.
- **L'ancien lavoir** : Situé au n°30 rue Guynemer, cet ancien lavoir accueille aujourd'hui le conservatoire du Bourget spécialisé dans la musique, la danse et l'art dramatique.
- **Les immeubles de la reconstruction, n°143, 151 avenue de la Division Leclerc**
- **La maison meulière n° 11 rue du Commandant Rolland**
- **L'atelier Hang'art, n°2 bis cité Foy**
- **Le pavillon, n°2 rue Daniel Dohet / 33 rue Edgar Quinet**



D'autres éléments du bâti témoignent de l'histoire du Bourget tels que la gare RER le Bourget, qui est l'une des plus anciennes gares de triage d'Europe, ou encore le monument de la défense et le monument à l'épée brisée qui rendent hommage aux combattants.

La commune présente également quelques ensembles urbains intéressants, comme le tissu pavillonnaire de l'avenue du Président Wilson, de la rue Marcel Sembat ou de la rue Edgar Quinet.

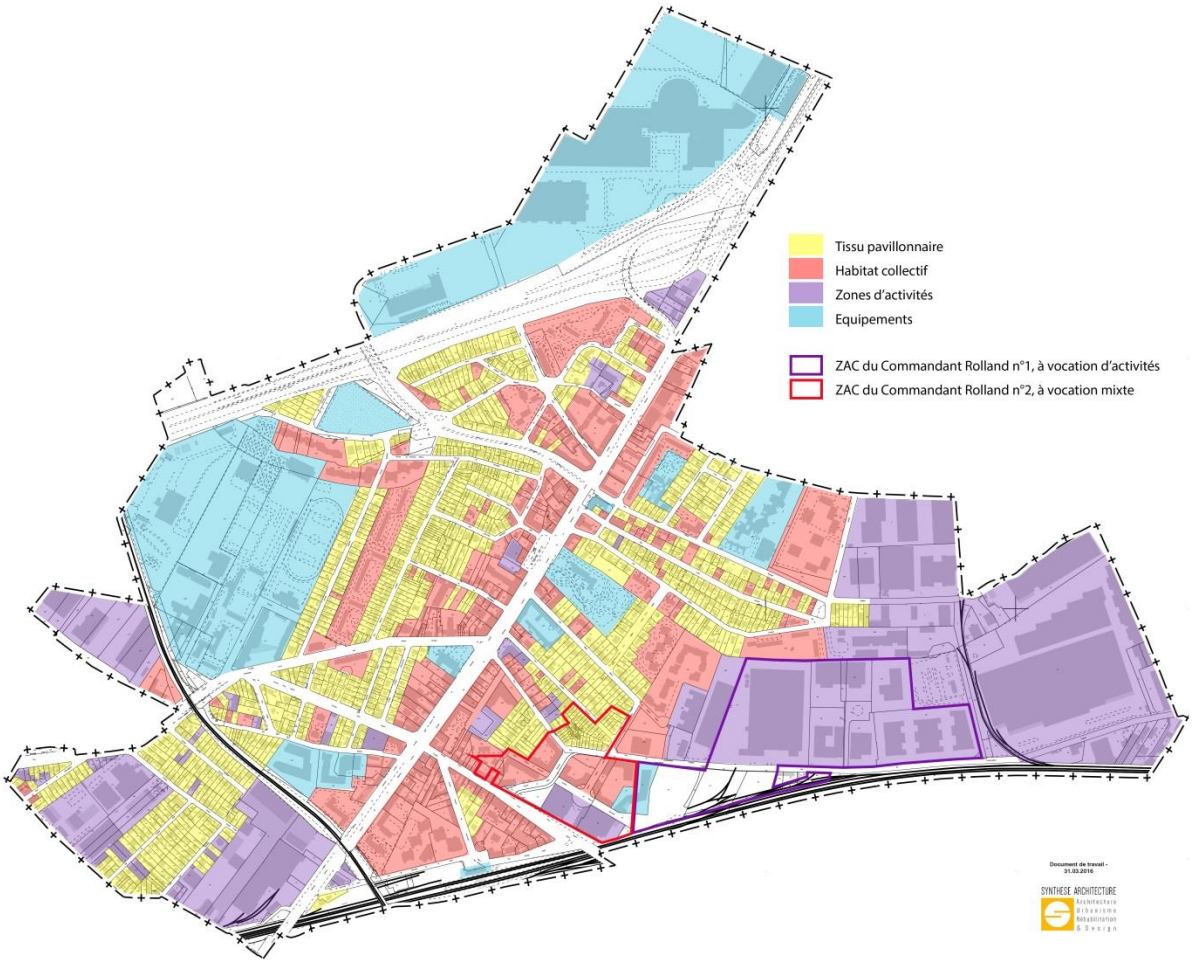


4.6. ANALYSE PAR TYPOLOGIE URBAINE

La commune du Bourget présente une morphologie urbaine hétérogène, à la fois découpée et entremêlée.

Quatre familles principales de typologies ont été définies afin de présenter la composition du tissu urbain :

- Le tissu pavillonnaire
- L'habitat collectif
- Les zones d'activités
- Les équipements



4.6.1. Tissu pavillonnaire

Environ 20% du territoire

1 120 maisons en 2012
16,6% des logements

Taille des parcelles : 250 à 500 m².

Le tissu pavillonnaire se caractérise par un parcellaire relativement homogène et très resserré. Les parcelles sont de forme rectangulaire, étroites (environ 10 mètres de large) et peu profondes (20 à 40 mètres). La superficie moyenne varie de 250 à 500 m², ce qui est très faible. Très peu de parcelles se démarquent de cette moyenne. Seules les parcelles qui ont accueilli l'opération d'habitat groupé dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland sont légèrement plus petites.

En termes d'implantation, la grande majorité des pavillons est construite au moins sur une limite séparative, voire de limite à limite. Le recul par rapport aux voies est faible, 2 à 4 mètres. Il est le plus souvent minéral : dalle, accès au garage souterrains... Ponctuellement, comme c'est le cas de la rue Anatole France, les constructions peuvent être implantées à l'alignement.

Les constructions sont donc globalement concentrées sur une première bande de terrains de 15 mètres, laissant l'arrière des parcelles libres pour l'aménagement de petits jardins. Ces cœurs d'ilots ne sont pas visibles depuis la rue, les constructions faisant écran.

Les hauteurs sont relativement faibles. La moyenne est à R+1+C mais on trouve encore beaucoup de pavillons R+C.

Le tissu pavillonnaire du Bourget est marqué par une grande diversité des styles architecturaux, que ce soit dans les matériaux, la forme urbaine, les toitures... La majorité des constructions ne présente pas d'intérêt particulier. Quelques ensembles urbains se détachent par une image plus qualitative et homogène, comme l'avenue du Président Wilson et la rue Marcel Sembat. Des éléments isolés, tels que des maisons bourgeoises, ponctuent le tissu, comme avenue Francis de Préssensé. Ces constructions jouissent également d'un jardin plus important.

Rue Marcel Semblat /avenue Baudoin / Rue du Colonel Moll

L'ambiance minérale domine dans le tissu pavillonnaire. Quelques alignements d'arbres apportent un verdissement bienvenu.

Rue Jules Guesde / avenue Francis de Préssensé / rue Edgar Quinet

A noter également qu'il existe quelques poches pavillonnaires sur le territoire du Bourget, identifiées comme concentration de logements privés potentiellement indignes.

Capacité de mutation et de densification du tissu pavillonnaire

Les tissus pavillonnaires du Bourget sont construits de manière régulière, laissant peu de vides urbains. Le tissu montre une résistance à la division. Sur l'ensemble du parcellaire pavillonnaire, on ne compte pas plus d'une dizaine de parcelles en drapeau. De plus les rues étant étroites, et le bâti déjà densément implanté, la densification des constructions existantes ne semble pas adaptée. Enfin, le tissu pavillonnaire est support de verdure, même si l'analyse a montré que les jardins restent limités au Bourget. Dans une ville carencée en espace vert, il est primordial de conforter les qualités de ce tissu.

Seuls les ilots donnant façade sur les RD30 et RD50 pourraient faire l'objet de mutation/densification au regard du vis-à-vis dégagé et de la nécessité de construire à proximité des réseaux de transport, ici des lignes de bus assurant le rabattement vers les modes lourds. Les espaces concentrant des logements potentiellement indignes constituent également un potentiel de réhabilitation, voire de mutation. Ce renouvellement devrait être l'occasion d'une augmentation, même faible, de l'offre de logements.

La capacité de mutation et de densification de ce tissu est donc très faible hormis le long des RD30 et RD50 et dans les secteurs les plus dégradés.

4.6.2. Tissu collectif

Environ 15 % du territoire

5 371 appartements en 2012
79,7% des logements

Le tissu d'habitat collectif sur la commune du Bourget peut être classé en trois sous-typologies :

- Les linéaires de l'avenue de la Division Leclerc, de l'avenue Jean-Jaurès, et le tissu de la ZAC du Commandant Rolland,
- Les résidences d'habitat collectif,
- Les immeubles isolés.

Le linéaire de l'avenue de la Division Leclerc

Le linéaire de l'avenue de la Division Leclerc est constitué de constructions très disparates d'habitat collectif, intégrant du commerce en rez-de-chaussée.

La diversité de ce tissu s'entend à différents niveaux :

- la forme urbaine : de l'immeuble de faubourg à la barre d'immeuble collectif
- le style d'architecture : classique, art déco, moderne…
- l'époque de construction : de la seconde moitié du XIXème siècle à aujourd'hui
- l'état des constructions : des bâtiments très dégradés aux côtés d'opérations neuves

L'image dominante reste pour l'heure peu qualitative même si des opérations de renouvellement participent à la revalorisation de ce cadre bâti. En façade ouest, plusieurs ilots combinent à la fois faibles hauteurs et bâti dégradés, notamment au nord de la RD50.

Sur l'ensemble du linéaire, les fortes discontinuités de hauteurs dévalorisent le paysage de cette artère centrale. En effet, le tissu majoritairement composé d'immeubles R+4 et plus, compte encore ponctuellement de petits immeubles de faubourg de un à deux étages. Ainsi, sur un même ilot, il est possible de passer du R+7 au R+1+C.

Discontinuité de hauteur, avenue de la Division Leclerc

De manière générale, les constructions forment un front bâti continu implanté à l'alignement. Mais ponctuellement, des immeubles peuvent être implantés en léger retrait, et créer ainsi des petits évènements de type placette.

On notera la présence, en extrémité nord comme en extrémité sud de l'ex RN2, de résidences d'habitat collectif comme composants du linéaire de l'avenue de la Division Leclerc.

Au nord, les immeubles de la résidence Guynemer et ceux de la résidence au 128 de l'avenue, localisés en façade de la Division Leclerc participent en partie à la composition du front urbain, mais leur faible hauteur (R+1) limite l'effet structurant.

Au sud, l'implantation des immeubles de la résidence du Chevalier de la Barre, en retrait, au milieu d'espaces verts communs, ne répond pas à une logique de constitution de front urbain.

Capacité de mutation et de densification du linéaire de l'avenue de la Division Leclerc

Le tissu collectif implanté le long de l'avenue de la Division Leclerc présente un fort potentiel de densification au regard du vis-à-vis dégagé (avenue de 30 à 35 mètres de large) et de la nécessité de construire à proximité des réseaux de transport. Cette densification pourrait s'opérer par mutation des îlots ou bâtiments les plus vétustes et/ou de faibles hauteurs, avec pour objectif une revalorisation de l'image urbaine du centre-ville du Bourget, notamment par la recherche de plus de cohérence au niveau des hauteurs. Le potentiel est particulièrement élevé en rive ouest de l'avenue. Certains ilots sont concernés par la mission de maitrise ou de veille foncière confiée à l'EPFIF par convention.

Un potentiel de densification plus limité existe au niveau des résidences d'habitat collectif implantées le long de ce linéaire.

Le linéaire de l'avenue Jean Jaurès

Comme l'avenue de la Division Leclerc, l'avenue Jean Jaurès se caractérise par un tissu à dominante d'habitat collectif intégrant du commerce en rez-de-chaussée.

Les constructions sont implantées à l'alignement et en ordre continu, de hauteur moyenne R+3+C, R+4+C. Le front ainsi constitué est relativement cohérent, mais peu qualitatif du fait de constructions dégradées.

Deux secteurs se démarquent de ce front relativement homogène :

- les immeubles de bureaux construits dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland, qui offre une entrée de ville moderne et dynamique à la ville.
- Le secteur en rive sud à proximité du carrefour avec l'ex RN2, qui au contraire présente un tissu dévalorisé, composé de bâtiments bas et dégradés.

Relative homogénéité du tissu, avenue Jean Jaurès

Capacité de mutation et de densification du linéaire de l'avenue Jean Jaurès

Bien que localisé à proximité directe des transports en commun lourds existants et futurs, le potentiel de densification et de mutation de ce tissu apparaît limité. Il concerne essentiellement le secteur en rive sud de l'avenue à proximité du carrefour avec l'ex RN2.

Hormis ce secteur, le potentiel d'évolution du tissu est davantage lié à une logique de réhabilitation.

Le tissu de la ZAC du Commandant Rolland

Le long des avenues Elise Deroche, Marcel Dassault et de la rue Charles Emile Paris, de nouveaux immeubles collectifs ont été construits dans la cadre de la ZAC (livraison en 2006-2007). Il s'agit de constructions de type R+4 ou R+5. L'implantation respecte une logique de cadrage en front de rue ou d'espace public.

Capacité de mutation et de densification du tissu de la ZAC

Ce tissu, récemment aménagé dispose d'une capacité de mutation et de densification nulle.

Les résidences d'habitat collectif

La commune du Bourget compte une dizaine de résidences d'habitat collectif sur son territoire, construites essentiellement dans les années 60-70. Elles correspondent pour partie au parc d'habitat social.

Ces résidences, que l'on retrouve disséminées au sein des tissus pavillonnaires, ou mêlées au tissu collectif classique, se caractérisent par l'implantation sur de larges parcelles de plusieurs immeubles. La composition libère des espaces communs (espaces verts, zones de stationnement) plus ou moins importants.

Ces espaces collectifs constituent des pièces urbaines relativement indépendantes par rapport au reste du tissu de la commune. Ils sont organisés autour de voiries et espaces de circulation internes. La hauteur des constructions s'inscrit de manière générale en rupture du tissu environnant. En moyenne, les constructions présentent des épannelages allant de R+3 à R+13.

Parmi les résidences présentes sur le territoire, les principales sont listées ci-dessous :

- La résidence du Gai Logis, située à proximité du Groupe Scolaire Jean Mermoz, se compose de cinq barres d'immeubles dont deux R+4 et trois R+5 mais également de trois tours dont deux R+12 et une R+13, et constitue une offre de 339 logements. C'est une des plus importantes résidences sur la commune en nombre de logements.

- La résidence des Aigles, divisée en deux parties par la rue de la République, est située à proximité du complexe éducatif et sportif. Elle est composée de six barres R+3 et R+4.

- La résidence du Chevalier de la Barre, située à proximité de la gare RER du Bourget, est composée de cinq immeubles R+7 et de trois barres R+7.

- La résidence Guynemer, localisée au Nord du territoire, en partie le long de l'ex RN2, se compose de plusieurs ensembles : des ensembles en R+4 du 7 au 15, 2 barres en R+4 du 8 au 28 et 3 immeubles en R+7 du 17 au 21.

- La résidence Baudoin regroupe un ensemble d'immeubles collectifs au nord du complexe éducatif et sportif. Les constructions s'élèvent de R+3 à R+5.

Résidence du Gai Logis / Résidence des Aigles / Résidence du Chevalier de la Barre

Capacité de mutation et de densification des résidences d'habitat collectif

Ce tissu présente des capacités de densification et de mutation faible. Contrairement à ce que l'on peut observer sur d'autres territoires, les espaces résiduels (espaces verts communs, zones de stationnement) sont peu importants.

L'enjeu d'évolution de ces résidences est davantage lié à des questions de résidentialisation (déjà en partie engagée) et de réhabilitation, notamment thermique. A noter que certaines résidences font partie des quartiers prioritaires au titre des politiques de la ville : Guynemer, Gai Logis, Division Leclerc et Chevalier de La Barre.

On notera tout de même la présence d'une résidence, rue de la Cité Firmin Bourgeois, qui dispose de terrains non bâtis importants.

Les éléments isolés

Plusieurs collectifs sont répartis sur le territoire, au sein du tissu pavillonnaire. Ces immeubles présentent des hauteurs moyennes variant de R+4 à R+6.

Cette configuration se retrouve notamment rue Edouard Vaillant et rue Jules Guesde. Elle peut, par endroit, créer des effets de ruptures.

Cohabitation collectifs isolés / tissu pavillonnaire

Capacité de mutation et de densification des éléments isolés

Ces éléments ne présentent pas de capacité de mutation et densification.

4.6.3. Zones d'équipements

Environ 20% du territoire

Deux emprises importantes :

- Le secteur aéroportuaire
- Le complexe éducatif et sportif

La commune compte deux principaux espaces d'équipements sur son territoire :

- Le complexe éducatif et sportif. Ce secteur s'étend sur environ 16.5 hectares. Il se compose essentiellement d'équipements sportifs ouverts. Il intègre également les nouveaux collège et lycée du Bourget au sud de la zone. Ce secteur représente le principal poumon vert de la commune.

Le complexe sportif et éducatif

- Le secteur aéroportuaire sur la commune du Bourget regroupe deux équipements : le parc des expositions et le musée de l'air et de l'espace. Il apparaît isolé du reste de la commune par l'A1. Ce secteur est occupé par quelques bâtiments mais également par une vaste zone de stationnement.
  C'est ce secteur qui accueille le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE) tous les deux ans, ainsi que du Musée de l'Air et de l'Espace. Fonctionnellement, cette partie sud de l'aéroport ne constitue pas une partie vitale pour l'activité principale d'aéroport d'affaires de son gestionnaire, Paris Aéroport, même si la continuité de la plateforme aéroportuaire est indispensable au déroulement du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace.

Le secteur aéroportuaire sur la commune du Bourget

Outre ces espaces principaux, les zones d'équipements de la commune comptent le square Charles de Gaulle, l'Hôtel de Ville, le laboratoire Cerema, l'EHPAD et la clinique, ainsi que les écoles.

Ce tissu intègre également l'ancien collège Didier Daurat, localisé avenue de la Division Leclerc.

Capacité de mutation et de densification des zones d'équipements

Ce tissu se caractérise par la présence de terrains non bâtis importants, notamment sur les deux grands sites identifiés, que sont le secteur aéroportuaire et le complexe sportif et éducatif, mais également sur les sites secondaires (laboratoire Cerema, square Charles de Gaulle…). Il dispose donc de capacités théoriques de densification.

Le site de l'ancien collège constitue un potentiel de mutation. Le terrain, d'environ 0.5 hectare, est stratégiquement situé le long de l'avenue de la Division Leclerc. Il est envisagé la construction d'environ 150 logements sur ce site.

Au sein de l'emprise du PEX, quelques bâtiments vétustes peuvent également constituer un potentiel de mutation, stratégiquement localisés à proximité de la future gare GPE Le Bourget Aéroport.

4.6.4. Zones d'activités

Environ 25 % du territoire

Deux localisations principales : secteur est et secteur sud-ouest

L'activité économique de la commune se concentre à l'est de son territoire, en limite communale du Blanc-Mesnil, dans la continuité de la zone d'activité de la Molette.

Dans ce secteur est, on distingue plusieurs entités : les zones de l'Actipole, Le Vaillant et du Commandant Rolland. Ces zones accueillent des activités variées : bureaux, messageries, entrepôts…

Parmi les entreprises présentes sur ce secteur, on peut citer entre autres H&M (siège social), INCM Formation, Quincaillerie Générale, PanoFrance, SIKA.

Ce secteur a été en partie reconfiguré, dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland, suite au départ d'Alstom. Huit bâtiments d'activités se sont ainsi implantés au sud du secteur, le long de la rue du Commandant Rolland.

Zones d'activités, secteur est de la commune

A proximité de cette vaste zone d'activités à l'est du territoire, on trouve deux immeubles de bureaux construits également dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland : le Mermoz.

Au sud-ouest du territoire, trois espaces d'activités sont présents sur la commune. Il s'agit des deux zones de la Bienvenue, qui ont vocation à muter. La zone située aux abords de l'ex RN2 est aujourd'hui en friche, alors que la seconde accueille encore quelques activités artisanales et d'entrepôts. La troisième zone au sud-ouest est la zone Hélène Boucher, intégrée dans le fonctionnement de la zone Jean Mermoz de La Courneuve.

Zones d'activités, secteur sud-ouest de la commune

Capacité de mutation et de densification des zones d'activités

Les zones d'activités de La Bienvenue présentent un potentiel de mutation fort. Elles sont stratégiquement situées à proximité de la future grande gare. Le renouvellement constitue un enjeu pour la production de logements, mais également pour l'implantation de locaux d'activités attirés par la montée en puissance du pôle économique.

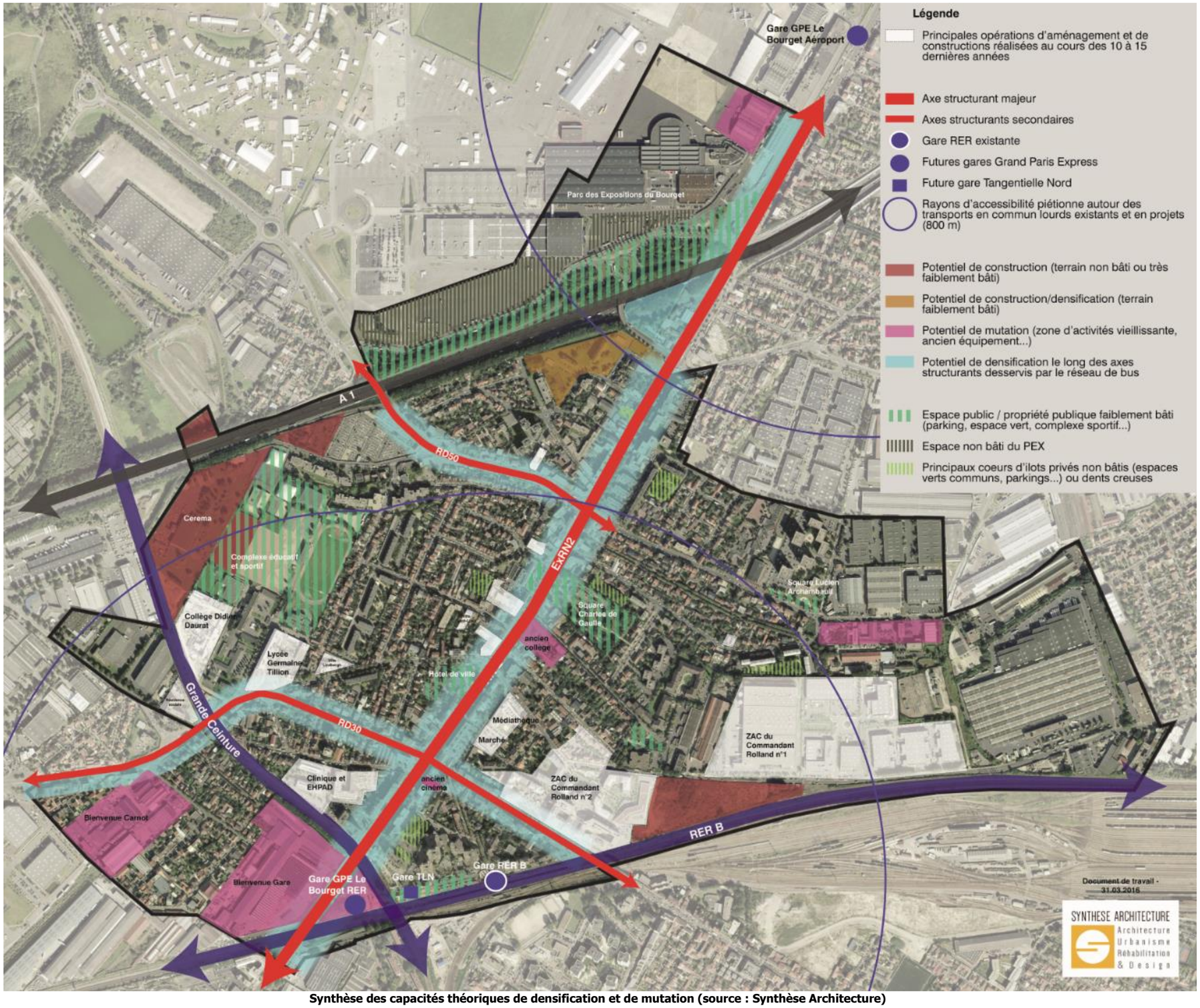
4.7. PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TERRITOIRE

4.7.1. Synthèse des capacités de mutation et de densification de l'ensemble des espaces bâtis

L'analyse des différents tissus a montré que les capacités théoriques de densification et de mutation se concentrent sur les secteurs suivants :

- Les grands axes de desserte, notamment la Division Leclerc mais aussi les tissus pavillonnaires en front des RD30 et RD50,
- Les zones d'activités de La Bienvenue,
- Les grands terrains peu ou pas bâtis : triangle sud de la ZAC du Commandant Rolland, laboratoire Cerema, terrains jouxtant le cimetière.
- La résidence située rue de la Cité Firmin Bourgeois, qui dispose de terrains non bâtis importants.
- Les équipements publics intégrant des surfaces ouvertes conséquentes,
- Les espaces non bâtis du Parc des Expositions ainsi que les bâtiments vétustes au nord du site,
- Quelques cœurs d'ilots non bâtis ou dents creuses, mais en nombre limité dans le tissu.

En outre, les secteurs concentrant un taux important de logements privés potentiellement indignes peuvent représenter un potentiel de réhabilitation, voire de mutation. Il s'agit sur la commune essentiellement de secteurs pavillonnaires.



Synthèse des capacités théoriques de densification et de mutation (source : Synthèse Architecture)

4.7.2. Projets structurants à l'étude

Des études, portées par la SPL Le Bourget Grand Paris, sont en cours sur deux secteurs prioritaires pour le développement de la ville, à savoir les quartiers destinés à accueillir les futures gares du Grand Paris.

Dans l'attente de la définition de projet urbain, la commune a mis en place en 2013 sur ces deux secteurs des périmètres d'études au titre de l'article L111-10 du Code de l'Urbanisme.

Par ailleurs, une réflexion est actuellement menée sur l'accueil d'une partie des infrastructures nécessaires à la tenue des Jeux Olympiques, dans l'hypothèse où la candidature de Paris serait retenue.

Le secteur de la gare « Le Bourget RER »

Le premier secteur de projet porte sur la restructuration du quartier proche de l'actuelle gare du RER, qui demain constituera la « grande gare » du territoire. La présentation du projet qui suit est en partie reprise du contrat de développement territorial de pôle métropolitain du Bourget.

Dans la future organisation métropolitaine de transports collectifs dessinée par le réseau du Grand Paris Express, la gare du Bourget RER va devenir l'un des plus puissants nœuds d'échanges du système métropolitain de transports, connectant le RER B, la Tangentielle Nord, deux lignes du Grand Paris Express (lignes 16 et 17), de nombreuses lignes de bus.

D'autres projets de transports sont également envisagés à terme : le prolongement de la ligne 7 du métro parisien inscrit dans le SDRIF, deux TCSP (Le Bourget / Villepinte et Le Bourget/ Gare de Garges les Gonesse / Sarcelles), ainsi que potentiellement une gare TGV.

Une telle situation crée les conditions de:

- réalisation d'un pôle d'échanges de grande ampleur, à la jonction des première et seconde couronnes de l'urbanisation au nord de la métropole
- développement à ses abords d'une nouvelle polarité urbaine dense et mixte pour le territoire du pole métropolitain du Bourget.

Elle rend impératif la construction d'un solide partenariat et une forte coordination entre le STIF, les opérateurs de transports, et en premier lieu la Société du Grand Paris en charge de réaliser le réseau Grand Paris Express, et les collectivités locales, en charge de définir le contenu et la réalisation du projet d'aménagement autour du pôle d'échanges. Ce partenariat a été installé dès les premières études urbaines menées en 2010 par la CAAB, qui ont permis de définir les grands principes d'implantation de la gare du Grand Paris Express et de reconnexion des différentes infrastructures routières nécessaires à la desserte du futur pôle d'échanges ainsi que le développement d'une intensification urbaine majeure pour le territoire.

Il s'est poursuivi dans le cadre des études préalables et préliminaires d'insertion urbaine de la gare GPE menées par la SGP en 2011 et 2012. Ces études ont confirmé et précisé les principes d'implantation de la future gare (Tangentielle Nord et prolongement du métro parisien ligne 7), l'organisation de l'accessibilité par la ville, le phasage, et enfin les grands principes de composition architecturale du bâtiment gare. Par ailleurs, la gare du Bourget est identifiée par la SGP comme une gare emblématique du Grand Paris Express et, à ce titre, fera l'objet d'une consultation spécifique de maîtrise d'œuvre architecturale. Ce partenariat et cette coordination exemplaires se prolongent aujourd'hui dans le cadre de la nouvelle étude urbaine lancée au second semestre 2012 par la CAAB, dans le cadre de l'élaboration du CDT, et qui vise à définir plus précisément le contenu, la programmation et la faisabilité du projet d'aménagement urbain d'ensemble, ainsi que les premières pistes de réalisation opérationnelle. Par ailleurs, l'impact du projet sur l'ex RN2 implique également une association étroite du Département de la Seine-Saint-Denis.

Le projet urbain d'ensemble vise, à partir de ce futur pôle d'échanges majeur, à faire émerger une nouvelle centralité urbaine pour le territoire inscrite dans un nouveau schéma d'infrastructures de

déplacements remettant en connexion, à partir de l'ex-RN2, l'ensemble des voies existantes qui aboutissent chacune aujourd'hui en impasse sur le site de la gare.

La réalisation du projet urbain est poursuivie dans une double optique de forte densité et de mixité, en combinant principalement :

- l'accueil de fonctions tertiaires amorçant l'émergence du pôle métropolitain du Bourget comme pôle tertiaire complémentaire de ceux de la Plaine Saint-Denis et de Roissy
- l'accueil de programmes de logements et de services urbains afin de créer un véritable lieu de vie permanent, en continuité du centre-ville historique du Bourget et de part et d'autre de la ligne de vie constituée par l'ex RN2.

Plus précisément sur le territoire du Bourget, deux emprises importantes ont été identifiés comme opportunité de reconfiguration du tissu à proximité de la grande gare :

- Le Quartier Bienvenue (3 hectares) aura une dimension locale avec un espace majoritairement résidentiel et de services avec des équipements commerciaux de proximité
- Le Quartier de la Gare (6 hectares) sera une référence métropolitaine et un pôle tertiaire, de service et de commerces.

Source : Rapport final de l'aménagement du quartier de la gare, SPL

Le secteur de la gare « Le Bourget Aéroport »

Le second secteur de projet à l'étude se trouve au nord du Bourget sur le Pôle du Parc des Expositions à proximité de l'Aéroport du Bourget et s'intègre dans une réflexion globale portée sur l'ensemble de l'aéroport et de son environnement proche. La présentation du projet qui suit est reprise du contrat de développement territorial de pôle métropolitain du Bourget.

La partie sud est de l'aéroport accueille les installations du Parc des Expositions, où se déroule tous les deux ans le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace (SIAE), ainsi que du Musée de l'Air et de l'Espace. Fonctionnellement, elle ne constitue pas une partie vitale pour l'activité principale d'aéroport d'affaires de son gestionnaire, Aéroport de Paris, même si la continuité de la plateforme aéroportuaire est indispensable au déroulement du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace.

Elle est également la partie du territoire qui joue le rôle, depuis le carrefour Lindbergh (qui connecte l'autoroute A1 et l'ex RN2), d'entrée principale sur le site aéroportuaire, pour ses utilisateurs quotidiens, pour la clientèle de l'aéroport d'affaires et les visiteurs occasionnels du Musée de l'Air et de l'Espace ou des salons organisés au sein du Parc des Expositions.

Elle est donc la partie du territoire qui, en premier lieu, représente et incarne le pôle métropolitain du Bourget dans ses fonctions métropolitaines et internationales, vis-à-vis de l'extérieur et signale l'entrée de l'aéroport d'aviation d'affaires pour les clients et entreprises. Enfin, elle est la partie du territoire par laquelle s'organise et se qualifie la relation entre l'aéroport et la ville, entre les activités occasionnelles et la vie quotidienne. Elle est donc le site privilégié pour renforcer l'insertion urbaine de

l'aéroport dans la ville, pour organiser une combinaison harmonieuse entre les fonctions métropolitaines et la vie locale.

L'arrivée de la gare du Bourget Aéroport du GPE, qui sera localisée face à l'esplanade du musée, coté ville, constitue une opportunité majeure pour :

- Renforcer l'attractivité des équipements culturels et évènementiels, en leur offrant enfin une desserte par les transports en commun digne de leur rang, et ainsi insuffler et renforcer leur modernisation
- Réduire les nuisances pour le territoire générées par les flux de véhicules accédant aux grands évènements et salons, et ainsi permette au carrefour Lindbergh de jouer un rôle plus efficace pour les déplacements internes au pôle, notamment ceux d'Est en Ouest entre Blanc-Mesnil et Dugny
- Contribuer à une meilleure lisibilité de l'organisation de la plateforme aéroportuaire en constituant un point d'articulation entre les activités aéroportuaires, au Nord, et les activités événementielles et culturelles, au Sud
- Créer un point d'ancrage à la régénération urbaine de la rive droite de l'ex RN2, côté Blanc-Mesnil. Ce double enjeu de représentation du territoire vis à vis de l'extérieur et de site privilégié de l'insertion urbaine de l'aéroport de la ville fait de l'entrée de l'aéroport un secteur de projet majeur, combinant différents enjeux urbains, économiques et d'identité du territoire du pole métropolitain du Bourget.

Les premières études urbaines réalisées en 2010 ont permis aux collectivités, en lien avec les services de l'Etat et les principaux opérateurs présents sur la plate-forme aéroportuaire de définir les grands principes de réalisation d'un ambitieux projet de requalification urbaine. Une nouvelle étude est en cours de préparation, visant à mieux définir les éléments de projet, de programmation, de phasage et de faisabilité économique sur ce secteur de projet.

Cette étude sera notamment l'occasion de prendre en compte et de mettre en cohérence les différentes réflexions engagées entre le carrefour Lindbergh et l'esplanade du Musée de l'Air et de l'Espace, par la Société du Grand Paris sur l'insertion urbaine de la gare du Bourget Aéroport, par le Ministère de la Défense pour la modernisation du Musée de l'Air et de l'Espace, et par ADP et Unibail-Rodamco sur la réalisation d'un pôle de loisirs et de commerces.

Sur le plan de l'organisation urbaine de l'entrée de l'aéroport, les grands principes d'aménagement qui seront approfondis par cette nouvelle étude sont :

- L'aménagement d'un nouveau quartier mixte d'entrée de ville au Sud du carrefour Lindbergh ;
- Une recomposition complète du carrefour Lindbergh afin de lui permettre d'assurer un double rôle dans le maillage du territoire : amélioration des déplacements internes au territoire, notamment d'Est en Ouest, et accès principal à la plateforme aéroportuaire et à ses différents équipements métropolitains ;
- Au nord du carrefour Lindbergh, la requalification de l'ex RN2 en boulevard urbain comme support d'une régénération et d'une intensification urbaine de ses deux rives, côté aéroport et côté ville de Blanc-Mesnil, jusqu'à la future gare du Bourget Aéroport et l'esplanade du Musée de l'Air et de l'Espace ;
- La création d'une trame d'espaces publics homogènes assurant un accès qualitatif au Musée de l'Air et de l'Espace au Parc des Expositions et aux activités économiques et industrielles de l'aéroport depuis la gare du Bourget Aéroport et renforçant l'insertion urbaine du carrefour Lindbergh et de l'aéroport dans la ville ;
- Coté aéroport, l'accueil de fonctions diversifiées notamment en matière de loisirs et de commerces, d'immobilier tertiaire, d'hôtellerie, complémentaires aux activités déjà existantes ; Coté ville, une mixité des fonctions combinant activités économiques en lien avec l'aéroport et des logements. La mise en scène et le renforcement de l'identité du territoire par une plus grande visibilité des constructions et bâtiments depuis l'autoroute A1, notamment au travers d'une ambition architecturale moderne et en lien avec les domaines de l'aéronautique et de l'aéroportuaire.

La définition de la programmation urbaine constitue l'un des volets de la nouvelle étude d'un plan directeur d'aménagement. Peuvent être énoncés à ce stade comme principes de travail :

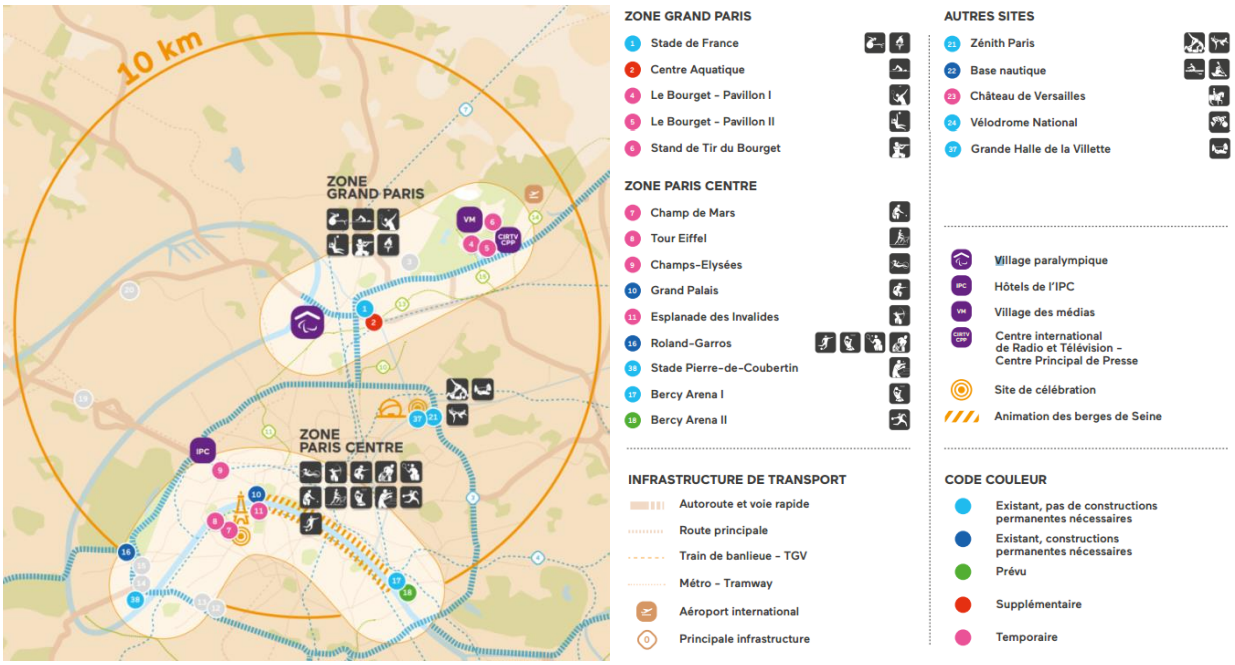
- le projet de modernisation et de développement du Musée de l'Air et de l'Espace,
- une densification forte des espaces entre le carrefour Lindbergh et l'esplanade du Musée, côté aéroport ; les premières réflexions conduites ont identifié un potentiel de constructibilité compris entre 100 000 et 150 000 m² minimum, hors emprises du MAE.
- La réalisation de fonctions commerciales pérennes, qui serait une offre très complémentaire aux activités actuelles de la plateforme aéroportuaire.
- coté ville, un enjeu de mixité entre immobilier économique, notamment tertiaire, hôtellerie et programme de logements de manière à faire progresser l'insertion urbaine de l'aéroport dans la ville.
- coté ville, une opération immobilière sur la gare Aéroport.

Les Jeux Olympiques Paris 2024

La capitale française s'est portée candidate pour accueillir les Jeux Olympiques de 2024.

Les Jeux Olympiques offrent aux villes choisies une occasion exceptionnelle de renforcer leur attractivité. Les JO nécessitent la construction d'infrastructures d'accueil, de transports et de communication qui participent largement aux transformations urbaines.

Les sites envisagés sont regroupés en deux zones : la Zone Paris Centre avec les infrastructures de la capitale, et la Zone Grand Paris en cohérence avec le projet de développement urbain du Grand Paris.



Carte des installations prévues par la candidature aux Jeux Olympiques de 2024 *(Source : SPL Le Bourget)*

Sur le territoire du Bourget, il est ainsi prévu d'accueillir le Centre Principal des Médias composé du Centre International de Radio et Télévision et du Centre Principal de Presse sur la commune du Bourget. Ces installations s'implanteront dans le Parc des Expositions existant avec ses 80 000 m² d'espaces intérieurs et 250 000 m² d'espaces extérieurs. Dans le cadre d'un plan de développement déjà prévu, la capacité des espaces extérieurs sera augmentée grâce à l'extension et la rénovation du hall existant. A la fin des Jeux Olympiques, le Parc des Expositions sera restitué et reprendra ses fonctions habituelles tout en bénéficiant des aménagements de modernisation et de rénovation dus aux installations olympiques.

Un village des médias est également projeté à proximité du Centre Principal des Médias, au sein du projet de quartier métropolitain Dugny/La Courneuve, sur un terrain public de 9 hectares proche du

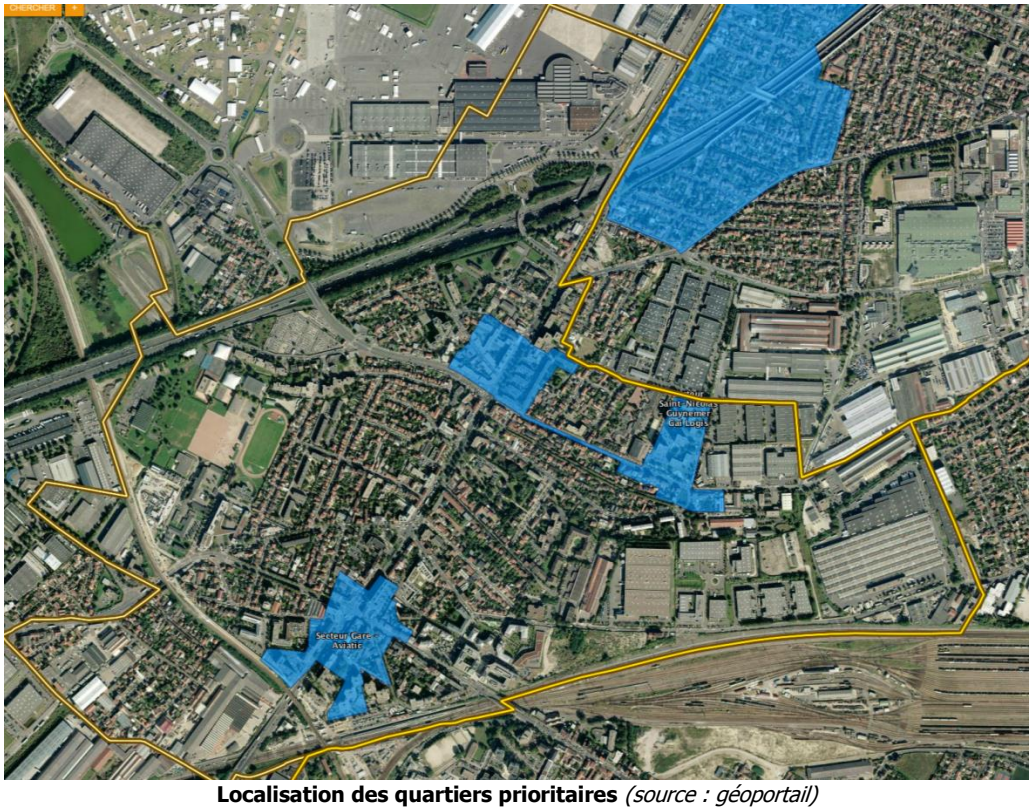
Parc Georges Valbon. Il pourrait loger 4000 représentants des médias dans 1500 appartements de taille moyenne qui deviendraient, suite aux Jeux Olympiques, des logements pour les habitants. Ce projet pourrait s'accompagner de l'aménagement d'une passerelle piétonne au-dessus de l'A1 entre Dugny et la commune du Bourget.

D'autres aménagements temporaires seront mis en place lors des Jeux Olympiques. Le Bourget Pavillon I permettrait d'accueillir les compétitions de Badminton tandis que le Bourget Pavillon II accueillerait le Volleyball lors des jeux paralympiques. Un stand de tir serait également aménagé. Ces aménagements pourraient prendre place au sein d'un complexe éducatif et sportif rénové.

Dans le cadre des réflexions en cours, une attention particulière est portée sur l'héritage que les Jeux Olympiques et Paralympiques pourraient laisser au territoire. L'idée étant de créer des infrastructures et constructions réutilisables par la suite, et qui répondent aux besoins des populations et usagers sur place. L'objectif pour le territoire est que, dans la continuité du CDT et de l'arrivée des gares du Grand Paris Express, les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 apportent une impulsion supplémentaire à l'émergence territoriale d'un pôle métropolitain au Bourget.

4.7.3. Quartiers prioritaires de la politique de la ville

Deux secteurs de la ville sont identifiés comme nouveaux quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville. Il s'agit du secteur « Saint-Nicolas, Guynemer et Gai Logis » ainsi que du secteur « Gare Aviatic ». Le contrat de ville 2015-2020 identifie essentiellement des enjeux de gestion, de réhabilitation et de résidentialisation sur ces tissus. Il n'est pas envisagé de projet lourd.



Localisation des quartiers prioritaires *(source : géoportail)*

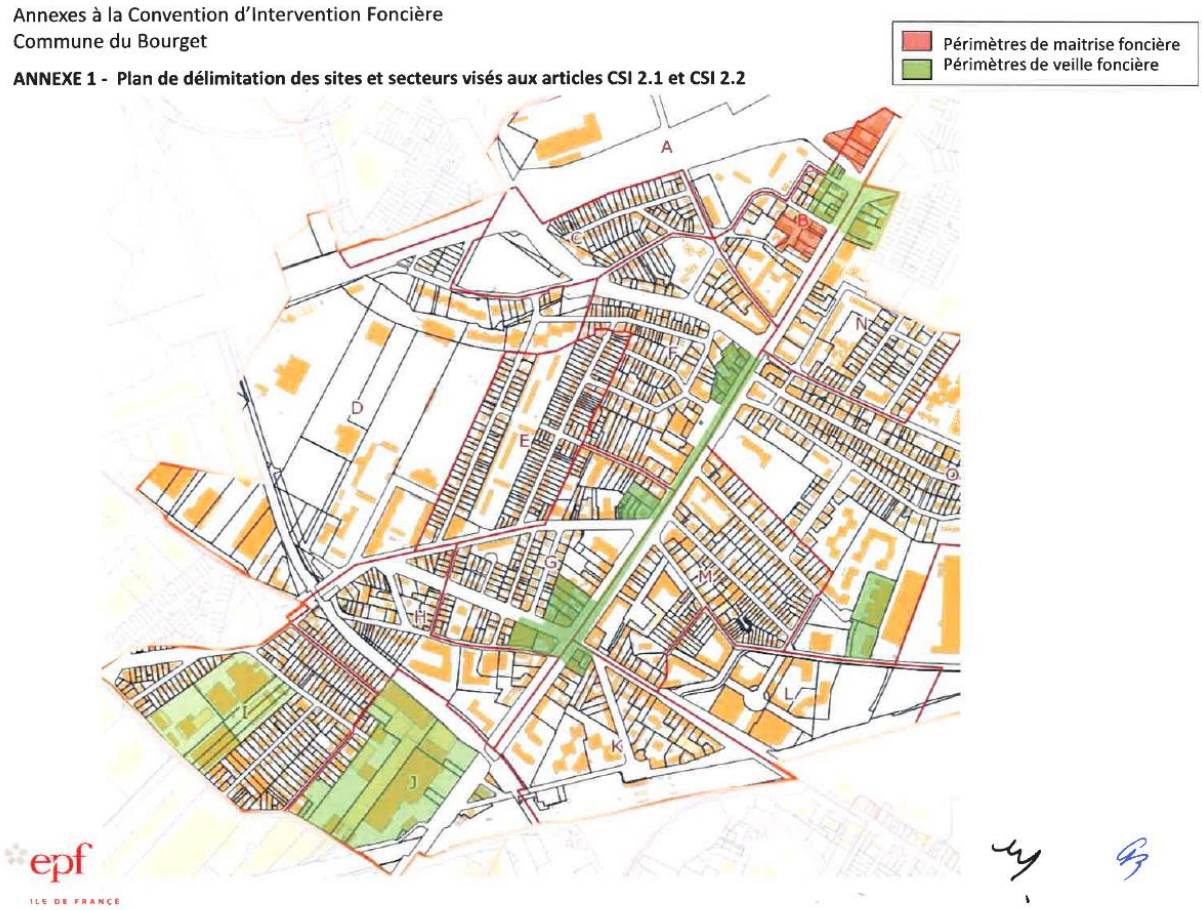
4.7.4. Veille foncière

Dans l'attente des études de faisabilité détaillées pour confirmer le potentiel réel de chaque territoire, la production annuelle de logements telle qu'elle est inscrite dans le PLH pourra être atteinte à condition de disposer d'un outil qui assure le portage foncier des terrains à moyen terme.

Dans cette logique, la commune du Bourget a signé en 2015 une convention d'intervention foncière avec l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France, visant à assurer la maitrise foncière de deux ilots au nord du territoire. Plusieurs secteurs, dont les zones d'activités de La Bienvenue, sont concernés par une mission de veille foncière.

Le politique foncière de la ville doit permettre de mener des actions de remembrement, notamment le long de l'avenue du la Division Leclerc. A partir d'un parcellaire découpé en petites unités, correspondant à des modes de construction anciens, seront constitués des lots susceptibles d'accueillir des programmes neufs de taille plus importante correspondant à des tissus urbains plus denses et plus mixtes.

A noter qu'autour de la grande gare du Bourget, les zones d'activités de la Bienvenue sont constituées de grands lots, et composent ainsi un foncier plus facilement mobilisable, pour produire rapidement du logement et accueillir de nouvelles activités en lien avec la grande gare.



Enseignements de la partie « structure urbaine, architecturale et paysagère»

- ◊ Le territoire du Bourget est très largement urbanisé et ne présente que très peu d'entités naturelles (0.43 hectare). Le complexe éducatif et sportif constitue le principal espace de respiration de la commune.
- ◊ Le territoire de la commune du Bourget est fragmenté en différentes entités du fait des infrastructures de transports présentes (voies ferrées, A1). Le Parc des Expositions, notamment, est déconnecté du reste de la ville.
- ◊ Le paysage bâti est peu structuré sur le territoire. Les formes urbaines sont diverses et mixées sur l'ensemble de la commune. Quelques bâtiments remarquables ponctuent le tissu urbain.
- ◊ Le potentiel de constructions se concentre, entre autres, le long de l'avenue de la Division Leclerc et au sein des zones de La Bienvenue.

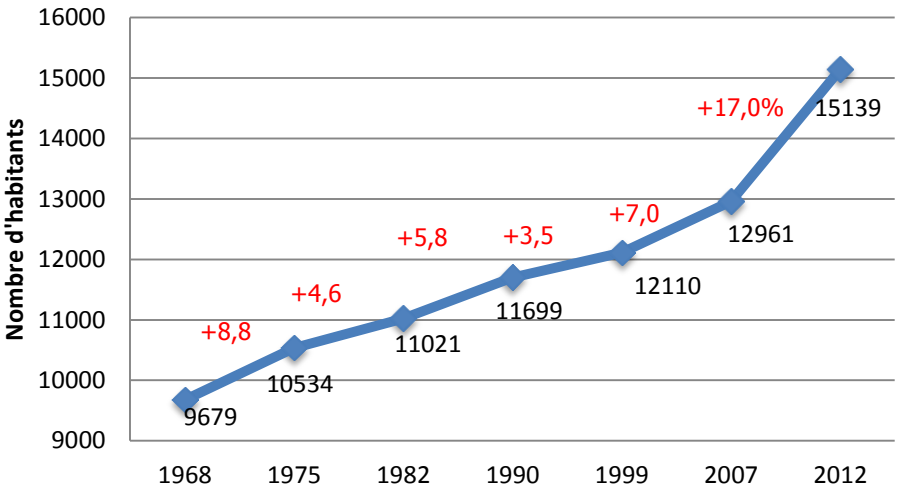
5. PROFIL DEMOGRAPHIQUE

5.1. EVOLUTIONS DEMOGRAPHIQUES

5.1.1. Evolution de la population

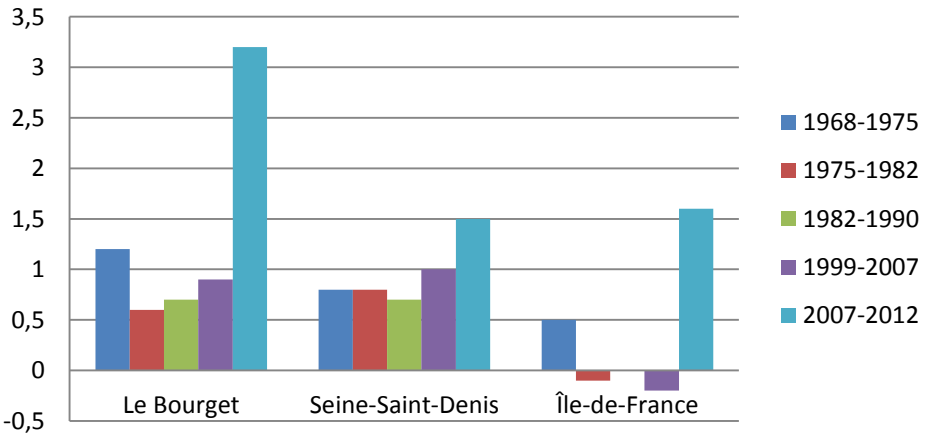
Le Bourget compte en 2012, une population municipale de 15 139 habitants d'après le recensement de l'INSEE. La population municipale exclut la population comptée à part qui correspond aux personnes dont la résidence habituelle est située dans une autre commune mais qui ont conservé une résidence sur le territoire de la commune (par exemple les étudiants de moins de 25 ans). 15 139 personnes ont donc leur résidence habituelle sur le territoire de la commune, en 2012. En 2013, ce chiffre s'élève à 15 708 habitants.

Evolution de la population entre 1968 et 2012 *(source INSEE)*



La population du Bourget a connu une croissance régulière depuis 1968 avec une augmentation de plus de 56% en passant de 9 679 habitants à 15 139 en 2012. La courbe ci-dessus montre la relative constance de l'évolution de la population du Bourget qui variait, entre 1968 et 2007 de +3,5% à +8,8% durant les périodes intercensitaires. La dernière période intercensitaire 2007-2012 a connu la plus forte progression avec une augmentation de 17,0% du nombre d'habitants en 5 ans. Cette hausse s'explique notamment par l'arrivée des habitants dans la ZAC du Commandant Rolland (livraison d'environ 500 logements entre 2006 et 2007).

Taux de variation de la population *(source INSEE)*



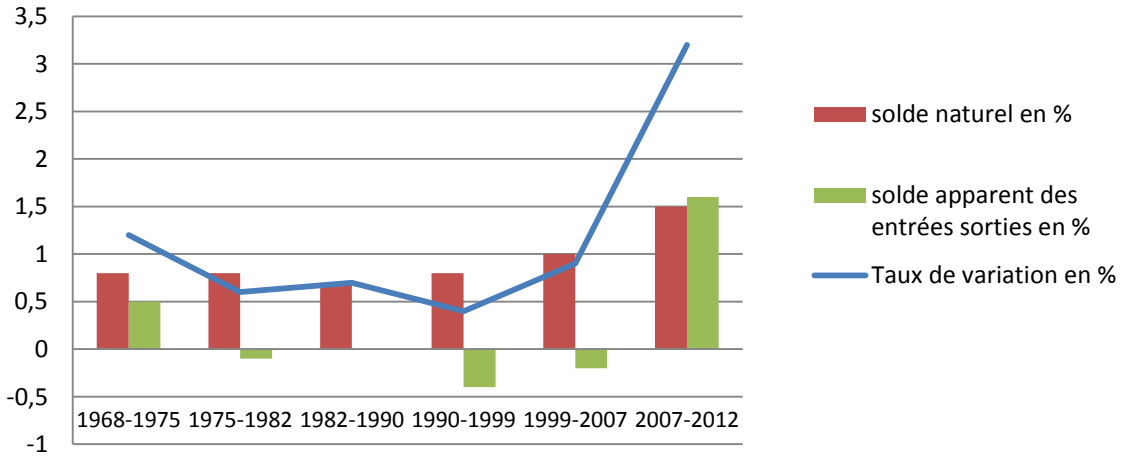
La croissance démographique présente des similarités avec celles du département et de la région. Le département n'a également connu que des périodes de croissance depuis 1968 dans des proportions similaires à celle du Bourget mais à des intensités variables. La plus forte période de croissance de la commune entre 2007 et 2012 se retrouve, mais dans une moindre mesure, à l'échelle du département et de la région qui ont également connu durant cette période, leur plus fort accroissement de population avec 1,5% pour la Seine-Saint-Denis et 1,6% pour l'Île-de-France.

5.1.2. Soldes naturel et migratoire

Les évolutions démographiques sont dues à deux phénomènes : le solde naturel et le solde migratoire. Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et de décès tandis que le solde migratoire résulte de la différence entre les arrivées et les départs sur le territoire.

Entre les périodes 1975-1982 et 1999-2007, la croissance de la population était principalement due au solde naturel important, alors que le solde migratoire était négatif ou nul. Dans la période 2007-2012, le solde apparent des entrées sorties a très fortement augmenté en passant à +1,6 % contre -0,2% dans la période 1999-2007. Là encore, l'arrivée d'une population nouvelle dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland explique ce rebond. Le solde naturel reste important et n'a pas cessé d'augmenter depuis 1982-1990 en passant de +0,7 % à +1,5 %. Ces deux soldes, qui sont au plus haut depuis 1968-1975, ont entraîné la plus importante croissance démographique depuis cette date de 17 %.

Influence des soldes naturel et migratoire dans la variation de la population
(source INSEE)



Le solde migratoire est beaucoup plus important que ceux du département et de la région qui s'élèvent à -0,8 % et -0,5 % entre 2007 et 2012. Il est aussi plus important que celui de la France métropolitaine qui est de +0,1 %. Le solde naturel est également plus important avec +1,6 % contre +1,3 % pour le département, +0,8 % pour l'Ile-de-France et +0,4 % pour la France métropolitaine. Le Bourget est donc un territoire attractif qui attire de nouvelles populations.

5.1.3. La densité de population

La commune du Bourget représente une densité de 7 278,4 habitants au km² en 2012, d'après le recensement de l'INSEE. C'est une densité forte, plus élevée que celle de la Seine-Saint-Denis qui a pourtant une densité importante de 6 514,5 habitants au km². Ces densités sont largement supérieures à celle de l'Ile-de-France de 990,5 habitants au km² et surtout que celle de la France métropolitaine qui s'élève à 116,5 habitants au km².

Cette densité élevée s'explique par la forte présence du collectif sur le territoire mais aussi par l'urbanisation presque totale de la commune et le peu d'espaces ouverts restants.

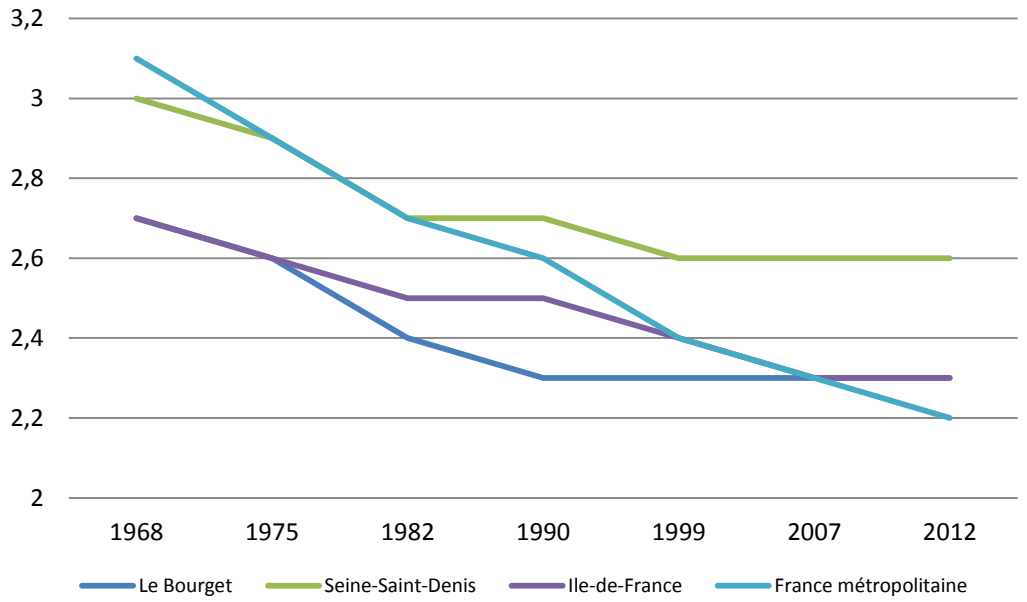
5.2. STRUCTURE DES MENAGES

5.2.1. Taille des ménages

La taille des ménages suit une tendance générale à la baisse sur l'ensemble des échelles de territoire. Le Bourget compte en moyenne 2,3 personnes par ménage soit une taille similaire à celle de l'Île de France et proche de celle de la France métropolitaine, d'après le recensement de l'INSEE de 2012. La commune du Bourget se distingue en revanche du département de Seine-Saint-Denis, caractérisé par une taille de ménage importante : environ 2.6 personnes par ménages.

La taille des ménages du Bourget a connu une forte baisse entre 1968 et 1990 en passant de 2,7 en 1968 à 2,3 en 2012. Cette tendance est liée au desserrement des ménages dû à l'évolution des modes de vie (décohabitation des jeunes de plus en plus tôt, mise en couple plus tardive, augmentation des divorces) mais aussi à l'allongement de la durée de vie (vieillissement des générations du baby-boom, augmentation de l'espérance de vie) et la réorientation de la construction vers des logements plus petits.

Evolution du nombre de personnes par ménage entre 1968 et 2012
(source INSEE)



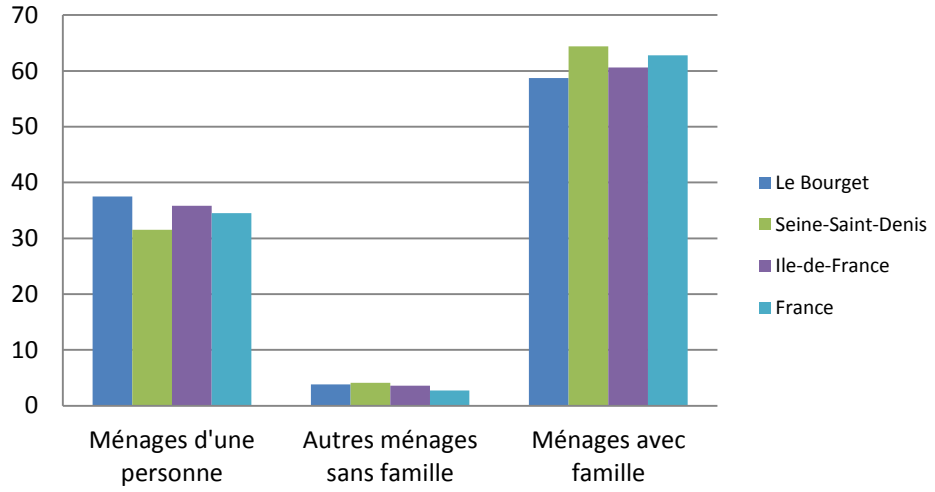
Le nombre de personnes par ménage s'est stabilisé au Bourget depuis 1990, à 2,3, tout comme le département qui reste à 2,6 depuis 1990 même si la tendance nationale est toujours à la baisse.

5.2.2. Composition des ménages

La commune du Bourget est caractérisée par une part importante des ménages d'une personne de 37,5%. Ce chiffre est plus élevé que pour le département (31,5%), et se rapproche des moyennes régionales (35,8%) et nationales (34,5%), même s'il reste supérieur. Cette part a également augmenté depuis 2007 où elle s'élevait à 36,9%.

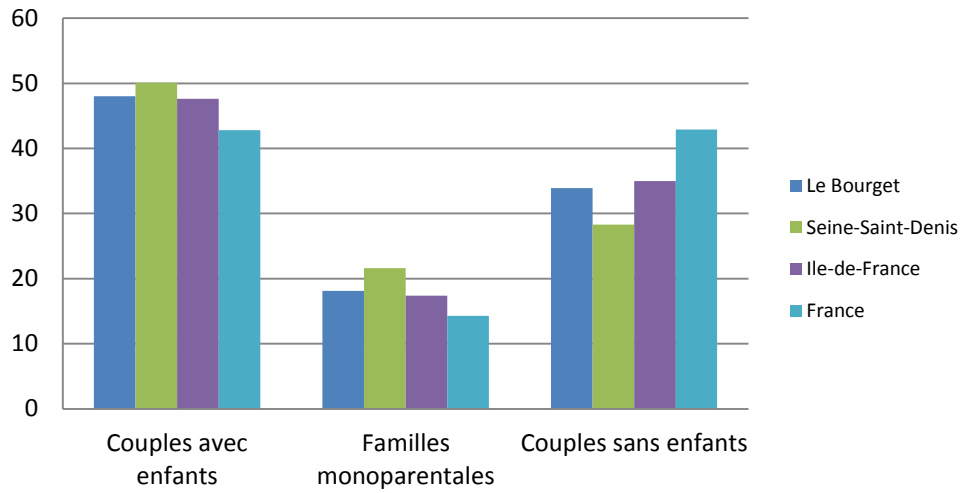
La part des ménages avec famille est, quant à elle, inférieure à celle des autres territoires et a diminué entre 2007 et 2012 en passant de 60,2% à 58,7%.

Composition des ménages en 2012 *(source INSEE)*



Dans la composition des ménages avec famille, on observe que même si la part de couples avec enfants reste majoritaire, celle des couples sans enfants est importante (33,9%) et supérieure à celle de la Seine-Saint-Denis (28,3%). Là encore, la répartition au Bourget se démarque du département et ressemble davantage à celle de la région l'Ile-de-France (35,0%).

Composition des ménages avec famille en 2012 *(source INSEE)*



5.3. ÂGE DE LA POPULATION

La population de la commune du Bourget est jeune. En effet, en comparant avec la région et la France métropolitaine, les classes de 0 à 44 ans sont plus représentées sur la commune du Bourget alors que les classes de 45 et plus sont moins représentées.

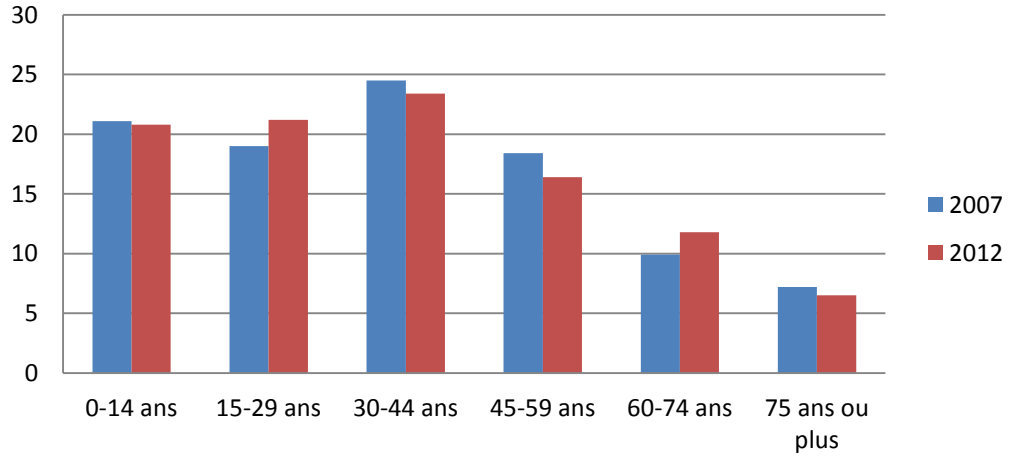
En comparant les tranches d'âge de la Seine-Saint-Denis, la population du Bourget a une part plus importante des 60-74 ans avec 18,3 % contre 15,8 % pour le département, et une part moins importante des 0-14 ans avec 20,8 % contre 22,4 % pour le département. Cette comparaison montre que même si la population du Bourget est jeune, elle reste plus âgée que celle du département.

Répartition par âge de la population (en %) en 2012 *(source : INSEE)*

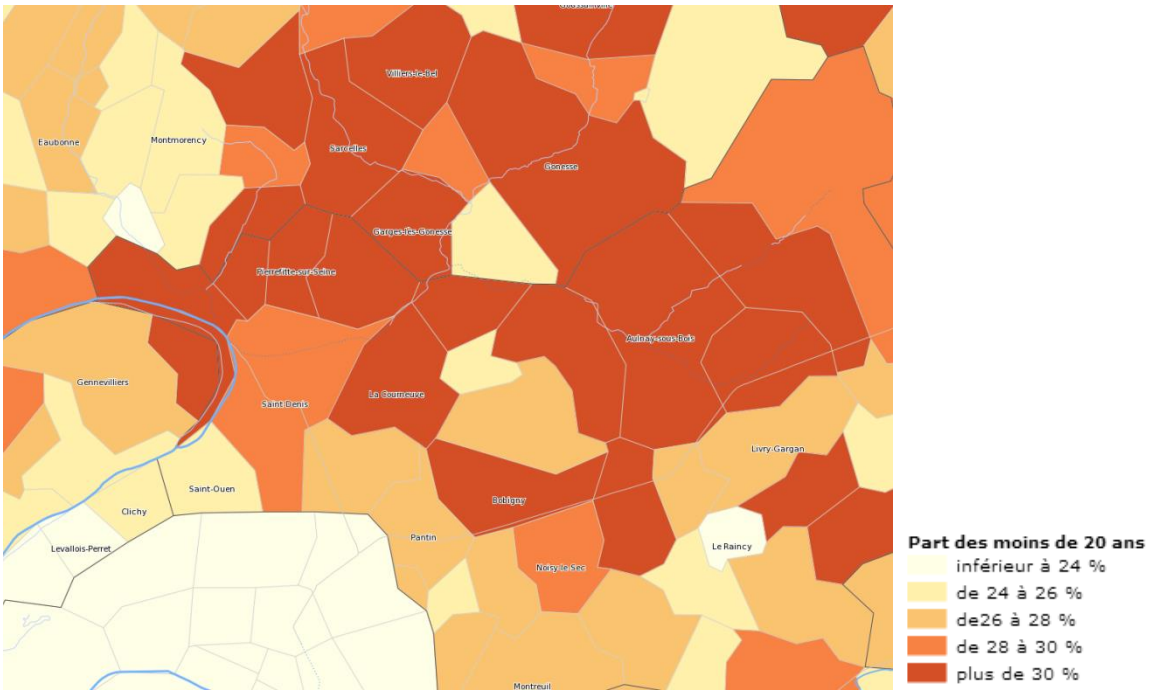
	Le Bourget	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France	France métropolitaine
0-14 ans	20,8	22,4	19,7	18,4
15-29 ans	21,2	20,9	20,5	18,1
30-44 ans	23,4	22,1	22	19,7
45-59 ans	16,4	18,8	19,3	20
60-74 ans	11,8	10,4	11,9	14,7
75 ans ou plus	6,5	5,4	6,6	9,2

Les parts des 15-29 ans et des 60-74 ans ont augmenté entre 2007 et 2012 d'environ 2% alors que les autres ont diminué avec une diminution plus forte pour 45-59 ans de 2%.

Evolution de l'âge de la population du Bourget entre 2007 et 2012
(source INSEE)



La part des moins de 20 ans sur le territoire du Bourget est inférieure à 24%. Si on compare aux communes aux alentours, cette part est très faible. En effet, la Courneuve, Dugny et le Blanc Mesnil, qui sont des communes limitrophes au Bourget ont une part des moins de 20 ans de plus de 30%.

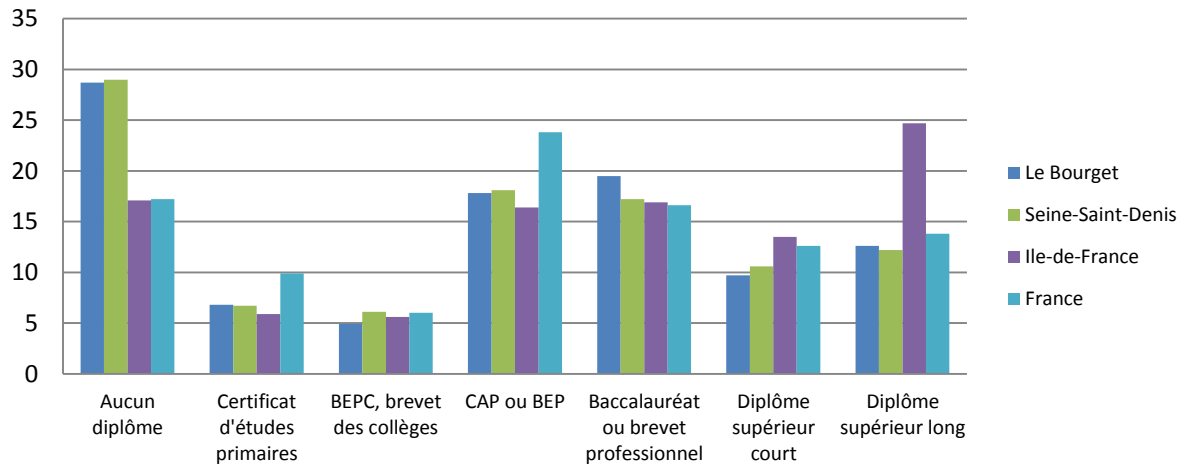


Part des moins de 20 ans *(Source : IAURIF)*

5.4. NIVEAU DE FORMATION

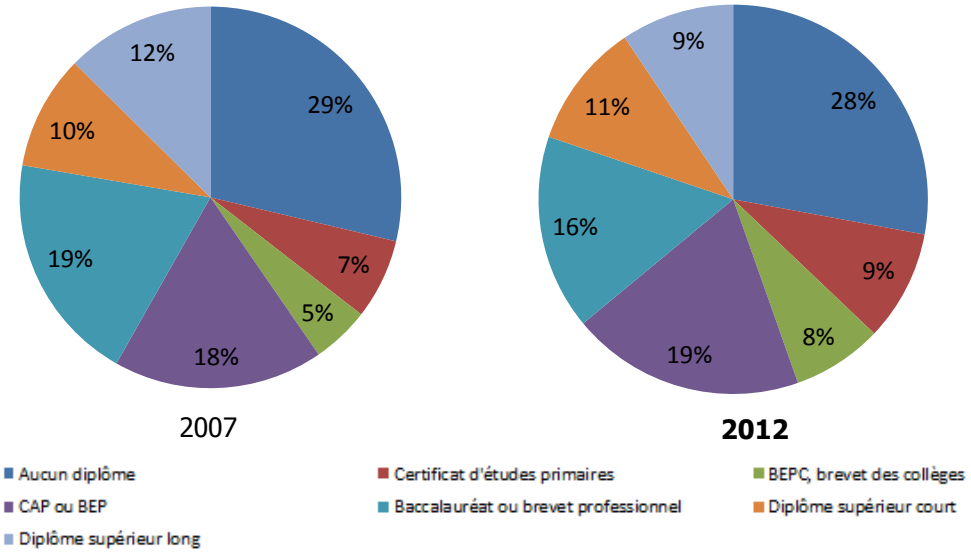
Le graphique ci-dessous, réalisé à partir des données INSEE, laisse apparaître que la commune du Bourget, comme le département de Seine-Saint-Denis compte une part importante de non diplômé (près de 29%).

Comparaison du niveau de formation de la population en 2012 *(source INSEE)*



La part des personnes ayant un diplôme supérieur long a diminué de 3% entre 2007 et 2012 et celle des baccalauréats professionnels de 3%. La part des non-diplômés a également légèrement diminué de 1%. On observe cependant une augmentation de la part des BEPC et brevets des collèges de 3% et de celle des certificats d'études primaires de 2%. Les parts des CAP/BEP et des diplômes supérieurs courts ont également légèrement augmenté de 1%.

Evolution du niveau de formation entre 2007 et 2012 *(source INSEE)*



5.5. PROFIL SOCIO-PROFESSIONNEL

Au sein de la tranche d'âge 15-64 ans, la part d'actifs au Bourget en 2012 est faible avec 71,8%, en comparaison avec le département (73 ,0%), la région (75,9%) et la France métropolitaine (73,0%). Il en est de même pour la part d'actifs ayant un emploi qui s'élève à 58,6% au Bourget contre 59,7% pour la Seine-Saint-Denis, 66,7% pour l'Ile de France et 63,7% pour la France.

La part des chômeurs enregistrée en 2012 au Bourget (13,2%) est proche de celle de la Seine-Saint-Denis (13,3%) mais plus élevée que la région (9,1%) et que la France métropolitaine (9,3%).

La part d'inactifs, qui est de 28,2%, est également plus importante qu'à l'échelle des autres territoires de référence. Pourtant, les parts des retraités et des étudiants sont faibles.

Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2012 *(source : INSEE)*

	Le Bourget	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France	France métropolitaine
Ensemble	10 242	1 025 027	7 984 953	40 624 625
Actifs en %	71,8	73,0	75,9	73,0
Dont actifs ayant un emploi en %	58,6	59,7	66,7	63,7
Dont chômeurs en %	13,2	13,3	9,1	9,3
Inactifs en %	28,2	27,0	24,1	27,0
Dont étudiants	8,7	10,6	11,1	10,1
Dont retraités	5,5	5,2	5,5	8,5
Dont autres inactifs	14,0	11,2	7,5	8,4

En 2012, la plus grande part, soit 30,7% de la population active du Bourget, occupe un travail d'employé. Cette tendance se retrouve à toutes les échelles de territoire, excepté l'Île-de-France où les cadres et professions intellectuelles supérieures forment la catégorie la plus représentée.

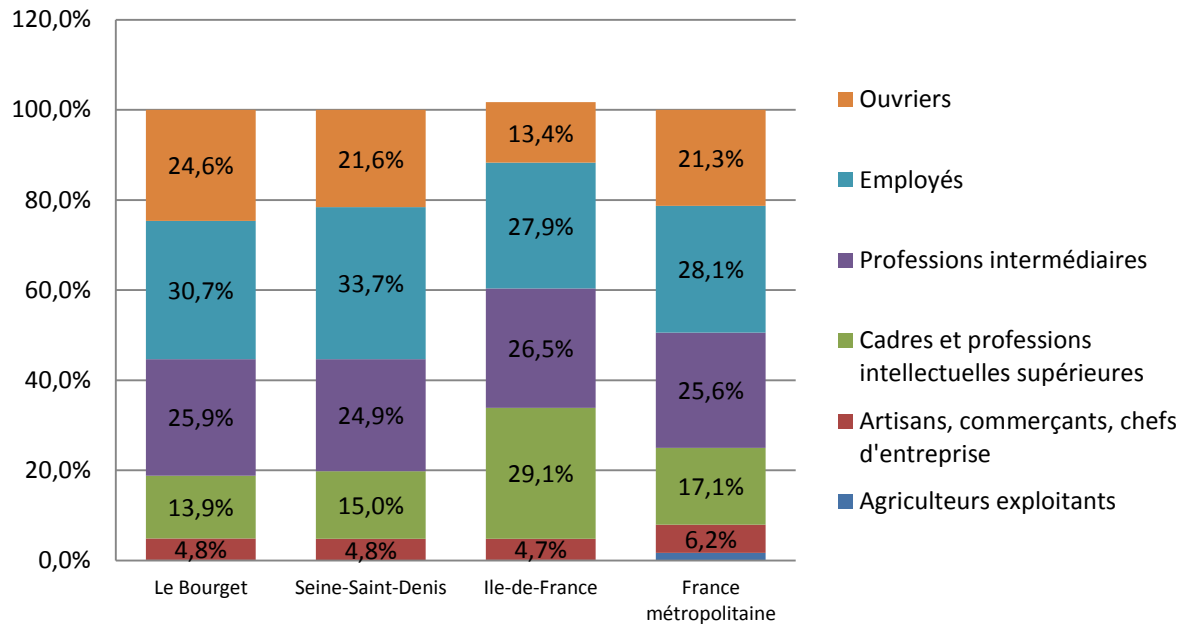
Les professions intermédiaires et les ouvriers sont également bien représentés avec des parts de 25,9% et 24,6%. La part des ouvriers est largement plus représentée que dans le département (21,6%), la région (13,4%) et la France (21,3%).

Les cadres et professions intellectuelles supérieures sont, par contre, peu représentés sur la commune avec une part de seulement 13,9% contre 15%, 29,1% et 17,1% pour la Seine-Saint-Denis, l'Île-de-France et la France.

Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont peu représentés avec seulement 4,8% et il n'y a aucun actif dans la catégorie agriculteurs et exploitants.

Le profil socioprofessionnel de la population bourgetine se caractérise par la prédominance d'emplois peu qualifiés, ce qui peut être mis en parallèle avec le faible niveau de diplôme des habitants.

Comparaison de la population active selon la catégorie socioprofessionnelle
(source INSEE)



5.6. REVENUS DES MENAGES

En 2012, le revenu médian des Bourgetins s'élevait à 16 498 €, ce qui est proche de la moyenne départementale (16 609 €), mais en revanche faible au regard de la région (22 180 €) et de la France (19 786 €).

	Le Bourget	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France	France métropolitaine
Médiane de revenu disponible par unité de consommation (€)	16 498	16 609	22 180	19 786

Le taux de pauvreté, qui est la proportion des ménages dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté, est élevé sur le territoire du Bourget avec une proportion de 27,4%. Cette part est proche de celle de la Seine-Saint-Denis qui s'élève à 26,9% mais est très largement supérieure (plus de 10 points) à celles de l'Ile-de-France et de la France métropolitaine qui s'élèvent respectivement à 15,0% et 14,3%. Le taux de pauvreté est donc très largement marqué au Bourget.

	Le Bourget	Seine-Saint-Denis	Ile-de-France	France métropolitaine
Taux de pauvreté	27,4%	26,9%	15,0%	14,3%

Enseignements de la partie « profil démographique »

- ◊ La démographie de la commune a été particulièrement dynamique entre 2007 et 2012, avec le maintien d'un solde naturel positif, mais surtout, pour la première fois depuis 1975, un solde migratoire positif, conséquence de l'arrivée d'une population nouvelle au sein de la ZAC du Commandant Rolland.
- ◊ La composition des ménages est atypique par rapport au département, avec une faible taille des ménages. De même, bien que la population du Bourget reste jeune, elle est plus âgée que celle du département.
- ◊ Le profil socioprofessionnel de la population bourgetine se caractérise par la prédominance d'emplois peu qualifiés, ce qui peut être mis en parallèle avec le faible niveau de diplôme des habitants.

6. PARC DE LOGEMENTS

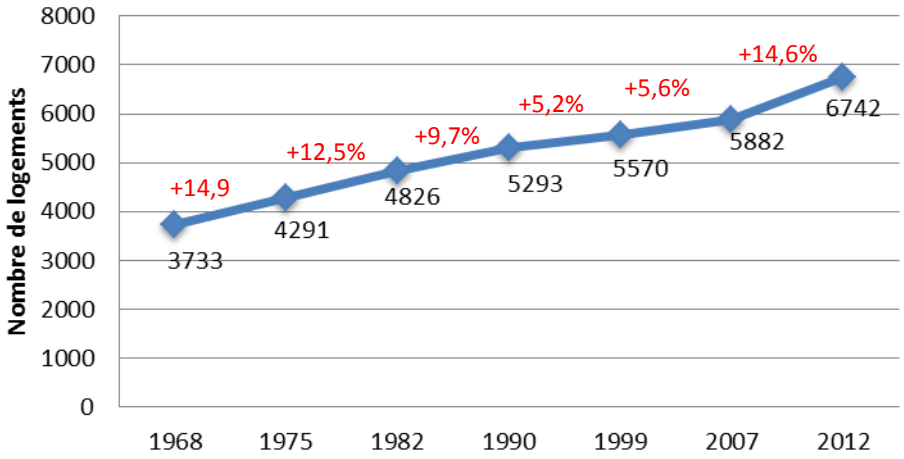
6.1. EVOLUTION DU PARC

Le parc de logement a connu une croissance régulière depuis 1968 en passant de 3 733 logements à 6 742 en 2012. La dernière période intercensitaire a connu une forte hausse de +14,6%, ce qui est en concordance avec la forte augmentation de la population durant cette période.

Le rythme de construction a donc été soutenu sur la commune entre 2007 et 2012. En cinq ans, le parc a progressé de 860 unités, soit 172 logements supplémentaires par an. Cette hausse est en grande partie due à la livraison de 500 logements entre 2006 et 2007 dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland, mais également à la production de logements en renouvellement le long de la Division Leclerc.

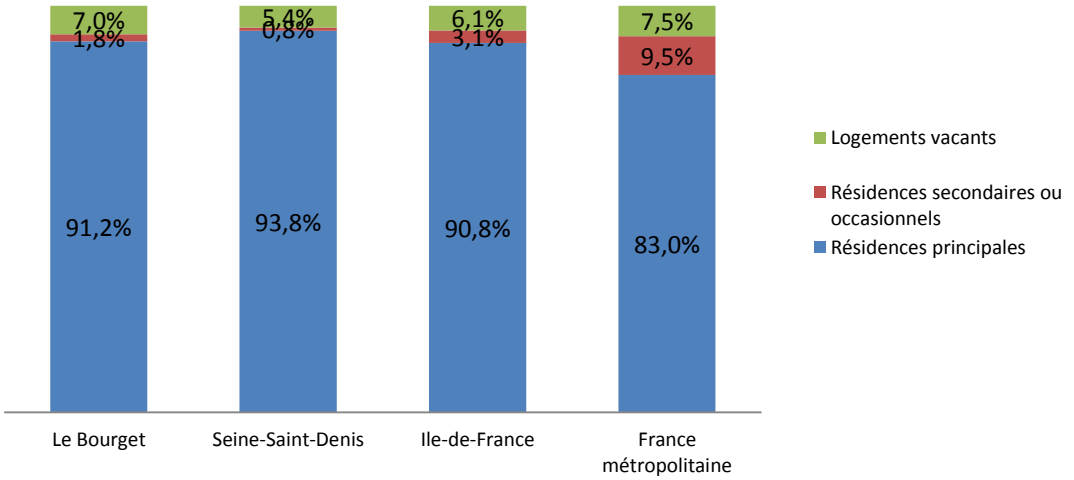
L'analyse des déclarations d'achèvement de travaux sur la commune entre 2012 et 2016 montre que ce rythme s'est ralenti au cours des dernières années. Ainsi, sur cette période 255 logements ont été livrés, soit environ 65 logements par an.

Evolution du nombre de logements entre 1968 et 2012
(source INSEE)



En 2012, le parc de logements du Bourget se compose en grande majorité de résidences principales qui représentent 91,2% de celui-ci. Les résidences secondaires représentent 1,7% et les logements vacants 7,0%. La part des logements vacants est assez importante en comparaison avec le département (5,4%) et la région (6,1%) mais reste inférieure à celle de la France. Deux rues concentrent notamment le phénomène de vacance : l'avenue de la Division Leclerc et la rue Anizan Cavillon. Les logements secondaires ou occasionnels représentent une faible portion même s'ils sont plus importants qu'en Seine-Saint-Denis (0,8%).

Comparaison des catégories de logements en 2012 *(source INSEE)*

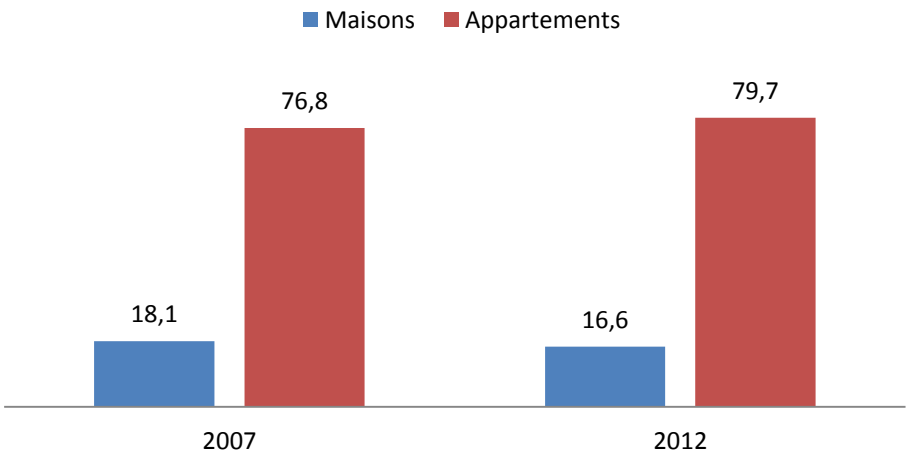


Evolution de la répartition des logements par catégorie au Bourget *(source : INSEE)*

	1968	1975	1982	1990	1999	2007	2012
Ensemble	**3 733**	**4 291**	**4 826**	**5 293**	**5 570**	**5 882**	**6 742**
Résidences principales	3 506	3 970	4 361	4 819	5 053	5 426	6 148
Résidences secondaires et logements occasionnels	21	72	144	182	101	31	120
Logements vacants	206	249	321	292	416	426	474

Le parc de logement du Bourget est dominé par les appartements. La part d'habitat collectif en 2012 sur la commune du Bourget est importante avec 79,7% et en augmentation depuis 2007 où elle s'élevait à 76,8%. A l'échelle du département, les appartements représentent 73,0%, à l'échelle de la région 71,6% et à celle de la France métropolitaine à 43,1%.

Evolution du type de logements entre 2007 et 2012
(source INSEE)

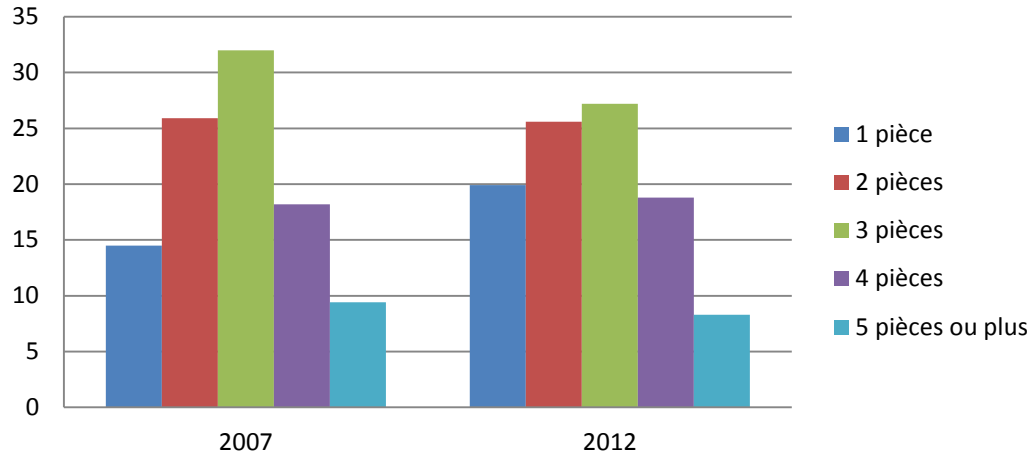


La taille moyenne des logements en 2012 est de 2.8 pièces, soit en légère diminution par rapport à 2007 (2.9). Ce chiffre traduit la prédominance d'un parc de petits appartements (en moyenne 2.5 pièces) en partie contrebalancée par une offre de maisons de taille moyenne (4.1 pièces en moyenne).

Les logements de 3 pièces sont les plus présents en 2012 sur la commune mais ont connu une forte baisse depuis 2007 en passant de 32,0% à 27,2%. La commune a connu une grande croissance des logements de 1 pièce qui sont passés de 14,5% à 19,9%. Cette augmentation est à mettre en parallèle avec l'augmentation de la population des 15-29 ans qui adopteront plutôt ce type de logements.

On observe que la part des logements d'une pièce de la commune du Bourget est particulièrement haute en comparaison avec le département (9,4%), la région (11,4%) et la France métropolitaine (5,7%) tandis que la part des 5 pièces ou plus est particulièrement faible avec seulement 8,3% au Bourget contre 15,2% pour la Seine-Saint-Denis, 21,7% pour l'Ile-de-France et 35,5% pour la France métropolitaine.

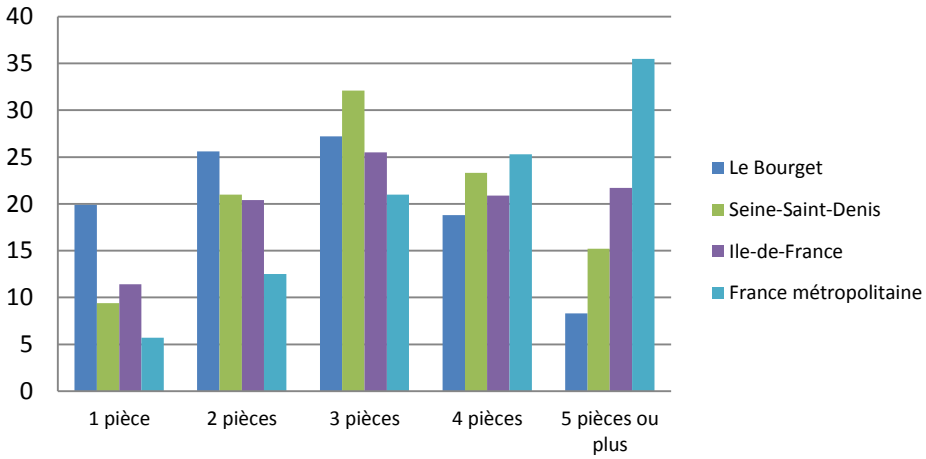
Evolution du nombre de pièces des logements entre 2007 et 2012
(source INSEE)



L'offre en petits logements répond à la typologie des ménages bourgetins (petits ménages, part importante de couples sans enfants…) ainsi qu'à la jeunesse de la population. Néanmoins, son accroissement est à surveiller pour maintenir une diversité de logements qui permette les parcours résidentiels sur la commune. Le PLH de la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget définit comme suit l'objectif de répartition de l'offre de nouveaux logements :

Segment du parc	Le Bourget
Locatif social	T1/T2 : 30 à 35% T3/T4 : 50 à 60% T5 et + : 10 à 15%
Locatif privé	T1/T2 : 40 à 45% T3/T4 : 50 à 55% T5 et + : 5 à 10%
Accession libre/aidée	T1/T2 : 15 à 20% T3/T4 : 65 à 75% T5 et + : 10 à 15%

Comparaison du nombre de pièces par logement en 2012
(source INSEE)



6.2. STATUTS D'OCCUPATION

Statut d'occupation en 2012 selon l'INSEE

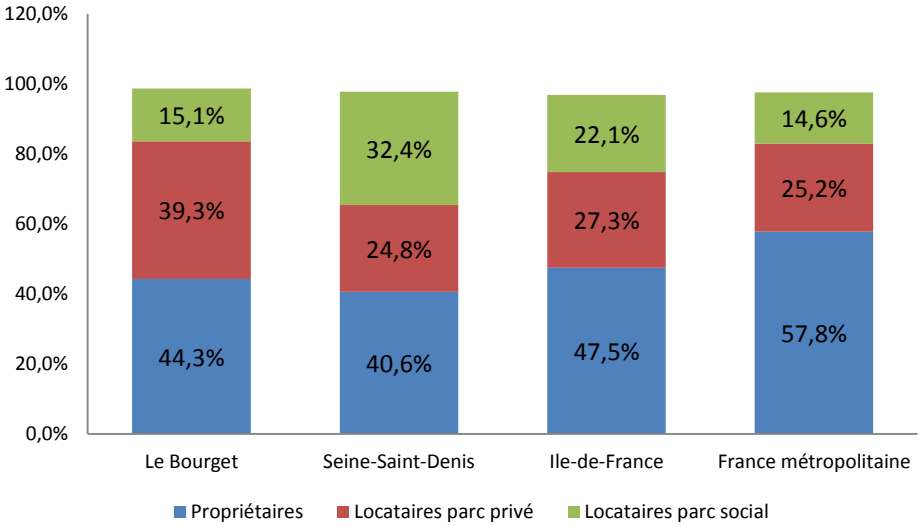
La majorité des Bourgetins est locataire de son logement (54,4%). Cette part est en augmentation depuis 2007 où elle s'élevait à 52,2%.

La part des locataires du parc privé est particulièrement élevée au Bourget (39,3%) par rapport à la Seine-Saint-Denis (24,8%), la région (27,3%) et la France métropolitaine (25,2%).

La part de locataires du parc social (au sens de l'INSEE) est, à contrario, plus faible par rapport au département avec 15,1% contre 32,4%. De plus, cette part est en diminution depuis 2007 où elle s'élevait à 17,2%.

La propriété représente 44,3% des logements du Bourget. Ce statut est faible en comparaison avec la région (47,5%) et la France (57,8%) mais reste importante dans le département où le taux de propriétaires s'élève à 40,6%. Ce taux est en baisse depuis 2007 où il s'élevait à 45,3%.

Comparaison du statut d'occupation des logements en 2012
(source INSEE)



	2012		2007	
	Nombre	%	Nombre	%
Ensemble	**6 148**	**100,0**	**5 426**	**100,0**
Propriétaire	2 722	44,3	2 460	45,3
Locataire	3 343	54,4	2 833	52,2
Dont d'un logement HLM loué vide	926	15,1	932	17,2
Logé gratuitement	84	1,4	133	2,5

Le parc de logements social en 2016

La commune du Bourget compte 1658 logements sociaux selon le dernier recensement de la DRIHL au 1er janvier 2015. Le taux de logement social sur la commune est ainsi de 26.62%. La commune respecte le taux minimum de 25% imposé dans le cadre de la loi SRU.

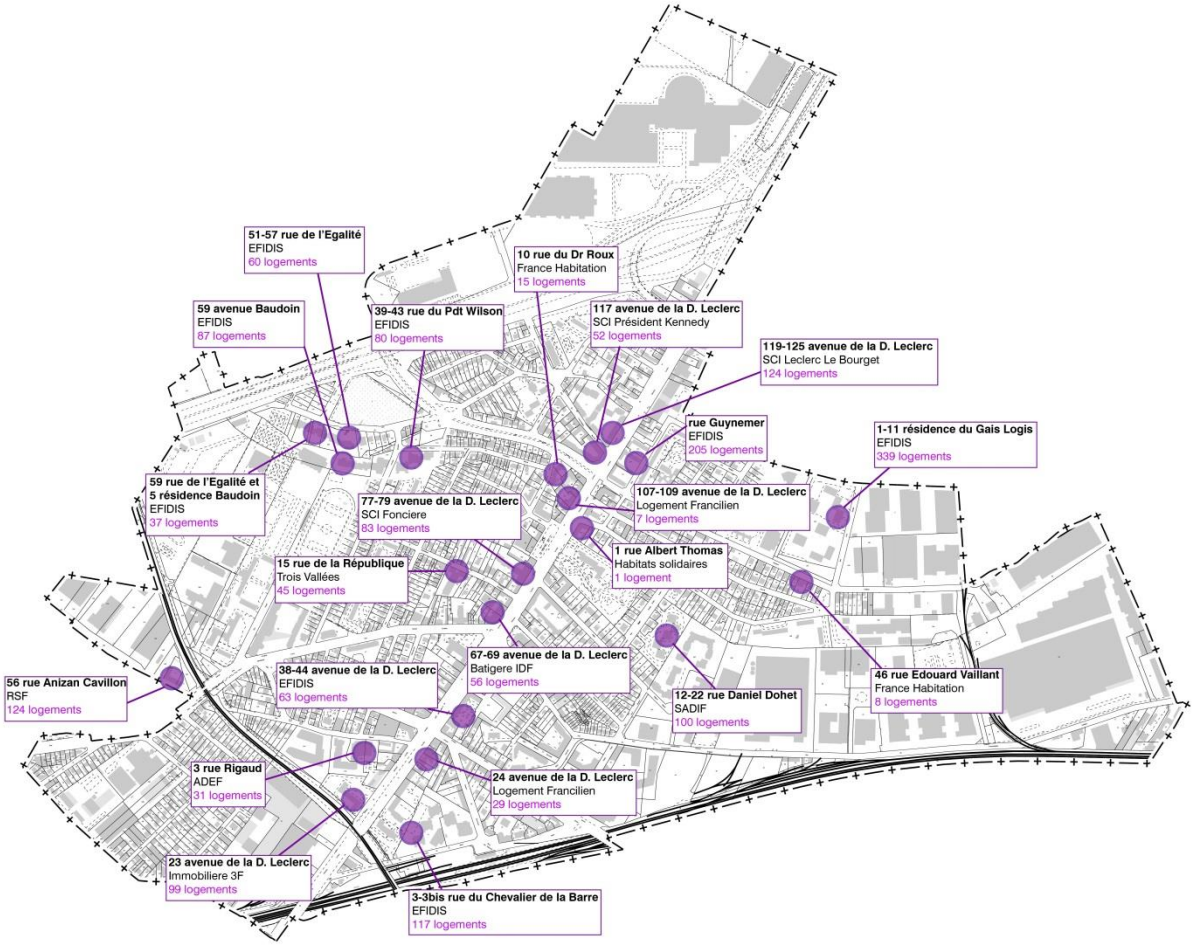
Le parc de logements sociaux est réparti entre une dizaine de bailleurs.

LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX au 1er janvier 2015

Inventaire des logements sociaux au 01/01/2015 (article L. 302-5 du CCH) Source : DRIHL Seine-Saint-Denis SHRU / BPOLH Décembre 2015

Nom de l'organisme	Nbre de logts	Total	Adresse	Type de logt
EFIDIS	60		51 à 57 rue de l'Egalité	
	31		59 résidence Baudoin	
	37		59 rue de l'Egalité et 5 résidence Baudoin	
	63		38 à 44 av de la D. Leclerc	
	339		1 à 11 résidence Le Gais Logis	
	205		rue Guynemer	
	117		3 et 3bis rue du Chevalier de la Barre	
	80		39 à 43 rue du Président Wilson	
	56		59 rue Baudoin	type Foyer
		988		
IMMOBILIERE 3F	99		23 av de la D. Leclerc	
RSF →	124		56 rue Anizan Cavillon	type Foyer
SADIF ? (selon préfecture)	100		12 à 22 rue Daniel Dohet	
		323		
FRANCE HABITATION	8		46 rue E. Vaillant	
	15		10 rue du Dr Roux	
		23		
SCI LECLERC LE BOURGET	124		119 à 125 av de la D. Leclerc + Cdt Baroche et Cdt Brasseur	
SCI PRESIDENT KENNEDY	52		117 av de la D. Leclerc + Cdt Baroche et Pdt Kennedy	
		176		
TROIS VALLEES	45		15 rue de la République	
		45		
LOGEMENT FRANCILIEN	29		24 av de la D. Leclerc	
	7		107 à 109 av de la D. Leclerc	
		36		
SCI FONCIERE	25		77-79 av de la D. Leclerc	
(Le Santos Dumont) Nbre de logts : 83		25		
BATIGERE IDF	10		67-69, av de la D. Leclerc	
(Résidence Grand Angle) Nbre de logts : 56		10		
ADEF (Les Glycines)	31		3 rue Rigaud	type Foyer
Nbre de chambres : 94		31		
Habitats solidaires	1	1	1 rue Albert Thomas	
	1658	**1658**		

Géographiquement, l'offre de logements sociaux est bien répartie sur le territoire du Bourget, avec tout de même une concentration le long de l'avenue de la Division Leclerc.



Localisation de l'offre de logements sociaux en 2015 *(source : Synthèse Architecture)*

L'offre sociale va s'étoffer dans les prochaines années. Un foyer en résidence sociale de 255 logements est notamment en cours de construction 56 rue Anizan Cavillon en lieu et place du foyer existant de 124 logements.

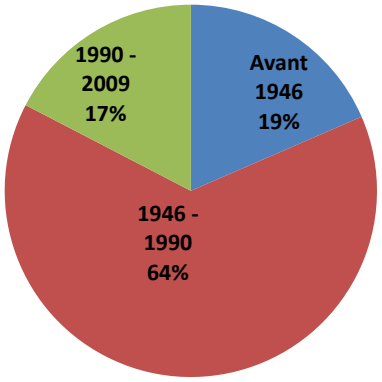
6.3. ÂGE ET CONFORT DU PARC DE LOGEMENT

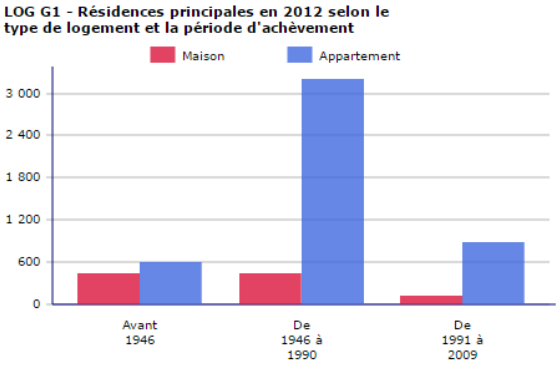
Ancienneté du parc

Le parc de logements a principalement été construit entre 1946 et 1990 (64%). 19% des logements ont même été construits avant 1946.

Ainsi une part importante du parc a été construite avant la première règlementation thermique (1974), et est donc susceptible de présenter des performances énergétiques faibles pouvant entrainer des situations de précarité énergétique. La lutte contre la précarité énergétique constitue un enjeu important dans les années à venir.

Résidences principales en 2012 selon la période d'achèvement *(source INSEE)*





Résidences principales construites avant 2010.
Source : Insee, RP2012 exploitation principale.

Niveau de confort du parc

Le parc de résidences principales au Bourget compte 7% de logements ne disposant pas de salle de bain avec une baignoire ou douche, ce qui reste élevé. Au niveau régional, ce pourcentage n'est que de 5%.

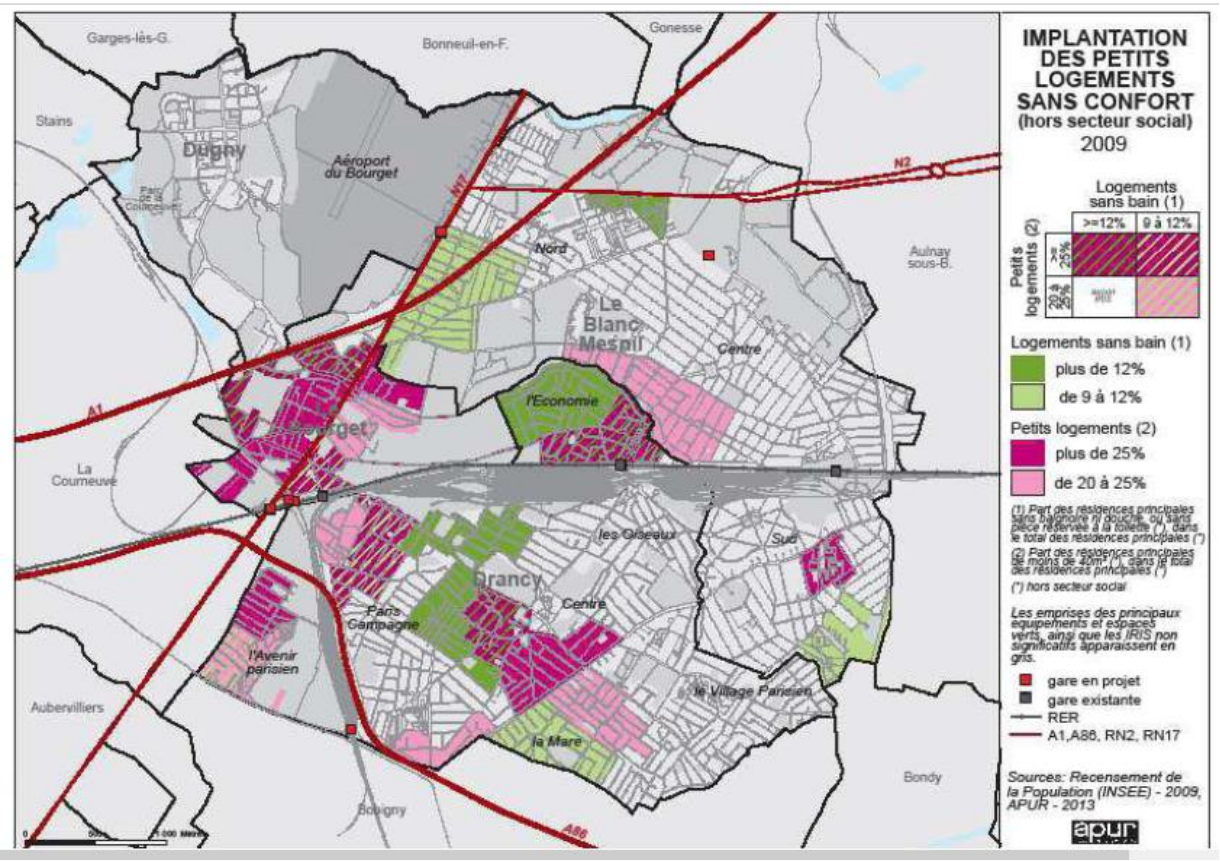
LOG T8M - Confort des résidences principales

	2012	%	2007	%
Ensemble	**6 148**	**100,0**	**5 426**	**100,0**
Salle de bain avec baignoire ou douche	*5 707*	*92,8*	*5 095*	*93,9*
Chauffage central collectif	*2 144*	*34,9*	*2 172*	*40,0*
Chauffage central individuel	*1 691*	*27,5*	*1 629*	*30,0*
Chauffage individuel "tout électrique"	*2 255*	*36,7*	*1 530*	*28,2*

Sources : Insee, RP2007 et RP2012 exploitations principales.

Le confort des résidences principales dépend également de la surface habitable des logements. La superficie des résidences principales est globalement faible sur la commune. On y compte environ 45% de logements de 1 et 2 pièces et donc parmi eux de nombreux petits logements de moins 40 m².

La carte ci-dessous, réalisée par l'APUR, localise les principaux secteurs concernés par des logements sans confort. La présence de petits logements est quasi généralisée sur l'ensemble du territoire. Les logements sans salle de bain se situent essentiellement à l'ouest et au nord-ouest de la commune.



Lutte contre l'habitat indigne

Selon la loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre les exclusions de 2009, dite loi Molle, la notion d'habitat indigne recouvre l'ensemble des habitats "représentant un déni au droit au logement et portant atteinte à la dignité humaine ». Ainsi, l'habitat indigne comprend les logements insalubres, lesquels entraînent un risque pour la santé, les locaux où le plomb est accessible, les immeubles menaçant ruine, les hôtels meublés dangereux et l'habitat précaire.

La Seine Saint-Denis est un des départements les plus impactés par l'habitat indigne en Ile-de-France, avec un effet massif et visible : pour un tiers des communes, plus de 10% de leur parc privé est statistiquement considéré comme potentiellement indigne. La commune du Bourget est confrontée sur son territoire à ce problème.

Afin d'endiguer ce phénomène, la commune a eu recours par le passé aux dispositifs d'opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) sur deux périodes : 1998-2001 et 2003-2005. Ces opérations, mises en place à l'échelle du territoire communal, ont permis de traiter plusieurs centaines de logements. Sur la dernière période, ce ne sont pas moins de 551 logements qui ont pu bénéficier du dispositif.

Malgré la mise en place de telles opérations, l'habitat indigne perdure sur le territoire. La lutte contre l'habitat indigne reste une priorité de la municipalité.

6.4. POINT MORT

Le calcul du « point mort » fait apparaître les besoins en logements pour maintenir une population constante (ce calcul est théorique et occulte les phénomènes de soldes naturels et soldes migratoires). Il résulte de trois facteurs :

- **le desserrement des ménages** (un ménage peut se scinder en plusieurs ménages suite à un divorce ou départ d'un jeune, créant de nouveaux besoins en logements).
- **Le renouvellement du parc de logements**. Au sein du parc, certains logements peuvent sortir du parc par démolition, fusion de plusieurs logements, changement d'usage, mais des logements peuvent également apparaître dans le parc existant, en raison de division de logements, transformation de locaux d'activité en logements, etc.
- **L'évolution du nombre des résidences secondaires, des logements vacants et des logements occasionnels :** les besoins en construction neuve de résidences principales peuvent être augmentés si des résidences principales se transforment en résidences secondaires ou en logements vacants.

Calcul des 3 facteurs déterminants le point mort

Le renouvellement

Selon la base de données de suivi des permis de construire de la ville, 691 logements ont été commencés entre le 1er janvier 2006 et le 31 décembre 2010. Par convention, il est estimé qu'un logement commencé une année est achevé l'année suivante.

Sur la même période 2007-2012 (période Insee), l'augmentation du nombre de logement est de 860.

On obtient un renouvellement négatif de – 169 logements (691-860). Ce résultat indique que des logements se créent par division de grands logements ou lors d'un changement d'usage.

La variation résidences principales/secondaires et logements vacants

Entre 2007 et 2012, le nombre de résidences secondaires a augmenté de 89 logements. Sur la même période, le nombre logements vacants a augmenté de 48. **Ainsi, 151 logements existants sont sortis du parc de résidences principales.**

Le Desserrement

Le nombre moyen de personne par ménage est de 2.3 en 2007, comme en 2012.

Ce chiffre étant constant, la commune n'a pas besoin de **construire de logements pour compenser un phénomène de desserrement**.

→ Estimation du point mort

Le point mort est la combinaison des 3 phénomènes calculés précédemment.

Point mort = -169+0+151 = 18 logements entre 2007 et 2012

Ainsi, sur la dernière période intercensitaire, le point mort peut être estimé à 3,6 logements par an.

Sur les 10 prochaines années, on estimera que le point mort est proche zéro, avec les hypothèses suivantes : maintien de la taille des ménages à 2.3, diminution du phénomène de création de logements par division ou changement d'usage qui sera compensé par une baisse de la vacance et du nombre de résidences secondaires due au renforcement de l'attractivité de la ville lié au nouveau métro GPE.

Enseignements de la partie « parc de logements »

- ◊ Le rythme de construction a été soutenu sur la commune entre 2007 et 2012, notamment grâce à la livraison des immeubles au sein de la ZAC : 172 logements supplémentaires par an.
- ◊ Le parc est essentiellement composé d'appartements. Il se démarque des autres territoires de référence par une faible taille de logements, avec notamment une part particulièrement élevée de studios.
- ◊ La commune compte 26.26% de logements sociaux. Géographiquement, l'offre apparaît bien répartie sur le territoire.
- ◊ La ville du Bourget, comme de nombreuses villes de Seine-Saint-Denis, lutte contre le problème du mal logement : petits logements, logements sans confort, logements indignes…

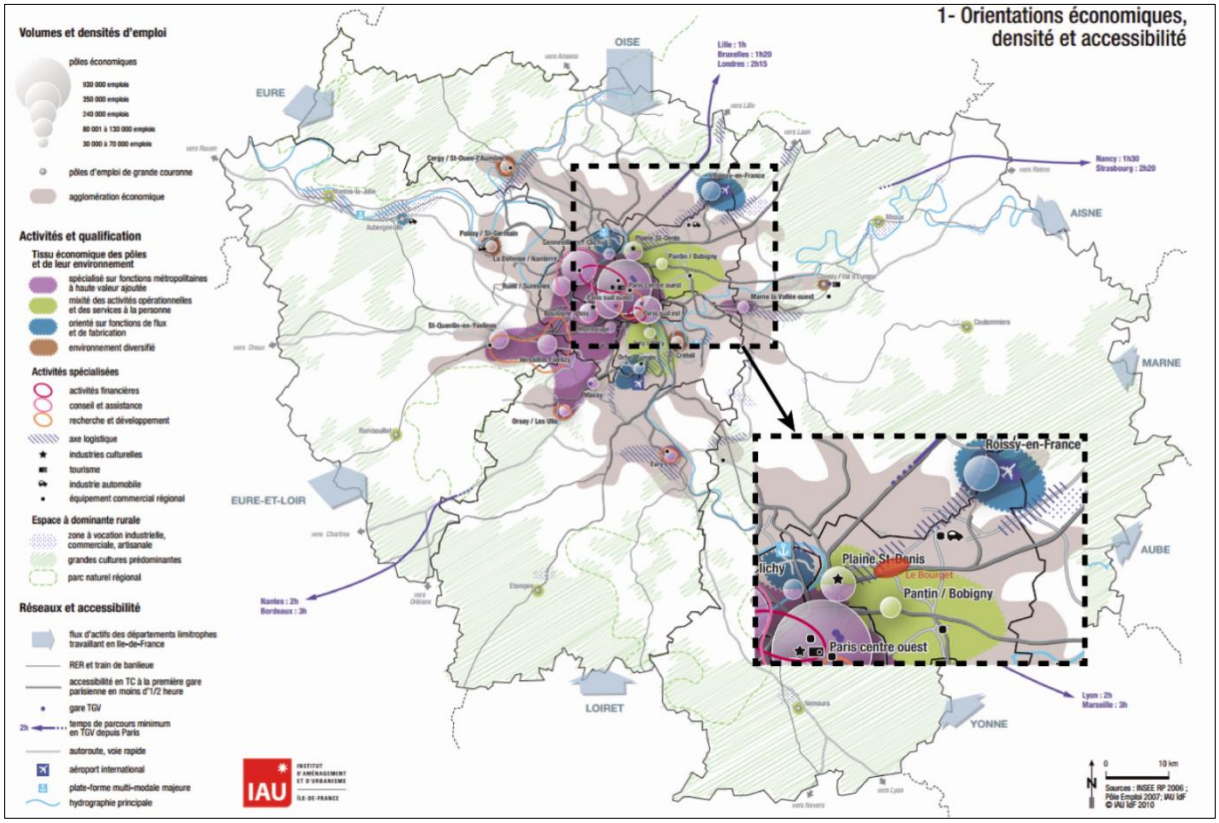
7. ACTIVITES ECONOMIQUES ET EMPLOI

7.1. CONTEXTE ECONOMIQUE

La commune du Bourget appartient à un tissu économique mixte où de nombreuses activités opérationnelles viennent en support des activités à haute valeur ajoutée. Ce tissu est tourné vers des services à la population et les surfaces commerciales et zones d'activités économiques sont plus présentes que la moyenne. Près de 60% des emplois sont pour les employés ou les ouvriers et la part des emplois peu qualifiés est supérieure à la moyenne régionale. Le territoire du Bourget est à proximité de plusieurs pôles d'emploi de l'agglomération francilienne :

- Le pôle de la « Plaine-Saint-Denis » qui se trouve à l'ouest de la commune représente environ 120 000 emplois.
- Au sud se trouve également le pôle « Pantin Bobigny » qui offre environ 60 000 emplois.

Le Bourget se trouve également dans l'axe logistique qui relie la Plaine-Saint Denis et le pôle de « Roissy-en-France ».



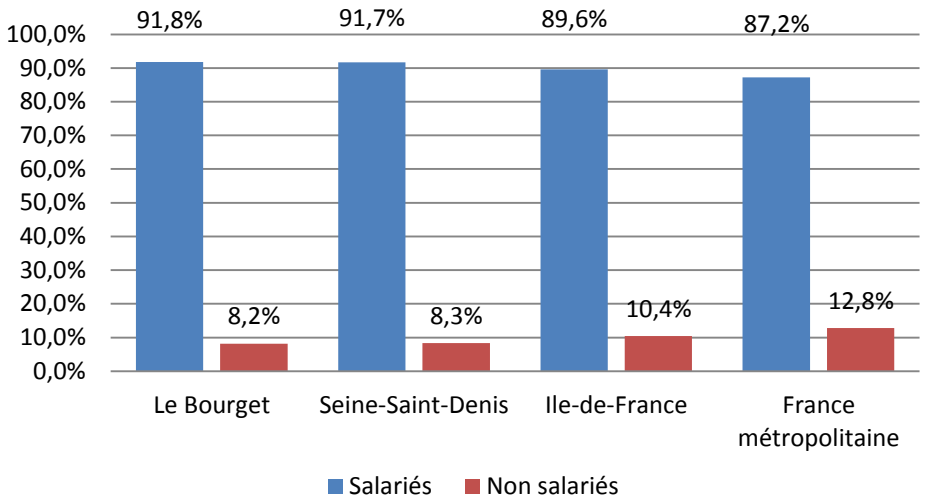
Tendance économiques et dynamiques*(source : IAU)*

7.2. EMPLOIS

La commune du Bourget propose sur son territoire 7418 emplois en 2012. Ce chiffre est en baisse par rapport à 2007 (7918 emplois). En 5 ans, ce sont donc près de 500 emplois qui ont disparu sur la zone.

En 2012, plus de 9 actifs ayant un emploi sur 10 au Bourget sont salariés (91,8%), d'après le recensement de l'INSEE. Cette part est similaire à celle du département (91,7%), et supérieure à celles de l'Île-de-France (89,6%) et de la France (87,2%).

Emplois selon le statut en 2012 (source INSEE)



D'après les données de l'INSEE de 2012, la part d'emplois durables (CDI et titulaires de la fonction publique) est proche de la moyenne régionale avec 77,4% contre 77,5% pour l'Île-de-France, mais largement supérieure à la moyenne nationale qui s'élève à 74,3%.

Les parts des CDD, des apprentissages et des intérimaires sont également plus élevées qu'aux échelles du département, de la région et de la France.

Les emplois aidés sont moins importants, avec 0,3%, qu'en Seine-Saint-Denis et qu'en Île-de-France (0,4%) mais aussi qu'en France (0,7%).

Concernant les non-salariés, la part des indépendants est plus faible (4,1%) que dans le département (4,6%), la région (5,9%) et la France (7,0%). Les employeurs sont plus importants que dans le département mais moins que pour les autres échelles. La part des aides familiaux est équivalente à chaque échelle avec 0,2%.

	Salariés					Non-salariés		
	Titulaires de la fonction publique et CDI	CDD	Intérim	Emplois aidés	Apprentissage - Stage	Indépendants	Employeurs	Aides familiaux
Le Bourget	77,4 %	9,7 %	2,0 %	0,3 %	2,6 %	4,1 %	3,8 %	0,2 %
Seine-Saint-Denis	77,8 %	9,4 %	1,7 %	0,4 %	2,3 %	4,6 %	3,5 %	0,2 %
Ile-de-France	77,5 %	7,8 %	1,1 %	0,4 %	2,5 %	5,9 %	4,6 %	0,2 %
France métropolitaine	74,3 %	8,4 %	1,6 %	0,7 %	2,3 %	7,0 %	5,5 %	0,2 %

L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone. Lorsque l'indicateur est à 100, cela signifie que la commune propose autant d'emplois sur son territoire qu'elle compte d'habitants actifs ayant un emploi. Au Bourget, sa valeur est de 121,1, ce qui est très élevé en comparaison avec la Seine-Saint-Denis (88,5), l'Ile-de-France (105,1) et la France (98,5). Il a cependant fortement diminué depuis 2007. Il s'élevait alors à 143,1.

	Le Bourget		Seine-Saint-Denis		Ile-de-France		France métropolitaine	
	2007	2012	2007	2012	2007	2012	2007	2012
Indicateur de concentration de l'emploi	143,1	121,1	86,3	88,5	104,8	105,1	98,7	98,5

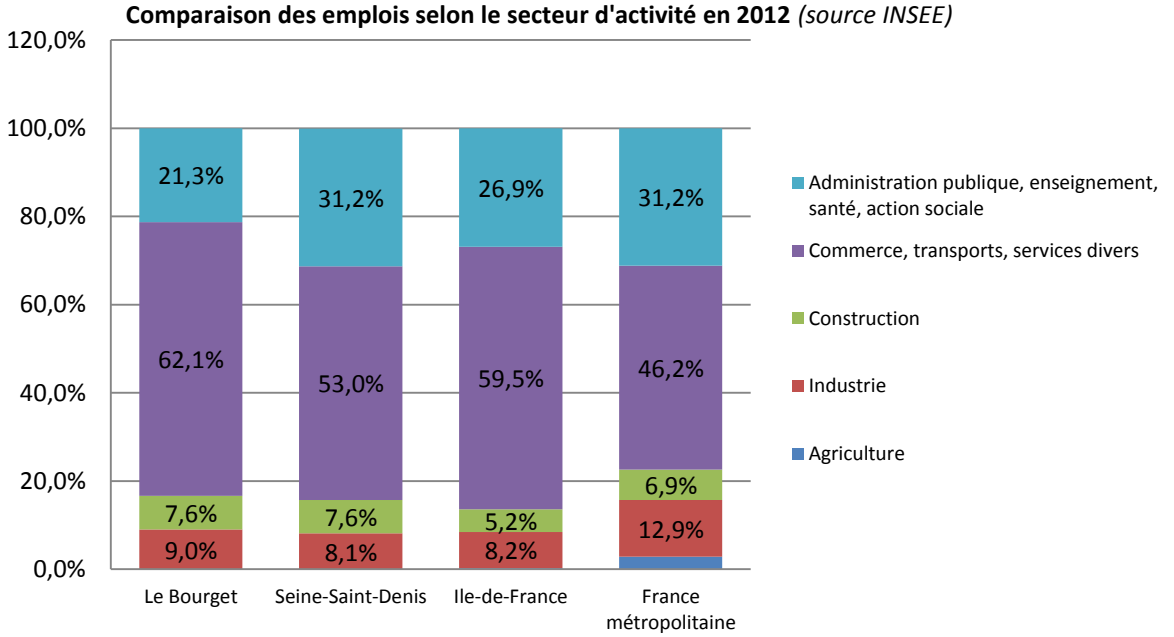
Les emplois majoritairement présents sur la commune sont ceux liés au commerce, transports et services divers (62,1%). Ce secteur est moins représenté aux autres échelles avec 53,0% pour le département, 59,5% pour la région et 46,2% pour le pays.

Le second secteur le plus présent est celui de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale (21,3%) mais il est moins représenté qu'à l'échelle départementale (31,2%), régionale (26,9%) et nationale (31,2%).

Les secteurs de l'industrie (9,0%) et la construction (7,6%) sont plus faiblement représentés. La construction est bien représentée en comparaison avec la région (5,2%) et la France métropolitaine (6,9%).

Le secteur de l'agriculture n'est que très peu représenté avec seulement 1 emploi dans ce secteur. Il ne représente que 135 emplois à l'échelle du département, 8036 emplois pour la région.

Comparaison des emplois selon le secteur d'activité en 2012 *(source INSEE)*



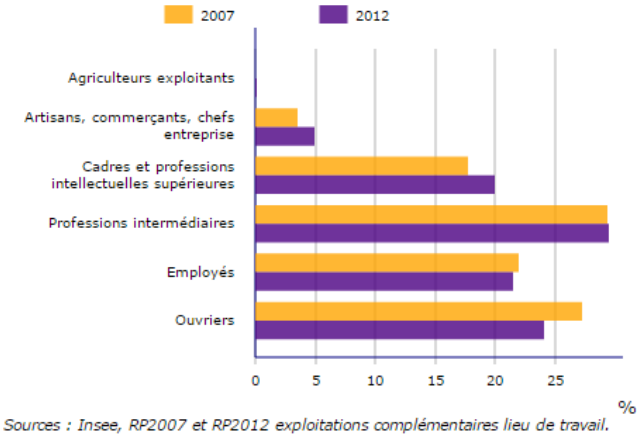
Les emplois proposés sur la commune du Bourget sont essentiellement répartis entre les professions intermédiaires (29.5%), les ouvriers (24.1%), les employés (21.5%) et les cadres et professions intellectuelles supérieures (20%). On remarque depuis 2007 une nette diminution de la catégorie ouvriers au profit d'emplois plus qualifiés, attestant de la diversification et de la tertiairisation de l'économie bourgetine. Cette situation s'explique notamment par la construction de bureaux dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland.

EMP T7 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle en 2012

	Nombre	%
Ensemble	**7 373**	**100,0**
Agriculteurs exploitants	*4*	*0,1*
Artisans, commerçants, chefs entreprise	*358*	*4,9*
Cadres et professions intellectuelles supérieures	*1 472*	*20,0*
Professions intermédiaires	*2 172*	*29,5*
Employés	*1 588*	*21,5*
Ouvriers	*1 779*	*24,1*

Source : Insee, RP2012 exploitation complémentaire lieu de travail.

EMP G3 - Emplois par catégorie socioprofessionnelle



Sources : Insee, RP2007 et RP2012 exploitations complémentaires lieu de travail.

Il est à noter le décalage qui se crée entre la typologie d'emplois proposés sur le territoire, de plus en plus qualifiés et la typologie d'emplois occupés par les actifs bourgetins, qui reste dominée par les catégories employés et ouvriers.

Ces dernières années, la création des ZAC du Commandant Rolland n°1 et n°2 a permis la création de plusieurs centaines d'emplois sur la commune et a favorisé la tertiarisation de l'économie bourgetine.

7.3. ETABLISSEMENTS

Les établissements les plus présents au Bourget sont ceux liés au commerce, transport et services divers (70,2%), comme pour tous les autres territoires de comparaison et avec une part proche de celle de la Seine-Saint-Denis (70,5%), largement inférieure à la région (76,7%) et largement supérieure à la France métropolitaine (64,5%).

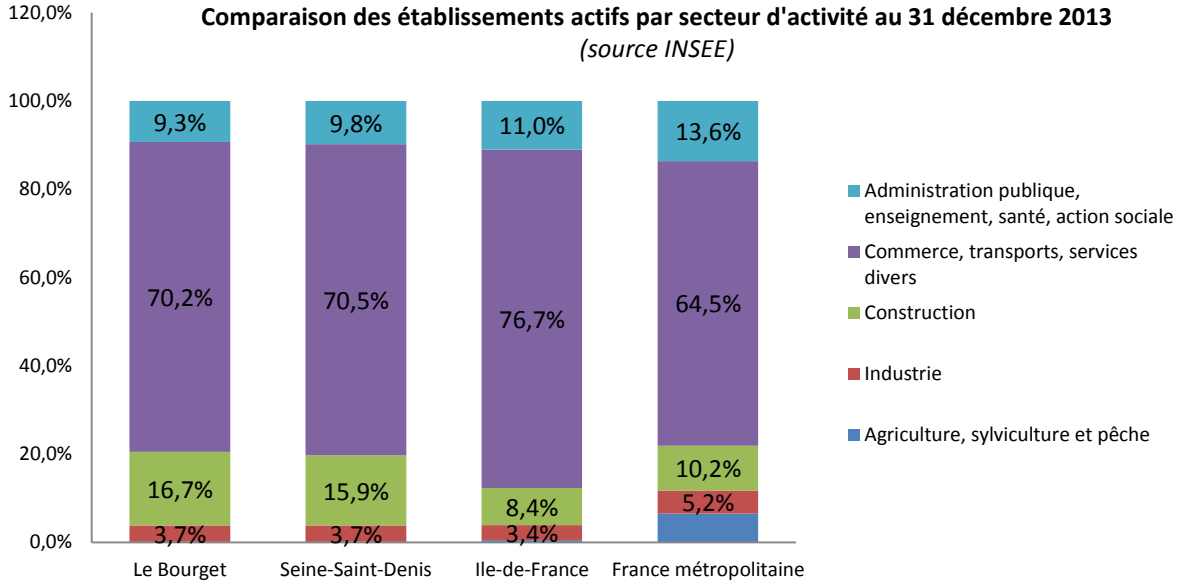
Le second secteur le plus représenté est celui de la construction avec 16,7%, ce qui est supérieur aux trois autres échelles qui sont respectivement, par ordre de grandeur, de 15,9%, 8,4% et 10,2%.

Vient ensuite le secteur de l'administration publique, l'enseignement, la santé et l'action sociale (9,3%) qui est assez faiblement représenté en comparaison avec la Seine-Saint-Denis (9,8%), l'Ile-de-France (11,0%) et la France métropolitaine (13,6%).

L'industrie est faiblement représentée avec seulement 3,7% ce qui est égal au département.

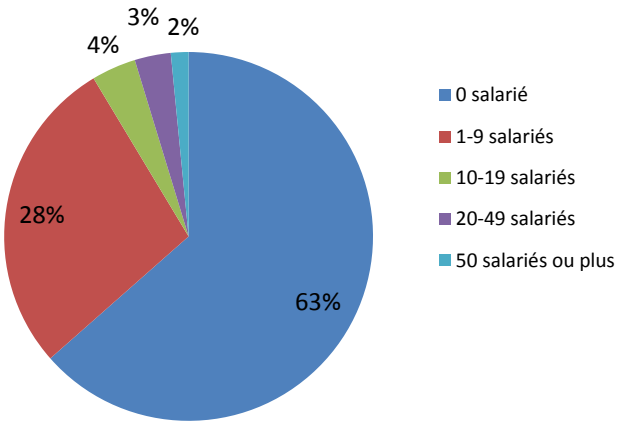
La part des établissements liés à l'agriculture, la sylviculture et la pêche est quasiment nulle (0,1%) comme pour le département (0,1%) et la région (0,5%). Pour la France métropolitaine, ce taux est bien plus élevé (6,5%).

Comparaison des établissements actifs par secteur d'activité au 31 décembre 2013
(source INSEE)



Sur 10 établissements actifs, la commune du Bourget compte plus de 6 établissements n'ayant aucun salarié (63%). Les établissements de 10 salariés et plus sont peu représentés avec seulement 9%. Les établissements de 1 à 9 salariés représentent 28%.

Répartition des établissement actifs au 31 décembre 2013 selon le nombre de salariés *(source INSEE)*

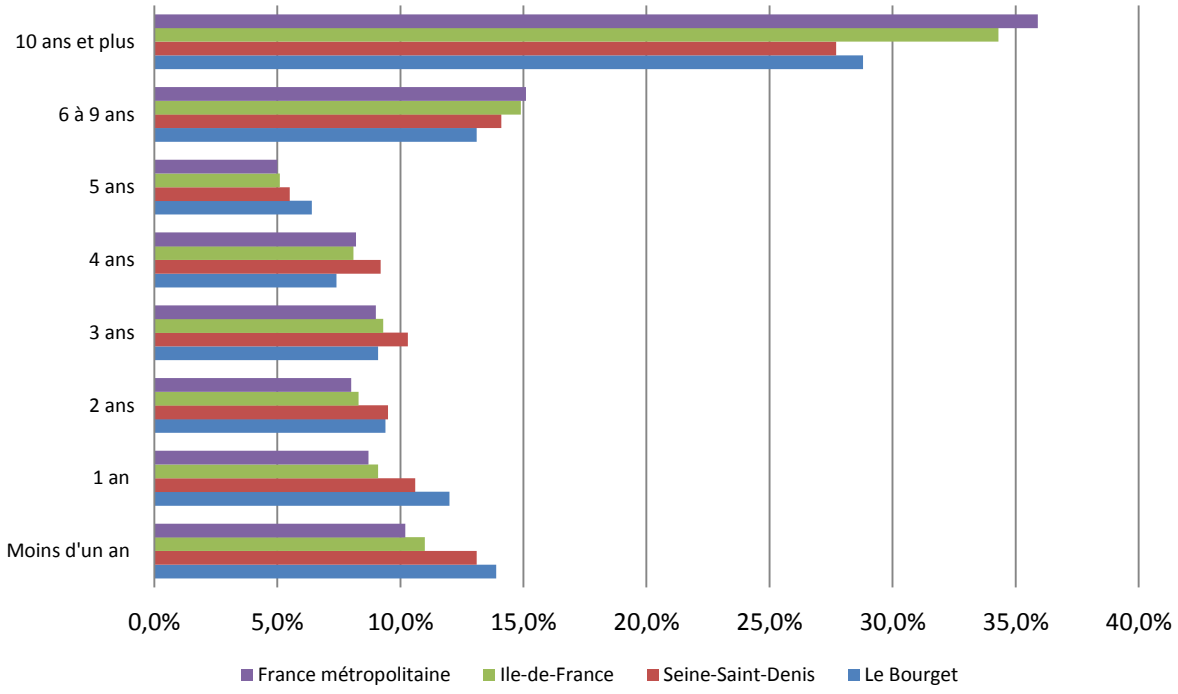


Les entreprises d'un an ou moins sont particulièrement bien représentées sur le territoire du Bourget en comparaison aux autres territoires. Leur taux est de 25,9% pour la commune, alors qu'il est de 23,7% pour la Seine-Saint-Denis, 20,1% pour l'Ile-de-France et 18,9% pour la France métropolitaine.

Tout comme la Seine-Saint-Denis, le Bourget a une part plutôt faible d'entreprises de 10 ans et plus (28,8%) en comparaison à l'Ile-de-France (34,3%) et à la France métropolitaine (35,9%).

Les entreprises du territoire du Bourget sont donc relativement récentes, ce qui en fait un territoire dynamique en termes de création d'entreprises mais celles-ci ont du mal à se pérenniser au-delà de 10 ans.

Âge des entreprises au 1er janvier 2014 *(source INSEE)*

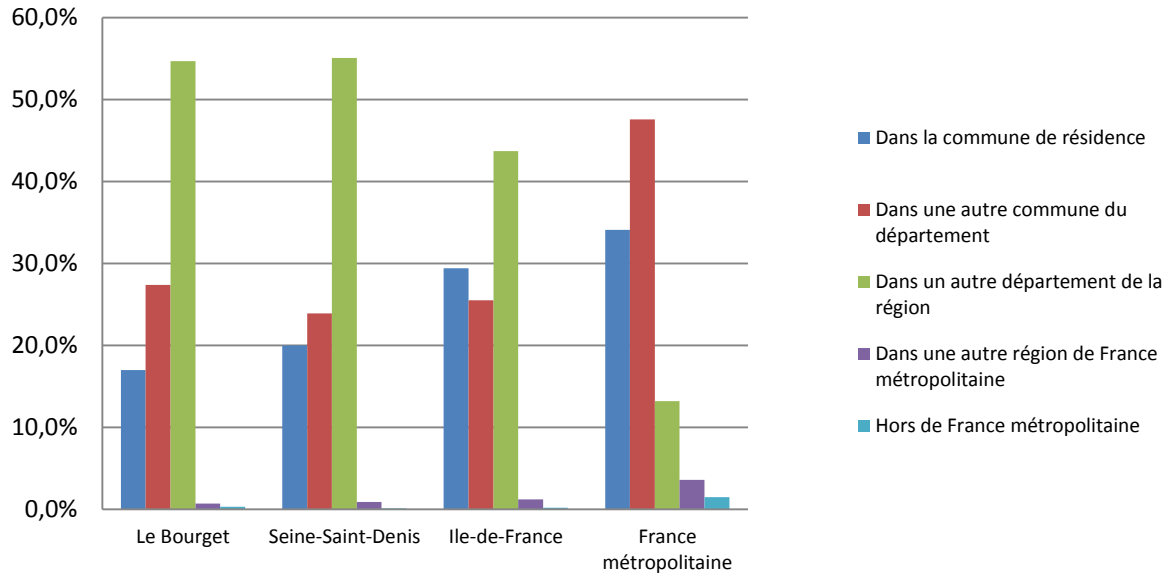


7.4. MIGRATIONS PENDULAIRES

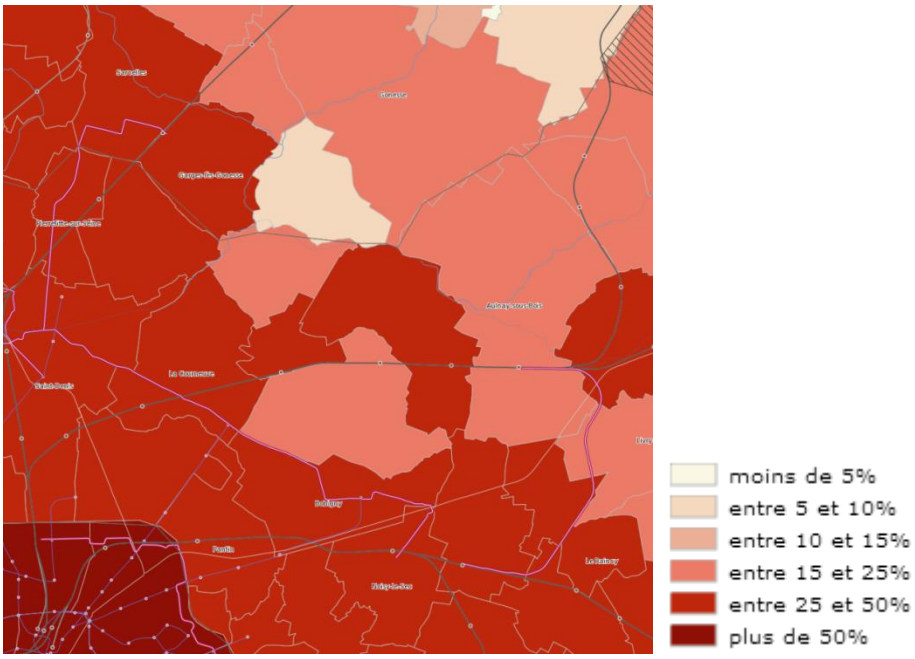
Peu d'actifs de 15 ans ou plus résidant dans la zone ont un emploi au Bourget (17,0%) en comparaison avec la Seine-Saint-Denis (20,0%), l'Ile-de-France (29,4%) et la France métropolitaine (34,1%).

Une forte part de ces habitants a un emploi dans un autre département de la région Ile-de-France (54,7%), et une part plus limitée en Seine-Saint-Denis (27,4%).

Lieu de travail des actifs de 15 as ou plus ayant un emploi qui résident dans la zone *(source INSEE)*



Entre 25% et 50% de ces actifs Bourgetins de 15 ans ou plus travaillaient à Paris en 2008. Cela est permis par la liaison directe de la commune vers la capitale en transport en commun, avec le RER B.



Part des actifs de plus de 15 ans travaillant à Paris *(source : IAURIF)*

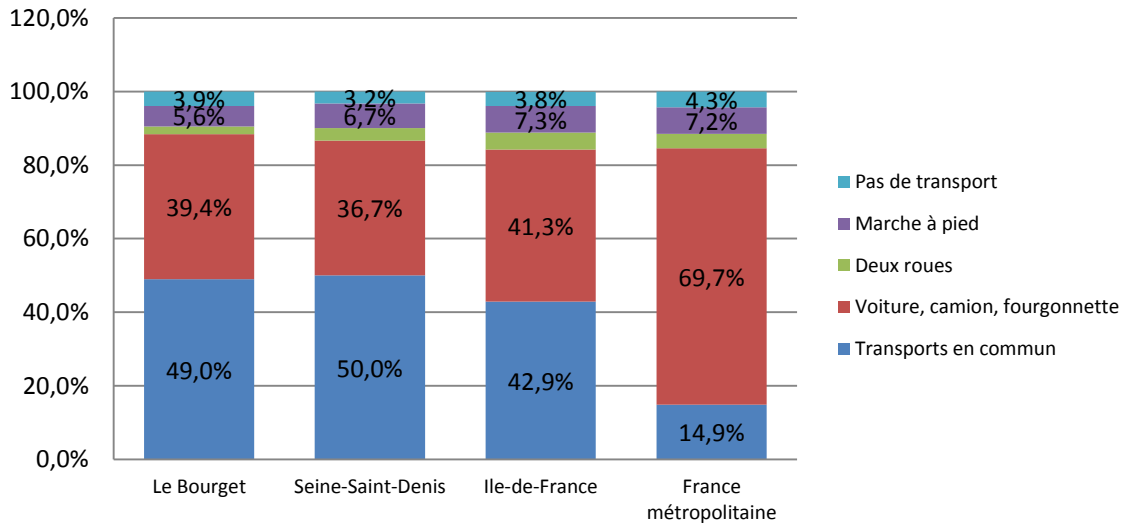
Les Bourgetins utilisent majoritairement les transports en commun pour se rendre au travail (49,0%), d'après le recensement de l'INSEE en 2012, tout comme dans le département où ce chiffre s'élève à 50,0%. En Ile-de-France, ce taux reste majoritaire même s'il est bien plus faible (41,3%). A l'échelle nationale, la voiture est le mode de transport le plus utilisé pour se rendre au travail à 69,7%.

La voiture est le second mode de transport le plus utilisé au Bourget (39,4%) avec un taux supérieur au département (36,7%) mais inférieur à la région (41,3%) et à la France métropolitaine (69,7%).

Sur la commune du Bourget, en 2013, 62,5% des ménages disposent au moins d'une voiture. Ce pourcentage est stable par rapport à 2008. On compte même 13% de ménages qui possèdent deux véhicules ou plus. On en déduit ainsi un taux de motorisation des ménages proche de 0,76 en 2013.

Une faible part de la population utilise la marche à pied, un deux roues ou n'utilise pas de transports (11,6% pour ces trois catégories). En comparaison avec les autres échelles de territoire, c'est le chiffre le plus faible. Les français utilisent à 15,4% ces modes de transport, les franciliens à 15,8% et les Séquano-Dionysiens à 13,3%.

Comparaison des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail en 2012
(source INSEE)



7.5. COMMERCES

Sur la commune, le commerce est polarisé essentiellement autour de l'avenue de la Division Leclerc, mais également le long de l'avenue Jean Jaurès (RD30). Des commerces sont également implantés à proximité de la gare, sur la rue Etienne Dolet.

Le Bourget compte 187 commerces selon le recensement des activités commerciales réalisé par la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Seine-Saint-Denis, en 2014, soit 1% de l'offre commerciale du département.

Le poids des cellules vacantes atteint 14% soit 27 commerces existants dans lesquels aucune activité, au moment du recensement terrain, n'a été constatée. Ce taux reste inférieur à celui constaté sur le département (17%).

La densité commerciale du Bourget est légèrement plus élevée que celle du département avec 11 commerces actifs pour 1 000 habitants (contre 10 pour le département).

La composition commerciale révèle :

- Une surreprésentation de la part des agences couvrant 18% de l'offre contre 12% à l'échelle de la Seine-Saint-Denis et dans une moindre mesure des hôtels-cafés-restaurants (22% contre 20% en Seine-Saint-Denis). Sur cette activité, la CCI remarque une augmentation des cafés-restaurants entre 2011 et 2014 avec 7 commerces supplémentaires, portant le nombre à 39 cafés-restaurants recensés sur la commune en 2014.

- Une sous-représentation des activités commerciales et de services dédiés à la personne (17% contre 22% à l'échelle départementale), marqués par une baisse de 57% de l'offre d'équipement de la personne depuis 2002.

- Pour les autres domaines (alimentaire, culture loisirs et automobile), la proportion observée est comparable à celle du département.

L'offre globale est discontinue et peu attractive. Le très faible nombre de magasins d'habillement, seulement deux, limite le potentiel de chalandise de la zone.

La commune compte plusieurs magasins d'alimentation, LIDL, U Express, Franprix, Leader Express et JKS, mais aucune grande surface. Deux marchés hebdomadaires (mercredi et samedi matins) complètent cette offre. Environ 130 exposants sont alors présents en centre-ville, place du marché.

Les habitants bénéficient de la proximité de la grande surface O'Marché Frais sur La Courneuve mais aussi de plusieurs centres commerciaux. Le centre commercial Plein Air du Blanc-Mesnil intègre une grande surface Leclerc et 50 boutiques. Il se situe dans le quartier de la Molette, tout proche des zones d'activités du Bourget et à 1.5 km du centre-ville. A Drancy, le centre commercial Avenir, avec sa locomotive Carrefour et sa cinquantaine de boutiques est également accessible aux Bourgetins (environ 3km du centre-ville).

Ces centres commerciaux, localisés à proximité du Bourget, constituent une offre attractive concurrente des commerces de proximité installés le long de l'avenue de la Division Leclerc.

Carte des commerces de la commune du Bourget – septembre 2016 *(source : Synthèse Architecture)*

7.6. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le pôle métropolitain du Bourget

Le Contrat de Développement Territorial (CDT) du Pôle métropolitain du Bourget place le projet économique et l'emploi au cœur de la stratégie de développement du territoire.

Il affirme une signature économique spécifique dans les domaines de l'aéronautique et de l'aviation d'affaires et ambitionne d'articuler quatre dimensions complémentaires les unes des autres, par le renforcement des activités et filières existantes :

- le développement de l'aviation d'affaires et des services qui lui sont liés,
- la constitution d'un cluster aéronautique autour du nouvel établissement d'Eurocopter et d'EADS-IW et d'un projet de Technocampus R&D porté par le pôle de compétitivité AStech,
- la constitution d'un pôle de formation professionnelle dans les domaines de l'aérien et de l'aéronautique,
- et enfin le renforcement des activités évènementielles et la modernisation des équipements professionnels et Grand Public, et notamment celles du Musée de l'Air et de l'Espace.

La stratégie de développement et d'aménagement vise à promouvoir un projet de territoire d'ensemble pour le pôle du Bourget. Ce projet combine des enjeux de développement économique, des enjeux de régénération et de qualité urbaine, et une valorisation des activités événementielles et culturelles. Il confirme l'énorme potentiel métropolitain des communes du pôle du Bourget. Pour la commune du Bourget, les enjeux économiques concernent :

- Le réaménagement de toute la partie sud de l'aéroport afin de créer un ensemble urbain singulier et une nouvelle façade à l'ouest de l'aéroport pour permettre d'aménager de nouveaux espaces de développement économique et donc de créer des emplois, en lien avec la nouvelle gare Le Bourget Aéroport.
- La construction d'un pôle tertiaire autour de la grande gare Le Bourget RER.

Le développement et la modernisation de l'aéroport du Bourget

La plate-forme du Bourget, premier aéroport d'affaires d'Europe, intègre des équipements majeurs (aérogare d'affaires, parc des expositions, Musée de l'Air) et de nombreuses entreprises du domaine de l'aéronautique au sein d'une vaste zone d'activités regroupant plus de 3 500 salariés. La plate-forme (560 ha) est située sur les deux départements de la Seine-Saint-Denis (La Courneuve, Dugny, Drancy, Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Stains), et du Val d'Oise (Bonneuil, Garges les Gonesse, Gonesse, en frange du triangle de Gonesse).

Pour faire face à la demande des entreprises qui souhaitent implanter ou étendre leurs activités sur l'aéroport, la direction de Paris-Le Bourget a entrepris un ambitieux programme de développement et de modernisation de la plate-forme.

La zone centrale Est a fait l'objet de plusieurs projets, qui ont vu le jour à partir de 2011. Après la restauration de l'ancienne aérogare et de son immense verrière Arts déco abritant le musée de l'Air et de l'espace, un hôtel Marriott 4 étoiles a été inauguré en février 2015 pour élargir l'offre d'hébergement des passagers des avions et leurs équipages. A deux pas de l'hôtel, le nouveau terminal VIP complète les 9 terminaux de l'aérogare actuelle.

Dans la zone de Dugny, côté ouest, Aéroports de Paris gère la maîtrise d'ouvrage d'un chantier de plusieurs bâtiments destinés au constructeur Embraer. Par ailleurs, l'accueil des gros porteurs sera favorisé par un nouveau balisage sur piste et la construction d'un hangar supplémentaire.

Le projet de développement et de modernisation prévoit également un plan d'embellissement des entrées ainsi que intégration de divers critères environnementaux.

D'autres projets sont encore à l'étude, tel que l'implantation d'un nouveau centre commercial au niveau de la future station de métro que le plan du Grand Paris prévoit pour 2025 devant le parc des Expositions.

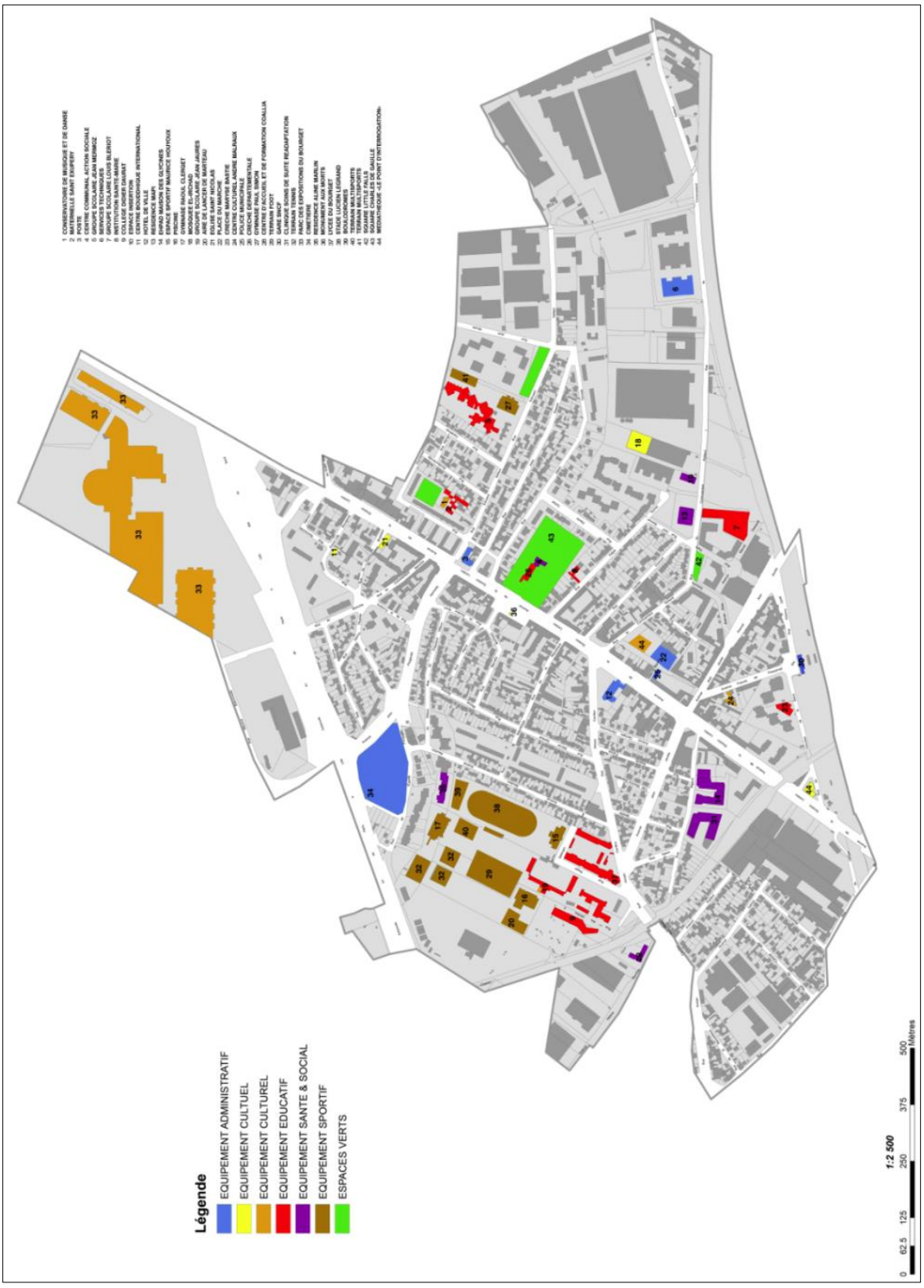
Le projet de revalorisation de l'entrée de l'aéroport, en lien avec l'arrivée de la gare GPE, s'inscrit dans ce plan de modernisation.

Enseignements de la partie « activités économiques»

- ◊ L'indicateur de concentration d'emploi est favorable sur la commune : 121.
- ◊ L'économie se diversifie et se tertiarise depuis quelques années.
- ◊ Le décalage entre les emplois proposés sur le territoire et les emplois occupés par les Bourgetins engendre des migrations pendulaires importantes.
- ◊ L'offre commerciale sur la commune, concentrée sur l'avenue de la Division Leclerc, reste peu attractive.
- ◊ L'arrivée des gares du Grand Paris et la modernisation de l'aéroport du Bourget constituent des perspectives fortes de développement de l'économie sur le territoire.

8. NIVEAU D'EQUIPEMENTS ET VIE LOCALE

8.1. EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS ET SERVICES PUBLICS



Carte des équipements *(source : Synthèse Architecture)*

8.1.1. Hôtel de ville et services techniques

Source : Blogspot le Bourget

L'Hôtel de Ville du Bourget, situé au 65 Avenue de la Division Leclerc, est un bâtiment Art Déco construit par les architectes Luciani et Contresti entre 1930 et 1936.

Les services techniques de la commune sont situés au 49 bis rue du Commandant Rolland, à 900m à vol d'oiseau de l'Hôtel de Ville, dans la ZAC du Commandant Rolland n°1.

8.1.2. Poste de police

La commune du Bourget dispose d'un poste de police municipale situé au 46 Avenue de la Division Leclerc.

Source : Blogspot le Bourget

8.1.3. Gare RER Le Bourget

Source : Blogspot le Bourget

La gare RER du Bourget est située près de la limite communale entre le Bourget et Drancy, sur la Place des déportés. Le bâtiment a été construit entre 1860 et 1864 et a nécessité une reconstruction en 1871 suite à des bombardements lors de la guerre franco-prussienne.

Elle est actuellement desservie par le réseau du RER B et exploitée par la SNCF. De nombreuses correspondances sont possibles avec les lignes de bus 133, 143, 146, 152, 607, 609, 610 et N42.

Cette gare va connaître de nombreuses modifications avec les projets en cours : la gare du Grand Paris Express et la Tangentielle Nord.

8.1.4. Autres équipements administratifs

La commune dispose également d'autres équipements administratifs :

- La Poste située au 96 Avenue de la Division Leclerc
- La Place du Marché au 46 Avenue de la Division Leclerc
- Le Cimetière au 38 rue de l'Egalité

8.2. EQUIPEMENTS DE LA PETITE ENFANCE ET SCOLAIRES

Crèches

1 Crèche départementale
2 Crèche Maryse Bastié

Ecoles maternelles et/ou primaires

3 Maternelle Saint-Exupéry
4 Groupe scolaire Jean Mermoz
5 Groupe scolaire Louis Blériot
6 Groupe scolaire Jean Jaurès
7 Groupe scolaire privé Sainte Marie

Collège et Lycée

8 Collège Didier Daunat
9 Lycée Germaine Tillion

8.2.1. Les crèches

La crèche intercommunale Maryse Bastié est située au 3 rue du Chevalier de la Barre. Elle accueille des enfants à partir de 10 semaines et jusqu'à leur entrée en première année de maternelle et dispose de 65 berceaux.

La crèche privée Les petits Coucous – La maison bleue est située 2 Avenue Marcel Dassault. Elle compte 50 berceaux réservés pour la ville et 10 berceaux pour les entreprises.

La halte-jeux la Petite Escadrille, 86 avenue de la Division Leclerc, accueille 16 enfants par demi-journée.

Enfin, le Centre de Protection Maternelle et Infantile met en lien les familles avec des assistantes maternelles.

8.2.2. Les écoles maternelles et/ou primaires

La commune du Bourget accueille 3 groupes scolaires publics sur son territoire (Jean Mermoz, Louis Blériot et Jean Jaurès) composés d'une école maternelle et d'une école primaire mais également la maternelle Saint-Exupéry.

Le groupe scolaire privé Sainte-Marie est composé d'une école maternelle, d'une école primaire, mais également d'un collège.

Jean Jaurès

Le Groupe scolaire Jean Jaurès est situé au 5 rue Roger Salengro et accueille les enfants dès la maternelle.

Il dispose, à la rentrée 2015/2016, de 10 classes de maternelles, soit 269 élèves pour un effectif maximum de 270 élèves.

Il dispose également de 17 classes de primaires à la rentrée 2015/2016 soit 438 élèves pour une capacité maximum de 425 élèves.

Source photo : Blogspot le Bourget

Jean Mermoz

Le groupe scolaire Jean Mermoz est situé au 27-27 bis rue Edouard Vaillant et accueille des élèves de maternelle et de primaire.

Il dispose, à la rentrée 2015/2016, de 7 classes de maternelles, soit 184 élèves pour un effectif maximum de 189 élèves.

Source photo : Blogspot le Bourget

Il dispose également de 19 classes de primaires à la rentrée 2015/2016 soit 459 élèves pour une capacité maximum de 475 élèves.

Louis Blériot

Le groupe scolaire Louis Blériot est situé au 7 avenue Marcel Dassault et est composé de classes de maternelle et de primaire.

Il dispose, à la rentrée 2015/2016, de 6 classes de maternelles, soit 160 élèves pour un effectif maximum de 162 élèves.

Il dispose également de 10 classes de primaires à la rentrée 2015/2016 soit 244 élèves pour une capacité maximum de 250 élèves.

Source photo : Blogspot le Bourget

Saint Exupéry

La maternelle Saint-Exupéry est située au 1 rue Buottourenville et accueille, à la rentrée 2015/2016, 7 classes, soit 186 élèves pour une capacité maximum de 189 élèves.

Source photo : Blogspot le Bourget

Effectif total des écoles publiques

	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Variation 2012-2016
Ecoles maternelles						
Jean Jaurès	246	268	272	275	269	+0,37 %
Jean Mermoz	207	205	189	184	184	-10,24 %
Louis Blériot	135	149	160	161	160	+7,38 %
Saint-Exupéry	157	153	137	160	186	+18,95 %
Ecoles élémentaires						
Jean Jaurès	NR	450	426	426	438	-2,67 %
Louis Blériot	169	178	201	225	244	+37,08 %
Jean-Mermoz	439	439	463	465	459	+4,56 %
TOTAL	1353	1842	1848	1896	1940	+5,32 %

On obtient un effectif total des écoles publiques maternelles et primaires de 1940 à la rentrée 2015/2016 pour une capacité maximale de 1960 places. Les équipements scolaires de la commune ne disposent donc plus de capacités résiduelles pour accueillir de nouveaux élèves. La construction d'une école s'avère nécessaire pour accompagner le développement de la commune. Afin d'équilibrer la répartition des écoles sur le territoire, une localisation au nord-ouest sera privilégiée.

Institution Sainte Marie

Une école privée est également implantée sur le territoire du Bourget, au 17 rue Edouard Quinet : l'école Sainte-Marie. Elle accueille des élèves de maternelle et de primaire. L'effectif est de 8 classes pour environ 220 élèves.

8.2.3. Les collèges et lycées

Deux collèges sont présents sur le territoire du Bourget : le collège Didier Daurat et le collège privé Sainte-Marie. Un lycée est également implanté.

Collège Didier Daurat

Le collège Didier Daurat est situé rue des Jardins, à proximité directe du lycée Germaine Tillion et des infrastructures sportives de la commune. Il a une capacité de 850 élèves.

Le collège a été entièrement reconstruit et inauguré le 24 septembre 2015 grâce à un Plan Exceptionnel d'Investissement.

Adopté par l'assemblée départementale en 2010, le Plan Exceptionnel d'Investissement pour les collèges de 2010 à 2015 s'élevait à 723 M€ et prévoyait la construction, la reconstruction et la modernisation de collèges de Seine-Saint-Denis dont faisait partie le collège Didier-Daurat qui était inscrit au programme.

Source photo : Commune du Bourget

Institution Sainte-Marie

Le collège de l'institution Sainte-Marie est un collège privé situé au 17 rue Edgar Quinet et accueille environ 220 élèves.

Lycée Germaine Tillion

Le lycée Germaine Tillion est situé au 48 bis rue Anizan Cavillon et a été inauguré le 5 septembre 2014.Il est composé de 2 secteurs :

- Un lycée public de secteur innovant composé à la rentrée 2015 de 7 classes de secondes innovantes avec 35 élèves par classe (soit 245 élèves) et 7 classes de premières innovantes scientifiques (S), économiques et sociales (ES), littéraires (L) et sciences et technologies du management et de la gestion (STMG) avec 24 ou 35 élèves par classe (soit 225 élèves).

- Le Microlycée 93 est un « laboratoire » pour le retour à l'école de jeunes de 16 à 25 ans. 50 à 55 élèves sont répartis en 4 divisions : des Premières ES/L et des Terminales ES/L. Il accueillera des élèves totalement déscolarisés depuis des mois ou des années. Ce programme s'inscrit dans les dispositifs « nouvelles chances » du Rectorat de Créteil et de la Direction des services départementaux de l'Education Nationale (DSDEN) de la Seine Saint-Denis.

Source photo : Blogspot le Bourget

L'effectif par classe et global de 2015-2016 est supérieur à la capacité d'accueil du lycée qui est de 665 élèves.

8.3. EQUIPEMENTS SANTE ET SOCIAL

8.3.1. Equipements de santé

Clinique de soins de suite réadaptation

La clinique de soins de suite réadaptation du Bourget a été conçue en 2007 et implantée au 7 rue Rigaud dans un bâtiment encadrant un grand jardin central. Elle a une capacité de 150 places en hospitalisation complète et de jour. Elle propose des soins de suite polyvalents, à orientation gériatrique et de rééducation polyvalente et neurologique. La clinique est composée de 3 pôles principaux :

- La prise en charge en MPR (médecine physique de réadaptation) et SSR (soins de suite de réadaptation) suite à des chirurgies d'orthopédie, de traumatologie et de rhumatologie,

- La prise en charge dans la filière neurologique en MPR et SSR

- La prise en charge en SSR des suites de chirurgie et des suites médicales de patients nécessitant la poursuite d'une surveillance médicale continue et de soins spécifiques, l'adaptation des traitements, la prise en charge de la dépendance médecine interne/cardio-vasculaire/rhumatologie en SSR surtout.

8.3.2. Résidences pour personnes âgées

Maison des Glycines

La Maison des Glycines est située 3 rue Rigaud. C'est une maison de retraite médicalisée pouvant accueillir 95 résidents de plus de 60 ans. Elle permet de répondre aux besoins des personnes dépendantes.

Résidence Aline Marlin

La résidence Aline Marlin est un foyer logement municipal au 59 avenue Baudoin. C'est une résidence non médicalisée qui accueille des personnes autonomes à partir de 60 ans dans des studios individuels et indépendants complétés par une salle commune.

Résidence KORIAN

La résidence KORIAN est un établissement privé situé au 39 rue du Commandant Rolland composé de 93 chambres individuelles ou doubles et permet d'apporter un suivi médical aux résidents.

8.3.3. Equipements sociaux

Centre d'accueil et de formation Coallia

Le centre d'accueil et de formation Coallia est situé au 56 rue Anizan Cavillon. Coallia est une association fondée en 1965 et qui intervient dans quatre secteurs d'activités : l'habitat social adapté, l'hébergement social, la promotion sociale (formation professionnelle et accompagnement social) et le médico-social (personnes âgées et adultes handicapés).

Le centre fait aujourd'hui l'objet d'un projet de démolition-reconstructions. Le programme prévoit la création d'un foyer comprenant 255 logements sociaux.

Espace insertion

L'Espace Insertion du Bourget, situé au 43 bis rue du Commandant Rolland, est un service municipal d'accompagnement et d'aide à l'insertion socio-professionnelle des bénéficiaires du Revenu de Solidarité Actif (RSA), de l'Allocation Parent Isolé (API) et à leurs ayants droit.

Ce service accueille, écoute, informe, oriente et accompagne les Bourgetins concernés par l'insertion, puisque, comme le prévoit la loi, toute personne bénéficiaire du RMI doit s'engager dans un processus d'insertion sociale et/ou professionnelle.

L'équipe est à la disposition de chaque Allocataire du RMI ou de l'A.P.I pour l'aider à élaborer son projet d'insertion et pour lui faciliter l'accès aux droits.

Centre communal d'action sociale

Le centre communal d'Action Sociale (CCAS) est situé 86 avenue de la Division Leclerc. C'est une institution locale qui développe différentes activités et missions légales ou facultatives, orientées vers les populations les plus fragiles (personnes âgées, personnes handicapées, enfants, familles en difficulté…).

Pour les personnes en difficulté, le CCAS peut apporter des aides financières (facture eau, énergie) et l'attribution de chèques alimentaires.

Pour les seniors, le CCAS peut apporter son aide sous différentes formes : les colis alimentaires, l'aide-ménagère et l'aide à domicile, l'Allocation Départementale Personnalisée d'Autonomie (ADPA), dans la vie quotidienne, le portage de repas à domicile, la téléassistance, la carte améthyste, les allocations simple et Spéciale Vieillesse (ASV), les placements en maison de retraite, les animations et les sorties.

Pour les personnes à mobilité réduite, le CCAS instruit les dossiers permettant l'éventuelle attribution par le Conseil Départemental de la carte d'invalidité, la carte station debout pénible, l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) et la Prestation de Compensation du Handicap (PCH).

Pour la famille, le CCAS peut attribuer la médaille de la famille française, l'Aide Sociale à l'Enfance (ASE) et l'aide sociale.

8.4. EQUIPEMENTS SPORTIFS

Les équipements sportifs sont concentrés à l'ouest de la commune du Bourget, au niveau du complexe éducatif et sportif accueillant de nombreuses infrastructures sportives. Seul le gymnase Paul Simon est situé plus à l'est.

8.4.1. Complexe éducatif et sportif

Le complexe éducatif et sportif est situé au 9 rue Roger Salengro et abrite de nombreux équipements permettant d'accueillir différentes pratiques sportives variées.

Le Gymnase Raoul Clerget est situé au dans cet espace et permet de pratiquer le badminton, le basket-ball, le football et le handball. Il est à usage scolaire, des clubs, de formations sportives et de loisirs. Il dispose également d'une tribune de 430 places.

La piscine publique est composée de 2 bassins : un grand bassin de 25 m et de profondeur maximale 2,40 m et un petit bassin de profondeur maximale 1,20 m. Il y a également une pataugeoire. Cet équipement est à usage scolaire, des clubs et des loisirs.

Deux boulodromes permettent de pratiquer la pétanque. Le premier est à usage des clubs et formations sportives alors que le second est un équipement de proximité ouvert toute la journée, pour une activité de loisirs.

L'Espace Educatif et Sportif Maurice Houyoux abrite de nombreuses salles destinées à la pratique de sports intérieurs : judo, boxe française, boxe thaï, gymnastique, fitness, yoga, danse indienne et comporte également une salle de musculation.

11 courts de tennis sont également disponibles au Club House dont 6 couverts. Certains courts sont accessibles aux particuliers gratuitement sur simple réservation d'un créneau horaire tandis que les autres sont utilisés par le Tennis Club pour ses entrainements et ses compétitions.

Deux dojos permettent de pratiquer des sports de combat parmi lesquels le full contact, le judo, le karaté et l'aïkido.

Un terrain multisports permet au Bourgetins de pratiquer un sport en accès libre. Il est composé d'un terrain de football synthétique, d'un terrain en bitume, de buts de handball et de paniers de basket

Le stade Lucien Legrand se compose de 2 terrains de football : un synthétique pour les entrainements du club de foot de la ville et les écoles, et un terrain d'honneur pour les matchs de compétition. Il est également entouré d'une piste d'athlétisme de 5 couloirs pour pratiquer la course. Ce stade dispose d'une tribune.

Une aire de lancer en gazon naturel et composé d'un couloir permet la pratique du lancer de marteau.

EES Maurice Houyoux

Piscine publique

Terrain d'honneur

Terrain multisports

8.4.2. Gymnase Paul Simon

Le Gymnase Paul Simon est une salle multisports située au 27 rue Edouard Vaillant. Il est à usage scolaire, des clubs, de formations sportives et de loisirs. Les activités qu'il peut accueillir sont le football en salle, le basket-ball, le handball, le tennis de table et le badminton.

Un terrain multisports est également accessible à proximité, entre le groupe scolaire Jean Mermoz et la résidence du Gai Logis.

8.4.3. Clubs sportifs

Ces équipements permettent d'accueillir un certain nombre de clubs sportifs :

- Club Bourgetin de Tennis de table
- Club Municipal du Bourget (CMB) Subaquatique
- Athlétisme Bourget Drancy Olympique (ABDO)
- Club Municipal du Bourget (CMB), section escrime
- Football Club Le Bourget (FCB)
- Hand-ball Club Le Bourget (HBCB)
- Le Bourget Tennis club (BTC)
- Club Municipal du Bourget (CMB) section Karaté
- Section Aikido Le Bourget

8.5. EQUIPEMENTS CULTUELS

La commune du Bourget dispose de lieux de culte bouddhique, catholique et musulman.

8.5.1. Culte catholique

L'église Saint Nicolas est située au 1 rue du Commandant Brasseur. Elle pourrait avoir été édifiée en 1410 et dédiée à Saint-Nicolas en 1551. Elle fut rebâtie en 1742 pour remédier à sa vétusté et également suite aux bombardements de 1870. Elle est classée Monument historique le 24 septembre 1912.

8.5.2. Culte musulman

La mosquée El-Irchad est située 30 rue du Commandant Rolland. Elle est gérée par l'Association Cultuelle et Culturelle des Musulmans du Bourget (ACCMB) créée en 2007.

8.5.3. Culte bouddhique

Le centre bouddhique international du Bourget situé au 7 rue de la Cité Firmin Bourgeois, a été inauguré le 17 septembre 1989. Il regroupe la communauté sri-lankaise bouddhiste.

8.6. EQUIPEMENTS CULTURELS

8.6.1. Bibliothèques et médiathèques

La médiathèque intercommunale Georges Brassens

La médiathèque intercommunale Georges Brassens située au 65 avenue Marceau à Drancy a été inaugurée le 28 avril 2007.

Sur une surface de 4000m² et 3 étages sont répartis 65 000 livres, 8 000 DVD et 6 500 CD. 65 postes informatiques sont connectés à internet et 10 postes permettent de réaliser des recherches documentaires.

Un auditorium au sous-sol permet de recevoir des auteurs, d'organiser des projections vidéo, des représentations de spectacles vivants et de petits concerts

Source photo : Commune du Bourget

La médiathèque « Le Point d'interrogation »

La médiathèque « Le Point d'Interrogation » est située au 1 allée André Cadot, au Bourget.

Elle donne accès à 19 000 livres, 80 titres de revues et journaux, 3 400 vidéos, 3 000 CD , 500 ouvrages en grands caractères. 12 postes informatiques permettent un accès à internet et 3 bornes permettent de consulter les documents présents.

La médiathèque a organisé un service de portage à domicile pour les Bourgetins de plus de 65 ans et aux personnes handicapées ou momentanément immobilisées.

Source photo: Blogspot le Bourget

8.6.2. Parc des expositions

Le Parc des Expositions du Bourget a été construit sur les terrains d'ADP par le Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS) pour les besoins du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace dont la première édition a eu lieu en 1951. Le bâtiment est composé de 5 halls incarnant chacun une époque différente.

En 2003, La gestion est attribuée à la société de gestion de Villepinte, devenue VIparis et deux nouveaux halls sont inaugurés en 2005 ce qui permet d'augmenter le nombre d'évènements. La surface actuelle est de 80 000 m² d'espaces et 350 000 m² de surface extérieure.

Aujourd'hui, le Parc des Expositions accueille trente à quarante salons par an et le nombre de visiteurs oscille autour d'un million, avec une forte pointe lors du Salon de l'Aviation, tous les deux ans. C'est le troisième parc d'expositions francilien après les sites de la Porte de Versailles et de Villepinte.

Source photo : Commune du Bourget

Ce site est pleinement concerné par le projet de valorisation de l'entrée de l'aéroport.

8.6.3. Musée de l'Air et de l'Espace

Le Musée de l'Air et de l'Espace (MAE) est un Etablissement Public Administratif créé en 1919 et dépendant du Ministère de la Défense qui s'est installé en 1973 au Bourget suite à la cessation progressive des activités commerciales de l'aéroport.

L'Etablissement a accueilli 280 000 visiteurs en 2008 et l'entrée au musée et l'accès à la collection permanente sont gratuits.

Le bâtiment est divisé en 2 zones :

- L'ancienne aérogare, réalisée en 1936 par l'architecte Labro, est classée Monument historique.
- L'ancienne base de l'Armée de l'Air, destinée aujourd'hui au stockage des réserves du musée et à la restauration d'appareils en vue de leur exposition

Le musée doit permettre de préserver le patrimoine historique et culturel national dans les domaines de l'aéronautique et de l'espace mais également d'exposer des documents, objets d'arts et matériels aéronautiques et spatiaux venus du monde entier. Il doit aussi conserver la mémoire du site du Bourget. Il expose notamment de nombreux prototypes d'avions qui ont fait l'histoire de l'aéronautique.

Source photo : Commune du Bourget

Le site fait l'objet d'un ambitieux projet à court et moyen terme. Le projet de nouveau Musée de l'Air et de l'Espace développera un « manifeste architectural » et une scénographie nouvelle. Il s'agit de repenser le musée comme un équipement unique disposant de plusieurs fonctions et articulant les halls d'exposition, l'aérogare historique, de nouveaux espaces de représentation dédiés aux partenaires ainsi que les espaces de conservation et de restauration.

La surface totale d'exposition et de services du musée sur le site du Bourget sera portée à 35 000 m² soit un quasi doublement. Le projet se structurera d'abord autour de la mise en valeur, en retrouvant son aspect initial de l'exposition universelle de 1937, de l'aérogare historique, en lui restituant sa vocation d'accueil et de services et en le dotant d'espaces de représentation et de lieux dédiés aux partenaires. Il se poursuivra par le développement de nouvelles surfaces modulables, réalisées par tranches successives vers le sud et permettant une scénographie entièrement repensée. Parallèlement, le regroupement et le développement à Dugny des réserves du Musée de l'Air et de l'Espace, associées à celles du Musée National de la Marine qui transfèrera ses équipes de restauration et d'étude, permettront de constituer sur le site un véritable pôle de conservation, d'études et de restauration ainsi que l'accueil de chercheurs. Ces activités ont vocation à être ouvertes au public.

Un concept évolutif et modulable doit permettre de phaser en trois temps la rénovation et le développement du nouveau musée, tout en maintenant l'équipement ouvert pendant les travaux.

- 1ère phase : réhabilitation de l'aérogare de LABRO (engagée pour la Salle des 8 colonnes), maintien en sécurité (ERP) des halls existants, construction de surfaces couvertes à DUGNY (7500 m²)

- 2ème phase : déconstruction et reconstruction de nouveaux halls d'exposition au sud en deux tranches
- 3ème phase : construction de nouveaux halls d'exposition au sud tranche 3

La première phase est actuellement en cours, depuis 2014. Elle devrait se terminer en 2018.

8.6.4. Centre Culturel André Malraux

Le centre culturel André Malraux situé au 10 avenue Francis de Pressensé accueille les Bourgetins pour différents évènements artistiques. Des expositions diverses sont organisées dans la galerie du centre culturel. Le cinéma, intégré au bâtiment du Centre culturel, permet d'offrir une programmation cinématographique régulière aux habitants.

Source photo de gauche : Commune du Bourget / Source photo de droite Source : Blogspot le Bourget

8.6.5. Conservatoire de Musique, de Danse et d'Art Dramatique

Le Conservatoire de Musique, de Danse et d'Art Dramatique du Bourget est situé au 30 rue Guynemer et accueille des élèves dès 3 ans en musique et 4 ans en danse. Le conservatoire permet l'apprentissage d'instruments de musique, du chant lyrique, de la danse classique ou d'art dramatique.

Source photo : Commune du Bourget

8.6.6. Le Centre Educatif et Culturel du Bourget (CECB)

Le Centre Educatif et culturel du Bourget appelé également Studio des Jardins est situé au 1 rue des Jardins. C'est un lieu dédié à la pratique de la musique pour les musiciens débutants comme confirmés. Cet espace propose des ateliers aux Bourgetins de chant, de batterie, de guitare, de piano, de djembé et d'orchestre mais aussi de l'éveil musical pour les enfants de 0 à 6 ans. Des studios équipés sont également disponibles pour les répétitions des musiciens amateurs ou professionnels.

8.7. PARCS ET ESPACES VERTS

La commune du Bourget dispose de plusieurs squares sur son territoire.

Le plus important d'entre eux est le Square Charles de Gaulle situé au 86 Avenue de la Division Leclerc, qui était le parc de l'ancienne distillerie du Bourget. Aujourd'hui, ce parc accueille les bâtiments de plusieurs équipements : la crèche départementale et le Centre Communal d'Action Sociale.

Un autre espace vert a été aménagé au sein de la ZAC du Commandant Rolland n°2 : le Square Little Falls. Il est situé au croisement de la rue du Commandant Rolland et de l'Avenue Elise Deroche.

Source : Blogspot le Bourget

Source : Blogspot le Bourget

Source : Google Maps

Le Square Lucien Archambault est situé au croisement de la rue Jean Moulin et de la rue Edouard Vaillant.

La commune dispose de très peu d'espaces verts mais cette carence est compensée par la proximité immédiate du Parc Georges Valbon situé entre les communes de la Courneuve et de Dugny. C'est le plus grand parc d'Ile-de-France avec une superficie de 415 hectares.

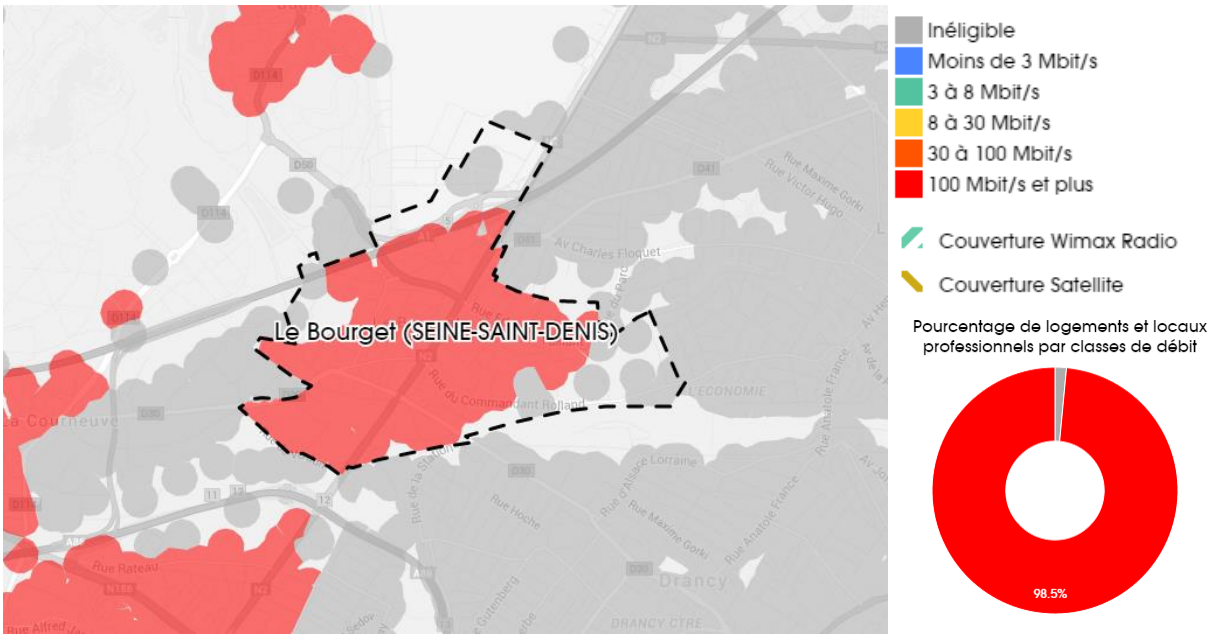
En outre, le vaste espace éducatif et sportif constitue un espace vert également ouvert au public.

8.8. RESEAUX NUMERIQUES

En 2012, le département de la Seine-Saint-Denis a réalisé un Schéma Directeur d'Aménagement Numérique qui dresse un état des lieux des réseaux, des offres, des usages et des besoins de la population. Il a pour but de définir des objectifs et les outils à mettre en œuvre pour les atteindre.

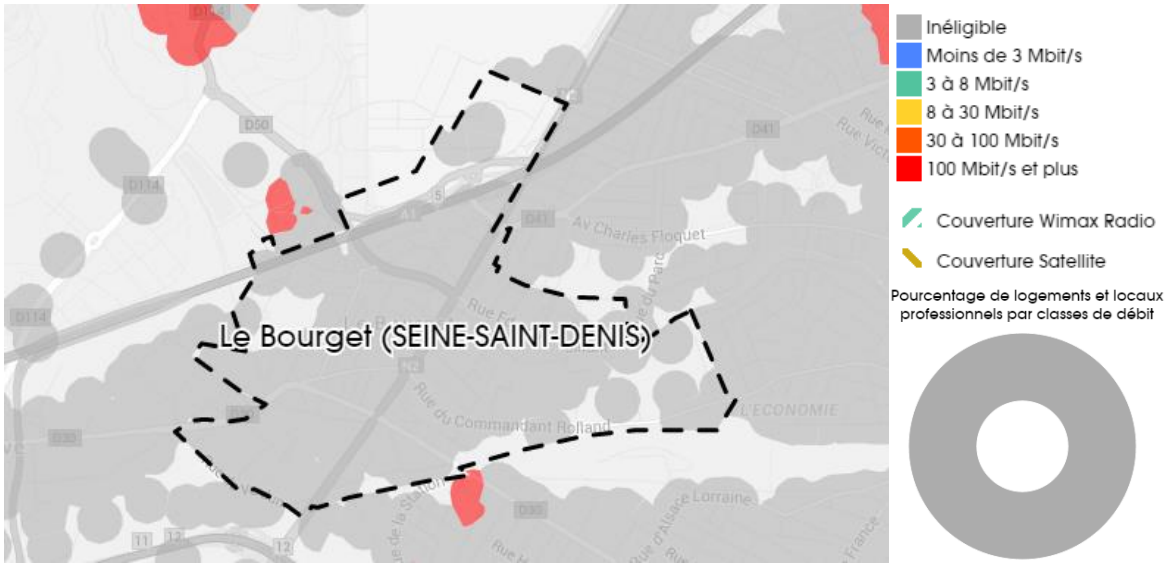
D'après ce document, la commune du Bourget dispose d'une zone de couverture de 6 opérateurs présents au nœud de raccordement abonné. De plus, le coût moyen à la prise du déploiement de la fibre sur la commune du Bourget s'élèverait entre 300€ et 400€.

Le Bourget est desservi sur une grande partie de son territoire (98,5%) en raccordement par câble, à un bon débit de plus de 100 Mbits/s mais certaines zones restent lésées. L'ouest de la commune avec les zones industrielles et la ZAC du Commandant Rolland n°1 mais également la zone industrielle de l'aéroport et le complexe éducatif et sportif, sont inéligibles à ce raccordement.



Source : SDAN de Seine-Saint-Denis

La fibre optique ne dessert pas la commune pour le moment comme le montre la carte ci-dessous.



Source : SDAN de Seine-Saint-Denis

Enseignements de la partie « équipements »

- ◊ Les habitants profitent d'une offre d'équipements variés et répartis sur le territoire, bien que deux sites principaux se détachent : le Parc des Expositions au nord et l'espace sportif et éducatif.
- ◊ Les écoles sont proches de la saturation. La construction d'une nouvelle école est rendue nécessaire par la démographie de la commune.
- ◊ L'offre en espaces verts de proximité est à étoffer.

B- ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

1. LE MILIEU PHYSIQUE

1.1. LE CLIMAT

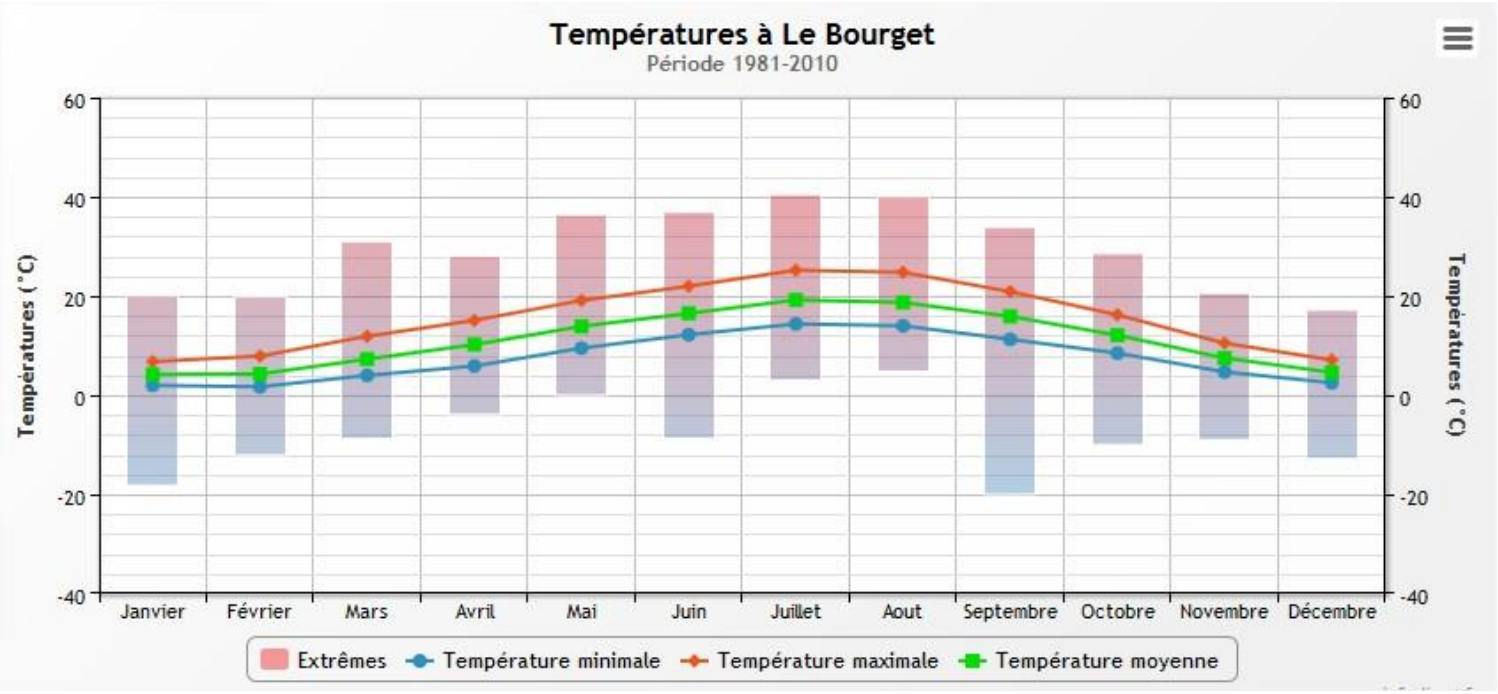
La commune du Bourget à un climat océanique dégradé avec des saisons peu marquées (été tempéré et hiver doux).

La station météorologique la plus proche de la commune se situe à côté de l'aéroport du Bourget, dans la commune de Bonneuil-en-France, à moins de 3 km de la commune du Bourget.

1.1.1. Température

La température moyenne sur la période 1981-2010 est de 11,2 °C. Les températures moyennes minimales sont de 7,5 °C avec la moyenne la plus froide pour le mois de février (1,7°C) et la moyenne maximale de 15,6 °C avec la moyenne la plus chaude pour le mois de juillet (25,2°C). Les records de chaleur et de froid extrême sont :

-20,0 °C le 21 septembre 1931 et 40,4 °C le 21 juillet 2001.



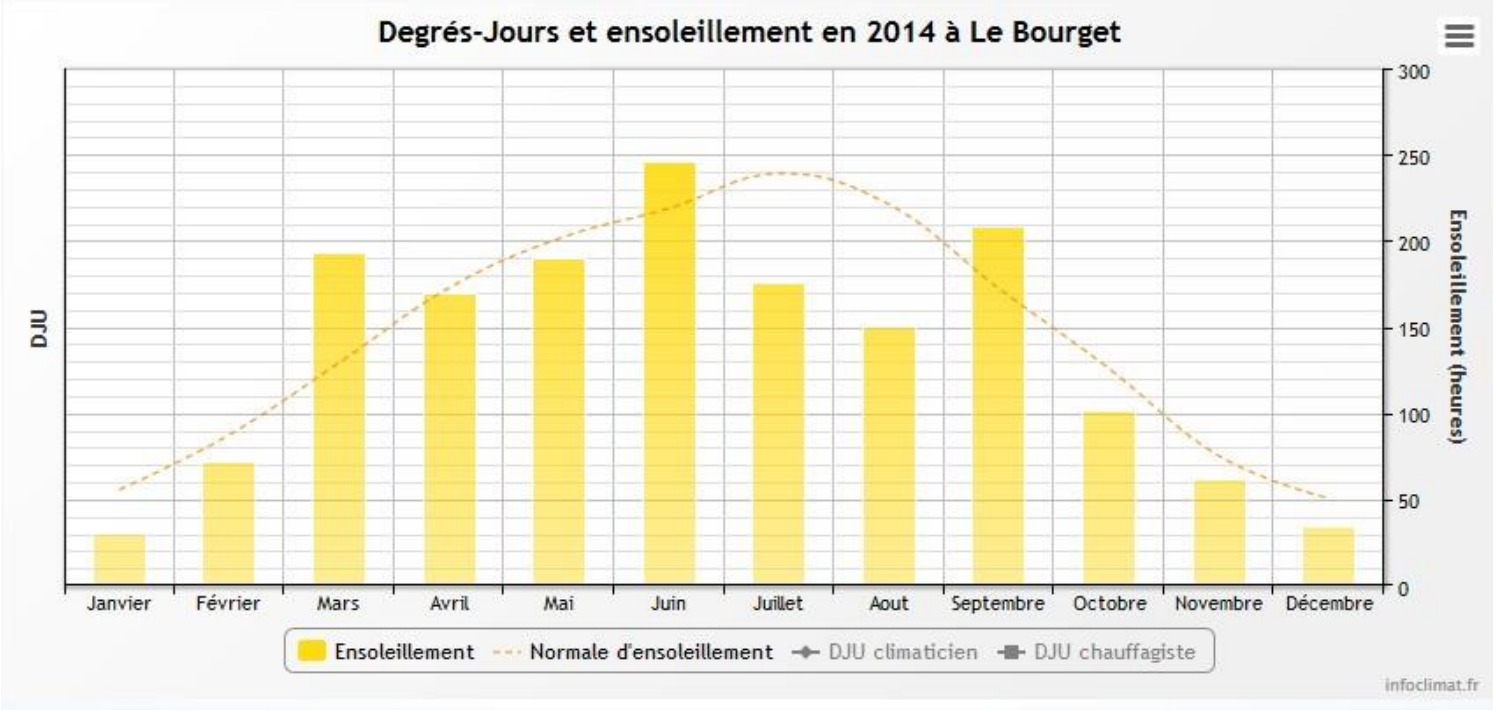
Températures mesurées à la Station du Bourget *(Infoclimat.fr)*

1.1.2. Précipitations

Sur la période 1981-2010, la hauteur annuelle moyenne des précipitations est de 477,7mm. En 2014, la pluviométrie présentait 622,6 mm de précipitations. Les pluies sont réparties sur toute l'année avec un maximum en mai et août (83,2 et 91,4 mm). Les mois les plus secs sont mars et avril avec respectivement 11,6 et 15,6 mm de précipitations.

1.1.3. Insolation

Sur la période 1991-2010 la normale d'ensoleillement annuelle est de 1637,3 h, avec 49,85 jours de fort ensoleillement. Sur l'année 2014, le total annuel moyen d'ensoleillement s'élevait à 1627,4 h, avec une moyenne de 136 h par mois. L'insolation est maximale durant le mois de juin avec 245,2 h heures d'ensoleillement, et minimale en janvier avec environ 30 heures.



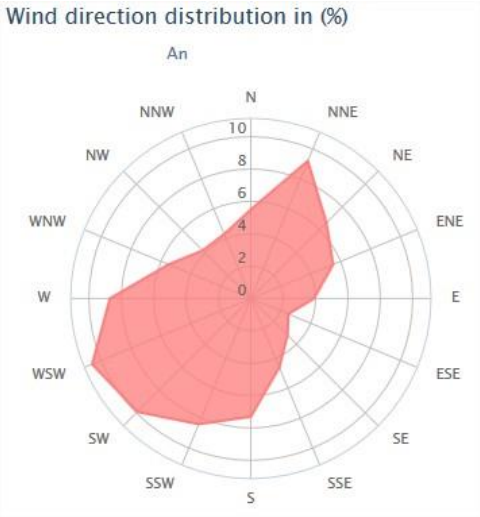
Degrés jours et ensoleillement en 2014 au Bourget *(InfoClimat.fr)*

1.1.4. Vent

L'étude des vents a été faite sur le site Windfinder depuis la station météo «Le Bourget ». Les statistiques se basent sur les observations entre le 05/2010 et le 04/2015 tous les jours de 7h à 19h.

Les vents les plus violents et les plus fréquents sont en provenance de la direction ouest-sud-ouest (environ 10,6%) et sud-ouest (9,9%). Les vents les plus violents ont une occurrence relativement élevée sur le secteur, avec une probabilité pour les vents de vitesse supérieure à 17 km/h (4 Beaufort) égale à 25%.

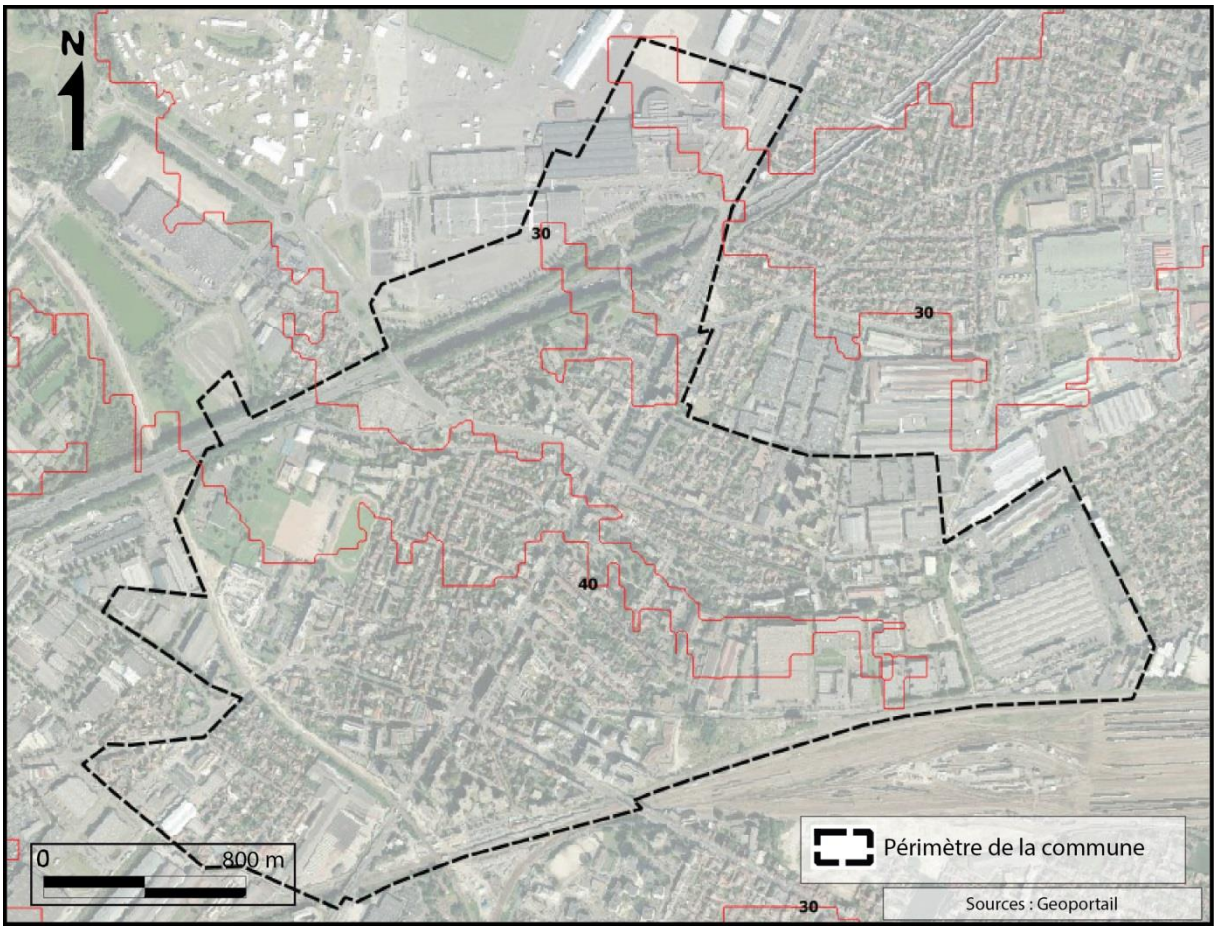
La vitesse du vent est relativement stable au cours de l'année avec en moyenne une vitesse de 14,5 km/h. En 2014, les rafales maximales enregistrées étaient au mois de février (94,6 km/h), août (90,7 km/h) et décembre (90,7 km/h).



Rose des vents (Fréquence des vents en fonction de leur provenance en %)
(Windfinder)

1.2. LA TOPOGRAPHIE

La commune est située sur un terrain relativement plat, son altitude varie entre 39 et 50m d'altitude.



Carte topographique de la commune *(topographic-map.com)*

1.3. LA GEOLOGIE

1.3.1. La géologie du bassin parisien

Très schématiquement, l'histoire géologique du bassin parisien se divise en deux étapes : une longue phase d'accumulation des matériaux suivie d'une période d'intense érosion.

La phase de sédimentation a débuté avec l'ère secondaire, il y a 250 millions d'années : dépôt de Trias, puis du Jurassique, et assises crayeuses du Crétacé. Ces dépôts constituent le soubassement de l'ensemble du bassin parisien. L'ère tertiaire est caractérisée par une longue étape de sédimentation. Durant cette période, la mer a effectué, à intervalles réguliers, de multiples avancées qui ont envahi le territoire. Ces mouvements, associés aux conditions climatiques, ont conduit au dépôt de roches diversifiées. A chacune de ces avancées correspond une phase de sédimentation. Certains sédiments se sont transformés en roche dure (calcaire par exemple). D'autres sédiments ont conservé leur consistance meuble originelle (comme les sables ou les argiles).

À cette phase de sédimentation a succédé une période d'intense érosion. Le lointain plissement alpin a entraîné une remontée brutale du bassin parisien et le basculement des couches tertiaires. Un réseau hydrographique puissant axé sur la Seine s'est installé. L'action érosive, favorisée par l'alternance régulière de couches dures et de couches tendres, s'est traduite par le dégagement de 4 grandes plates-formes emboîtées (les plateaux du Vexin, de la plaine de France, de la Brie et de la Beauce). Avec le quaternaire débutent les grandes glaciations, conséquences d'un refroidissement généralisé du climat. La région connaît alors un climat périglaciaire avec alternance de périodes de gel et de dégel. À cette époque, le modèle définitif des reliefs se précise et la mise en place des formations superficielles s'effectue : éboulis, alluvions, dépôts éoliens sur les plateaux.

Pendant les périodes froides de la fin du quaternaire, les vents ont déposé sur l'ensemble des plateaux alors dénudés, les lœss ou limons des plateaux.

Depuis environ 10 000 ans, la région connaît un climat tempéré permettant le développement d'un épais manteau végétal qui, en protégeant les sols de l'érosion, fige la configuration que nous lui connaissons aujourd'hui.

1.3.2. La géologie sur la commune du Bourget

La commune du Bourget repose sur des formations géologiques affleurantes :

Fz : Alluvions modernes

Les alluvions modernes présentent un complexe d'éléments sableux et argileux où s'intercalent des lits de graviers et de galets calcaires. Les limons gris ou jaunâtres, dont l'épaisseur peut dépasser 5 mètres au voisinage immédiat des rivières, renferment des bancs tourbeux bien continus dans la traversée de Paris. Parfois, des formations calcareuses, tufacées et peu consistantes (falaise) s'intercalent dans les couches argilo-sableuses ; toutes ces formations renferment des tests de Mollusques terrestres et fluviatiles vivant encore dans la région : Unio sinuatus, U. littoralis, U. tumidus, Limnaea palustris, Vivipara vivipara, Theodoxia fluviatilis. Coretus corneus, Cepaea nemoralis, Arianta arbustorum, Pupa. A la base des alluvions modernes de la Marne règne un banc continu de petits graviers calcaires et siliceux bourré de Mollusques et de débris de Poissons, à Joinville-le-Pont. Nogent-sur-Marne, le Perreux. Les tourbes contiennent fréquemment des ossements de Vertébrés de la faune actuelle et des troncs d'arbres : Quercus, Alnus, Ulmus. Au-dessus des tourbes débutent les vestiges de la civilisation néolithique, à Saint-Cloud, Charentonneau. L'épaisseur des alluvions modernes atteint 5 mètres à Paris et 8 mètres à Saint-Cloud.

LP. Limon des plateaux

On place sous cette rubrique une série de dépôts hétérogènes d'origine différente et souvent remaniés. Le lœss, formation éolienne, constitue une partie de ceux-ci ; il est formé de poupées calcaires et renferme des Mollusques terrestres : Helix hispida, Pupa muscorum ; son épaisseur dépasse rarement 2 mètres. Il est situé soit à la base, soit au sommet de formations tantôt quartzeuses, tantôt argileuses, de couleur rougeâtre ou jaune brun, déposé par le ruissellement. Parfois. Ces deux dépôts passent latéralement à des argiles de décalcification des meulières et travertins. Peu important sur cette feuille, le Limon des plateaux est surtout développé au SE de celle-ci, dans les bois de Meudon et sur le plateau de Vaucresson au Sud ; il peut dépasser 10 mètres d'épaisseur à Villejuif.

e7a. Masses et marnes du Gypse

Bartonien supérieur (Ludien). Cette série comprend trois masses de gypse séparées par deux assises marneuses. La première masse, ou Haute Masse, est puissante de 16 à 20 mètres, composée de bancs épais de gypse saccharoïde, sans délits marneux, de couleur blanc rosé, roussâtre et gris clair. Le gypse renferme de nombreux ossements appartenant à la faune décrite par Cuvier et où prédominent : Palaeotherium magnum, P. medium, Plagilophus minor, Amplotherium commune.

Les marnes sous-jacentes, nommées « Marne d'entre-deux-masses » ou « Marne à fers de lance », comprennent un ensemble de couches variées : marnes calcaires, marnes argileuses, argiles feuilletées, gypse saccharoïde. Elles ne sont pas fossilifères. Leur partie moyenne renferme de beaux spécimens de gypse cristallisé de la variété « fer de lance » ; les couches du sommet renferment parfois des nodules de silice opalescente (ménilite). Épaisseur 5 à 6 mètres.

La deuxième Masse, qui peut atteindre 7 mètres, est formée également de gypse saccharoïde où s'insèrent plusieurs lits de cristaux lancéolés et quelques bancs marneux : les fossiles y sont rares.

Le Calcaire de Champigny, équivalent latéral des deux masses supérieures, n'existe que sur une très petite partie de la feuille. C'est un calcaire blanc grisâtre, parfois siliceux, compact et très dur, dont le type a été pris à Champigny où il est encore bien visible.

Les Marnes à Lucines sont constituées par des marnes calcareuses jaunâtres et par des bancs gypseux, saccharoïdes, cristallins. A la partie supérieure, elles offrent parfois une couche marneuse fossilifère, à empreintes de Lucina inornata, Turritella incerta, Cerithium roissyi. Leur puissance ne dépasse pas 4 mètres.

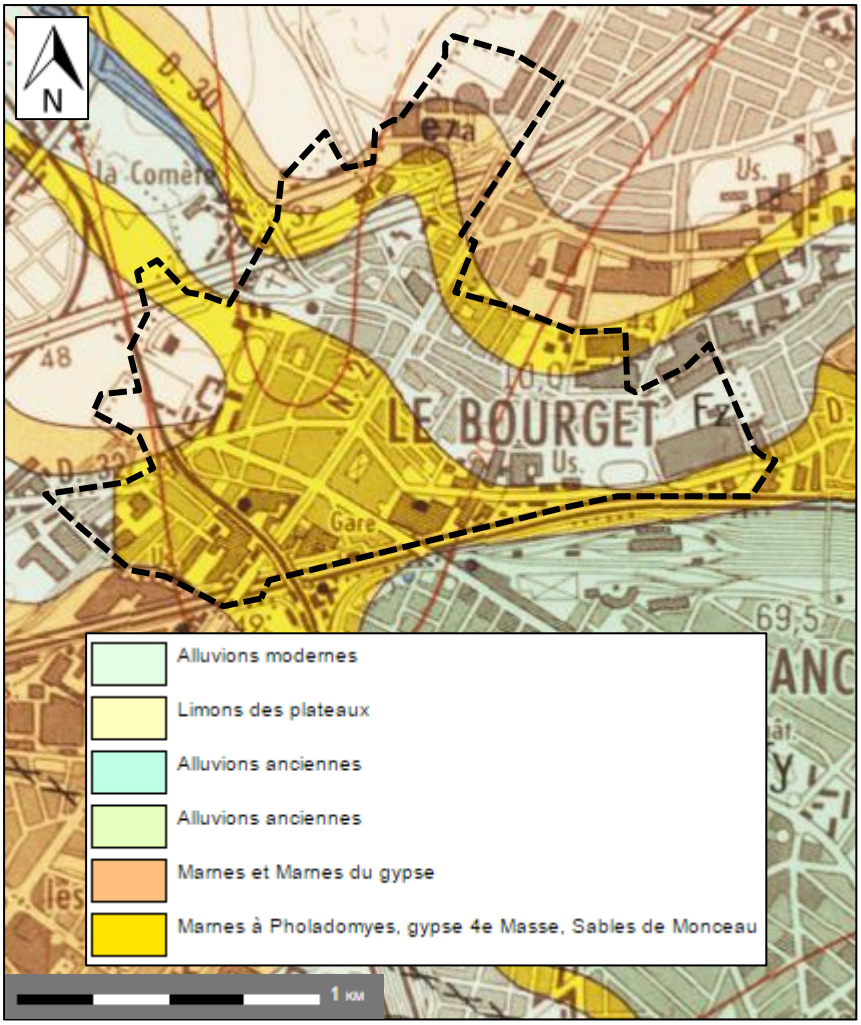
La troisième Masse, plus marneuse que les précédentes, renferme de nombreux filets de gypse cristallisé en « pieds-d'alouette » ; on n'y a jamais signalé de fossiles. Épaisseur : 3 mètres.

e6e. Marnes à Pholadomyes (Bartonien supérieur)

4e Masse et Sables de Monceau (Bartonien inférieur). Les Marnes à Pholadomyes, dernier épisode marin avant l'installation du régime gypso-lagunaire du Bassin de Paris, forment une coupure très nette par leur caractère transgressif. Bien que peu puissantes, leur épaisseur ne dépassant jamais 2 mètres dans la région parisienne. Elles ont recouvert la totalité de l'Ile-de-France. Elles renferment une faune marine (90 espèces) à éléments bartoniens auxquels s'adjoignent Pholadomya ludensis, Macropneustes* prevosti, Potamides vouastensis, Batillaria rustica, Ostrea ludensis. Il existe un cordon bien continu de géodes gypseuses vers le milieu de l'assise.

La quatrième Masse de Gypse est spéciale au centre de la région parisienne : elle suit le tracé de la bande gypseuse qui va de Montigny-lès-Cormeilles à Mareuil-lèsMeaux. Épaisseur : 1.50 m.

Les Sables de Monceau ou Sables de Cresnes sont constitués par des sables verdâtres, parfois fossilifères à Paris (Plaine Monceau), avec bancs de grès et lits de marne blanche fossilifère. Un banc de gypse de 1 mètre environ est bien constant au milieu des sables dans la zone occupée par la 4e Masse du Gypse. Épaisseur : 3 mètres.



Carte géologique de la Commune du Bourget *(Infoterre-BRGM)*

1.4. L'HYDROGEOLOGIE ET L'HYDROGRAPHIE

1.4.1. L'hydrogéologie

La masse d'eau souterraine au regard de la commune (N° 3014, « Eocène du Valois ») est située dans les plaines occidentales du district de la Seine et les cours d'eau normands. Cette masse d'eau, au nord-est de Paris, correspond à l'affleurement des formations de l'Oligocène supérieur. Elle est constituée d'un regroupement d'entités disjointes verticalement (buttes Oligocènes).

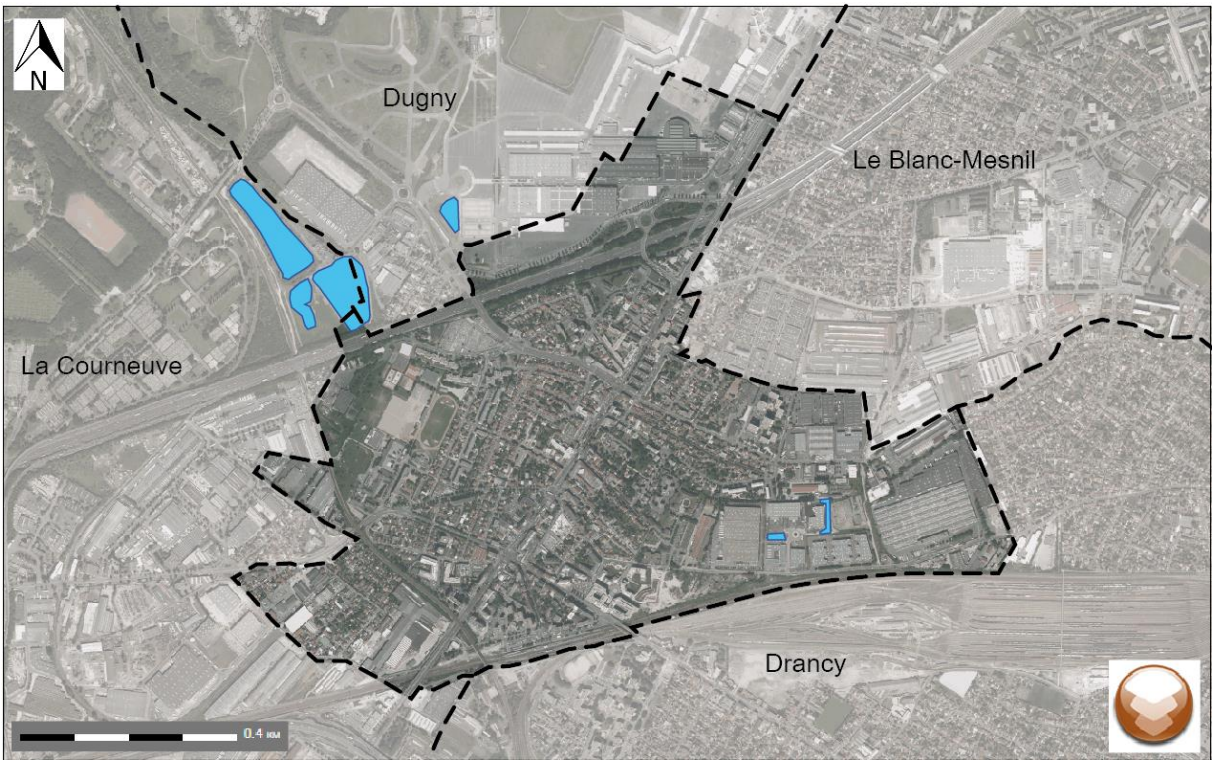
La masse d'eau est limitée au sud par la Marne, au sud-ouest par la Seine. Elle est à dominante sédimentaire et son écoulement est majoritairement libre. Sa surface est de 2867 km² en affleurement et 94 km² sous couverture imperméable.

Son état est bon, tant au niveau qualitatif que quantitatif, selon le SDAGE 2010-2015. Le bon état chimique et quantitatif était fixé à 2015 et il a été atteint, malgré une tendance à la hausse des concentrations en NO_3. Ce bon état est notable dans le contexte du bassin Seine Normandie où les nappes d'eaux souterraines sont en grande majorité en état chimique médiocre.

Le SDAGE précise les mesures de protection de la nappe de l'Yprésien en Ile-de-France, limitant les nouvelles autorisations de prélèvement et qui concernent la masse d'eau tertiaire n°3104.

1.4.2. L'hydrographie

Il n'y a pas de cours d'eau sur la commune, mais un bassin de lagunage se trouve à proximité, dans la commune voisine de La Courneuve, et de bassins de rétention, rue Jacqueline Auriol et Chemin de Saint-Ladre.



Les éléments hydrologiques autour du Bourget *(Infoterre-BRGM)*

Enseignements de la partie « milieu physique »

- ◊ Le climat du Bourget a un climat océanique dégradé avec des saisons peu marquées (été tempéré et hiver doux).
- ◊ Les températures moyennes annuelles sont de 11.2°C.
- ◊ La hauteur des précipitations moyennes est de 477.7mm.
- ◊ La normale d'ensoleillement annuelle est de 1637.3h.
- ◊ Les vents les plus violents et les plus fréquents sont en provenance ouest-sud-ouest.
- ◊ La commune ne comporte pas réellement d'enjeux climatiques notables si ce n'est que le potentiel ensoleillement peut être valorisé.
- ◊ La commune du Bourget possède une topographie plane, sans réel relief.
- ◊ Le sol de la commune, est composé d'alluvions modernes et de limons de plateau. Le sous-sol est également très riche en marnes à pholadomyes du Bartonien supérieur.
- ◊ La commune est concernée par une masse d'eau « Eocène du Valois » au bon état qualitatif et a atteint le bon état chimique fixé à 2015.
- ◊ Elle n'est cependant concernée par aucun cours d'eau, et possède quelques bassins de rétention.
- ◊ Les enjeux hydrogéologiques et hydrographiques restent faibles.

2. LA GESTION DES RESSOURCES NATURELLES

2.1. LE CONTEXTE HYDROLOGIQUE

2.1.1. Le contexte institutionnel

Directive Cadre sur l'eau

Approuvée par le Conseil Européen le 23 octobre 2000, la Directive Cadre sur l'Eau (DCE) fixe un cadre pour la politique de l'eau dans les Etats membres de l'Union Européenne. Cette directive est transposée en droit interne par la loi N°2004-338 du 21 avril 2004.

L'idée fondatrice de la Directive est de fixer comme objectif que les milieux aquatiques doivent être en bon état d'ici 2015. Pour mettre en œuvre cette politique, la Directive demande aux acteurs de l'eau de tenir compte des perspectives d'aménagement du territoire, puisque celles-ci auront nécessairement des effets sur les milieux aquatiques. En France, les Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) ont donc été révisés en 2009 pour faire office de plan de gestion.

SDAGE

Le Bourget est une commune située dans le bassin hydrographique du Bassin de Seine-Normandie dont le SDAGE a été approuvé le 20 novembre 2009. Le SDAGE a fait l'objet en 2013 d'une mise à jour de l'état des lieux du bassin. Ce dernier a servi de base à la préparation du SDAGE et du Programme de Mesure pour la période 2016-2021. Le nouveau SDAGE pour cette période a été adopté le 5 novembre 2015 par le Comité de bassin, et arrêté le 1er décembre 2015 par le préfet coordinateur de bassin.

Les programmes et décisions doivent être compatibles ou rendus compatibles avec ses dispositions quand ils concernent le domaine de l'eau. En outre, toutes les décisions administratives doivent les prendre en compte (article L 212-1 du code de l'environnement).

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin de la Seine et des cours d'eau côtiers normands est organisé en cinq parties.

1 : « le SDAGE : outil de planification et de cohérence de la politique de l'eau ». Cette partie présente le SDAGE, son contenu, son organisation, sa portée juridique, les liens avec les autres documents de planification (dont le Plan d'actions pour le milieu marin et le Plan de Gestion du Risque Inondation) ainsi que les documents qui l'accompagnent.

2 : « les progrès accomplis entre les deux SDAGE ». Sont présentés dans cette partie les évolutions et les progrès accomplis entre le SDAGE 2010-2015 et le SDAGE 2016-2021 pour l'atteinte du bon état des eaux et l'évolution des pressions. Elle expose les raisons et les freins expliquant que tous les objectifs n'ont pas été atteints.

3 : « les objectifs du SDAGE ». Il s'agit de présenter ici les objectifs du SDAGE 2016-2021, que ce soit les délais d'atteinte du bon état pour chaque masse d'eau, les objectifs spécifiques liés aux zones protégées, aux captages d'eau potable ou les objectifs de réduction des substances.

4 : « Les orientations du SDAGE pour répondre aux enjeux du bassin ». Il s'agit de présenter l'articulation des orientations du SDAGE avec les enjeux du bassin et avec les thématiques transversales de la santé et du changement climatique.

5 : « Les dispositions par défis et leviers ». Sont déclinées dans cette partie les orientations et les dispositions permettant d'atteindre les objectifs environnementaux, fixés dans la partie 3 du présent SDAGE, et de satisfaire la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau.

Deux thèmes transversaux viennent compléter ces parties : le changement climatique et la santé.

L'objectif global du SDAGE est, comme pour la période 2010-2015, d'atteindre un bon état des eaux pour les eaux de surfaces et souterraines. Pour ce faire, huit défis à relever pour répondre aux enjeux du bassin ont été retenus :

- Défi 1- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques
- Défi 2- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques
- Défi 3- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les micropolluants
- Défi 4- Protéger et restaurer la mer et le littoral
- Défi 5- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future
- Défi 6- Protéger et restaurer les milieux aquatiques et humides
- Défi 7- Gérer la rareté de la ressource en eau
- Défi 8- Limiter et prévenir le risque d'inondation
- Levier 1- Acquérir et partager les connaissances pour relever les défis
- Levier 2- Développer la gouvernance et l'analyse économique pour relever les défis.

Les orientations sont déclinées en dispositions. Les dispositions font partie intégrante des orientations auxquelles elles sont rattachées.

SAGE

Au niveau des sous-bassins hydrographiques, les SAGE (schémas d'aménagement et de gestion des eaux) élaborés en concertation avec l'ensemble des acteurs de l'eau, sont des déclinaisons locales du SDAGE.

Il s'agit d'un document de planification élaboré de manière collective, pour un périmètre hydrographique cohérent. Le SAGE a pour but de fixer, au niveau d'un sous-bassin correspondant à une unité hydrographique ou à un système aquifère, « les objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection quantitative et qualitative des ressources en eau superficielle et souterraine et des écosystèmes aquatiques ainsi que de préservation des zones humides » (Art. L. 212-3 du Code de l'Environnement).

Le SAGE est établi par une Commission Locale de l'Eau représentant les divers acteurs du territoire et est approuvé par le préfet. Il est doté d'une portée juridique, car les décisions dans le domaine de l'eau doivent être compatibles ou rendues compatibles avec ses dispositions.

La commune du Bourget est rattachée au SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer, qui est en cours d'élaboration. Arrêté le 11 Mai 2011, le périmètre du SAGE est situé au Nord Est de l'agglomération parisienne. Il concerne 87 communes réparties sur deux départements, le Val d'Oise (95) et la Seine-Saint-Denis (93), ce qui représente une population totale d'environ 1 760 000 habitants (Source INSEE, 2008).

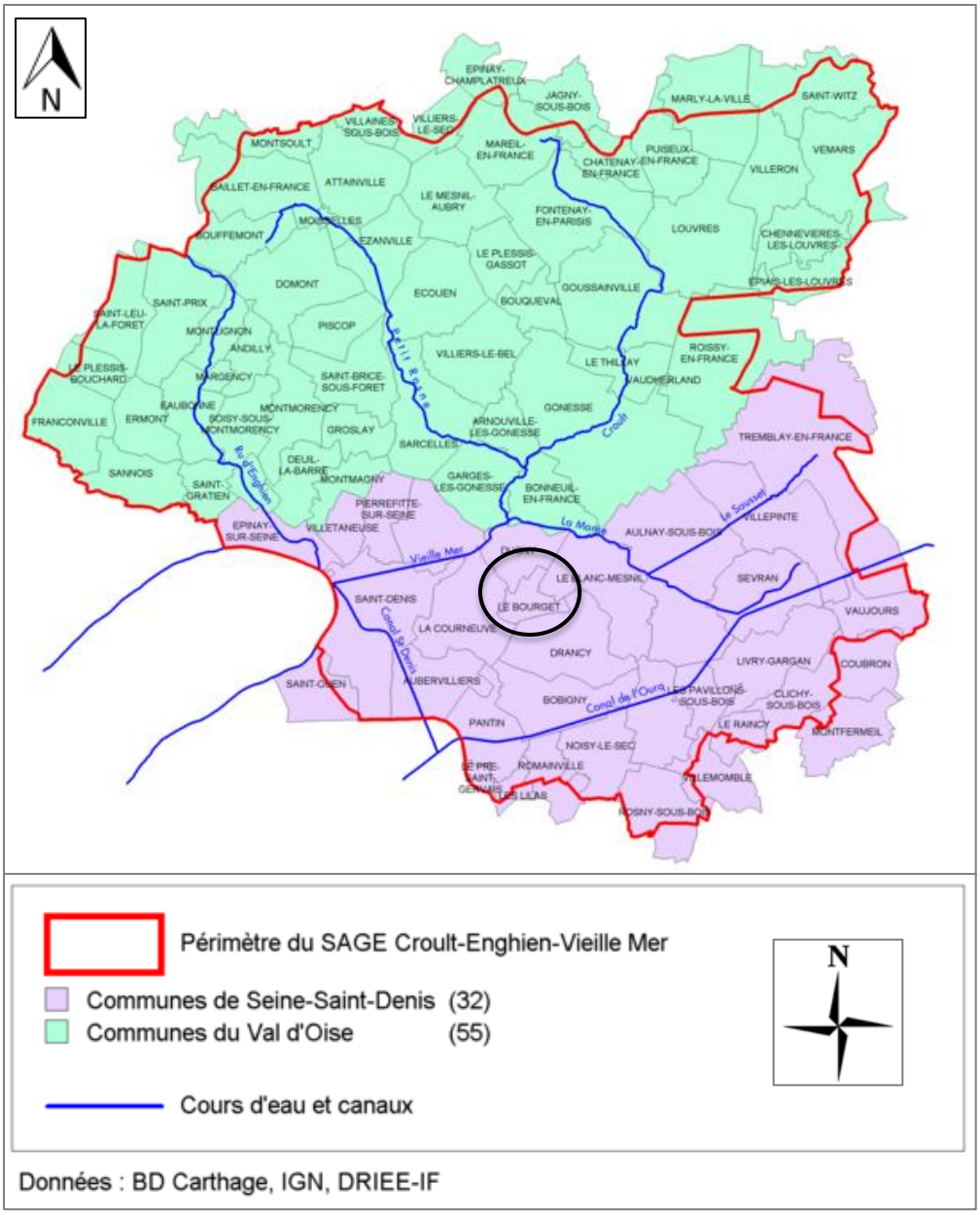
L'état initial du SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer a été validé par les membres de la Commission Locale de l'Eau du SAGE le 19 décembre 2013. La commission locale de l'eau a fixé des objectifs :

- Reconquérir la qualité des eaux superficielles
- Préserver la qualité des nappes d'eau souterraines
- Prévenir les risques liés à l'eau

- Préserver et restaurer les milieux aquatiques
- Améliorer le cadre de vie
- Valoriser la mémoire de l'eau

De plus, le territoire se caractérise par la mise en place de 5 thèmes majeurs en termes de gestion et de préservation :

- Réduire les pollutions émises par les habitants et les activités de toute nature
- Identifier et améliorer les caractéristiques des rejets industriels
- Limiter les rejets pluviaux des zones industrialisées
- Préserver et restaurer la faune et la flore des rivières et des plans d'eau
- Maintenir les espaces humides



Périmètre du SAGE Croult-Enghien-Vielle Mer

Loi sur l'eau - Code de l'environnement

Ce que l'on appelle couramment Loi sur l'eau est en fait codifié depuis 2009 dans le Code de l'Environnement aux articles L214-1 et suivants.

En pratique, la démarche générale de la réglementation est la suivante :

- la qualité générale de l'eau doit être préservée,
- toute atteinte à la qualité de l'eau doit faire l'objet de mesures de lutte contre la pollution,
- quantitativement, l'usage prioritaire est l'alimentation en eau potable,
- tout prélèvement ou tout rejet ne peuvent se faire que s'ils n'altèrent pas les capacités de production d'eau potable et le bon état écologique du cours d'eau.

Une nomenclature des installations, ouvrages, travaux et aménagements (iota) a été élaborée pour définir les seuils et les procédures dont relèvent ces iotas.
Le Code de l'Environnement contient des dispositions qui concernent l'eau indirectement :

- relatives aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) – Titre V : les problématiques liées à l'eau dans et pour les ICPE sont gérées par la réglementation des ICPE,
- relative à la protection de la nature – titre IV : la réglementation sur la protection de la nature est complémentaire de celle sur l'eau.

2.2. LA QUALITE DE LA RESSOURCE EN EAU POTABLE

2.2.1. Captages d'alimentation en eau potable

Source : ARS Ile-de-France

Plusieurs nappes se trouvent dans le sous-sol de la Seine-Saint-Denis, à des niveaux différents. La qualité des nappes les plus en surface ne permet pas leur exploitation pour l'alimentation en eau potable.
Les nappes les plus profondes, de l'Albien et du Néocomien, sont des nappes d'eaux très pures, surveillées en tant que réserve en cas de crise d'alimentation en eau potable. La Seine-Saint-Denis compte 9 forages. Au quotidien, leur pompage est fortement contrôlé, il se limite à quelques industriels et à l'alimentation de quelques communes du département. A présent leur niveau remonte, et leur pollution affecte le développement du territoire.

La commune du Bourget est alimentée par l'eau de la Marne, traitée par l'usine de Neuilly-sur-Marne. Il s'agit d'une usine de production d'eau potable produisant 255 000 m^3 d'eau par jour et couvre les besoins des 1,63 million d'habitants de l'est de la banlieue parisienne (Seine-Saint-Denis et est du Val-de-Marne). L'usine alimente 1,6 million d'habitants. Située sur les bords de la Marne à une vingtaine de kilomètres en amont de son confluent avec la Seine, l'usine de Neuilly-sur-Marne/Noisy-le-Grand assure en moyenne une production de 244 000 m^3/j. Sa capacité maximale est de 600 000 m^3 par jour.

Elle est aujourd'hui équipée d'une filière biologique utilisant le couplage "ozone-charbon actif en grains". Cette filière reproduit en accéléré les mécanismes de l'épuration naturelle de l'eau à travers le sol et élimine tous les toxiques et substances indésirables, résultant des activités humaines, industrielles et agricoles ou issues du milieu naturel.

Les installations sont les suivantes :

- 5 floculateurs décanteurs dont 1 décanteur Actiflo ultrarapide

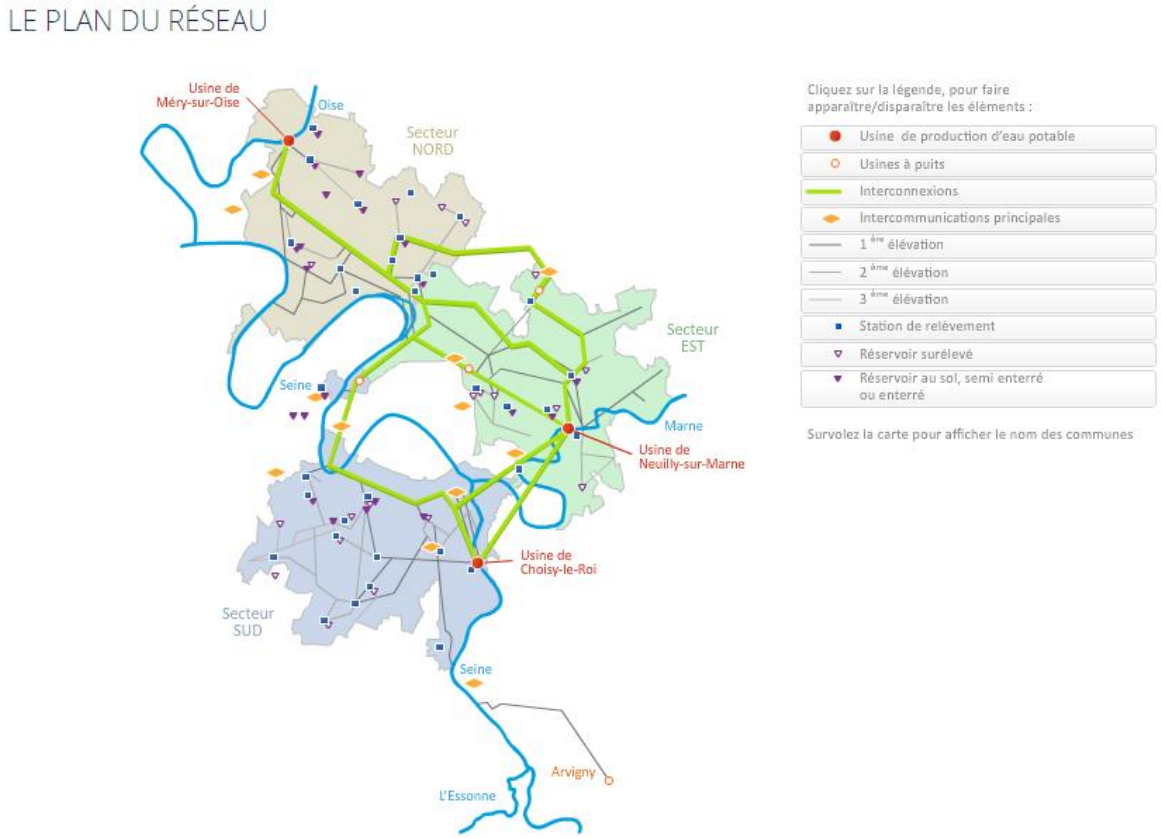
- 1 décanteur Actiflo ultrarapide
- 48 filtres à sable
- 6 filtres bi-couche
- 12 filtres à charbon actif

La communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget a délégué l'administration et la gestion du service public de l'eau potable (production et gestion) au Syndicat des Eaux d'Ile-de-France (SEDIF). En 2014, ce service public représentait la distribution annuelle de 904 714m^3 pour 15 238 habitants sur la commune du Bourget. Le linéaire de canalisation pour l'eau potable cette année représente 24 292 m.

Les missions assurées par le SEDIF pour la communauté d'agglomération étaient :

- le prélèvement de l'eau dans la Marne ;
- la transformation en eau potable dans l'usine de Neuilly-sur-Marne ;
- l'acheminement de l'eau potable jusqu'au domicile des usagers ;
- les contrôles qualité ;
- le service client.

Depuis le 1er janvier 2016 et la dissolution de la communauté d'agglomération, ces missions sont toujours assurées par le SEDIF, mais pour le territoire Paris Terres d'Envol.



Plan du réseau d'alimentation en eau potable *(SEDIF)*

2.2.2. Qualité de l'eau

Selon le rapport de l'ARS rendu en 2014 sur la qualité de l'eau distribuée au Bourget, la qualité de l'eau distribuée est conforme aux limites de qualité réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physico-chimiques analysés (pesticides, fluor, nitrates, aluminium…).

Bactériologie Micro-organisme indicateurs d'une éventuelle contamination des eaux par des bactéries pathogènes Limite de qualité : Absence exigée	Eau d'excellente qualité bactériologique Tous les prélèvements sont conformes
Nitrates Eléments provenant principalement de l'agriculture, des rejets industriels et domestiques Limite de qualité : ne pas dépasser 50mg/L	Eau conforme à la limite de qualité, contenant peu de nitrates *Moyenne : 18.7mg/L* *Maximum : 27.4 mg/L*
Dureté Teneur en calcium et en magnésium dans l'eau. La dureté s'exprime en degré français (°f). Il n'y a pas de limite de qualité	Eau calcaire Une eau calcaire n'a aucune incidence sur la santé *Moyenne : 26.4°f* *Maximum : 31°f*
Fluor Oligo-éléments naturellement présents dans le sol et dans l'eau. Limite de qualité : ne pas dépasser 1.5mg/L	Eau conforme à la limite de qualité, très peu de fluorée *Moyenne : 0.18 mg/L* *Maximum : 0.28 mg/L*
Pesticides Substances chimiques utilisées pour protéger les cultures ou pour désherber. Dans ce document, la qualité de l'eau est donnée selon l'appartenance à l'une des quatre classes d'exposition annuelle de la population aux teneurs en pesticides : C, NCO, NC1 et NC2	Eau conforme à la limite de qualité C *Maximum : 0.07mg/L (AMPA)* *Nombre de prélèvements : 24* *Classe C : conforme* La teneur n'a jamais dépassé 0.1 micro gramme par litre

L'analyse du SEDIF pour l'année 2016 confirme ces résultats satisfaisants.

2.2.3. Hauteur d'eau

Le calcul de la piézométrie permet de mesurer la profondeur de la nappe. Le calcul se fait à partir d'un niveau piézométrique zéro, correspondant au plafond de la nappe, et qui permet alors de mesurer l'importance du rabattement de nappe.

Les données positives correspondront à un niveau piézométrique de la nappe supérieur au zéro (excédent de la nappe par rapport à ce niveau théorique) et à l'inverse les données négatives correspondent à un niveau piézométriques inférieur au niveau zéro (déficit de la nappe par rapport au niveau théorique).

Les données sont issues de 12 192 mesures piézométriques disponibles effectuées entre le 24 mars 1976 et le 15 juillet 2011 au point d'eau 01833B0036/F1 LA COURNEUVE.

Ce point d'eau est situé sur la commune de La Courneuve, limitrophe à la commune du Bourget et ces mesures sont prises dans la masse d'eau Eocène du Valois. La station se situe à 38 mètres d'altitude et sa profondeur d'investigation est de 86 mètres.

En vingt ans, la profondeur moyenne de la nappe a beaucoup baissé, avec un record de profondeur minimale de 2,7 mètres en mars 2001 et un record maximal de profondeur de 6.28 mètres en octobre 1991.

Le battement, différence entre les profondeurs maximales et minimales enregistrées, reste globalement assez faible, variant en moyenne entre 0.5 et 1 mètre.

La nappe n'a donc pas connu de changements très extrêmes, mais plutôt une diminution progressive de sa profondeur moyenne depuis 1991 jusqu'à maintenant.

Année	Prof. moyenne (en m)	Prof. Max (en m)	Date de la prof max	Prof. Min (en m)	Date de la prof min	Battement (en m)
1991	5,84	6,28	23/10/1991	5,40	03/06/1991	0,88
1992	5,79	6,19	17/04/1992	5,33	31/08/1992	0,86
1993	5,56	5,80	18/09/1993	5,25	13/12/1993	0,55
1994	5,27	5,56	25/11/1994	4,98	28/02/1994	0,58
1995	5,02	5,59	13/01/1995	4,65	12/06/1995	0,94
1996	4,84	5,41	17/01/1996	4,44	20/11/1996	0,97
1997	4,37	4,71	29/01/1997	4,01	31/12/1997	0,70
1998	3,93	4,10	20/09/1998	3,74	28/05/1998	0,36
1999	3,89	4,11	17/12/1999	3,64	28/12/1999	0,47
2000	3,42	3,94	21/02/2000	2,91	27/12/2000	1,03
2001	3,03	3,38	11/12/2001	2,70	29/03/2001	0,68
2002	3,47	3,88	06/11/2002	3,12	04/04/2002	0,76
2003	3,35	3,63	05/11/2003	3,10	16/07/2003	0,53
2004	3,63	4,01	25/07/2004	3,20	22/02/2004	0,81
2005	3,47	3,73	10/03/2005	3,22	26/11/2005	0,51
2006	3,24	3,50	03/01/2006	3,03	22/05/2006	0,47
2007	3,27	3,56	13/12/2007	2,88	19/03/2007	0,68
2008	3,42	3,72	08/02/2008	3,18	30/04/2008	0,54
2009	3,63	3,97	12/06/2009	3,17	05/03/2009	0,80
2010	3,47	3,81	21/05/2010	3,04	10/11/2010	0,77
2011	3,30	3,46	02/06/2011	3,16	27/01/2011	0,30

Source : Portail national d'Accès aux Données des Eaux Souterraines (ADES)

2.2.4. Zone de répartition des eaux (ZRE)

Afin de faciliter la conciliation des différents utilisateurs de l'eau dans les zones présentant une insuffisance, autre qu'exceptionnelle, des ressources par rapport aux besoins, des zones de répartition des eaux (ZRE) sont fixées par arrêté du préfet coordonnateur de bassin depuis 2007.

L'inscription d'une ressource en eau en ZRE constitue un signal fort de reconnaissance d'un déséquilibre durablement instauré entre la ressource et les besoins en eau.

La commune se situe en ZRE (nappe de l'Albien-Néocomien) faisant partie d'un arrêté préfectoral du 21/12/2004.

2.3. LA QUALITE DES SOLS

2.3.1. Base de données BASOL

La commune comporte un site BASOL, 5 rue Rigaud. Il s'agit d'un ancien site industriel où étaient fabriquées des encres. L'entreprise a ensuite transféré ses activités sur un autre site. Cette installation, par son fonctionnement, à pollué les sols et la nappe présents autour et sous le site. Il s'agit d'une pollution au plomb et aux solvants halogénés. La Société d'Economie Mixte du Bourget a ensuite acquis le terrain en se chargeant de la dépollution. La parcelle a ensuite été rachetée par la SCI Clinique du Bourget. Le site est actuellement considéré comme proposant une activité résidentielle.

Un arrêté préfectoral de remise en état de site a été pris le 08/03/1996, les travaux de dépollution ont été terminés en mai 1999, et un PV de récolement a été dressé le 06/09/1999. La limite de la technique de traitement des solvants chlorés présents dans la nappe a été atteinte sans pouvoir atteindre le seuil fixé dans l'arrêté.

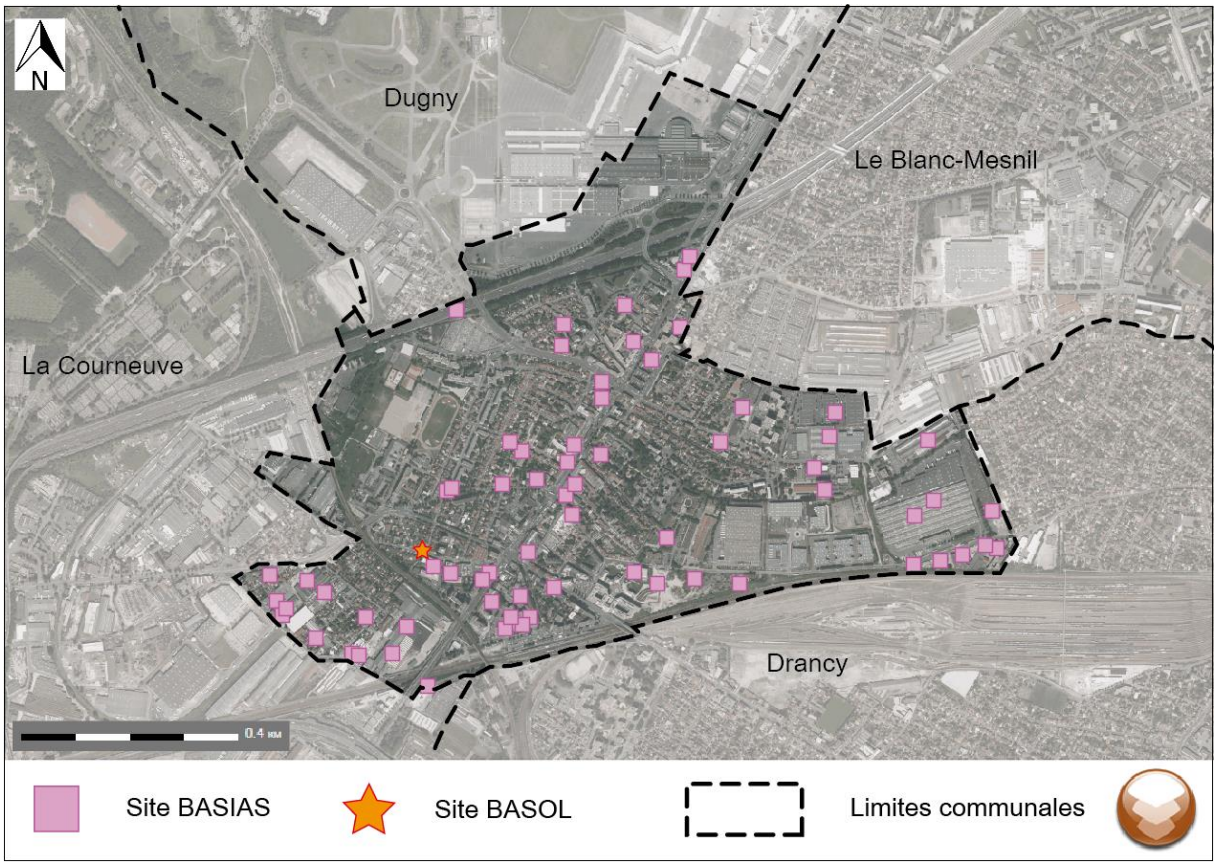
Une surveillance de la nappe a été demandée par arrêté du 20/12/1999, et a été réalisée de 2000 à 2006. Les piézomètres ont été détruits lors de la construction de la clinique.

Une évaluation des risques sanitaires a été faite en août 2006. Les risques évalués sont inférieurs aux seuils fixés par la circulaire ministérielle du 10/12/99 relative aux sites et sols pollués pour les usages prévus : établissement de soins et résidence pour étudiants.

Sauf élément nouveau, ce site n'appelle plus d'actions de l'inspection des installations classées.

2.3.2. Base de données BASIAS

La base de données nationale Base de données d'anciens sites industriels et activités de service (BASIAS), dont l'auteur est le bureau de recherches géologiques et minières (BRGM), détermine 82 anciens sites industriels et activités de services potentiellement pollués. Sur ces 82 sites, 9 sont encore en activité, 30 ont fermé leur activité, et le statut des 43 restants, n'est pas connu.



Carte des sites BASOL et BASIAS *(BRGM-Infoterre)*

2.4. LES ENERGIES RENOUVELABLES

Conformément à l'article L.121-1 du code de l'urbanisme, le PLU doit déterminer les conditions permettant d'assurer, dans le respect des objectifs du développement durable, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie, la production énergétique à partir de sources renouvelables.

2.4.1. Définition des énergies renouvelables

Les grandes familles des ENR sont :

- Le solaire : thermique et photovoltaïque
- L'éolien : grand éolien, petit éolien, offshore
- La biomasse : solide (bois, paille, déchets), liquide (agrocarburants), gaz (biogaz)
- Les énergies de la terre : géothermie de basse température et pompes à chaleur
- L'hydraulique : hydroélectricité, marées, houle
- Les nouvelles énergies : L'hydrogène et les piles à combustible

À ces 6 familles il faut ajouter les technologies transversales intéressant l'ensemble de ces familles d'énergie :

- L'accumulation d'énergie,
- La gestion de réseaux décentralisés et virtuels ou réseaux intelligents.

2.4.2. Les enjeux liés à la consommation d'énergie

Afin de limiter l'ampleur des changements climatiques, une diminution de la production de gaz à effet de serre (GES) est nécessaire. De plus, il est également important de réduire nos consommations d'énergie dont la quasi-totalité repose sur des sources d'énergie présentes en quantité limitée sur la planète (énergies de stock : fossiles et nucléaire).

Les deux problématiques sont liées puisqu'au niveau mondial, environ 75% des émissions de GES sont dues à la combustion de sources d'énergie fossile. La loi de programme dite loi POPE (loi 2005-781 du 13 juillet 2005) fixe les orientations de politique énergétique. A l'horizon 2050 ces émissions devront être divisées par 4 par rapport à 1990, en les diminuant de 3% chaque année.

En 2008, la directive européenne des 3 X 20 préconise :

- De porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale,
- De réduire de 20% les émissions de GES des pays de l'Union,
- D'améliorer de 20% l'efficacité énergétique d'ici 2020.

La France va plus loin que l'objectif européen en se fixant un objectif de 23% de la consommation énergétique finale couvert par les énergies renouvelables (cf. article 2 de la loi 2009-967 dite « Grenelle 1 » du 03/08/09).

Les énergies renouvelables sont des énergies primaires inépuisables à très long terme, car issues directement de phénomènes naturels, réguliers ou constants, liés à l'énergie du soleil, de la terre ou de la gravitation. Les énergies renouvelables sont également moins émettrices de CO2 et autres polluants, que les énergies issues de sources fossiles.

2.4.3. Documents régionaux, départementaux et intercommunaux relatifs à l'énergie

Schéma régional du climat air et énergie SRCAE

La stratégie régionale formulée par le SRCAE doit permettre de garantir la performance des politiques publiques au regard de leur impact sur l'énergie, le climat et l'air, et plus largement, sur l'environnement. Pour cela, elle doit être à la fois ambitieuse et cohérente avec les finalités du développement durable. Elle doit également s'appuyer sur une démarche participative.

C'est ainsi que la stratégie régionale s'organise autour :

- D'orientations sectorielles avec des objectifs quantifiés mesurables. Elles concernent tous les domaines prioritaires d'actions visant à une plus grande sobriété et une plus grande efficacité, que ce soit dans le domaine de l'aménagement (bâtiments, transports, urbanisme), dans les différents secteurs d'activité, et de développement des énergies renouvelables, en cohérence avec les potentialités, mais aussi avec les contraintes des territoires (réseaux de chaleur, biomasse, géothermie, éolien…),
- D'orientations transversales qui concernent l'ensemble des secteurs, par exemple, l'adaptation aux conséquences du changement climatique, la qualité de l'air, les modes de consommation durable ou encore la maîtrise des consommations électriques,

- D'orientations structurantes (mise en œuvre et suivi) qui fondent la stratégie d'action territoriale sur des principes de gouvernance collégiale, de changement de comportements et de mise en place de mesures et d'outils pour une région moins consommatrice d'énergie.

Le SRCAE contient des objectifs chiffrés spécifiques à chaque secteur pour atteindre les objectifs du 3x20 et positionner la région dans une dynamique d'atteinte du Facteur 4. Les principaux objectifs du SRCAE à 2020 sont les suivants :

Bâtiments

- Améliorer la qualité des rénovations pour atteindre 25 % de réhabilitations de type BBC (Bâtiment Basse Consommation),
- Réhabiliter 125 000 logements par an soit une multiplication par 3 du rythme actuel,
- Réhabiliter 7 millions de mètres carrés de surfaces tertiaires par an soit une multiplication par 2 du rythme actuel,
- Raccorder 450 000 logements supplémentaires au chauffage urbain (soit + 40 % par rapport à aujourd'hui),
- Réduire progressivement le fioul, le GPL et le charbon avec une mise en place de solutions alternatives performantes pour les énergies de chauffage,
- Réduire de 5 % les consommations énergétiques par des comportements plus sobres.

Énergies renouvelables et de récupération

- Augmenter de 30 % à 50 % la part de la chaleur distribuée par les réseaux de chaleur à partir d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) : usine d'incinération d'ordures ménagères, géothermie, biomasse…,
- Augmenter la production par pompes à chaleur de 50 %,
- Multiplier par 7 la production de biogaz valorisé sous forme de chaleur, d'électricité ou par injection directe sur le réseau gaz de ville,
- Installer 100 à 180 éoliennes,
- Equiper 10 % des logements existants en solaire thermique,
- Passer de 15 à 520 MWe pour le solaire photovoltaïque,
- Stabiliser les consommations de bois individuelles grâce à l'utilisation d'équipements plus performants,
- Stabiliser la production d'agrocarburants.

Transports

- Réduire de 2 % les trajets en voiture particulière et en deux-roues motorisés,
- Augmenter de 20 % les trajets en transports en commun,
- Augmenter de 10 % les trajets en modes de déplacement actifs (marche, vélo…),
- Passer à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

La commune du Bourget est concernée par le plan régional et ses objectifs.

Le Schéma Régional Eolien (SRE)

Le schéma régional éolien francilien a été approuvé le 28 septembre 2012 et établit la liste des 648 communes situées dans des zones favorables à l'éolien et donc susceptibles de porter des projets éoliens. Elles ont été définies en tenant compte à la fois du "gisement" de vent et des enjeux environnementaux, paysagers ou patrimoniaux dont la région Ile-de-France est riche. Leur

identification a donné lieu à une concertation dans chacun des territoires de grande couronne, présentant un potentiel éolien.

Il définit à l'horizon 2020, par zone géographique, les objectifs qualitatifs et quantitatifs du potentiel éolien. Il définit la contribution de la région Île-de-France à l'atteinte de l'objectif national de 19 000 MW de puissance éolienne terrestre à mettre en œuvre sur le territoire à l'horizon 2020.

Ce document prend en compte les Zones de Développement de l'Eolien (ZDE) créées antérieurement à son élaboration et établit la liste des communes dans lesquelles sont situées les zones favorables. Les zones de développement de l'éolien, prévues par l'article L314-9 du Code de l'énergie, doivent être situées au sein des parties du territoire régional favorables au développement de l'énergie éolienne. Il est également destiné à éclairer les porteurs de projets et en particulier les collectivités territoriales dans leurs compétences en matière de planification du développement éolien (demande d'autorisation de création de Zone de Développement Eolien).

Le Schéma Régional éolien francilien a été guidé par deux préoccupations majeures :

- Favoriser le développement de l'éolien à hauteur des engagements européens et des objectifs du Grenelle, tout en veillant à la juste prise en compte des enjeux paysagers, patrimoniaux, environnementaux et techniques ;
- Donner aux territoires la maîtrise du développement de l'éolien en mobilisant l'ensemble des collectivités territoriales qui présentent des secteurs potentiellement favorables à l'accueil d'éoliennes.

La commune du Bourget fait partie des zones défavorables (cf. chapitre « potentiel énergétique sur la commune », ci-après).

Le Plan Climat Energie de la Seine-Saint-Denis

Conscient que le dérèglement climatique n'est pas un scénario pour le futur, mais une réalité déjà en marche, la Seine-Saint-Denis a adopté son plan climat énergie départemental, lors de l'assemblée départementale du 25 juin 2010.

Trois enjeux majeurs ont été identifiés pour le territoire : agir sur les bâtiments en prévenant les risques de précarité énergétique ; agir sur les déplacements de personnes et de marchandises en garantissant le droit à la mobilité ; favoriser le changement des comportements de consommation et de déplacements.

Pour y répondre, un programme de près de 70 actions départementales structurées en 10 axes a été mis en place :

1. Réduire les émissions de gaz à effet de serre des logements et des bâtiments tertiaires

2. Accompagner le développement économique, notamment la mutation de la filière bâtiment.

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

4. Construire une ville bioclimatique adaptée aux changements climatiques.

5. Réduire les émissions de gaz à effet de serre des déplacements domicile-travail.

6. Reporter l'usage de la voiture pour les courtes distances (inférieures 5km)

7. Rendre les transports collectifs plus attractifs pour réduire l'usage de la voiture individuelle.

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

9. Accompagner les Séquano-dionysiens dans leur compréhension des enjeux et leurs changements de comportement.

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

La commune du Bourget est concernée par le PCE et ses objectifs.

Le schéma de référence du projet du pôle Métropolitain du Bourget

Ce document comporte, entre autres, des propositions d'actions afin de mener à bien la transition énergétique du pôle du Bourget, avec pour objectif le facteur 4 pour les réductions de GES

- Mettre en place un plan de rénovation des bâtiments :
  Il faut pour cela assurer un rythme de rénovation suffisant, améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques, et d'encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments.
- Des potentiels pour développer les énergies renouvelables et de récupération :
  Il s'agit de s'approcher des objectifs régionaux en matière de besoins énergétiques assurés par les énergies renouvelables : pour la chaleur : à 27% en 2020 et 81% en 2050, pour l'électricité : à 6% en 2020 et 38% en 2050.
- Généraliser les bonnes pratiques du territoire (en termes de mobilité, production et dépense d'énergie, gestion de l'eau et des déchets…).

Réglementation thermique 2012

La nouvelle réglementation thermique 2012 (RT 2012) pose des objectifs ambitieux en matière d'efficacité énergétique avec un maximum d'énergie consommée fixé à **50 kWh/m² par an,** en moyenne, divisant ainsi par 3 le niveau maximal de consommation fixé par la précédente RT 2005. Cette rupture majeure fait de la RT2012 une des réglementations les plus ambitieuses d'Europe.

Afin de concrétiser cet objectif d'efficacité, la RT2012 impose des normes élevées en matière d'isolation et de système énergétique ; elle exige aussi une réduction des besoins dès la conception du projet.

Cette réglementation ambitieuse, à la hauteur des enjeux environnementaux globaux, s'applique, depuis le 1er janvier 2013, à tous les bâtiments neufs, qu'ils soient à usage d'habitation ou à usage tertiaire.

D'après cette réglementation, la consommation conventionnelle d'énergie primaire du bâtiment doit être inférieure à une valeur maximum (Cepmax), celle-ci étant fonction de l'usage du bâtiment, de sa situation géographique, de l'altitude à laquelle il est construit, de la surface des logements, et du mode de chauffage (suivant les émissions de gaz à effet de serre de chacun des modes de chauffage).

Cette consommation inclut 5 usages conventionnels : chauffage, refroidissement, eau chaude sanitaire (ECS), éclairage, auxiliaires.

Il faut savoir qu'à partir de la fin de l'année 2020 (2018 pour les bâtiments publics), c'est la Réglementation Thermique 2020 qui sera applicable à toutes les constructions neuves. La RT 2020 a pour objectif la mise en œuvre du concept de BEPOS, pour bâtiments à énergie positive, pensé dans le cadre du Plan bâtiment durable. Ils sont ainsi qualifiés car ils produisent plus d'énergie (chauffage,

électricité…) qu'ils n'en consomment pour fonctionner, notamment grâce à une centrale photovoltaïque.

Le Bilan Carbone du département de la Seine-Saint-Denis

Un rapport sur le bilan carbone du département de la Seine-Saint-Denis a été réalisé en 2008.

L'objectif est alors moins de rechercher une exactitude totale sur les résultats, ce qui s'avérerait impossible, mais d'identifier les « grandes masses » et les mécanismes expliquant comment la Seine-Saint-Denis contribue aujourd'hui et demain aux émissions de gaz à effet de serre.

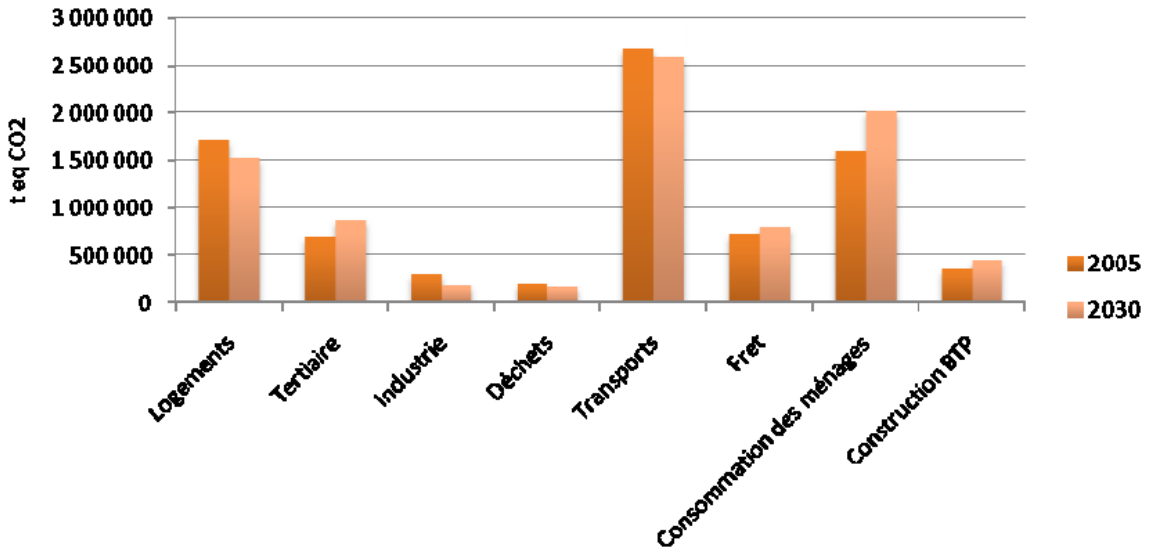
L'objectif est également d'engager une réflexion prospective tendancielle dite « au fil de l'eau » afin de visualiser l'inertie des émissions. L'horizon présenté est celui de l'année 2030.

Prospective tendancielle à 2030 pour les émissions de GES

Le scénario élaboré, que ce soit pour l'évolution structurelle comme pour l'évolution des consommations et émissions, est un scénario « au fil de l'eau », c'est-à-dire qui suit les tendances actuelles et ne prévoit pas de rupture par rapport à la situation actuelle.

Néanmoins, il intègre les évolutions techniques et de pratiques ainsi que les nouvelles réglementations qui influencent les consommations et les émissions.

A l'horizon 2030 et selon le scénario « au fil de l'eau » développé dans le cadre de cette étude, les émissions de GES (hors produits manufacturés et intermédiaires) pour la Seine-Saint-Denis s'élèvent à 4 % de plus qu'en 2005. Mis en perspective avec l'évolution importante de la démographie sur la même période (+ 25 %), le bilan carbone prospectif 2030 traduit une tendance à l'efficacité énergétique. En effet, les évolutions techniques permettant de minimiser les émissions de GES parviennent à absorber l'effet levier lié à l'augmentation de la population.



Evolution des émissions brutes de GES par secteur 2005 - 2030

- Les secteurs moins émissifs qu'en 2005 :
  - Le secteur du logement grâce aux politiques d'amélioration de performances thermiques du logis génère 175 kt eq CO2 d'économie par rapport à 2005

- Le secteur industriel génère 119 kt eq CO2 d'économie par rapport à 2005. Cette diminution des émissions reflète uniquement la baisse importante des effectifs salariés du milieu industriel.
- Le secteur des déchets voit ses émissions réduites de 26 kt eq CO2. Cette baisse est à mettre sur le compte d'un tri plus rigoureux des déchets ainsi que sur l'évolution des moyens de traitement des déchets
- Les transports de voyageurs génèrent 86 kt eq CO2 d'économie. L'unique raison est l'évolution des émissions par km du parc automobile. Elle masque une situation qui se détériore par rapport à 2005, notamment du fait des distances domicile-travail qui continuent de s'allonger

- Secteur plus émissif qu'en 2005 :
  - Le secteur tertiaire est nettement plus émissif qu'en 2005 avec 175 kt eq CO_2 générés en plus. Bien que l'évolution des qualités thermiques des bâtiments aille dans le bon sens, elle ne suffit pas à contre balancer le fort dynamisme du secteur (quelques exemples ; activités juridiques, comptables, conseil, informatique, image et numérique, nettoyage…).
  - Le secteur du fret voit ses émissions augmenter de 78 kt eq CO_2. Fortement lié à l'activité économique du département, il suit directement la tendance de la démographie et du tertiaire dans la mesure où il a été considéré que les origines et destinations du fret autant que les modes de transport n'évolueraient pas.
  - La consommation des ménages évolue directement avec la démographie. Elle accuse une hausse de ses émissions de 411 kt eq CO_2.
  - La construction voit elle aussi ses émissions augmenter (+ 103 kt eq CO_2). Elle résulte de la forte demande en logement et en bâtiment tertiaire. Néanmoins, des actions telles que la promotion de matériaux peu émissifs de par leur nature et leur origine géographique pourraient contrebalancer l'augmentation de la demande.

Emissions et consommations du parc logement : prospective 2030

	Caractéristiques du parc résidentiel		Consommations (GWh)		Emissions (t eq CO2)	
Parc logement	Nombre 2030	Evolution 2005 / 2030	2030	Evolution 2005 / 2030	2030	Evolution 2005 / 2030
Maison individuelle	187 000	+ 21 %	3 100	- 7 %	555 000	- 4 %
Immeuble collectif	563 000	+ 27 %	6 066	- 6 %	976 000	- 14 %
total	750 000	+ 26 %	9 166	- 6 %	1 531 000	- 10 %

Synthèse prospective à 2030 secteur résidentiel

Le besoin de logement d'ici à 2030 va être important, de l'ordre de 26 % supplémentaire en nombre. En parallèle, les réhabilitations et la réglementation thermique devraient faire baisser de manière notable la consommation d'énergie (-6% d'ici 2030 pour tout le parc) ainsi que les émissions (- 28 % d'émissions à population équivalente).

Représentant 22 % des émissions à l'heure actuelle, on comprend pourquoi ce secteur est un enjeu fondamental dans les objectifs de baisse des consommations énergétiques et des émissions de GES. Les hypothèses prises en compte dans le scénario correspondent à un scénario au « fil de l'eau ». Seule une politique de réhabilitation volontariste pourra permettre d'atteindre un éventuel facteur 4 pour le secteur résidentiel (le Grenelle 1 fixe l'objectif d'une réduction de 38% des consommations d'énergie du parc de bâtiments existants d'ici 2020).

Emissions et consommations du secteur tertiaire: prospective 2030

	Caractéristiques du parc tertiaire		Consommations		Emissions	
Parc tertiaire	Surface (m²) 2030	Evolution 2005 /2030	2030 (GWh)	Evolution 2005 /2030	2030 (t eq CO2)	Evolution 2005 /2030
Bureau	7 406 373	+81%	2 044	+67%	305 762	+60%
Café Hôtel Restaurant	1 470 086	+51%	342	+34%	51 480	+25%
Commerce	8 419 851	+54%	1 826	+45%	271 534	+25%
Enseignement	4 802 907	+25%	446	-6%	68 639	-15%
Habitat Communautaire	515 844	+0%	113	+0%	18 054	+0%
Santé	1 756 479	+10%	323	-7%	49 313	-15%
Sport Loisir Culture	2 514 476	+26%	651	+19%	96 778	+16%
Transport	855 767	+42%	160	+20%	24 096	+11%
Total	**27 741 783**	**+45%**	**5 905**	**36%**	**885 657**	**+25%**

Synthèse prospective à 2030 secteur tertiaire

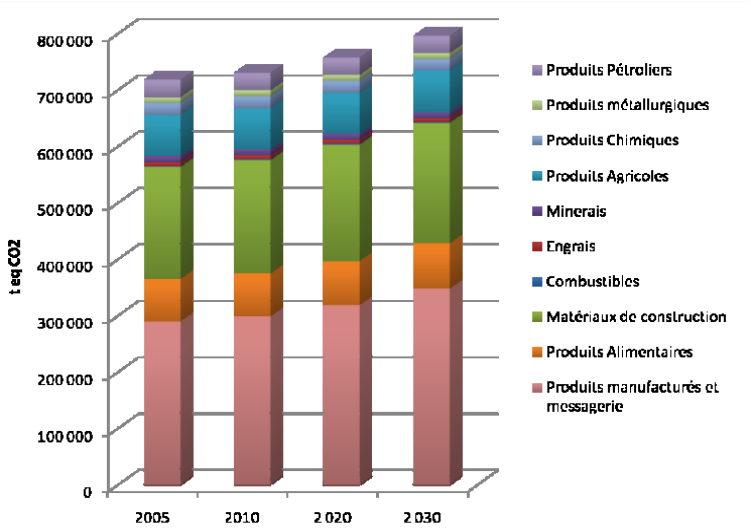
D'ici à 2030 le secteur tertiaire va continuer sa forte progression des dernières années. Cela va se traduire par 45 % de surface en plus sur ce secteur.

On comprend alors que l'enjeu soit très important pour la maîtrise de l'énergie et des émissions de GES pour le département.

Dans le scénario « au fil de l'eau » établi pour cette étude, le secteur tertiaire ne devrait pas voir ses émissions de CO_2 augmenter si on se place dans un référentiel de population constante, les améliorations techniques et les meilleures performances des nouveaux bâtiments compensant en partie l'augmentation de la surface du parc.

Il est possible d'aller beaucoup plus loin dans la maîtrise de l'énergie sur ce secteur mais seul un accompagnement durable et volontaire des collectivités peut servir de cadre à la réduction des consommations énergétiques et des émissions de ce secteur.

Emissions et consommations des transports de marchandises (hors transit): prospective 2030



Evolution des émissions liées au fret 2005 – 2030

Le transport de marchandises est une question importante pour le département. Comme le montre ce diagnostic, l'impact sur le climat du transport routier est important et l'activité économique liée aux transports et à la logistique est très importante dans le département. Néanmoins, il apparaît clairement que les transports alternatifs au camion ne sont pas encore assez développés dans le département et sont donc un levier majeur pour la réduction des émissions de ce secteur. L'adhésion du Département au CAREX (association sur le transport de marchandises par TGV) et le projet d'une gare de fret TGV à Tremblay-en-France sont les signes d'un début de report modal.

Avec près de 800 000 t eq CO_2 émis en 2030, le fret voit ses émissions augmenter de 11 % par rapport à 2005 et à population équivalente, cela correspond à une baisse de 12 %. Cette augmentation est imputable au fait que le territoire se développe tant sur le plan économique que sur le plan de la démographie. Il ne faut pas sous-estimer le fait que les technologies vont évoluer rapidement sous l'effet d'un carburant cher et vont impacter de manière forte les émissions du transport routier.

Emissions et consommations des transports de personnes : prospective 2030

	Mobilité		Emissions	
	km/an 2030	évolution 2001 / 2030	2030 (t eq CO2)	évolution 2001 / 2030
Déplacements quotidiens résidents	9 682 158 747	+ 38%	980 833	-10%
Déplacements longue distance résidents	-	-	802 091	-4%
Déplacement quotidiens visiteurs	7 425 015 949	+ 105%	631 486	+ 48%
Transit	-	-	182 912	-
total	**17 107 174 696**	**+ 61%**	**2 597 322**	**2 %**

Synthèse prospective mobilité des voyageurs 2001 – 2030

Avec 2,5 millions de t eq CO_2 d'émissions prévisionnelles pour 2030, soit un niveau équivalent à 2001, le secteur des transports sera un point clé à traiter pour réduire les émissions de GES de 50% d'ici 2030 comme le suppose le facteur 4.

En effet, ce secteur va connaître dans les années à venir un développement important en partie masqué par la meilleure efficience des technologies automobiles.

Si à population équivalente la baisse des émissions sera proche de 25 % par rapport à 2001, il reste indispensable de développer une alternative à la voiture ou encore de poser le problème autrement en cherchant à résoudre le problème de la génération de mobilité, à savoir l'augmentation des distances domicile – travail.

Emissions et consommations dans le secteur de l'industrie: prospective 2030

	Consommation		Emissions	
	2030 (GWh)	évolution 2005 - 2030	2030 (t eq CO2)	évolution 2005 - 2030
Agroalimentaire	44	-64%	7 014	-64%
Sidérurgie-Métallurgie	160	-49%	38 393	-52%
Mécanique - Automobile	279	-13%	44 636	-13%
Industrie des Minéraux	1	-57%	288	-57%
Textile - Papeterie - Verrerie	32	-46%	6 125	-47%
Chimie	71	-57%	14 610	-57%
Pharmaceutique	18	-57%	3 020	-57%
Divers	315	-34%	61 246	-34%
Total	**920**	**-39%**	**175 333**	**-41%**

Synthèse prospective à 2030 du secteur industriel

Compte tenu de la baisse significative de l'emploi industriel d'ici à 2030 (- 38% par rapport à 2005) selon le scénario « fil de l'eau », les émissions associées suivent la même tendance. Le modèle prévoit une baisse brute de 41 % par rapport à 2005.

On notera que la baisse d'émissions est plus importante que la baisse de l'emploi puisque les secteurs fortement consommateurs tels que la sidérurgie ou la chimie sont fortement touchés par la perte d'effectifs salariés.

Emissions pour les déchets: prospective 2030

	tonnages		Emissions	
	(t) 2030	Evolution 2005 - 2030	(t eq CO2) 2030	Evolution 2005 - 2030
DIB	785 000	+ 15%	159 109	+15%
Déchets ménagers	730 000	- 5%	11 814	-80%
Total	**1 515 000**	**+ 10%**	**170 922**	**-14%**

Synthèse prospective 2030 sur le secteur des déchets.

Bien que les tonnages de DIB et de déchets ménagers augmentent entre 2005 et 2030, les émissions associées baissent de 14 %. Cela est essentiellement dû au passage du traitement de 41 % des ordures ménagères en méthanisation.

On notera également que le volume total d'ordures ménagères est en baisse.

Emissions liées aux flux de matières: prospective 2030

Ces émissions sont liées aux flux de matières engendrés par l'utilisation des matériaux de construction et à la consommation des ménages.

Type	Emissions (t eq. CO_2) 2030	Evolution 2005 - 2030
Consommation alimentaire des ménages	2 000 000	+ 25%
flux de construction	450 000	+ 29%
Total	**2 450 000**	**+ 26%**

Synthèse prospective 2030 des flux de matières

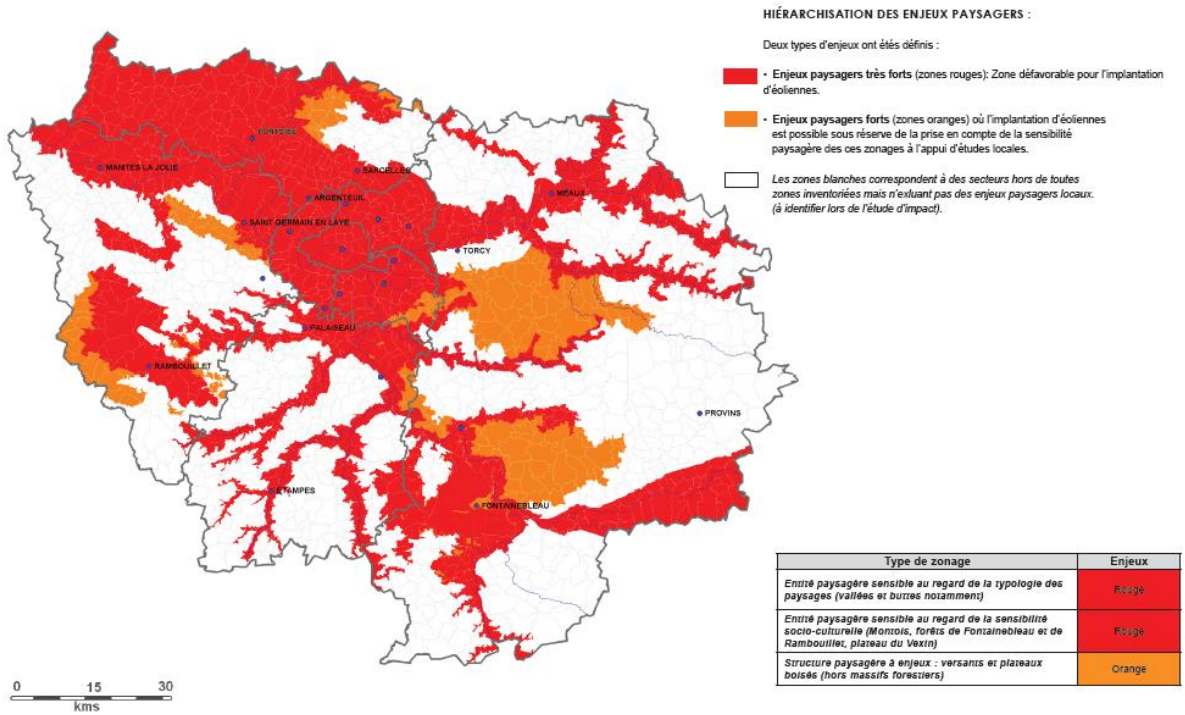
Les émissions induites sont en hausse de 26 % par rapport à 2005 soit une stagnation à population équivalente.

Les émissions liées aux flux de construction peuvent être largement minimisées par rapport à celles calculées dans le cadre de ce scénario. En effet, le scénario actuel est basé sur l'utilisation de matériaux standards dont certains peuvent être fortement émissifs. De nombreuses alternatives existent mais elles sont à l'heure actuelle encore marginales dans leur mise en œuvre.

Potentiel énergétique sur la commune

Eolien

Etant un espace fortement urbanisé, la commune du Bourget possède un enjeu paysager très fort. Elle représente donc une zone défavorable pour l'installation d'éoliennes.



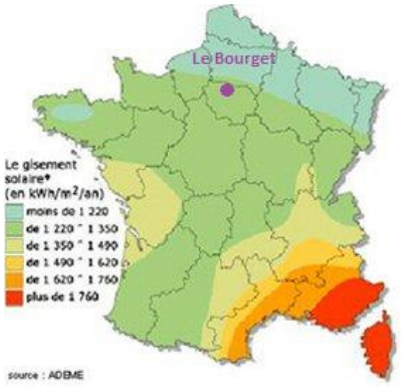
Hiérarchisation des enjeux paysagers – Source : Schéma Régional Eolien d'Ile-de-France

De plus, la vitesse du vent annuel moyen à l'échelle de la commune étant de 14,5 km/h, soit environ 3,9m/s, le nombre d'heures de fonctionnement d'une éolienne serait d'environ 3500 heures par an. Une éolienne implantée sur la commune ne serait capable de produire de l'énergie que 40% du temps. Cette installation ne serait donc pas rentable sur un tel site.

Source : http://www.jouy-en-josas.fr/iso_album/puissance_eolienne_-_vitesse_du_vent.pdf

Le solaire

Le gisement solaire en Ile-de-France est de 1250 à 1350 kWh/m² pour des panneaux solaires orientés au Sud et inclinés selon la latitude (voir carte ci-dessous).



Le gisement solaire en France – Source : ADEME

Même s'il est plus avantageux dans le sud, c'est évident, le solaire reste tout à fait intéressant dans un département tel que la Seine-Saint-Denis.

L'ensoleillement de la commune du Bourget (1627.4 h/an en 2014) et son potentiel solaire (environ 1300 kWh/m²/an) font des panneaux photovoltaïques un moyen efficace de production d'électricité.

De manière générale, la production d'électricité avec des panneaux solaires photovoltaïques en Seine-Saint-Denis est donc plutôt intéressante.

La Géothermie

Un des objectifs de la Loi Grenelle est de « multiplier par 6 la production de chaleur géothermique en France ».

Une étude menée dans le cadre de l'élaboration du schéma régional climat air énergie (SRCAE) d'Ile-de-France a permis de chiffrer et de localiser les potentiels de développement de la géothermie profonde sur l'aquifère du Dogger par :

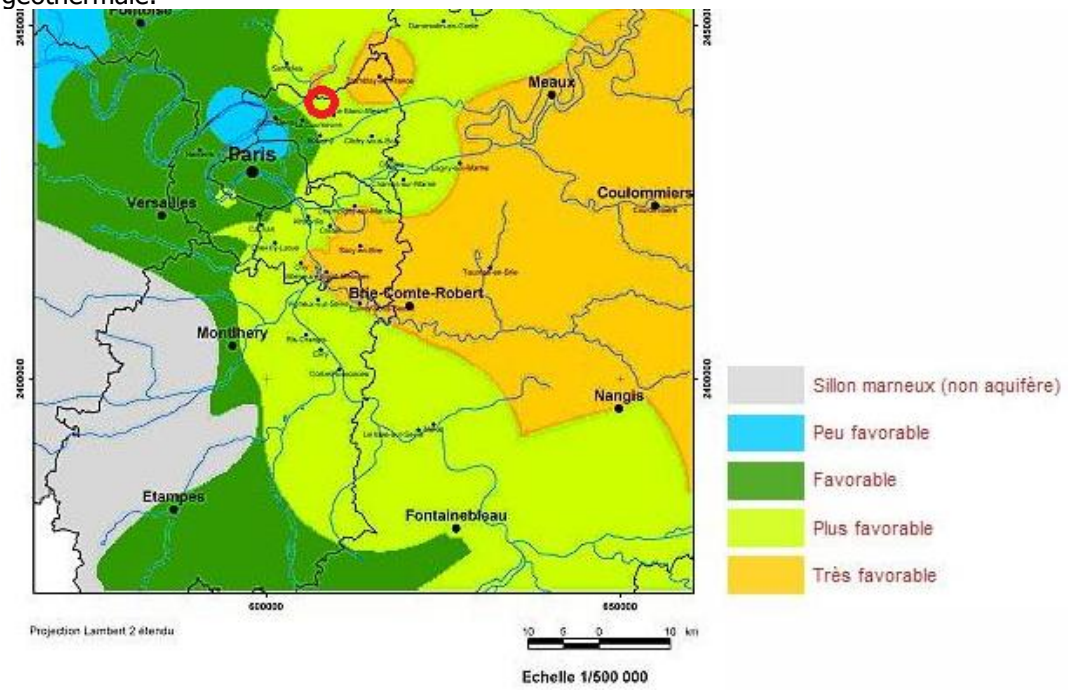
- extension des réseaux de chaleur géothermiques existants,
- géothermisation des réseaux existants en substitution d'énergies fossiles,
- création de nouveaux réseaux géothermiques.

La géothermie a également été ajoutée au SRCAE de l'Ile-de-France. Dans ce document figure le tableau avec les objectifs suivants :

Filière	Objectifs 2012		Objectifs 2020	
	En ktep	En GWh	En ktep	En GWh
Géothermie profonde	195	2 267	500	5 814
Géothermie intermédiaire	100	1 163	250	2 907
Pompe à chaleur individuelle	1 200	13 953	1 600	18 605

Objectifs énergétiques visés par le SRCAE de l'Ile-de-France

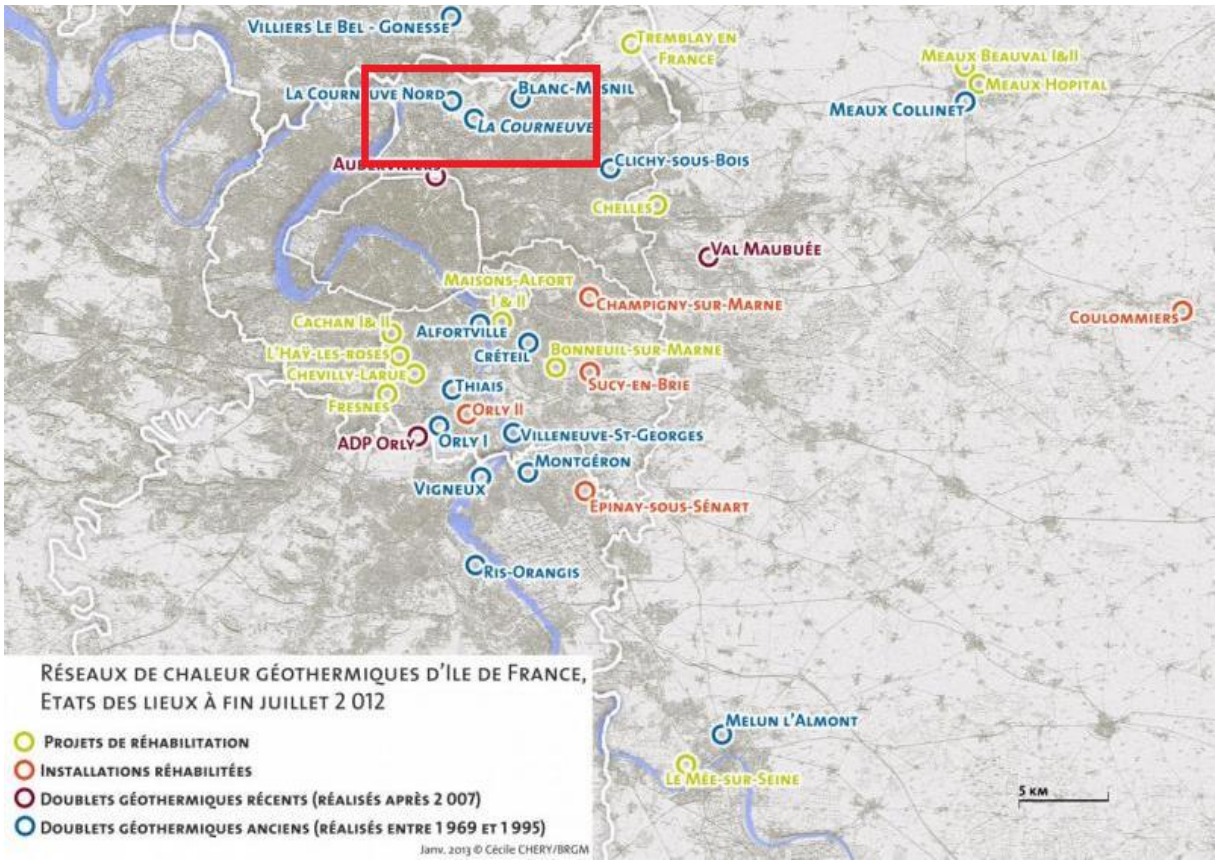
Les ressources aquifères sont particulièrement importantes et étendues sur l'ensemble de l'Ile-de-France. La région possède des **Aquifères « profonds »** (jusqu'à 2 000 mètres) et avec notamment la présence du Dogger (Partie moyenne du système jurassique), aquifère accessible dans l'Est francilien, exploité depuis des décennies. La carte suivante, représentant les différents aquifères de l'Ile-de-France, montre que Le Bourget se situe dans une zone plutôt favorable à l'exploitation géothermale.



Le potentiel énergétique disponible sur les différents aquifères de l'Ile-de-France – Source : www.Geothermie-Perspectives.fr

Les réseaux de chaleur urbains

Il n'y a pas de réseau de chaleur urbain sur la commune du Bourget, mais il en existe cependant à La Courneuve et au Blanc-Mesnil, deux communes limitrophes du Bourget.



Les réseaux de chaleur urbains en Ile-de-France – Source : www.Geothermie-Perspectives.fr

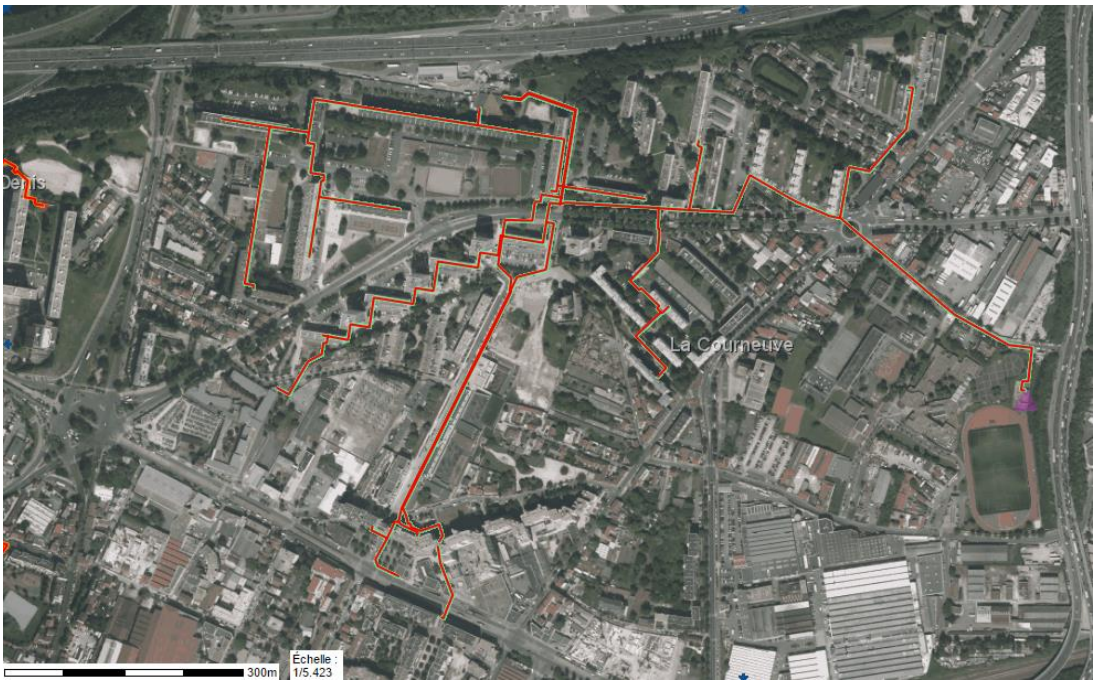
Le réseau de chaleur de La Courneuve :

Sur la commune de La Courneuve, le Syndicat Mixte pour la Géothermie à La Courneuve assure l'exploitation de deux réseaux de chaleur géothermiques (un au Nord et un au Sud) auxquels sont raccordés 5000 logements, 5 groupes scolaires et 4 équipements publics de la collectivité. Ces réseaux permettent de générer :

- 64 000 MWth pour la production de chaleur
- 14 200 MWe pour la production d'énergie.

En 2010, la connexion des deux réseaux était un des principaux objectifs pour la ville de la Courneuve.

En 2013, a été créé le SMIREC (Syndicat Mixte des Réseaux d'Energie Calorifique), qui regroupe les villes de La Courneuve, Saint Denis, Stains, Pierrefitte, l'Ile-Saint-Denis, l'OPH93 et PCH. Les principaux enjeux de ce Syndicat Mixte concernent le développement des réseaux et l'interconnexion avec d'autres réseaux.

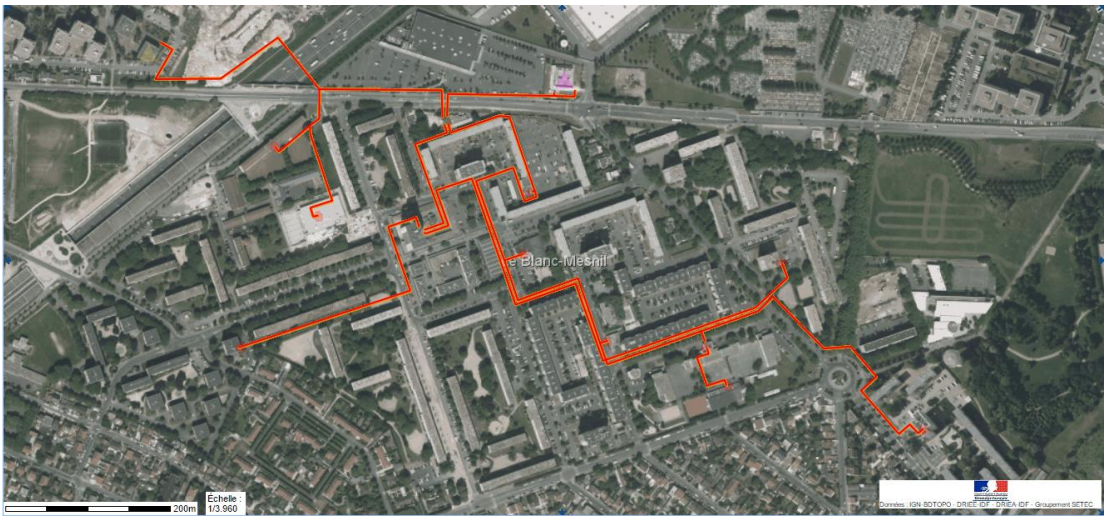


Le réseau de chaleur à La Courneuve - Source : http://carmen.developpement-durable.gouv.fr (DRIEE Île-de-France)

Le réseau de chaleur du Blanc-Mesnil :

Le réseau de chaleur de la commune du Blanc-Mesnil est géré par le SEAPFFA (Syndicat d'Equipement et d'Aménagement des Pays de France et de l'Aulnoye).

Depuis sa mise en œuvre, le réseau de chaleur alimente environ 3400 logements et assure ainsi l'apport énergétique de base.



Le réseau de chaleur du Blanc-Mesnil - Source : http://carmen.developpement-durable.gouv.fr (DRIEE Île-de-France)

<u>Développement et extension des réseaux de chaleur existants</u>

Des zones du territoire du Bourget sont situées à moins de 1000 mètres d'un réseau de chaleur existant. La collectivité analysera la possibilité de faciliter le raccordement sur ce réseau, des zones à réhabiliter, des zones à urbaniser, des bâtiments existants (notamment publics), etc.

En effet, dans les zones urbanisées ou à urbaniser du territoire, les réseaux de chaleur constituent le meilleur moyen de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de valoriser, à grande échelle, les énergies renouvelables (biomasse et géothermie) et de récupération (chaleur des usines d'incinération des ordures ménagères) disponibles sur le territoire. Les chaufferies centralisées raccordées aux réseaux de chaleur, même fonctionnant au gaz naturel, présentent de très bons rendements énergétiques et sont donc nettement moins émettrices de gaz à effet de serre que la somme d'une multitude de petites chaudières individuelles ou collectives.

La collectivité pourra s'appuyer utilement sur les recommandations en matière d'urbanisme préconisées dans le cadre du schéma directeur de création et/ou de développement de son réseau de chaleur. L'élaboration d'un tel schéma permet d'établir une vision prospective de l'évolution du réseau en concertation avec les acteurs locaux (bailleurs sociaux, copropriétés, gestionnaires de bâtiments tertiaires, etc.) et de quantifier les enjeux d'une densification, d'une extension, d'une interconnexion avec un réseau voisin ou d'une création de réseau. Elle permet également de prévoir et maximiser l'usage des énergies nouvelles et renouvelables.

Pour minimiser les coûts pour la collectivité comme pour les usagers finaux, les priorités à prendre en compte dans le document d'urbanisme en cours de préparation sont :

- en premier lieu, de faciliter le raccordement des bâtiments existants situés à proximité immédiate du (des) réseau(x) existant(s) ;
- puis, l'extension du (des) réseau(x) existant(s) pour alimenter des bâtiments situés à moins de 1000m
- et enfin, la création de réseaux neufs.

Création de nouveaux réseaux de chaleur

Une étude menée dans le cadre de l'élaboration du schéma régional climat air énergie (SRCAE) d'Ile-de-France a permis d'identifier les zones favorables au développement du chauffage urbain dans la région francilienne. Les collectivités situées dans une telle zone sont invitées à mener une étude spécifique pour évaluer précisément les enjeux d'un développement du chauffage urbain et des réseaux de chaleur sur son territoire et les conséquences à en retirer en matière d'organisation de l'urbanisme local, pour être en mesure de les traduire dans le document d'urbanisme en cours de préparation.

Enseignements de la partie « gestion des ressources naturelles »

- ◊ La commune est concernée par le SDAGE du Bassin de la Seine et des cours d'eaux côtiers normands 2010-2015 et par le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer.
- ◊ Elle est concernée par le Schéma d'Assainissement Urbain Départemental (AUDACE).
- ◊ La gestion de l'eau potable a été transférée au SEDIF.
- ◊ La qualité de l'eau est conforme aux valeurs réglementaires. L'eau distribuée provient de la Marne et de l'usine de traitement de Neuilly-sur-Marne.
- ◊ La commune comporte un ancien site BASOL qui a été traité, ainsi que de nombreux sites BASIAS. Peu d'entre eux sont encore en activité.
- ◊ L'enjeu sur la qualité des sols est moyen sur la commune car elle ne recense que des anciens sites potentiellement polluants.
- ◊ La commune est concernée par différents plans et schémas liés à l'énergie (SRCAE, PCE départemental). La commune du Bourget dispose d'un schéma de référence du projet du pôle Métropolitain du Bourget.
- ◊ Potentiel énergie sur la commune est essentiellement basé sur le solaire et le photovoltaïque, la géothermie grâce aux aquifères présents sur la commune et le raccordement aux réseaux de chaleur urbains des communes limitrophes (La Courneuve et le Blanc-Mesnil).

3. LES ESPACES VERTS ET LES ENJEUX DE LA BIODIVERSITE

3.1. GENERALITES

Etant située dans la petite couronne, où le tissu urbain est très dense, la commune du Bourget est très urbanisée. Elle offre donc peu d'espaces favorables au patrimoine écologique, mais se situe à proximité du Parc Georges Valbon « Parc Départemental de La Courneuve », qui bénéficie de plusieurs zonages de protection des espèces.

La commune possède quelques espaces verts pouvant servir de réservoirs de biodiversité potentiels. On recense notamment huit squares, les plus importants étant le square Charles de Gaulle et le square Little Falls :

- le square Charles de Gaulle abrite des aires de jeux pour enfants, mais aussi un parcours santé. Des manifestations municipales y sont parfois organisées, afin de rassembler les habitants autour de moments conviviaux ;

- situé dans le nouveau quartier qui a émergé en 2007, le square Little Falls porte le nom de la ville jumelle du Bourget aux Etats-Unis, dans le Minnesota. Le square propose un espace de détente agréable et abrite des aires de jeux pour les enfants.

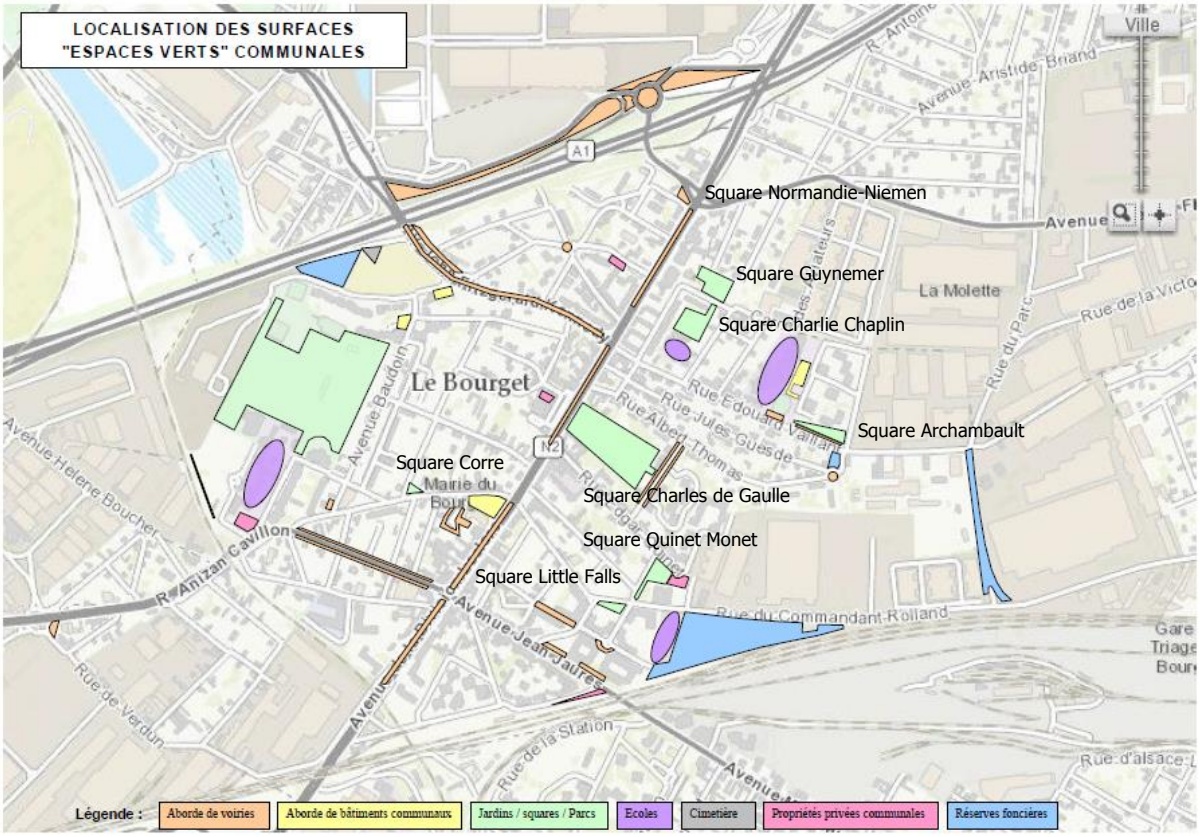
Il existe également des espaces verts disséminés sur la commune, dans les écoles, le cimetière, les jardins publics, mais aussi dans certaines propriétés privées communales et réserves foncières. Certaines voies sont bordées d'alignements d'arbres.

L'ensemble des espaces verts communaux représente **14.5 ha, soit 7.2% environ de l'aire de la commune, et 10.5 ha sont ouverts au public.** Chaque habitant de la commune dispose donc en moyenne de 6.9m² d'espace vert, contre 31m² pour la moyenne nationale.

Le Bourget est donc une commune très artificialisée avec peu d'espaces verts par habitant.

Catégorie	Surface	Service gestionnaire
Abords de voirie	21 017	Espaces verts
Abords de bâtiments	2 180	Espaces verts
Jardins/squares/parcs	81 228	Espaces verts/sport
Ecoles	65 89	Espaces verts
Cimetière	150	Etat civil
Propriétés privées communales	2 472	Espaces verts
Total réserves foncières	31 384	néant
Total	**145 020**	**Soit 14.5 Ha**

Synthèse des surfaces d'espaces verts *(Espaces verts du Bourget)*



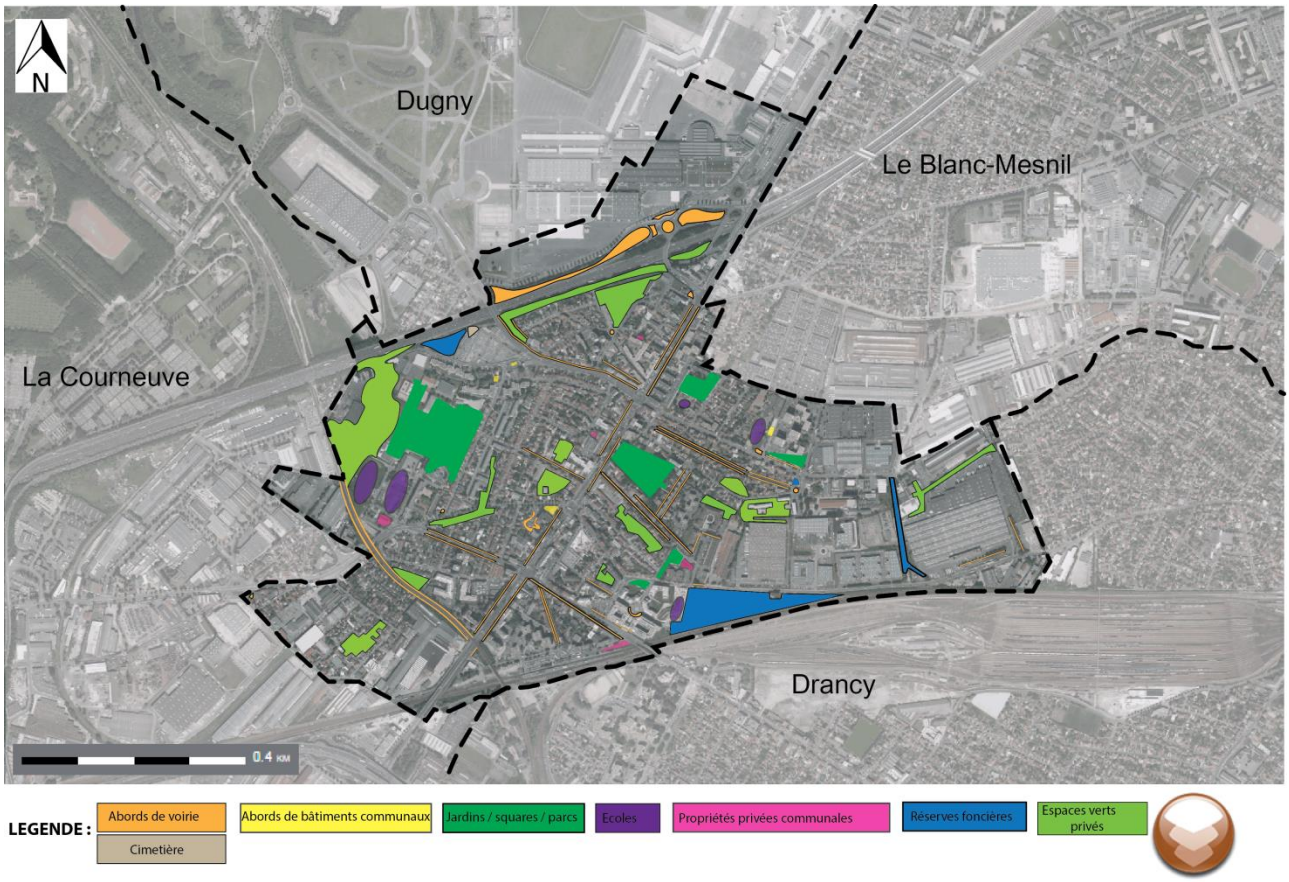
Liste des espaces verts sur la commune *(Source : Mairie du Bourget).*

Les squares et autres espaces verts de la commune, les alignements d'arbres le long des rues et avenues, constituent autant d'éléments de la nature dite « ordinaire ».

A l'ensemble de ces éléments, il faut ajouter les espaces verts privés, les jardins, bosquets...

Ces éléments de nature ordinaire jouent un rôle écologique notable. En effet, ces espaces, et notamment les arbres, peuvent servir d'habitat pour un certain nombre d'espèces animales (par exemple nidification des oiseaux), les pelouses et espaces fleuris peuvent accueillir certains insectes pollinisateurs, papillons, orthoptères,… Ces types de milieux doivent être considérés avec attention.

Leur mise en valeur et leur mise en réseau permettront de favoriser la nature en ville, grâce à un maillage : trame verte, déclinée à l'échelle de la commune.



Carte zones végétalisées domaine public et domaine privé *(Mediaterre Conseil)*

3.2. CONTEXTE ECOLOGIQUE : MILIEUX D'INTERETS ET ESPACES PROTEGES

3.2.1 Les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

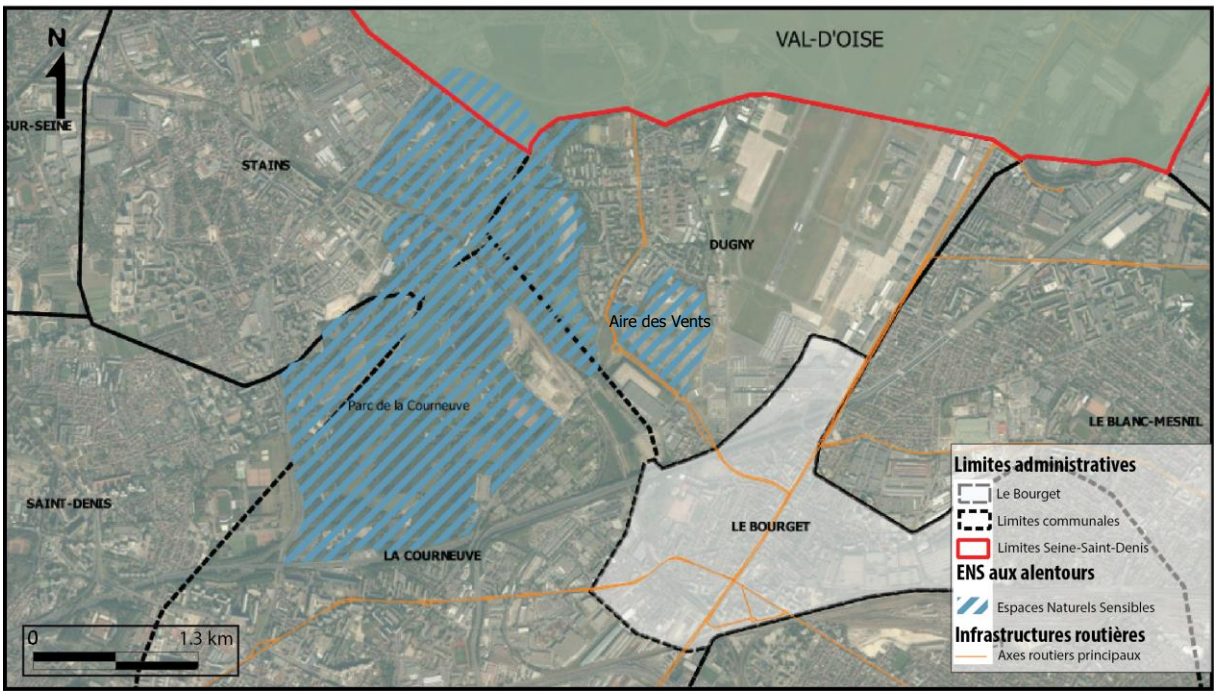
Afin de préserver la qualité des Espaces Naturels Sensibles (ENS) qui subsistent sur son territoire, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis dispose du droit de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles qui lui permet d'acquérir ou de gérer des espaces naturels d'intérêt à l'échelle départementale.

Le **parc départemental Georges Valbon**, ou **parc de La Courneuve,** et **l'Aire des Vents** forment le seul Espace Naturel Sensible recensé sur la zone d'étude. Le parc de la Courneuve, d'une superficie totale de 415 ha, est le plus grand de la région Ile-de-France. Le département de Seine-Saint-Denis est le propriétaire de 362 ha, soit plus de 87% de celui-ci.

Entièrement modelé par l'homme, le parc a été réalisé par tranches, ouvertes au public au fur et à mesure de leur achèvement. Les dernières tranches de travaux réalisées sont celles des Cascades et de la Grande Prairie (2003) et celle des Trois Rivières à Stains (2013). Ainsi, l'histoire du parc et ses aménagements sont étroitement liés aux évolutions techniques, économiques et historiques du XXe siècle. Aujourd'hui, c'est pour ses richesses naturelles et grâce à ses nombreux équipements pour le repos et les loisirs que le parc reçoit près de 2 millions de visiteurs par an.

Le parc se caractérise par la diversité de ses milieux : boisements, pelouses pour les jeux, prairies sauvages, jardins fleuris, lacs, marais et par son relief offrant des ambiances variées, pour le dépaysement et la détente.

Les ENS (Espaces Naturels Sensibles) aux alentours de la commune du Bourget



En outre, il correspond pour partie aux ZNIEFF de type I et de type II, et est intégré au multisite Natura 2000.

3.2.2 Les ZNIEFF

Les ZNIEFF de Type I :

Plans d'eau et friches du parc départemental de La Courneuve :

Les plans d'eau et friches du parc de La Courneuve sont constitués de plusieurs ilots situés sur les communes de La Courneuve, Dugny et Stains. Ils forment au total un espace de 23 ha.

D'après le rapport d'évaluation de la CDT publié en 2013, l'intérêt principal de la ZNIEFF concerne la présence d'une importante population de ***Crapaud calamite*** et d'une petite colonie de ***Blongios nain***. Ces deux espèces s'y reproduisent régulièrement.

Le "Vallon écologique" accueille d'autres oiseaux remarquables. Il héberge également plusieurs espèces d'odonates (libellules...) dont une est remarquable : ***l'Aeshne isocèle***. La reproduction de cette dernière y a été constatée. Elle profite également des plans d'eau localisés au nord. ***L'Utriculaire citrine***, plante aquatique, y est recensée également.

Les secteurs enfrichés et le "Vallon écologique" sont également favorables à plusieurs insectes vulnérables, dont les lépidoptères et les orthoptères.

Les ZNIEFF de type II :

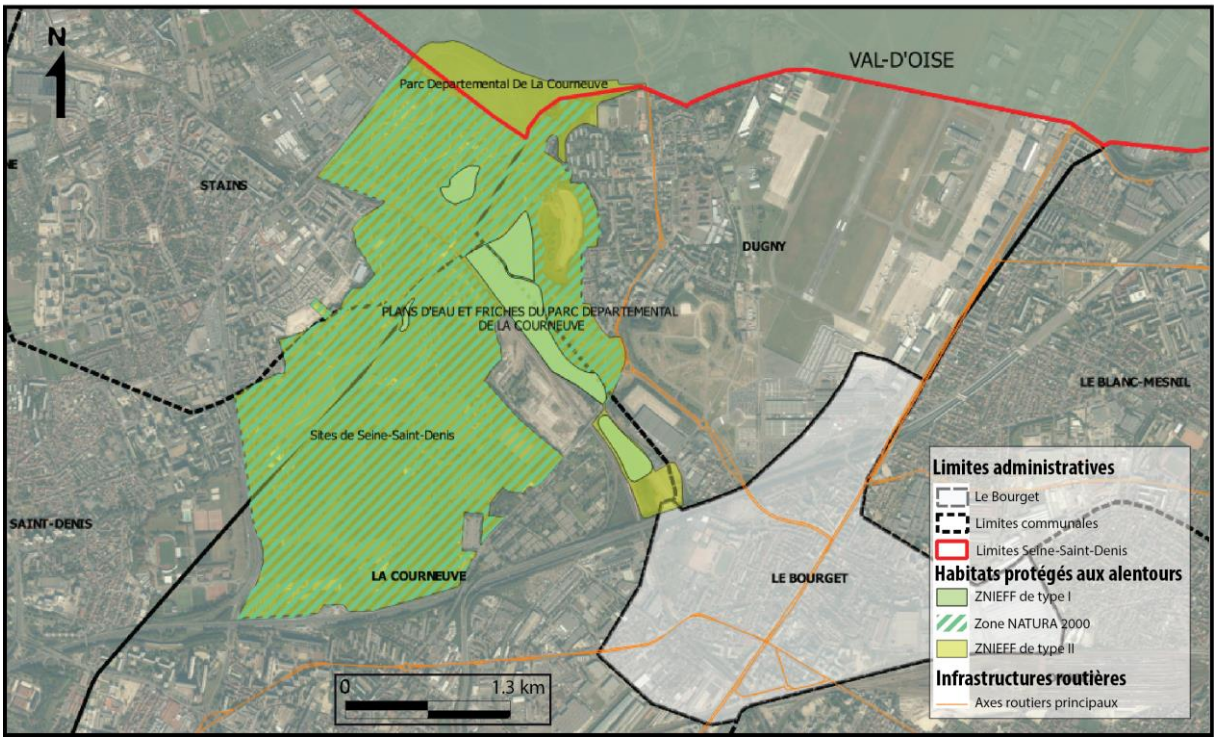
Parc départemental de La Courneuve *(d'après le CDT 2013)* **:**

D'une superficie de 353 ha, cette ZNIEFF est principalement présente sur la commune de La Courneuve, mais prend également place sur les communes de Stains, Saint-Denis, Garges-lès-Gonesse et Dugny. Le site est essentiellement fréquenté par des promeneurs et des riverains. Cet espace a une fonction de détente et de repos, également vecteur de pratiques sportives, culturelles,

et de loisirs de plein air. Une gestion écologique est appliquée au sein du "vallon écologique". Les voies de circulation routière et ferrée concernent une faible partie de la ZNIEFF. L'ensemble du parc, quant à lui, fait plus l'objet d'une gestion que l'on pourrait qualifier « d'harmonique », préservant l'équilibre entre l'accueil des usagers et la protection des espèces et habitats.

De par son emplacement (environnement urbain), le parc possède un intérêt pour l'avifaune qui est relativement intéressante au niveau régional, voire assez remarquable pour le département de la Seine-Saint-Denis (plusieurs espèces nicheuses en déclin et plusieurs espèces remarquables en migration). Il s'agit entre autres de la ***Bondrée apivore*** (migration) et du ***Pic noir*** (passage en période de reproduction). Ces deux espèces, inscrites à l'annexe I de la directive "Oiseaux", sont considérées comme rares. Ces oiseaux sont déterminants pour la création de ZNIEFF si le site regroupe respectivement un minimum de 10 couples, ce qui n'est pas le cas pour ce site.

Les habitats protégés aux alentours de la commune du Bourget



Carte des Habitats protégés à proximité du Bourget *(BRGM-Infoterre)*

3.2.3 Les Natura 2000

La zone d'étude accueille 1 des 15 sites d'un même site Natura 2000 «Multisite » intitulée "Sites de Seine-Saint-Denis". Son importance est élevée du fait de sa taille au sein de la première couronne parisienne : 317 ha du parc Georges Valbon (parc de La Courneuve) sur un total de 415 sont en cette zone de protection spéciale (ZPS) n° FR1112013.
La valeur patrimoniale repose sur la présence de ses milieux humides. Le rapport d'évaluation du CDT précise que : « *3 Espèces sont particulièrement indiquées comme faisant l'objet d'un enjeu de conservation fort : le* ***Blongios nain****, le* ***Butor étoilé*** *et le* ***Martin pêcheur d'Europe*** *; le* ***Blongios nain*** *étant la seule espèce référencée comme ayant une valeur patrimoniale forte à l'heure actuelle. Ces espèces sont inféodées aux milieux humides, leurs habitats sont à préserver* ».

3.2.4 Les sites et monuments naturels classés

Il n'y a pas de sites ou monument naturels classés au titre des articles L341-1 et suivants du Code de l'environnement, sur le territoire communal du Bourget. A proximité, nous pouvons citer deux sites naturels classés :

- Un ensemble formé par quatre secteurs du quartier Saint-Antoine sur le territoire de la commune de Montreuil
- Un ensemble formé par le parc forestier de Sevran et ses abords, sur les communes de Livry-Gargan, Sevran, Vaujours et Villepinte.

Ces deux sites naturels protégés se situent respectivement à environ 8 et 10km de la commune du Bourget.

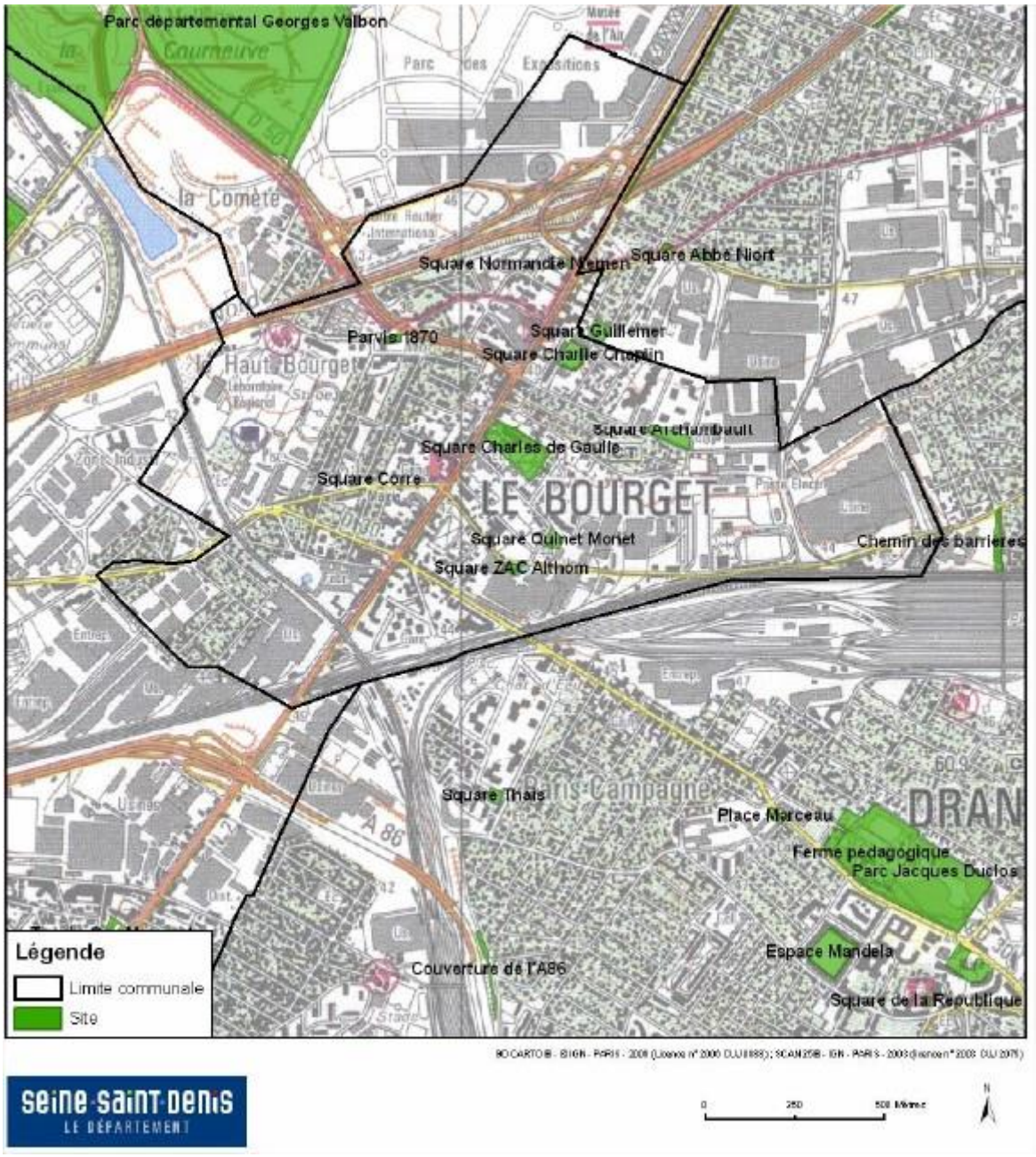
3.2.5 Les espaces naturels sur la commune du Bourget

La commune du Bourget ne comporte pas d'espace protégé, à l'exception de quelques dizaines de mètres carrés classés en ZNIEFF de type 2, à côté du bassin de lagunage de La Courneuve, sur le chemin de Saint-Ladre. Ces quelques mètres carrés représentent l'extrémité de la ZNIEFF de grande taille : Le parc Georges Valbon, décrite ci-avant.

3.3. INVENTAIRE FAUNE/FLORE ET HABITATS

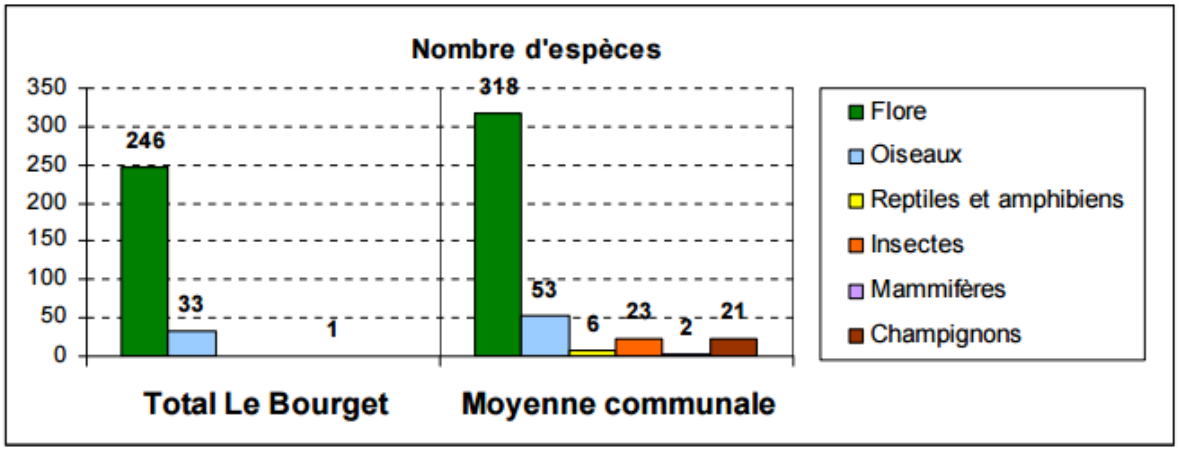
3.3.1. Faune et flore

Un inventaire de la faune et de la flore a été réalisé en 2011. Les données suivantes présentent le nombre d'espèces sur la commune par groupe taxonomique, comparé à la moyenne du nombre d'espèces par commune en Seine-Saint-Denis. Le tableau comprend la déclinaison de ce nombre d'espèces par sites. Ces derniers sont localisés sur la carte ci-dessous. La mention « autres sites » correspond aux zones en milieux urbains qui ne sont pas cartographiées.



Carte des localisations par sites (Département de Seine-Saint-Denis 2011)

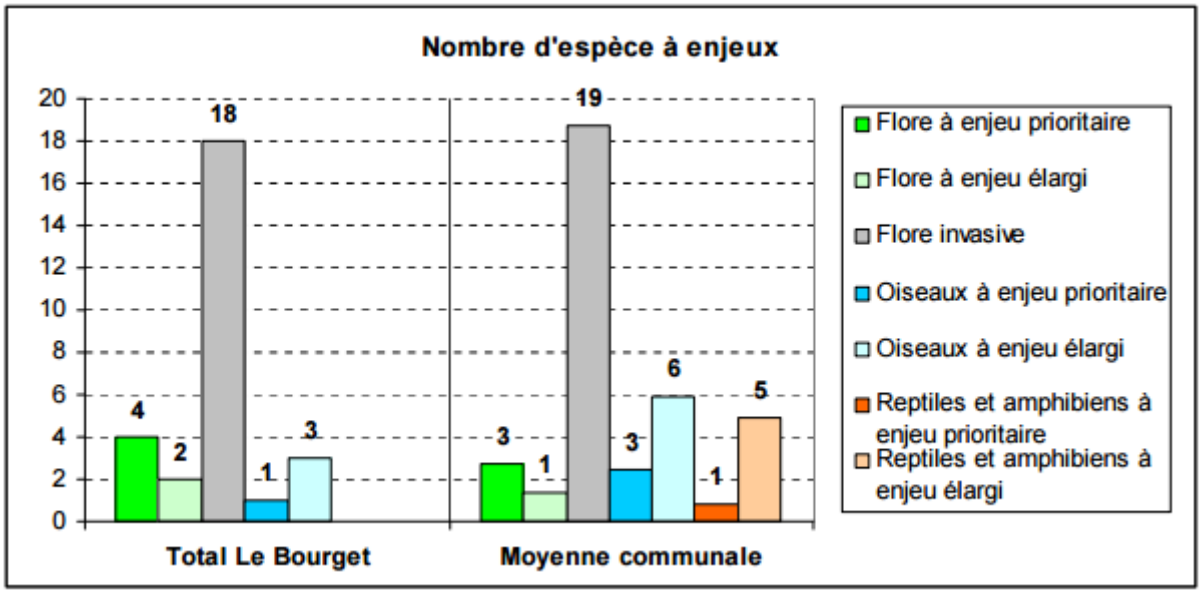
Il est très clair que la diversité spécifique du Bourget est bien inférieure à celle des autres communes, surtout au niveau de l'entomofaune (insectes sans ailes) et de l'herpétofaune (reptiles, lézards, batraciens...).



Localisation par sites	Flore	Oiseaux	Reptiles et amphibiens	Insectes	Mammifères	Champignons	Total
Square Charles de Gaulle	30	28					58
Autres sites	242	28			1		271
Total Le Bourget	246	33			1		280
Moyenne communale	318	53	6	23	2	21	425
Total Département	1227	180	18	573	15	534	2547

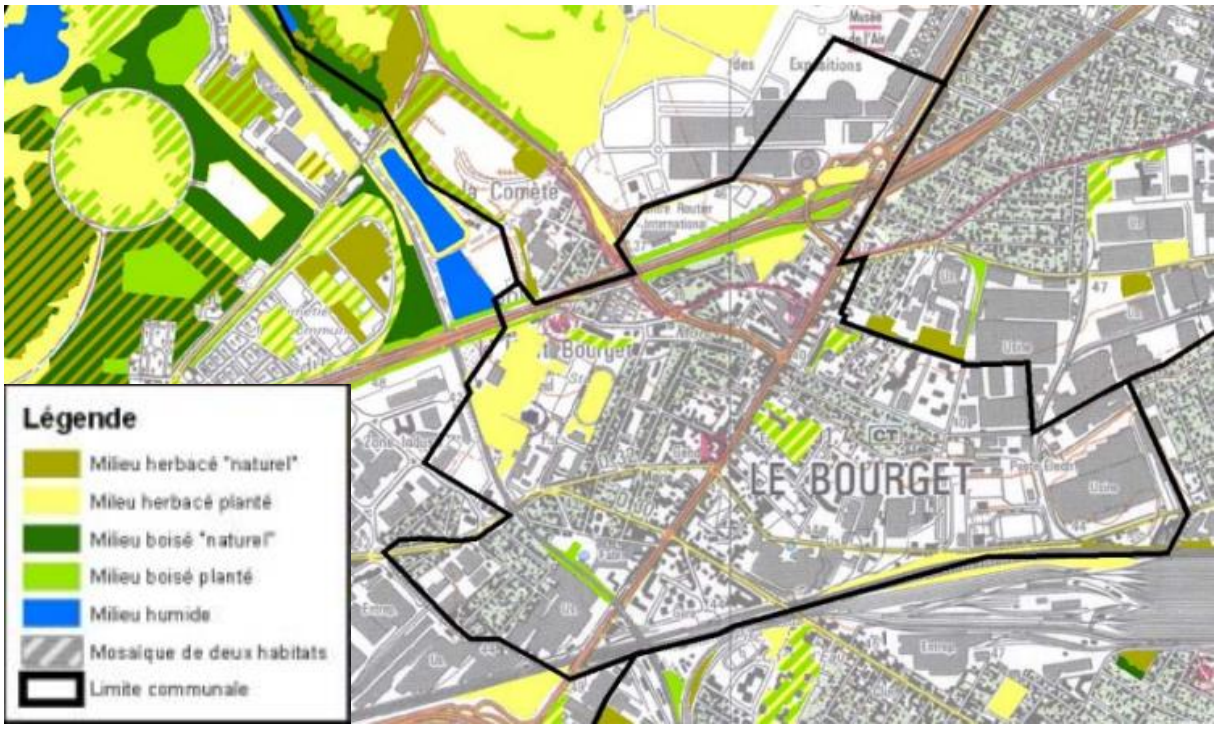
3.3.2. Enjeux de préservation

La commune du Bourget recèle 4 espèces végétales à enjeux prioritaires (espèces à caractère patrimonial pour le département, protégées au niveau national ou régional ; les sites hébergeant cette espèce sont à protéger ou surveiller en priorité), 2 à enjeux élargis (commune en Seine-Saint-Denis, mais rare en Ile de France) et 18 espèces invasives. On y retrouve également une espèce d'oiseau à enjeux prioritaire, et 3 à enjeu élargi. Du point de vue floristique, le Bourget se situe dans la moyenne communale (3 prioritaires, 1 élargi et 18 invasives), mais présente une faune plus pauvre que celle des autres communes, notamment au niveau de l'herpétofaune.



3.3.3. Habitats

L'analyse de la cartographie des types de milieux, réalisée par le Département de Seine-Saint-Denis en 2011, montre que la commune comporte des milieux boisés plantés et espaces plantés, principalement dans les espaces verts. On note également une absence milieux herbacés ou boisés dits « naturels ».



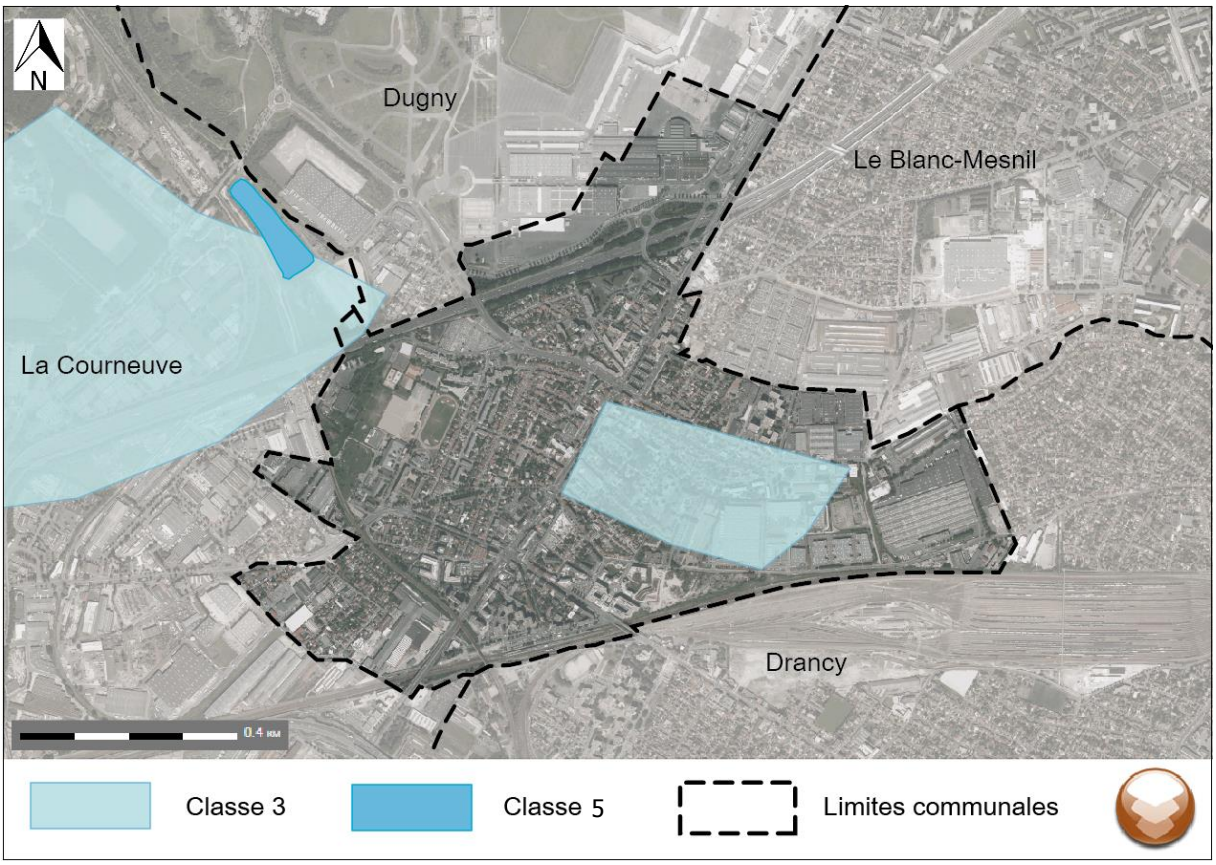
Carte des milieux sur la commune et autour (Département de Seine-Saint-Denis).

3.4. LES ZONES HUMIDES

Pour faciliter la préservation des zones humides et leur intégration dans les politiques de l'eau, de la biodiversité et de l'aménagement du territoire à l'échelle de l'Ile-de-France, la DIREN a lancé en 2009 une étude visant à consolider la connaissance des secteurs potentiellement humides. Cette étude a abouti à une cartographie de synthèse qui divise la région en cinq classes selon la probabilité de présence d'une zone humide et le caractère de la délimitation qui conduit à cette analyse.

Les enveloppes d'alerte des zones potentiellement humides mettent en évidence des secteurs où la proximité des eaux souterraines permet le développement, dans certaines conditions de zones humides. Ces zones sont mises en évidence par la présence d'espèces faunistiques et floristiques caractéristiques de ce type de milieu.

La commune du Bourget est traversée par des zones de « Classe 3 » qui correspondent à une probabilité importante de zones humides, mais dont le caractère humide et les limites restent à vérifier et à préciser.



Les enveloppes d'alerte zone humide de la commune du Bourget *(Infoterre-BRGM)*

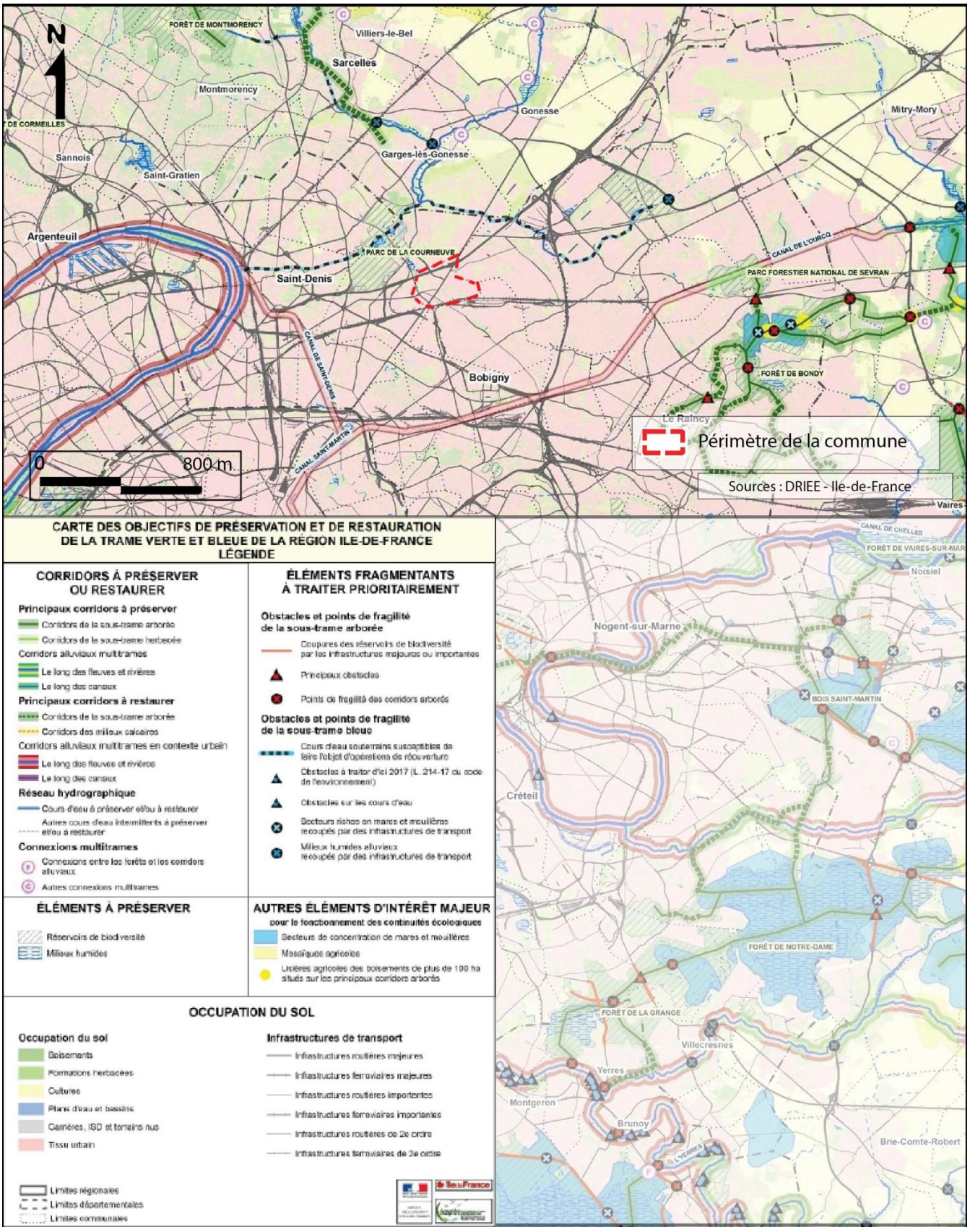
3.5. Les continuites ecologiques et le Schema Regional de Coherence Ecologique (SRCE)

Conformément à l'article L371-3 du code de l'environnement, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est un document-cadre régional, élaboré conjointement par les services de l'État et ceux de la Région, en concertation avec les acteurs du territoire. Il décline la trame verte et bleue à l'échelle de la Région.

Son objectif est d'identifier la trame verte et bleue à l'échelle de la Région afin de la conserver ou de la reconstituer. Afin d'enrayer la perte de biodiversité, elle doit permettre de préserver et de remettre en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines.

Approuvé par délibération du Conseil régional du 26 septembre 2013, le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France a été adopté par arrêté n°2013294-0001 du préfet de la région d'Ile-de-France, préfet de Paris, le 21 octobre 2013 et publié au recueil des actes administratifs.

Les orientations déclinées dans le Schéma Régional devront être prises en compte dans les documents d'aménagement et d'urbanisme locaux (SCoT, PLU...), les documents de planification agricole (Plan régional d'agriculture Durable) et forestier (Plan Pluriannuel régional de développement forestier). Le SRCE se veut un outil mis à disposition de tous les acteurs, avec un objectif essentiel et déterminant, celui d'intégrer la biodiversité comme un des éléments structurants de l'aménagement et du développement durable du territoire.



Sur le Bourget, LE SRCE de l'Ile de France n'indique pas d'élément pouvant être intégré à la trame verte et bleue. Seul le bassin dit « des brouillards » est considéré comme un réservoir de biodiversité faisant partie de la trame bleue.

3.6. SYNTHESE SUR LES ENJEUX ECOLOGIQUES

La commune du Bourget présente assez peu d'enjeux écologiques, du fait de la rareté des milieux naturels. La ville comporte plusieurs squares et espaces verts réduits, pour lesquels il est souhaitable de porter une attention particulière car ils constituent l'unique source d'habitats pour les espèces animales et végétales de la commune. Ces espaces participent au maintien de la « biodiversité ordinaire ».

4. ASSAINISSEMENT ET DECHETS

4.1. ASSAINISSEMENT

Par délibération en date du 29 septembre 1987, le Conseil Départemental de la Seine-Saint-Denis crée la Direction de l'Eau et de l'Assainissement afin d'assumer directement et totalement les missions qui relèvent de sa compétence en matière d'eau, d'assainissement et d'environnement. Le Département de la Seine-Saint-Denis a fait le choix d'un service d'assainissement en régie, c'est à dire qu'il est assuré par le service public lui-même. Il est financé par la redevance assainissement incluse à la facture d'eau comme le serait une entreprise privée dans le cadre d'une délégation de service public.

Le service assainissement assure la collecte des eaux usées domestiques et industrielles ainsi que la gestion des eaux pluviales.

Le nouveau schéma directeur de l'assainissement départemental et des Actions Concertées pour l'Eau (AUDACE) s'inscrit dans la construction du projet départemental de développement durable. Il a été voté en 2014 suite à une mise en conformité aux réglementations internationales et aux normes européennes. Il mentionne plusieurs points important dans son règlement :

- Les eaux de nappes et les eaux usées industrielles assimilées domestiques sont désormais prises en compte
- Le service public a une obligation de résultat et s'engage sur des délais
- La participation financière pour l'assainissement collectif est redéfinie selon les termes de l'article 30 de la loi de finance du 14 Mars 2012.
- Le Département est ainsi autorisé à réaliser les travaux de raccordement pour le compte des particuliers
- La politique de maitrise des rejets d'eaux pluviales est exposée en cohérence avec les enjeux locaux de lutte contre les inondations.

4.1.1. Le transport des effluents

Dans la petite couronne parisienne, la gestion de l'assainissement est assurée par plusieurs partenaires dont les missions sont complémentaires. Les effluents sont d'abord collectés par les égouts communaux de petite section, qui se jettent dans les collecteurs départementaux, assurant leur transport jusque dans les grands émissaires du Syndicat Interdépartemental de l'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (SIAAP). Celui-ci exploite les usines d'épuration de ces effluents. Cette répartition des missions est une spécificité de la petite couronne parisienne.

Les réseaux d'assainissement départementaux sont gérés par le département de la Seine-Saint-Denis à travers la Direction de l'Eau et de l'Assainissement (DEA). Néanmoins, les réseaux d'assainissement communaux, en charge de la collecte, sont gérés par l'Etablissement Public Territorial Paris Terres d'Envol.

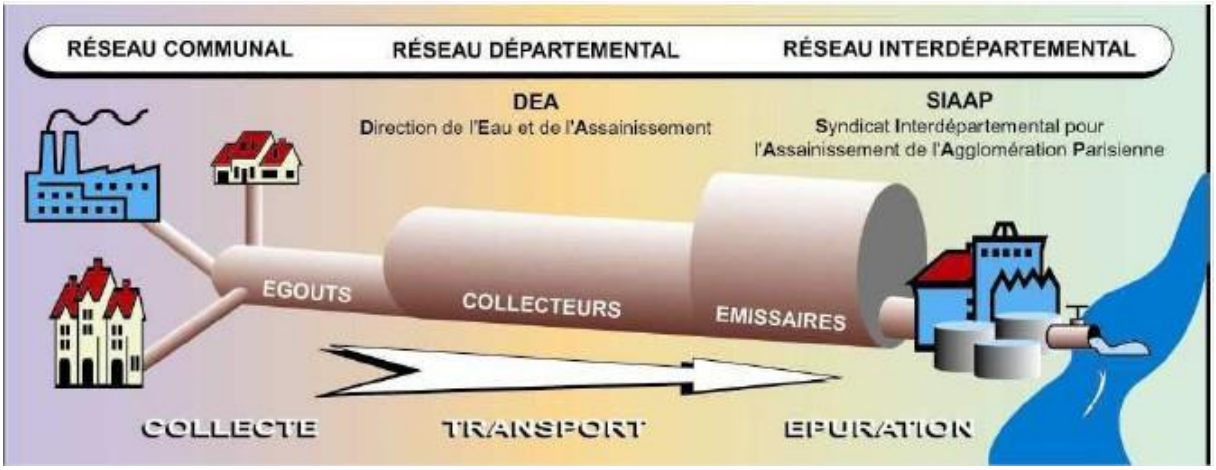
4.1.2. L'épuration des effluents

Le SIAPP assure dans ses 4 usines le traitement des eaux collectées, de façon à ne rejeter dans les milieux récepteurs (la Marne, la Seine) que des eaux répondant aux exigences de protection de leur qualité.

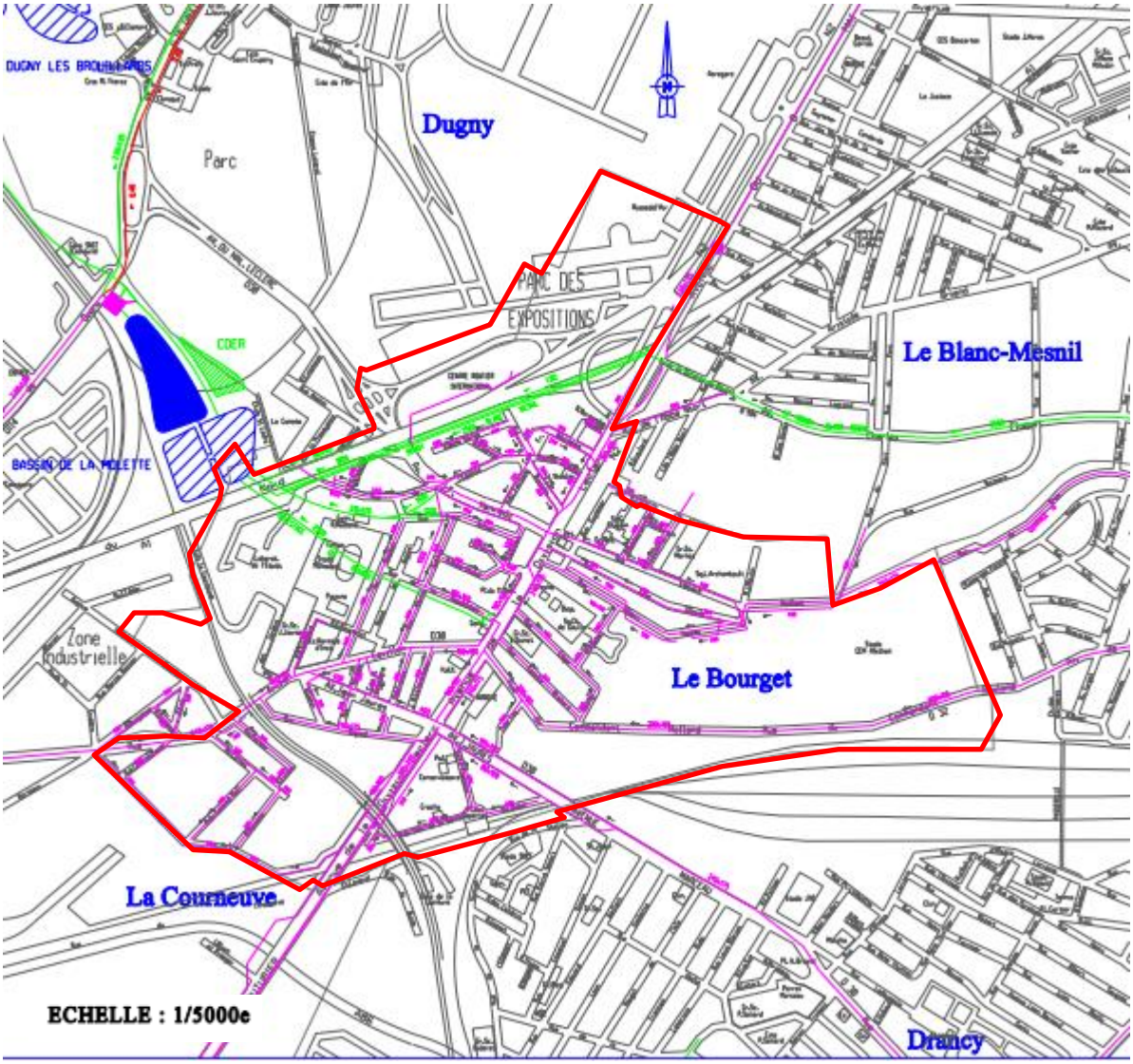
D'importantes installations de prétraitement sont implantées en tête des émissaires pour assurer le dégrillage (enlèvement des déchets grossiers) et le dessablage (enlèvement des sables) des eaux usées et améliorer ainsi les conditions d'écoulement dans le réseau.

Pour Le Bourget, les eaux usées sont dirigées vers la station d'épuration (STEP) d'Achères.
Dans l'optique de soulager la STEP d'Achères, une nouvelle station d'épuration, Seine Morée, la 6ème de l'agglomération parisienne, vient d'être ouverte sur la commune de Blanc-Mesnil. Elle traitera les eaux polluées d'une zone de 200 000 habitants, situées sur les communes aux alentours.

Le réseau, préalablement communal, a été transféré au Territoire le 1er janvier 2016. Ce dernier a confié la gestion de la collecte au SEDIF. Seuls les plus gros émissaires, à proximité de l'autoroute A1 sont départementaux.



Fonctionnement du réseau d'assainissement du Bourget



seine-saint-denis
LE DÉPARTEMENT

RESEAUX EXISTANTS ET PROJETES

Septembre 2001

RESEAU D'ASSAINISSEMENT communal , departemental et interdepartemental sur le territoire de

LE BOURGET

Imprimé par : W. HONORE
Le : 20 juin 2005
Signature : WH

	EXISTANTS	PROJETES
UNITAIRES		
INTERDEPARTEMENTAUX		
DEPARTEMENTAUX		
COMMUNAUX		
EAUX PLUVIALES		
INTERDEPARTEMENTAUX		
DEPARTEMENTAUX		
COMMUNAUX		
EAUX USEES		
INTERDEPARTEMENTAUX		
DEPARTEMENTAUX		
COMMUNAUX		
STATION DE CRUE		
STATION DE RELEVEMENT		
CHAMBRE A SABLE		
SIPHON		
DEVERSOIR		
POINT HAUT		
SENS D'ECOULEMENT		

Direction de l'Eau et de l'Assainissement
Adresse postale : DEA - Conseil General - BP 193 - 93003 Bobigny Cedex - Tel : 0143938383
Bureaux ouverts au public : 66, Avenue du Général de Gaulle - 93110 Rosny-sous-Bois - Tel : 0143938500
DEA2 - Division Hydrologie Urbaine & Environement

4.1.3. Les problèmes du réseau d'assainissement et les points à améliorer

Même si les nouvelles opérations disposent d'un réseau séparatif, le réseau est principalement unitaire sur l'ensemble de la commune ; ceci se traduit par une charge importante des quantités d'eau à épurer.

4.2. GESTION DES DECHETS

4.2.1. Contexte institutionnel

Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics –PREDEC

Le PREDEC est un outil de planification relatif à l'ensemble des déchets générés par les chantiers du bâtiment et travaux publics franciliens :

- Il propose un état des lieux de la gestion de ces déchets : quantités produites, modes de transport, installations de traitement et de valorisation, points forts et faibles de cette gestion à l'échelle du territoire régional…
- Il fixe des objectifs à 6 et 12 ans et propose des mesures à prendre afin de prévenir la production de déchets, d'améliorer leur gestion, de diminuer les impacts associés, et d'augmenter le recyclage pour mettre en œuvre une véritable stratégie d'économie circulaire au niveau du territoire régional, notamment dans le cadre des opérations liées au Grand Paris.

Élaboré en concertation avec les différents acteurs de la gestion des déchets, il fait office de document de référence à l'échelle régionale : services de l'État, collectivités, professionnels, associations…

Ce plan a fait l'objet d'une enquête publique du 26 septembre au 5 novembre 2014 inclus. L'autorité environnementale a rendu son avis sur le Predec le 24 septembre 2014. Le conseil départemental de Seine-Saint-Denis a émis un avis favorable en demandant le relais par l'État des dispositions techniques et administratives par des engagements forts en matière de législation et de contrôles. Le préfet de la région a émis un avis favorable avec réserve. L'autorité environnementale a décrété le rapport environnemental complet et préconise un suivi régulier du gisement des déchets inertes dans sa répartition selon les filières de traitement. En effet compte tenu des incertitudes de la prospective, il ne faut pas que les objectifs s'écartent des hypothèses retenues.

Plan régional des déchets dangereux (PREDD)

Un déchet est qualifié de dangereux s'il présente une ou plusieurs des propriétés suivantes : explosif, inflammable, irritant, nocif, cancérogène, corrosif, infectieux, tératogènes, mutagène ou écotoxique. Ils sont de tous types : solvants, huiles de vidange, peintures, vernis, encres, emballages souillés, pesticides. Ils sont produits par de nombreuses activités telles que l'industrie, les activités médicales, agricoles, le BTP, mais aussi par les ménages.

La région Ile-de-France a repris la compétence d'élaboration du PREDD avec un certain nombre d'axes prioritaires de travail, ceux-ci sont repris ci-dessous :

- Minimisation des impacts environnementaux et sanitaires (pris en compte dans le cadre de l'évaluation environnementale).

- Principe de proximité : favoriser un traitement de proximité des déchets dangereux produits en Ile-de-France, et encadrer les importations de déchets dangereux sur les installations franciliennes.

- Le meilleur captage des diffus est également l'un des objectifs majeurs, les capacités de traitement et de regroupement ne constituent pas à première vue le facteur bloquant, l'effort est donc essentiellement à mener sur les dispositifs de pré-collecte mis en place par les collectivités locales

(déchèteries acceptant les dangereux…) ou les acteurs privés (déchèteries professionnelles, opérations de branche, de zone…).

L'aéroport du Bourget est concerné par ce plan régional des déchets dangereux.

Charte pour une gestion durable des déchets de chantier du BTP pour Paris et la Petite-Couronne Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne

La charte a pour objectif d'inciter les différents acteurs à accomplir, chacun dans son domaine, les actions qui permettront de réduire le volume de déchets produits, d'en assurer une gestion correcte et d'en recycler une part croissante afin de concourir à la réduction des dépôts sauvages.

La charte identifie des engagements que tous les acteurs du BTP conviennent de prendre dans les meilleurs délais, dans la limite de leurs compétences et de leurs missions pour accompagner au mieux les objectifs et problématiques définis par le plan.

Outre ces grands objectifs, le diagnostic et l'analyse des spécificités locales ont fait ressortir un certain nombre d'objectifs concrets qui ont été adoptés comme tels dans le Plan :

- Mettre en place au plus vite une gestion durable des déchets par tous les maîtres d'ouvrage publics et privés, en intégrant des critères d'impact environnemental pouvant être pris en compte lors de l'analyse des offres,
- Impliquer toute la chaîne de responsabilité, du donneur d'ordre à l'éliminateur (gestionnaire de centre de recyclage, de décharge…), ce qui passe par l'information et la formation de tous les acteurs,
- Mettre fin au mélange des DIS (déchets industriels spéciaux ou déchets dangereux) avec les autres déchets,
- Mettre fin aux pratiques de dépôts sauvages, mêmes internes au chantier,
- Conforter et favoriser le transport alternatif des déchets (voie d'eau et voie ferrée).

Plan régional de réduction des déchets en Ile de France -PREDIF

Ce plan régional de prévention des déchets, appelé plan de réduction des déchets en Ile-de-France ou PREDIF, a ainsi pour objectif de faire évoluer les pratiques en mobilisant et soutenant les acteurs et partenaires régionaux. Il a été élaboré à la suite d'un diagnostic de territoire et d'une démarche de concertation. Il s'agit en fait d'une stratégie régionale pour la mise en œuvre de la prévention des déchets en Ile-de-France.

Ce plan est doté de 4 axes et de principes d'actions associés. Ces axes sont les suivants :

AXE 1 : CREER UNE DYNAMIQUE REGIONALE POUR LA REDUCTION DES DECHETS :

- Mobiliser et accompagner les programmes locaux de prévention (PLP) avec les relais territoriaux
- Réaliser une animation régionale et mettre en réseau les acteurs franciliens.

AXE 2 : FACILITER LE DEVELOPPEMENT DES ACTIONS DE PREVENTION ET MOBILISER DE NOUVEAUX ACTEURS, DONT LES ACTEURS ECONOMIQUES

- Promouvoir et développer au niveau régional les thématiques de la prévention
- Mobiliser et engager de nouveaux acteurs dans la prévention des déchets

AXE 3 : METTRE EN OEUVRE ET VALORISER L'EXEMPLARITE DE L'INSTITUTION REGIONALE

AXE 4 : MODALITES DE GOUVERNANCE ET SUIVI À METTRE EN OEUVRE

- Des partenariats et des instances de gouvernance du PREDIF
- Un décloisonnement et une coordination indispensables au sein de la région

- Programmation des actions et cadrage des moyens à mobiliser 2010 – 2014
- Des modalités de suivi et d'évaluation du plan et des programmes de prévention en Ile-de-France.

La commune est concernée par ce plan régional de réduction des déchets.

Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés PREDMA

Entrent dans le champ du PREDMA :

- les déchets, quotidiens et occasionnels, des ménages et des activités collectés dans le cadre du service public (ordures ménagères, collectes séparatives, déchets des artisans…)
- les déchets des activités non dangereux et non inertes collectés hors du service public (déchets des entreprises, des collectivités…) y compris ceux issus du secteur du BTP
- les déchets issus de la gestion de l'eau (boues et résidus de STEP)
- les déchets issus des activités d'élimination des déchets (refus de tri, mâchefers…).

L'exercice de planification consiste à décrire l'évolution de la gestion des déchets à partir d'une situation existante de référence et une projection à 5 et 10 ans basée sur des objectifs d'amélioration. Le plan doit présenter les préconisations à développer pour atteindre lesdits objectifs et évaluer l'incidence de l'atteinte de ces objectifs sur les installations en particulier en termes de besoins de capacités et donc de nouvelles installations.

Les enjeux et objectifs de ce plan sont les suivants :

- Préserver les ressources
- Optimiser les filières de traitement
- Réduire les distances pour le transport des déchets par la route
- Connaître les coûts de la gestion des déchets
- Innover et développer un pôle de recherche.

La commune est concernée par ce plan régional PREDMA.

4.2.2. L'ambassadeur Prévention Déchets

La ville dispose d'un ambassadeur Prévention Déchets, chargé de multiples missions :

- information et sensibilisation des bourgetins,
- animation dans les écoles et centres de loisirs,
- suivi de la qualité des collectes sélectives,
- installation de composteurs chez les particuliers.

L'ambassadeur a donc pour mission de conseiller et accompagner les Bourgetins aux gestes du tri et aux éco-gestes, amener chacun à se poser les bonnes questions quand nous trions nos déchets.

Le but est d'inciter les usagers à réduire le volume des déchets, autant pour préserver l'environnement que les dépenses. Pour cela, des actions de prévention auprès de différents publics (écoles, entreprises, résidences) sont conduites tout au long de l'année.

4.2.3. Réseaux de gestion des déchets

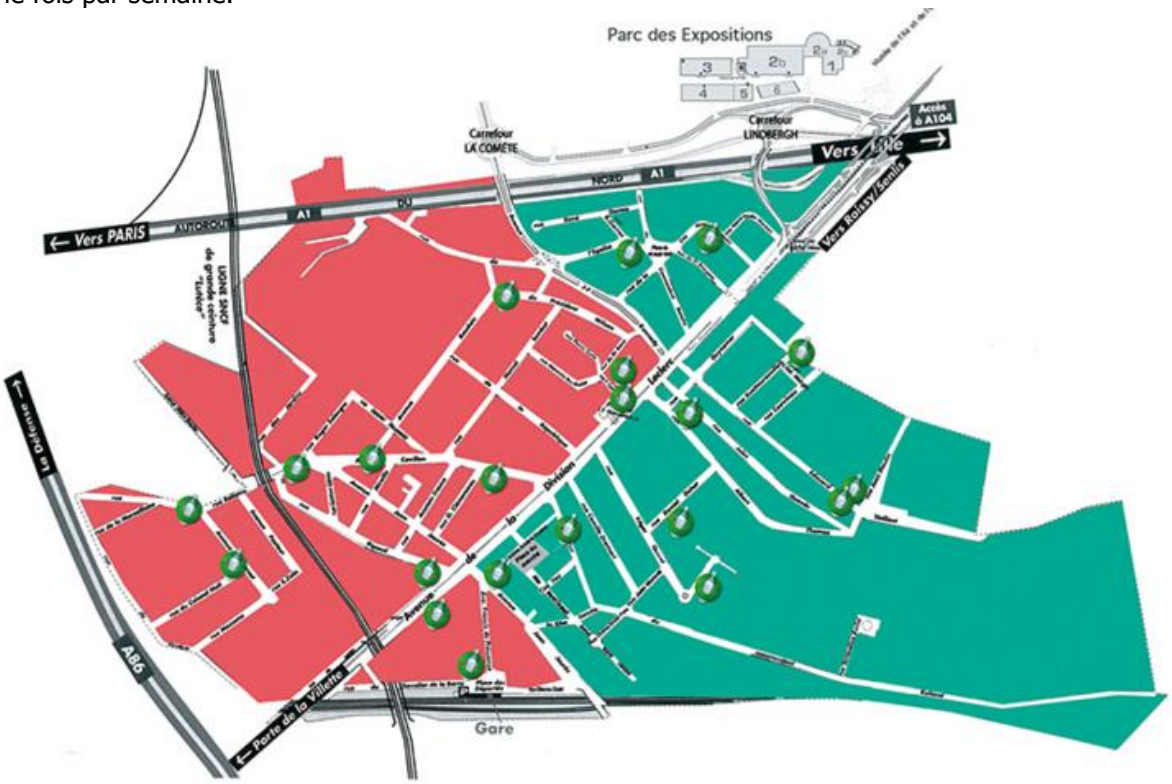
La commune a transféré la compétence de collecte et le traitement des ordures ménagères au Sitom 93 (Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de Seine-Saint-Denis).

Le SITOM 93 a pour objet l'élimination des déchets ménagers et pour vocation de construire, gérer, contrôler et exploiter l'ensemble des ouvrages et sites nécessaires, dans le cadre du Plan Régional (PREDMA) et des objectifs du Grenelle de l'environnement. En tant que composante du SYCTOM de l'Agglomération Parisienne, il défend les intérêts de ses communes adhérentes et leur fait bénéficier du traitement de leurs déchets dans les centres du Syctom ou d'autres centres sous contrat avec le Syctom. Le SITOM 93 permet aux communes d'accéder aux aides d'ECO-EMBALLAGES, de l'ADEME et de la Région Île-de-France en matière de collectes sélectives.

4.2.4. Planning des collectes au Bourget

Ramassage des déchets ménagers

Le ramassage des déchets ménagers est effectué par une entreprise extérieure suivant une tournée prédéfinie. Les ordures ménagères sont collectées trois fois par semaine et les emballages recyclables une fois par semaine.



Calendrier des jours de sortie des bacs par zone :

Jours de collecte : zone Ouest (en rouge)

- **Ramassage du bac marron les lundi, mercredi et vendredi (sortie des bacs la veille au soir)**
- **Ramassage des bacs bleus le mercredi (sortie du bac la veille au soir)**

Jours de collecte : zone Est (en vert)

- **Ramassage du bac marron les mardi, jeudi et samedi (sortie des bacs la veille au soir)**

- **Ramassage des bacs bleus le jeudi (sortie du bac la veille au soir).**

Ramassage des déchets verts

- La collecte des déchets verts est assurée **tous les mardis matin, de mars à novembre,** elle est interrompue pendant les mois de décembre, janvier, et février.
- Les sacs doivent être sortis devant les habitations le lundi soir, pour un ramassage le mardi matin.
- Les déchets verts doivent être déposés dans des sacs en papier biodégradables. Ils sont distribués fin février aux habitations individuelles par le collecteur.

La mairie fournit une liste des déchets verts autorisés ou interdits sur son site.

Collecte du verre, piles et batteries :

La collecte du verre, des piles et batteries s'effectue en apport volontaire dans l'un des nombreux points de collecte disponibles sur la ville.

Le verre doit être déposé dans l'une des 26 bornes aériennes ou enterrées disponibles sur la ville :

- uniquement les bouteilles, pots et bocaux en verre,
- sans bouchons, ni capsules, ni couvercles,
- vidés, en vrac et sans sacs.

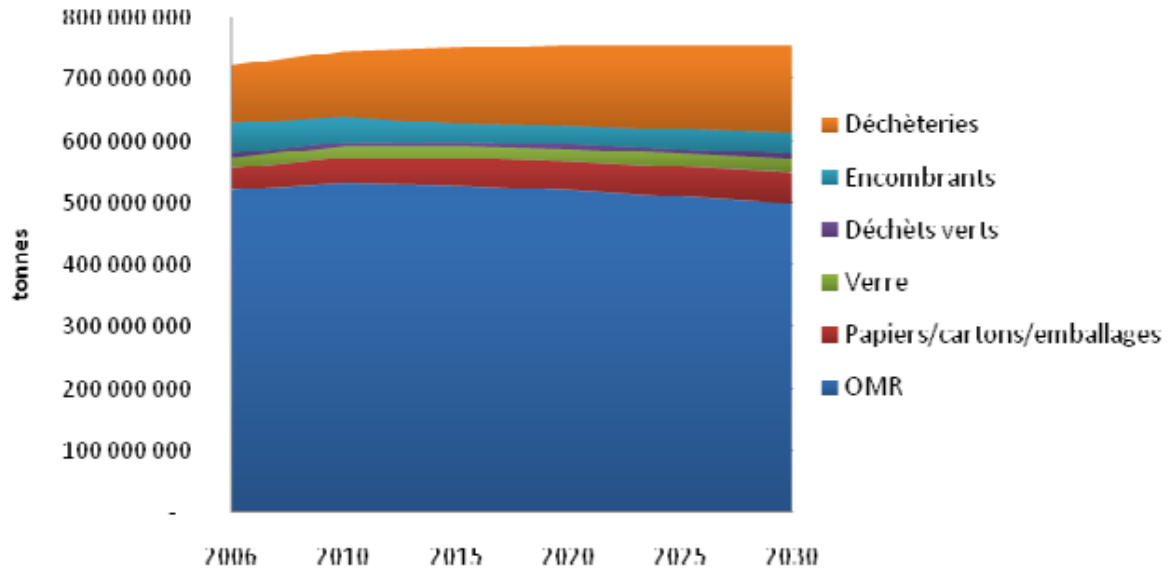
Les piles usagées, classées comme déchets dangereux, ne doivent pas être jetées dans la poubelle ordinaire mais déposées dans des bornes pour être triées puis recyclées par un éco-organisme agréé.

Des bornes "Batribox" destinées à recueillir les piles et batteries usagées ont été installées dans différents bâtiments de la ville (20 points de collecte au total).

4.2.5. Tonnage global des déchets

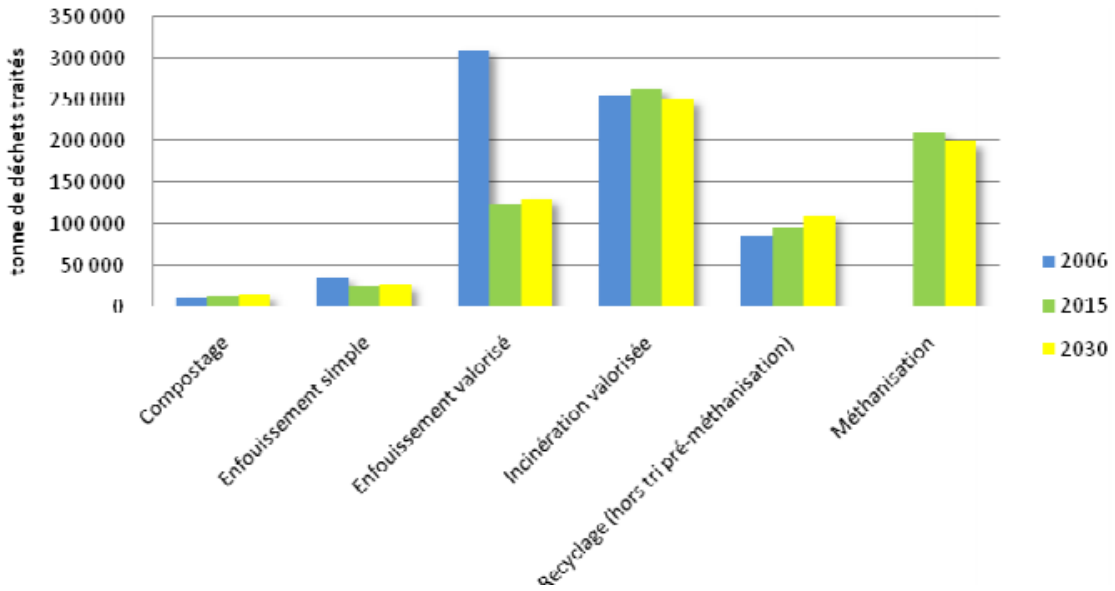
Pour la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, le Syctom avait enregistré pour l'année 2014 : 335kg par habitant de déchets ménagers, 28kg d'objets encombrants produits par habitant et 27kg par habitant de déchets issus des collectes sélectives.

Déchets ménagers



Evolution des tonnages d'ordures ménagères 2005 – 2030

Le rapport bilan carbone du département de la Seine-Saint-Denis estime la production de déchets ménagers à 730 000 t pour 2030 soit une augmentation brute de 4% par rapport à 2005 et une baisse de 18 % à population équivalente.

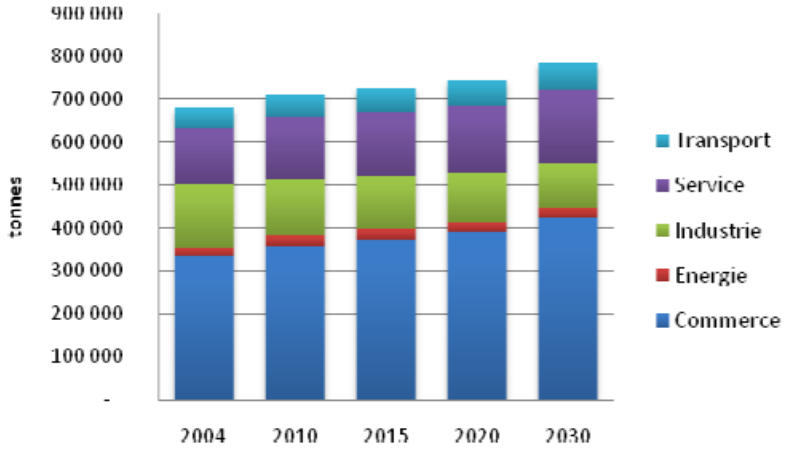


Evolution des tonnages de déchets ménagers traités par traitement 2005 -2030

Le traitement des déchets ménagers représente 12 000 t eq CO_2 en 2030 (hors recyclage) soit 80 % de moins qu'en 2005, et 85 % à population équivalente.

Cette baisse significative est due au développement de la méthanisation en grande partie, mais également à l'hypothèse d'un tri plus rigoureux qui permettrait d'éviter l'incinération des matières plastiques.

Les DIB 2030



Evolution des tonnages de DIB collectés par secteur 2005 -2030

Le secteur tertiaire étant fortement générateur de déchets, les tonnages de DIB collectés sont en augmentation pour 2030, suivant la tertiarisation du département. Parallèlement à l'augmentation des

tonnages de DIB collectés, les émissions augmentent de 15 % en valeur brute et baissent de 9 % en population équivalente.

Une des particularités de la Seine-Saint-Denis est d'assurer la valorisation d'une partie importante de ses déchets, notamment par de la chaleur à travers des unités d'incinération. Néanmoins, la présence encore importante de plastique au sein de ces déchets augmente de manière significative le bilan d'émissions de gaz à effet de serre.

4.2.6. Les déchetteries

Au Bourget, le ramassage des encombrants est effectué sur rendez-vous uniquement. Les objets qui ne peuvent pas être ramassés doivent être amenés à la déchetterie.

Installée dans le Centre Technique Intercommunal, rue Gâteau Lamblin à Drancy, la déchetterie intercommunale est ouverte aux habitants du Bourget ainsi que de Drancy et Dugny. Ce service est exclusivement réservé aux particuliers.

Les déchets autorisés :

- les ferrailles et métaux, bois (meubles, planches, etc.), gravats (déchets de construction ou déconstruction, limités à 1m3)
- les déchets verts (troncs, branches d'arbres, élagage d'arbustes, etc.)
- les déchets ménagers spéciaux : pots de peinture, solvants, batteries, piles, néons, ampoules, bombes, aérosols, etc.
- les déchets d'équipements électriques et électroniques : téléviseur, réfrigérateur, grille-pain, caméra, etc.

Les déchets refusés

- les huiles de toutes sortes (de vidanges, de cuisines)
- les ordures ménagères
- tous types de déchets d'entreprises (graisses et boue de station d'épuration, déchets radioactifs, matériaux amiantés, déchets végétaux, etc.)
- cadavres d'animaux, déchets anatomiques ou infectieux.

5. RISQUES ET NUISANCES

5.1. DEFINITION DES RISQUES MAJEURS

Le risque majeur résulte d'un événement potentiellement dangereux se produisant sur une zone où des enjeux humains, économiques et environnementaux peuvent être atteints.

Il existe deux familles de types de risques auxquels chacun de nous peut être exposé : les risques naturels : avalanche, feu de forêt, inondation, mouvement de terrain, cyclone, tempête, séisme et éruption volcanique, les risques technologiques : d'origine anthropique, ils regroupent les risques industriels, nucléaires, biologiques, rupture de barrage, etc.

Deux critères caractérisent le risque majeur : une faible périodicité : l'homme et la société peuvent être d'autant plus enclins à l'ignorer que son irruption est peu fréquente. Une énorme gravité : il provoque de nombreuses victimes et des dommages importants aux biens et à l'environnement.

5.2. RISQUES NATURELS

5.2.1. Risque mouvement de terrain

Phénomène de retrait-gonflement des argiles

Un matériau argileux voit sa consistance se modifier en fonction de sa teneur en eau : dur et cassant lorsqu'il est desséché, il devient plastique et malléable à partir d'un certain niveau d'humidité. On sait moins, en revanche, que ces modifications de consistance s'accompagnent de variations de volume, dont l'amplitude peut être parfois spectaculaire.

Le risque de « retrait-gonflement » d'argile correspond aux variations de la quantité d'eau dans certains terrains argileux qui se matérialisent par des gonflements en période humide et des tassements en périodes sèches.

En climat tempéré, les argiles sont souvent proches de leur état de saturation, si bien que leur potentiel de gonflement est relativement limité. En revanche, elles sont souvent éloignées de leur limite de retrait, ce qui explique que les mouvements les plus importants sont observés en période sèche.

La tranche la plus superficielle de sol, sur 1 à 2 m de profondeur, est alors soumise à l'évaporation. Il en résulte un retrait des argiles, qui se manifeste verticalement par un tassement et horizontalement par l'ouverture de fissures, classiquement observées dans les fonds de mares qui s'assèchent. L'amplitude de ce tassement est d'autant plus importante que la couche de sol argileux concernée est épaisse et qu'elle est riche en minéraux gonflants.

La lenteur et la faible amplitude du phénomène de retrait-gonflement le rendent sans danger pour l'homme. Néanmoins, les tassements différentiels peuvent occasionner des dégâts parfois importants aux constructions. Lors de périodes de retrait-gonflement, les constructions les plus susceptibles d'être fragilisées sont les constructions anciennes aux fondations fragiles.

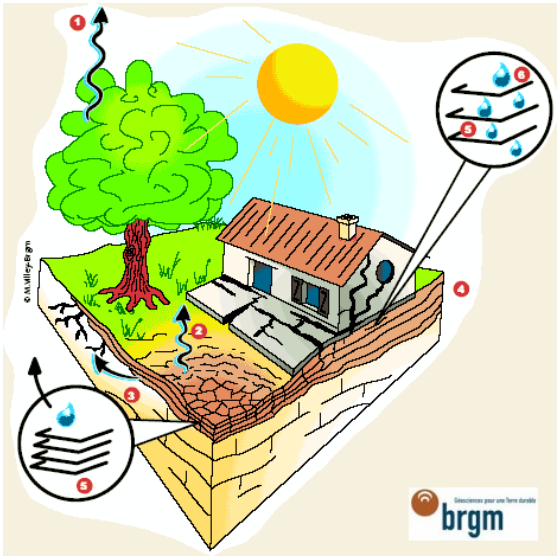
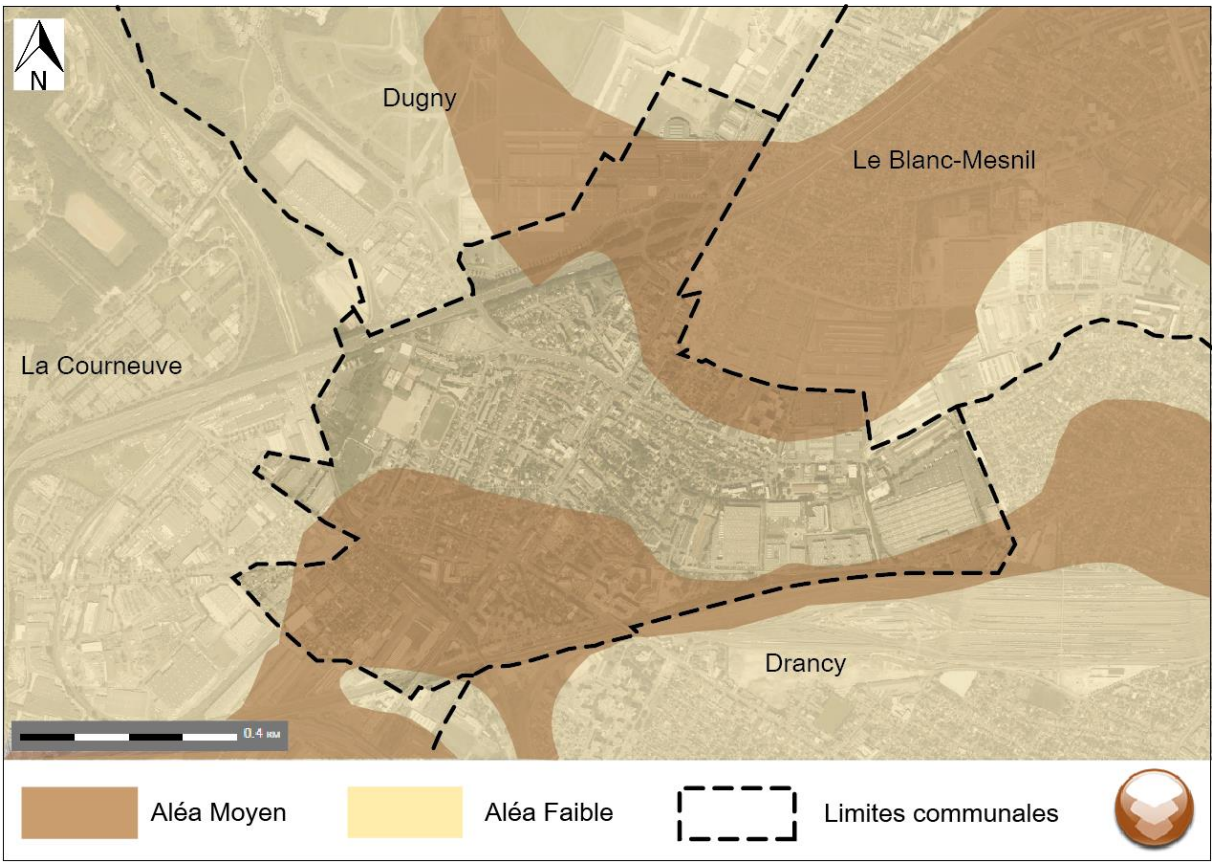


Schéma explicatif du phénomène retrait et gonflement des argiles *(http://www.argiles.fr/definitions.asp)*

La région Ile-de-France, à l'exception de la ville de Paris, est entièrement couverte par les cartes d'aléa retrait-gonflement des argiles réalisées par le BRGM. La réalisation de ces cartes s'est déroulée entre septembre 2000 et décembre 2006.



Carte de l'aléa retrait-gonflement des argiles sur la commune du Bourget *(BRGM-Infoterre)*

La commune du Bourget est concernée sur 55% de son territoire par un aléa faible (principalement sur les sols alluvionnaires), et sur 45% par un aléa moyen, qui correspond aux sols constitués de marnes (voir partie topographie).

Etant donné le fort taux d'urbanisation et la densité du bâti, ce risque doit donc être considéré, en priorité sur les zones concernées par l'aléa moyen. Il est important de noter cependant qu'aucun incident lié au phénomène de retrait-gonflement des argiles sur la commune n'a été recensé par le BRGM jusqu'en 2007.

Afin de limiter les risques, la direction régionale de l'environnement de l'Ile-de-France préconise :

Pour la construction :

- Réaliser des fondations appropriées
  - Prévoir des fondations continues, armées et bétonnées à pleine fouille, d'une profondeur d'ancrage de 0,80 m à 1,20m en fonction de la sensibilité du sol ;
  - Assurer l'homogénéité d'ancrage des fondations sur terrain en pente (l'ancrage aval doit être au moins aussi important que l'ancrage amont) ;
  - Eviter les sous-sols partiels, préférer les radiers ou les planchers porteurs sur vide sanitaire aux dallages sur terre-plein.

- Consolider les murs porteurs et désolidariser les bâtiments accolés :
  - Prévoir des chaînages horizontaux (haut et bas) et verticaux (poteaux d'angle) pour les murs porteurs
  - Prévoir des joints de rupture sur toute la hauteur entre les bâtiments accolés fondés différemment ou exerçant des charges variables.

Pour l'aménagement et la rénovation :

- Eviter les variations localisées d'humidité :
  - Éviter les infiltrations d'eaux pluviales (y compris celles provenant des toitures, des terrasses, des descentes de garage...) à proximité des fondations ;
  - Assurer l'étanchéité des canalisations enterrées (joints souples au niveau des raccords) ;
  - Éviter les pompages à usage domestique ;
  - Envisager la mise en place d'un dispositif assurant l'étanchéité autour des fondations (trottoir périphérique anti-évaporation, géo membrane...) ;
  - En cas d'implantation d'une source de chaleur en sous-sol, préférer le positionnement de cette dernière le long des murs intérieurs.

- Prendre des précautions lors de la plantation d'arbres :
  - Eviter de planter des arbres avides d'eau (saules pleureurs, peupliers ou chênes par exemple) à proximité ou prévoir la mise en place d'écrans anti-racines ;
  - Procéder à un élagage régulier des plantations existantes ;
  - Attendre le retour à l'équilibre hydrique du sol avant de construire sur un terrain récemment défriché.

La commune du Bourget est soumise au risque de mouvements de terrain : un évènement d'effondrement a eu lieu rue Rigaud en 1988. Cet effondrement, d'origine anthropique, a été causé par une fuite d'eau (source : Géorisques). Un PPRn sur les mouvements de terrain-Tassements différentiels a été prescrit en juillet 2011, mais n'a pas été appliqué.

Phénomène mouvement de terrain lié à la dissolution du gypse antéludien

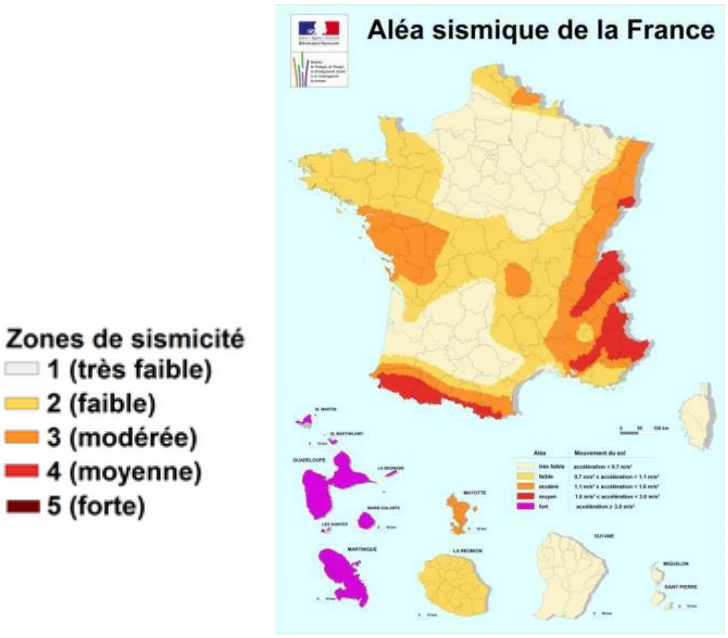
La circulation des eaux dans le sous-sol représentant un facteur déclenchant ou aggravant des mouvements de terrain, une attention particulière devra être portée aux dispositifs d'infiltration des eaux de pluie dont il ne faudra recommander la mise en œuvre, que sous réserve d'une étude justifiant l'absence d'impact sur la stabilité du sous-sol.

Arrêtés conformément à l'ancien article R. 111-3 du code de l'urbanisme, les périmètres de risques mouvements de terrain liés aux cavités souterraines (anciennes carrières ou poches de dissolution du gypse) valent plans de prévention des risques approuvés. Ils concernent 22 communes du département. La commune n'est pas concernée par cet arrêté.

5.2.2. Risque sismique

Les articles R563-1 et suivants du code de l'Environnement définissent les modalités d'application de l'article L. 563-1, en ce qui concerne les règles particulières de construction parasismique pouvant être imposées aux équipements, bâtiments et installations dans les zones particulièrement exposées à un risque sismique.

Pour l'application des mesures de prévention du risque sismique aux bâtiments, équipements et installations de la classe dite "à risque normal" (les bâtiments, équipements et installations pour lesquels les conséquences d'un séisme demeurent circonscrites à leurs occupants et à leur voisinage immédiat), le territoire national est divisé en cinq zones de sismicité croissante :



La commune du Bourget est classée dans **la zone la plus faible,** correspondant à la zone 1, zone de sismicité très faible. Néanmoins, l'histoire nous apprend que les périodes de retour du risque sismique sont imprévisibles. Par ailleurs, même en cas de risque faible ou très faible, des bâtiments peuvent être complètement démolis lors d'une secousse sismique, c'est pourquoi des précautions de construction doivent être prises.

Les règles de construction applicables ont pour principal objet la sauvegarde des vies humaines. Elles tendent accessoirement à limiter les dommages subis par les constructions. Sont concernés non seulement les immeubles de grande hauteur et les établissements recevant du public, mais aussi les bâtiments d'habitation individuelle et collective.

Désormais, les constructeurs, les particuliers, les architectes, les entrepreneurs et les artisans doivent tenir compte de ces règles dans la conception et la construction de tous nouveaux bâtiments. Le respect de ces règles de construction parasismique est de leur responsabilité.

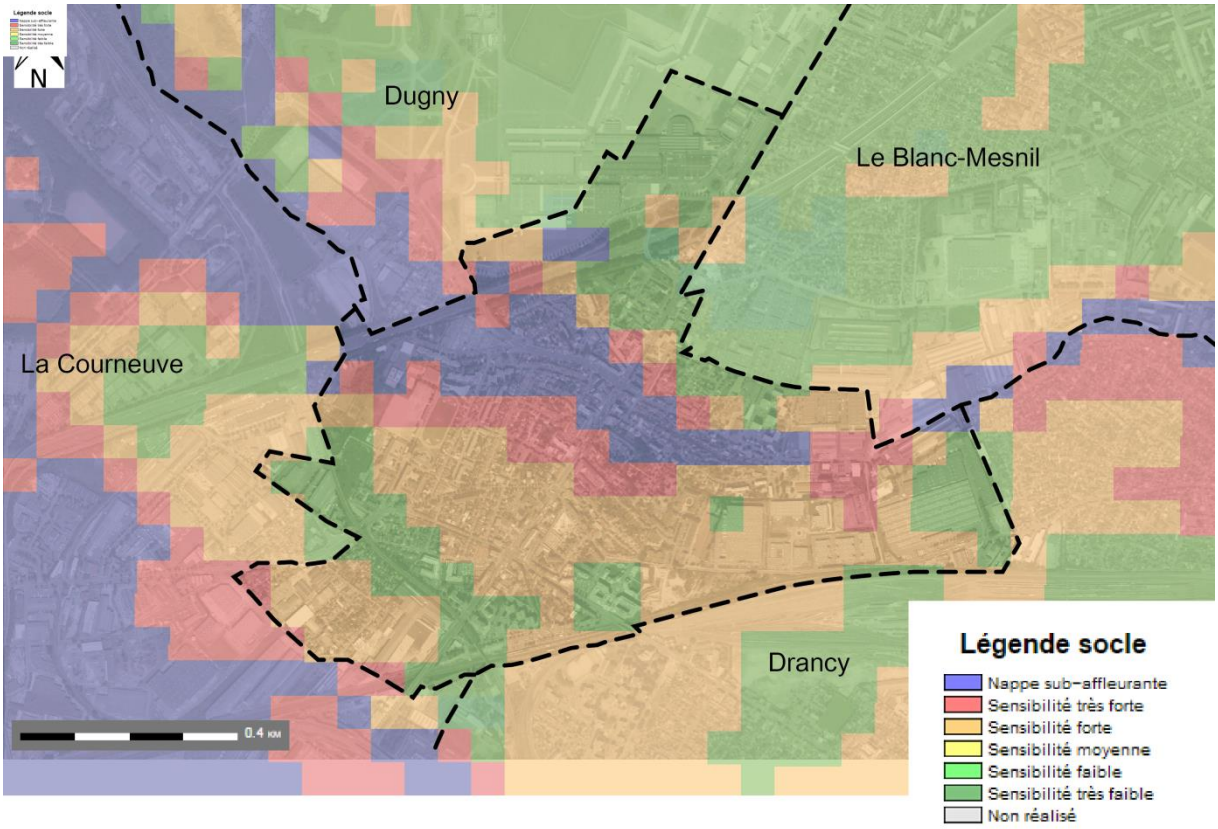
5.2.3. Risque inondation

La Seine-Saint-Denis a été confrontée au cours du XXe siècle à plusieurs crues de la Seine et de la Marne qui ont marqué les mémoires, comme celle de 1910. Les règles de construction et les plans d'exposition aux risques (PER) établis au fil du temps n'ont pas permis de maîtriser l'occupation des vallées. Leur vulnérabilité aux crues a ainsi beaucoup augmenté.

Aussi, pour améliorer la prévention et mieux fixer les règles d'urbanisation sur les 24 communes situées en zone inondable, un premier plan de prévention des risques inondation a été approuvé le 28 juillet 2000.

La révision de ce plan, prescrite le 4 avril 2003 a conduit à approuver le nouveau PPRI de la Marne et de la Seine dans le département le 12 novembre 2007, suite aux périodes de consultation et d'enquête publique. Ce plan définit un zonage réglementaire en croisant l'importance du risque (hauteurs de submersion et vitesse d'écoulement des eaux pour la crue de 1910) et le niveau d'urbanisation. À chaque zone correspondent des règles d'occupation des sols et de construction à respecter.

Le risque d'inondation varie de faible à très élevé sur la commune. Les sols sédimentaires sont au-dessus d'une nappe peu profonde pouvant potentiellement déborder. Une surveillance de la nappe doit être assurée, afin de prévenir les risques de débordement de la nappe.



Carte de l'aléa « inondation dans les sédiments » *(BRGM-Infoterre)*

La commune a subi au cours des années 80-90 quatre coulées de boues, entrainant des arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle. La dernière datant de 1999, le risque de coulée de boue semble avoir diminué mais doit toujours être considéré.

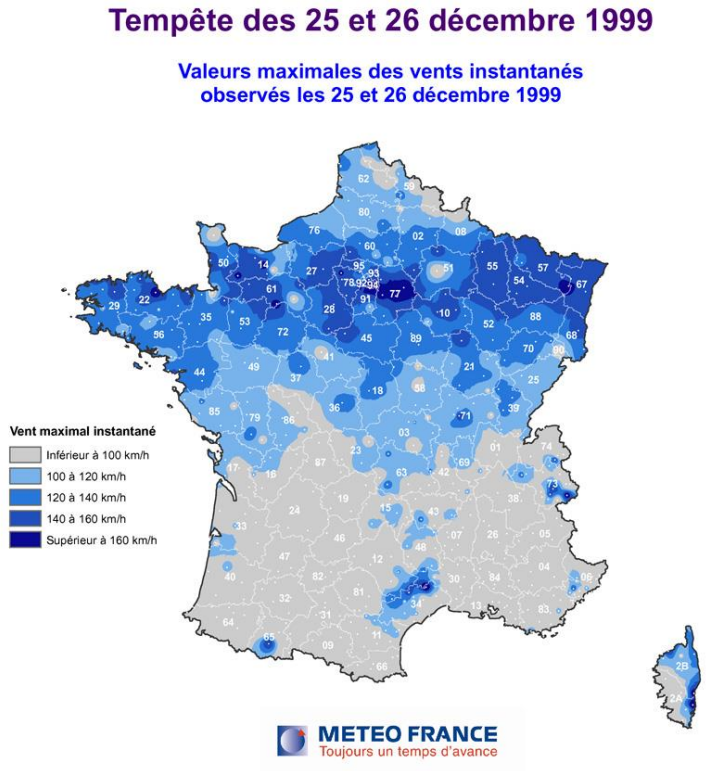
5.2.4. Risque feux de forêts

Etant donné qu'il n'y a pas de forêt ou de massifs boisés sur la commune, le risque de feux de forêt est quasi-inexistant

5.2.5. Risque tempête

Comme de nombreux départements en France, la Seine-Saint-Denis est sujette au risque de tempêtes.

La carte ci-dessous représente les valeurs maximales des vents instantanés (= rafales) observées le 25 et 26 décembre 1999. La tempête Lothar a balayé le nord du pays avec des rafales souvent supérieures à 140 km/h sur une vaste zone s'étendant de la Bretagne à l'Alsace. Des rafales de 173 km/h ont été enregistrées à Saint-Brieuc et Orly, de 169 km/h à Paris.



5.3. RISQUES TECHNOLOGIQUES

5.3.1. Définitions

Au regard du code de l'environnement

Selon l'article 1er de la loi n°76-663 du 19 juillet 1976, codifié à l'article 511-1 du code de l'environnement, toutes « les usines, ateliers, dépôts, chantiers, carrières et d'une manière générale les installations exploitées ou détenues par une personne physique ou morale, publique ou privée, qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients, soit pour la commodité du voisinage, soit pour la santé, la sécurité, la salubrité publique, soit pour l'agriculture, soit pour la protection de la nature et de l'environnement, soit pour la conservation des sites et des monuments » sont considérées comme des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Ainsi, il existe différents niveaux de classement suivant la gravité des dangers ou des inconvénients que peut présenter l'exploitation de ces installations :

- Non classée (NC) : toutes les activités de l'établissement sont en dessous des seuils de classement. L'établissement n'est pas une installation classée et n'est dans ce cas soumis à aucune obligation particulière. Il relève de la police du maire ;
- Déclaration (D) : l'installation classée doit faire l'objet d'une déclaration au préfet avant sa mise en service. Le risque est considéré acceptable moyennant des prescriptions standard au niveau national, appelées « arrêtés types » ;
- Déclaration avec contrôle (DC) : l'installation classée doit faire l'objet d'une déclaration au préfet avant sa mise en service et fait de plus l'objet d'un contrôle périodique effectué par un organisme agréé par le ministère du Développement durable ;
- Enregistrement (E) : l'activité doit préalablement à sa mise en service, déposer une demande d'enregistrement qui prévoit, entre autres, d'étudier l'adéquation du projet avec les prescriptions générales applicables. Le préfet statue sur la demande après consultation des conseils municipaux concernés et du public ;
- Autorisation (A) : avant toute mise en service, l'installation doit faire l'objet d'une demande d'autorisation, démontrant l'acceptabilité du risque. Le préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement. Dans l'affirmative, un arrêté préfectoral d'autorisation est élaboré au cas par cas ;
- Autorisation avec servitude (AS) : concerne les installations présentant des risques technologiques. La démarche est la même que pour l'autorisation, mais des servitudes d'utilité publique sont instaurées pour interdire ou limiter les constructions dans un périmètre de risque.

Au regard de la Directive SEVESO

Certaines ICPE utilisant des substances ou des préparations dangereuses peuvent être classées SEVESO, selon la directive européenne SEVESO 2 de 1996. Contrairement à la réglementation ICPE, la réglementation européenne ne concerne que les risques industriels majeurs.

La directive SEVESO distingue deux types d'établissements, selon la quantité totale de matières dangereuses sur site :

- les établissements SEVESO seuil bas,
- les établissements SEVESO seuils hauts, dits AS (soumis à autorisation avec servitudes).

Elle a été transposée en droit français au travers de l'arrêté ministériel du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation. Cet arrêté et sa circulaire d'application du 10 mai 2000 prévoient les dispositions organisationnelles à mettre en œuvre par les exploitants en matière de prévention des accidents majeurs (mise en place d'un système de gestion de la sécurité).

La directive SEVESO 2012/18/UE dite Seveso 3 relative aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, a été adoptée le 4 juillet 2012. Elle est entrée en vigueur le 1er juin 2015 et a remplacé la directive SEVESO 2. Elle a pour principaux objectifs :

- d'aligner la liste des substances concernées par la directive sur le nouveau système de classification des substances dangereuses du règlement sur la classification, l'étiquetage et l'empaquetage des substances et des mélanges (dit règlement Classification, Labelling, Packaging-CLP), qui établit de nouvelles méthodes de classification des substances et crée de nouvelles dénominations de dangers,
- de renforcer les obligations d'information du public.
-

Le plan prévention des risques technologiques

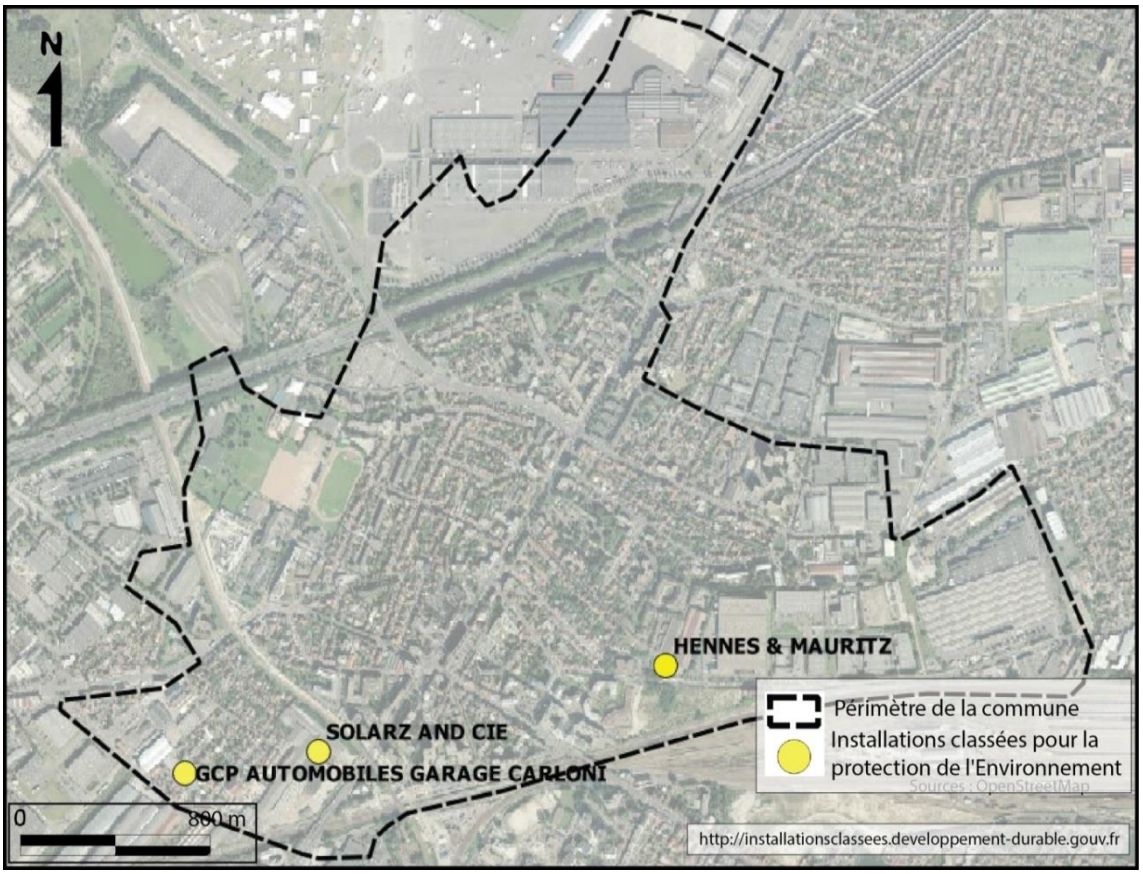
Les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) sont un nouvel outil, introduit par la loi du 30 juillet 2003 et le décret du 7 septembre 2005, pour renforcer la maîtrise de l'urbanisation autour des sites à haut risque, et notamment pour tenter de résorber certaines situations existantes héritées du passé.

Leur mise en œuvre aura pour effet de limiter l'exposition de la population aux conséquences des accidents, dont l'impact est notamment appréhendé au travers des études de dangers réalisées par l'industriel.

Bien qu'il n'y ait aucun PPRT dans le département de Seine-Saint-Denis, plusieurs types de risques technologiques y sont présents. Des communes sont ainsi impactées par des installations Seveso seuil bas ou haut, des ICPE à autorisation. La commune du Bourget compte 3 ICPE non classées Seveso :

Nom établissement	GCP automobiles Garage Carloni	Hennes et Mauritz	Solarz&Cie
Régime	Autorisation	Autorisation	Autorisation
Adresse	29 rue du Colonel Moll	45 Rue du commandant Rolland	8 Rue de Verdun
Activité	Entreposage/démontage/ découpage/dépollution de véhicules hors d'usage	Commerce de détail (sauf véhicules motorisés)	Collecte, traitement et élimination des déchets ; récupération

Liste des ICPE présentes sur la commune *(Inspection des installations classées)*



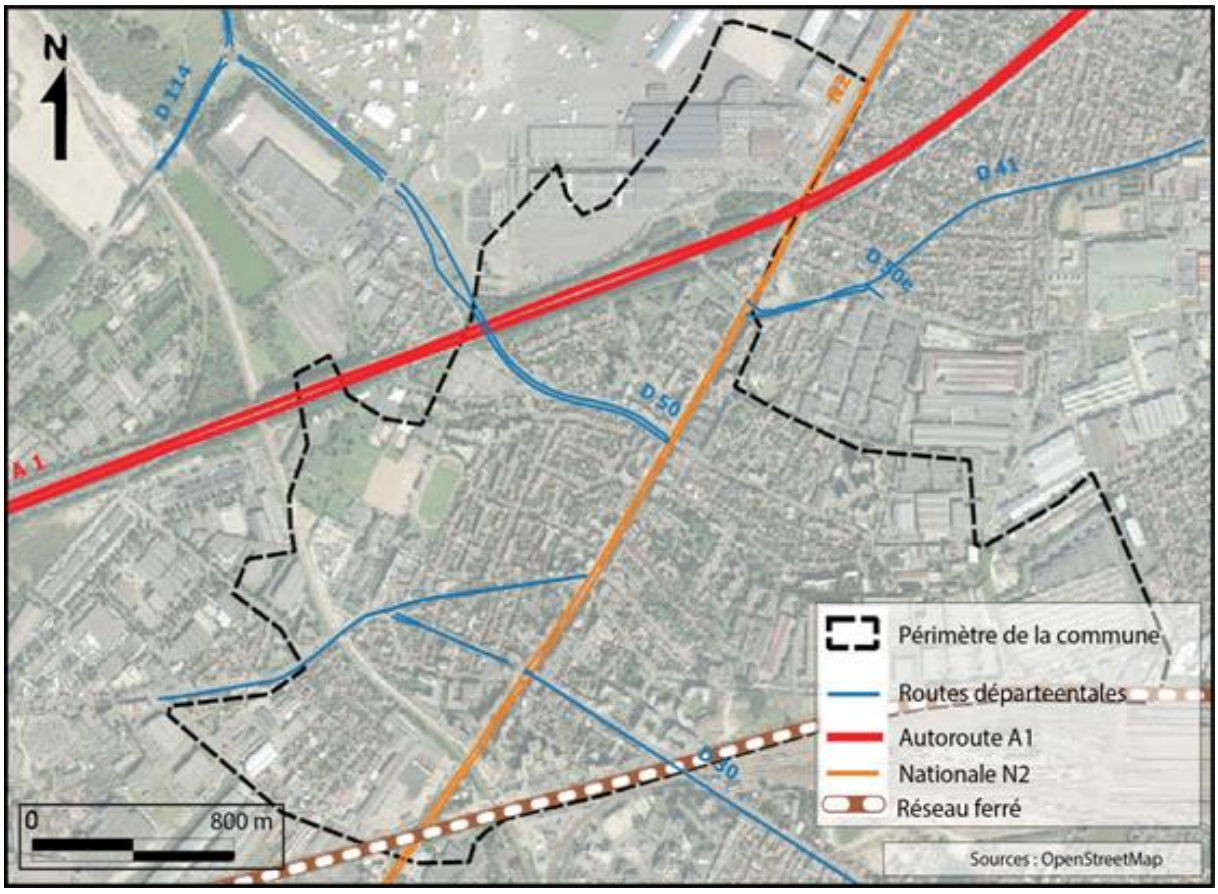
5.3.2. Risque par transport de matières dangereuses

Par route

L'article 3 de la loi du 22 juillet 1987 prévoit l'élaboration de plans d'urgence. Le décret du 6 mai 1988 relatif aux plans d'urgence prescrit la rédaction de plans de secours spécialisés (PSS) liés à un risque défini, et fixe les modalités d'élaboration d'un PSS transport de matières dangereuses. Pour la Seine-Saint-Denis, le PSS-TMD a été réalisé au niveau interdépartemental par la Préfecture de police.

Pour la voie routière, le transport des matières dangereuses est soumis à l'arrêté du 15 avril 1945 modifié si le transport est national, ou à l'accord européen relatif au transport international des marchandises par route (ADR) si le transport est international. De plus, l'article 52 de la loi du 22 juillet 1987 confère au Maire le pouvoir de contrôle des itinéraires de TMD.

Les véhicules transportant des matières dangereuses dont le poids total en charge autorisé (PTAC) est supérieur à 10 tonnes sont soumis aux limitations de vitesse fixées par l'arrêté du 27 juin 1999 ; c'est-à-dire 80 km/h sur autoroute, 60 km/h sur les autres routes et 50 km/h en agglomération. La circulation des poids lourds est interdite les samedis, dimanches, veilles de jours fériés et jours fériés.



Carte des principales voies de transit

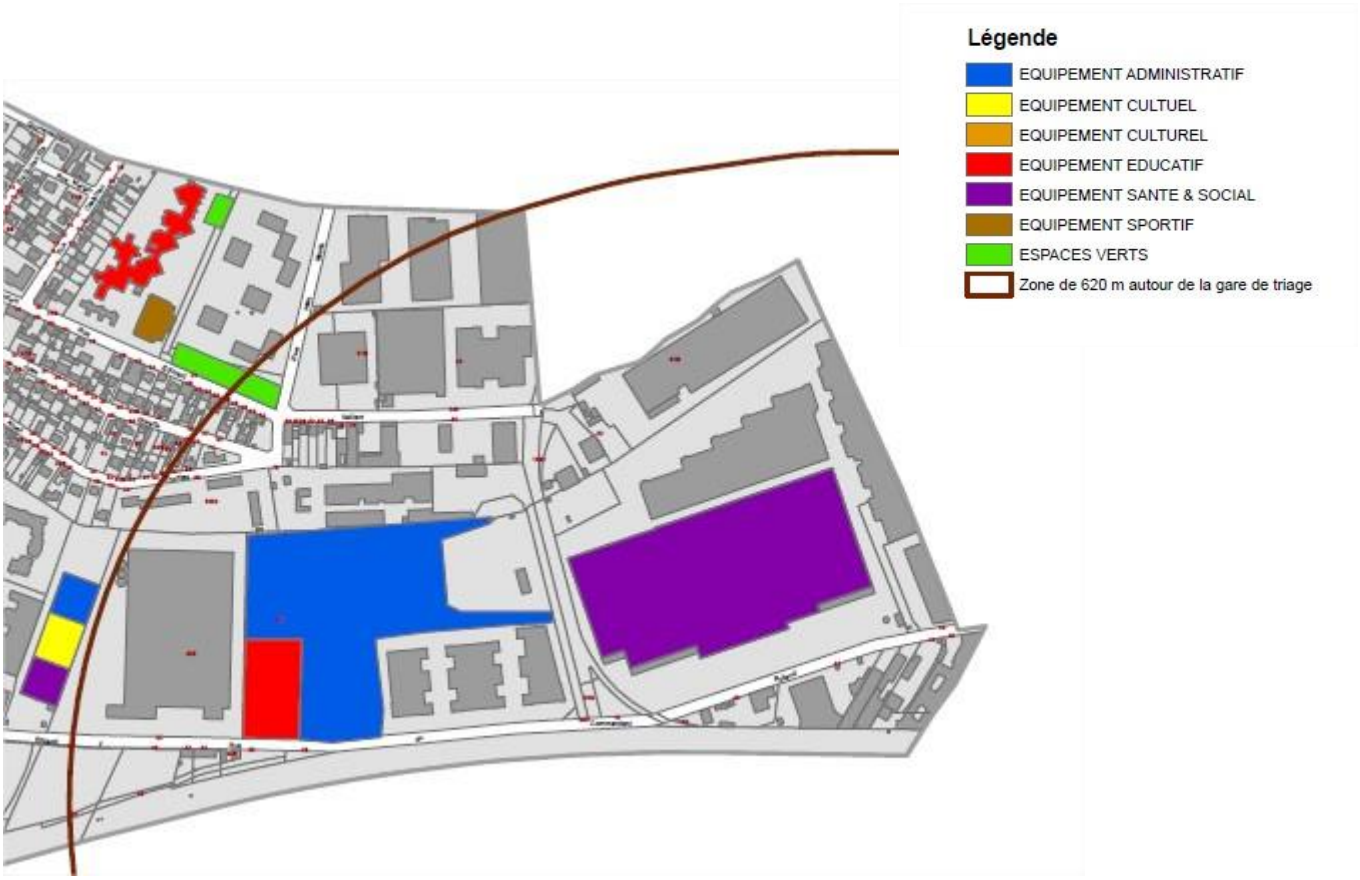
Par rail

La gare de triage Drancy/Le Bourget – une des seules gares de triage conservée en Ile-de-France, accueille des wagons transportant des matières dangereuses (liquide et gaz inflammables, gaz toxiques, matières explosives, matières radioactives).

En 2013, un périmètre de protection a été instauré (Plan Particulier d'Intervention du 6 mars 2013), 620m autour de la gare de triage, interdisant toute nouvelle construction et extension *susceptible d'accroître la population exposée au risque*. Sur la commune du Bourget, ce périmètre s'étendait sur la zone d'activités. *Font notamment exception à cette interdiction, l'extension des constructions existantes à usage d'activité et les aménagements de leur terrain, sous réserve de ne pas être un ERP et de ne pas augmenter le personnel présent...Ces préconisations d'urbanisme ne font pas obstacle au développement d'activités industrielles dont le personnel est en capacité de se mettre à l'abri en cas d'accident et dispose des équipements et de la formation nécessaire pour cela.*

L'arrêté préfectoral du 6 mars 2013 donnant acte de l'étude de danger relative à la gare de triage a été annulé le 11 décembre 2014 par jugement du tribunal administratif de Montreuil. L'étude de danger de RFF du 5 août 2011 indique une zone d'effets létaux entre 0 et 620 mètres. Dans cette zone, le niveau de risque nécessite la mise en œuvre de mesures pour maîtriser l'urbanisation, en consacrant le principe de ne pas accroître la population exposée aux risques. Une nouvelle étude de dangers va être menée, sur la base de l'évolution juridique relative aux études de danger des gares de triage. Le PLU devra évoluer en même temps que l'évolution de la connaissance du risque.

En gare de triage de Drancy / Le Bourget, la vitesse est limitée à 30 km / heure. La sûreté des transports repose avant tout sur la réglementation rigoureuse à laquelle sont soumis les emballages : résistance aux chutes, à l'incendie ou à l'immersion dans l'eau.



Zone de 620m autour de la gare de triage (Commune du Bourget).

Par voie fluviale

La commune n'est pas concernée par ce type de transport puisqu'elle ne possède pas de cours d'eau sur son territoire.

Par canalisation

Une canalisation de gaz haute pression traverse la partie ouest de la commune. Elle fait l'objet d'une servitude d'utilité publique : arrêté préfectoral 26 novembre 2015 encadrant strictement la construction ou l'extension d'établissements recevant du public de plus de 100 personnes et d'immeubles de grande hauteur (cf. carte ci-après).

Cartographie de la canalisation de gaz haute pression –
Plan de Servitudes d'utilité Publique du POS

5.3.3. Risque d'exposition au plomb

Par arrêté préfectoral n°00-1607 du 28 avril 2000, l'ensemble du département de Seine-Saint-Denis a été classé « zone à risque d'exposition au plomb » au vu de la forte présence d'immeubles antérieurs à 1948 sur l'ensemble des communes du département, dont Le Bourget, et du risque sanitaire présenté par le saturnisme en cas d'exposition au plomb.

5.3.4. Le risque nucléaire

La commune n'est pas concernée par ce risque, en dehors de la gare de triage de Drancy.

5.4. LES RISQUES SANITAIRES LIES A LA POLLUTION DE L'AIR

5.4.1 Les polluants atmosphériques

Particules PM10 et PM2.5

Les particules sont constituées d'un mélange de différents composés chimiques et peuvent être de différentes tailles. On distingue les particules PM10 de diamètre inférieur à 10µm et les PM2.5, de diamètre inférieur à 2.5µm. Les particules PM10 sont majoritairement formées de particules PM2.5 : en moyenne annuelle, les PM2.5 représentent environ 60 à 70% des PM10.

Les sources de particules sont multiples.
Il existe d'une part des rejets directs dans l'atmosphère. Les sources majoritaires de particules primaires sont le secteur résidentiel et tertiaire (notamment le chauffage au bois), le trafic routier, les chantiers et carrières et l'agriculture. Elles peuvent également être d'origine naturelle.
La contribution du secteur résidentiel et tertiaire aux émissions de PM2.5 est plus importante que pour les PM10 et à l'inverse la contribution de l'agriculture et des chantiers est plus faible. Cela s'explique par la nature des phénomènes prépondérants dans la formation des particules. Les particules PM2.5 sont majoritairement formées par des phénomènes de combustion (secteur résidentiel et tertiaire et trafic routier). Les activités mécaniques, telles que le secteur agricole (labours, moissons et phénomènes d'abrasion par les engins agricoles) et les chantiers favorisent la formation de particules de tailles plus importantes (PM10) [Airparif, 2013)].
Les sources de particules sont également indirectes : transformations chimiques de polluants gazeux (NO2, SO2, NH3, COV…) qui réagissent entre eux pour former des particules secondaires, transport à travers l'Europe, ou encore remise en suspension des poussières déposées au sol.

Aux concentrations auxquelles sont exposées la plupart des populations urbaines et rurales des pays développés et en développement, les particules ont des effets nuisibles sur la santé. L'exposition chronique contribue à augmenter le risque de contracter des maladies cardiovasculaires et respiratoires, ainsi que des cancers pulmonaires [OMS, 2011]. Les particules fines peuvent véhiculer des substances toxiques capables de passer la barrière air/sang au niveau des alvéoles pulmonaires [ORS, 2007].
Des études récentes montrent sur le long terme des associations entre concentrations de particules et mortalité à des niveaux bien en-dessous du niveau de recommandation annuel de l'OMS (10µg/m3 en PM2.5) [OMS, 2013]. De plus, plusieurs études se sont intéressées à l'effet de seuil et à la relation dose-réponse aux PM2.5. Les données indiquent clairement l'absence d'un seuil en-dessous duquel personne ne serait affecté.
Par ailleurs, Les échappements des moteurs Diesel sont classés cancérogènes pour l'homme par l'OMS depuis Juin 2012, sur la base d'indications suffisantes prouvant qu'une telle exposition est associées à un risque accru de cancer du poumon. Les échappements des moteurs essences sont quant à eux classés cancérogènes possibles pour l'homme [OMS/IARC, 2013].

- Dégradation des bâtiments
- Les particules ont un impact direct sur le climat par absorption/diffusion du rayonnement solaire, et un effet indirect par leur rôle dans la formation des nuages.

Particules PM_{10}

Valeur limite annuelle	Protection de la santé	40 µg/m^3 en moyenne annuelle
Valeur limite journalière	Protection de la santé	50 µg/m^3 en moyenne journalière, à ne pas dépasser plus de 35 fois par an
Objectif de qualité	Protection de la santé	30 µg/m^3 en moyenne annuelle

Particules $PM_{2.5}$

Valeur limite annuelle	Protection de la santé	2014 : 26 µg/m^3 en moyenne annuelle
Valeur cible	Protection de la santé	20 µg/m^3 en moyenne annuelle
Objectif de qualité	Protection de la santé	10 µg/m^3 en moyenne annuelle

Dans le département 93	Tendances 2002 - 2014
Loin du trafic	↘
Le long du trafic	↘

PM10	Normes à respecter		Normes à respecter dans la mesure du possible
	Valeur limite annuelle	Valeur limite journalière	Objectif de qualité
Loin du trafic	Respectée	Respectée	Respecté
Le long du trafic	Dépassée	Dépassée	Dépassé

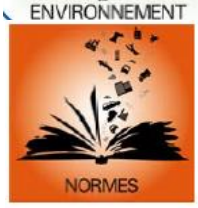
PM2.5	Normes à respecter	Normes à respecter dans la mesure du possible	
	Valeur limite annuelle	Valeur cible	Objectif de qualité
Loin du trafic	Respectée	Respectée	Dépassé
Le long du trafic	Respectée	Dépassée	Dépassé

Dioxyde d'azote

Le dioxyde d'azote est un polluant indicateur des activités de transport, notamment le trafic routier. En Seine-Saint-Denis, les émissions directes ou « primaires » d'oxydes d'azote sont dues en majorité au trafic routier (51%) et au secteur résidentiel et tertiaire (37%). En effet, de nombreux axes majeurs maillent le département (autoroutes A1, A3, A4, A86 notamment, RN1, RN2, RN3), et la densité de population y est élevée. A l'échelle de l'Île-de-France, ces deux secteurs représentent respectivement 50% et 24% des émissions. Les plates-formes aéroportuaires représentent 6% des émissions de NOx de la Seine-Saint-Denis [Airparif, 2012].
Il est également produit dans l'atmosphère à partir des émissions de monoxyde d'azote (NO), sous l'effet de leur transformation chimique en NO2 (polluant « secondaire »). Les processus de formation du NO2 sont étroitement liés à la présence d'ozone et d'autres oxydants dans l'air.
(NO + O3 <-> NO2 + O2).
A la différence du NO2, le NO n'est pas considéré comme un polluant dangereux pour la santé

Les études épidémiologiques ont montré que les symptômes bronchitiques chez l'enfant asthmatique augmentent lors d'une exposition de longue durée au NO2. On associe également une diminution de la fonction pulmonaire aux concentrations actuellement mesurées dans les villes d'Europe et d'Amérique du Nord.
A des concentrations dépassant 200µg/m3, sur de courtes durées, c'est un gaz toxique entraînant une inflammation importante des voies respiratoires [OMS, 2011].

- Contribution au phénomène des pluies acides, qui appauvrissent les milieux naturels (sols et végétaux)
- Contribution à la formation de l'ozone



Objectif de qualité Objectif à long terme	Protection de la santé	120 µg/m^3 en moyenne sur 8 heures
Objectif de qualité Objectif à long terme	Protection de la végétation	AOT40* = 6000 µg/m^3.h sur une année
Valeur cible	Protection de la santé	120 µg/m^3 en moyenne sur 8 heures, à ne pas dépasser + de 25 jours par an en moy sur 3 ans
Valeur cible	Protection de la végétation	AOT40* = 18000 µg/m^3.h en moyenne sur 5 ans

* pour « Accumulation Over Threshold », correspond à la somme des différences entre les mesures horaires d'ozone supérieures à 80 µg/m^3 et la valeur de 80 µg/m^3, relevées entre 9 et 21h légales, du 1er mai au 31 juillet de l'année considérée

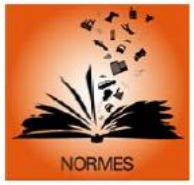
Dans le département 93	Tendances	Normes à respecter	
		Valeur limite annuelle	Valeur limite horaire
Loin du trafic (2000-2014)	↘	Respectée	Respectée
Le long du trafic (2007-2014)	→	Dépassée	Respectée

Benzène (C_6H_6)

Le benzène est un Hydrocarbure Aromatique Monocyclique (HAM). C'est un polluant émis majoritairement par le trafic routier, plus particulièrement par les véhicules à motorisation essence dont les deux roues motorisés.

Le benzène est cancérogène pour l'homme [IARC, 2012]. De plus, sa dégradation dans l'atmosphère produit des composés de type phénols, nitrophénols, nitrobenzène, péroxyatecyl nitrate qui ont également des effets toxiques et/ou cancérogènes.

Le benzène a un effet sur l'environnement puisque c'est un précurseur d'ozone qui perturbe la photosynthèse et a un impact négatif sur la végétation.



Valeur limite	Protection de la santé	5 µg/m^3 en moyenne annuelle
Objectif de qualité	Protection de la santé	2 µg/m^3 en moyenne annuelle

	Tendances		Normes non contraignantes			
	1992 2014	2007 2014	OQ / OLT santé	Valeur Cible santé	OQ / OLT végétation	Valeur Cible végétation
Loin du trafic	↗	→	Dépassé	Respectée	Dépassé	Respectée

Monoxyde de carbone (CO)

Le monoxyde de carbone est un polluant primaire qui se forme lors des combustions incomplètes (gaz, charbon, fioul ou bois). Les sources principales de CO sont le trafic routier et le chauffage résidentiel, notamment le chauffage au bois.

A fortes teneurs et en milieu confiné, le monoxyde de carbone peut causer des intoxications provoquant des maux de tête et des vertiges, voire le coma ou la mort pour une exposition prolongée. Le CO se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang

- Participation à la formation de l'ozone troposphérique
- Son oxydation aboutit à la formation de dioxyde de carbone, composé reconnu comme étant l'un des principaux gaz à effet de serre.

Valeur limite	Protection de la santé	10000 µg/m^3 en moyenne sur 8 heures

	Tendances		Normes à respecter
	1996-2014	2007-2014	Valeur limite
Loin du trafic	-	→	Respectée
Le long du trafic	↘↘	↘	Respectée

5.4.2 La qualité de l'air à l'échelle du département de Seine-Saint-Denis

AIRPARIF surveille la qualité de l'air en Ile-de-France depuis 1979 en mesurant en permanence la qualité de l'air en contribuant à l'évaluation des risques sanitaires et des effets sur l'environnement et le bâti.

Malgré des conditions météorologiques très favorables à la qualité de l'air en 2014, plus de 2,3 millions de Franciliens restent toujours exposés à des niveaux de pollution qui ne respectent pas la réglementation, notamment pour les particules et le dioxyde d'azote. Ce sont les Franciliens résidant dans l'agglomération parisienne et au voisinage de grands axes de circulation qui sont les plus concernés. Les niveaux de pollution de 2014 sont en tendance inférieurs à ceux de 2013, grâce à un hiver doux qui a induit moins de chauffage. Cependant, ces niveaux restent au-delà des seuils fixés par la réglementation, étant jusqu'à deux fois supérieurs aux valeurs limites le long de certains axes routiers.

L'Agence Régionale de Santé d'Île-de-France (ARS IdF) a confié à Airparif, en tant qu'association indépendante, l'élaboration d'un observatoire de la qualité de l'air autour des aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Le Bourget.

Ces trois sites représentent le deuxième pôle aéroportuaire en Europe et sont responsables d'un nombre important de mouvements aériens. Les émissions d'oxydes d'azote de l'ensemble des activités aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly sont plus de trois fois supérieures à celles du Boulevard périphérique. Le site web survol.airparif.fr développé par Airparif a pour objet de mettre quotidiennement à la disposition des riverains le bilan des niveaux de pollution de la veille autour de ces aéroports franciliens.

Deux zones ont été définies : autour de Paris-Orly d'une part, et à proximité de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget d'autre part.

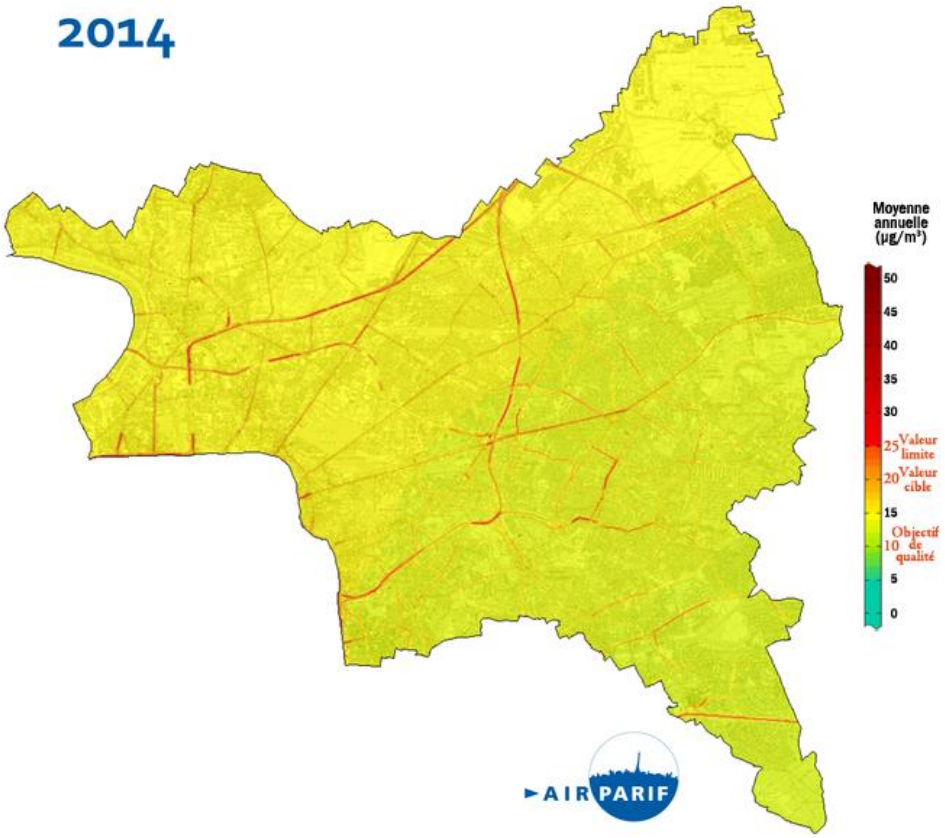
Pour chacune des deux zones, deux types de cartes sont actualisés tous les jours à partir des données de la veille, les informations sur les mouvements des avions étant reçues le matin pour le jour précédent :

- Une carte synthétique avec l'indice européen de pollution Citeair.
- Une carte de concentration pour chacun des 5 polluants suivants : le dioxyde d'azote (NO2), les particules fines PM2.5 (plus petites qu'une bactérie), les particules PM10 (plus petite qu'une cellule), l'ozone (O3) et le benzène (C6H6).

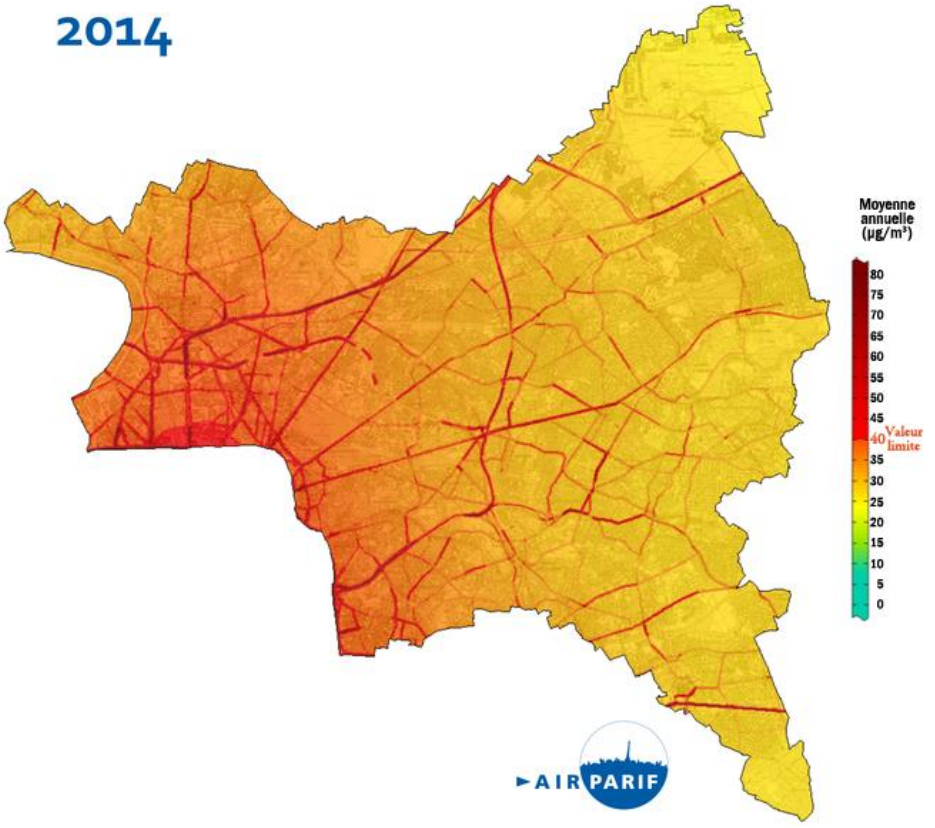
Ces cartes reflètent la pollution liée aux activités des plates-formes aéroportuaires mais aussi la pollution le long des axes routiers et dans l'air ambiant. Les polluants retenus dans le cadre de l'étude ont été choisis selon les caractéristiques des émissions atmosphériques associées au fonctionnement d'une plate-forme aéroportuaire ainsi qu'au trafic routier et en fonction des problèmes posés par rapport aux normes de qualité de l'air en vigueur.

La qualité de l'air est dépendante de l'intensité des activités émettrices de polluants et de la météorologie. D'une année sur l'autre, les variations des conditions météorologiques expliquent en partie la fluctuation des niveaux de pollution. Même si la tendance générale de la qualité de l'air est à l'amélioration en Île-de-France depuis plusieurs années, en 2014, l'hiver exceptionnellement doux a induit une baisse estimée de -15% des émissions liées au chauffage. De ce fait, **les niveaux de pollution de 2014 sont en tendance inférieurs à ceux de 2013**.

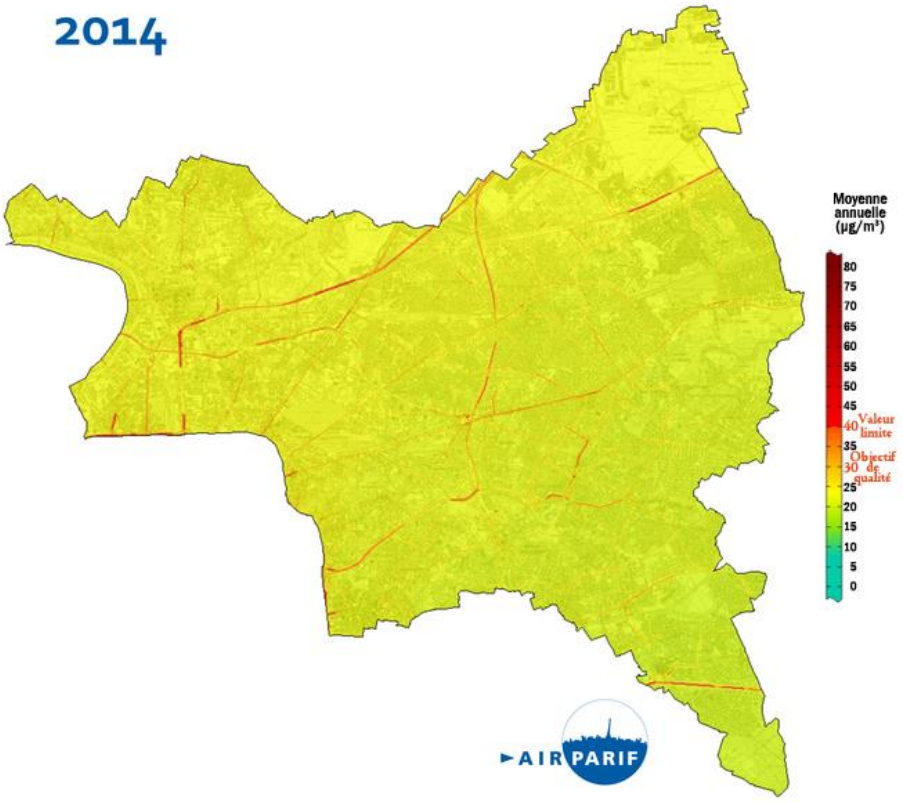
Cependant, **ces niveaux restent au-delà des seuils fixés par la réglementation**, étant jusqu'à deux fois supérieurs aux valeurs limites le long de certains axes routiers. **Cinq polluants posent toujours problème à des degrés divers dans la région capitale**, et ne respectent pas les réglementations : le dioxyde d'azote, les particules (PM10 et PM2,5), l'ozone et le benzène.



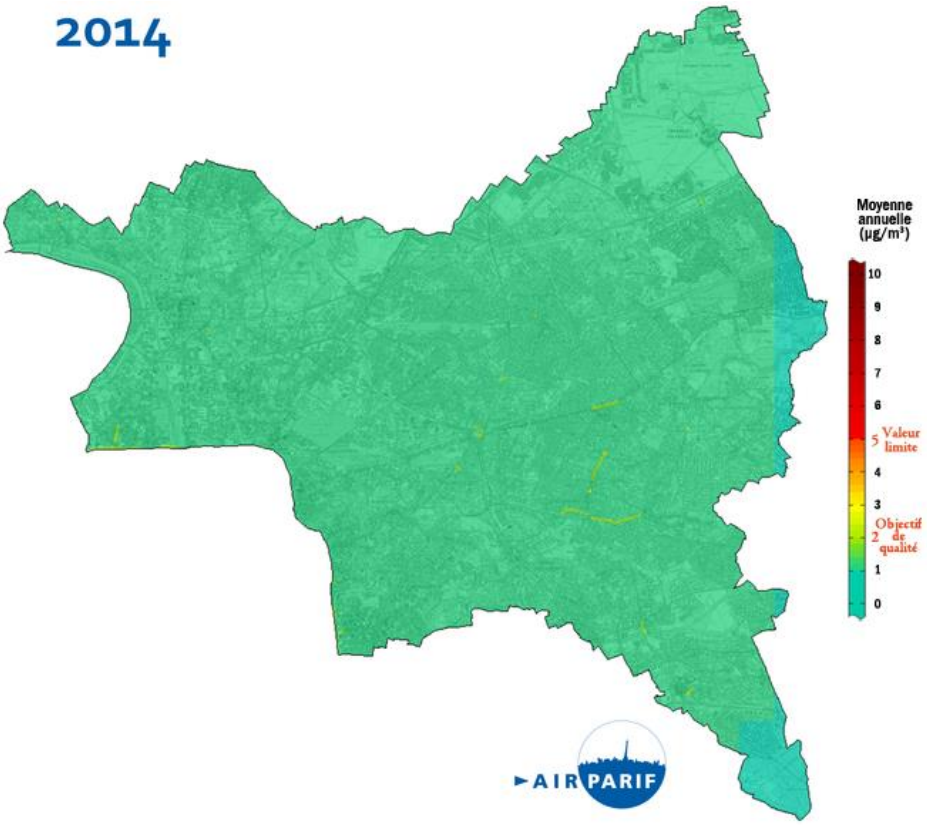
Poussières <2.5 micromètres *(Airparif)*



Dioxyde d'azote *(Airparif)*



Poussières <10 micromètres *(Airparif)*



Benzène *(Airparif)*

Les taux de polluants sont particulièrement élevés le long des infrastructures routières du département, les valeurs limites sont souvent dépassées pour le dioxyde d'azote, surtout à proximité de Paris. Pour les particules fines, la valeur limite est globalement respectée sur l'ensemble du territoire, excepté au niveau des voies de circulation principales (autoroutes, routes nationales…).

Le Benzène est le seul polluant dont les taux sont toujours inférieurs au seuil limite, et l'objectif de qualité est atteint presque partout dans la région.

5.4.1 La qualité de l'air sur la commune du Bourget

La carte suivante présente l'implantation des stations de mesure dans Paris et en petite couronne.

Carte des stations de mesure du réseau Airparif à Paris et en petite couronne francilienne en 2014

Le tableau suivant détaille les paramètres par station de 2014 en Seine-Saint-Denis avec leur date d'ouverture :

		Polluants mesurés - Dates d'ouverture						
Station	Typologie	NO et NO_2	PM10	PM2.5	Benzène	O_3	CO	SO_2
Aubervilliers	Urbaine	16/02/1988			04/02/2002		15/11/2003	01/06/1989
Bagnolet	Urbaine	01/01/2007						
Bobigny	Urbaine	04/09/1995	02/04/1996	23/07/2001				
Saint-Denis	Urbaine	15/06/1994			04/02/2002			
Villemomble	Urbaine	18/03/2004				18/03/2004		
Tremblay-en-France	Périurbaine	14/05/1998	10/03/1999			15/05/1998		
A1 Saint-Denis	Trafic	22/01/1993	12/04/2006	01/01/2011			22/01/1993	
(ex)RN2 Pantin	Trafic	01/01/2009	01/01/2009		29/01/2007			
(ex)RN302 Villemomble *	Trafic	05/02/2007						

* : NO2 seulement - Mesures discontinues par tubes à diffusion (14 semaines réparties sur l'année)

La station urbaine de Saint-Denis est la station la plus représentative de la qualité de l'air du Bourget car elle se situe en zone urbaine et à proximité d'une infrastructure routière similaire : l'A1. Cette station relève les polluants suivants :

- Le NO et NO_2
- Le Benzène

La station de trafic Saint-Denis A1 (aussi présente sur la commune du Bourget) relève les polluants suivants :

- Le NO et NO_2
- Les PM10 et PM2.5
- Le CO

Les NO et NO2

Le tableau page suivante présente les éléments statistiques pour le NO_2 en 2014.

En situation de fond la moyenne annuelle pour le NO_2 est de 37µg/m^3. La valeur limite est de 40µg/m^3. La station ne dépasse donc pas la valeur limite horaire (maximum de 18 dépassements de 200µg/m^3 en moyenne horaire).

En situation de proximité de trafic routier, la moyenne annuelle est 87µg/m$^{3.}$ Ce site dépasse largement la valeur limite annuelle de 40µg/m^3 en moyenne annuelle. La concentration relevée sur la station AutoRoute A1 est plus de deux fois supérieure à la valeur limite annuelle. La valeur limite horaire (maximum de 18 dépassements de 200µg/m^3 en moyenne horaire) est respectée sur la station A1 Saint-Denis qui a dépassé le seuil de 200µg/ m^3 6 fois en 2014. En 2013, ce seuil avait été dépassé seulement 2 fois sur cette station.

			NOx équiv NO_2	DIOXYDE D'AZOTE (NO_2)											
Stations	Typo.	Fréquence de mesure	Moy an (µg/m^3)	Moy an (µg/m^3)	Max J (µg/m^3)	Date max J (aaaammjj)	Max H (µg/m^3)	Date max H (aaaammjj)	H max (H TU)	Nb Dép 200 H	Nb Dép 400 H	Méthode de mesure	Couverture temporelle	Taux de saisie des données
Directives Européennes			Niveau critique 30 µg/m^3 (Protection végétation - Stations rurales)	Valeur limite annuelle 40 µg/m^3						Valeur limite horaire 18 dép.	Seuil d'alerte (3 heures consécutives)	MF : CEN	MF : 100% MI : >= 14%	> 85%
Réglementation Française			Niveau critique 30 µg/m^3 (Protection végétation - Stations rurales)	- Valeur limite annuelle 40 µg/m^3 - Objectif de qualité 40 µg/m^3						- Valeur limite horaire 18 dép. - Seuil d'information - Seuil d'alerte pour le jour J si dépassement de 200 µg/m^3 à J-1 et risque pour J+1	Seuil d'alerte (3 heures consécutives)			
STATIONS DE FOND														
Aubervilliers	U	H	57	39	87	20140313	159	20140313	20	0	0	A / CEN	100%	99.43%
Bagnolet	U	H	60	38	87	20140313	160	20140313	20	0	0	A / CEN	100%	90.58%
Bobigny	U	H	54	33	86	20140313	166	20140306	8	0	0	A / CEN	100%	99.37%
Saint-Denis	U	H	57	37	80	20140307	140	20140309	21	0	0	A / CEN	100%	95.02%
Tremblay-en-France	P	H	44	28	72	20141231	155	20140313	20	0	0	A / CEN	100%	97.27%
Villemomble	U	H	44	29	82	20140313	151	20140313	21	0	0	A / CEN	100%	99.43%
Moyenne agglomération parisienne			50	32										
STATIONS TRAFIC														
Autoroute A1 Saint-Denis	U	H	313	87	146	20140313	228	20140307	7	6	0	A / CEN	100%	95.92%
RN2 Pantin	U	H	151	64	123	20140313	204	20140313	20	1	0	A / CEN	100%	99.18%
RN302 Villemomble	U	7J		61								TDP	29%	100%

Le Benzène

Le tableau page suivante présente les éléments statistiques pour le benzène en 2014.

En situation de fond, la moyenne annuelle de la station urbaine de Saint-Denis est de 1.1µg/m^3. Elle est inférieure à la valeur limite annuelle (5µg/ m^3 en moyenne annuelle) et à l'objectif de qualité (2µg/m^3). Elle est proche de la moyenne ensemble des stations de l'agglomération parisienne (1.0µg/m^3).

HYDROCARBURES AROMATIQUES MONOCYCLIQUES (HAM) - BENZENE					
Stations	Typo.	Fréquence de mesure	Moy an (µg/m^3)	Couverture temporelle	Taux de saisie des données
Directives Européennes			Valeur limite annuelle 5 µg/m^3	MF : 35% MI : >= 14%	> 85%
Réglementation Française			Valeur limite annuelle 5 µg/m^3 Objectif de qualité 2 µg/m^3		
STATIONS DE FOND					
Aubervilliers	U	7J	1.0	100%	96.15%
Bagnolet	U				
Bobigny	U				
Saint-Denis	U	7J	1.1	29%	100%
Tremblay-en-France	P				
Villemomble	U				

Moyenne agglomération parisienne	1.0

Les PM10 et PM2.5

Le tableau page suivante présente les éléments statistiques pour les PM10 en 2014.

En situation de proximité de trafic routier, la moyenne annuelle de la station A1 Saint-Denis est de 46µg/m^3. Cette station dépasse la valeur limite annuelle et l'objectif de qualité. La valeur limite journalière est dépassée par la station A1 Saint-Denis (maximum de dépassement autorisé de 45). Les concentrations de PM10 mesurées sur la station sont particulièrement élevées. Cette station est implantée au pied du viaduc de Saint-Denis et mesure les effets cumulés sur les 2 axes parallèles à cet endroit (l'A1 et la R.N1). Par ailleurs le trafic poids lourds sur l'autoroute A1 est important.

			PARTICULES (PM_{10})										
Stations	Typo.	Fréquence de mesure	Moy an (µg/m^3)	Max J (µg/m^3)	Date max J (aaaammjj)	Max H (µg/m^3)	Date max H (aaaammjj)	H max (H TU)	Nb Dép 50 J	Nb Dép 80 J	Nb Dép 125 J	Période minimale	Saisie minimale de données
Directives Européennes			Valeur limite annuelle 40 µg/m^3						Valeur limite journalière 35 dép.			MF : 100% MI : >= 14%	> 85%
Réglementation Française			- Valeur limite annuelle 40 µg/m^3 - Objectif de qualité 30 µg/m^3						- Valeur limite journalière 35 dép. - Seuil d'information	Seuil d'alerte			
STATIONS DE FOND													
Aubervilliers	U												
Bagnolet	U												
Bobigny	U	H	22	107	20140313	171	20140313	24	12	4	0	100%	95.41%
Saint-Denis	U												
Tremblay-en-France	P	H	22	107	20140314	152	20140314	23	10	4	0	100%	93.57%
Villemomble	U												

Moyenne agglomération parisienne	21

STATIONS TRAFIC													
Autoroute A1 Saint-Denis	U	H	46	141	20140314	227	20140313	8	92	9	2	100%	93.78%
RN2 Pantin	U	H	36	125	20140313	239	20140306	10	43	7	0	100%	95.45%

Le tableau page suivante présente les éléments statistiques pour les PM2.5 en 2014.

En situation de proximité de trafic routier, la moyenne annuelle de la station A1 Saint-Denis respecte la valeur limite annuelle applicable en 2014 (26µg/m3) pour la première fois, mais est supérieur à la valeur cible (25µg/m3) fixée par la directive européenne 2008/50/CE. C'est la moyenne la plus élevée du réseau de mesure des PM2.5.

			PARTICULES ($PM_{2.5}$)							
Stations	Typo.	Fréquence de mesure	Moy an (µg/m³)	Max J (µg/m³)	Date max J (aaaammjj)	Max H (µg/m³)	Date max H (aaaammjj)	H max (H TU)	Couverture temporelle	Taux de saisie des données
Directives Européennes			- Valeur limite annuelle 2014 : 26 µg/m³ - 2015 : 25 µg/m³ - 2020 : 20 µg/m³ - Valeur cible : 25 µg/m³						MF : 100% MI : >= 14%	> 85%
Réglementation Française			- Valeur limite annuelle 2014 : 26 µg/m³ - 2015 : 25 µg/m³ - Valeur cible : 20 µg/m³ - Objectif de qualité : 10 µg/m³							
STATIONS DE FOND										
Aubervilliers	U									
Bagnolet	U									
Bobigny	U	H	14	85	20140314	162	20140313	24	100%	94.49%
Saint-Denis	U									
Tremblay-en-France	P									
Villemomble	U									
Moyenne agglomération parisienne			14							
STATIONS TRAFIC										
Autoroute A1 Saint-Denis	U	H	26	105	20140314	146	20141231	23	100%	95.34%
RN2 Pantin	U									

Le CO

Les niveaux moyens de CO et SO2 sont dorénavant en dessous du seuil d'évaluation inférieur fixé par la directive européenne. La surveillance en site fixe n'est donc plus obligatoire en Ile-de-France.

Ce polluant, dont le résultat de l'année de 20144 est présenté dans le tableau ci-après, affiche des moyennes très faibles et très inférieures aux normes qualité de l'air.

En proximité du trafic routier, la concentration annuelle est de 600µg/m^3 sur la station de l'A1 Saint-Denis. Le maximum de 8 heures est égal à 1800 µg/m^3 ce qui est très inférieur à la valeur limite.

			MONOXYDE DE CARBONE (CO)									
Stations	Typo.	Fréquence de mesure	Moy an H (µg/m³)	Max H (µg/m³)	Date max H (aaaammjj)	Max 8H (µg/m³)	Date max 8H (aaaammjj)	Nb Dép 10000 8H	Nb Dép 30000 H	Nb J avec 8H >= 10000	Couverture temporelle	Taux de saisie des données
Directives Européennes								Valeur limite 8H 0 dép.			MF : 100% MI : >= 14%	> 85%
Réglementation Française								Valeur limite 8H 0 dép.				
STATIONS DE FOND												
Aubervilliers	U	H	300	2100	20140111	1400	20140112	0	0	0	100%	97.09%
STATIONS TRAFIC												
Autoroute A1 Saint-Denis	U	H	600	2800	20141231	1800	20141231	0	0	0	100%	98.44%

5.5. AMBIANCE SONORE

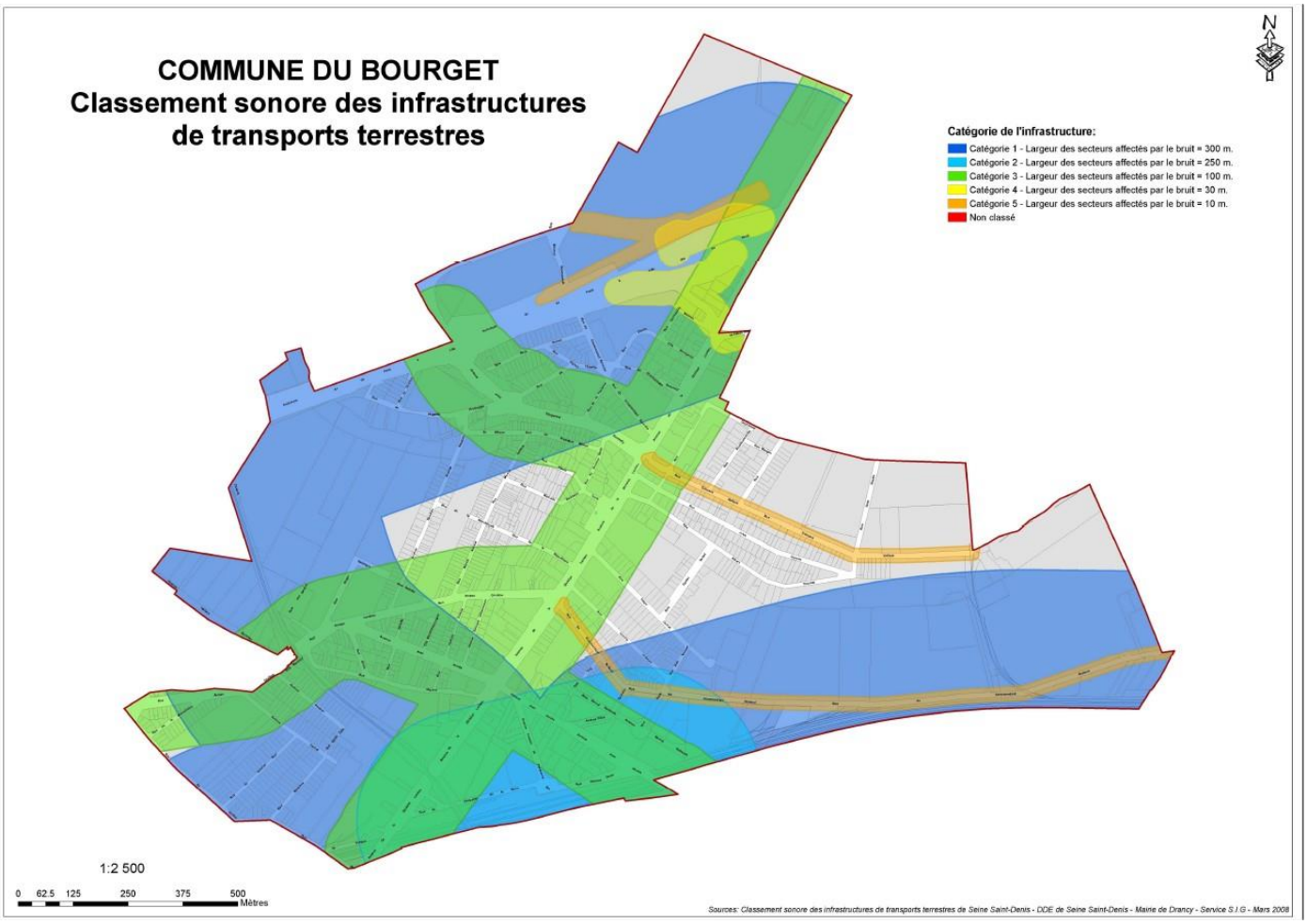
5.5.1 Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Plusieurs axes de transports bruyants ont été recensés et classés par l'arrêté préfectoral du 13 mars 2000. À proximité de ces voies, à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit et délimités par les arrêtés précités, les bâtiments nouveaux à usage d'habitation, d'enseignement, de santé, de soins, d'action sociale, d'hébergement doivent présenter un isolement acoustique contre les bruits extérieurs conformes aux règles de construction en vigueur.

Les principales infrastructures de transports terrestres de la commune du Bourget font l'objet d'un classement sonore : Le long de ces voies de communication sont instaurées des bandes sonores qui définissent la largeur des secteurs affectés par le bruit et qui correspondent à la distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure.

TYPE	NOM	CATEGORIE	BANDE SONORE
Autoroute	A1	1	300m.
Voies ferrées	-	1&2	300m, 250m.
Nationale	N2	3	100m.
Départementale	D30	3	100m.
Départementale	D32	3	100m.
Départementale	D50	3	100m.
Communale	Bretelles de l'autoroute A1	4&5	30m, 10m.
Départementale	D41	4	30m.
Communale	Rue de Budapest	5	10m
Communale	Rue Edouard Vaillant	5	10m
Communale	Rue du Commandant Rolland	5	10m

L'autoroute A1 relie Paris au nord de la France et traverse le département de Seine-Saint-Denis sur une distance de 14 km. Le territoire impacté est largement urbanisé, mêlant zones d'habitations et zones d'activités économiques.



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres *(DDE de Seine-Saint-Denis)*

Le trafic, particulièrement élevé, varie suivant les sections entre 116 000 et 195 000 véhicules par jour (trafic moyen journalier annuel 2008). La section qui traverse la Seine-Saint-Denis a été ouverte à la circulation entre décembre 1964 et décembre 1966.
Si l'infrastructure apparaît relativement bien équipée grâce à des travaux importants entrepris depuis 1995 (couvertures à Saint-Denis et au Blanc-Mesnil), certains secteurs souffrent encore de protections insuffisantes, voire inexistantes.

5.5.2 Plan de prévention du bruit dans l'Environnement (PPBE) de Seine-Saint-Denis

La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit l'établissement de cartes d'exposition au bruit et l'adoption de plans d'action en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement, ainsi que la préservation des zones calmes.

Les cartes de bruit comportent un ensemble de documents graphiques, de tableaux de données et un résumé non technique et sont établies au moyen des indicateurs de niveau sonore Lden et Ln.

La valeur de l'indice de bruit Lden, exprimée en décibels (dB(A)), représente le niveau de l'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur l'ensemble des périodes de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h) d'une année.

La valeur de l'indice Ln, exprimée en décibels (dB(A)), représente le niveau de l'exposition au bruit en période de nuit et correspond au niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit (22h-6h) d'une année.

Identification des zones bruyantes

Une zone bruyante a été localisée sur la commune du Bourget : secteur de la rue de l'Egalité. Les courbes isophones représentent les nuisances sonores dépassant les seuils réglementaires de jour.

Isophone représentant les nuisances sonores dépassant les seuils réglementaires de jour.

Les équipements accueillants un public sensible surexposé au bruit en journée aux abords du réseau routier départemental

	Établissements d'enseignement	Établissements sanitaires	Établissements sociaux
L_{den}[2] supérieur à 68 dB(A) (jour/soir/nuit)	95	28	50
L_n[3] supérieur à 62 dB(A) (nuit)	38	12	17

5.5.3 Plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Paris-Le Bourget

Le PEB de l'aéroport de Paris - Le Bourget est en cours d'élaboration.

5.6. EMISSIONS LUMINEUSES

L'île de France est une région des plus urbanisées induite par le rayonnement de Paris et les communes qui se sont développées en périphérie de la capitale et constituent des sources de pollution lumineuse en période nocturne. Le Bourget contribue à ces émissions.

La lumière émise par les communes la nuit (éclairage en bordure de voiries, candélabres des espaces publics) occasionne une gêne pour l'observation des étoiles. Mais cette pollution a surtout un impact sur le milieu naturel. Pour la faune et la flore, cela génère des perturbations endocriniennes ou comportementales. La faune est davantage perturbée avec des phénomènes d'attraction irrésistible vers la lumière ou au contraire, de répulsion.

Sur la commune urbanisée du Bourget, la pollution lumineuse est puissante et omniprésente. Elle est générée par différents types d'éclairage liés aux :

- lampadaires installés en bordure de voies,
- phares des véhicules (bus, voitures, poids lourds, deux-roues) qui circulent sur ces voiries et créent un trait lumineux continu,
- phares des avions.