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°2 : Projet d'Aménagement et de Développement Durables

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

LE BOURGET

AIR
ESPACE
DE L'ESPACE

LE PADD, UN PROJET DE VILLE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est un document exprimant un projet pour l'aménagement urbain de la commune. Il définit les intentions de la ville en matière d'aménagement, de préservation du cadre urbain et de développement durable. Il repose sur le diagnostic territorial et la prise en compte des politiques sectorielles et/ou supra-communales. Ce support doit répondre aux objectifs fixés par la loi et notamment ceux visés à l'article L. 151-5 du code de l'urbanisme.

« Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

1. Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;

2. Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune. Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles »

Le PADD de la commune du Bourget s'oriente selon 4 grands axes :

1. **Accroître la qualité de vie bourgetine**
2. **Accompagner l'offre grandissante de transports en commun**
3. **Développer de bonnes pratiques environnementales**
4. **Affirmer le Bourget comme pôle structurant du Nord-Est parisien**

LE BOURGET

AIR
ESPACE
DE L'ESPACE

1. ACCROITRE LA QUALITE DE VIE BOURGETINE

1.1 PRESERVER L'IDENTITE RESIDENTIELLE ET PATRIMONIALE DE LA COMMUNE

Le tissu pavillonnaire occupe une place importante dans le paysage bâti varié du Bourget. Réparti sur le territoire, il participe à l'identité mais aussi au cadre de vie agréable de la commune. Malgré la forte urbanisation, la ville du Bourget a su le conserver et il constitue aujourd'hui près de 20% du tissu urbain.

Les pavillons sont une typologie d'habitat fortement recherchée par les habitants pour leur qualité de vie. Les petits jardins mais aussi les fronts de parcelles plantés, participent à la végétalisation de la ville. **La commune s'engage donc à préserver ce tissu** en maintenant ce bâti paysagé car il est important de conserver les espaces verts, peu présents sur la commune.

Toutefois, les îlots pavillonnaires situés le long des grands axes routiers et à proximité des réseaux de transport pourront faire l'objet d'une densification raisonnable. En effet, ce tissu donnant façade sur les routes départementales bénéficie d'un vis-à-vis dégagé et d'une proximité des lignes de bus permettant le rabattement vers les infrastructures lourdes, mais aussi de la Grande Gare. Ponctuellement, certaines poches pavillonnaires vieillissantes et quelquefois dégradées, pourront bénéficier, à travers le règlement d'urbanisme du PLU, d'une réhabilitation ou d'une mutation.

Le territoire possède également **un patrimoine bâti riche**, véritable témoignage de son histoire, que **la ville a la volonté de préserver**. Seule l'Eglise Saint Nicolas est un bâtiment classé monument historique, mais d'autres bâtiments intéressants sont à valoriser. La commune compte, entre autre, un patrimoine Art Déco des années 30 remarquable, avec l'Hôtel de Ville et le Lycée Germaine Tillion, dont la rénovation s'est attachée à respecter le style architectural d'origine. Des bâtiments d'activités, ou encore la gare du Bourget, constituent des témoignages intéressants de l'ère industrielle. Il existe aussi au Bourget de belles villas anciennes, typiques de la banlieue parisienne et de la fin du XIXe siècle et du début du XXe siècle, notamment concentrées dans le lotissement anciennement dénommé « Le Village ». De style éclectique, ces constructions présentent une

diversité de formes et matériaux (brique, pierre meulière, fer forgé…) qui façonne *in fine* un tissu résidentiel harmonieux et de qualité.

Les principaux bâtiments remarquables, équipements, ateliers, pavillons… pourront faire l'objet de dispositions particulières dans le règlement du PLU afin de conserver la mémoire de l'histoire communale mais également de préserver des points d'accroche pour valoriser le paysage urbain environnant.

1.2 AMELIORER LA QUALITE URBAINE ET PAYSAGERE

Le paysage urbain du Bourget comporte de nombreuses qualités comme sa mixité de tissus répartis et entremêlés sur l'ensemble du territoire. Certains secteurs manquent pourtant de cohérence.

Une qualité urbaine en centre-ville à améliorer

Le profil urbain de l'avenue de la Division Leclerc (ex-RN2), qui porte la centralité de la ville, présente de grandes disparités à la fois au niveau des formes urbaines, de l'architecture, de l'époque ou de l'état des constructions. L'image générale reste peu qualitative même si des opérations de renouvellement contribuent depuis plusieurs années à la revalorisation du bâti.

L'objectif de la municipalité est la recherche **d'une plus grande cohérence urbaine et qualité architecturale sur ce front bâti** afin d'améliorer l'ambiance générale du centre-ville. En particulier, les principaux carrefours ont vocation à accueillir des opérations immobilières qui marquent le paysage et séquencent cet axe principal. Par ailleurs, les opérations de requalification du cadre bâti devront s'efforcer de préserver des transparences transversales vers l'intérieur des îlots. Un travail sera également mené sur les épannelages et les reculs par rapport à la voie. Les nouvelles constructions devront notamment chercher à masquer les murs pignons existants.

Un second objectif est la réduction des nuisances générées par l'importance et la nature du trafic de véhicules empruntant l'avenue de la Division Leclerc, notamment le trafic de poids lourds. La réduction du trafic de poids

lourds sera recherchée par des aménagements et une réglementation de la circulation renforçant la sécurité des piétons et cycles, et plus généralement favorisant les circulations locales.

Des barrières physiques à effacer

La structure urbaine de la commune est également marquée par les nombreuses infrastructures de transports qui la traversent. Ces infrastructures de transport ont provoqué une véritable fragmentation de l'espace urbain. L'objectif communal est de **gommer ces effets de rupture et de retisser les quartiers entre eux afin de retrouver les continuités historiques du territoire**.

L'autoroute A1 marque une fracture nette entre la ville habitée et l'entrée du secteur de l'aéroport, qui constitue un espace déconnecté du reste de la ville. Or, depuis le carrefour Lindbergh, c'est la partie du territoire qui joue le rôle d'entrée principale du site aéroportuaire pour ses utilisateurs quotidiens, pour la clientèle de l'aéroport ou pour les visiteurs occasionnels du Parc des Expositions et du Musée de l'Air et de l'Espace. C'est donc le site privilégié pour renforcer l'insertion urbaine de l'aéroport dans la ville, à travers une requalification, que la commune souhaite ambitieuse, tant dans l'aménagement que la diversification des fonctions et activités qui y seront présentes.

L'A1 crée également une coupure avec la ville Dugny. La candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2024, prévoit que le Bourget pourrait accueillir, avec la ville de Dugny, plusieurs équipements olympiques positionnés de part et d'autre de l'autoroute. Ce projet pourrait donc s'accompagner de la réalisation d'une passerelle piétonne au-dessus de l'A1 afin de connecter les différents équipements olympiques, et plus largement les deux villes.

La commune souhaite aussi atténuer la fracture créée par l'avenue de la Division Leclerc qui, de fait, divise le territoire en deux. Outre la réduction des nuisances générées par le trafic de poids-lourds, la ville souhaite, au côté du département (gestionnaire de la voirie) faire évoluer cet axe, en passant de la route à la rue, de manière à rapprocher les deux parties de villes et renforcer les liaisons Est – Ouest. L'avenue, ainsi apaisée, redeviendra l'axe le long duquel se réagrègeront habitats, commerces, équipements, services et bureaux.

Tirer parti de l'arrivée de la gare GPE

Une attention particulière sera accordée à la portion de l'avenue de la Division Leclerc située au niveau de la future gare du Grand Paris Express du Bourget. En effet, la gare GPE sera implantée sur un site principalement adressé sur l'ex-RN2, ce qui donne l'occasion de reconnecter au reste de la ville, via l'ex-RN2, les quartiers de Verdun et Bienvenue composés de zones d'activités vieillissantes et de secteurs pavillonnaires isolés par l'ex-RN2 et la grande ceinture. **La volonté communale est donc de lier ces espaces, de les ouvrir et d'assurer la continuité des espaces publics et parcours dans la ville.**

Dans le cadre du projet d'aménagement prévu autour du pôle gare du Bourget, l'objectif n'est pas simplement de pacifier la voie mais de créer un véritable espace public, qui joue le rôle d'interface et de liaison entre les deux rives de la ville.

Des entrées de ville à requalifier

Les axes routiers départementaux constituent des portes d'entrée sur la ville et représentent à ce titre la première image du Bourget vis-à-vis de l'extérieur. Le diagnostic a fait ressortir le caractère routier de ces entrées de ville et leur manque de lisibilité (tissus continus, absence de repère urbain…). Dans le cadre de la ZAC du Commandant Rolland, l'entrée de ville de la RD30 au sud du territoire a été requalifiée et offre une image plus dynamique avec l'implantation de bâtiments modernes et la présence d'aménagements paysagers notamment piétons très qualitatifs. La commune souhaite poursuivre ses efforts requalifiant l'urbanisme et les espaces publics des autres entrées de ville, et en les rendant **plus accessibles pour les piétons et les cyclistes, et plus lisibles**. Les accès concernés sont : l'ex-RN2 au sud, au niveau du pôle gare, au nord au niveau des carrefours Lindbergh et Abbé Niort, ainsi que la rue du Commandant Rolland à l'est et la RD30 au sud-ouest, au niveau du pôle scolaire comprenant le lycée, le collège et les écoles. **Les projets qui seront menés autour des futures gares du Grand Paris Express sont donc une véritable opportunité pour donner une dimension nouvelle à ces entrées de ville**.

Un patrimoine végétal à développer

Les espaces verts de la commune sont rares et sont représentés principalement par des squares de quartier. Ils jouent un rôle important pour la qualité de vie des habitants et notamment des familles et des jeunes enfants. **Il est donc important de les conserver et d'en développer de nouveaux** dans le cadre de nouvelles opérations.

1.3 SOUTENIR UN HABITAT DE QUALITE

Comme dans de nombreuses villes de Seine-Saint-Denis, le « mal logement » est une préoccupation pour la commune du Bourget. L'habitat indigne comprend les logements insalubres, les locaux comportant du plomb accessible, les immeubles menaçant de tomber en ruine, les hôtels meublés dangereux mais aussi l'habitat précaire.

L'objectif de la commune est de **poursuivre les efforts déjà engagés en matière de réhabilitation**. En effet, la commune a eu recours à des Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) sur deux périodes (1998-2001 et 2003-2005) qui ont permis de réhabiliter plusieurs centaines de logements par le biais d'aides techniques, juridiques et financières en coordonnant l'action privée et l'action publique.

Malgré les opérations déjà réalisées, **la lutte contre l'habitat indigne reste une priorité de la commune**. En effet, le territoire est encore concerné par ce phénomène qui touche aussi bien des appartements que des pavillons, pour la plupart construits avant 1949.

Des actions seront mises en place progressivement au niveau du territoire « Paris Terre d'Envol ». Dans le cadre du PLU, la commune du Bourget favorisera, par des règles de constructibilité favorables, le renouvellement des tissus les plus dégradés. Des dispositions seront inscrites au règlement pour lutter contre les marchands de sommeil, au travers par exemple de normes de stationnement contraignantes en cas de division de logement.

Un Programme d'Intérêt Général (PIG) est mis en place depuis juin 2016 sur Sevran, Tremblay-en-France et Villepinte, et a été élargi à l'ensemble du territoire Paris Terres d'Envol depuis la délibération en

conseil de territoire du 30 janvier 2017. Il consiste à accompagner les propriétaires modestes dans la définition et la réalisation de travaux de lutte contre la précarité énergétique et l'habitat indigne.

Des objectifs de réalisation ont été quantifiés sur les Communes d'Aulnay-sous-Bois, Drancy, Dugny, Le Blanc Mesnil et Le Bourget. Pour la lutte contre la précarité énergétique, les objectifs sont de 300 propriétaires aidés dont 141 en 2017 et 159 en 2018. Pour la lutte contre l'habitat indigne, les objectifs sont de 119 logements à rénover pour 2017 – 2018.

Concernant la lutte contre la précarité énergétique, le PIG est calé sur le dispositif « Habitez Mieux » de l'ANAH qui a pour échéance fin 2017. Aussi, les objectifs contractualisés ne peuvent l'être que pour 2017 sur cette thématique, en l'attente de connaître les évolutions réglementaires à venir.

Ce dispositif est particulièrement bénéfique pour les ménages puisqu'on peut estimer que pour 1 € investi par l'EPT, 7 € sont apportés par les partenaires financiers (Etat, ANAH, Région, Département), générant 11 € de travaux en moyenne.

2. ACCOMPAGNER L'OFFRE GRANDISSANTE DE TRANSPORTS EN COMMUN

2.1 ORGANISER LES NOUVELLES POLARITES AUTOUR DES FUTURES GARES

De nombreux projets de transports vont, dans les prochaines années, structurer le territoire. Deux gares du Grand Paris Express vont s'implanter au nord et au sud. Ce projet devrait voir le jour en 2023-2024. Le projet de Tangentielle Nord est également en cours et la mise en service du premier tronçon est prévue pour 2017.

La ville et ses partenaires (le Territoire « PARIS TERRES D'ENVOL », la Société du Grand Paris comme les villes voisines) ont la volonté de créer et de structurer de véritables pôles multimodaux attractifs et en lien avec leur environnement. Même si la gare Aéroport ne se situe pas au Bourget, sa grande proximité devra être prise en compte dans l'aménagement de la ville. Les deux sites de gares sont donc des secteurs prioritaires pour le développement de la ville.

La gare « Le Bourget RER », aujourd'hui desservie par le RER B va devenir un véritable pôle multimodal avec l'arrivée de la Tangentielle Nord puis les lignes 16 et 17 du GPE. L'aménagement des espaces autour des gares est envisagé par la ville en deux grands temps. Dans un premier temps, réorganiser et améliorer la qualité des espaces situés autour de la gare RER afin d'améliorer les conditions d'accès et le confort des usagers, dans un second temps requalifier les espaces situés à l'ouest de la gare du GPE : un nouveau quartier mixte est envisagé comprenant des activités tertiaires et des services, ainsi que des logements reliés au reste de la ville via une pacification profonde de l'ex-RN2 au droit de la gare GPE.

L'ouverture de la gare « Le Bourget Aéroport » s'accompagnera d'un projet ambitieux de requalification urbaine sur le secteur situé à l'entrée de l'aéroport, comprenant la modernisation et la diversification des équipements situés au nord du carrefour Lindbergh, l'aménagement d'un quartier mixte au sud du carrefour Lindbergh, mais aussi une recomposition de celui-ci.

La commune s'efforcera, en coordination avec les différents partenaires concernés (STIF, SGP, collectivités locales…), **d'organiser une forte cohérence entre les nombreux modes de transports présents autour des pôles gares**.

Différents projets ont déjà été menés afin de favoriser cette intermodalité avec notamment le déploiement d'Autolib' et l'implantation de quatre stations sur son territoire dont deux à proximité des futures gares du GPE ou encore la mise en place du parc de stationnement Véligo en gare Le Bourget RER.

Une attention particulière sera portée à la mise **en cohérence du réseau de bus** et des autres transports en commun afin de mieux irriguer les pôles d'emploi et les quartiers plus résidentiels, mais aussi d'optimiser les correspondances entre ces différents modes de transport. La commune du Bourget portera ces sujets, en concertation avec le territoire et les villes voisines, devant les différents opérateurs de transports.

L'offre de stationnement est importante sur la commune du Bourget mais certains secteurs sont proches de la saturation et ont un taux de véhicules ventouses important, notamment aux abords de la gare RER. **La commune poursuivra ses actions pour mieux organiser et gérer l'offre de stationnement**, principalement sur les quartiers de la gare et l'ex-RN2.

La commune favorisera l'intermodalité en développant, avec les gestionnaires de voirie, les liaisons douces, depuis les grands équipements et les lieux de vie importants jusqu'aux gares. Des espaces qualitatifs dédiés aux piétons seront aménagés autour du pôle gare RER-GPE.

2.2 FAVORISER L'UTILISATION DE NOUVEAUX MODES DE TRANSPORT

Créer un réseau de liaisons douces favorisant un mode de déplacement alternatif à la voiture

La commune du Bourget souhaite renforcer l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture, notamment les modes doux qui sont actuellement peu utilisés par les habitants. Elle porte l'ambition de constituer des cheminements lisibles et confortables, afin d'encourager les habitants et les actifs à les utiliser.

Il existe peu de voies cyclables sur le territoire : l'une est située au nord de l'A1, au niveau du carrefour Lindbergh, et l'autre sur la RD30, entre la RD32 et l'avenue Carnot. La commune souhaite **encourager le développement du réseau cyclable** projeté par le Département de Seine-Saint-Denis. Les axes privilégiés, en accord avec le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC), sont l'avenue de la Division Leclerc (ex-RN2), l'avenue Jean Jaurès (RD30) et l'avenue John Fitzgerald Kennedy (RD50).

Des liaisons piétonnes ont été aménagées, principalement dans le cadre des derniers projets réalisés sur la commune. Ainsi, des mails paysagers ont été créés lors de la réalisation de la ZAC du Commandant Rolland et autour du marché, et la rue Gabriel Rousselet permet de rejoindre le complexe sportif. L'objectif communal est de **constituer un plus grand maillage de la ville en liaisons douces et espaces piétons.** La ville d'efforcera, dans le cadre de chaque nouvelle opération qui sera engagée, de prolonger et de connecter les espaces piétons existants, afin de constituer progressivement un réseau complet, entre les gares, le centre-ville et le pôle sportif et éducatif.

De grands axes routiers associant des modes doux

Le territoire est marqué par de grands axes routiers avec notamment l'ex RN2 qui est la voie structurante de ce réseau viaire. Elle supporte un important trafic de poids lourds et ne laisse que peu de place aux piétons et vélos. Elle est l'une des voies les plus encombrées du département.

Les grands axes routiers devront donc être pacifiés en intégrant tous ces modes de transport afin de leur redonner une utilité locale tout en conservant le rayonnement métropolitain. L'ex-RN2 deviendra alors un véritable boulevard urbain intégrant les cycles, les piétons mais aussi régulant la circulation des poids lourds.

Actuellement, les carrefours de l'ex-RN2 provoquent des difficultés supplémentaires aux usagers, sur cet axe déjà très fréquenté. En effet, ils manquent de lisibilité et leurs aménagements ne sont pas adaptés**. La commune sollicitera le conseil départemental pour engager une réflexion sur les carrefours de l'ex-RN2 avec la RD30, la RD32 et la RD50.**

3. DEVELOPPER DE BONNES PRATIQUES ENVIRONNEMENTALES

3.1 DEVELOPPER, PROTEGER ET METTRE EN VALEUR LA TRAME VERTE DE LA VILLE :

Le territoire du Bourget abrite peu d'espaces naturels et d'espaces verts. En effet, la commune est presque totalement urbanisée depuis de nombreuses années. Il est donc important de **maintenir mais également de renforcer ces espaces**.

Objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain :

Au cours des 10 dernières années, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers a été nulle au Bourget. Aujourd'hui, la commune ne compte plus qu'un espace relevant de ces catégories. Il s'agit d'une petite surface isolée en bordure de l'autoroute A1 de 0,43 hectare, soit 0,21% du territoire. Elle est composée d'un espace en eau et de milieux semi-naturels qui sont intégrés dans un périmètre de ZNIEFF de type 2. Ces espaces ne seront consommés que dans l'hypothèse d'accueil d'équipements dans le cadre des futurs Jeux Olympiques. 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.

Au-delà des espaces strictement considérés comme naturels, agricoles ou forestiers, très limités sur le territoire, la ville porte également une attention forte aux espaces ouverts artificialisés, qui composent l'essentiel de la trame verte du Bourget. Ces espaces représentent en 2016 environ 15 hectares soit moins de 7,5% du territoire, dont une dizaine d'hectares ouverts au public. Ils se composent des squares mais aussi du complexe éducatif et sportif qui comprend de grandes étendues non bâties. Les espaces verts communs des résidences d'habitat collectif, les friches ainsi que le cimetière sont également comptés dans ces espaces.

Entre 2008 et 2016, un peu moins de 4 hectares d'espaces ouverts artificialisés ont disparu, essentiellement au profit d'équipements. Dans le cadre du PLU, les seules consommations d'espaces ouverts artificialisés possibles sont les friches industrielles et les cœurs d'îlots des grandes résidences, soit un maximum de 3,2 hectares. Notamment, une friche de 1,8 hectare intégrée au périmètre de la ZAC du Commandant Rolland n°1 pourra être urbanisée lorsque le périmètre de maitrise de l'urbanisation lié au risque de la gare de triage sera levé. L'espace sportif sera conservé mais pourra accueillir très ponctuellement de nouvelles structures en lien avec le sport et les loisirs. De la même manière, le square Charles de Gaulle pourrait accueillir une extension mesurée des équipements existants. Ces consommations d'espaces resteront très limitées.

La commune s'engage ainsi à conserver au moins 11 hectares d'espaces ouverts artificialisés sur son territoire comprenant les squares de quartier, et notamment le square Charles de Gaulle, le cimetière et l'espace sportif. Uniquement dans l'hypothèse d'accueil d'équipements en lien avec les futurs jeux olympiques, cet engagement pourra être modulé.

Les consommations d'espaces autorisées dans le cadre du PLU seront compensées par la création d'autres espaces ouverts afin de renforcer la trame verte du Bourget. En outre, ces consommations se feront dans un souci d'optimisation du foncier.

La modération de la consommation des espaces couplée à la densification de certains secteurs de renouvellement devront permettre **une augmentation des densités des espaces d'habitat pour atteindre à horizon du PLU (environ 10 ans) 105 logements par hectare, contre 94 en 2012.**

- Le complexe éducatif et sportif est un espace de respiration important du territoire, composé de terrains de sport (aire multisports, football, basketball, handball, tennis). Il s'agit donc d'emprises non bâties mais peu végétalisées. **La commune souhaite préserver cet espace mais également le valoriser afin d'en faire le « poumon vert » de la commune.** Pour cela, la ville s'efforcera de renforcer sa densité végétale, dans la continuité de la récente végétalisation du complexe. Elle souhaite également en faire un espace pouvant être traversé du nord au sud par un cheminement piéton pour permettre aux habitants d'avoir un nouveau lieu qui

leur est dédié. Ces aménagements en feront un espace complémentaire des squares déjà présents sur la commune, et un composant important de la trame verte.

- La trame verte se compose également des squares présents sur le territoire. La commune souhaite maintenir ces espaces, les valoriser et en développer de nouveaux, comme cela a été le cas dans le cadre des opérations récentes. Ainsi, le square Little Falls a été créé au cœur de la ZAC du Commandant Rolland n°2 ; le square Lucien Archambaud a quant à lui été réaménagé dernièrement.

- Les jardins des quartiers pavillonnaires sont également un maillon important de la trame verte du Bourget et doivent donc être conservés. Certains feront l'objet de règles de préservation dans le PLU.

- Deux continuités écologiques, ont été identifiées par le SDRIF.

La première s'étend le long de l'A1, de l'ouest à l'est du territoire, entre le parc départemental Georges Valbon de La Courneuve et le parc Jacques Duclos du Blanc-Mesnil, qui sont deux espaces verts majeurs à proximité. Cette continuité est déjà existante et s'appuie sur les talus paysagers et les talus de l'A1.

La seconde continuité traverse la commune du nord au sud sur un espace très urbanisé. Elle comporte peu d'espaces susceptibles d'être des réservoirs de biodiversité. La commune a pour objectif d'inscrire cette continuité écologique en s'appuyant sur le complexe sportif et sur les jardins des quartiers pavillonnaires. Elle peut également contribuer à renforcer les accès et continuités avec le parc Georges Valbon.

Ces continuités écologiques seront également traduites dans le PLU à travers des dispositions réglementaires visant à renforcer la densité végétale lors des nouvelles constructions. Ainsi le règlement imposera un pourcentage minimum d'espace vert à préserver par terrain. Le PLU pourra également inscrire des espaces verts à protéger au titre de l'article L151-23 du code de l'urbanisme pour garantir leur maintien lorsqu'ils sont situés sur les continuités écologiques identifiées.

3.2 FAVORISER LA PERFORMANCE ENVIRONNEMENTALE

Concernée par les enjeux environnementaux, la commune du Bourget s'engage à faire de cette problématique, un thème central de son projet de ville. Pour y répondre, **la commune mettra en place dans le PLU des outils qui permettront d'améliorer la performance environnementale de son parc bâti.**

Le parc de logements est assez ancien avec une part importante construite avant la première règlementation thermique. Il est donc susceptible de présenter des performances assez faibles au niveau énergétique. L'objectif communal est d'**encourager la rénovation thermique des bâtiments** et ainsi de lutter contre la précarité énergétique.

La commune s'engage également à favoriser la performance environnementale du bâti à travers **l'éco-construction des nouveaux bâtiments**. Ces derniers devront utiliser des techniques innovantes de construction afin de limiter la consommation énergétique avec une isolation performante. L'architecture devra favoriser l'éclairement et le réchauffement naturel des pièces de vie. Le recours aux énergies renouvelables sera encouragé, en tenant compte du potentiel solaire photovoltaïque, mais également du potentiel géothermique existant sur le territoire.

La ville a également pour objectif d'améliorer ses performances énergétiques en travaillant sur l'utilisation d'**énergies renouvelables à l'échelle de la ville ou de quartiers**. Il n'y a pas de réseau de chaleur urbain sur la commune mais il en existe sur les communes limitrophes de La Courneuve et du Blanc-Mesnil. Des zones du territoire du Bourget sont situées à moins de 1000 mètres de ces réseaux de chaleur. **La commune étudiera la possibilité de se raccorder sur ces réseaux**.

Dans le cadre des projets à proximité de la grande gare Le Bourget RER, **la commune favorisera le développement d'écoquartiers** répondant au label « écoquartier ». Ces nouveaux espaces présenteront une mixité sociale et fonctionnelle ainsi qu'une grande efficacité environnementale.

3.3 PRIVILEGIER UNE GESTION ENVIRONNEMENTALE DU TERRITOIRE (RESSOURCES, RISQUES, NUISANCES)

Le réseau d'assainissement est aujourd'hui principalement unitaire, ce qui induit une charge importante des quantités d'eau à traiter. De plus, les eaux pluviales sont dirigées dans une station d'épuration éloignée, en aval de Paris, entraînant sur le parcours des dysfonctionnements de réseau. **La volonté de la commune est de faire évoluer ces principes d'assainissement** en favorisant l'intégration de l'eau dans le paysage urbain et en privilégiant l'infiltration d'eau pluviale afin de retrouver un cycle plus naturel de l'eau.

La topographie, les infrastructures de transport mais aussi la nature des sols de la commune exposent le territoire à **différents risques qui doivent être pris en compte dans la politique urbaine de la commune.**

45 % du territoire est soumis à un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Il conviendra donc de réaliser les bâtiments en conséquence avec des fondations appropriées, des murs porteurs consolidés et la désolidarisation des bâtiments accolés.

La commune est exposée à un risque inondation qui varie de faible à très élevé dû au risque de débordement de la nappe. Une surveillance de la nappe doit être assurée.

La gare de triage située sur la commune du Bourget accueille des trains transportant des matières dangereuses. En 2013, un périmètre de protection a été instauré sur 620 m autour de la gare ; il interdit toute nouvelle construction et extension susceptible d'accroître la population exposée au risque. Il recouvre les zones d'activités de la commune ainsi que la ZAC du Commandant Rolland n°1. Des études sont actuellement en cours pour redéfinir le périmètre de limitation de l'urbanisation autour de la gare. Le PLU du Bourget évoluera en fonction de l'évolution de la connaissance du risque.

Les nombreuses infrastructures de transport traversant le territoire l'exposent à des nuisances acoustiques routières, ferroviaires et aéroportuaires importantes mais aussi à la pollution de l'air avec le dégagement les particules NO, NO2, PM2.5 et PM10.

La requalification de l'ex-RN2 en boulevard urbain, la réduction du trafic de poids lourds, mais également l'amélioration des transports en commun et le développement des circulations douces encouragés par la commune participeront à la réduction des nuisances acoustiques et des pollutions de l'air. **La commune privilégiera, comme c'est déjà le cas, l'implantation d'activités et d'équipements le long des infrastructures les plus bruyantes** que sont l'A1, les voies du RER B et la Grande Ceinture.

4. AFFIRMER LE BOURGET COMME POLE STRUCTURANT DU NORD-EST PARISIEN

Le Bourget rayonne par les infrastructures ou les équipements majeurs présents sur son territoire ou à proximité avec notamment le premier aéroport d'affaires d'Europe, le troisième Parc des Expositions d'Île-de-France qui accueille le Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, le Musée de l'Air et de l'Espace, mais aussi le Parc Georges Valbon.

L'arrivée du Grand Paris, mais surtout la création des deux gares du Grand Paris Express (GPE), va apporter un rayonnement renforcé et de nouvelles opportunités pour le territoire du Bourget en termes d'économie, de tourisme mais également de cadre de vie. La commune entend accompagner pleinement ces évolutions à travers ses projets et ses orientations afin **d'affirmer Le Bourget comme pôle structurant du nord-est parisien.**

4.1 SAISIR LES OPPORTUNITES DE DEVELOPPEMENT URBAIN

Ces grands projets d'envergure vont entrainer une attractivité résidentielle renforcée du territoire. En cohérence avec le Programme Local de l'Habitat Intercommunal (PLHI) de l'ancienne Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, la commune s'engage sur **un objectif chiffré de production de logements de 110 nouveaux logements par an en moyenne.** Les ambitions en termes de constructions de logements ne seront pas les mêmes sur tout le territoire mais suivront une stratégie diversifiée en fonction des quartiers.

Une densification du tissu privilégiée autour des gares et des grands axes

Plusieurs secteurs de la commune présentant de forts potentiels d'évolution peuvent permettre de répondre aux objectifs de densification du tissu à proximité des moyens de transport en commun structurants. Les grands axes routiers et la future Grande Gare présentent les principaux potentiels de densification de la commune déjà fortement urbanisée.

La commune souhaite promouvoir une densification raisonnable autour des grands axes routiers. L'avenue de la Division Leclerc présente un fort potentiel de densification **:** les constructions sont implantées le long d'une voie large, bien desservie par les réseaux de transport (l'avenue reliera les deux futures gares du GPE et accueille de nombreuses lignes de bus). De plus, l'image urbaine sera valorisée par une densification, des projets de renouvellement urbain à la recherche d'une cohérence architecturale sur l'ensemble de son linéaire.

L'attractivité résidentielle sera surtout améliorée à proximité des futures gares du GPE. Le centre-ville du Bourget va s'étoffer autour du pôle gare qui s'accompagnera d'une production importante de logements à proximité avec de nouvelles formes urbaines variées. Les différents projets actuellement à l'étude aux abords du pôle gare Le Bourget RER, vont donc activement participer à **la densification du quartier.**

Une densification très modérée dans les quartiers pavillonnaires

Le tissu pavillonnaire est très peu mutable car il comporte peu de dents creuses et le bâti est assez dense avec des jardins limités ; il est donc essentiel de le conserver. La densité de ce tissu est particulièrement perceptible dans les rues étroites. Seuls **les îlots donnant façade sur les RD30 et RD50 peuvent faire l'objet de mutation ou de densification,** de par leur localisation le long d'axes routiers importants et la nécessité de construire à proximité des réseaux de transport. Ces voies sont en effet le support de nombreuses lignes de bus qui relient les quartiers aux modes de transport lourds.

Une meilleure diversification de la typologie des logements

La typologie des logements sur la commune est marquée par une part importante de petites surfaces. La proportion des petits ménages et de couples sans enfants est donc notable au Bourget, contrairement à la moyenne départementale.

La commune s'attachera à **diversifier l'offre en imposant la production de logements de plus grande taille** afin d'accueillir une nouvelle population comportant davantage de familles. Dans le même esprit, **l'accession à la**

propriété sera également favorisée. Cette plus grande diversité du logement permettra d'assurer un **parcours résidentiel sur la commune**.

Le Bourget dispose d'une part importante de logements sociaux de près de 27% en 2015, bien répartis sur l'ensemble du territoire. Dans le cadre des futures opérations de constructions, **des logements sociaux seront construits afin de maintenir la part existante.**

4.2 DYNAMISER L'ECONOMIE COMMUNALE

L'attractivité renforcée du Bourget doit être accompagnée d'un développement économique important du territoire. La commune est à proximité des pôles d'emploi de la Seine-Saint-Denis et de Pantin/Bobigny. Les **nombreuses zones d'activités,** qui composent environ 25% du territoire, sont réparties aux abords de la commune.

Certaines de ces zones d'activités connaissent une dynamique favorable tandis que d'autres devront être soumises à une requalification en s'appuyant sur la desserte améliorée du territoire. Il est donc nécessaire de **préparer l'évolution des anciens sites d'activités et les mutations futures des sites industriels**.

La zone d'activité de La Bienvenue, située au sud-ouest et à proximité de la future grande gare, est découpée en deux zones accueillant aujourd'hui peu d'activités. Elle **a vocation à muter** dans le cadre d'une opération d'ensemble et à être aménagée en quartier mixte comportant des activités tertiaires afin de développer l'emploi à proximité de cette grande gare, et des nouveaux logements.

A proximité de la gare « Le Bourget Aéroport », l'offre tertiaire pourra également être développée, en continuité du cluster aéronautique déjà présent sur place mais aussi en lien avec les activités évènementielles et culturelles proposées sur le site.

Avec l'arrivée du Grand Paris Express, **les zones d'activités** présentes sur le territoire seront presque toutes situées à moins de 1km d'une des deux futures gares. C'est une véritable opportunité pour **les valoriser et les**

dynamiser afin de conforter l'attractivité de la ville et d'offrir les conditions d'un développement économique pour tous et de favoriser l'emploi.

Au sud-est, les zones de l'Actipole, Le Vaillant et du Commandant Rolland accueillent diverses activités. La commune souhaite poursuivre l'effort de dynamisation déjà engagé par la réalisation des opérations de construction issues des ZAC du Commandant Rolland qui ont permis la création de plusieurs centaines d'emplois.

Par ailleurs, il existe une inadéquation entre les emplois des bourgetins et ceux proposés par la commune, ce qui favorise les déplacements pendulaires. L'amélioration de l'offre en transports en commun permettra aux bourgetins d'accéder plus facilement à de grandes zones d'emplois comme l'aéroport Charles de Gaulle et le pôle « Plaine-Saint-Denis » en trajet direct.

4.3 AMELIORER L'OFFRE DE COMMERCES, D'EQUIPEMENTS ET DE SERVICES

Améliorer l'offre qualitative des commerces

Devenant un pôle structurant du nord-est parisien, la commune du Bourget souhaite adapter son offre de commerces, d'équipements et de services afin d'être à la hauteur des ambitions du territoire.

L'offre commerciale du Bourget est aujourd'hui polarisée autour de l'ex-RN2 et de la RD30. C'est une offre discontinue dont l'attractivité peut être améliorée. De grands centres commerciaux sur les communes limitrophes offrent une véritable concurrence aux commerces du Bourget. La volonté communale est d'**améliorer l'offre commerciale** en favorisant l'accueil de nouveaux commerces et en valorisant les linéaires commerciaux existants. La continuité commerciale sur l'ex-RN2 sera améliorée en développant des rez-de-chaussée commerciaux lors des réhabilitations pour apporter une nouvelle attractivité et animation sur cet axe structurant.

La requalification urbaine et paysagère de l'avenue de la Division Leclerc et sa pacification, encourageront les usagers à utiliser cet axe et favoriseront donc la redynamisation commerciale.

Maintenir une offre d'équipements satisfaisante pour la population

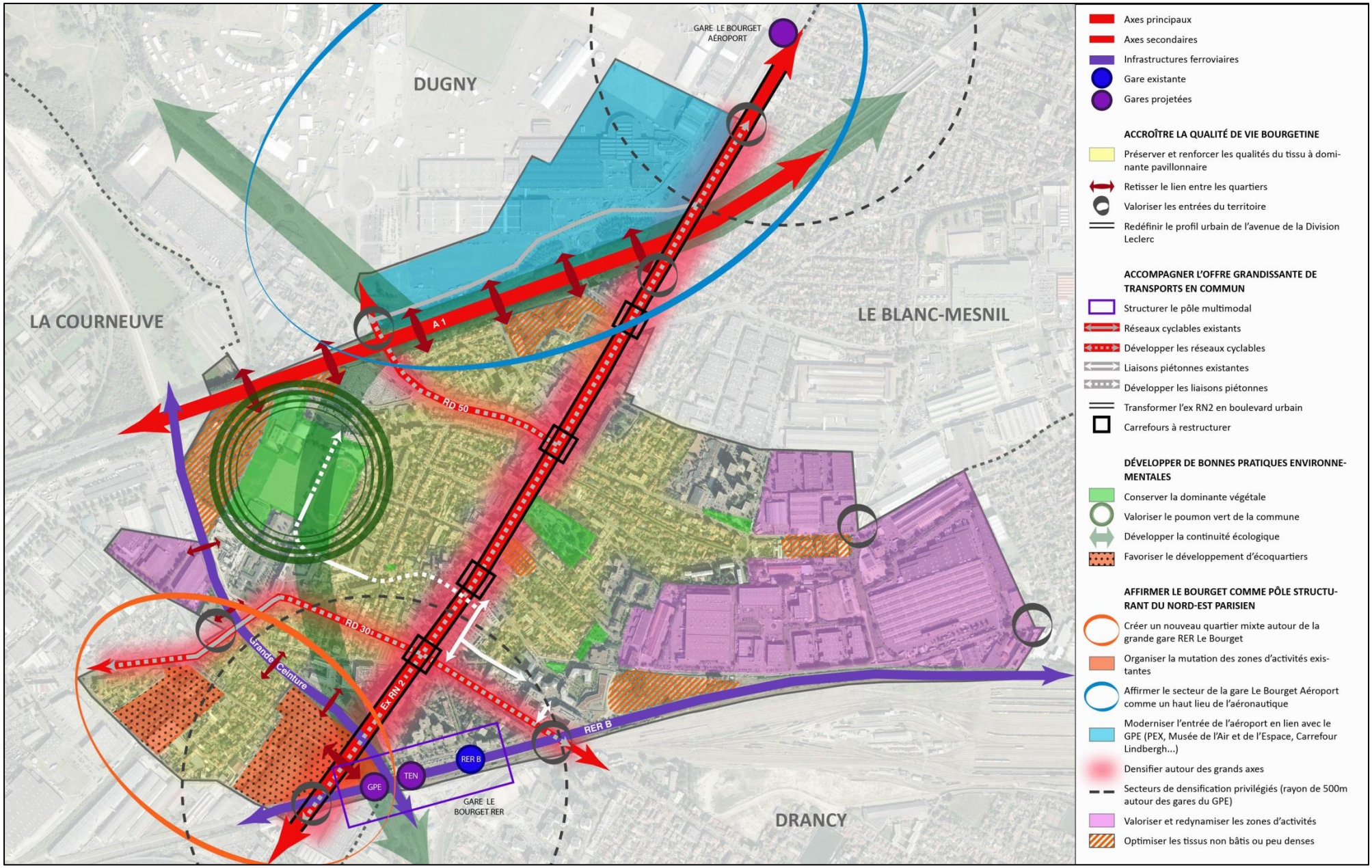
Le Bourget comporte une offre importante et variée d'équipements de proximité sur son territoire : écoles, collège, lycée, nombreux équipements sportifs et culturels. Ils sont bien répartis sur la commune et deux pôles majeurs sont présents : le complexe éducatif et sportif et ses nombreuses infrastructures permettant de pratiquer un grand nombre de sports, et la partie sud de l'aéroport occupé par le Parc des Expositions et une partie du Musée de l'Air et de l'Espace, deux équipements culturels au rayonnement régional.

La capacité des écoles est aujourd'hui en voie de saturation. L'offre doit être confortée pour accompagner la croissance de la population. Au moins une école supplémentaire devra donc être construite pour répondre aux besoins de la population.

Si la candidature de la métropole aux Jeux Olympiques 2024 est retenue, la commune pourrait accueillir de nouveaux équipements sur 2 sites existants : le Centre Principal des Médias dans le Parc des Expositions et des aménagements sportifs au sein ou à proximité du complexe éducatif et sportif.

Le développement du Numérique, facteur de développement économique

Certaines zones de la commune sont aujourd'hui délaissées par le développement du haut débit en particulier les zones d'activités situées à l'ouest, la ZAC du Commandant Rolland n°1, la zone industrielle de l'aéroport, l'espace éducatif et sportif et quelques quartiers résidentiels.

L'accès au numérique est aujourd'hui absolument nécessaire pour le développement d'un territoire. C'est un facteur d'attractivité pour les entreprises et une réelle nécessité pour le renforcement de l'activité y compris le télétravail. Afin de permettre et d'encourager l'arrivée des entreprises sur son territoire, d'améliorer le quotidien des bourgetins et de dynamiser l'économie communale, la commune souhaite **accompagner le développement du numérique sur son territoire**, devenu aujourd'hui, une nécessité.

CARTE DE SYNTHESE DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES