



Révision du



P L U

de Dugny

**Tome 1 du rapport de présentation :
Diagnostic territorial et Etat Initial de l'Environnement**

Sommaire

Préambule.....	3
1. Des besoins à prendre en compte, pour un projet de territoire durable.....	14
1.1 Des objectifs ambitieux et un développement à accompagner.....	15
1.2 Une dynamique économique à soutenir.....	25
1.3 Des équipements et services, un atout à confirmer.....	32
1.4 Dugny, une commune « enclavée » à reconnecter.....	38
1.5 Des services environnementaux à perfectionner.....	46
2. Une « ville-jardin » à conforter pour une identité affirmée.....	54
2.1 Une forte présence végétale d'intérêt écologique et support multifonctionnel pour la qualité du cadre de vie.....	55
2.2 Un tissu urbain à unifier et des entrées de villes et un patrimoine à valoriser.....	68
3. Des potentialités à saisir, pour une attractivité renforcée	87
3.1 Entre ambiances bâties et végétalisées : un développement urbain mesuré.....	88
3.2 Des risques et nuisances à prendre en compte pour un développement responsable.....	94
3.3 Entre développement territorial et préservation du cadre de vie : un fonctionnement urbain à optimiser.....	104



Préambule

Contexte et objectifs de la révision du PLU de Dugny

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la ville de Dugny a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 17 septembre 2007 puis modifié depuis à trois reprises. Par délibération du 2 décembre 2014, le Conseil Municipal a prescrit la révision générale du PLU afin de répondre notamment aux objectifs suivants :

- Développer le territoire dans une logique de développement durable, par l'intégration des outils réglementaires apparus depuis 2007 notamment la loi de Programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (Grenelle 1) du 3 août 2009, la loi Portant Engagement National pour l'Environnement (Grenelle 2) promulguée le 12 juillet 2010 et la loi pour l'accès au logement et à un urbanisme rénové (ALUR) promulguée le 24 mars 2014 ;
- Prendre en compte les évolutions du territoire régional, avec le Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRIF) en vigueur, la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010, le Contrat de Développement Territorial (CDT) du Pôle Métropolitain de l'aéroport du Bourget ainsi que les orientations du Programme Local de l'habitat de la CAAB ;
- Anticiper les évolutions urbaines à venir dans le cadre des projets d'implantation des deux gares ;
- Promouvoir la qualité architecturale des constructions nouvelles et permettre la protection et la sauvegarde des éléments architecturaux et naturels remarquables ;
- Permettre l'embellissement des entrées de ville ;
- Favoriser le maintien et le développement d'activités économiques en lien avec les activités aéroportuaires et valoriser le commerce de proximité ;
- Maîtriser, organiser et faciliter la mobilité et les déplacements ;
- Réinterroger les règles actuelles d'occupation des sols pour intégrer ces différentes évolutions et problématiques.

Le présent document constitue le diagnostic du territoire. Il correspond à la première partie du rapport de présentation du PLU de Dugny.



Vues aériennes de la commune, source : APUR

Dugny, au cœur des dynamiques du nord-est Francilien

Située dans le nord-est du département de Seine-Saint-Denis, la commune regroupe 10 493 habitants. La situation stratégique de Dugny, à l'interface entre la première et la seconde couronne francilienne à proximité immédiate de la capitale et de l'aéroport international de Roissy-Charles de Gaulle, l'engage pleinement dans les dynamiques métropolitaines du Grand Paris .

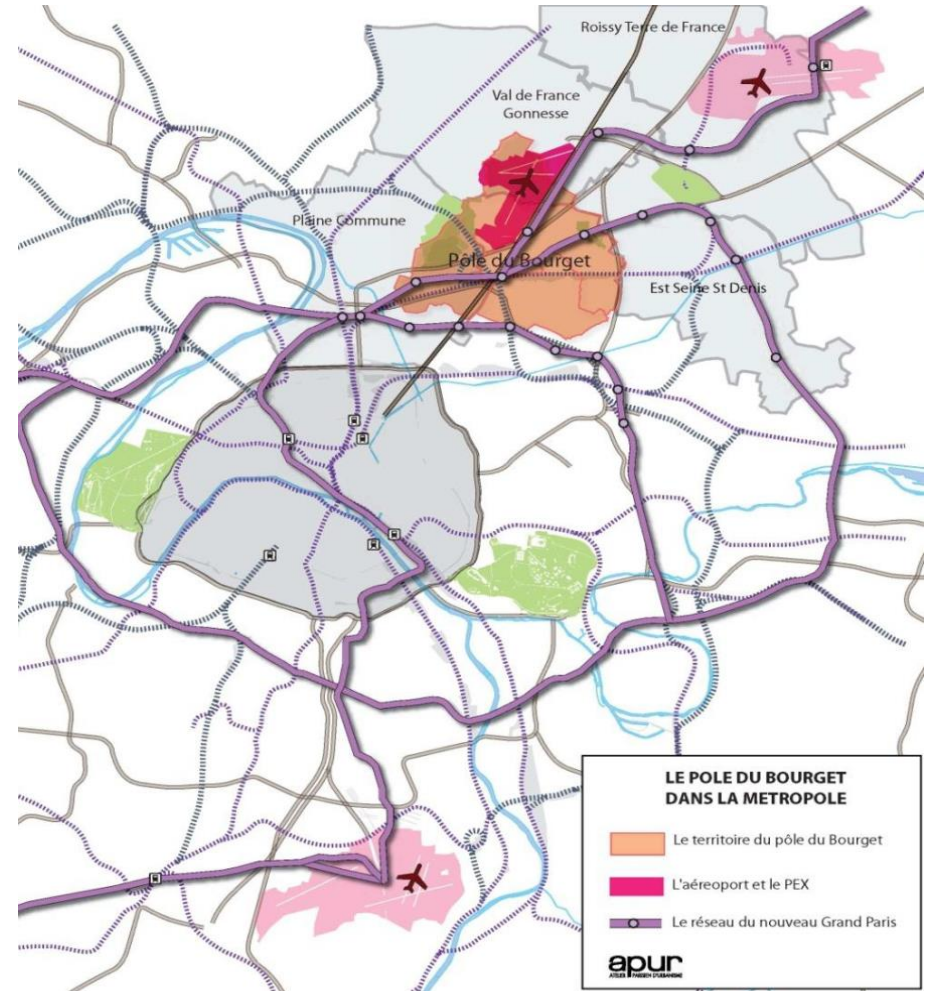


Vue aérienne de la façade ouest de l'aéroport,
source : APUR

Ainsi, le territoire a été identifié comme secteur d'intérêt stratégique au travers du Contrat de Développement Territorial du « Pôle Métropolitain du Bourget » qui vise à faire émerger un pôle d'excellence aéronautique et d'aviation d'affaires, pour constituer un « cœur de cluster aéronautique – aéroportuaire » dans l'industrie aérospatiale francilienne.

Ce positionnement constitue une réelle opportunité pour le développement économique et résidentiel de la commune mais génère également des pressions urbaines et foncières fortes qu'il convient d'anticiper. Afin de garantir une évolution équilibrée et maîtrisée de son territoire, en conciliant développement métropolitain et préservation du cadre de vie local, la ville de Dugny a engagé la révision de son PLU.

Celle-ci permettra de définir un cadre d'intervention dans le but de mettre en cohérence des projets d'aménagement en cours et à venir et la déclinaison des orientations définies à l'échelle supra-communale dans le respect du contexte local.



Le Pôle Métropolitain du Bourget dans la Métropole
source : CDT du Pôle Métropolitain du Bourget,
Pôle d'excellence aéronautique








Cadre d'intervention et contraintes supra-communales

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)

Le Schéma Directeur de la Région Île-de-France a été approuvé le 27 décembre 2013 par décret en Conseil d'État. Le nouveau SDRIF s'impose aux SCoT, PLU et anciens POS.

Ce document a pour objet la définition d'une vision globale, à l'horizon 2030, de l'aménagement du territoire d'Île-de-France. Il vise à organiser l'espace francilien de demain, à travers sa carte de destination générale et des orientations réglementaires. Il doit être décliné à l'échelon local dans les documents d'urbanisme, afin que ses objectifs soient mis en œuvre localement, « dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité ».


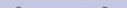
















La commune de Dugny est particulièrement concernée par :








- Des espaces urbanisés à optimiser : 
- Des quartiers à densifier à proximité d'une gare : 
- Des secteurs à fort potentiel de densification : 
- Les espaces en eaux à préserver et à valoriser : 
- Les espaces verts et les espaces de loisirs à préserver et à valoriser : 
- Un espace vert d'intérêt régional à créer en limite nord : 
- Deux continuités écologiques à préserver et à valoriser, l'une orientée nord/ sud et passant par les pelouses de l'aéroport du Bourget et de l'Aire des Vents, l'autre au sud longeant le parc Georges Valbon : 

Par ailleurs, dans un contexte d'optimisation des ressources foncières et d'affirmation du lien entre urbanisation et transports, le SDRIF prescrit une augmentation de la densité humaine et de la densité moyenne des espace d'habitat à hauteur de :

- +10% sur les espaces urbanisés à optimiser;
- +15% les quartiers à densifier à proximité d'une gare .



	Existant	Projet (tracé)	Projet (Principe de liaison)
Niveau de desserte national et international			
Niveau de desserte métropolitain	Réseau RER  RER A  RER B  RER C  RER D  RER E	Grand Paris Express  tracé de référence  tracé variante  réseau complémentaire structurant	
Niveau de desserte territoriale			
	 Gare ferroviaire, station de métro existante (hors Paris)  Gare TGV existante	 Gare ferroviaire, station de métro en projet (hors Paris)  Gare TGV en projet	

	Existant	Itinéraire à requalifier	Projet (Principe de liaison)
Autoroutes et voies rapides			
Réseau principal			
Franchissements			

Extrait de la carte d'orientations du SDRIF
 source : Schéma Directeur de la Région Ile-de-France

Cadre d'intervention et contraintes supra-communales

Le Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France (PDUIF)

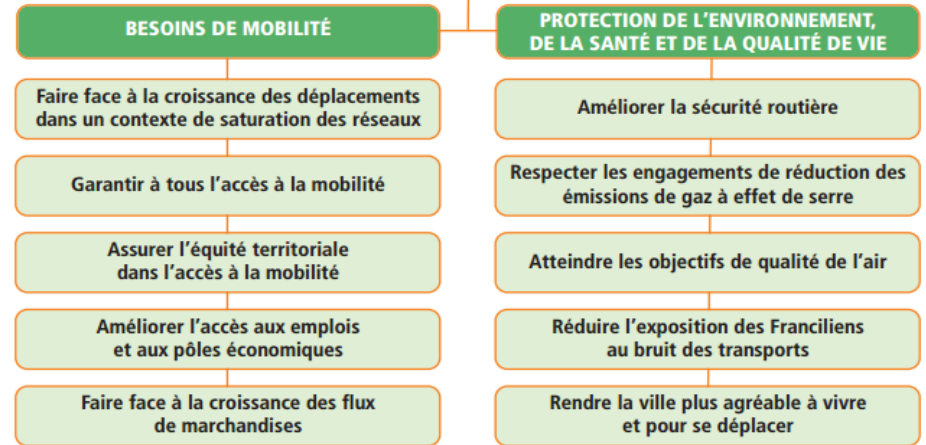
Le PDUIF a été approuvé par arrêté inter-préfectoral le 15 décembre 2000. Il a fait l'objet d'une évaluation par le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) en 2007.

Les conclusions ont contribué à la décision de réviser le PDUIF, de même que la volonté de prendre en compte les évolutions conjoncturelles de la région Île-de-France, telles que la sensibilisation croissante aux enjeux de développement durable, l'augmentation structurelle du prix du carburant, etc. Le PDUIF en vigueur définit les objectifs suivants :

- diminution de 3 % du trafic automobile ;
- diminution de la part de la voiture particulière dans le nombre de déplacements motorisés internes à la grande couronne ;
- augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 %, leur part modale devant dépasser le tiers des déplacements domicile-travail et domicile-école ;
- augmentation de 10 % de la part de la marche dans les déplacements domicile-école ;
- doublement des déplacements à vélo ;
- augmentation de 3 % de la part des tonnages de marchandises acheminées par la voie d'eau et le fer.

Si certaines actions doivent être mises en œuvre au niveau régional, le PDU a aussi fixé des actions qui n'ont de sens que si elles sont déclinées localement. Le territoire dugnyzien, fortement contraint par des limites physiques constituant à la fois des ruptures morphologiques et fonctionnelles, s'engage à travers la révision du PLU à accompagner le désenclavement de la commune et à impulser une nouvelle mobilité sur le territoire permettant de re-questionner la place de la voiture dans les déplacements quotidiens.

L'ENJEU DU PDUIF : ASSURER UN ÉQUILIBRE DURABLE SOUS CONTRAINTE FINANCIÈRE



Les enjeux du PDUIF

source : Plan de Déplacement Urbain de la Région Ile-de-France



Exemples d'espaces publics dédiés aux mobilités

source : Street View et Citadia Conseil

Cadre d'intervention et contraintes supra-communales

Le Contrat de Développement Territorial du Pôle Métropolitain du Bourget, pôle d'excellence aéronautique (CDT)

Dans le cadre de la loi du Grand Paris du 3 juin 2010, les Contrats de Développement Territorial (CDT) ont été mis en œuvre pour définir des territoires stratégiques, notamment ceux desservis par le réseau de transport public du Grand Paris.

Avec les communes de Blanc-Mesnil, de Bonneuil-en-France, du Bourget, de La Courneuve et de Drancy, Dugny est incluse dans le CDT du « Pôle Métropolitain du Bourget, pôle d'excellence aéronautique », qui porte l'ambition de renforcer les synergies entre les différentes composantes économiques et urbaines du territoire.

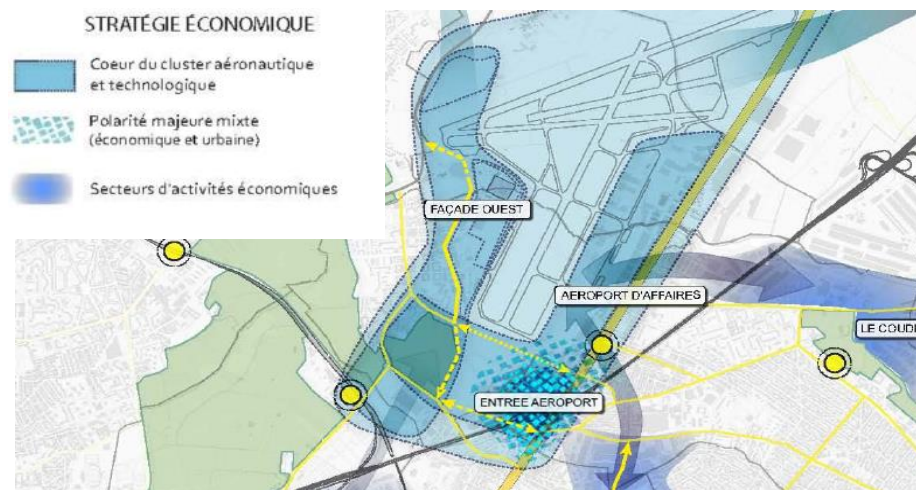
Par ailleurs, une attention particulière est portée à l'implantation spatiale des différentes fonctions urbaines afin de gagner en cohérence, notamment autour de la plateforme aéroportuaire.

L'objectif de ce document prospectif est d'ancrer l'ensemble du territoire dans la dynamique de croissance métropolitaine en prenant en compte différentes échelles de propositions, tout en veillant à ce que les populations du territoire bénéficient de cette dynamique dont elles sont aujourd'hui trop souvent écartées. Ce faisant, le CDT se fonde sur un projet de territoire transversal comme en témoigne les différentes axes de réflexions :

- Affirmer l'excellence aéronautique et technologique du Pôle Métropolitain du Bourget
- Renforcer l'offre événementielle et culturelle du territoire
- Accroître la qualité urbaine et l'habitabilité de l'ensemble du territoire pour permettre son développement résidentiel
- Promouvoir un aménagement durable de l'ensemble du Pôle Métropolitain



Les territoires des EPT,
source : CDT du Pôle Métropolitain du Bourget



La stratégie économique de l'aéroport du Bourget
source : CDT du Pôle Métropolitain du Bourget

Cadre d'intervention et contraintes supra-communales

Le Programme Local de l'Habitat de la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget (PLH)

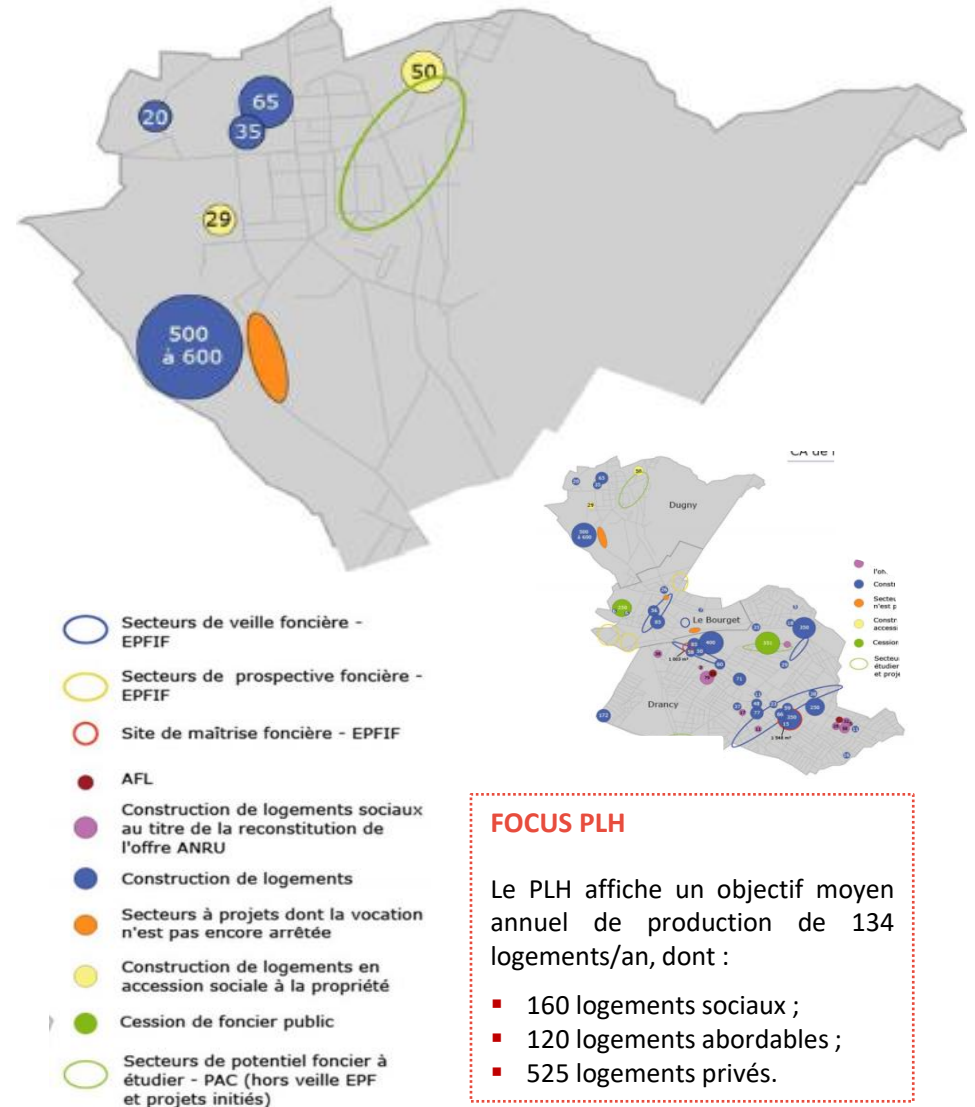
Un PLH est applicable sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget, c'est-à-dire sur le territoire des communes de Drancy, du Bourget et de Dugny. Ce document a été approuvé par délibération du Conseil communautaire le 29 mars 2012, pour la période 2012-2017.

Le programme d'action du PLH s'articule autour de 8 axes d'intervention déclinés en 22 actions opérationnelles et affiche pour ambition de :

- Décliner les objectifs de production de logements au niveau territorial et mobiliser le foncier à vocation d'habitat ;
- Accompagner l'émergence d'une politique en matière de développement durable appliquée à l'habitat ;
- Mettre en place une action publique coordonnée de lutte contre l'habitat insalubre/très dégradé au niveau intercommunal ;
- Conforter la CAAB comme pilote en matière d'intervention dans le parc existant ;
- Améliorer la gestion et la qualité du parc social ;
- Permettre l'accès et le maintien dans le logement autonome ;
- Renforcer et améliorer l'offre en structures spécialisées ;
- Assurer l'animation, le suivi et l'évaluation du PLH.

Le PLU de Dugny devra être compatible avec le PLH qui fixe, notamment, pour le territoire un objectif de construction de 805 logements pour la période 2012-2017.

Le programme d'action souligne également la nécessité de tendre vers une répartition équilibrée et diversifiée de la production sociale. A cet égard, Dugny devra réaliser à minima 160 logements sociaux et 120 logements abordables.



La territorialisation des objectifs de logements

source : PLH de la CAAB

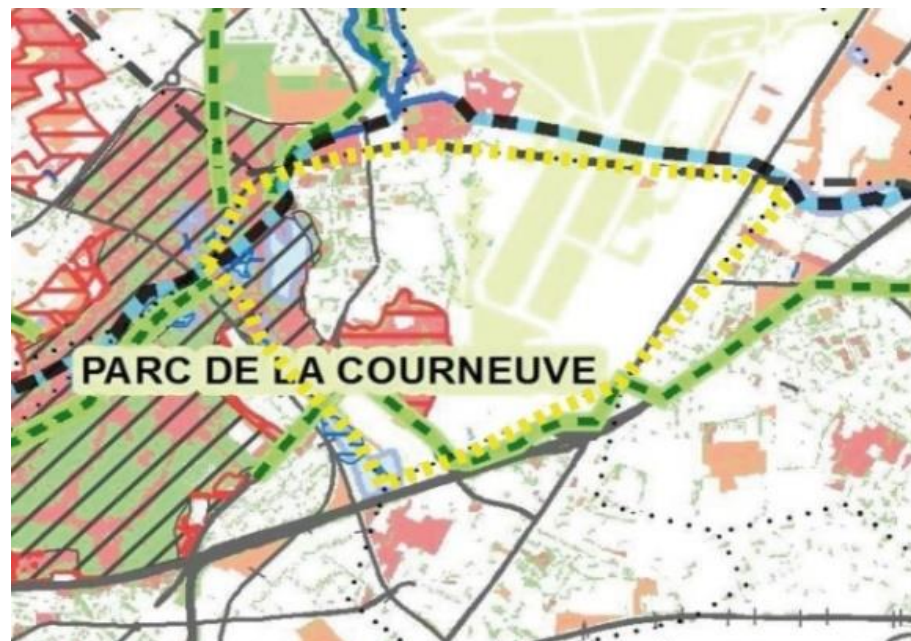
Cadre d'intervention et contraintes supra-communales

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique d'Ile-de-France (SRCE)



Le SRCE est le volet régional de la Trame verte et bleue instauré par les lois Grenelle I et II. Ce document cadre régional est co-élaboré par l'Etat et le conseil régional, en association avec un comité régional « Trame verte et bleue » et l'ensemble des partenaires régionaux concernés par le schéma et sa mise en œuvre. Ce schéma prend en compte les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ainsi que les éléments pertinents des schémas directeurs d'aménagement et de gestion de l'eau. Il identifie la Trame verte et bleue, spatialise et hiérarchise les enjeux de continuités écologiques à l'échelle régionale, et il propose un cadre d'intervention.

Le SRCE d'île de France a été approuvé par délibération du Conseil régional le 26 septembre 2013.



Pour Dugny, le SRCE identifie le parc Georges Valbon, anciennement parc de la Courneuve, comme un réservoir de biodiversité. Il désigne également plusieurs continuités à préserver comme la liaison traversant le sud de la ville, reconnue pour son intérêt écologique et l'Aire des Vents, un autre secteur reconnu pour son intérêt écologique. Enfin, un point de fragilité de la sous-trame bleue a été détecté. Il s'agit de la Vieille Mer, cours d'eau souterrain localisé en partie dans le parc et longeant la partie nord de la ville. Un projet de réouverture est actuellement à l'étude.




ÉLÉMENTS À PRÉSERVER

-  Réservoirs de biodiversité
-  Milieux humides

CONTINUITÉS EN CONTEXTE URBAIN

-  Autres secteurs reconnus pour leur intérêt écologique
-  Liaisons reconnues pour leur intérêt écologique

Obstacles et points de fragilité de la sous-trame bleue

-  Cours d'eau souterrains susceptibles de faire l'objet d'opérations de réouverture

*Le SRCE d'île de France, zoom sur Dugny
source : SRCE*

Cadre d'intervention et contraintes supra-communales

Le Schéma pour un Environnement Vert en Seine-Saint-Denis

Le SEVES fixe notamment cinq objectifs :

- Préserver et développer le réseau d'espaces verts publics afin d'assurer une meilleure qualité de vie en Seine-Saint-Denis
- Embellir le territoire pour conforter son identité en s'appuyant aussi bien sur les grands paysages que ceux du quotidien
- Améliorer l'accueil dans les parcs départementaux
- Faire des espaces naturels un levier d'implication sociale et citoyenne
- Intégrer les enjeux de la biodiversité au développement territorial pour améliorer le fonctionnement écologique de nos espaces urbains

Le SDAGE Seine-Normandie et le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer

Élaboré puis adopté par le Comité de Bassin Seine Normandie, le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux 2010-2015 a été approuvé le 20 novembre 2009. Il **fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et des objectifs de qualité et de quantité des eaux, déclinés dans 8 objectifs « vitaux »** :

- Diminuer les pollutions ponctuelles par les polluants classiques
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques
- Réduire les pollutions des milieux aquatiques par les substances dangereuses
- Réduire les pollutions microbiologiques des milieux
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable actuelle et future
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides

- Gérer la rareté de la ressource en eau
- Limiter et prévenir le risque d'inondation

Le **Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)** est un outil de gestion des milieux aquatiques et des usages de l'eau à l'échelle du bassin versant. Cet outil doit permettre, à partir d'une analyse concrète des problématiques du secteur, de définir des objectifs et des actions dans la perspective de développer une gestion cohérente des milieux aquatiques et d'assurer un développement durable des usages. Il décline à l'échelle d'un périmètre opérationnel les orientations et prescriptions du SDAGE Seine-Normandie.

Le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer a été approuvé par la Commission Locale de l'Eau le 28 septembre 2018. Les enjeux principaux du SAGE sont :

- La reconquête de la qualité des eaux superficielles
- La restauration de la dynamique fluviale, l'hydromorphologie des rivières, la continuité écologique et la diversité des habitats
- La lutte contre les inondations et la maîtrise du ruissellement des zones en développement
- La protection des aires d'alimentation de captage

Cadre d'intervention et contraintes supra-communales

Les documents cadre relatifs aux enjeux de la qualité de l'air, de la maîtrise de l'énergie et des émissions de gaz à effets de serre

Les modifications climatiques observées au niveau mondial ces dernières années ont pour origine l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'origine anthropique dans l'atmosphère. Face à ce constat, la France s'est engagée dans la lutte contre le changement climatique.

Les lois Grenelle 1 et 2 de l'environnement respectivement du 3 août 2009 et du 12 juillet 2010 fixent des objectifs précis et ambitieux en faveur d'une réduction des besoins énergétiques :

- Réduire de 20% les émissions de GES pour 2020 ;
- Améliorer de 20% l'efficacité énergétique ;
- Porter la part d'énergie renouvelable à 23% de la consommation d'énergie finale en 2020 ;
- Atteindre le Facteur 4 à l'horizon 2030 (réduction par 4 des émissions de GES d'ici 2050, traduction française du protocole de Kyoto).

Pour atteindre ces objectifs, **le Plan Bâtiment Grenelle** a notamment été mis en place, de manière à accélérer la reconversion énergétique de l'existant :

- Engager des rénovations thermiques sur les bâtiments d'État et établissements publics ;
- Réaliser la rénovation énergétique de 800 000 logements sociaux d'ici 2020 ;
- Rénover 400 000 logements par an à compter de 2013 ;
- Imposer la Réglementation Thermique 2012 aux constructions neuves (consommation de 50 kWh/m²/an en moyenne et 60 kWh/m²/an à Dugny, du fait de sa situation en Île-de-France) puis à la RT 2020 (bâtiments à énergie positive, c'est-à-dire qui produisent plus d'énergie qu'ils n'en consomment).

Pour mettre en place ces actions au niveau local, **le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) d'Île-de-France** fixe les objectifs et orientations au niveau régional et propose des moyens adaptés au territoire francilien. Il a été approuvé le 23 novembre 2012 et soumis à un arrêté préfectoral le 14 décembre 2012. Ses objectifs concernent :

Le Bâtiment :

- Encourager la sobriété énergétique dans les bâtiments et garantir la pérennité des performances ;
- Améliorer l'efficacité énergétique de l'enveloppe des bâtiments et des systèmes énergétiques.

Les énergies renouvelables :

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

Les consommations électriques :

- Maîtriser les consommations électriques du territoire et les appels de puissance.

Les transports :

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

Cadre d'intervention et contraintes supra-communales

La qualité de l'air :

- Améliorer la qualité de l'air pour la santé des franciliens.

L'urbanisme :

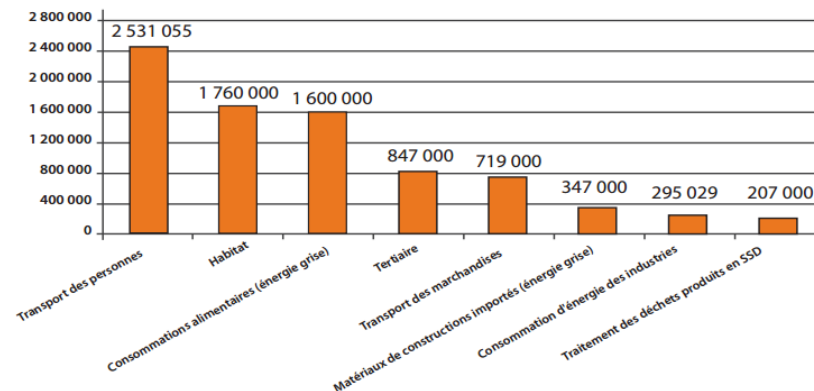
- Promouvoir aux différentes échelles de territoire un développement urbain économe en énergie et respectueux de la qualité de l'air :
- Promouvoir la densification, la multipolarité et la mixité fonctionnelle afin de réduire les consommations énergétiques,
- Prévoir dans les opérations d'aménagement la mise en application des critères de chantier propres.

Le Plan Climat Energie Territorial de la Seine Saint Denis, déclinaison du SRCAE vise notamment à:

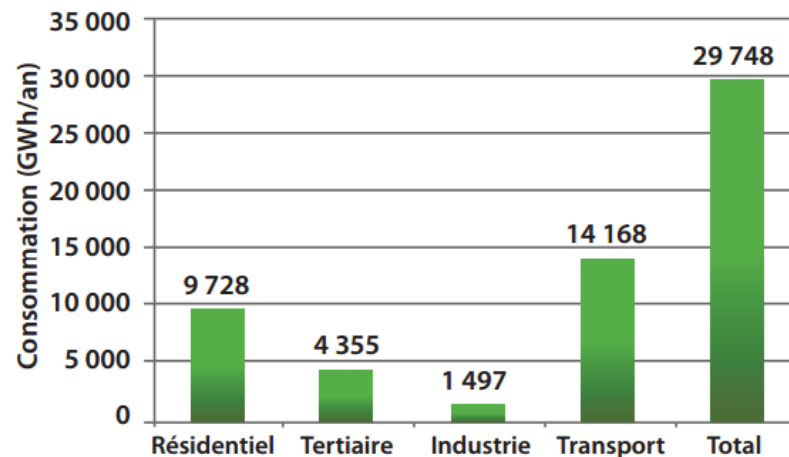
- Réduire les émissions de GES des logements et bâtiments tertiaires
- Garantir le droit à l'énergie en prévenant les risques de précarité énergétique des habitants
- Construire une ville bioclimatique adaptée aux changements climatiques
- Réduire les émissions de GES des déplacements domicile-travail
- Reporter l'usage de la voiture pour les courtes distances
- Rendre les transports collectifs plus attractifs pour réduire l'usage de la voiture

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (arrêté en décembre 2012) prévoit des mesures réglementaires et incitatives visant à réduire les émissions des principaux polluants en Ile de France.

Bilan carbone de la Seine-Saint-Denis en 2005 en tonnes équivalent CO₂ par an



Consommations énergétiques dans le département



Eléments de diagnostic réalisés dans le cadre de l'élaboration du Plan Climat Energie Territorial de la Seine-Saint-Denis
Source : PCET du 93



1

**Des besoins à prendre
en compte, pour un
projet de territoire
durable**



1.1

Des objectifs ambitieux et un développement à accompagner

1.1.1 Une attractivité territoriale à soutenir

Une évolution démographique positive depuis 1968...

La population municipale connaît une croissance positive depuis les années 60. Jusqu'en 1999, cette augmentation est modérée avec une croissance annuelle moyenne de +0,01%, soit un gain d'environ 25 personnes par an.

La période 1999-2007 est marquée par une accélération de la croissance démographique, avec un taux de croissance annuelle de +2,6%, soit une augmentation de +1 795 habitants en 8 ans.

A partir de 2007, l'évolution démographique de la commune connaît un certain ralentissement entraînant une stabilisation de la population. En effet, la croissance annuelle moyenne chute à +0,1% entre 2007 et 2012, contre +0,5% pour le département de Seine-Saint-Denis. Cela représente une augmentation très mesurée de seulement 54 habitants.

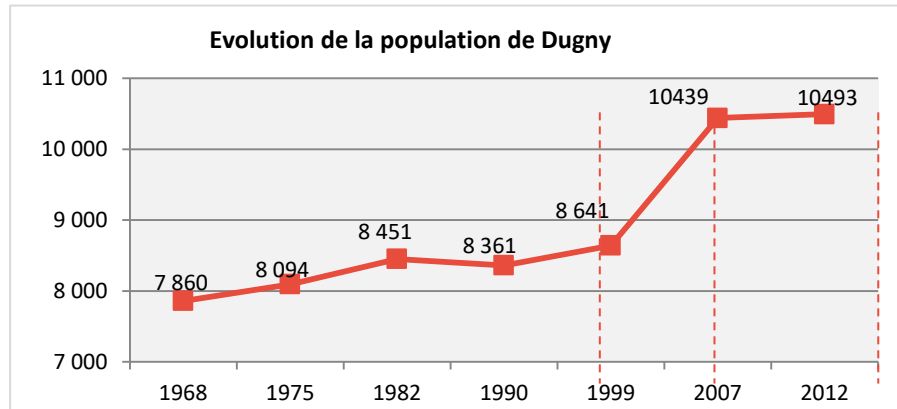
... qui découle d'un solde naturel positif

L'évolution de la population dépend de deux facteurs : d'une part le solde naturel, qui correspond à la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès, d'autre part le solde migratoire, qui est le rapport entre le nombre d'arrivées et le nombre de départs sur un territoire donné.

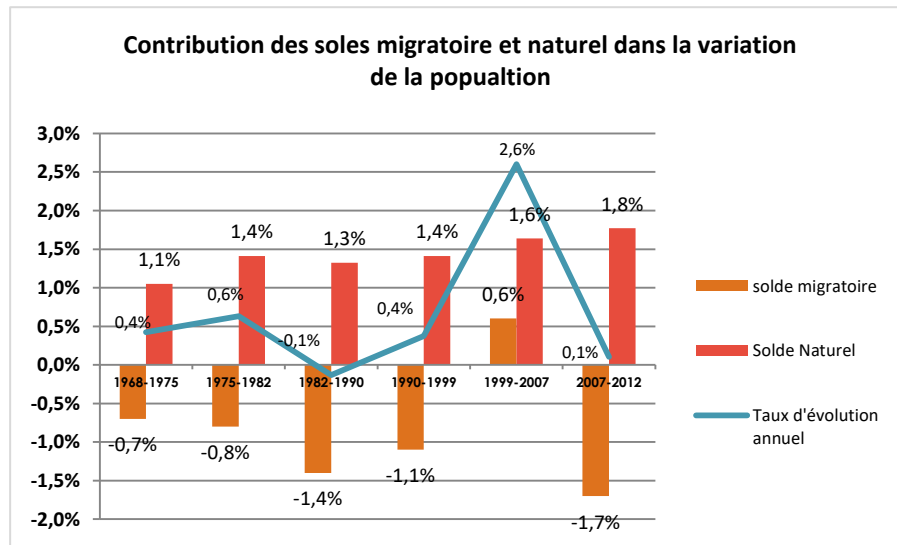
Le profil socio-démographique composé d'une grande part de jeunes ménages permet d'obtenir un solde naturel élevé depuis 1968, qui se renforce même sur la dernière période. Entre 1999 et 2012 le solde naturel passe de +1,6% par an (1999-2007) à +1,8% par an (2007-2012).

Le solde migratoire est quant à lui quasiment constamment négatif depuis 1968. Si ce dernier oscille entre -0,7% et -1,1% entre la fin des années 60 jusqu'aux années 2000, on observe sur la période suivante un regain d'attractivité avec une moyenne de +0,6%/an entre 1999 et 2007.

Toutefois, cette dynamique chute fortement sur la période 2007-2012 avec un solde migratoire de -1,7% par an, entraînant une stagnation de la population.



Source : INSEE 2012



Source : INSEE 2012

Enjeu

- Soutenir l'attractivité territoriale pour conforter la croissance démographique

1.1.2 Une dynamique démographique témoin des tendances actuelles

Un phénomène de vieillissement de la population peu marqué...

Si la classe d'âges des 0-29 ans connaît une stagnation sur la période 2007-2012, elle représente néanmoins une part importante de la population municipale : près de 50% de la population du territoire a moins de 29 ans en 2012.

Par ailleurs, la part des 30-44 ans connaît une diminution au profit des plus de 45 ans qui représentent 29,8% de la population en 2012, contre 28,1% en 2007.

Dugny bénéficie donc d'un indice de jeunesse important de 2,7, bien au-dessus de ceux du département (1,8) et de l'Île-de-France (1,4). Cet indicateur correspond au rapport entre le nombre de jeunes de 0-19 ans et les personnes de 60 ans et plus.

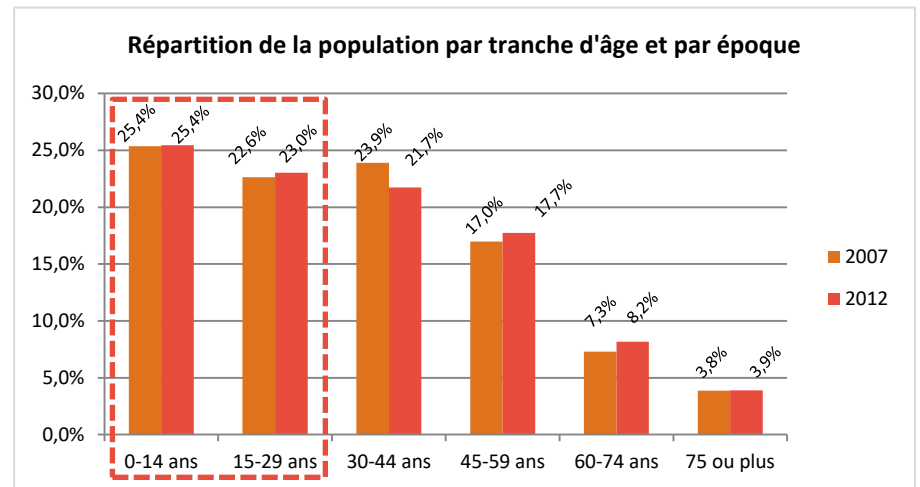
Ces caractéristiques socio-démographiques permettent, en partie, d'expliquer le solde naturel élevé observé depuis 30 ans, mais ne doivent pas masquer pour autant le phénomène naissant de vieillissement de la population.

...Accompagné par un fort desserrement de la taille des ménages

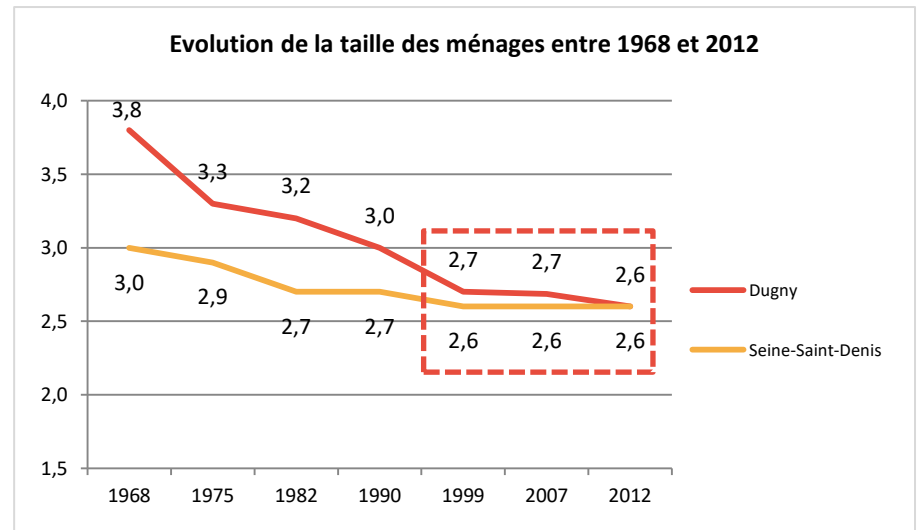
Depuis 1968, la taille moyenne des ménages connaît une baisse importante, passant de 3,8 à 2,6 personnes par ménages en 2012. Cette tendance s'inscrit dans un contexte national de desserrement des ménages, lié au vieillissement de la population et aux évolutions de la structure familiale (hausse des séparations et des familles monoparentales, décohabitations, ...). Cependant, sur la période 2007-2012, une stabilisation est observée et permet de rejoindre la moyenne départementale à 2,6.

Enjeu

- Anticiper les besoins liés au vieillissement et au desserrement des ménages



Source : INSEE 2012



Source : INSEE 2012

1.1.3 Une commune à dominante de couples avec enfants

Des cellules familiales nombreuses mais qui connaissent un certain délitement

En 2012, la population dugnysienne se compose majoritairement de familles avec enfants 48,5% contre 49,2% en 2007. Parmi ces familles, 53% ont 1 ou 2 enfants de moins de 25 ans et 18,2% d'entre-elles ont 3 enfants ou plus.

Toutefois, il est à noter qu'une évolution du profil démographique est observée ces dernières années avec une augmentation de la part des ménages d'une personne et des familles monoparentales.

Ainsi, en 2012, 30,7% des ménages sont composés d'une seule personne, contre 27,7% en 2007. A titre de comparaison, on compte en Seine-Saint-Denis 31,5% de ménages d'une personne en 2012. Parmi les familles dugnysiennes, 28% sont monoparentales, soit une hausse de 6% par rapport à 2007. Le département compte 21,6% de familles monoparentales en 2012.

Des revenus moyens par habitants peu élevés

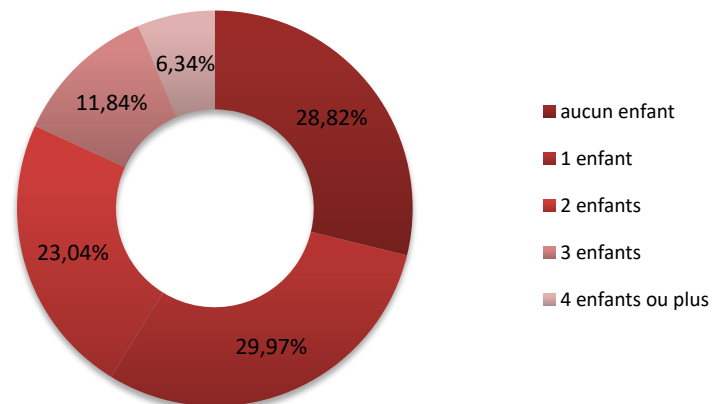
Sur la commune en 2012, les revenus médians par habitant (15 461€) sont inférieurs aux moyennes départementale (16 609 €) et régionale (22 180 €). Parmi les allocataires en 2013, 21% bénéficient d'un revenu constitué à plus de 50% de prestations sociales. Cette proportion a connue une augmentation de +31% depuis 2008 (source: APUR).

Les faibles revenus des Dugnysiens ont un impact direct sur la part des foyers fiscaux imposables. En effet, 57,1% des foyers fiscaux de la commune sont imposables en 2012, contre 61,1% pour le département et 73,6% pour l'Île-de-France.

Enjeux

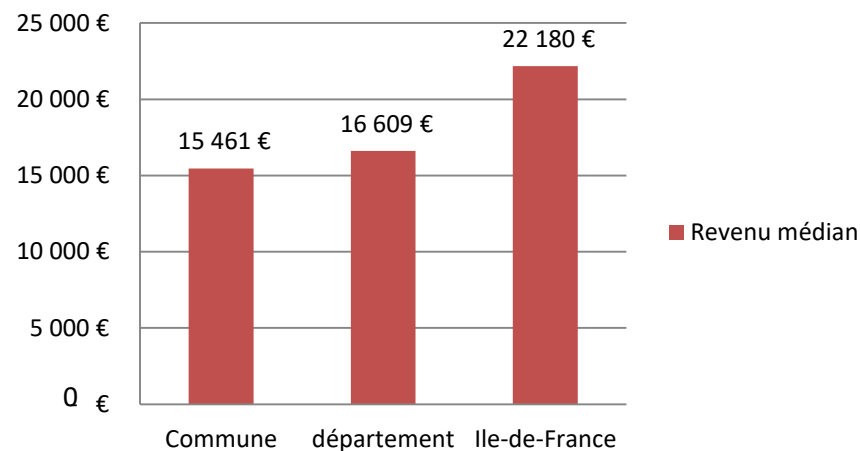
- Permettre la réalisation de petits logements pour répondre aux besoins des familles monoparentales
- Lutter contre la précarisation des ménages

Nombre d'enfants de moins de 25 ans par famille en 2012



Source : INSEE 2012

Revenu médian par unité de consommation



Source : INSEE 2012

1.1.4 Une croissance progressive du parc de logements

Un rythme de constructions mesuré depuis 2007

Le parc de logements municipal connaît une augmentation constante depuis 40 ans. Les effectifs du parc ont doublé entre 1968 et 2011 (+100,8%), soit 2 124 logements construits sur la période.

En 2012, la commune totalise 4 231 logements, ce qui représente +5,5% de hausse par rapport à 2007.

Sur la dernière période un tassement du rythme de construction est observé avec la production de 715 logements entre 1999 et 2007 (89 logements/an) pour seulement 220 logements supplémentaires entre 2007 et 2012 (44 logements/an).

Cette dynamique de construction neuve s'est essentiellement orientée vers le logement collectif. En effet, entre 2007 et 2012, 97,6% des logements commencés concernaient des logements collectifs.

Un parc de logements de taille moyenne, présentant un déséquilibre du statut d'occupation

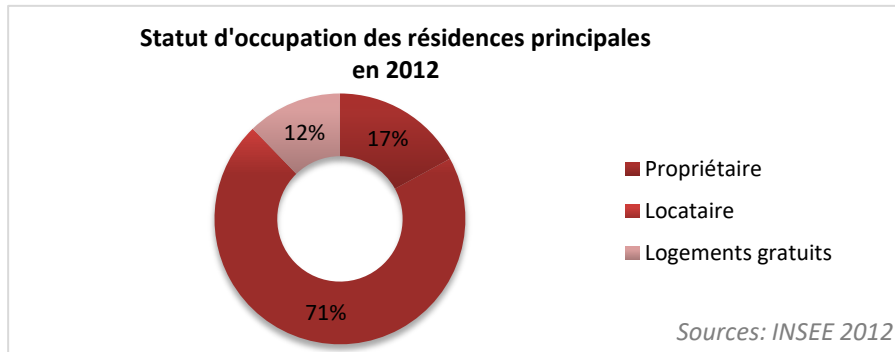
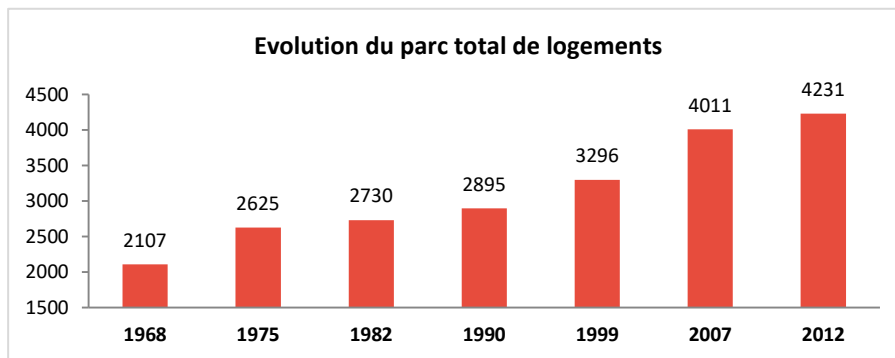
Au sein de l'offre d'habitat dugnysien, 71,1% des logements sont de taille moyenne (T3-T4), avec seulement 19,7% de petits logements (T1-T2).

Parmi les occupants des résidences principales de la commune, 70,7% sont des locataires pour seulement 17% de propriétaires. A titre de comparaison, la part des propriétaires dans le département est de 40,6% et 47,5% pour la région.

Une vacance résidentielle en hausse et concentrée

Le taux de vacance dans le parc de logements a fortement évolué à la hausse entre 2007 et 2012, passant de 3,3% à 5,3% de l'offre totale. Ces logements vacants se concentrent essentiellement sur la rue Merlhe et la rue du Pont Yblon (source: PLH).

A noter que la vacance dite frictionnelle, nécessaire à une bonne fluidité des parcours résidentielles, se situe entre 5% et 7%.



Enjeux

- Tendre vers un rééquilibrage du parc en développant une offre en accession à la propriété
- Diversifier les typologies au sein du parc pour répondre :
 - Aux phénomènes de desserrement et de vieillissement (petits logements)
 - Aux problématiques de sur-occupation des logements
 - A la demande de logement familial
- Poursuivre les mesures pour détendre le marché de l'immobilier sur la commune en permettant une légère augmentation de la vacance sur le territoire.

1.1.5 Un parc aux performances énergétiques peu vertueuses

Un parc ancien au défi des enjeux de performances énergétiques

Au regard des dates de construction des logements communaux, il apparaît que la majorité du parc est issu de la reconstruction d'après guerre. Dès lors, près de 61% du bâti a été construit avant la première réglementation thermique de 1975, soit un niveau comparable à la moyenne départementale (65%) et au-dessus de celle de l'Île-de-France (56%).

Malgré la grande part de logements récents (23% du parc édifié après 1990) et la faible proportion de RPPPI (12 logements, soit 1,1% de l'effectif), le parc communal souffre de précarité énergétique.

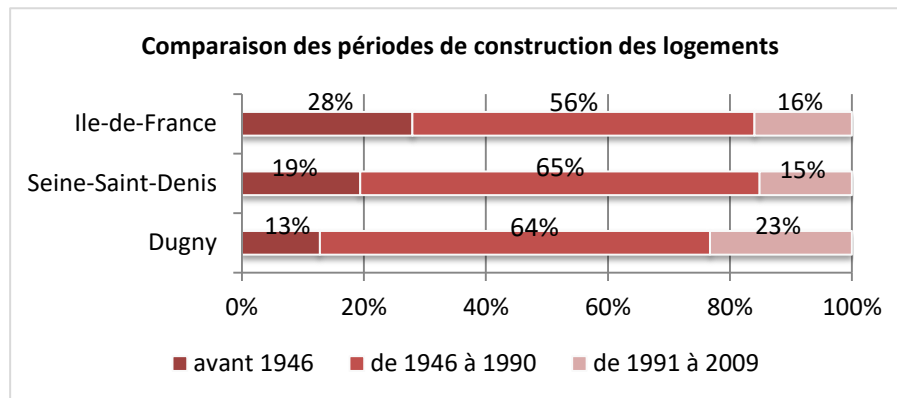
En effet, 81% des logements communaux sont classés E et F entraînant de nombreux problèmes d'isolation bien souvent accentués avec la présence du réseau hydrographique.

Par ailleurs, si la typologie de bâti très majoritairement collective (90%) permet de réduire la demande en énergie, l'ancienneté des constructions quant à elle entraîne un recours massif aux énergies fossiles pour se chauffer.

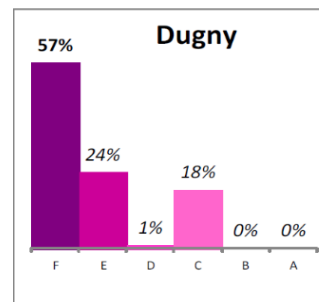
On constate que les énergies fossiles (gaz naturel, fioul, GPL...), responsables des émissions de gaz à effet de serre, sont utilisées dans 81% des logements, dont la moitié ont été construits avant 1975.

Les revenus peu élevés des habitants (15 461 euros contre 22 180 euros au niveau régional) et la hausse tendancielle du coût des énergies contribuent à augmenter la vulnérabilité des ménages les plus fragiles et le risque important de précarité énergétique.

Par ailleurs, il est à noter que la commune ne dispose d'aucun dispositif d'intervention sur le bâti permettant d'endiguer cette problématique, contrairement à certaines autres communes de l'agglomération.



Source : INSEE 2012



Le classement de la performance énergétique des logements source : Bilan Carbone de la CAAB, 2010

Enjeux

- Poursuivre les mesures en faveur d'une stabilisation de la vacance
- Permettre une requalification du bâti existant pour lutter contre la précarité énergétique des ménages les plus fragiles
- Favoriser la construction de logements avec une bonne performance énergétique

1.1.6 Une politique de l'habitat rythmée par l'offre et la demande

Un marché de l'accession concurrentiel

Le code de l'Urbanisme, depuis l'entrée en vigueur de la loi MOLLE et son décret d'application du 22 mars 2010, stipule que le rapport de présentation doit comprendre un diagnostic du marché local du logement. Ce paragraphe a vocation à décrire uniquement les grandes tendances de l'offre et de la demande en logement.

De manière générale, le marché de l'accession apparaît relativement tendu à Dugny comme dans l'ensemble de l'Ile-de-France. L'estimation du prix de l'immobilier à Dugny au 1^{er} octobre 2015 est de 2 534€ pour tous les types de biens confondus (appartement et maison)

Toutefois, l'analyse de l'évolution du prix moyen au m² révèle une tendance à la baisse depuis 2012 (-2% depuis 2 ans), comme dans l'ensemble de la région.

- Pour les appartements, le prix moyen est estimé à 2 510 € du m², avec une variation de 1 882€ du m² à 3 765€ du m² selon les biens.
- Pour les maisons, le prix moyen est estimé à 2 709€ du m² avec une variation de 2 032€ du m² à 4 064 € du m² en fonctions des biens.

Mais des biens qui se font rares

L'analyse des déclarations d'intention d'aliéner (DIA) de Dugny révèle une tendance à la baisse du marché des transactions: 13 ventes en 2009, 22 en 2013 et 20 par an depuis 2014.

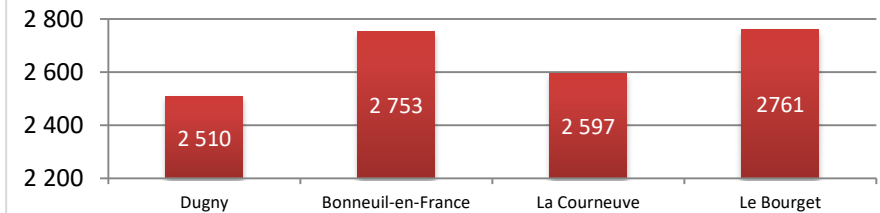
En effet, les biens en mono-propriété sont très rares sur la commune.

Enjeux

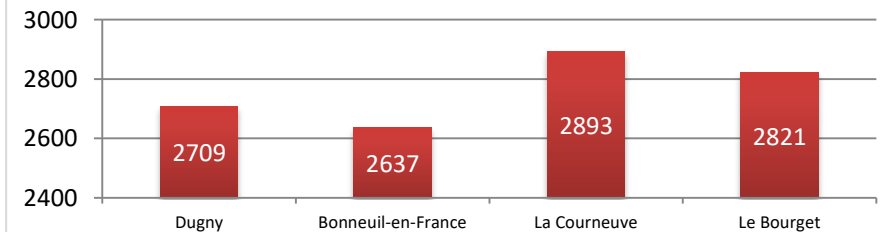
- Encourager le développement d'une offre en accession à la propriété pour faciliter l'installation de jeunes ménages
- Accroître l'offre privée sur la commune pour fixer les Dugnysiens sur le territoire



Prix moyen au m² pour les appartements



Prix moyen au m² pour les maisons



source: meilleursagents.fr

1.1.7 Un parc œuvrant en faveur de la mixité sociale

Une commune qui répond amplement aux objectifs fixés par la loi SRU

Depuis la loi SRU, certaines communes doivent consacrer 20% de leur parc aux logements sociaux. Ces objectifs ont été renforcés par la loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public et au renforcement de l'obligation de logement social. Ainsi, désormais les communes dont la population est au moins égale à 1 500 habitants en Ile-de-France, qui sont comprises dans une agglomération ou des EPCI à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants, comprenant au moins une commune de plus de 15 000 habitants se doivent de porter à 25% le taux de logements sociaux dans leurs résidences principales d'ici 2025.

Considérant cela, Dugny répond largement aux objectifs fixés pour cette loi. Du fait de la forte proportion de logements sociaux présents sur la commune, la municipalité doit œuvrer à un rééquilibrage entre les typologies.

A ce jour la commune dénombre un taux de logements sociaux de 72,9% soit 2890 logements, dont 605 contingent ville, ce qui représente 21% du parc social (source: Mairie).

Le parc social fait face à une augmentation des problématiques liées aux marchands de sommeil et à une sur-occupation des logements. De plus, la forte demande pour obtenir un logement social sur la commune entraîne une attente de 48 mois (source: Mairie).

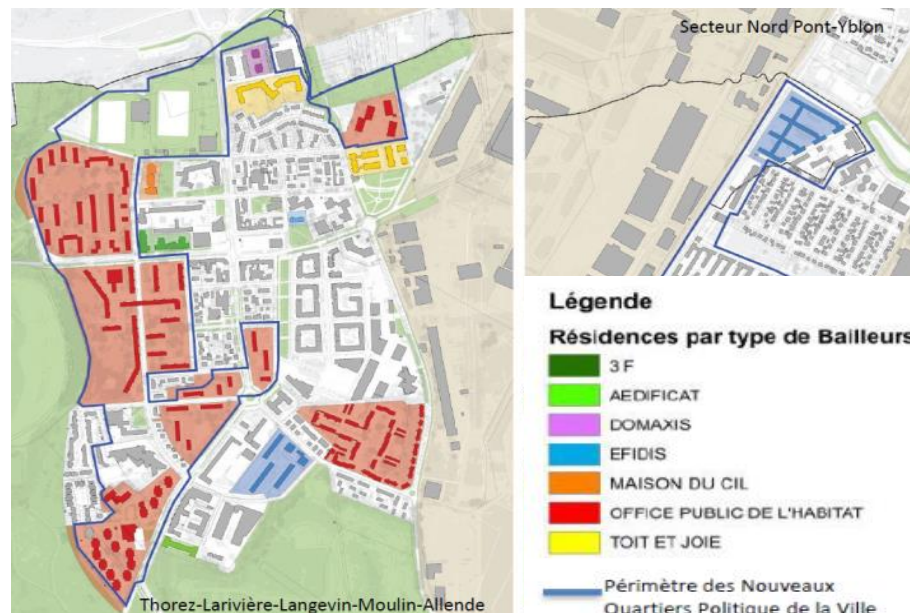
Une forte représentation des ménages fragiles

En 2007, Dugny accueillait une proportion importante de ménages éligibles au PLAI (46,5%). Un taux semblable à celui de la Seine-Saint-Denis (43%) mais supérieur à celui de l'Ile-de-France (28,2%, source: PLH).

La forte proportion de ménages en situation de fragilité s'explique nécessairement par la forte représentativité du logement social sur la commune.

Une prise en compte des problématiques sociales

La commune dispose du Centre Communal d'Action Sociale qui a pour mission de soutenir les personnes en situation de fragilité: personnes âgées, personnes handicapées, familles en difficultés... Cet équipement de proximité a ouvert ses portes en janvier 2014 en ayant comme objectif de favoriser le lien social entre les habitants et soutenir les actions d'aide aux publics fragiles.



Localisation des logements sociaux, source: APUR

Enjeux

- Tendre vers un rééquilibrage de l'offre en logement social sur la commune
- Permettre 20% de logements sociaux dans la construction neuve pour répondre aux objectifs du PLH

1.1.8 Une offre en hébergement qui ne répond pas complètement aux besoins

Une commune qui répond en partie aux problématiques de la dépendance

Le phénomène émergent de vieillissement de la population est encadré par une offre spécifique. En effet, la part des plus de 60 ans (12% en 2012) est relativement basse par rapport à d'autres communes, mais la ville n'échappe pas à la tendance nationale de vieillissement de la population.

Pour cela, la commune a inauguré en 2014 une résidence de 65 logements adaptés aux seniors qui permet de compléter le parcours résidentiel. A moyen terme, la commune prévoit la construction d'un EHPAD pour renforcer ses services aux personnes âgées, sous réserve de la bonne réalisation des 600 logements projetés sur le secteur de la Pigeonnière (source: PLH).

L'offre commune se compose également de différents services aux personnes âgées: aide à domicile, aide financière, téléassistance...

Une présence de structures d'hébergements dédiés limitée

La commune bénéficie d'un foyer de jour dédié aux personnes handicapées. Il a pour objectif de développer l'autonomie des résidents en prévenant toute forme de régression, par le biais d'activités quotidiennes diversifiées (38 places).

Un projet de résidence étudiante d'une centaine de logements est en cours de réflexion dans le quartier de la Pigeonnière.

A noter l'absence d'offre d'hébergement d'urgence.

Enjeux

- Poursuivre la diversification du parc de logements afin de toucher l'ensemble des publics spécifiques et notamment les étudiants, les jeunes travailleurs et les publics en difficulté.
- Diversifier l'accueil des publics spécifiques et anticiper leur réinsertion dans un parcours résidentiel classique.



La résidence sénior le Petit Bois, source: Ville



Le foyer d'accueil de jour, source: Citadia Conseil

Constats

- Une population qui augmente rapidement entre 1999 et 2007 puis qui se stabilise autour de 10 500 habitants
- Un solde migratoire négatif mais un taux de natalité soutenu
- Un phénomène de desserrement des ménages
- Un parc à dominante d'habitat collectif avec une faible représentativité des petits logements et un taux SRU de 72,9 %
- Un parc bâti ancien et majoritairement énergivore couplé à des problématiques de précarité énergétique des ménages

Orientations cadres

Les orientations du SDRIF pour la période 2013-2030 à l'échelle de l'Île-de-France :

- Répondre à l'ensemble des besoins en logements et en hébergements (dont logements spécifiques) en favorisant la diversification du parc et en améliorant les constructions existantes
- Maintenir le dynamisme démographique
- Appliquer la règle des trois tiers bâtis au sein d'une même opération (social-intermédiaire-libre)
- Recréer les conditions de la mobilité résidentielle des ménages
- Produire 70 000 logements par an, dont 30% de logements locatifs sociaux

Les orientations du CDT du « Pôle Métropolitain du Bourget » :

- Répondre à l'objectif de production annuel, de 1020 logements par an à l'échelle du CDT
- « Recoudre » le territoire et rétablir les continuités pour permettre une intensification urbaine de qualité en priorité sur les centres villes historiques, les pôles gares actuels et futurs, et le long des principaux axes de circulation
- Préserver les secteurs de ville « apaisée » qui constituent également, par leurs qualités environnementales, une opportunité pour recomposer des trames vertes

Les orientations du PLH de la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget :

- Assurer la production d'au moins 805 logements à l'horizon 2018, dont 160 logements sociaux, 120 logements abordables et 525 logements privés

Les orientations du SRCAE d'Île-de-France :

- La sobriété énergétique et l'amélioration de l'efficacité énergétique des bâtiments

Les orientations du PCET de Seine-Saint-Denis :

- Réduire les émissions de GES des logements et bâtiments tertiaires et garantir le droit à l'énergie pour les habitants

Enjeux

- Renforcer l'attractivité territoriale pour insuffler et maintenir une croissance démographique positive en réponse aux obligations de densification urbaine
- Assurer un objectif de constructions neuves répondant aux obligations du SDRIF et du PLH
- Développer une offre diversifiée et attractive qui permettent la réalisation d'un parcours résidentiel complet sur la commune
- Améliorer les performances énergétiques du bâti existant et assurer de bonnes performances énergétiques pour les nouvelles constructions



1.2

Une dynamique économique à soutenir

1.2.1 Un profil économique peu diversifié et stable

Un taux d'activités et d'emplois qui évoluent à la marge

D'après l'analyse des données socio-économiques, on constate une légère baisse de la population active (actifs occupés et chômeurs de 15-64 ans disponibles sur le marché du travail) entre 2007 et 2012, passant ainsi de 5247 à 5191 (-56 actifs, soit une baisse de -1,1%). Les actifs représentent 50% de la population communale.

De plus, le rapport entre le nombre d'actifs en âge de travailler et la population des 15-64 ans, illustrant le taux d'activité, évolue à la marge sur la période 2007-2012 passant de 75,1% à 75%. Ce taux est nettement supérieur à celui du département (73%).

Entre 2007 et 2012, le taux d'emploi (nombre d'emplois/nombre d'actifs) est en légère hausse, passant de 0,37 à 0,41. Il reste néanmoins faible comparativement au taux d'emploi de la Seine-Saint-Denis (0,73).

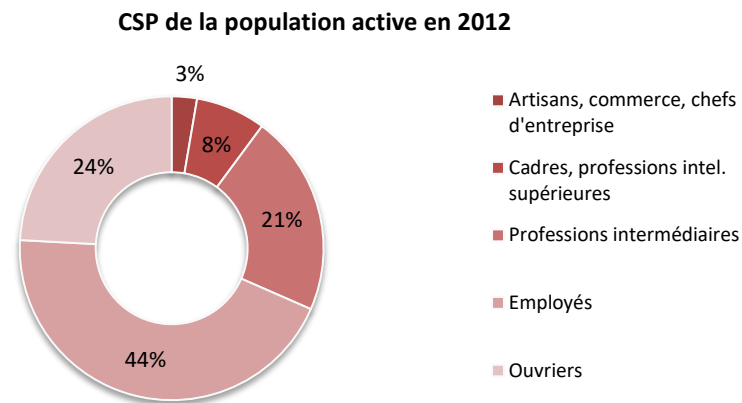
Des actifs qualifiés en minorité

Les catégories socio-professionnelles les plus représentées sur le territoire sont les employés et les ouvriers dans la mesure où ils représentent 68% des actifs. Le nombre d'ouvriers est en hausse : 23,4% en 2007 contre 24,1% en 2012.

Les cadres, professions intellectuelles supérieures et intermédiaires n'occupent que 29% de la population active.

Des actifs qui travaillent en dehors de la commune

Comme de nombreuses communes franciliennes, les actifs dugnysiens travaillent en majorité en dehors du territoire communal (76,1% des actifs en 2012). Parmi ces derniers, seulement 33,1% travaillent en Seine-Saint-Denis et 41,7% dans un autre département de l'Île-de-France. Ces tendances entraînent donc des migrations pendulaires importantes et donc, *a fortiori*, des problématiques de déplacements en heure de pointe.



Source: INSEE 2012

	Dugny	Seine-Saint-Denis
Taux d'emplois	0,41	0,73
Taux d'activités	75,0%	73%
Actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence	76,1%	80%

Source: INSEE 2012

Enjeux

- Renforcer l'offre économique pour satisfaire les besoins des habitants et diminuer les migrations pendulaires
- Proposer une offre économique qui réponde aux qualifications des habitants actuels et futurs.

1.2.2 Une économie portée par le secteur tertiaire et les PME

Une tertiarisation du tissu économique bien engagée

En 2014, la commune recense 67 créations d'entreprises dont près de 80% dans le secteur tertiaire portant ainsi le nombre total d'entreprises tertiaires à 175 au 1^{er} janvier 2014.

Cette dynamique de tertiarisation du tissu économique dugnysien se traduit également dans la répartition du nombre d'emplois par secteur d'activité.

En effet, près de 90% des emplois sont dans les secteurs des commerces et services, des transports ou encore de l'administration, l'enseignement, la santé et l'action sociale.

Un essor des entreprises individuelles

En 2013, 72% des établissements actifs n'ont aucun salarié et 22% ont entre 1 et 9 salariés.

Par ailleurs, on constate un essor marqué des entreprises individuelles (68,7% des créations d'entreprises en 2014), signe de l'attractivité du territoire et ce, notamment par les activités tertiaires.

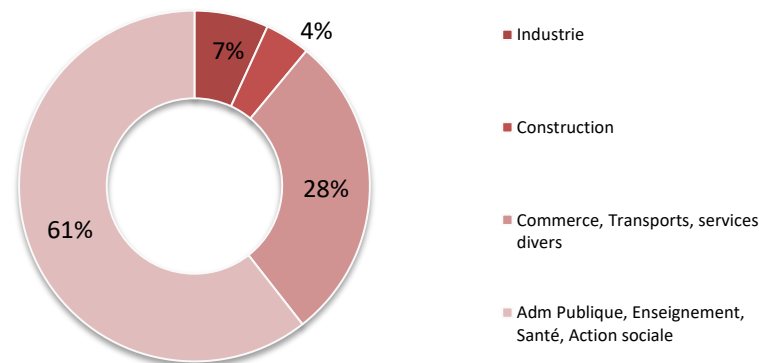
Cette augmentation du nombre d'établissements s'explique notamment par la mise en place, depuis le 1^{er} janvier 2009, du régime auto-entrepreneur. Cette réforme a suscité la création d'un très grand nombre d'entreprises partout en France, dès la première année de sa mise en œuvre (environ 322 000).

Un taux de chômage important et en hausse

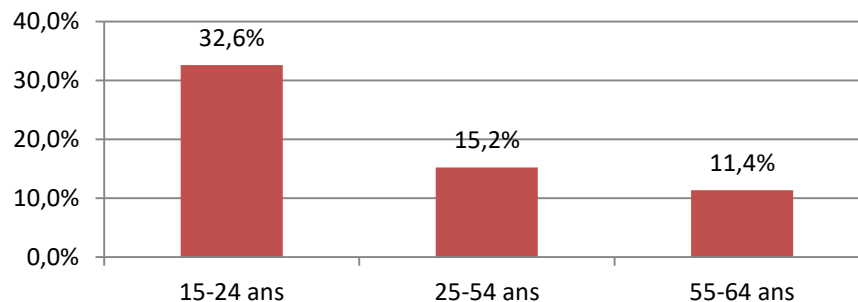
Entre 2007 et 2012 on observe une légère augmentation du chômage passant de 16,6% à 17,2% de la population en âge de travailler. Ce taux est au-dessus du niveau départemental (13,3% en 2012).

A noter que les jeunes actifs âgés de 15 à 24 ans sont les plus touchés par le chômage, avec en 2012, un taux de chômage de 32,6%, contre 15,2% pour les 25-59 ans et 11,4% pour les 55-64 ans.

Emplois par secteur d'activité en 2012



Taux de chômage par tranche d'âge



Source : INSEE 2012

Enjeux

- Soutenir le maintien et le développement des entreprises sur le territoire
- Développer l'attractivité du territoire par un positionnement économique innovant et porteur
- Lutter contre la précarité des jeunes

1.2.3 Portrait des zones d'activités de la commune

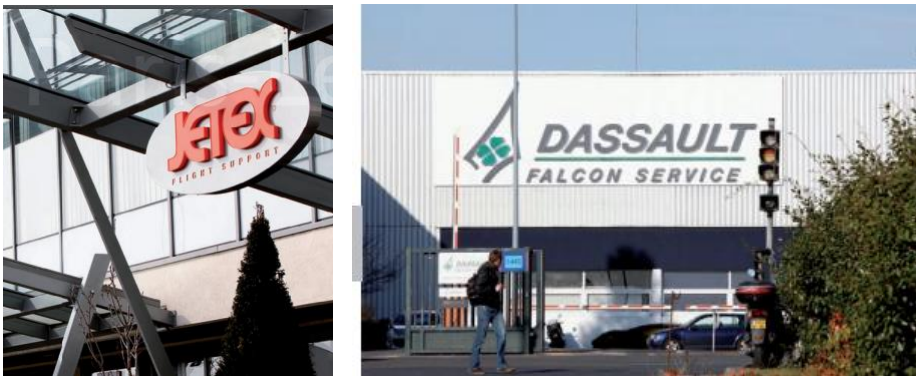
La zone d'activités de l'aéroport du Bourget

Avec 75 entreprises de services aéroportuaires et aéronautiques dont les grands groupes d'aviation d'affaires et de construction d'avions d'affaires implantées sur la plateforme, l'aéroport du Bourget est aujourd'hui un pôle industriel de pointe en Ile-de-France :

- **Assistance aéroportuaire** : Advanced Air Support, Darta, Dassault Falcon Service...
- **Maintenance et activités industrielles** : Air France Industrie, Embraer, Eurocopter...
- **Transport aérien** : Aéro Service, Masterjet, Bouygues, Darta ...
- **Formation aéronautique** : Cessna Training Center, Flight Safety International...

Réalisés au coup par coup, ces bâtiments d'activités et hangars présentent un paysage sans grande cohérence qui tourne souvent le dos à la ville, ne laissant ainsi apparaître que des façades arrières dépourvues de traitements qualitatifs.

Les projets en réflexions visent à asseoir le rayonnement de ce secteur tout en portant un regard particulier sur l'architecture et l'harmonie des constructions pour en faire une véritable vitrine économique.



Exemple de grandes entreprises présentes sur l'aéroport du Bourget

source: Aéroports de Paris

La zone d'activités de la comète

La zone d'activités de la Comète, d'une superficie d'environ 12 hectares accueille de l'activité logistique (Id Logistique), de l'activité industrielle (Chimirec) ainsi que quelques garages qui ponctuent le paysage résidentiel de ce quartier.

Construits en bardage métallique et occupant de fortes emprises foncières, ces entreprises marquent le paysage de la ville et constituent une véritable nuisance pour les riverains et usagers du quartier.



Enjeux

- Conforter les zones économiques de l'aéroport du Bourget
- Requalifier la zone industrielle de la Comète pour atténuer ses nuisances et étudier l'opportunité d'une opération de renouvellement urbain sur le secteur

1.2.4 Un tissu commercial de proximité recentré géographiquement

Un tissu commercial multipolaire répondant en parti aux besoins quotidiens

L'appareil commercial dugnyzien est constitué de 5 polarités qui se caractérisent par une importance et des fonctions différenciées.

Le centre-ville de la commune apparaît comme la polarité commerciale principale qui regroupe environ 80% de l'offre sur la place du marché. Autour de ce cœur de ville, gravitent des pôles commerciaux de quartier.

Le pôle de la Cité Langevin qui propose une offre de proximité (superette, pharmacie, boulanger/boucher).

Le pôle de la Cité Eguillez se compose également d'une offre de proximité mais connaît aujourd'hui des difficultés avec la présence de nombreux locaux vacants.

Le pôle du Pont-Yblon, situé entre Dugny et le Blanc-Mesnil, regroupe une offre commerciale répondant aux besoins de première nécessité des habitants du quartier (boulangerie, épicerie, pharmacie, tabac-presse).

Le pôle du quartier de la Comète regroupe des activités de services avec une grande concentration d'activités automobiles.

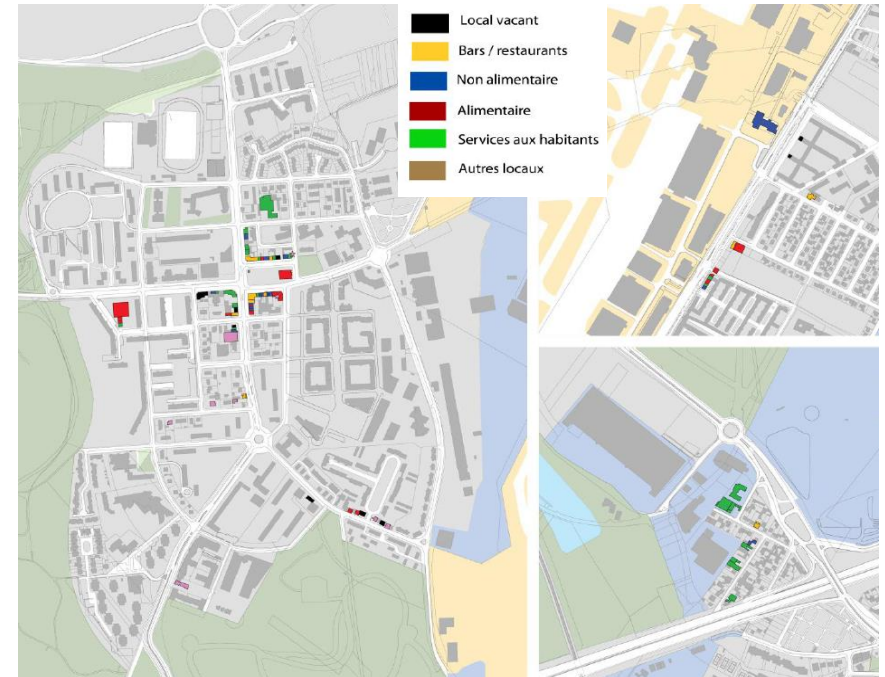
En plus de ces pôles, on notera la présence d'une offre commerciale au sein des centres commerciaux qui sont au nombre de 5 (O'Parinor à Aulnay sous Bois, Avenir à Drancy, Beausevrain à Sevran, Plein Air au Blanc-Mesnil, et Aéroville à Trembley-en-France).

La CCI a par ailleurs réalisé un recensement des cellules commerciales vacantes en 2017 (source : SIGR). Les 60 cellules recensées représentent 0,4% des commerces du département et la CCI recense 23% de vacance parmi elles.

Une offre extra-communale concurrentielle

L'environnement commercial de la commune est marqué par une influence prépondérante de plusieurs grands pôles commerciaux du Nord-Est francilien. C'est le cas des centres commerciaux situés à proximité directe: Pont de Pierre et les Doucettes à Garges-lès-Gonesse ou Plein-Air à Blanc-Mesnil.

Ces zones commerciales permettent néanmoins de compléter l'offre communale, sur certaines catégories, qui ne proposent que des produits du quotidien.



Le tissu commercial dugnyzien, Sources : APUR et Citadia Conseil

Enjeux

- Revaloriser le centre-ville par l'intermédiaire d'une nouvelle offre commerciale et de services, en complémentarité avec les zones commerciales aux alentours;
- Favoriser la redynamisation de l'offre commerciale de quartier

1.2.4 Un tissu commercial de proximité recentré géographiquement

Un tissu commercial multipolaire répondant en parti aux besoins quotidiens

L'appareil commercial dugnyzien est constitué de 5 polarités qui se caractérisent par une importance et des fonctions différenciées.

Le centre-ville de la commune apparaît comme la polarité commerciale principale qui regroupe environ 80% de l'offre sur la place du marché. Autour de ce cœur de ville, gravitent des pôles commerciaux de quartier.

Le pôle de la Cité Langevin qui propose une offre de proximité (superette, pharmacie, boulanger/boucher).

Le pôle de la Cité Eguillez se compose également d'une offre de proximité mais connaît aujourd'hui des difficultés avec la présence de nombreux locaux vacants.

Le pôle du Pont-Yblon, situé entre Dugny et le Blanc-Mesnil, regroupe une offre commerciale répondant aux besoins de première nécessité des habitants du quartier (boulangerie, épicerie, pharmacie, tabac-press).

Le pôle du quartier de la Comète regroupe des activités de services avec une grande concentration d'activités automobiles.

Une offre extra-communale concurrentielle

L'environnement commercial de la commune est marqué par une influence prépondérante de plusieurs grands pôles commerciaux du Nord-Est francilien. C'est le cas des centres commerciaux situés à proximité directe: Pont de Pierre et les Doucettes à Garges-lès-Gonesse ou Plein-Air à Blanc-Mesnil.

Ces zones commerciales permettent néanmoins de compléter l'offre communale, sur certaines catégories, qui ne proposent que des produits du quotidien.



1.2.5 Une nouvelle donne économique en marche

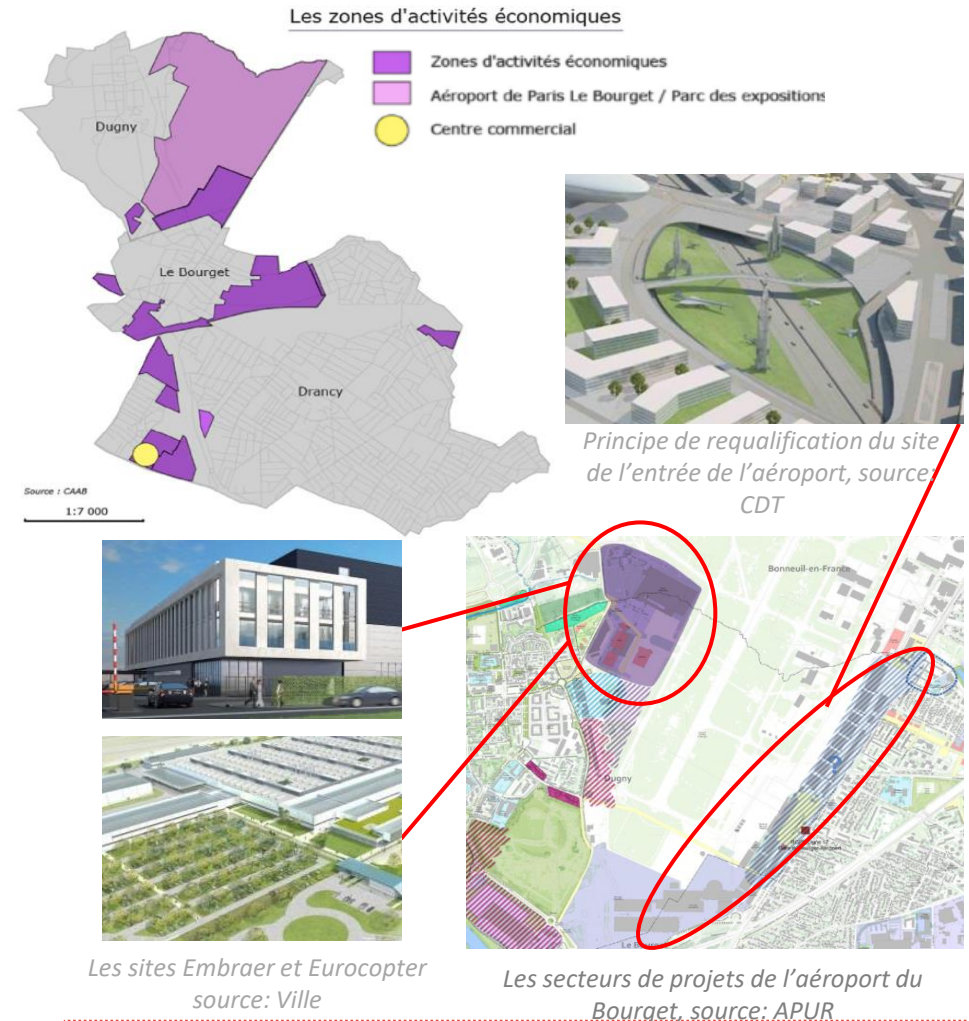
Une commune au cœur du futur cluster aéronautique

Le projet « façade ouest » du CDT doit renforcer l'offre d'activités économiques communale. Pour cela, deux entreprises prestigieuses et un IPHE/plateforme RH ont prévu de s'implanter au sein de la nouvelle ZA Dugny Atlantique, en lien avec le positionnement économique du pôle métropolitain du Bourget:

- Embraer a décidé d'implanter ses activités de maintenance et de services dédiés à l'aviation d'affaire (permis de construire accordé en janvier 2015);
- Airbus Helicopters doit installer sa nouvelle usine de pales d'hélicoptères à côté des nouveaux bâtiments d'Embraer. La société a décidé de transférer ses activités de la Courneuve vers la plate-forme aéroportuaire sur laquelle sera aménagée une usine, un laboratoire de recherche et un atelier de traitement de surfaces. Cette opération permettra le maintien de 800 emplois directs et de 250 sous-traitants sur le territoire;
- Le projet Aigle permettra d'asseoir la filière aéronautique par la création d'un IPHE (Incubateur, Pépinière et Hôtel d'Entreprise) qui accueillera les entreprises aux différents stades de leur développement, ainsi que la mise en place d'une plate-forme ressources humaines/formations/compétences pour faciliter la gestion RH des entreprises du secteur.

Avec l'arrivée de la station « gare du Bourget-Aéroport » de la ligne 17 du GPE, de nouvelles opportunités s'offrent au territoire pour déclencher la mutation de secteur Sud et Sud-Est de l'aéroport par l'intermédiaire du projet d'aménagement « entrée de l'aéroport ».

Cette requalification a pour objectif d'améliorer l'insertion de l'aéroport en faisant muter la RN2 et ses abords en boulevard urbain, en développant les activités événementielles/culturelles et en rationalisant les circulations. La façade Est de l'aéroport évoluera donc vers une zone aux fonctions diversifiées et plus urbaines.



Enjeux

- Soutenir le développement du futur pôle d'excellence aéronautique du Bourget
- Développer les relations entre les zones d'activités et la ville

Constats

- Un effectif d'actifs en baisse
- Un taux d'emploi faible
- Les employés et les ouvriers très représentés parmi les actifs
- Des mobilités pendulaires importantes
- Un taux de chômage important et en hausse
- Le pôle métropolitain du Bourget, un projet économique stratégique pour la commune
- Un tissu commercial multipolaire qui connaît des difficultés

Orientations cadres

Les orientations du SDRIF pour la période 2013-2030 à l'échelle de l'Ile-de-France :

- Une meilleure polarisation autour des nouvelles infrastructures de transport
- Créer 28 000 emplois par an et développer la formation
- Faciliter l'économie en réseaux et les réseaux de l'économie
- Les projets urbains doivent intégrer des locaux d'activité de proximité aptes à recevoir les entreprises artisanales et de services, des PME-PMI
- Améliorer l'accessibilité et moderniser de grandes entreprises à vocation d'activités ou industrielles pour en faire des sites stratégiques pour le maintien d'un tissu PME-PMI

Les orientations du CDT du « Pôle Métropolitain du Bourget » :

- Faire émerger un pôle d'excellence aéronautique et d'aviation d'affaires, pour constituer un « cœur de cluster aéronautique – aéroportuaire » de l'industrie aérospatiale francilienne.
- Anticiper la mutation des zones d'activités
- Développer une offre tertiaire autour des gares de la grande gare du Bourget et de la gare du Bourget aéroport
- Améliorer les conditions d'accueil et d'accompagnement des entreprises

Enjeux

- Profiter des objectifs fixés par le CDT pour valoriser l'image de l'activité sur Dugny
- Améliorer la visibilité, et l'accessibilité du site Dugny Atlantique et de l'entrée de l'aéroport
- Tendre vers un ratio de concentration de l'emploi de 0,80 à l'horizon 2025
- Soutenir le tissu commercial existant pour garantir une animation des fronts de rues
- Assurer l'accessibilité et la visibilité des commerces du centre-ville et maintenir des micro-centralités au sein des quartiers



1.3

Des équipements et services, un atout à confirmer

1.3.1 Une offre d'équipements scolaires satisfaisante

Une offre pour la petite enfance en développement

La commune de Dugny dispose d'un réseau de structures dédiées à la petite enfance qui offrent aux familles dugnysiennes des modes de garde et des services diversifiés, par l'intermédiaire de :

- Une crèche départementale proposant 60 berceaux dont 20 réservés aux Dugnysiens;
- Un centre multi-accueil proposant 40 places d'accueil;
- Une crèche privée de 35 places en projet;
- Un Relais Assistantes Maternelles (RAM) qui se situe dans le centre multi-accueil et qui permet aux habitants de bénéficier d'un lien d'échanges et d'informations;
- Un centre de planification familiale qui joue un rôle de prévention auprès des futures mères.

Des écoles maternelles et primaires adaptées aux besoins

Dugny bénéficie d'une offre scolaire actuellement satisfaisante. En effet, la commune dispose d'un effectif de 1 650 élèves répartis dans différents établissements :

- 4 écoles maternelles regroupant 625 élèves (données 2015) soit une moyenne de 26 élèves par classe;
- 4 écoles élémentaires regroupant 766 élèves (données 2015) soit une moyenne de 24 élèves par classe;
- La commune accueille une soixantaine d'élèves originaires du Blanc-Mesnil pour pouvoir maintenir son nombre de classes.

De manière générale, les écoles primaires et maternelles sont relativement bien réparties sur le territoire permettant d'avoir une répartition assez équilibrée des enfants entre les différentes structures.

Enjeu

- Adapter l'offre aux évolutions démographiques projetées

Une offre dans le secondaire peu marquée

La commune dispose d'établissements scolaires secondaires :

- Le collège Jean-Baptiste Clément qui compte 650 élèves
- Les lycées Rabelais (Hôtelier polyvalent) et Robert Schuman (privé) qui compte respectivement 600 et 300 élèves
- Certains lycéens de la commune sont scolarisés au lycée Jacques Brel à la Courneuve et les collégiens du quartier Pont-Yblon sont inscrits dans le collège Descartes au Blanc-Mesnil.



Le groupe scolaire Jean Jaurès, source : Citadia Conseil



Le lycée hôtelier Rabelais, source : Ville



Le collège Jean-Baptiste Clément, source : ville

1.3.2 Une offre d'équipements sportifs, culturels et médico-social diversifiée

Des équipements sportifs bien répartis sur la commune...

La commune bénéficie d'une offre d'équipements sportifs, composée du:

- Complexe sportif Alain Mimoun
- Tennis Club de Dugny
- Gymnase Jean Jaurès
- Groupement de salles David Douillet

... souffrant parfois de vétusté et de saturation

Au regard du niveau de dégradation de certains équipements, la commune s'est engagée depuis plusieurs années dans une politique de rénovation des équipements sportifs les plus dégradés.

Face à la demande importante, Dugny connaît également des difficultés pour satisfaire l'ensemble des sollicitations des habitants.

Une diversité d'équipements culturels profitant au plus grand nombre

Les Dugnysiens profitent d'une offre culturelle riche qui regroupe notamment:

- La salle de spectacle Henri Salvador qui propose une programmation variée (Concerts, cinéma, spectacles, évènements divers...);
- La médiathèque Anne Franck qui fait partie d'un réseau des médiathèques de la CAAB;
- Un conservatoire municipal qui permet la pratique de la musique, de la danse et des arts dramatiques.

Enjeux

- Adapter l'offre d'équipements aux évolutions démographiques projetées
- Poursuivre la requalification des équipements souffrants de vétusté

Une vie associative dense

67 associations sont répertoriées sur la commune dans les secteurs culturels, sportifs, de la vie locale et citoyenne.

Des équipements de santé au plus proche des citoyens

La commune dispose d'une offre variée des services médicaux permettant de prendre en compte la diversité des besoins quotidiens des habitants :

- Un centre municipal de santé, récemment rénové, qui accueille 21 spécialistes, généralistes et infirmiers.
- Au total, la commune bénéficie de la présence de plus d'une vingtaine de professionnels de la santé au sein de son territoire.



Le stade Alain Minoun
source : Ville



Le centre PMI
source : Ville



Le tennis Club de Dugny
source : Ville



La salle Henri Salvador
source : Ville

1.3.3 Une répartition territoriale équilibrée des équipements et services



La répartition des équipements dugnysiens, Source APUR

1.3.4 Une couverture en équipements numériques peu optimum

Une couverture numérique en passe d'être renforcée

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) du département de Seine-Saint-Denis a pour ambition de :

- Dresser un état des lieux des réseaux et offres de services de communications électroniques disponibles et en projet ; ainsi que les usages et besoins des usagers du territoire ;
- Déduire une cible de services et des objectifs à atteindre sur le département suivant une perspective de moyen/long terme ;
- Définir le chemin à parcourir et les outils à mettre en œuvre pour obtenir le résultat visé, et définir la part prévisible qu'y prendront les opérateurs privés ;
- Arrêter des orientations sur les actions publiques à mettre en application, pour faciliter l'atteinte des objectifs cibles.

Les opérateurs de télécommunications ont annoncé couvrir intégralement le département en très haut débit d'ici 2020.

Focus sur Dugny

- D'après les informations communiquées par les opérateurs, l'ensemble des ZAE sont raccordées en très haut débit, comme 60% du territoire départemental ;
- 36% des sites publics sont raccordés en très haut débit, ce qui place la commune parmi les communes ayant les sites publics les mieux raccordés.
- Concernant la location des lignes au débit inférieur à 2Mbits/s, il apparaît que, mis à part les zones d'activités du territoire, la commune bénéficie d'un réseau composé de lignes au débit inférieur à 2Mbits/s ;
- Le coût moyen de déploiement du réseau très haut débit sur l'ensemble de la commune est estimé à 291€/prise.



Raccordement des ZAE en Très Haut Débit par un opérateur
source SDTAN 93



Proportion de lignes au débit inférieur à 2Mbits/s
source SDTAN 93



Quantification des sites publics raccordés en THD
source SDTAN 93

Enjeu

- Etendre la couverture numérique en THD à l'ensemble des Dugnysiens

Constats

- Une offre en équipements qui satisfait aujourd'hui les besoins des Dugnysiens...
- ... mais une offre scolaire en cours de saturation (Petite enfance, maternelle, élémentaire)
- Un réseau très haut débit bien déployé sur les zones d'activités, mais un manque sur les quartiers d'habitations.

Orientations cadres

Les orientations du SDRIF pour la période 2013-2030 à l'échelle de l'Ile-de-France :

- Développer le numérique comme moteur de l'innovation, levier de la croissance et du développement durable
- Conforter, à l'échelle des bassins de vie, l'armature des polarités d'équipements et de services, notamment publics
- Favoriser une offre de soins accessible à tous
- Garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité
- Favoriser le développement d'équipements de proximité

Les orientations du CDT du « Pôle Métropolitain du Bourget » :

- Développer l'offre d'équipements et valoriser les capacités évènementielles et culturelles existantes
- Restructurer et augmenter les capacités d'espaces d'exposition et de services du Musée de l'Air et de l'Espace
- Reconfigurer du site du PEX et de l'Aire des Vents pour les mettre d'avantage en synergie l'un avec l'autre, diversifier et renforcer leur programmation, en s'appuyant sur l'ampleur des deux sites combinés
- Mettre le numérique au service du développement économique

Enjeux

- Accroître la visibilité des équipements existants
- Faciliter l'accessibilité aux équipements et intensifier les liens entre eux
- Assurer la création de centralités de quartiers intégrant une offre d'équipements publics et de services
- Concevoir ces centralités comme lieux de convivialité et de partage
- Maintenir et adapter l'offre en équipements et services pour répondre aux besoins de la population actuelle et futur
- Maintenir une politique d'action sociale importante



1.4

**Dugny, une commune
« enclavée » à reconnecter**

1.4.1 Une commune « connectée » au grand territoire, à l'accessibilité locale contraignante

Un réseau viaire communal contraint à l'origine de difficultés de déplacement

La commune profite de la proximité d'un réseau viaire extra-communal structurant, à l'origine de flux de circulation intenses. En effet, Dugny est bordée au sud par l'autoroute A1 et à l'est par les nationales 17 et 2 (Avenue du 8 mai 1945). Si ces dernières permettent aux habitants de rejoindre rapidement les communes du nord/nord-est francilien, l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle ainsi que la capitale, elles constituent également un apport de flux conséquents pour la commune.

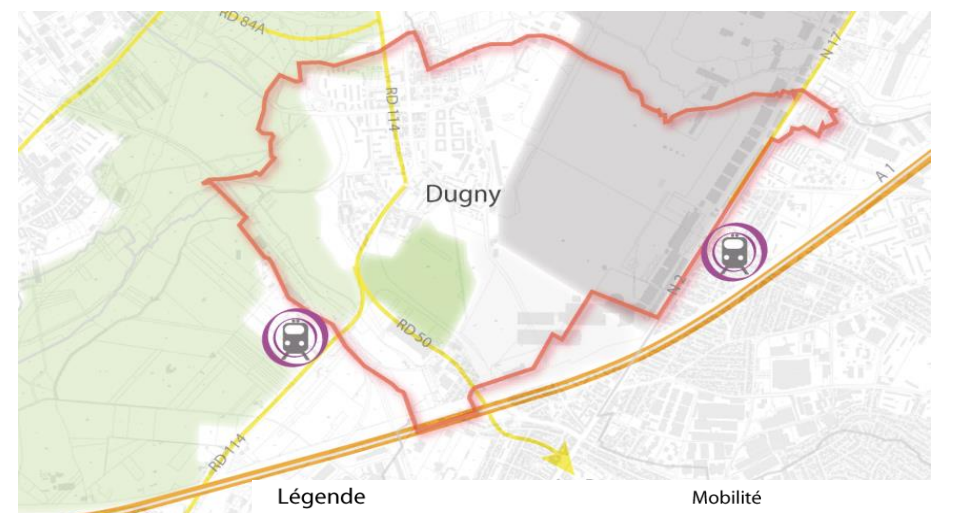
En témoigne, le carrefour Lindbergh, en sortie de l'A1, qui représente un nœud routier important, support de l'ensemble du trafic poids lourds du secteur nord et nord-Est.

De manière plus locale, la commune est desservie par la RD114 selon un axe Nord/Sud-Ouest et par la RD50, axe tangential Nord/Sud-Est vers Le Bourget. Ces deux voies constituent la colonne vertébrale du réseau routier communal sur laquelle viennent se greffer des ramifications desservant les principaux quartiers de la ville.




Ainsi la trame viaire principale, fortement limitée dans ses emprises, est source de contraintes et d'encombrement pour les usagers au quotidien.

Par ailleurs, les dessertes de proximité connaissent également certains dysfonctionnements du fait des emprises aéroportuaires et de la morphologie urbaine engendrée par l'habitat collectif qui ont créées de nombreuses voies en impasse. Dès lors, cette configuration de la trame viaire provoque notamment:





- Un trafic de transit de plus de 15 000 véhicules/jour, à l'origine de nombreux embouteillages;
- Un sentiment d'enclavement du centre aggloméré;
- Un isolement des quartiers Sud et Est de la commune (Pont-Yblon, La Comète et les secteurs le long de l'aéroport du Bourget).



Légende

-  Limite communale de Dugny
-  Aéroport du Bourget
-  Parc Georges Valbon

Mobilité

-  Gares existantes
-  Futures gares
-  Réseau viaire principale
-  Réseau viaire secondaire



Le réseau viaire structurant, source : Citadia Conseil

Enjeux

- Faciliter les déplacements communaux et permettre le désenclavement de certains quartiers
- Accompagner les projets de requalification de voiries pour gagner en connectivité et lisibilité

1.4.2 Une commune qui bénéficie des transports en commun métropolitains

Un réseau de bus et la ligne T11 qui constituent l'offre de transports en commun de Dugny...

La commune est desservie par 4 lignes de bus du réseau RATP:

- **Ligne 133** qui relie la gare RER du Bourget à celle de Garges-lès-Gonesse/Sarcelles en passant par le centre-ville et le quartier de la Comète.
- **Ligne 249** qui assure la connexion avec Paris au niveau de la Porte des Lilas avec une correspondance avec la ligne 1 du tramway
- **Ligne 350** qui connecte la Gare du Nord au musée de l'Air et de l'Espace, au quartier Pont-Yblon, ainsi qu'à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle
- **Ligne 152** qui permet de relier la Porte de la Villette au quartier Pont-Yblon et à la ZAC des Tulipes à Gonesse

Elle est également desservie par la ligne T11 Express reliant Epinay-sur-Seine au Bourget depuis le 1^{er} juillet 2017.

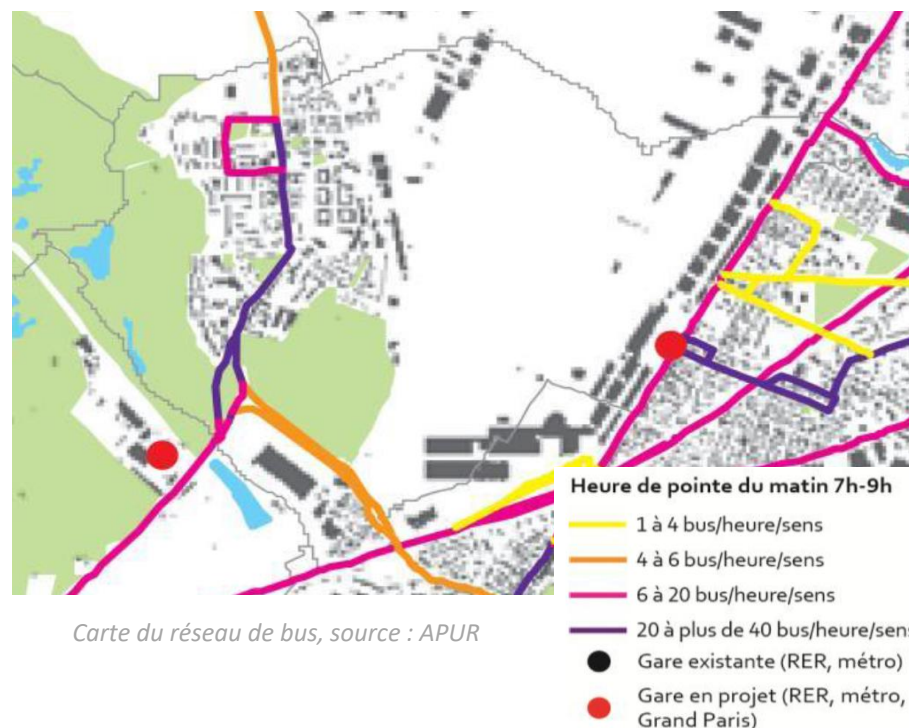
... Fortement contraint par l'organisation interne de la trame viaire

Le cadencement du réseau de bus est satisfaisante avec une navette toutes les 10-15min en semaine. Ce niveau de service permet à 36,4% des actifs d'utiliser les transports en commun pour se rendre à leur lieu de travail. Comparativement à l'échelle de la CAAB, la moyenne est de 44,5%.

La part des mobilités en transports en commun dans les déplacements domicile-travail est en baisse depuis 2011 (39,6%) et trouve sans doute son origine dans les nombreux encombrements routiers aux heures de pointes et dans les travaux réalisés ces dernières années.

Des stations RER éloignées mais accessibles :

Malgré l'absence de stations RER sur le territoire communal, des bus permettent de rejoindre les stations du Bourget (ligne B) ou de Garges-Sarcelles (ligne D) en 15min environ depuis le centre-ville.



Carte du réseau de bus, source : APUR



Station de bus Gabriel Péri, source: Citadia Conseil

1.4.3 Un maillage de liaisons douces peu développé et connecté

Des cheminements actifs sécurisés qui parcourent le territoire du Nord au Sud

La commune bénéficie d'un réseau de cheminements cyclables de qualité. Ces voies se concentrent sur les grands axes de la ville et représentent environ 3km de linéaires cyclables qui forment un parcours sécurisé et balisé par des aménagements adaptés.

Cependant, l'analyse du réseau fait apparaître un manque de connexions cyclables en direction des grands équipements de la ville (parcs, équipements sportifs et culturels...). Des projets de cheminements, inscrits dans le schéma départemental des itinéraires cyclables, doivent être aménagés et permettront d'interconnecter ces différents tronçons.

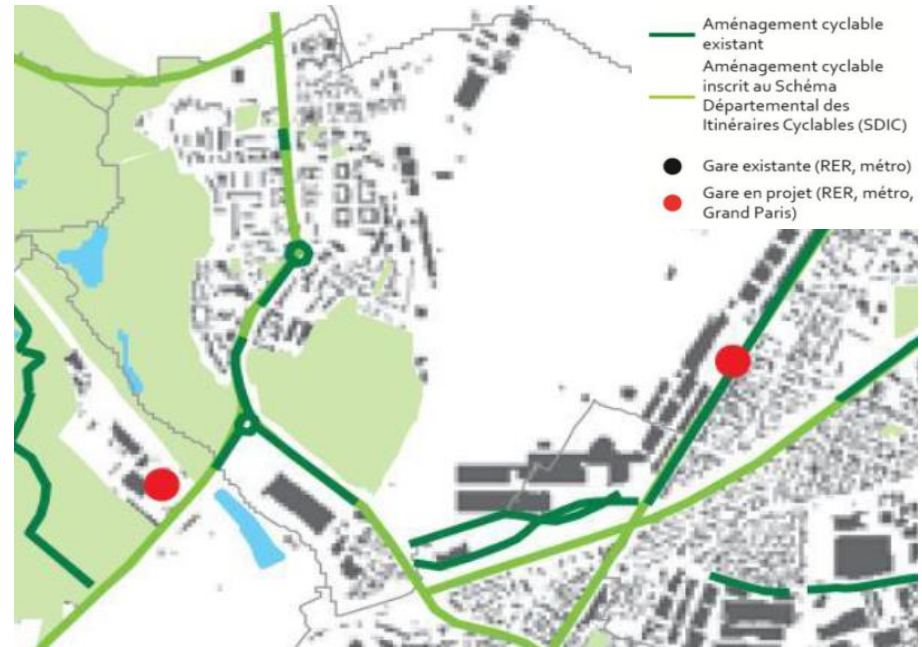
Des cheminements piétons peu connectés entre eux

L'offre de cheminements doux est complétée par quelques voies piétonnes qui viennent se surajouter aux pistes cyclables mais qui ne constituent pas des axes majeurs, manquant également de liens avec les réseaux départementaux et nationaux.

La commune dispose également d'un itinéraire de promenade et de randonnée inscrit dans le plan départemental: le GRP Ceinture Verte qui traverse la ville depuis le Bourget jusqu'au parc Georges Valbon au Nord de la commune. Au regard du taux de motorisation des ménages dugnysiens, la politique d'amélioration des mobilités douces apparaît stratégique : 29,2% des ménages ne disposent pas de voitures, contre 33,9% à l'échelle de la CAAB.

Enjeux

- Assurer la préservation des liaisons douces sur la commune et poursuivre leur développement, notamment en lien avec les projets métropolitains et les grands équipements et l'offre sur les communes voisines ;
- Sécuriser les traversées piétonnes pour assurer des continuités douces



Carte des aménagements cyclables, source : APUR



Piste cyclable D114
Source : Citadia Conseil

Piste cyclable Av. du Général de Gaulle
Source : Citadia Conseil

1.4.4 Une offre en stationnement majoritairement localisée sur l'espace public

Un stationnement à optimiser pour un centre-ville apaisé

De par l'absence d'une politique de tarification du stationnement sur voirie et une offre limitée en parcs ouverts au public, la problématique du stationnement est assez prégnante sur le territoire communal.

En effet, si quelques parcs de stationnement viennent ponctuer le tissu urbain de la commune, il convient de préciser que ces derniers sont d'une part, de faible capacité et d'autre part, localisés sur des espaces publics stratégiques :

- Parking du marché : 70 places
- Parking de la Mairie : 8 places
- Parking du Sporting club de Dugny : 40 places
- Parking Allée Françoise Rablelais : 30 places

Cette offre de stationnement public est complétée par de nombreux parcs « semi-privés », car libre d'accès, au sein des différents ensembles collectifs.

Cette politique de stationnement sans tarification et/ ou sans outils favorisant la rotation des véhicules entraînent de nombreux désagréments tels que :

- Le stationnement sauvage, notamment dans le quartier de la Comète et sur les secteurs qui entraîne des problèmes de sécurité ;
- Un stationnement longue durée en cœur de ville qui complexifie l'accessibilité aux commerces ;
- Une omniprésence de la voiture dans le paysage urbain qui nuit à la lisibilité et à la qualité des espaces publics de rencontre.

Enjeu

- Rationaliser les espaces dédiés au stationnement en développant des logiques de mutualisation et/ou des outils favorisant la rotation des véhicules pour affirmer la lisibilité et la qualité des espaces publics.



*Stationnement public sur la Place du Marché
source : Citadia Conseil*

Des obligations fixées par le PDUIF

- Des normes fixées pour le stationnement vélo pour l'ensemble des destinations
- Des normes fixées pour le stationnement des véhicules motorisés pour les constructions à destination de bureaux

Un renforcement du lien urbanisme et transports

- Introduction de normes plafond à proximité des gares et zones d'interconnexion
- Des normes imposées par la loi Macron pour les logements.

1.4.5 Vers la fin du « tout automobile » dans les déplacements quotidiens

Une utilisation des modes alternatifs à la voiture à conforter

Comparativement au territoire de la Seine-Saint-Denis, la commune de Dugny présente un taux de motorisation élevé. Ainsi, en 2012 72,1% des ménages dugnysiens possédaient au moins une voiture contre seulement 62,9 % pour le territoire de référence.

Par ailleurs, entre 2007 et 2012, la commune a connu une légère augmentation de son taux d'équipement automobile (+ points entre 2007 et 2012) et ce, notamment du fait de l'acquisition d'un nouveau véhicule dans les ménages déjà équipés.

Cette dynamique reflète une tendance inverse à celle que l'on peut observer sur la même période à l'échelle du département (chute de 1,6 points du taux de motorisation).

Dès lors, bien que la voiture reste le principal moyen de transport des dugnysiens pour leurs déplacements quotidiens (41%). L'usage des transports en commun est relativement important et ce notamment dans les déplacements domicile-travail (36,4% en 2012) et ce malgré un nombre limité de lignes sur le territoire.

A contrario, malgré un territoire propice aux déplacements doux (présence de pistes cyclables, de cheminements doux, etc.) ces derniers restent très peu sollicités par la population.

Enfin, en sus des différents projets de transports collectifs, l'arrivée prochaine de quatre stations autolib' sur les secteurs Lorenzi, centre-ville, gare du T11 express et Pont-Yblon induira à terme une nouvelle mobilité sur la commune.

Enjeux

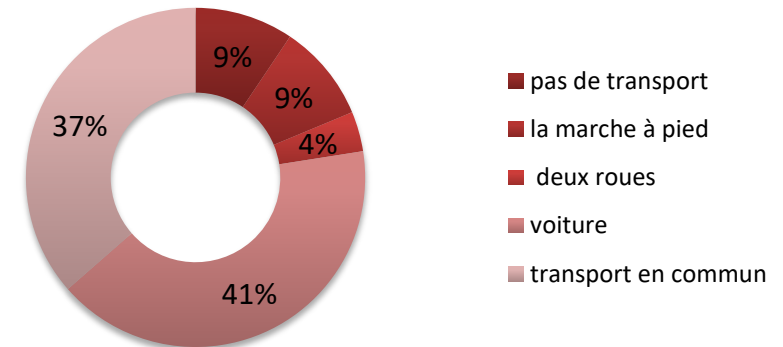
- Encourager les déplacements doux et/ou collectifs sur la commune dans les déplacements quotidiens en s'appuyant sur les différents projets ;
- Valoriser la « ville des courtes distances » pour limiter l'usage intempestif de la voiture

	2012		2007	
	Nombre	%	Nombre	%
Au moins une voiture	2 877	72,1	2 687	69,7
1 véhicule	2 101	52,7	2 073	53,7
2 véhicules ou plus	775	19,4	614	15,9

Equipped automobile des Dugnysiens en 2012

Source: INSEE 2012

Modes déplacements utilisés par les actifs pour se rendre au travail



Source: INSEE 2012



Source: autolib'.fr et ville de Dugny

1.4.6 Une accessibilité en passe d'être renforcée et facilité pour les Dugnysiens

Des projets structurants pour désenclaver la commune

L'offre multimodale communale va se renforcer prochainement avec l'arrivée d'une nouvelle offre de transports en commun d'envergure métropolitaine et par le réaménagement de certains axes routiers.

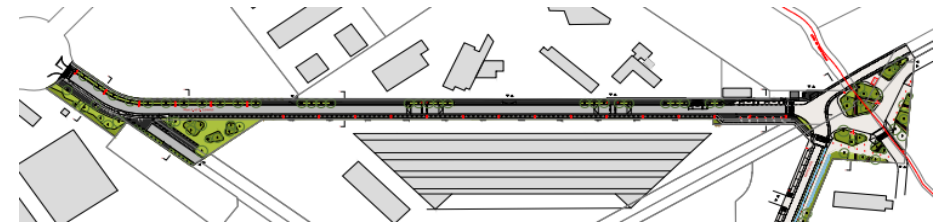
Plusieurs projets sont en cours de travaux ou de réflexion:

Actuellement en travaux, le **projet de réouverture de la Tangentielle Nord** desservira la commune en 2017 via la nouvelle station Dugny-La Courneuve. Avec une fréquence d'une rame toutes les 5 min aux heures de pointe, ce nouveau mode de transport permettra de relier Dugny au Bourget en 3min et favorisera plus largement les mobilités banlieue-banlieue dans le Nord francilien. A cette occasion, une réflexion sur l'aménagement d'un nouveau quartier doit être menée à proximité de la gare afin de constituer une véritable centralité complémentaire à celle du centre-ville.

A horizon 2023-2024, la commune verra son offre de transports en commun renforcée par l'arrivée de la **ligne 17 du Grand Paris Express** et la construction de la station Bourget Aéroport sur la façade Est de la plateforme. Cette ligne donnera un accès rapide à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et à la station le Bourget RER.

Le **désenclavement de Dugny** est l'un des objectifs du CDT. Ce projet doit permettre de faciliter la desserte du cluster aéronautique, du Parc des Expositions, des nouvelles gares et proposer de nouvelles traversées Est-Ouest pour les usagers du territoire. Ainsi, différentes actions doivent être mises en œuvre:

- Créer de nouvelles liaisons et notamment un barreau nord-sud sur la façade ouest de l'aéroport (RD50>RN2, RD50/RN2>rue Maurice Bokanowski...);
- Réaménager le carrefour Lindbergh pour une meilleure gestion des flux;
- Mettre en place un TCSP entre les gares RER Garges-Sarcelles et le Bourget (tracé en cours d'études).



Extrait du plan mass du projet de requalification de l'avenue Lorenzi, source : Ville



Plan de localisation de la station
TEN Dugny-La Courneuve,
source: APUR



Plan de localisation de la station Bourget
Aéroport, source: GPE

Enjeux

- Accompagner et anticiper l'arrivée des différents projets de transports (TN, GPE, TCSP) et leurs impacts sur la commune.
- Mettre en œuvre le projet de requalification de la rue Lorenzi et étudier l'opportunité de poursuivre ces dynamiques jusqu'à l'avenue de la 2nd Division Blindée

Constats

- Un réseau routier orienté nord/sud, entraînant de nombreux flux de transit en centre-ville
- Une offre de transport en commun en passe d'être renforcée d'ici quelques années
- Un réseau de cheminements doux qui ne se déploie pas en direction du parc G. Valbon et des emprises de l'aéroport
- Une problématique de stationnement sur voirie publique, qui doit être adaptée aux nouvelles normes législatives
- De nombreux déplacements domicile-travail, dont une part importante en transports en commun et un taux de motorisation des ménages important.

Orientations cadres

Les orientations du SDRIF pour la période 2013-2030 à l'échelle de l'Île-de-France :

- Réduire la part globale de la circulation automobile
- Limiter la demande de déplacements et promouvoir les circulations douces
- Soutenir le développement numérique pour inciter à l'utilisation de mode de transport doux
- Développer l'intermodalité et le maillage interne des transports collectifs
- Permettre la mutualisation d'espaces de stationnement

Les orientations du CDT du « Pôle Métropolitain du Bourget » :

- Réussir l'aménagement et l'intégration urbaine de la nouvelle gare
- Optimiser la mise en service des nouvelles infrastructures en réorganisant l'offre de desserte interne
- Améliorer les conditions de circulations au sein du territoire

Les orientations du SRCAE d'Île de France :

- le développement des modes de transports alternatifs

Les orientations du Plan Climat Energie Territorial de la Seine Saint Denis :

- Réduire les émissions de GES des déplacements domicile-travail
- Reporter l'usage de la voiture pour les courtes distances
- Rendre les transports collectifs plus attractifs pour réduire l'usage de la voiture

Enjeux

- Accompagner et anticiper l'arrivée des différents projets de transports (TN, GPE, TCSP) et leurs impacts sur la commune
- Hiérarchiser et optimiser la desserte interne du territoire
- Privilégier une ville des courtes distances et améliorer les liaisons inter-quartiers en développant le maillage des liaisons douces
- Tendre vers une mutualisation des espaces de stationnement
- Améliorer le système de transports en commun et anticiper une dimension multimodale pour offrir une alternative à la voiture de qualité
- Poursuivre la création d'aménagements cyclables sécurisés en direction des secteurs de projet et des principaux pôles d'attractivité



1.5

Des services environnementaux à perfectionner

1.5.1 Une eau potable de bonne qualité à préserver

Une gestion de l'eau potable bien structurée

La compétence de production et de distribution de l'eau potable est déléguée par la commune au Syndicat des Eaux d'Île-de-France (SEDIF). La distribution est assurée par Véolia Eau. En 2013, Dugny compte 653 abonnés à l'alimentation en eau potable.

Une marge de capacité de production permettant de faire face au développement de la commune

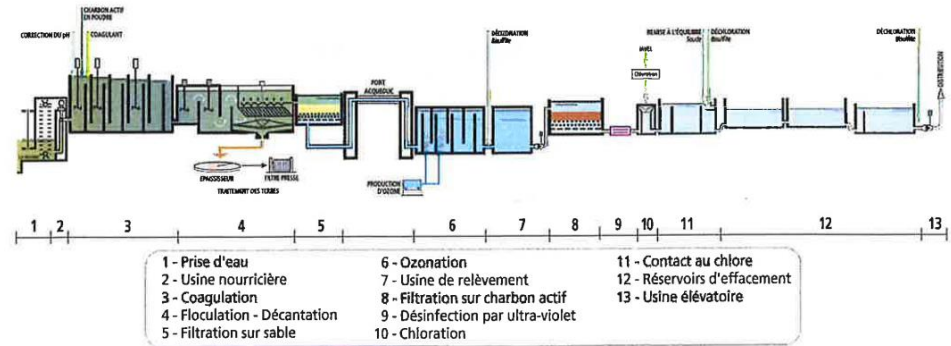
L'Usine de Neuilly-sur-Marne traite l'eau de la Marne et dessert un bassin d'1,84 millions d'habitants sur l'est parisien. En 2018, la production s'élève à 282 000 m³/j avec une pointe à 489 810 m³ pour une capacité de 600 000 m³/j. Cette marge de capacité permet de prévenir une augmentation des consommations liée au développement de la ville et de l'est parisien.

Des captages de secours dans les nappes souterraines (localisés en dehors de la commune) permettent de sécuriser l'approvisionnement (appoint de 50 000 m³/j).

Le traitement de l'eau potable

L'usine est équipée d'une filière biologique comprenant notamment une filtration sur sable et sur charbon actif en grains, une ozonation et un traitement aux ultra-violets. 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.

Schéma de fonctionnement de l'usine de Neuilly-sur-Marne/Noisy-le-Grand



source : SEDIF

Une qualité de l'eau prélevée moyenne mais une eau distribuée de bonne qualité

La qualité de l'eau de la Marne au niveau de Neuilly-sur-Marne est moyenne et changeante. En 2017, des analyses révèlent une conformité aux limites de qualité réglementaires fixées pour les paramètres bactériologiques et physico-chimiques analysés (nitrates, fluor, pesticides...). Le prix de l'eau est en partie corrélé au traitement subi et donc à la qualité des eaux brutes. Une reconquête de la qualité de l'eau de la Marne est cependant engagée via les orientations du SAGE Marne Confluence.

L'eau distribuée présente ainsi une conformité bactériologique et chimique de 100%. Les teneurs en nitrates (18,4 mg/l en moyenne) et en fluor (0,18 mg/L) sont faibles et la teneur en pesticides est conforme à la limite de qualité (0,08 µg/l). L'eau est moyennement calcaire, à l'instar de l'ensemble du bassin parisien (dureté : 25,9°f en moyenne).

1.5.1 Une eau potable de bonne qualité à préserver

Une consommation relativement importante pour un prix de l'eau dans la moyenne basse de l'Île-de-France

Le prix de l'eau est inférieur à la moyenne du territoire desservi par le SEDIF : 4,3€/m³ à Dugny en 2019.

En 2018, 628 844 m³ d'eau ont été consommés sur la commune grâce à un réseau de 17,3 km de canalisations.

La commune de Dugny a connu depuis 1995 une baisse de sa consommation d'eau potable, suivant ainsi la tendance du SEDIF,

La limitation de la consommation d'eau potable sur le territoire constitue un enjeu fort pour assurer son développement dans le respect de la ressource.

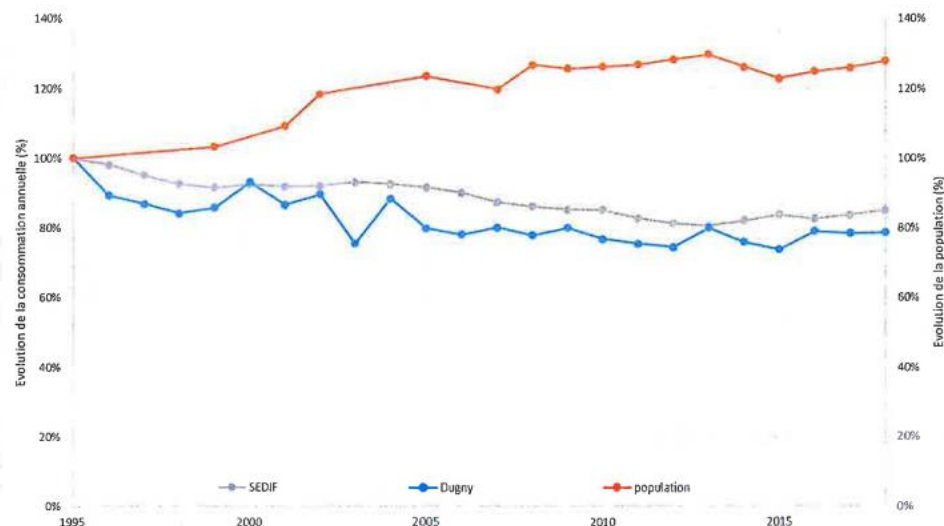
Le rendement du réseau du SEDIF est de 88,1% en 2018. Les taux de fuite (nombre de fuites sur canalisations par km de réseau) sur les trois dernières années sont les suivants :

	2016	2017	2018
Dugny	0,12	0,12	0,17
SEDIF	0,15	0,18	0,15



L'usine de Neuilly-sur-Marne, source : SEDIF

Evolution de la consommation globale et de la population de 1995 à 2018
Commune de Dugny



source : SEDIF

Enjeux

- Surveiller l'adéquation entre les dynamiques de développement des communes desservies et les capacités de production de la station ;
- Poursuivre et multiplier les actions en faveur des économies d'eau.

1.5.2 Une gestion de l'assainissement en cours de perfectionnement

Une gestion multi-acteurs en cours d'optimisation

La gestion de l'assainissement est partagée entre différents acteurs : la collecte est effectuée par la Ville et est déléguée à SANITRA environnement et le transport est effectué par le Conseil Départemental 93 et délégué au Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement et de l'Agglomération Parisienne (SIAAP) gérant également la dépollution.

Le règlement départemental d'assainissement et le Schéma de l'Assainissement Urbain Départemental et des Actions Concertées pour l'Eau (AUDACE) ont été révisés en 2014. Ils s'appliquent à Dugny et imposent le respect de normes environnementales et d'objectifs de qualité. Le Schéma Directeur d'Assainissement à l'échelle de la commune permet également d'optimiser la gestion des eaux usées et des eaux pluviales.

Un assainissement collectif performant

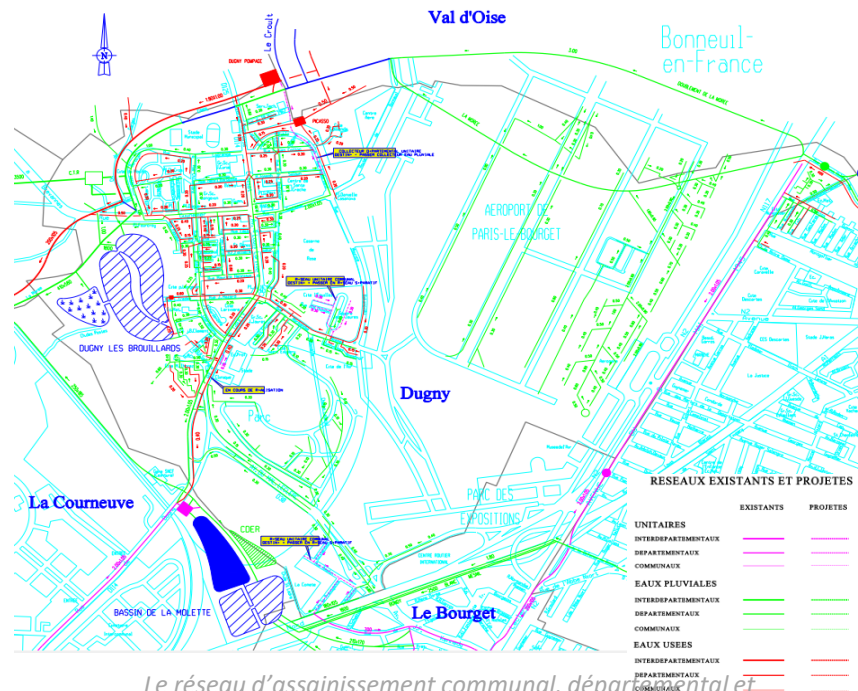
Le territoire est entièrement desservi par un réseau d'assainissement collectif. Les réseaux d'assainissement sont quasi-exclusivement de type séparatif limitant les risques de saturation des équipements par temps de pluie. Quelques secteurs marginaux (le long de la N2 et N17) en unitaire ont été recensés mais on fait l'objet de travaux.

Une station d'épuration d'ampleur régionale, en rénovation pour respecter les objectifs écologiques

Les eaux usées sont dirigées vers la station d'épuration Seine aval d'Achères, la plus grosse station d'épuration francilienne. La station d'épuration est arrivée à saturation et fait l'objet aujourd'hui d'une rénovation visant à en faire une usine moderne alliant performances et protection de l'environnement (l'épuration des eaux et la valorisation des boues sont notamment repensées). La capacité de traitement actuelle est de 1 500 000 m³/j. Les eaux traitées sont rejetées dans la Seine, avec un abattement des pollutions conforme à la réglementation.

Des eaux pluviales rejetées dans la Seine

Le réseau séparatif est performant et permet le rejet des eaux pluviales dans le milieu récepteur de la Seine par le biais des collecteurs départementaux après pré-traitements dépolluants (débourbeurs...).



Le réseau d'assainissement communal, départemental et interdépartemental sur le territoire de Dugny, source : DEA93 - 2002

Enjeux

- Décliner les orientations du schéma directeur d'assainissement départemental (AUDACE) dans le PLU afin de garantir un assainissement optimal des eaux usées de la ville
- Anticiper les nouveaux besoins en matière d'assainissement liés aux projets

1.5.2 Une gestion de l'assainissement en cours de perfectionnement

Une gestion alternative des eaux pluviales à renforcer

En raison des phénomènes d'inondation pluviale qui peuvent affecter l'ensemble du territoire, (caractère marécageux amplifié par la forte imperméabilisation de la ville), il apparaît opportun de recourir des dispositifs de gestion des eaux permettant de gérer les volumes d'eau.

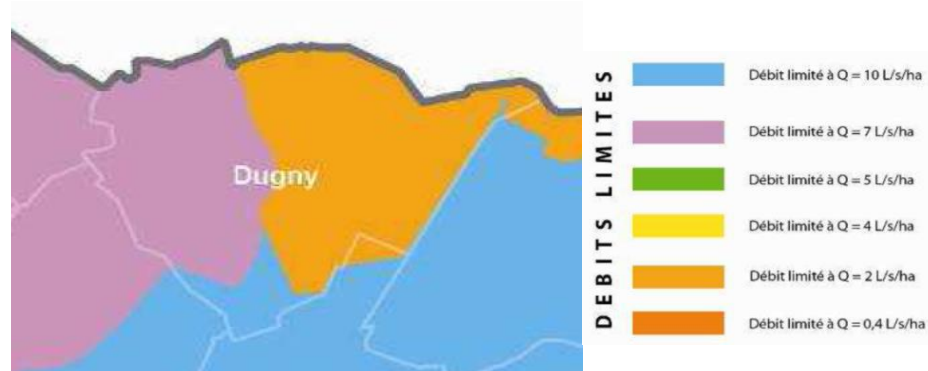
Une infiltration superficielle des eaux est fortement recommandée sur Dugny, du fait de la présence de sols marneux où l'eau était naturellement visible avant urbanisation.

Ainsi, les débits de restitution dans le réseau (débit de fuite) sont limités, notamment sur le secteur de l'aéroport. Il est ainsi fixé à 2L/s/ha sur le secteur de l'aéroport, 10 L/s/ha au sud de la ville et à 7 L/s/ha sur le reste de la zone urbanisée principale et le parc Georges Valbon.

Des dispositifs de gestion technique des eaux pluviales sont déjà recensés à Dugny, notamment le bassin de rétention des Brouillards. Une gestion alternative des eaux pluviales, en s'appuyant sur la trame verte et bleue qui représente à Dugny un support intéressant et développé. D'autre part, les projets urbains du territoire sont autant d'opportunités de mettre en place une gestion alternative optimisée (maîtrise de l'imperméabilisation des sols, création d'espaces verts, aménagements de gestion...).

Enjeux

- Maîtriser l'imperméabilisation des sols et favoriser l'infiltration des eaux pluviales dès que possible ;
- Développer les équipements de rétention des eaux pluviales en lien avec les espaces de Trame Verte et Bleue notamment.



Les débits de rejet d'eau pluviale admissibles au réseau public d'assainissement par zone
source : Règlement d'assainissement du CD93



Les zones d'infiltration possible.
source : Règlement d'assainissement du CD93

1.5.3 Une gestion des déchets à améliorer

Une gestion des déchets effectuée par le SITOM93

Le Syndicat Intercommunal de Traitements des Ordures Ménagères regroupe 3 communautés d'agglomération dont l'aéroport du Bourget, ainsi que le SEAPFA (Syndicat d'équipement et d'aménagement des pays de France et d'Aulnoy) et 13 communes isolées, ce qui représente 95% de la population de Seine Saint Denis en 2012. Son objectif est l'élimination des déchets ménagers dans le cadre du plan régional (PREDMA) et des objectifs du Grenelle de l'environnement.

La commune est également intégrée au périmètre du SYCTOM (Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères d'Île de France) à travers le Sitom93 pour le traitement des déchets collectés.

La collecte des déchets est organisée à travers la CAAB. Elle s'effectue soit en porte à porte pour les ordures ménagères et les papiers/journaux ou les encombrants, soit en points d'apport volontaire notamment pour la collecte du verre, soit par dépôt en déchetterie pour les encombrants et les déchets verts.

Une production de déchets globalement satisfaisante

La production de déchets par habitant est globalement inférieure à la moyenne du département. Elle s'élève ainsi à 460 kg/hab sur l'année 2011 pour le territoire de la CAAB contre 500,35 kg/hab pour le département. Toutefois, la production de déchets est en hausse. Ainsi, les tonnages collectés d'ordures ménagères s'élèvent à 31 8445 t en 2014 contre 30 913 t en 2013, soit une hausse de 3%.

La collecte sélective s'élève à 2 559 tonnes en 2014 soit +7,2% qu'en 2013 ce qui démontre une évolution positive dans les efforts de tri opérés par la population résidant sur la CAB.

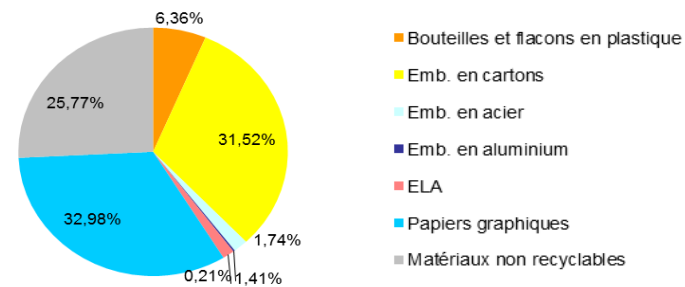
Ainsi, elle s'établit à 27,4 kg/hab en 2014 soit +1,4 kg/hab depuis 2009. Si la collecte sélective est plus performante que sur l'ensemble du Sitom 93 (22,9 kg/hab), elle reste en deçà des tonnages collectés sur le périmètre du Syctom (30,6 kg/hab).

Enfin, il faut noter que parmi la collecte sélective, 25,77% des matériaux collectés ne sont pas recyclables.

Au niveau de la collecte du verre, 624 tonnes de verres ont été collectées sur la CAAB en 2014 soit +6,6% qu'en 2013. Les quantités collectées par habitants sont relativement faibles en comparaison d'autres territoires pour s'établir à 6,7 kg/hab (pas de progression depuis 2009), alors que sur le Sitom93, la collecte s'élève à 9,4 kg/hab et à 20 kg/hab sur le périmètre du Syctom.

Un traitement des déchets hors territoire

Dugny ne dispose pas d'unités de tri ou de traitement des déchets. Celui-ci est réalisé hors commune. Ainsi, les ordures ménagères sont acheminées au centre d'incinération de Sarcelles. Les déchets issus des collectes sélectives sont acheminés au centre de tri de la commune voisine de Blanc-Mesnil.



La composition de la collecte sélective sur le territoire de la CAAB
source : CAAB

Enjeux

- Mettre en place des actions pour réduire la production de déchets : sensibilisation des habitants, renforcement du tri sélectif
- Rechercher des solutions pour améliorer la valorisation des déchets : augmentation des bornes d'apport volontaires, composteurs, valorisation énergétique des déchets...

1.5.4 Un potentiel en énergies renouvelables à exploiter

Un potentiel pour l'énergie éolienne à estimer

La commune est inscrite en secteur défavorable au Schéma Régional Eolien en raison des contraintes liées à l'activité aérienne. La vitesse de vents moyenne permet l'implantation de petit éolien urbain. La rugosité liée à l'urbanisation est atténuée en raison des espaces ouverts de l'aéroport et du parc Georges Valbon.

Un potentiel pour l'énergie solaire à développer

L'ensoleillement moyen en Ile-de-France est de 1150 KWh/m². On estime que 20 à 30% des besoins de chauffage et 50 à 60% des besoins en eau chaude des pavillons ou des logements collectifs pourraient être couvert par le solaire thermique en Ile de France. La typologie majoritairement en habitat collectif de la commune représente ainsi une opportunité pour le développement d'installations solaires thermiques.

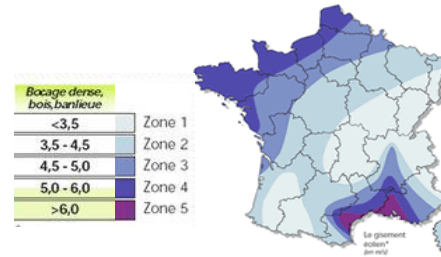
Un potentiel pour l'énergie géothermique identifié

Cette énergie présente de nombreux avantages. En effet, elle est moins chère que les énergies fossiles. De plus, la production locale permet de limiter les pertes, la pollution et les coûts liés aux transports.

Pour la géothermie très basse énergie, le potentiel semble intéressant. En effet, une nappe superficielle de l'Eocène moyen est présente et inférieure à une profondeur de 10 à 20 mètres. Le potentiel est estimé de fort à très fort sur la commune.

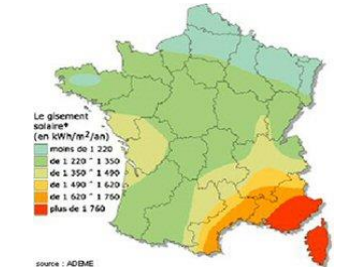
Pour la géothermie profonde basse énergie, le potentiel est lié à la présence du réservoir aquifère profond du Dogger. L'eau est située entre 1600 et 1800 m de profondeur avec une température comprise entre 55 et 80 degrés. Le coût d'investissement n'est pas négligeable pour permettre son exploitation mais son utilisation pour le chauffage urbain assure une rentabilité importante. Des études plus poussées sur la commune pourrait permettre d'évaluer le potentiel géothermique profond.

L'éolien en Ile-de-France



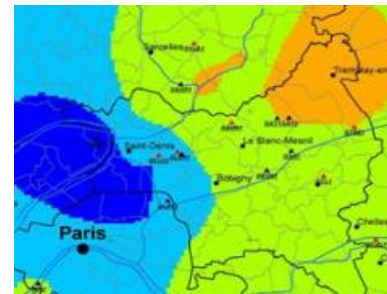
Source : energies-nouvelles.net

Le gisement solaire en France



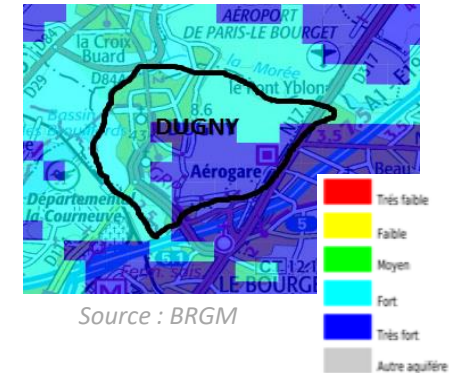
source : ADBE

Exploitabilité du Dogger en Ile-de-France



Secteurs les plus favorables en orange et moins favorables en bleu

Potentiel du meilleur aquifère / géothermie superficielle



Source : BRGM

Enjeux

- Etudier l'opportunité d'exploiter le petit éolien sur le territoire communal
- Intégrer l'énergie solaire thermique dans le mix énergétique des constructions existantes à l'occasion d'opérations de réhabilitations et dans les constructions neuves
- Exploiter le potentiel pour la géothermie superficielle
- Mener des études de potentiel de développement de la géothermie profonde lors des projets d'aménagement du territoire

1.5.5 Un potentiel en énergies renouvelables à exploiter

Le réseau de chaleur : un potentiel à exploiter

Actuellement, aucun réseau de chaleur ne dessert des secteurs habités de la commune.

Pour autant, comme le souligne la carte ci-contre, la densité de l'habitat collectif sur la commune permet d'envisager le développement potentiel d'un réseau de chaleur.

Néanmoins, l'hypothèse d'un prolongement des réseaux de chaleur existants sur les communes voisines semble difficilement envisageable dans la mesure où ces derniers restent relativement éloignés pour éventuellement desservir le territoire communal.

Il faut cependant noter que la présence de périmètres de projet importants liés à l'arrivée de la nouvelle gare pourront permettre l'émergence d'un réseau de chaleur sur la commune. Celui-ci pourrait également desservir, à terme, certains secteurs urbanisés du territoire à l'occasion d'opérations de rénovation. Ces hypothèses devront être vérifiées par des études de faisabilité sur l'opportunité d'un tel aménagement.

Enfin, l'unique réseau de chaleur présent sur le territoire communal est dédié aux activités d'Aéroports de Paris – Le Bourget.

Nommé « réseau chaud ADP le Bourget », ce réseau mesure 3,4 km et dessert uniquement l'aéroport. Il est alimenté par le gaz et ne dispose pas de système de cogénération. La puissance totale installée est de 24 MW et la livraison de chaleur est de 19 959 MWh/an.

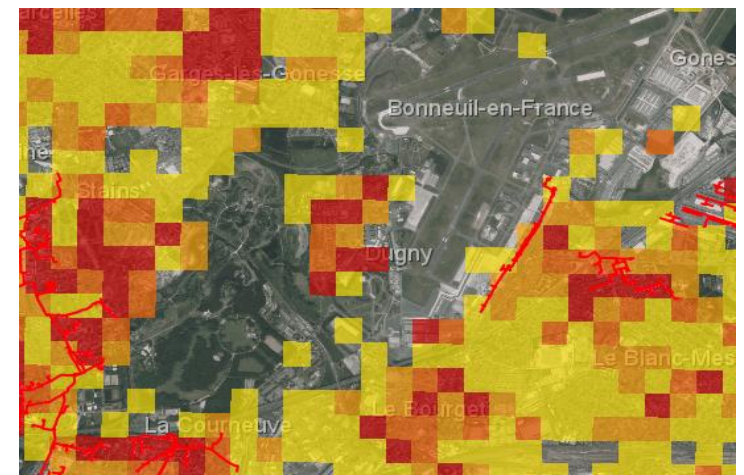
Enjeux

- Etudier la possibilité de développer un réseau de chaleur urbain lors des projets d'aménagements urbains ou à l'occasion de rénovation d'ensemble ;
- Envisager l'alimentation des potentiels réseaux de chaleur avec une part significative d'énergies renouvelables.

Réseau de chaleur installé



Potentiel de développement de réseau de chaleur



Potentiel de développement RdC



Source : BRGM

Constats

- Une consommation d'eau potable relativement élevée par rapport à la moyenne départementale
- Un réseau d'assainissement performant, permettant la séparativité des eaux usées et pluviales
- Une gestion des déchets bien organisée mais des performances de tri à perfectionner
- Des énergies renouvelables locales à exploiter, notamment la géothermie, l'énergie solaire...

Orientations cadres

Les orientations du schéma AUDACE 2014-2023 :

- Assurer la pérennité du patrimoine départemental d'assainissement
- Lutter contre les inondations
- Maîtriser la qualité des rejets aux milieux aquatiques
- Développer une gestion solidaire de la ressource en eau et renforcer sa présence dans la ville

Les orientations du règlement d'assainissement départemental :

- Un débit de rejet d'eau pluviale admissible au réseau public d'assainissement limité à de 2 L/ha/s à 10 L/ha/s selon les secteurs du territoire communal

Les orientations du Plan Climat Energie Territorial de la Seine-Saint-Denis :

- Construire une ville bioclimatique adaptée aux changements climatiques

Le SAGE Croult Enghien Vieille Mer :

- En cours d'élaboration

Enjeux

- Engager une dynamique de réduction des consommations d'eau potable
- Observer strictement les règles encadrant la gestion de l'assainissement sur le territoire (règlement d'assainissement)
- Développer des aménagements permettant une gestion alternative des eaux pluviales en lien avec la Trame verte et bleue
- Poursuivre les efforts liés au tri sélectif tout en menant des actions en faveur de la réduction des déchets à la source
- Prévoir des locaux de stockage des déchets adaptés aux besoins dans les futures constructions



2

**Une « ville-jardin » à
conforter pour une
identité affirmée**



2.1

**Une forte présence végétale
d'intérêt écologique
et support multifonctionnel pour
la qualité du cadre de vie**

2.1.1 La Trame Verte et Bleue, un outil « pluriel » au service du territoire

Un outil d'aménagement du territoire, défini par le Grenelle de l'Environnement

Pour se maintenir et se développer, tous les êtres vivants ont besoin de pouvoir échanger et donc de circuler. Depuis quelques décennies, l'intensité et l'étendue des activités humaines (urbanisation, construction d'infrastructures, intensification de l'agriculture) contraignent voire empêchent les possibilités de communication et d'échanges pour la faune et la flore sauvage. Cette fragmentation des habitats naturels est l'un des principaux facteurs de réduction de la biodiversité. L'enjeu est donc de limiter cette fragmentation en recréant des liens écologiques.

Pour répondre à cet enjeu, les lois Grenelle 1 et 2 prévoient l'élaboration d'une Trame Verte et Bleue (TVB) à l'échelle nationale, régionale et locale.

La Trame Verte et Bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à constituer ou à reconstituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer et donc d'assurer leur survie et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

L'élaboration de la Trame Verte et Bleue (TVB) est une obligation suite au Grenelle de l'Environnement afin d'intégrer un objectif de préservation et de restauration des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme. L'échelon communal doit ainsi intégrer la Trame Verte et Bleue dans son Plan Local d'Urbanisme et celle-ci doit être cohérente avec la Trame Verte et Bleue régionale, établie dans le cadre du Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) d'Ile-de-France.

En plus d'améliorer la qualité de vie des habitants et de favoriser la biodiversité en milieu urbain, la nature en ville apporte de nombreux aspects utiles au développement urbain de la ville qui ne limite pas le végétal à son seul aspect esthétique. La trame verte et bleue peut être un outil pour répondre aux nombreux enjeux environnementaux auxquels est soumise la ville : pollution de l'air, réchauffement climatique, consommation importante d'énergie, gestion des eaux pluviales,...

Par exemple, la végétation contribue à améliorer la qualité de l'air, en particulier en filtrant les particules fines et en absorbant certaines particules polluantes. Par ailleurs, l'auto épuration de l'eau via la dégradation des substances présentes résulte de l'action de nombreux micro-organismes spécialisés présents dans les sols et dans l'eau. La richesse et la diversité des organismes dans le milieu permet d'avoir une complémentarité de fonction et favorise ainsi le processus d'auto épuration.

Les éléments de trames vertes jouent aussi un rôle dans la gestion des ruissellements et donc dans la maîtrise des inondations pluviales en préservant des sols perméables qui favorisent l'infiltration d'une partie des eaux ou encore en ralentissant les écoulements.

2.1.1 La Trame Verte et Bleue, un outil « pluriel » au service du territoire

A ces services environnementaux, il convient d'ajouter les bénéfices sociaux, esthétiques, hédoniques, culturels et éducatifs, voire spirituels procurés par la nature. Certains éléments de la trame verte et bleue peuvent ainsi servir d'espaces d'activités de plein air : liaisons douces, aires de jeux, découvertes des richesses faunistiques et floristiques du territoire (observations naturalistes), pêche, chasse, etc... Les espaces verts sont des lieux propices et recherchés pour la « pratique » des relations sociales. Ils participent par ailleurs à la conscience environnementale des habitants.

Il ne s'agit donc pas de considérer la préservation et le développement de la biodiversité en ville comme des contraintes pour le fonctionnement de la ville, ni l'inverse ; mais au contraire de penser la trame verte et bleue en tant que support de diverses fonctions (rôle écologique, social, paysager, de gestion des eaux, etc.) pour la ville.

L'enjeu en ville est donc de favoriser la venue d'une nature ordinaire, adaptée au contexte urbain, tout en articulant de multiples fonctions avec cet objectif de biodiversité.



*Parc Guynemer, vecteur de lien social et de rencontres, espace récréatif au cœur du centre-ville de Dugny
source : Even Conseil*



*Les jardins familiaux de Dugny, une frange urbaine qualitative et productive
source : Even Conseil*

2.1.2 Un outil multiscaleaire voué à être décliné et valorisé sur la commune

Une trame verte et bleue à adapter en contexte urbain

La trame verte et bleue s'articule autour de deux grands types d'espaces :

- Les réservoirs de biodiversité qui sont les milieux les plus remarquables du point de vue de la biodiversité : ils abritent des espèces jugées prioritaires ou déterminantes ou constituent un habitat propice à leur accueil. Les conditions vitales au maintien de la biodiversité et à son fonctionnement sont réunies (une espèce peut y trouver les conditions favorables à son cycle biologique : alimentation, reproduction, repos..).
- Les corridors écologiques : nature plus ordinaire permettant les échanges entre les réservoirs de biodiversité. Les déplacements permettent à la faune de subvenir à la fois à ses besoins journaliers (nutrition), saisonniers (reproduction) ou annuels (migration).

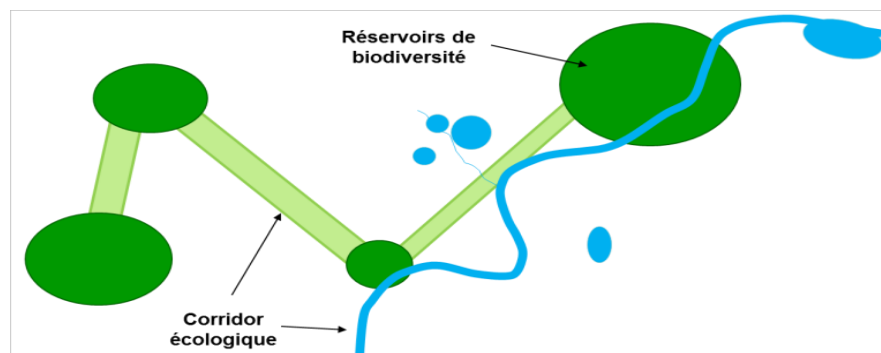
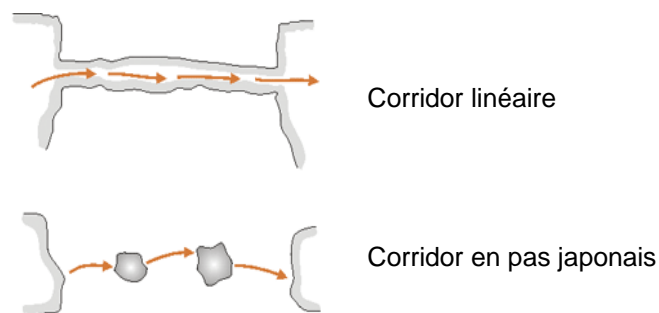


Schéma du fonctionnement de la Trame Verte et Bleue
Source : Even Conseil

En milieu urbain, 2 types de corridors écologiques sont à valoriser :

- Les corridors linéaires : il s'agit d'espaces de nature ordinaire présentant une continuité au sol, sans obstacles, et permettant de relier deux réservoirs de biodiversité de façon linéaire. Ils permettent les déplacements de la faune terrestre (mammifères notamment).
- Les corridors en pas japonais : il s'agit d'éléments de nature ordinaire localisés en îlots ponctuels. Ces espaces de transition sont typiques des milieux urbains, où les fragmentations nombreuses ne permettent pas toujours d'assurer un déplacement continu. Ces espaces permettent alors d'assurer les échanges entre les réservoirs de biodiversité pour la faune volante (chiroptères, avifaune, insectes). Exemple : les jardins dans le tissu pavillonnaire, les espaces verts publics.



Type de corridors en milieu urbain
Source : Even Conseil

Enjeu

- Identifier toutes les composantes de la trame verte et bleue à Dugny : réservoirs de biodiversité et corridors écologiques

2.1.3 Une occupation des sols naturelle présentant une grande diversité de milieux

Dugny, une ville-jardin

Dugny dispose d'une part importante d'habitats naturels. En effet, les habitats naturels structurant représentent 174 ha sur le territoire de la ville soit 44,5% de la superficie communale. On recense une majorité de milieux herbacés plantés liés à l'aéroport puisqu'ils représentent 31% des milieux. Les milieux boisés plantés et naturels concernent quant à eux 7% du territoire et les milieux humides seulement 2%.

Le territoire communal possède deux espaces verts majeurs :

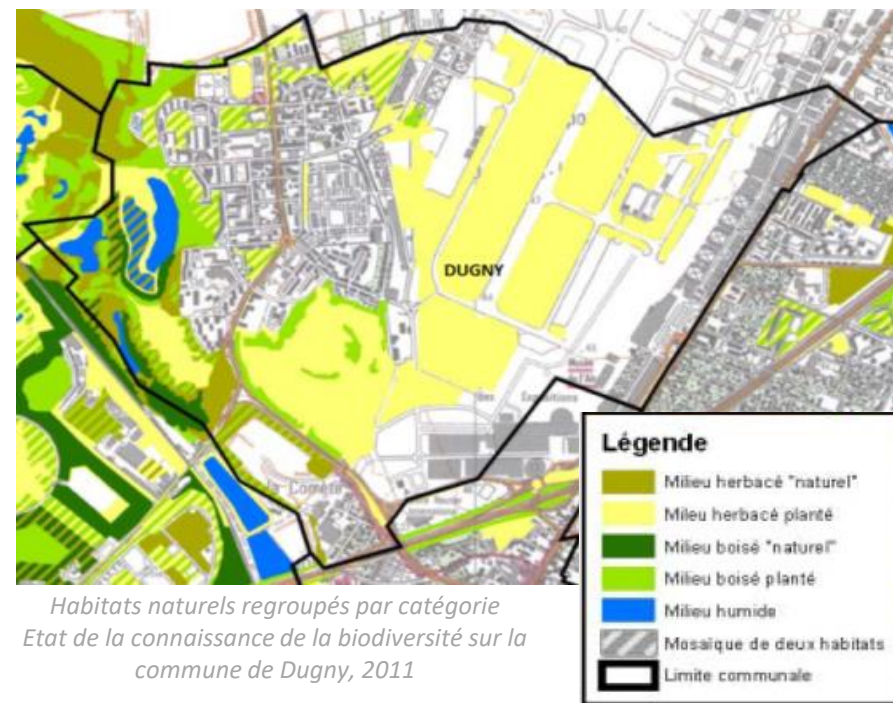
- Le Parc Georges Valbon, dont la partie Est se situe sur Dugny, est l'un des plus grands espaces verts de la région Ile-de-France.
- Le Parc de l'Aire des Vents constitue, quant à lui, un espace vert de 25 ha situé au sud de la ville et de l'aéroport offrant des jeux de lumière et des vues intéressantes sur la ville et sur le parc.

Outre les espaces naturels structurants, le tissu urbanisé regorge d'espaces de nature diversifiés : des cœurs d'îlots végétalisés, des alignements d'arbres, des jardins familiaux, des jardins privés affirmant ainsi la diffusion des « espaces de nature » au sein du tissu urbanisé.

Cette omniprésence du végétal crée des ambiances naturelles apaisées et agréables pour les habitants et les promeneurs et conforte la volonté communale d'affirmer l'identité de « ville-jardin » pour Dugny.

Enjeux

- Préserver en priorité les habitats abritant des espèces remarquables et à enjeu ;
- Valoriser les entités naturelles majeures et structurantes du territoire.
- Conforter l'ambiance végétale forte, naturelle et apaisée de Dugny en diffusant l'aspect végétale dans la ville ;
- Etendre cet aspect végétal à toute la ville, afin d'en faire une véritable « ville-jardin » ;



*Habitats naturels regroupés par catégorie
Etat de la connaissance de la biodiversité sur la
commune de Dugny, 2011*



*Milieux humides, boisés et
herbacés du Parc Georges Valbon
Source : Géoportail*



*Milieu herbacé planté des
emprise aéroportuaires
Source : Géoportail*

2.1.4 Un territoire riche en biodiversité

Un territoire très riche en termes de biodiversité

Près ¼ des espèces à enjeu du département sont identifiées à Dugny. En effet, 409 espèces animales et végétales ont été recensées sur la commune sur 2547 espèces en Seine Saint Denis, soit 16 % de la biodiversité du département. 26 espèces animales ou végétales à enjeu prioritaire ou élargi ont été recensées à Dugny sur 107 en Seine-Saint-Denis, soit 24% des espèces à enjeu du département.

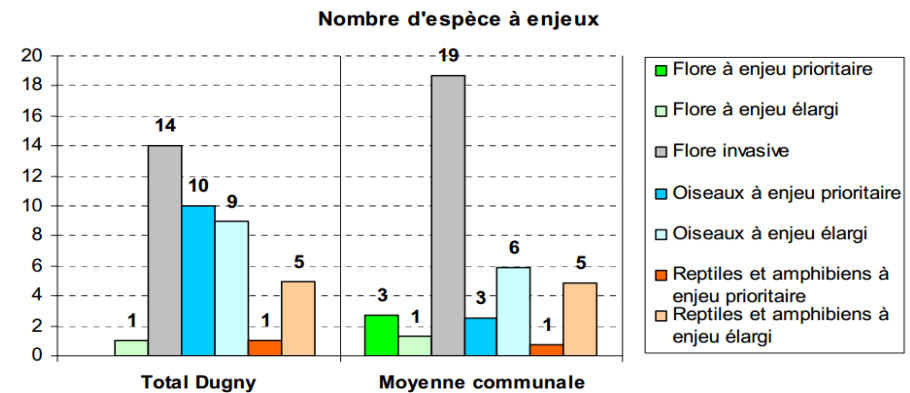
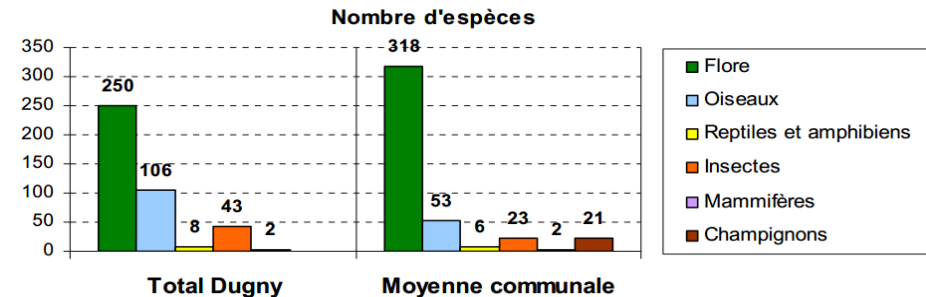
La ville est avant tout un refuge pour les oiseaux. 10 espèces d'oiseaux à enjeux prioritaires ont été identifiées sur la commune par rapport aux 14 identifiées sur le département.

En revanche, les enjeux sont moins importants en terme de flore. Seulement 250 espèces ont été recensées sur la commune contre une moyenne de 318 sur les communes du département. On compte une espèce à enjeu élargi contre 65 espèces à enjeux prioritaire ou élargi en Seine-Saint-Denis. Enfin, 14 espèces invasives sont présentes contre une moyenne de 19 dans les communes du département, dont la majeure partie est localisée dans le parc Georges Valbon.



Le « vallon écologique » et le bassin des Molettes (en frange du territoire communal), des milieux favorables à de nombreuses espèces

source : Ecoterre



Nombre d'espèces à enjeux à Dugny

Etat de la connaissance de la biodiversité sur la commune de Dugny, 2011

Enjeux

- Préserver les espèces remarquables et à enjeu en assurant la qualité des habitats remarquables ;
- Assurer la qualité écologique des espaces urbains en frange ;
- Engager une diversification de la palette végétale.

2.1.4 Un territoire riche en biodiversité

Le parc départemental Georges Valbon : un refuge essentiel pour la biodiversité à Dugny

La biodiversité de la ville est concentrée dans le parc. En effet, 368 espèces animales et végétales sont localisées dans le parc Georges Valbon, soit 90% de la biodiversité de Dugny. On dénombre également 25 espèces animales ou végétales à enjeu prioritaire ou élargi dans le parc, soit 96% des espèces à enjeu de Dugny.

Plusieurs pôles d'intérêt majeur pour la biodiversité ont été identifiés. Parmi ces pôles, les milieux aquatiques du vallon écologique ou du Bassin des Molettes, constituent des sites de reproduction pour des espèces comme le blongios nain, classé en danger sur le territoire, l'aeschne isocèle, considérée comme une espèce remarquable, ou encore le crapaud calamite, assez rare dans notre région et protégé au niveau international.

Les zones de friches et le « vallon écologique » sont également favorables à plusieurs insectes vulnérables dont les lépidoptères et les orthoptères.

Enfin, il s'agit d'un espace d'intérêt pour l'avifaune qui abrite plusieurs espèces nicheuses en déclin et plusieurs espèces remarquables en migration comme la bondrée apivore et le pic noir, deux espèces considérées comme rares et inscrites à l'annexe 1 de la directive « Oiseaux ».

Enjeux

- Protéger le parc afin de permettre le maintien et le développement d'une biodiversité encore plus importante
- Etudier la possibilité de mettre en place un programme de sensibilisation à l'environnement, centrée notamment sur les oiseaux



Le blongios nain
source : wikipédia



La Bondrée apivore
source : Les ailes de l'Aisne



Crapaud calamite
Source : lpo.fr



L'Aeschne isocèle
Source: Faune libre.fr

2.1.5 Des espaces naturels remarquables protégés

Une superposition de périmètres d'inventaires écologiques et de zones de protection

Le parc Georges Valbon bénéficie de multiples protections réglementaires (Natura 2000...) mais également de périmètres d'inventaires écologiques à travers les Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique :

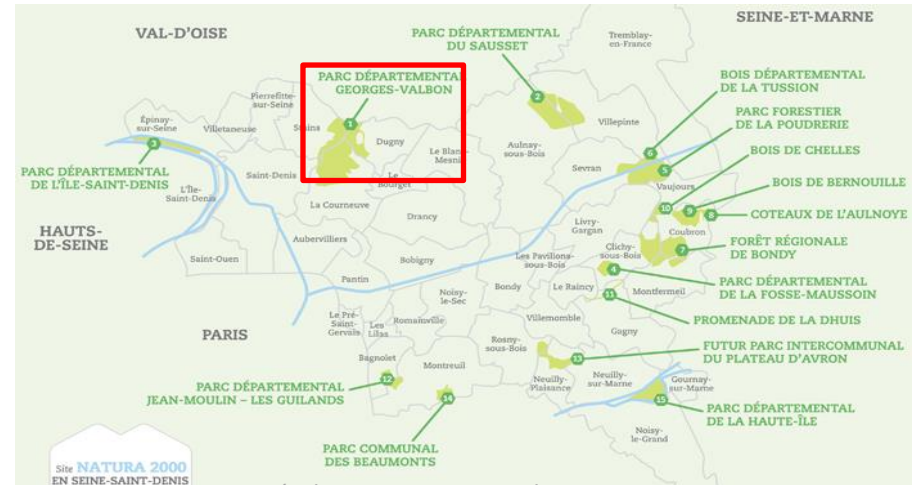
- 1 site Natura 2000 au titre de la directive Oiseaux : la Zone de Protection Spéciale FR 1112013 « Sites de Seine-Saint-Denis » composée de 15 entités sur le département dont le Parc Georges Valbon ;
- 1 ZNIEFF de type 2 n°110020475 intitulée « Parc départemental de la Courneuve » ;
- 2 entités de la ZNIEFF de type 1 n°110020468 intitulée « Plans d'eau et friches du parc départemental de la Courneuve » représentant une superficie de 23 ha et répartie sur les communes de la Courneuve, Stains et Dugny ;
- 1 Espace Naturel Sensible ;
- Un espace classé en zone Naturelle au PLU actuel et qui fait également l'objet d'un Espace Boisé Classé mais aussi des espaces classés en zone à urbaniser

L'Aire des Vents constitue également une zone naturelle reconnue à travers plusieurs protections :

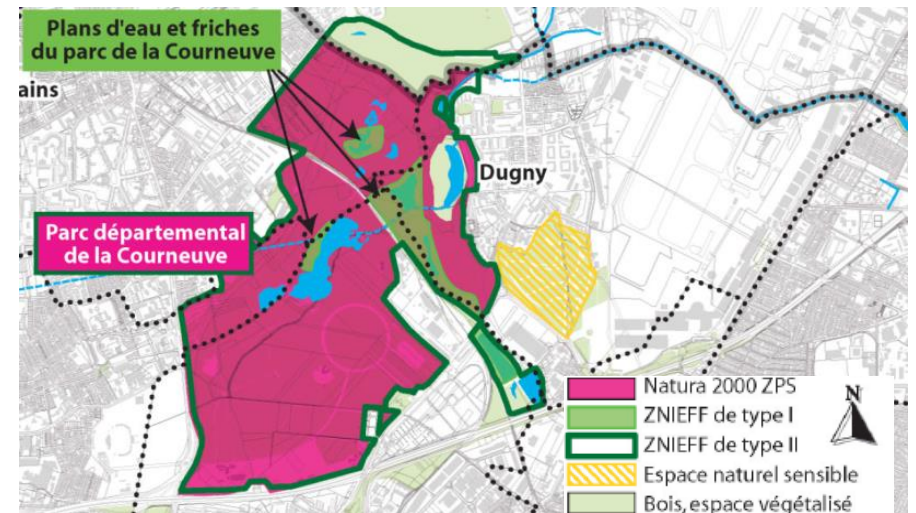
- 1 Espace Naturel Sensible (politique départementale) ;
- Un espace classé en zone Naturelle au PLU actuel et qui fait également l'objet d'un Espace Boisé Classé.

Enjeu

- Prendre en compte les zones de protection et d'inventaire dans la traduction réglementaire.



Les entités du site Natura 2000 de Seine-Saint-Denis
Source : TVB départementale Seine-Saint-Denis, 2013



Périmètre d'inventaire et de protection du patrimoine naturel
Source : CDT du pôle du Bourget, 2013

2.1.6 Un réservoir majeur : le Parc Georges Valbon

Des espaces protégés au cœur d'une trame urbaine

Le parc Georges Valbon abrite une avifaune d'une richesse exceptionnelle attirée par une grande diversité d'habitats. On dénombre 11 espèces d'oiseaux inscrites à l'annexe 1 de la directive oiseaux s'épanouissant dans les roselières, les plans d'eau et les friches.

Des secteurs ont été identifiés en enjeux écologiques plus ou moins importants sur le territoire de Dugny comme les bassins formant des milieux humides, classés en enjeu fort, la frange sud en enjeu moyen, et la zone entre ces deux espaces en enjeu faible.

Ce parc subit des pressions importantes liées à l'environnement urbain. Une fréquentation plus ou moins élevée selon les secteurs peut occasionner des perturbations de la faune.

Un secteur de projet avait été identifié au DOCOB du site sur la commune de Dugny, en lien avec l'ouverture de la gare du T11 Express.

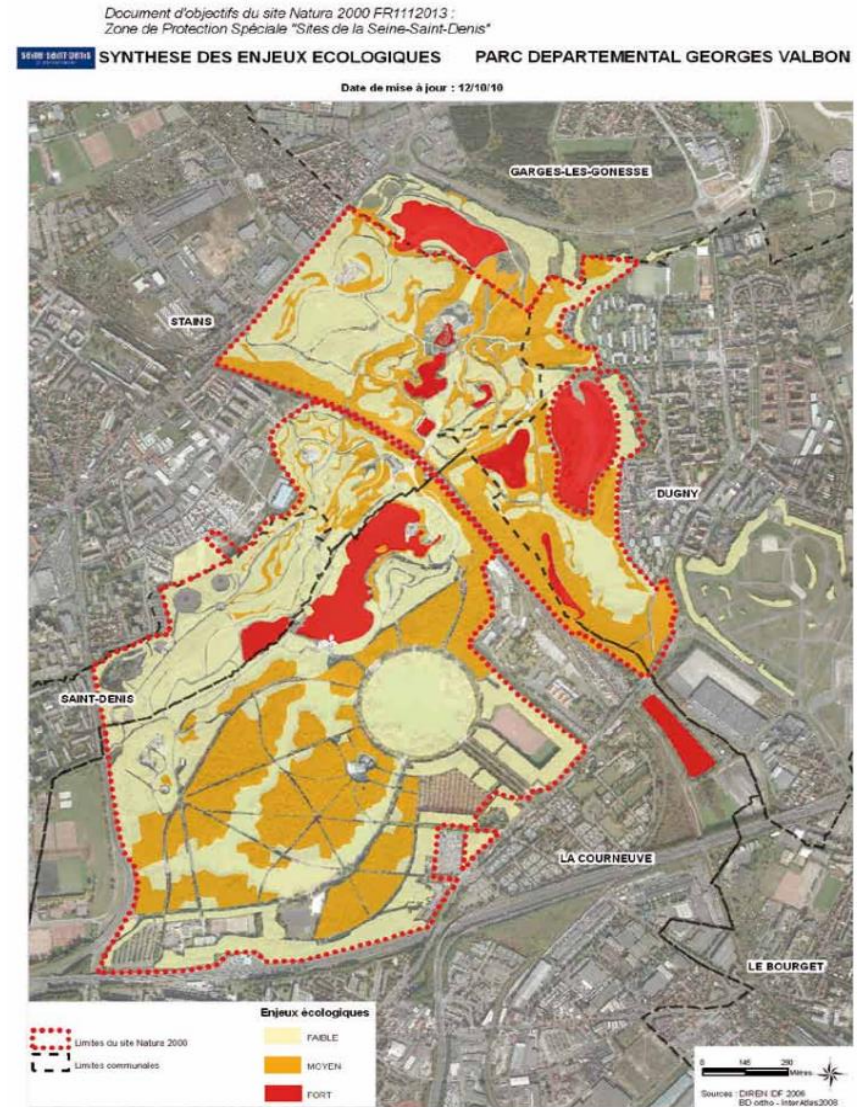


Un secteur de projet à l'interface des milieux naturels du Parc Georges Valbon

Source : Géoportail

Enjeux

- Prendre en compte l'avifaune du parc dans les projets d'aménagements et ne pas compromettre les corridors écologiques



Synthèse des enjeux écologiques sur le parc Georges Valbon

Source : DOCOB

2.1.7 Des réservoirs de biodiversité plus restreints qui maillent le territoire

Des cœurs d'îlots d'une grande qualité qui participent aux continuités écologiques

Les ensembles collectifs possèdent de vastes cœurs d'îlots verts qui constituent un réseau qualitatif. En effet, ces entités cohérentes présentent une strate arborée et arbustive diversifiée et assurent des échanges entre les réservoirs de biodiversité majeurs du territoire et le déplacement pour la petite faune.

En plus de faire entrer la nature dans la ville, ils procurent une ambiance paysagère très intéressante qui fonde l'esprit de ville-jardin en animant le tissu urbanisé. La perméabilité de ces espaces et leur ouverture au public est à valoriser.

Les espaces verts des tissus pavillonnaires participent aux corridors en pas japonais. Ils présentent une strate arbustive et arborée relativement bien développée mais fragmentée sur de petits espaces. Une accessibilité des espaces verts collectifs sur la Cité de l'Hermitage semble intéressante et est à valoriser en termes de liaisons douces.

Une diversité d'éléments de nature urbains qui contribuent à qualifier fortement la ville jardin

Les espaces verts publics constituent des supports multifonctionnels à mettre en valeur. En maillant le tissu urbain communal, notamment dans le centre-ville, ils assurent ainsi des espaces refuge et relais pour l'avifaune mais aussi des espaces de loisirs et de détente pour la population : mail Devaux, Square Larivière, Parc Guynemer....

Les 57 jardins familiaux permettent de développer une fonction de production potagère sur deux espaces situés au nord de la ville.

Les alignements d'arbres constituent des corridors linéaires de qualité qui diffusent la nature dans la ville. Dugny présente un réseau important d'alignement d'arbres et de bandes enherbées ce qui garanti une qualité paysagère et un prolongement de l'ambiance boisée sur l'espace public en plus d'assurer la circulation des espèces.



*Espace vert collectif du tissu pavillonnaire
Source : Even Conseil*



*Alignement d'arbres et bandes enherbées
Source : Even Conseil*



*Mail Devaux
Source : Even Conseil*



*Cœur d'îlots de la cité-jardin du Moulin
Source : Even Conseil*

Enjeu

- Protéger les cœurs d'îlot et les jardins privés présentant une strate arborée et arbustive importante
- Préserver ces réservoirs de biodiversité plus restreint
- Diversifier l'usage des espaces verts publics
- Etudier la possibilité de développer les jardins partagés

2.1.8 Une trame verte et bleue support d'une qualité de vie remarquable

Une offre exceptionnelle d'espaces verts par habitants

Sans comptabiliser l'offre exceptionnelle d'espace vert que représente le Parc Georges Valbon, le ratio d'espace vert urbain par habitant s'élève à 44,2 m² par habitants, très supérieur au ratio de 10 m²/hab qui constitue la référence régionale en matière d'espaces verts urbains. La présence de l'Aire des Vents (26 ha), des cœurs d'îlots végétalisés ouverts au public (18 ha) et des espaces verts publics (1,7 ha), assurent une offre quantitative intéressante.

Une trame multifonctionnelle à renforcer

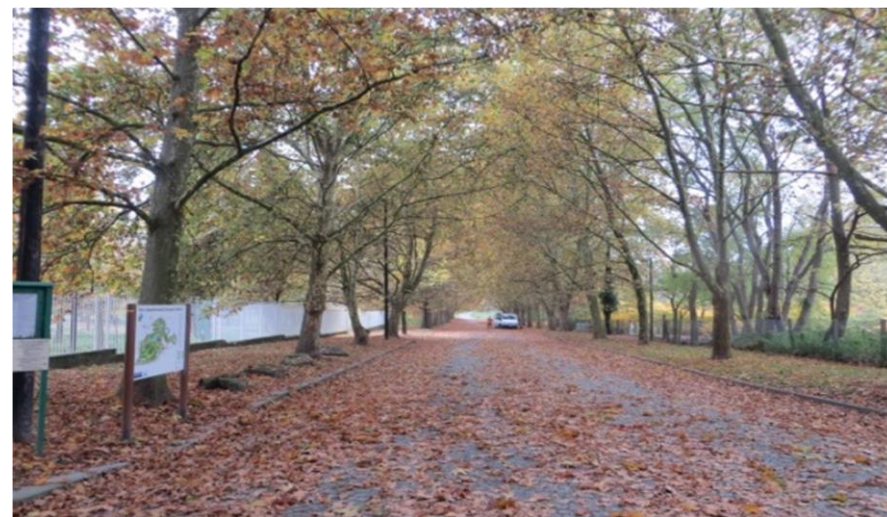
En plus de leur rôle écologique, les différents éléments de la trame verte et bleue constituent le support de multiples usages. Le parc Georges Valbon constitue un espace de loisirs remarquable pour les pratiques sportives, culturelles mais aussi de détente et de repos : il accueille 2 millions de visiteurs par an.

La trame verte et bleue constitue un support potentiel très intéressant pour le développement des liaisons douces. Cette trame joue également un rôle important de régulation du phénomène d'îlot de chaleur urbain dans le contexte de réchauffement climatique en proposant des espaces de rafraîchissement issus de l'évapotranspiration de l'eau de la végétation.

Elle détient aussi un rôle de gestion des eaux pluviales déjà affirmé avec les bassins de rétention mais à décliner plus finement au sein du tissu urbain lors des projets d'aménagement ou de requalification de voirie pour développer une gestion alternative des eaux.

Enjeux

- Optimiser les espaces verts publics pour rechercher leur multifonctionnalité au service de la ville durable : gestion des eaux, loisirs, confort...
- S'appuyer sur la trame verte et bleue pour développer les liaisons douces ;
- Croiser les enjeux écologiques avec les enjeux paysagers.



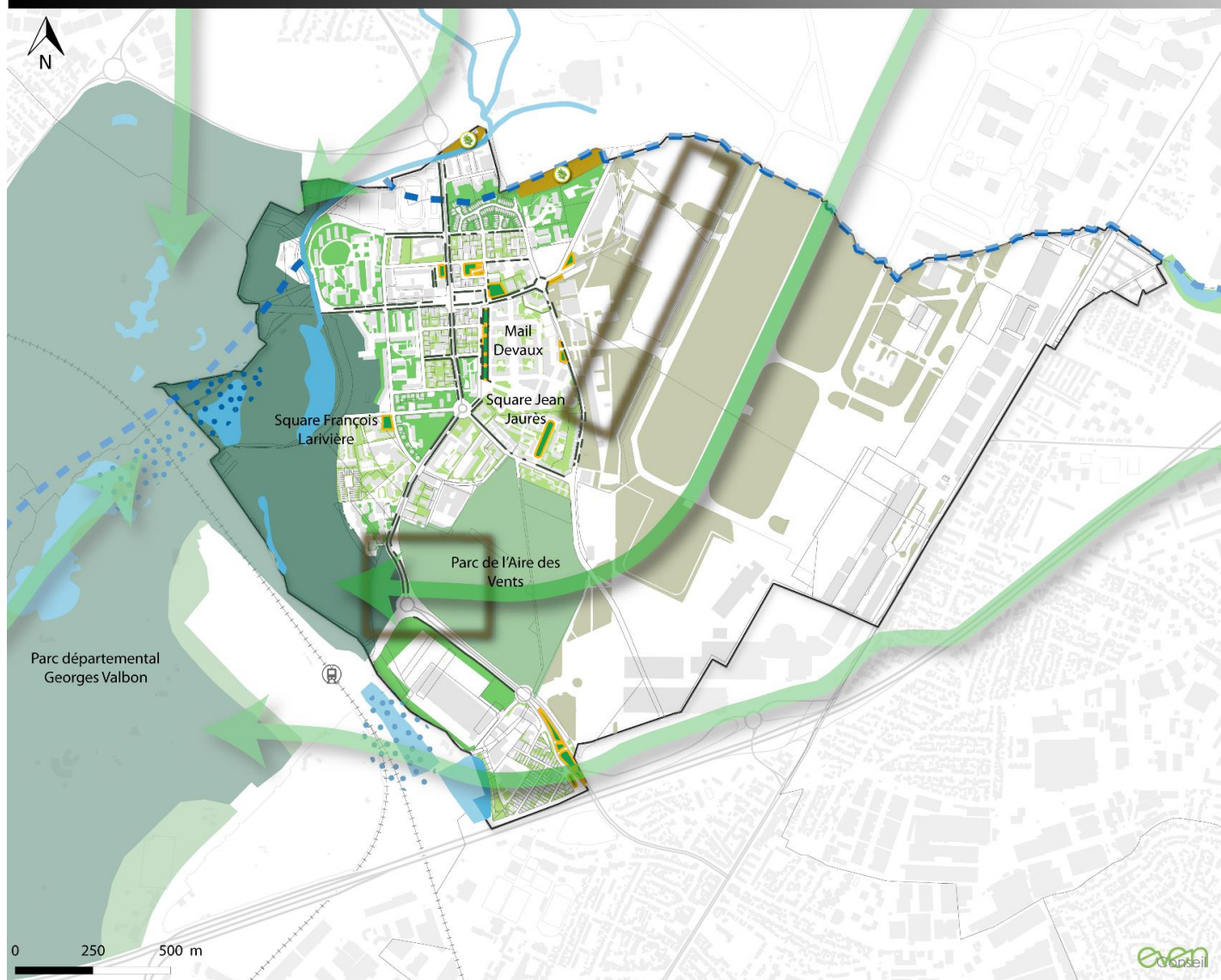
*Entrée du parc Georges Valbon
Source : Even Conseil*



*Boisements du parc Georges Valbon
Source : Even Conseil*

UNE FORTE PRÉSENCE VÉGÉTALE À CONFORTER POUR AMPLIFIER LA VILLE-JARDIN

Révision du PLU de Dugny - Diagnostic et État Initial de l'Environnement - Novembre 2015



De vastes entités naturelles d'intérêt majeur

- Réservoir de biodiversité régional
- Espaces naturels d'intérêt départemental
- Milieux humides
- Cours d'eau
- Pelouses de l'aéroport
- Corridors écologiques multiples

Une trame végétale urbaine de qualité

- Coeurs d'îlots végétalisés et ouverts des résidences collectives
- Jardins verts privés d'intérêt
- Espaces verts publics en réseau
- Jardins partagés cultivés
- Alignements d'arbres

Une trame verte et bleue support de la ville-jardin à affirmer

- Maintenir la présence végétale des coeurs d'îlots d'habitat collectif
- Intégrer la sensibilité écologique et environnementale lors des projets d'aménagement
- Soutenir les projets de réouverture de la Vieille-Mer
- Engager une gestion écologique des espaces verts publics

Constats

- La présence de grandes entités naturelles et d'intérêt écologique majeur pour la biodiversité, notamment l'avifaune
- Une trame végétale de qualité sur les tissus urbanisés résidentiels qui confèrent à la ville un caractère de ville-jardin prolongeant les ambiances boisées du parc Georges Valbon
- La présence de projets d'aménagement impactant potentiellement les milieux mais représentant une opportunité d'étendre la ville-jardin

Orientations cadres

Les orientations du SDRIF pour la période 2013-2030 à l'échelle de l'Ile-de-France :

- Le Parc Georges Valbon comme un espace vert à préserver et à valoriser
- Deux continuités écologiques à préserver et à valoriser l'une orientée nord/ sud et passant par les pelouses de l'aéroport du Bourget et de l'Aire des Vents, l'autre au sud longeant le parc Georges Valbon
- Un espace vert d'intérêt régional à créer en limite nord du territoire sur la commune de Garges-lès-Gonesse, en lien avec le Parc Georges Valbon

Les orientations du Plan Climat Energie Territorial de la Seine-Saint-Denis :

- Le parc Georges Valbon comme réservoir de biodiversité
- L'axe de la Vieille Mer comme un corridor de la trame bleue à restaurer
- Plusieurs liaisons reconnues pour leur intérêt écologique

Enjeux

- Protéger les vastes entités naturelles majeures présentes sur le territoire pour leur rôle écologique de réservoir de biodiversité et de corridors
- Préserver une trame végétale urbaine de qualité pour assurer le maintien des ambiances de ville-jardin
- Affirmer et développer la trame verte et bleue lors des projets d'aménagement

The background of the slide is a dark blue map of an urban area, showing a network of streets, roads, and building footprints in a lighter blue-grey color. The map is oriented with a street grid on the left and a more irregular layout on the right.

2.2

Un tissu urbain à unifier et des entrées de villes et un patrimoine à valoriser

2.2.1 Une mosaïque de quartiers au cœur d'un écrin végétal

Une typologie assez homogène mais des ensembles urbains spécifiques

Le tissu urbain de la commune se caractérise par une prédominance d'habitat de type petit collectif (maximum R+6) ponctué de petites opérations d'ensemble pavillonnaires.

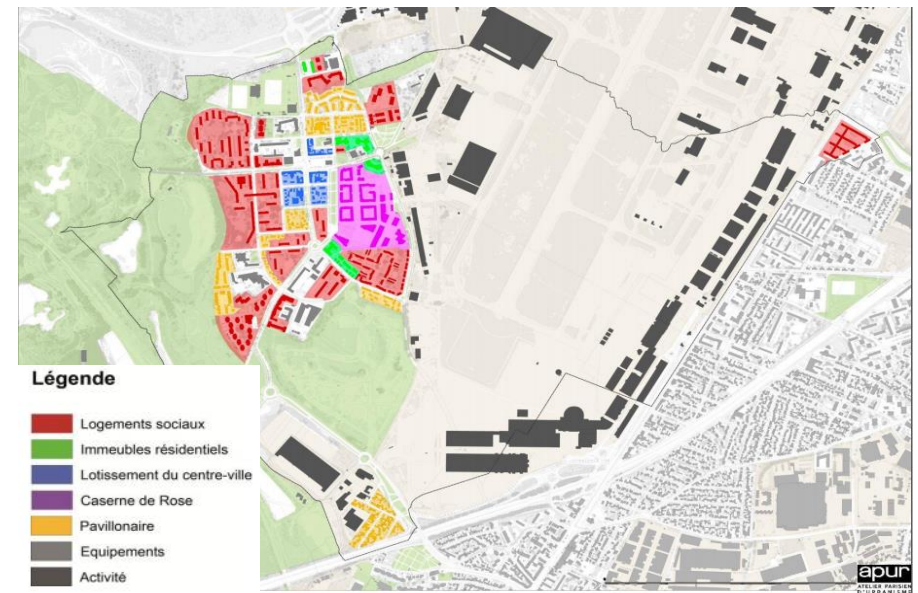
Cette trame bâtie, organisée autour d'un cœur de ville mixte, reflète une marqueterie de petites entités résidentielles aux implantations et architectures contrastées témoignant des différentes opérations d'aménagement d'ensemble qui ont rythmé la construction de la commune.

Néanmoins, compte tenu de la taille du parcellaire et de l'harmonisation des hauteurs sur la commune, cette juxtaposition de quartiers laisse place à une grande cohérence où la trame végétale, le réseau viaire et le maillage d'équipements publics assurent des liens entre les différentes entités.

Si les grandes emprises que représentent le Parc G. Valbon et l'aéroport du Bourget ont encadré le développement de la ville, elles ont également désolidarisé les quartiers de Pont-Yblon et de la Comète du reste de la ville.

Enjeux

- Assurer des transitions de qualité entre les entités urbaines existantes et celles en projet ;
- Reconnecter le quartier de la Comète au centre-Ville en s'appuyant sur la nouvelle centralité qui va émerger au sud de la commune ;
- Tirer partie de la reconfiguration des façades de l'aéroport pour retourner la ville sur ces espaces stratégiques porteurs de développement.



Carte des tissus urbains, Source : APUR



Vue aérienne des différents ensembles urbain, Source : APUR

2.2.1 Une mosaïque de quartiers au cœur d'un écrin végétal

Le tissu commercial du centre-ville

Issu de la reconstruction, ce premier tissu urbain présente une mixité habitat-commerces. On y trouve des volumes simples et fonctionnels de maisons de ville et de petits collectifs mitoyens (R+2 maximum). Ce vocabulaire architectural de qualité souligne les baies, les entrées et des matériaux qualitatifs (parement en pierre).

Un alignement vient encadrer la place Gabriel Péri, propice au développement d'un linéaire commercial en rez-de-chaussée. Le stationnement important le long des voies mais aussi sur la place, induit des nuisances, un partage d'espace laissant peu de place aux piétons, et nuit à la création d'un secteur attractif et convivial.



*La place Gabriel Péri
Source : Even conseil et APUR*

Enjeux

- Permettre une intensification de qualité sur le centre-ville
- Qualifier les espaces publics pour améliorer l'attractivité de la polarité
- Optimiser la gestion du stationnement pour un meilleur partage de l'espace entre les usagers et favoriser la convivialité



*Vue aérienne et plan cadastral de la place Gabriel Péri
source : Géoportail*

2.2.1 Une mosaïque de quartiers au cœur d'un écrin végétal

Des opérations d'habitat collectif ouvertes sur l'espace public prépondérantes...

Le tissu se compose en partie de résidences d'habitat collectives arborées. Ces ensembles bâtis anciens se caractérisent par une forte unité architecturale, bien que les formes urbaines et les implantations soient très spécifiques à chaque ensemble.

Les habitats collectifs présentent pour la plupart de véritables qualités paysagères, avec des surfaces plantées collectives et ouvertes. Quelques cités d'habitat collectif présentent cependant un déficit végétal, en comparaison avec le reste de la ville (cités Allende, Maurice Thorez, St-Exupéry, l'Orée de Dugny et Blériot). Par ailleurs, les zones d'habitat collectif en contact direct avec le parc Georges Valbon, présentent souvent des transitions peu valorisées avec ce-dernier, c'est le cas notamment des cités Langevin ou du Moulin.

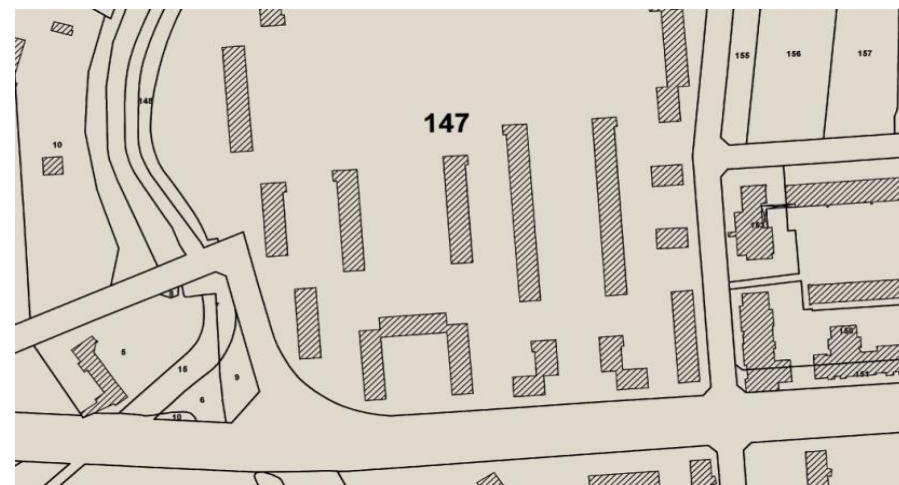
Enfin, si les stationnements en pied d'immeubles sont importants ces derniers sont organisés en petites poches relativement bien organisées et limitées.

... marquées par quelques opérations de résidentialisation

D'autres opérations d'habitat collectif, souvent plus récentes, se caractérisent par des cœurs d'ilots plus ou moins végétalisés qui sont cependant fermés, en raison d'opérations de résidentialisation. L'emprise foncière est ainsi entièrement clôturée ce qui génère des ruptures dans la ville aussi bien pour le maintien de continuités douces à travers le tissu qu'en termes de continuités écologiques pour certaines espèces.

Enjeux

- Encourager la réhabilitation des ensembles les plus anciens ;
- Encadrer l'évolution du bâti pour garantir un maintien de la trame végétale et maintenir les ouvertures sur l'espace public pour faciliter des déplacements doux.



*Vue aérienne et plan cadastral de la Cité du Moulin, une opération d'habitat collectif dont les liens avec le parc Georges Valbon sont à développer
source : Géoportail*

2.2.1 Une mosaïque de quartiers au cœur d'un écrin végétal

Des opérations pavillonnaires d'ensemble

Deux ensembles de tissu pavillonnaire réunissant la cité de l'Hermitage et les lotissements Trédez et Mermoz complètent les typologies résidentielles bâties.

Ces derniers présentent en leur sein une forte homogénéité des tissus à travers une taille de parcellaire limitée, une implantation du bâti en retrait, mais aussi une forme architecturale homogène (toiture à deux pans, R+1 à R+1+C, etc.).

Les espaces publics sur le secteur des lotissements Trédez et Mermoz sont fortement imperméabilisés, bien que la cité de l'Hermitage présente des espaces verts collectifs accessibles. Enfin, les voies de desserte sont relativement confidentielles : en boucle pour la cité de l'Hermitage, et en impasse pour les lotissements Trédez-Mermoz.

Compte tenu de la densité, l'ensemble du tissu pavillonnaire sur la commune est très peu mutable.



L'allée Henri Matisse
Source : Citadia Conseil



La rue Trédez
Source : Citadia Conseil



Vue aérienne et plan cadastral du tissu pavillonnaire de la Cité de l'Hermitage, source : Géoportail

Enjeux

- Assurer les interactions entre ces tissus et les espaces environnants en développant notamment des liaisons douces ;
- Maîtriser et encadrer l'évolution du bâti.

2.2.1 Une mosaïque de quartiers au cœur d'un écrin végétal

Un tissu plus ponctuel qui assure des liens entre les différentes unités d'ensembles

Un tissu pavillonnaire hétérogène issu de la reconstruction, est localisé à proximité du centre-ville mais aussi sur le quartier excentré de la Comète.

Il s'agit d'un tissu mixte où se côtoient des logements aux formes architecturales hétérogènes, de petits commerces et services de proximité. De petites activités artisanales et industrielles sont également présentes et potentiellement nuisantes, voire polluantes sur le quartier de la Comète.

La voirie, implantée en retrait, y occupe une place prépondérante et le parcellaire protéiforme laisse place à une forte emprise au sol au détriment des espaces végétalisés.

Certains îlots présentent toutefois ponctuellement quelques espaces de pleine terre plantés qui participent à la végétalisation des secteurs.



Rue Joseph Salaün, source: Google



Vue aérienne et plan cadastral du tissu pavillonnaire mixte, source : Géoportail

Enjeux

- Assurer une meilleure cohabitation des fonctions ;
- Permettre une optimisation du tissu en mobilisant les dents creuses.

2.2.1 Une mosaïque de quartiers au cœur d'un écrin végétal

Le tissu des activités économiques

L'implantation d'entreprises liées à l'aéronautique sur le territoire dugnyzien implique la présence de vastes zones économiques souvent caractérisées par une artificialisation des sols très importante : emprise au sol des bâtiments, parkings et voies de desserte et de circulation des véhicules et appareils...

Si l'alignement des hangars voûtés en béton armé qui cadrent l'avenue de l'Europe apporte une qualité architecturale intéressante à valoriser sur cet espace, l'absence d'éléments végétalisés et l'omniprésence d'espaces de stationnement en font également un espace fortement imperméabilisé.

Enfin, le secteur à proximité immédiate du quartier résidentiel de la Comète, accueille également des activités fortement consommatrices de foncier.

De par les activités qu'elle accueille - potentiellement nuisantes et polluantes pour l'environnement - et la faible intégration urbaine et paysagère des bâtiments, cette zone d'activités constitue une véritable rupture dans le tissu urbain de la commune.

En effet, l'architecture volumineuse et peu qualitative des constructions (hangar en béton et bardage en tôle ondulée) ainsi que l'absence de végétalisation et d'un traitement qualitatif de l'espace public contribuent à en faire un espace peu attractif et fonctionnel.

Enjeux

- Valoriser la qualité architecturale du bâti aéroportuaire ;
- Qualifier les transitions avec les secteurs habités situés à proximité ;
- Développer une meilleure gestion environnementale en s'appuyant sur la gestion alternative des eaux par exemple.



*Vue aérienne et photographie de l'avenue de L'Europe
source : Géoportail et Aéroports de Paris*

2.2.2 Des ruptures urbaines atténuées pour une meilleure lisibilité du territoire

Si les deux entités que représentent, le parc Georges Valbon à l'ouest et l'aéroport du Bourget à l'est, participent à la richesse de l'identité communale, elles constituent également des ruptures urbaines importantes dans le sens où elles tournent le dos à la commune.

Le parc Georges Valbon, un poumon de nature peu (re)lié à la ville

Le parc Georges Valbon est un parc d'importance régionale, s'étendant sur toute la frange ouest de la commune et se poursuivant dans les communes voisines (La Courneuve, Stains, Garges-lès-Gonesse). Cet espace de nature exceptionnel forme un véritable poumon vert pour la ville.

Cependant, ses accès depuis la ville sont peu mis en valeur, et les franges entre le parc et la zone urbanisée sont peu qualitatives (grilles, absence de signalétique,...). Dugny dispose toutefois de quatre entrées sur le Parc Georges Valbon.

L'aéroport du Bourget et le parc des expositions, « posés » sur la moitié est du territoire

L'aéroport du Bourget et le parc des expositions s'étendent sur la moitié est du territoire. L'aéroport a été ouvert en 1919 sur les communes de Dugny, du Bourget, de Bonneuil-en-France et de Gonesse, pour l'aviation civile puis militaire.

Les équipements associés à l'aéroport font partie de l'identité de la commune : présence du musée de l'Air et de l'Espace, accueil d'événements d'ampleur internationale (Salon international de l'aéronautique et de l'espace).

Ces équipements s'étendent sur près de la moitié du territoire de la ville, contraignant ainsi très fortement le développement de cette dernière.

L'aéroport s'intègre difficilement dans le paysage et présente au contraire des limites très marquées dans la ville, constituant des ruptures avec le reste de la commune (grilles tout autour, ...).

Quelques efforts d'intégration paysagère sont cependant à noter, par la présence de masses végétales sur l'emprise de l'aéroport et notamment au niveau de ces franges.



Proposition de traitement des entrées et des franges du parc Georges Valbon (Source : Apur)

- ←→ Comment créer de nouvelles relations avec le parc ?
- Rendre plus lisibles les entrées du parc
- Nouvelles entrées à créer

Enjeux

- Préserver le cœur de nature que constitue le parc Georges Valbon pour la ville ;
- Valoriser et rendre plus lisibles les accès au parc depuis le reste de la ville ;
- Travailler les franges entre le parc et la ville ;
- Rechercher l'intégration de l'aéroport dans le reste de la ville, notamment au niveau de ses limites.

2.2.2 Des ruptures urbaines atténuées pour une meilleure lisibilité du territoire

Les routes départementales RD 50 et RD 114 des voies de dessertes structurantes qui constituent cependant une rupture dans le paysage urbain

La route départementale (RD 50 et RD 114) constitue l'axe structurant de la commune de Dugny, support d'un trafic de desserte mais aussi de transit important.

S'étirant du nord au sud, elle sépare en deux les secteurs résidentiels de Dugny et dessert le centre-ville. L'ambiance, très routière aux extrémités nord et sud, contraste avec le cadre urbain beaucoup plus apaisé des voies adjacentes. Toutefois, au niveau du centre-ville, des aménagements qualitatifs et visant un ralentissement du trafic (aménagements piétonniers sécurisés, revêtements différenciés, gestion de la circulation par feux tricolores...) traduisent une volonté d'apaisement de la voie sur cet espace stratégique de la vie sociale et commerciale de la commune. Enfin, il faut noter que les emprises, relativement larges, permettent d'accompagner les circulations automobiles de bandes enherbées plantées d'arbres et de cheminements piétonniers confortables qui participent à la qualité paysagère de cet axe structurant.

Ainsi, Dugny s'est développée entre les deux entités principales que sont le parc Georges Valbon et l'aéroport, mais est aujourd'hui fortement contrainte dans son développement. La ville est ainsi composée de trois entités : l'aéroport, le parc Georges Valbon et la zone urbanisée qui est desservie par un axe structurant jouant un rôle de lien important à valoriser.

Enjeux

- Apaiser la rupture que constituent les RD 50 et RD 114, relier la ville d'est en ouest ;
- Assurer plus de liens entre les trois entités de Dugny que constituent l'aéroport, le parc et la zone urbanisée.



*La RD 114 côté sud, requalifiée en boulevard urbain
Source : Even conseil*



*La RD 114 au niveau du centre-ville, une volonté d'apaisement de la voie mais un trafic toujours important
Source : Even conseil*

2.2.3 Des entrées de ville diverses témoins de l'image de la commune

Les entrées de ville constituent les principales porosités de la commune, des seuils et des lieux de passage quotidiens pour les Dugnysiens et usagers du territoire. Si ces dernières sont perçues comme des espaces fonctionnels elles sont également le témoin et la vitrine du territoire.

Les entrées de ville dugnysiennes ont été classées en trois catégories selon leurs caractéristiques en matière de partage de l'espace public, de traitement paysager ou encore de formes urbaines et de lisibilité.

Les entrées de ville majeures peu représentative des spécificités communales

- L'axe N17-N2 (depuis Bonneuil-en-France) :

Cette entrée de ville très large se compose d'une 2x2 voies elle-même encadrée par des voies en site propre pour les transports en commun. Ce partage de l'espace public au profit des modes motorisés lui confère une ambiance très routière peu adaptée aux déplacements doux. Elle est entourée d'un tissu urbain très hétérogène composé du secteur résidentiel de Pont-Yblon d'un côté et de la façade est de l'aéroport du Bourget de l'autre. Ce secteur, à dominante minérale, n'est matérialisé que par un seul panneau de signalisation et ne reflète quasiment pas l'identité aéroportuaire de la commune.

- L'axe N17-N2 (depuis Le Bourget et Le Blanc-Mesnil) :

Le pendant sud de la RN17 se distingue par l'encadrement de l'axe qui présente un front bâti à l'alignement ainsi qu'un terre plein central minéral. Seuls quelques arbres plantés assurent une présence végétale ponctuelle. Aucun panneau signalétique n'affiche l'entrée sur le territoire communal ce qui nuit à sa lisibilité.

- L'axe D 50 (depuis le Bourget) :

Cette entrée de ville est caractérisée par un tissu urbain lâche et quasi-monofonctionnel en raison de la proximité de l'aéroport et des infrastructures de transport routier. Cette situation génère une absence de front urbain bâti.

Ainsi, les limites parcellaires des maisons du quartier de la Comète sont matérialisées par un mur anti-bruit quand celles de l'aéroport sont marquées par des grilles. Enfin, les 2x2 voies sont séparées par un vaste terre-plein central enherbé et présentant un massif arboré peu qualitatif.



La N 17 depuis Bonneuil en France, source: Google



La N 17 depuis Le Blanc Mesnil, source: Google



La D 50 depuis Le Bourget, source: Google

Enjeux

- Valoriser ces entrées de ville par un traitement paysager plus marqué.
- Donner davantage de visibilité à l'identité aéronautique, en développant des signaux urbains

2.2.3 Des entrées de ville diverses témoins de l'image de la commune

Les entrées de ville secondaires : entre végétation dense et patrimoine aéroportuaire

- L'axe avenue du G. De Gaulle (depuis La Courneuve) :

L'entrée de ville est marquée de manière qualitative par les espaces boisés et paysagers du Parc Georges Valbon. Des espaces piétonniers et cyclables confortables et sécurisés complètent les circulations dédiées aux automobiles de part et d'autre de la chaussée. Ces espaces sont séparés par des bandes enherbées dont les alignements d'arbres dessinent une perspective intéressante sur l'axe.

- L'axe avenue A. Croizat (depuis Garges-lès-Gonesse) :

Un axe d'entrée de ville 1x2 voies disposant d'espaces piétonniers spécifiques et sécurisés, malgré tout peu apaisés. Des espaces verts et des alignements d'arbres, relativement qualitatifs participent à la perspective et à la mise en valeur de cette entrée nord. La voie est encadrée par les quartiers d'habitat collectif de l'Orée de Dugny et du Blériot à l'ouest et par le centre sportif Alain Mimoun à l'est.

- L'axe avenue Descartes (depuis Le Blanc-Mesnil) :

Si l'entrée de ville est marquée en amont par les espaces paysagers des ensembles collectifs du Blanc Mesnil, c'est une ambiance très minérale qui domine au seuil de Dugny. Toutefois, le site dispose d'une perspective remarquable vers les hangars de la plateforme aéroportuaire du Bourget. Des espaces piétonniers confortables et sécurisés assurent la continuité des liaisons douces sur le secteur.

Enjeux

- Des entrées de villes qualitatives à maintenir
- Accompagner l'affirmation de l'entrée de ville depuis l'avenue Descartes, en lien avec la restructuration de la façade est de l'aéroport et l'arrivée prochaine de la gare du Grand Paris Express



Vue depuis La Courneuve, source: Google



Vue depuis Garges-lès-Gonesse, source: Google



Vue depuis La Courneuve, source: Google

2.2.3 Des entrées de ville diverses témoins de l'image de la commune

Une entrée de ville plus intimiste en passe d'être requalifiée

La rue Sébastien et Jacques Lorenzi (depuis Bonneuil en France):
L'ambiance est y relativement dichotomique avec à l'ouest, une clôture écran constituée de plaques de béton et surplombée de fils barbelés matérialisant la limite de l'emprise de l'aéroport et à l'est, des franges arborées et boisées des jardins familiaux ou de l'habitat collectif...

Si cette entrée de ville est aujourd'hui très peu valorisée et identifiée elle constituera demain l'une des portes d'entrée majeure de la commune.

En effet, le projet de requalification de voirie sur l'avenue Lorenzi a pour parti d'aménagement de :

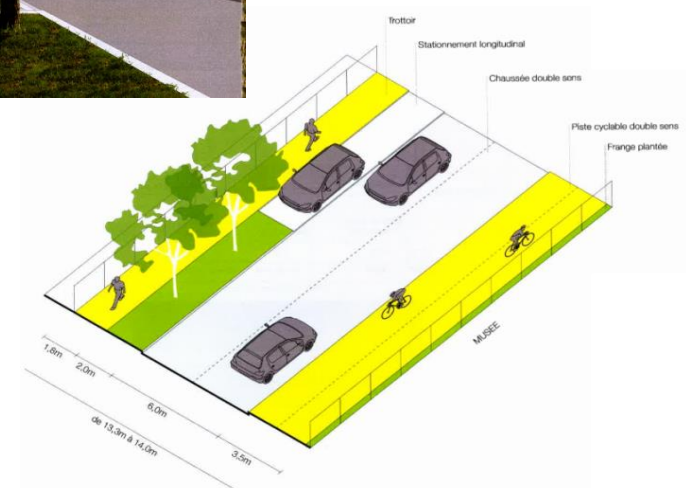
- Positionner ce secteur comme porte d'entrée principale du « cluster aéronautique » ;
- Concevoir des espaces publics généreux aux revêtements indifférenciés pour donner unité et cohérence au secteur ;
- Favoriser une répartition plurimodale différenciée et sécurisée de la voirie de manière à éviter les conflits d'usage et à conférer un aspect plus urbain au secteur ;
- Permettre la création d'îlots de verdure disposés aléatoirement pour affirmer le caractère urbain de l'entrée de ville et atténuer la rupture urbaine que constitue les hangar.

Enjeux

- Profiter de l'émergence du cluster aéronautique pour revaloriser cette entrée de ville.
- Garantir une répartition modale équilibrée entre les modes
- Redonner une urbanité à cet axe (matériaux, végétation, etc.)



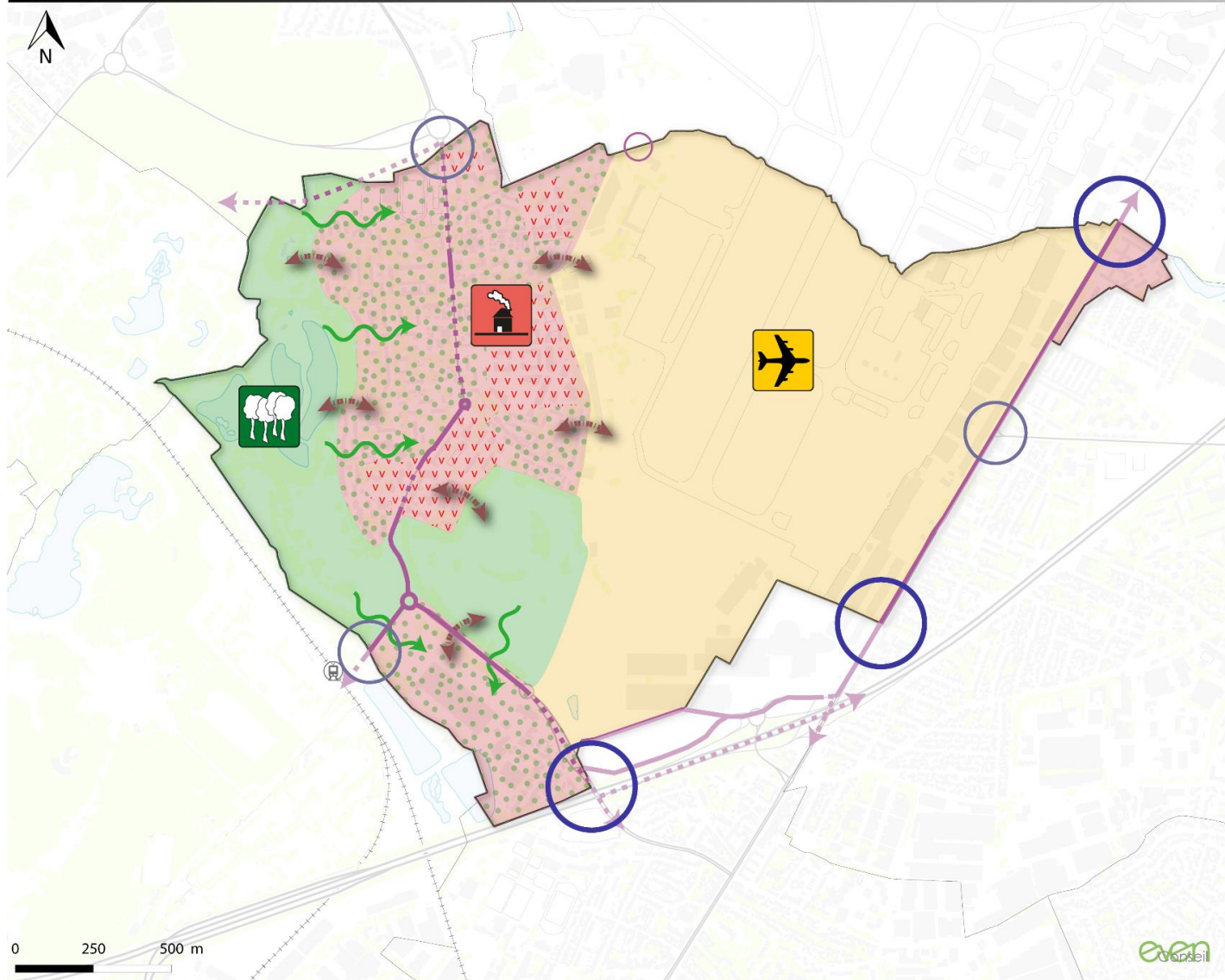
Vue depuis Bonneuil-en-France, source: Google



Coupe et modélisation du projet de requalification, source: Ville

UNE VILLE-NATURE, À RENFORCER ?

Révision du PLU de Dugny - Diagnostic et État Initial de l'Environnement - Novembre 2015



Des liens à créer entre les entités qui composent la ville

- L'aéroport du Bourget et le parc des expositions
- Le parc Georges Valbon
- Les zones urbanisées
- Liens à créer

Une ambiance végétale apaisée à renforcer dans toute la ville

- Ambiance végétale forte
- Zones en déficit de végétal
- Des liaisons douces à renforcer
 - Existantes
 - En projet

Des entrées de ville à valoriser

- Structurante
- Secondaire
- Intimiste

2.2.4 Un patrimoine récent, caractéristique d'une époque

En raison de la présence de l'aviation militaire et civile, la commune de Dugny a subi de nombreuses démolitions à chacune des deux guerres mondiales. Reconstituées après la Première guerre mondiale, certaines cités-jardins, caractéristiques des années 20 ont ainsi subi les bombardements de la Seconde Guerre qui ont détruit le tissu bâti dugnyisien à plus de 90%. Aucun élément de patrimoine historique ancien ne peut ainsi être recensé sur le territoire.

Toutefois, il faut noter la présence de l'Aérogare du Bourget, inscrite au titre des Monuments Historiques. Deux autres périmètres de protection des Monuments Historiques impactent la commune : celui de la Cité Habitations Bon Marché des 212, partiellement inscrite au Blanc-Mesnil et celui de l'église St-Nicolas, classée, au Bourget.

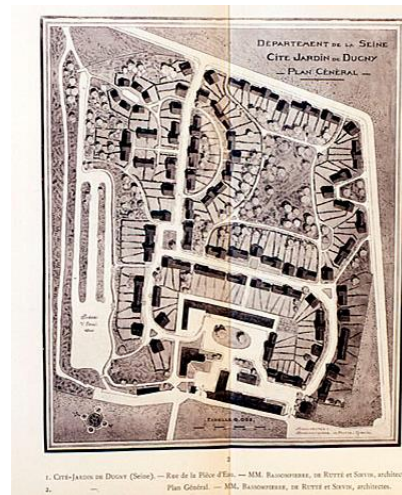
La période de la reconstruction a également permis de constituer un patrimoine spécifique du 20^{ème} siècle, qu'il s'agit de mettre en valeur.

Un patrimoine lié à l'aviation

L'Aérogare du Bourget a été construite en 1937 pour les besoins de l'Exposition universelle. Bombardée pendant la Seconde Guerre, elle est ensuite restaurée entre 1946 et 1952 et abrite depuis 1973 les collections du Musée de l'Air et de l'Espace. L'aérogare constitue un élément caractéristique et identitaire marquant l'activité aéroportuaire du territoire.

« La composition du nouvel aérogare de 233 mètres de long sur 30, parallèle aux pistes, est axée sur un motif central en saillie sur les pistes et abritant un grand hall à éclairage zénithal par pavé de verre, aujourd'hui neutralisé par des velums pour les besoins du musée. [...] La construction en béton armé est faite par travées standards et indépendantes ce qui permettait une extension ultérieure du bâtiment ; coté piste, de part et d'autre de la tour de contrôle centrale, le bâtiment, dont l'armature est en ciment armé, présente 3 étages en gradin formant des terrasses bordées de bastingage accessibles au public. De grandes verrières assurent un éclairage latéral. »

Extrait de la Base Mérimée – Ministère de la Culture



Plan d'une cité-jardin détruite suite aux bombardements
Source : Ministère de la Culture



Détails de la façade de l'aérogare
Source : Ministère de la Culture



Aérogare du Bourget (© Musée de l'air et de l'espace)

2.2.4 Un patrimoine récent, caractéristique d'une époque

Le patrimoine lié à l'aviation est aussi représenté par les hangars Lossier (du nom de l'ingénieur) et leurs voûtes en béton armé caractéristiques et sont situés au nord de l'aérogare. Ces derniers sont inscrits à l'inventaire général du patrimoine culturel. Datant de 1922, ils ont été reconstruits à l'identique après les bombardements de la Seconde Guerre Mondiale. Les hangars abritent aujourd'hui des services d'entretien et de maintenance des avions. Ils contribuent fortement à valoriser l'espace public de l'avenue de l'Europe en créant des perspectives visuelles monumentales et une ambiance industrielle qualitatives.

« La voûte en béton armé est supportée par des fermes en bow-string (ou poutre échelles) avec un tirant pour reprendre les poussées latérales. Ces fermes soutiennent des pannes et les "tuiles Minard" de béton armé [...]. La couverture en tuile de béton d'origine a été remplacée par une forme de béton recouverte d'un produit d'étanchéité. En façade, le pignon ouvert est précédé du traditionnel auvent qui se prolonge latéralement pour soutenir et stocker les portes coulissantes. Latéralement la structure se présente sur un même nu, apparente avec un remplissage de brique et des rangées de châssis métalliques pour l'éclairage. [...] »

Extrait de la Base Mérimée – Ministère de la Culture.

Un patrimoine lié aux activités militaires

La vocation militaire du Dugny a été affirmée dès 1914 : la Caserne de Rose est alors constituée et regroupe plusieurs équipements dédiés à l'armée de l'air.

Aujourd'hui encore, le site est occupé par la Gendarmerie Nationale. Bien que fortement réaménagé, le site présente encore des traces de ce passé. Ainsi, le portail de la Caserne de Rose situé Avenue de la 2^{ème} DB et le pavillon attenant témoignent du passé historique et militaire de Dugny.



Hangars Lossier (source : Ministère de la Culture)



Ancien portail Caserne de Rose (source : Even Conseil)

2.2.4 Un patrimoine récent, caractéristique d'une époque

Un patrimoine bâti caractéristique de la Reconstruction

Le patrimoine bâti social à travers les ensembles HBM est également remarquable sur la commune de Dugny à travers plusieurs ensembles bâtis dont :

- l'ensemble HBM du Pont-Yblon construit en 1933 regroupe 314 logements ; l'ensemble est remarquable de part la variété des matériaux utilisés et des par ses lignes architecturales : horizontales de part les baies et balcons qui contrastent avec les cages d'escaliers vitrées verticales en façade. Réhabilité en 1996, l'ensemble nécessiterait de nouvelles interventions pour consolider ses caractéristiques patrimoniales remarquables ;
- la cité-jardin de L'Eguillez présentant des typologies collectives et individuelles aux façades en briques rouges. Construite en 1932 par les mêmes architectes que la cité-jardin de Stains, elle s'en distingue par des caractéristiques plus modernes dictées par la nécessité de réaliser des économies. A la suite de démolitions dues aux bombardements de la Seconde Guerre Mondiale, une partie des bâtiments fut reconstruite entre 1945 et 1949 ;
- construite après la Seconde Guerre Mondiale, la cité jardin du Moulin, qui s'organise autour de vastes espaces verts, présente aussi des caractéristiques intéressantes tant sur le plan urbain (en termes d'implantation, de forme urbaine, de gestion de l'espace public/privé) que sur le plan architectural (fenêtres d'angles...)

D'autre part, il faut noter la présence d'un patrimoine de la reconstruction plus ordinaire particulièrement présent autour et aux abords de la Place Gabriel Péri. On note en effet des petites maisons en séquence caractéristiques des années 50 : matériaux qualitatifs, encadrements de baies fins et saillants, soubassement en matériau différencié... La présence de commerces en rez-de-chaussée mériterait une plus grande unité de traitement pour assurer la mise en valeur de cet ensemble caractéristique.



*Cité-jardin du Moulin
(source : delcampe)*



*Cité-jardin de l'Eguillez
(source : Even Conseil)*



*L'ensemble HBM du Pont-Yblon
(source : Ministère de la Culture)*



*Place Gabriel Péri
(source : Citadia Conseil)*

2.2.4 Un patrimoine récent, caractéristique d'une époque

Des équipements présentant des caractéristiques patrimoniales intéressantes

Le tissu urbain de Dugny présente aussi à travers certains équipements publics des qualités architecturales caractéristiques du patrimoine du 20^{ème} siècle. Par exemple, l'ancienne école primaire de filles devenue Mairie, mais aussi l'école maternelle Irène et Frédérique Joliot-Curie et le groupe scolaire Langevin-Wallon qui présentent des profils architecturaux intéressants : linéarité, larges baies vitrées, matériaux qualitatifs qui intègrent les ensembles à leur environnement...

Le bâtiment de la Poste situé Place Gabriel Péri est également révélateur de la période de la reconstruction : traitement de l'angle de manière incurvée permettant d'apporter des qualités esthétiques et fonctionnelles à l'interface avec l'espace public mais aussi façade en pavés de verre au rez-de-chaussée et entrée qualitative (porte) sont caractéristiques des années 1950.

D'autres éléments de patrimoine à valoriser

Il faut également noter la présence d'un patrimoine archéologique à travers un site d'époque gallo-romaine sur le site de la « Butte » localisé dans le parc Georges Valbon.

Enfin, il faut noter que la présence des 57 parcelles de jardins familiaux constitue un patrimoine agro-naturel intéressant et à valoriser.

Enjeux

- Reconnaitre la diversité du patrimoine dugnysien du 20^{ème} siècle, le préserver et le mettre en valeur.



La Poste, Place Gabriel Péri
(source : Topic-topos)



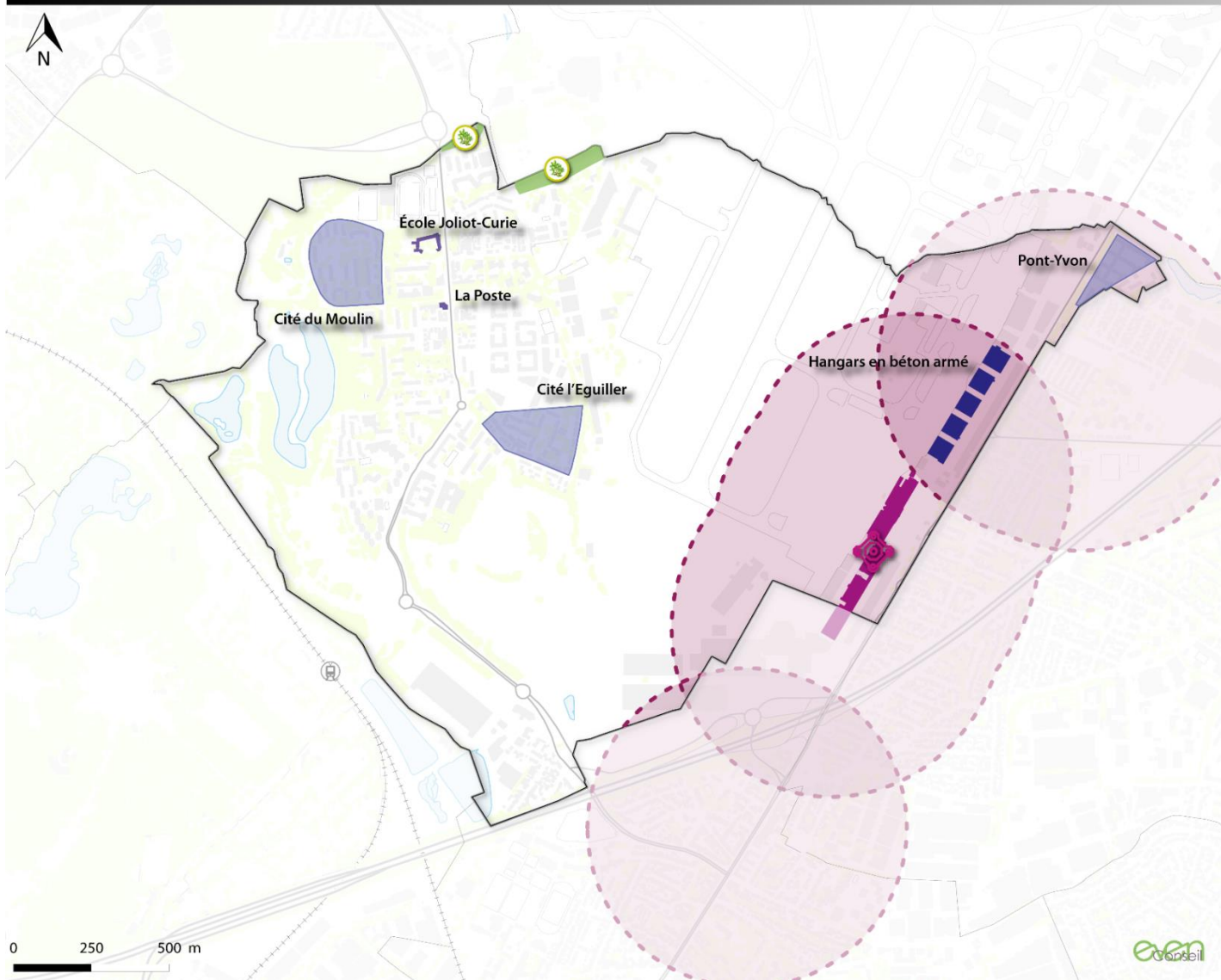
Ecole
(source : Even Conseil)



Ecole maternelle Irène et Frédérique Joliot-Curie (source : Topic-topos)

UN PATRIMOINE À VALORISER

Révision du PLU de Dugny - Diagnostic et État Initial de l'Environnement - Novembre 2015



- Aérogare du Bourget, monument historique inscrit**
- Périmètres de protection des monuments historiques**
- Autres éléments de patrimoine remarquable recensés**
 - Patrimoine aéronautique
 - Patrimoine social
 - Patrimoine rural et agricole
 - Equipements publics

Sources : Even Conseil, Ministère de la Culture et de la Communication

Constats

- Deux grandes entités, l'aéroport et le parc Georges Valbon, qui encadrent le développement de la ville
- Un patrimoine bâti récent caractéristique de la reconstruction et notamment en lien avec l'aéronautique
- Une typologie bâtie principalement collective, avec des ensembles bâtis présentant de fortes unités architecturales
- Des entrées de ville peu valorisées présentant pourtant un potentiel important

Orientations cadres

Le CDT vise la mise en valeur du patrimoine architectural historique et le grand paysage à travers deux orientations :

- Valoriser le patrimoine architectural historique, notamment l'aérogare du Bourget et les cinq hangars Lossier ;
- Révéler le grand paysage : plusieurs lieux forts du paysage sont identifiés et nécessitent d'être valorisés dont le site de l'aéroport, le parc Georges Valbon, les grandes voies qui structurent les centre-ville, le plateau des voies ferrées et des gares, les infrastructures de transports (autoroute A1...)

Enjeux

- Recréer des liens entre les différentes entités du territoire communal : parc, zone urbanisée résidentielle, espace aéroportuaire
- Valoriser les ensembles bâtis architecturaux présentant des caractéristiques singulières, support de la ville-jardin
- Valoriser les entrées de ville, notamment celles en lien avec les futurs projets du territoire



3

Des potentialités à saisir, pour une attractivité renforcée



3.1

**Entre ambiances bâties et
végétalisées : un développement
urbain mesuré**

3.1.1 Un développement urbain progressif, témoin d'un passé tumultueux

D'un village agricole et meunier...

Si la dénomination de « Dugny » apparaît pour la première fois dans les textes en 832, c'est véritablement à l'époque féodale et sous l'ancien régime que le village de Dugny a connu son tout premier développement.

En effet, situé sur un plateau marécageux fertile, un village agricole et meunier de 350 habitants commence à s'organiser au nord du territoire autour de 3 moulins céréaliers.

Puis, plutôt bien desservi par le chemin de fer et la gare du Bourget, la commune devient un lieu de villégiature pour la population parisienne et voit sa population doubler au milieu du XIX^{ème} siècle. Toutefois, à la fin du XIX^{ème} le village dugnysien est ravagé par la guerre Franco-Prusse.

À l'essor d'une ville marquée par l'influence de l'aéroport ...

C'est au début du XX^{ème} siècle, que le village de Dugny se transforme peu à peu en une petite ville de la banlieue parisienne en accueillant à la fois des constructions « militaires » sur la caserne De Rose et les premiers quartiers d'habitation de Pont Yblon, de la Comète ou encore des deux « cités jardins ».

Détruite à près de 98% lors de la 2nd Guerre Mondiale, la commune de Dugny va connaître une reconstruction progressive selon un plan orthogonal quelque peu différent du réseau viarie ancien. Dès lors, on observe un épaississement du centre-ville avec la réalisation de nombreuses constructions autour de la place du Marché puis une diffusion le long des axes structurants de la commune.

La nécessité de répondre rapidement à une forte demande en logement à laquelle s'ajoute le développement de l'activité aéroportuaire ont fortement influencé la morphologie bâtie de la commune qui est actuellement occupée à plus de 85% d'habitat de type collectif.

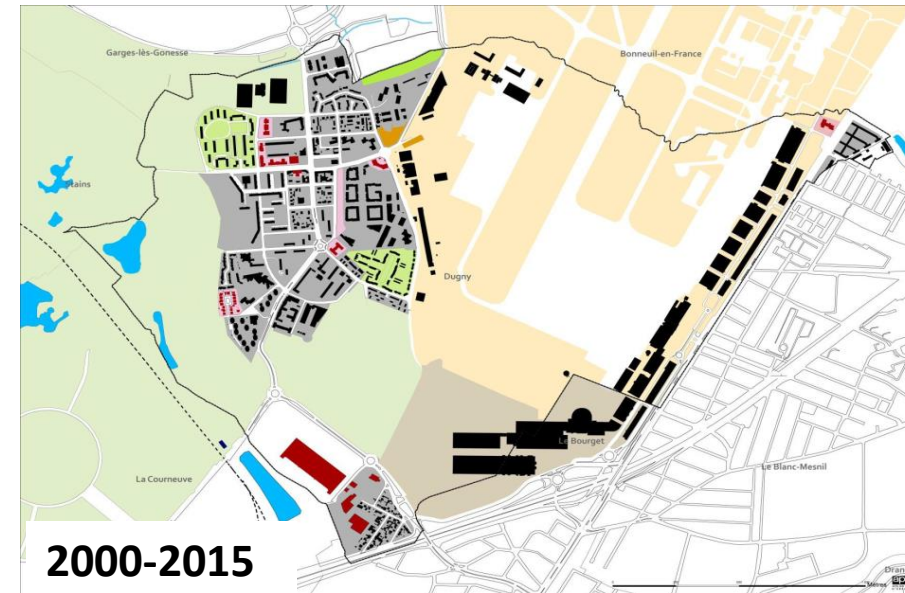
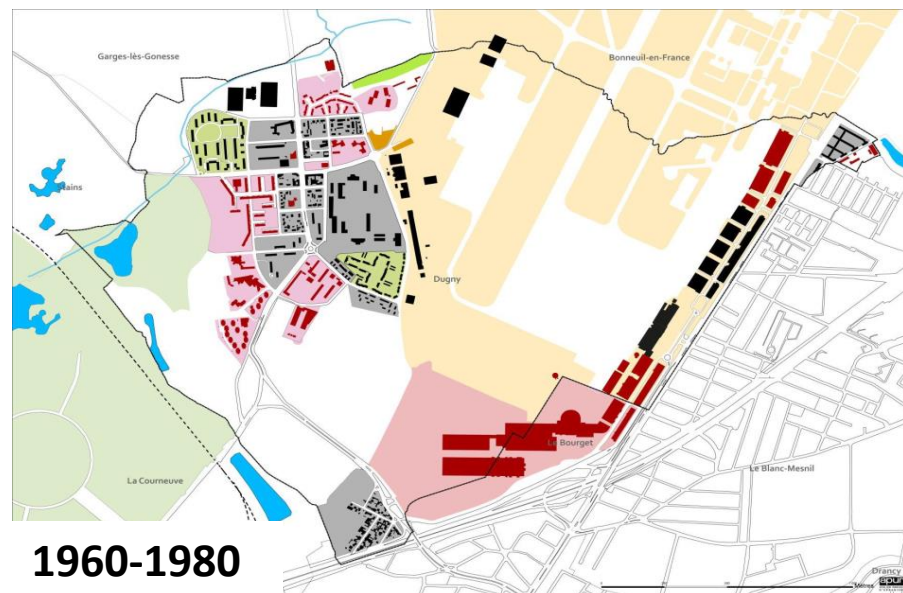
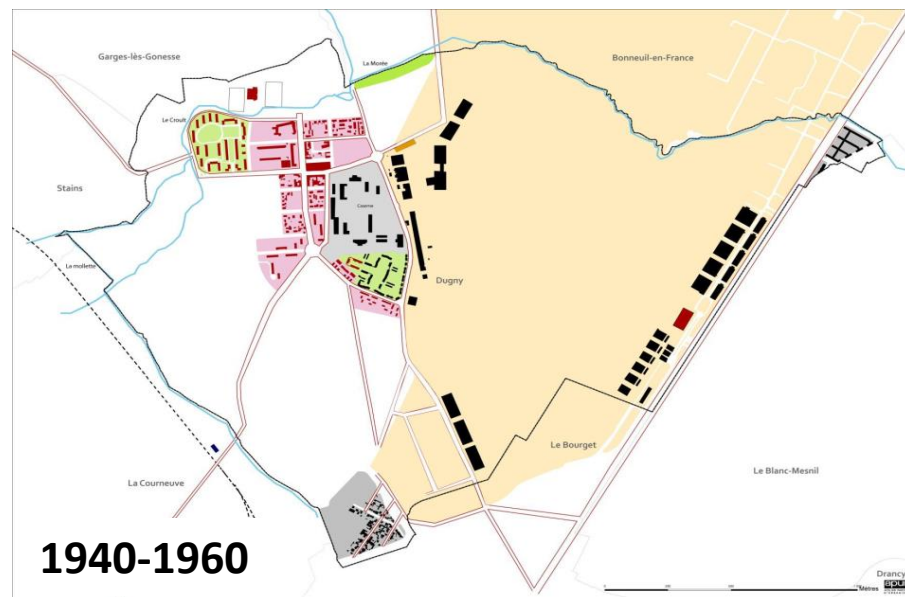
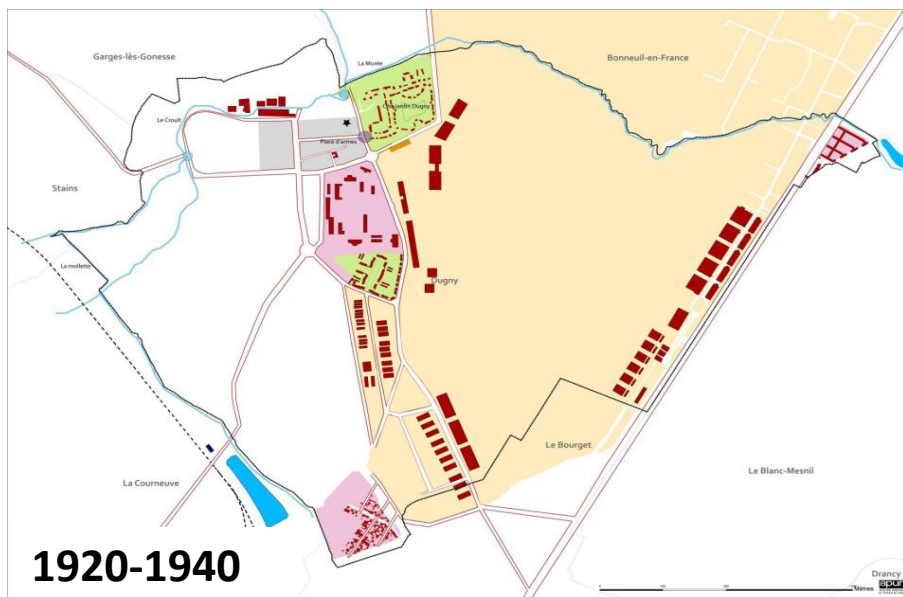


Le village de Dugny au XIX^{ème} siècle, source : Apur

Enjeux

- Préserver les ambiances végétales caractéristiques de la commune qui témoignent du passé « champêtre » de Dugny
- Affirmer la centralité historique de la commune en valorisant et affirmant le centre-ville
- Préserver le bâti issu de la construction et le valoriser en tant que marqueur identitaire.

3.1.1 Un développement urbain progressif, témoin d'un passé tumultueux



3.1.2 Analyse de la consommation d'espaces agricoles, forestiers et naturels

L'évolution de l'occupation du sol entre 2003 et 2015

La loi ENE du 12 juillet 2010 a donné de nouveaux objectifs en termes de lutte contre l'étalement urbain en promouvant une gestion économe de l'espace. A ce titre, le rapport de présentation du PLU doit comprendre une analyse de la consommation des espaces agricoles, naturels et forestiers.



Cette dernière repose sur un examen des données du Mode d'Occupation des Sols établi par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France en 2003 et 2012. Afin de rendre compte des dynamiques observées entre 2012 et 2015, ces données ont été complétées par un travail de photo-interprétation en partenariat avec les services techniques de la commune.

Marqué par une certaine stabilité, le tissu urbain de la ville de Dugny dénombre peu de changement de destination sur les 12 dernières années. Par ailleurs, si le développement de la commune s'est principalement réalisé par le renouvellement du tissu existant il est à noter que celui-ci a également affecté des espaces ouverts artificialisés.

Ainsi, entre 2003 et 2015, on constate une forte diminution des espaces ouverts artificialisés (-10 hectares) et ce, notamment au profit de secteurs d'activités (+0,56 Ha) ou d'équipements (+0,35 Ha).

Enjeux :

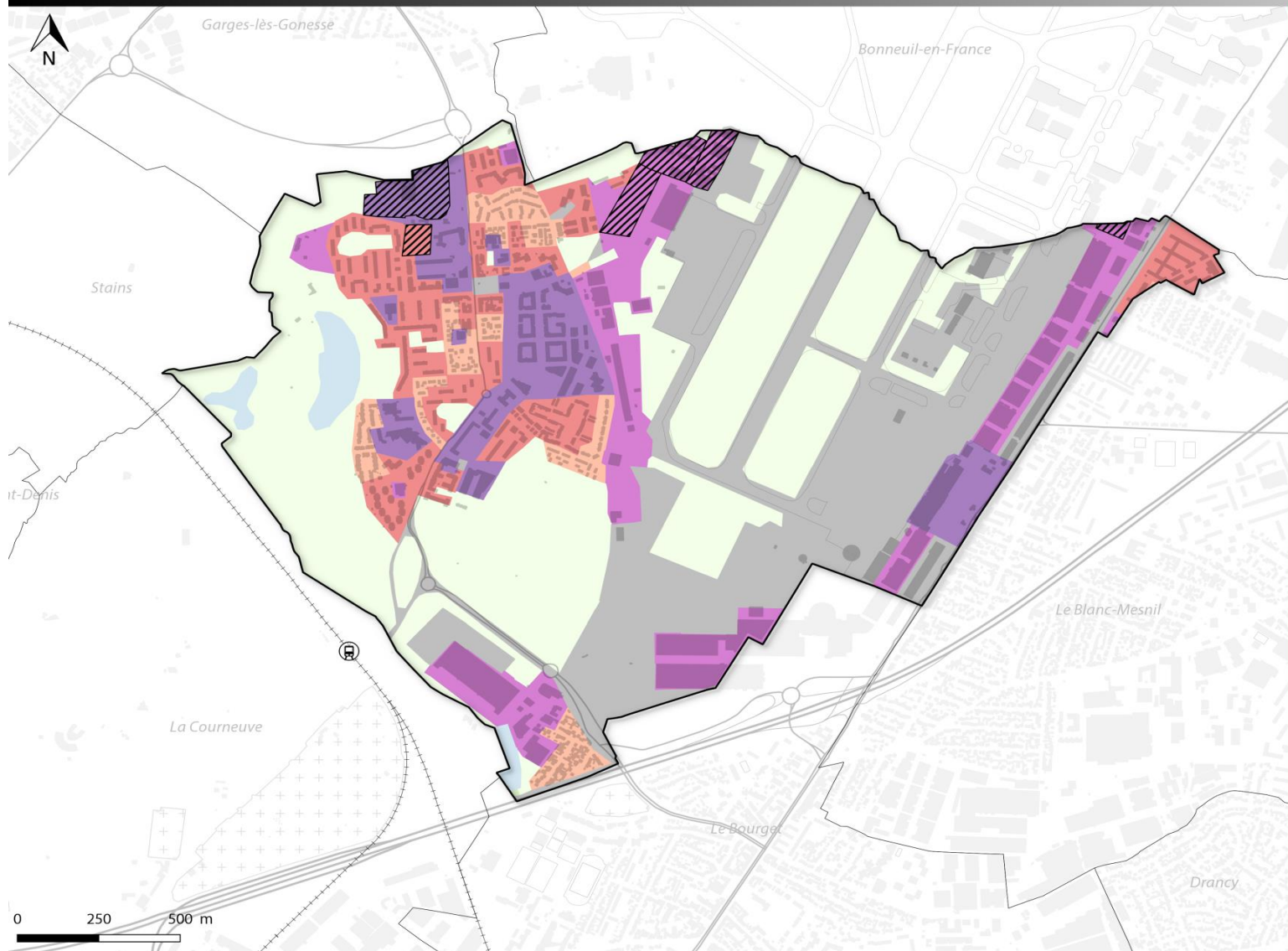
- Permettre une évolution du tissu urbain de la commune ;
- Limiter la consommation de foncier naturel pour garantir le maintien de l'esprit jardin sur la commune
- Favoriser la mobilisation des espaces au sein de l'enveloppe urbaine constituée .

	2003			2015	Bilan
Espaces agricoles, forestiers et naturels	64 945,6			64 945,6	0
Forêts	0			0	0
Milieux semi-naturels	1 010,5			1 010,5	0
Eau	63 935,1			63 935,1	0
Espaces ouverts artificialisés	1 509 343			1 409 020	- 100 323
Espaces ouverts artificialisés	1 509343	- 100 323		1 409020	- 100 323
Espaces construits artificialisés	2 296 386,2			2 396 709,2	+100 323
Habitat individuel	153 061,2			153 061,2	0
Habitat collectif	353 958		+ 8 310	362 268	+ 8 310
Activités	419 906		+ 56 791	476 697	+ 56 791
Equipements	299 251		+ 35 222	334 473	+ 35 222
Transports	1 070 210			1 070 210	0
Carrières, décharges et chantiers	0			0	0
TOTAL	3 870 674,7	- 100 323	+ 100 323	3 870 674,7	0

Analyse de la consommation de l'espace entre 2003 et 2015
sources Citadia Conseil et IAU

Consommation de l'espace entre 2003 et 2015

PLU de Dugny - Diagnostic - Février 2016



Légende

□ Limites communales

Mode d'occupation des sols

- Milieux semi-naturels : 0,1 ha
- Eau : 6,4 ha
- Espaces ouverts artificialisés : 140,9 ha
- Habitat individuel : 15,3 ha
- Habitat collectif : 36,2 ha
- Activités : 47,7 ha
- Equipements : 33,4 ha
- Transports : 107 ha

Espace consommé entre 2003 et 2015

- A destination d'habitat (0,8 ha)
- A destination d'activités (5,7 ha)
- A destination d'équipements (3,5 ha)

3.1.2 Analyse de la consommation d'espaces agricoles, forestiers et naturels

Dès lors, à l'échelle du territoire, les espaces construits artificialisés sont largement dominants et occupent **61,9%** de la totalité de la commune. Sa répartition représente environ :

- **6,4%** d'habitat individuel, soit **15,3** hectares ;
- **15,11 %** d'habitat collectifs, soit **36,2** hectares ;
- **33,8%** d'activités et d'équipements, soit **81,1** hectares.

La part des espaces ouverts artificialisés, qui comprend le parc Georges Valbon, les pelouses de l'Aire des Vents et de l'aéroport du Bourget ainsi que les cœurs verts présents en centre-ville, représente environ **36,4%** de la totalité du territoire communal, ce qui assure aux habitants le maintien d'un cadre de vie de qualité.



Enjeux :

- Cibler les secteurs de mutabilité, les dents creuses et les secteurs de densification pour limiter la consommation des espaces naturels ;
- Préserver les espaces ouverts et la trame paysagère qui fondent l'identité de « ville jardin ».





3.2

**Des risques et nuisances à
prendre en compte pour un
développement responsable**

3.2.1 Un territoire soumis au risque inondation et aux mouvements de terrain

Depuis 1983, 4 arrêtés de catastrophes naturelles ont été prononcés en raison des inondations et des coulées de boues sur la commune de Dugny.

Des risques d'inondations par remontées de nappes naturelles

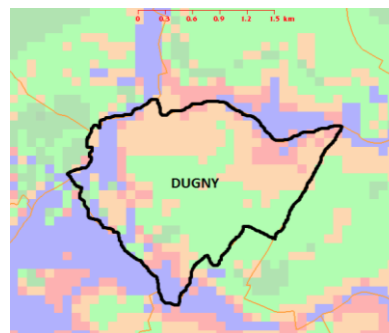
Le territoire est relativement sensible au phénomène de remontées de nappe sur les façades ouest et nord de la commune, au niveau du parc Georges Valbon et du passage de la Morée et de la Vieille Mer (cours d'eau actuellement enterrés). Le risque d'inondations par remontées de nappes est un phénomène en recrudescence depuis quelques années en raison de la forte diminution des pompages industriels sur nappe du secteur de Plaine Commune il y a quelques décennies. Ainsi, des remontées d'humidité ont été détectées sur certains ensembles bâtis, impactant la qualité sanitaire des logements situés au rez-de-chaussée. Cependant, la vulnérabilité est ponctuellement amoindrie en raison de la surélévation de certaines constructions par rapport au terrain naturel.

Des risques d'inondations par ruissellement

Il existe un risque fort d'inondations pluviales, lié au caractère marécageux de la zone et à la présence d'anciens écoulements d'eau naturels. Ce risque est accentué par l'imperméabilisation des sols urbains. Le bassin de rétention des Brouillards (ouvrage interdépartemental) permet toutefois de délester les réseaux en cas d'événements pluvieux remarquables et de limiter le risque.

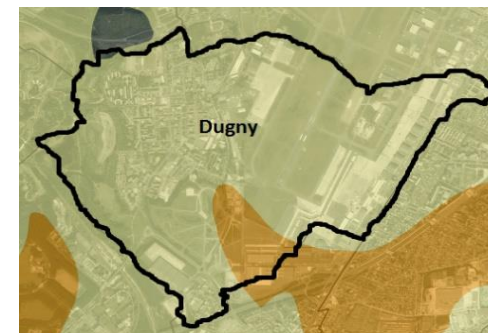
Un territoire peu soumis aux mouvements de terrain

Un aléa retrait-gonflement des sols argileux a été identifié comme moyen sur une partie de l'aéroport et faible sur le reste de la commune, notamment dans les secteurs urbanisés. Actuellement, l'aléa n'occasionne pas de désordres structurels liés aux argiles sur la commune.



Légende socle

	Nappe sub-affleurante
	Sensibilité très forte
	Sensibilité forte
	Sensibilité moyenne
	Sensibilité faible
	Sensibilité très faible
	Non réalisé



Argiles

	Aléa fort
	Aléa moyen
	Aléa faible
	A priori nul

*Les risques inondation et mouvement de terrain sur la commune
sources : inondationnappes.fr et géorisques*

Enjeux

- Prendre en compte l'aléa de remontées de nappes dans les projets : limiter les possibilités de construction de sous-sol ; renforcer les structures dans l'existant ;
- Maîtriser l'imperméabilisation des sols afin de limiter le ruissellement à la source et favoriser l'infiltration des eaux pluviales dès que possibles ;
- Lier la gestion des eaux pluviales avec le développement de la trame verte ;
- Informer les porteurs de projet vis-à-vis des risques de mouvements de terrain ;
- Mener des études géotechniques spécifiques dans les sites de projets concernés par un aléa lié aux argiles pour mettre en place des solutions adaptées.

3.2.2 Un territoire faiblement soumis aux risques technologiques

Des sites et des sols pollués peu nombreux

Aucun site BASOL correspondant à des sites et sols pollués n'est recensé sur la commune. Seulement 24 sites BASIAS correspondant à d'anciens sites industriels ou activités de service représentant potentiellement des sources de pollution ont été identifiés. Il s'agit principalement de stations-essences, de garages, de Transairco, d'Air France industries... Plusieurs d'entre eux sont localisés au sein du secteur dit « La Comète ».

Peu d'entreprises à risque industriel

L'entreprise CHIMIREC est la seule installation classée SEVESO seuil bas, et soumise à autorisation sur la commune. Située dans le quartier de la Comète (quartier d'habitations et d'activités), elle est spécialisée dans le stockage et le traitement de déchets dangereux. On recense également quatre Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumises à autorisation n'entraînant pas de contraintes à l'urbanisation :

- ADP-Central Thermique : Combustion
- Airbus Helicopters
- ESSO SAF : Stockage et distribution de liquides inflammables
- ID Logistics : Entrepôts

Un risque de transport de matières dangereuses non négligeable

Une canalisation de gaz à haute pression, suivant la RD 50 et la RD 114, traverse le territoire communal et entraîne des servitudes selon l'arrêté préfectoral du 26/11/2015. Ainsi, la construction et l'ouverture d'ERP de plus de 100 personnes et d'IGH sont réglementées. L'axe de la tangentielle nord longe la façade sud-ouest du territoire et impacte le territoire dugnyzien en raison du transport de fret. Le risque de transport de matières dangereuses est également très présent au niveau des routes, en particulier sur la RD 50, la RD 114 et la rue Guynemer, qui traversent notamment des zones d'habitation. La N2 et la N17, qui longent la façade nord-est de la commune, sont aussi des voies concernées par ce risque.



- ▲ Sites Basol(**)
- Sites Basias (XY centre du site)(**)
- Sites Basias (XY adresse du site)(**)

Les sites et sols pollués sur la commune
Source : Basias.brgm.fr



- Légende
- Canalisations de gaz haute pression
 - Transport d'hydrocarbures liquides
 - Limites communales



- Légende
- Voies ferrées : axes de transport de matières dangereuses
 - Limites communales



- Légende
- Routes : axes de transport de matières dangereuses
 - Limites communales

Enjeux

- Prendre en compte les sites et sols potentiellement pollués lors des projets d'aménagements ;
- Etre attentif aux usages sensibles à proximité des sites d'activités et aux sols potentiellement pollués ;
- Prendre en compte les risques liés au transport de matières dangereuses dans les projets d'aménagements.



3.3.3 Des risques spécifiques au territoire à prendre en compte

Une commune identifiée comme exposée au risque d'engins de guerre

En raison de la présence de l'aéroport, Dugny a été détruite à 90% lors de bombardements durant la Seconde Guerre Mondiale. Par conséquent, des munitions non explosées sont potentiellement présentes dans le sous sol. Dans les années 90, trois évacuations ont eu lieu suite à la découverte de bombes dans le sous sol lors de travaux ou en raison de l'érosion naturelle du sol. La présence de ces engins entraîne un risque d'explosion, d'intoxication et de dispersion de gaz toxiques.



Légende

-  Commune concernée par le risque engins de guerre
-  Limites communales

*Le risque engins de guerre
source : Seine-Saint-Denis.gouv.fr*

Un risque d'exposition au plomb impactant potentiellement la santé

L'arrêté préfectoral n°00-1607 du 28 avril 2000 classe l'ensemble du département de Seine-Saint-Denis en zone à risque d'exposition au plomb. Cependant, le risque est moindre à Dugny en raison de la proportion importante de bâti ancien détruit pendant la Seconde Guerre Mondiale. Le patrimoine bâti dugnysien est récent par rapport à cette problématique.

Enjeux

- Prendre en compte le risque engins de guerre lors de travaux d'aménagement ;
- Informer les propriétaires et locataires des logements anciens du constat de risque d'exposition au plomb.



*Destructions pendant la guerre à Dugny
source : Diagnostic APUR*

3.3.4 Des nuisances sonores liées aux transports

D'importantes infrastructures routières et ferroviaires qui traversent ou tangent le territoire communal

Des infrastructures routières et ferroviaires sont concernées par un classement sonore au sens des arrêtés préfectoraux. L'Autoroute A1 est concernée par une largeur affectée au bruit de 300 mètres impactant directement le quartier d'habitat de la Comète.

Les routes départementales 114 et 50, desservant le cœur de la commune, sont classées en type 3 et présentent une largeur de 100 mètres. La voie ferroviaire de la Tangentielle nord est également concernée.

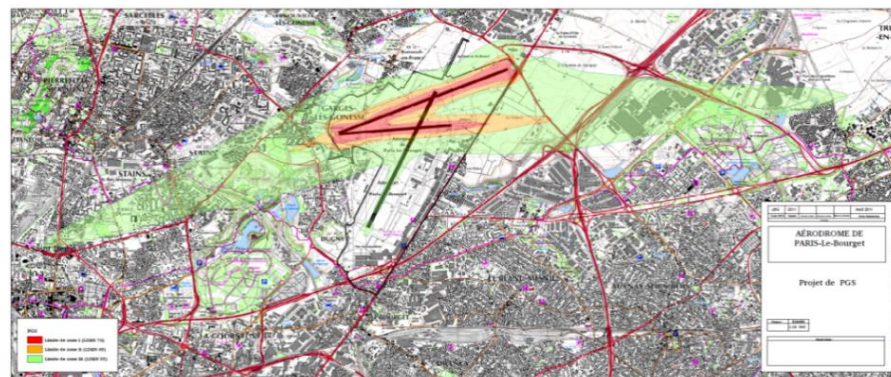
L'aéroport, une importante source de nuisances

Les nuisances sonores proviennent également des vols de l'aéroport du Bourget et ceux de l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle. Il existe un Plan de Gêne Sonore de l'aéroport du Bourget, impactant le secteur urbanisé au nord de la commune en le classant en zone 3 de nuisance modérée. Ce plan conditionne la délivrance d'aides financières d'adaptation du logement.

Un Plan d'Exposition au Bruit, véritable document d'urbanisme réglementant les droits des sols, est en cours d'élaboration.



Emprises de l'aéroport du Bourget / Source : Even Conseil



Plan de Gêne Sonore de l'aéroport du Bourget

Secteurs exposés au-delà des valeurs seuils par source de bruit Dugny



Enjeu

- Maîtriser l'exposition de la population aux nuisances sonores notamment à proximité des infrastructures de transport les plus bruyantes.

3.3.4 Des nuisances sonores liées aux transports

Carte de type A en Lden des bruits routier et ferroviaire cumulés avec superposition du bruit aéroportuaire Dugny



Légende

Bâtiment

- Sensible
- Habitat
- Autre
- Absence de donnée (bâtiment détruit)

Niveaux sonores en dB(A)

- ≥75
- [70 ; 75[
- [65 ; 70[
- [60 ; 65[
- [55 ; 60[
- [50 ; 55[
- [45 ; 50[
- <45

Fond de plan

- Limites communales
- Routes départementales
- Réseau ferré
- Gare de voyageurs



Sources : APUR, IAU Ile de France, BruitParif, IGH
Carte réalisée par Gamba Acoustique en Juillet 2014

3.3.5 Un bilan carbone du territoire relativement bon

Un bilan carbone convenable par rapport à la CAAB

La Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget a réalisé en 2010 un Bilan Carbone de son territoire. Ce rapport a démontré, qu'au sein de la CAAB, le territoire dugnysien détenait un rôle « mesuré » dans l'émission des gaz à effet de serre.

Ainsi, les résidents de Dugny rejettent 79 864 keq de CO₂, soit 11% des émissions induites par les résidents de la CAAB. Les activités économiques de la ville, quant à elles, émettent 16 903 kgeq de CO₂, soit 10% des émissions induites par les activités économiques de la CAAB.

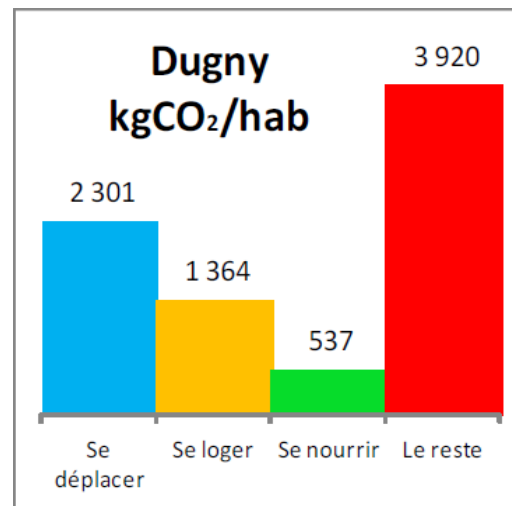
Par ailleurs, l'analyse des émissions de GES par habitant a permis de démontrer que ces dernières étaient d'une part, globalement inférieures à la moyenne nationale et d'autre part, majoritairement induites par le fonctionnement du territoire, les déplacements et le logement :

- Les Dugnysiens rejettent 7,6 teqCO₂/hab par an contre 9 teqCO₂/hab par an au niveau national ;
- 48% des émissions concernent les services publics, les biens matériels, le transports des marchandises ou encore les circuits de distribution;
- Les émissions de GES induites par le transport de personnes sont de 24% et celles induites par les logements de 18 %.

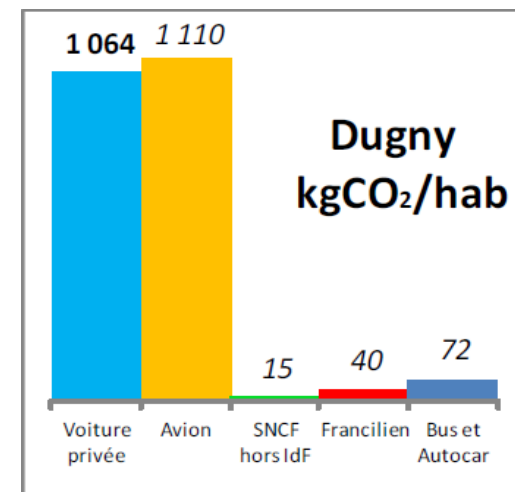
Ces émissions, directement liées aux modes de vie des habitants et aux activités présentes sur le territoire ont un impacte directe sur la qualité de l'air de la commune.

Enjeu

- Améliorer le bilan carbone du territoire en agissant sur les secteurs stratégiques des transports et de l'habitat



Emissions de GES par habitant induites par les résidents



Emissions de GES par habitant induit par les déplacements des résidents

Source : Bilan Carbone de la CAAB, 2010

3.3.5 Une qualité de l'air à préserver

Une qualité de l'air globalement satisfaisante

La qualité de l'air est bonne, voire très bonne sur 77% de l'année, mais moyenne sur 20% de l'année. L'air est de mauvaise qualité pour seulement 3% de l'année.

Les gaz à effets de serre et le dioxyde d'azote sont les principaux polluants rejetés dans l'air avec 19 kt de GES et 42 t de Nox. La concentration annuelle en NOx (dioxyde d'azote) est inférieure à la limite réglementaire ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) sur la majorité de la commune.

La pollution est liée principalement au secteur résidentiel et au trafic routier. Le secteur résidentiel est responsable de 61% des émissions de Gaz à Effets de Serre et de 87% des émissions de dioxyde de soufre, ce qui démontre la dépendance aux énergies fossiles.

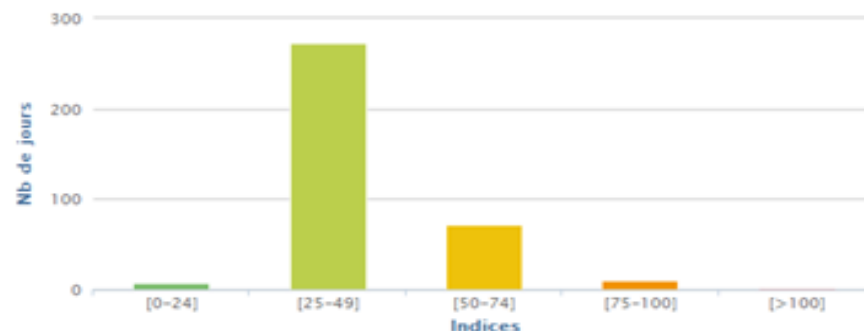
Le transport routier, source d'une pollution accrue, concentrée sur l'axe de l'autoroute A1, est caractérisé par un trafic important. La majorité des secteurs habités de la commune ne sont pas exposés à cette concentration, excepté le quartier de la Comète. Celui-ci est en effet exposé aux concentrations importantes de pollutions liées aux circulations automobiles.

L'aéroport impacte également la qualité de l'air sur la commune. Air Paris estime ainsi que la contribution maximale en oxyde d'azote autour de la plateforme aéroportuaire est de 5%. Ces 5% représentent ainsi la part attribuable à l'aéroport dans la pollution de l'air respiré autour de la plateforme. Celle-ci est donc relativement faible par rapport aux autres sources de pollution qui contribuent plus fortement à savoir le chauffage, les activités industrielles...

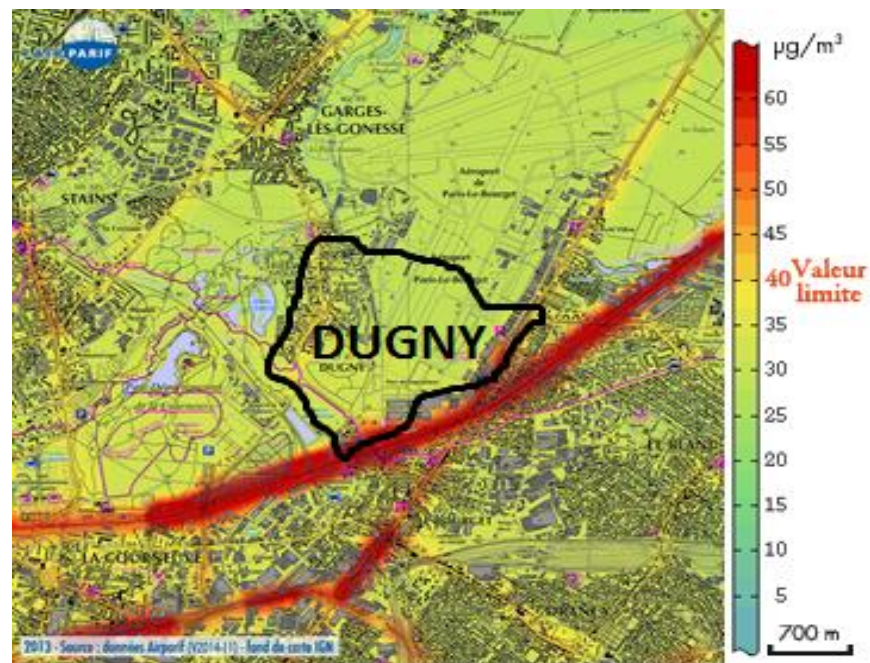
Toutefois, la proximité des pistes de décollages entraînent ponctuellement des nuisances olfactives de dégagement d'odeurs de carburants.

Enjeu

- Mettre en place des actions axées sur la performance énergétique des logements et le développement des transports en commun pour diminuer les rejets de polluants et préserver la qualité de l'air.



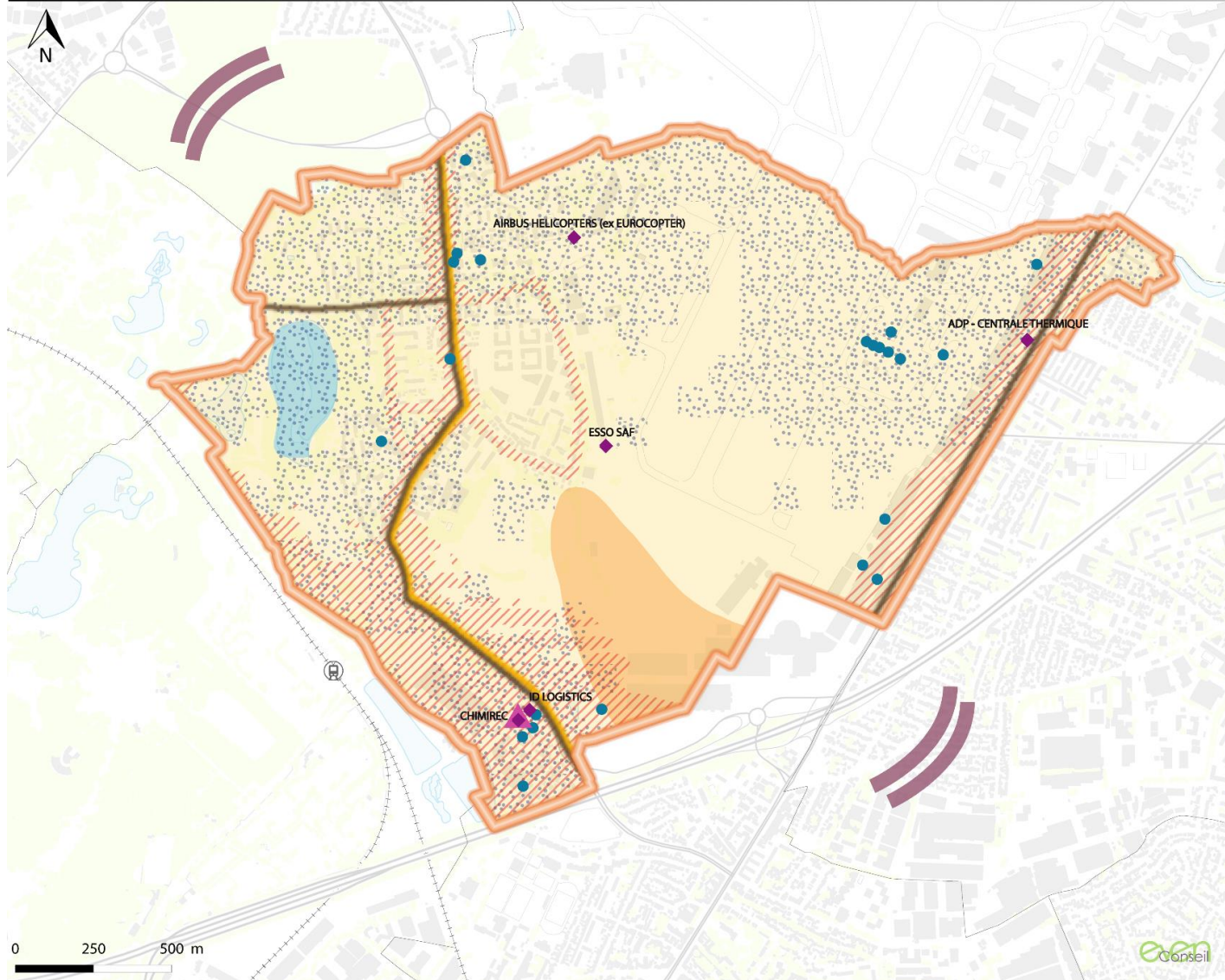
Historique de l'indice citeair pour l'année 2014



Concentration en dioxyde d'azote en 2013
Source : Air Paris

DES RISQUES ET NUISANCES À PRENDRE EN COMPTE POUR UN CADRE DE VIE APAISÉ

Révision du PLU de Dugny - Diagnostic et État Initial de l'Environnement - Novembre 2015



Des risques naturels qui encadrent le développement urbain

- Adapter les constructions dans les zones d'aléas liés aux remontées de nappes souterraines (sensibilité forte à nappe sub-affleurante)
- Bassin de rétention des eaux de pluies permettant de délester les réseaux
- Prendre en compte l'aléa retrait-gonflement des argiles dans les projets
- Aléa moyen
- Aléa faible

Un territoire faiblement soumis aux risques technologiques

- Prévenir le risque industriel que peuvent induire les installations classées tout en permettant le développement de la ville
- Chimirec : site SEVESO seuil bas
- ICPE
- Considérer le risque lié au Transport de Matières Dangereuses qui maille le territoire
- Réseau routier
- Gazoduc
- Rester vigilant sur le devenir des sites classés BASIAS potentiellement pollués
- Un risque d'engins de guerre à prendre en compte sur tout le territoire

Apaiser l'environnement sonore des Dugnysiens

- Maîtriser l'exposition de la population aux nuisances sonores, notamment des infrastructures les plus bruyantes (seuil cartographié ≥ 65 dB)

Préserver la qualité de l'air

- Prendre en compte l'impact des grandes infrastructures sur la qualité de l'air (A1, aéroport) et soutenir les actions visant le développement des transports en commun et la performance énergétique des logements

Sources : Evénement Conseil, ville de Dugny, MEDDL, CD93, BRGCM, BASIAS, projet de PPE

even
Conseil

Constats

- Un risque d'inondation par remontées de nappe et par inondations pluviales
- Un risque de mouvement de terrain faible sur les zones résidentielles
- Des risques technologiques présents à travers quelques entreprises potentiellement polluantes et plusieurs axes de transports de matières dangereuses
- Un environnement sonore fortement impacté par la présence de l'aéroport et par celle de l'A1 pour le secteur de la Comète
- Un bilan carbone relativement bon
- Une qualité de l'air fortement dégradée sur le secteur de la Comète en raison de l'A1

Orientations cadres

Les orientations du Plan Climat Energie Territorial de la Seine-Saint-Denis :

- Reporter l'usage de la voiture pour les courtes distances
- Rendre les transports collectifs plus attractifs pour réduire l'usage de la voiture
- Réduire les émissions de GES des logements et bâtiments tertiaires
- Garantir le droit à l'énergie en prévenant les risques de précarité énergétique des habitants
- Réduire les émissions de GES des déplacements domicile-travail

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (arrêté en décembre 2012) prévoit des mesures réglementaires et incitatives visant à réduire les émissions des principaux polluants en Ile de France.

Enjeux

- Prendre en compte les risques naturels et technologiques identifiés sur le territoire lors des projets d'aménagement et de rénovation des ensembles bâtis existants
- Apaiser l'environnement sonores des Dugnysiens
- Préserver la qualité de l'air

The background of the slide is a dark blue map of an urban area, showing a network of streets, roads, and building footprints in a lighter blue-grey color. The map is oriented with a street grid on the left and a more irregular layout on the right.

3.3

**Entre développement territorial et
préservation du cadre de vie : un
fonctionnement urbain à
optimiser**

3.3.1 Quelles capacités de densification et de mutation des espaces bâtis ?

Perspectives d'évolution de la commune : entre secteurs de projet et potentiel foncier un devenir à encadrer

Si les dynamiques intercommunales et, à plus large échelle, du Grand Paris tendent à dessiner un développement soutenu de la ville de Dugny pour les 15 prochaines années, il convient de croiser ces ambitions avec la réceptivité et les contraintes du territoire afin de permettre un développement respectueux des ressources et caractéristiques de la ville.

Aussi, de par une morphologie urbaine caractéristique d'un habitat de type collectif organisé autour d'une trame végétale soutenue et les contraintes physiques et techniques liées à l'aéroport du Bourget, la commune de Dugny ne présente que très peu de marge de manœuvre au sein de l'enveloppe urbaine pour mettre en œuvre son projet de ville.

La question de l'évolution des tissus se pose comme un outil en faveur de la redéfinition de la trame urbaine générale et de la préservation du foncier agro-naturel. En effet, initier une mutabilité des tissus existants permet de redonner une lisibilité à la structure de la commune et d'accompagner des logiques de développement cohérentes et durables avec le fonctionnement souhaité.

Ainsi, trois leviers d'action peuvent être mis en place selon la configuration existante des quartiers à travers la valorisation :

- Des terrains libres non bâtis au sein de l'enveloppe urbaine ;
- Des terrains artificialisés potentiellement mutables ;
- Des espaces ouverts artificialisés.

- La valorisation des terrains libres non bâtis (dents creuses et cœurs d'îlots) :

La valorisation des espaces libres et des parcelles vides au sein de l'enveloppe bâtie est un processus avec un faible impact sur le paysage urbain qui permet de pérenniser le tissu existant tout en contrôlant l'étalement urbain. Les dents creuses, espaces non bâtis entourés de parcelles bâties, constituent un foncier mobilisable à court terme.

Toutefois, l'analyse de la réceptivité du territoire a montré que ce potentiel était très limité sur la commune puisque seulement 0,3 hectare de dents creuses a été identifié sur le territoire.

Ainsi, dans l'hypothèse d'une mobilisation totale de ces dents creuses avec une densité moyenne de 90 / 95 logements à l'hectare la commune est en mesure de réaliser entre 27 et 30 logements.



*Dent creuse potentiellement mobilisable, située rue Henri Barbusse
source Citadia Conseil*

Les cœurs d'îlots, terrains végétalisés en fond de parcelle, constituent également une réserve foncière limitée sur la commune. En effet, le souci de maintenir des espaces de respiration dans le tissu urbain témoignant de l'identité de « ville jardin » et les problématiques de faisabilité technique en font des espaces difficilement mobilisables. A cet égard, aucune potentialité de densification en cœur d'îlot n'a été retenue.

3.3.1 Quelles capacités de densification et de mutation des espaces bâtis ?

- La valorisation des terrains artificialisés potentiellement mutables (secteurs à requalifier et/ou optimiser) :

Sur les secteurs stratégiques de développement, un travail de fond doit parfois être réalisé à travers le recours au projet urbain. Ayant un impact important sur le paysage urbain, il s'agit d'opérer un travail complet sur la physionomie des espaces : réorganisation de la trame viaire et des espaces publics, valorisation de nouveaux lots de construction et édification de nouvelles typologies bâties.

Parmi les nombreux projets envisagés quatre secteurs portent cette volonté de réorganiser l'espace urbain pour une meilleure fonctionnalité.

Deux de ces projets de renouvellement se situent sur l'emprise de l'aéroport du Bourget (façade ouest et entrée sud) et ont pour vocation principale d'accompagner l'émergence d'un pôle de recherche et d'excellence en aéronautique à travers l'accueil de nouvelles entreprises et/ou de bâtiments culturels.

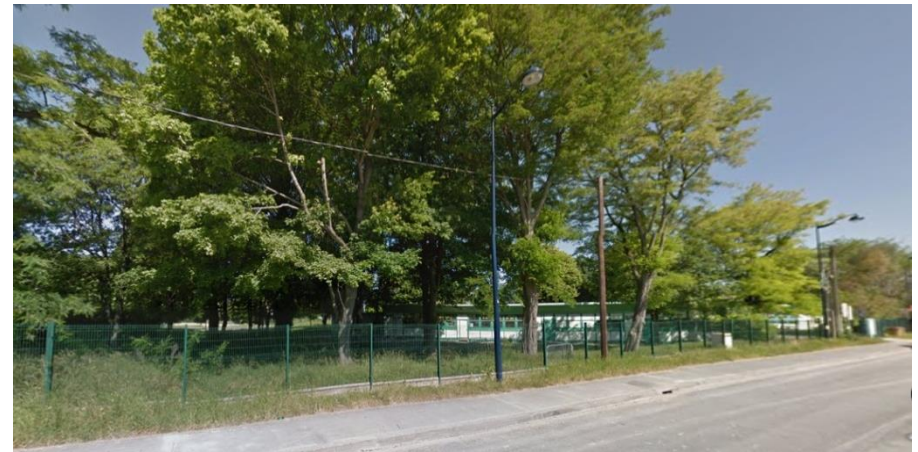
Les autres secteurs, se situent sur le quartier de la Comète, rue du Colonel Rosannof ou encore en centre-ville historique et comportent quant à eux une vocation mixte à dominante résidentielle.

Le recensement des différents secteurs de projets du territoire en renouvellement a permis de mettre en évidence de nombreuses opportunités foncières mobilisables à moyen terme (environ 60 hectares). Toutefois, la programmation sur ces espaces n'étant pas encore arrêtée nous ne pouvons estimer le nombre de logements potentiellement réalisable.

A contrario, les grandes parcelles potentiellement divisibles, constituent une denrée rare sur Dugny compte tenue de la morphologie urbaine du bâti de la commune. Ainsi seul 0,2 hectares ont été identifiés offrant, dans l'hypothèse d'une densité de 30 à 40 logements par hectares, la possibilité de réaliser entre 6 et 8 logements.



Ensemble résidentiel potentiellement mutable, située rue du C. Rosannof source Citadia Conseil



Terrain artificialisé potentiellement mutable rue Lorenzi source Citadia Conseil

Enjeu

- Anticiper la libération du foncier pour permettre l'émergence d'un projet à dominante d'habitat

3.3.1 Quelles capacités de densification et de mutation des espaces bâtis ?

- La valorisation des espaces ouverts artificialisés potentiellement mobilisables (secteurs à aménager) :

Sur ces secteurs stratégiques de développement, un dialogue compétitif est actuellement en cours afin de dessiner le devenir de ce secteur opérationnel à proximité de la nouvelle gare TEN.

Ce projet urbain de grand rayonnement vise à «créer un quartier métropolitain répondant aux enjeux de connexions urbaines mais aussi environnementaux ».

En effet, en raison de la proximité immédiate du parc George Valbon et de sa zone classée Natura 2000, il s'agira de faire émerger une nouvelle centralité qui assure la liaison entre les différents quartiers sud de la commune tout en présentant un faible impact environnemental.

Cette nouvelle centralité présente un périmètre d'opération ambitieux d'environ 40 hectares dont l'objectif premier est de réaliser la construction de nombreux logements ponctués d'équipements et de services pour assurer la vitalité du nouveau quartier.



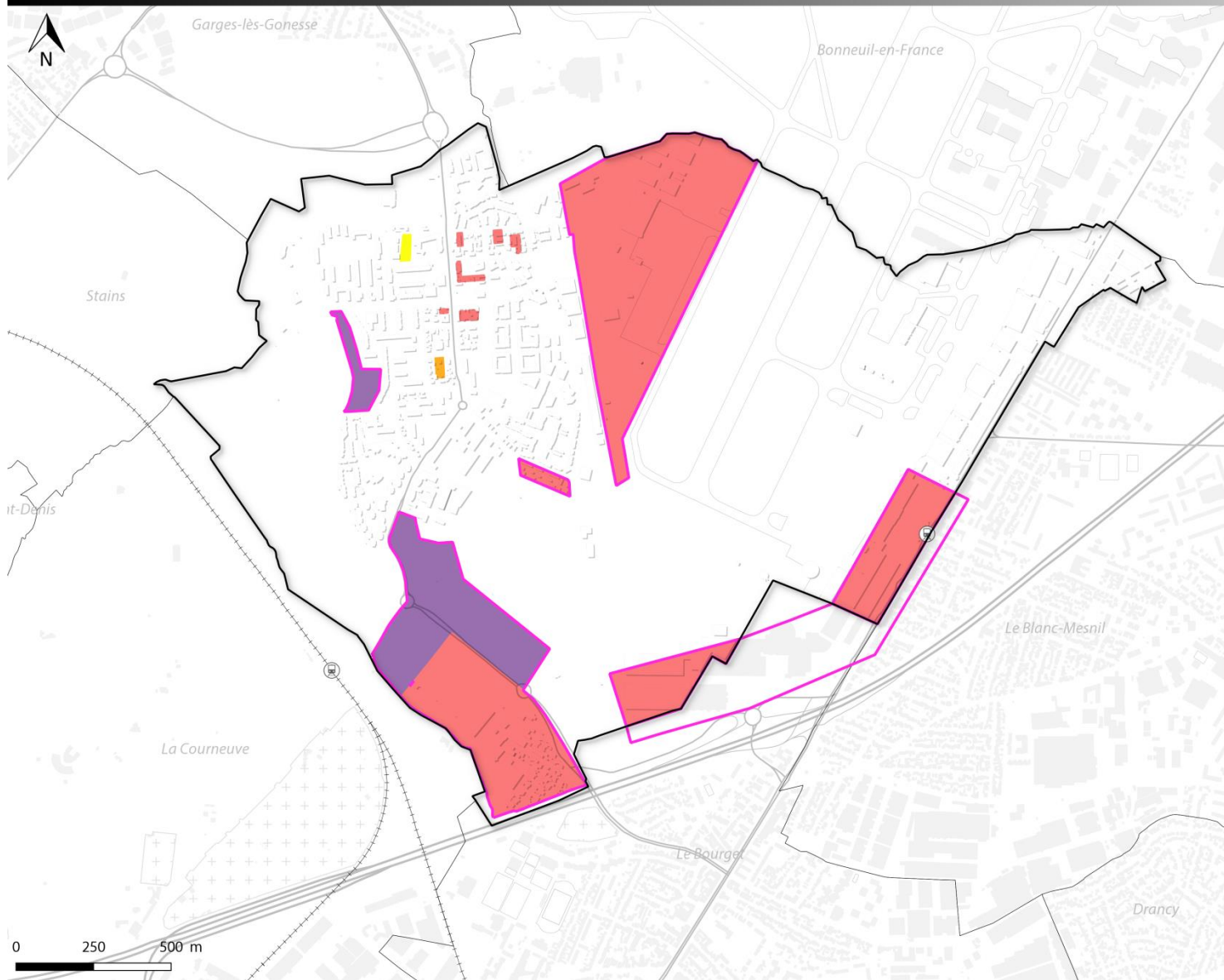
Les secteurs de projet en extension , source Citadia Conseil



Vues sur sites, source Citadia Conseil

Potentiel foncier

PLU de Dugny - Diagnostic



Terrains libres non bâtis :

- Dent creuse
CES=0 et surface > 800m²

Terrains artificialisés potentiellement mutables :

- Grande parcelle potentiellement divisible
CES < 30% et surface > 800m²
- Secteur à optimiser et/ou requalifier

Espaces ouverts artificialisés potentiellement mobilisables :

- Secteur à aménager et valoriser

Secteurs de projets :

- Limites des secteurs de projets

3.3.2 Entre centralités existantes et en devenir, des dynamiques de projets à accompagner

Des centralités à maintenir, pour une commune attractive

Le territoire de Dugny s'organise autour de différentes centralités qui doivent être appréciées dans leur ensemble afin de saisir les dynamiques et l'organisation territoriale du territoire. Ainsi, le commune s'organise autour d'une centralité principale (le centre-ville) accompagnée par des micros polarités commerciales de quartier.

La centralité principale représente le centre-ville attractif et historique de la commune. Ce dernier se situe principalement autour de la place Gabriel Péri et se poursuit le long de l'avenue Ambroise Croizat et de la rue Guynemer. De par une offre qualitative et diversifiée en commerces, services et équipements ce secteur constitue « le cœur ville », principal lieu d'interaction des Dugnysiens.

Toutefois, ce lieu de rencontre pâti d'un manque de visibilité et ne propose pas de véritables espaces publics aux usagers.



Le centre-ville commercial de Dugny, source : Citadia Conseil

En effet, les projets de rénovation du centre-ville (requalification des espaces publics, harmonisation des revêtements et du mobilier urbain, etc.) se sont essentiellement concentrés sur le parvis de la Bibliothèque Victor Hugo, laissant ainsi la place Gabriel Péri comme un espace majoritairement dédié au stationnement.

Ainsi, la poursuite de ces aménagements et l'attribution d'une nouvelle fonction à la place Gabriel Péri permettraient d'offrir, au centre-ville

de Dugny, une plus grande visibilité et fonctionnalité.

Pour accompagner cette offre, le territoire compte quatre micros polarités commerciales de quartiers, principalement localisées sur la Cité Eguillez et sur les quartiers Rabelais, La Comète et Pont-Yblon.



La polarité commerciale de la résidence Dugny, source : Citadia Conseil

Compte tenu de l'organisation territoriale et de la volonté de tendre vers davantage de mixité fonctionnelle, cette offre en commerces et services de première nécessité apparaît comme un atout essentiel pour la commune.

En effet ces petites polarités constituent de véritables lieux d'animations urbaines, support d'interactions, permettant de limiter les déplacements en direction du centre-ville pour les achats quotidiens.

Enfin, en lien avec l'arrivée de la gare TEN, une nouvelle centralité mixte va être créée au sud du territoire. Celle-ci devra permettre l'émergence d'un nouveau quartier permettant d'assurer une continuité bâtie entre les quartiers Maurice Thorez et de la Comète.

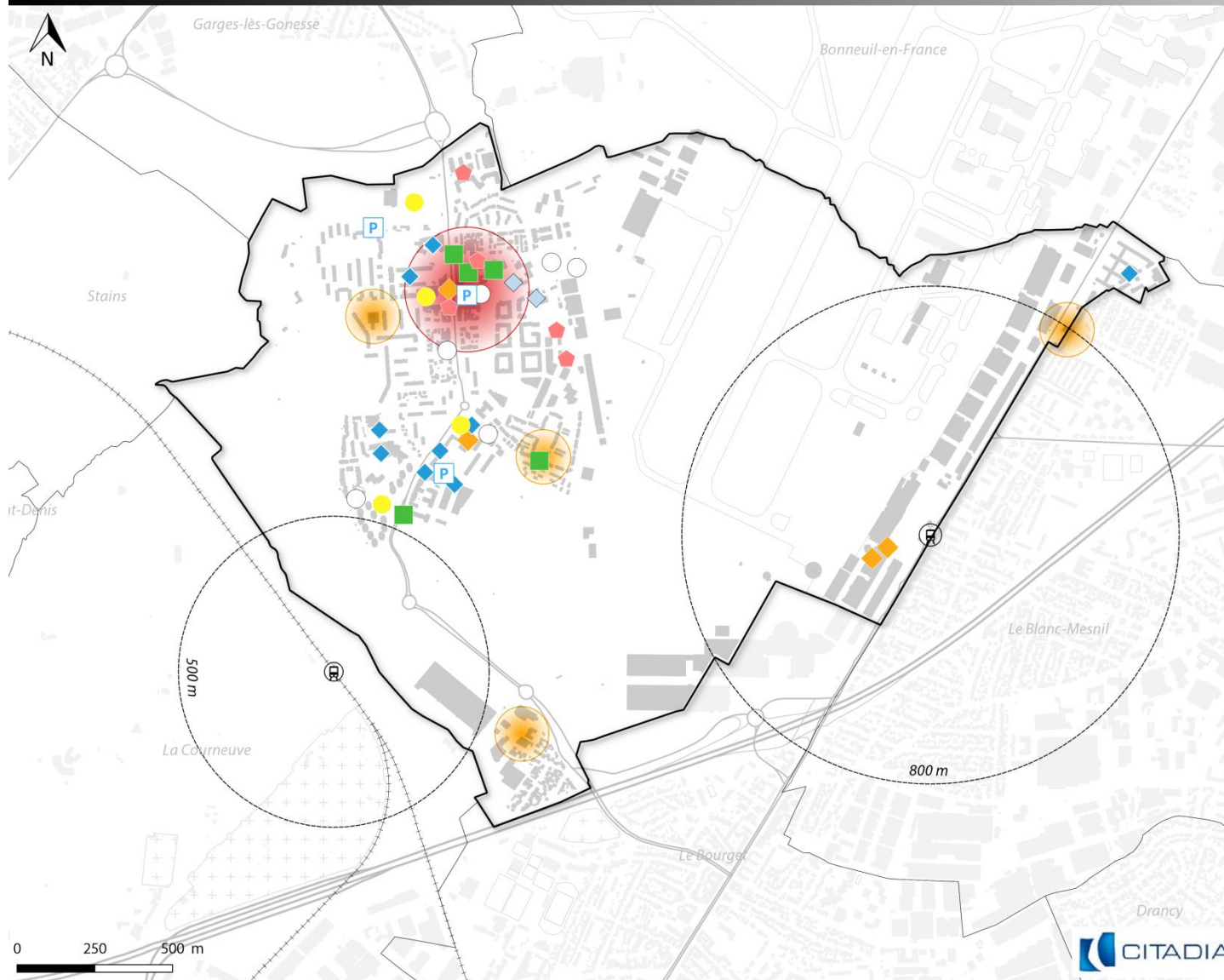
La programmation mixte de ce secteur devra répondre aux besoins des nouveaux habitants tout en veillant à sa complémentarité avec l'offre déjà existante sur le territoire.

Enjeux :

- Soutenir la mixité fonctionnelle en valorisant les centralités existantes
- Accompagner l'émergence d'une nouvelle centralité au sud du territoire et assurer ses interactions avec le centre-ville.

Des centralités différenciées et complémentaires

PLU de Dugny - Diagnostic - Janvier 2016



Légende

Limites communales

Enveloppe urbaine

Transport

🚉 Gares

⬜ Périmètre autour des gares

● Station de bus

🅑 Parking

Equipements

◇ Petite enfance

◇ Enseignement et éducation

● Sport

◇ Culture et loisirs

■ Social et médico-social

⬠ Administration et service public

○ Autre

Centralités

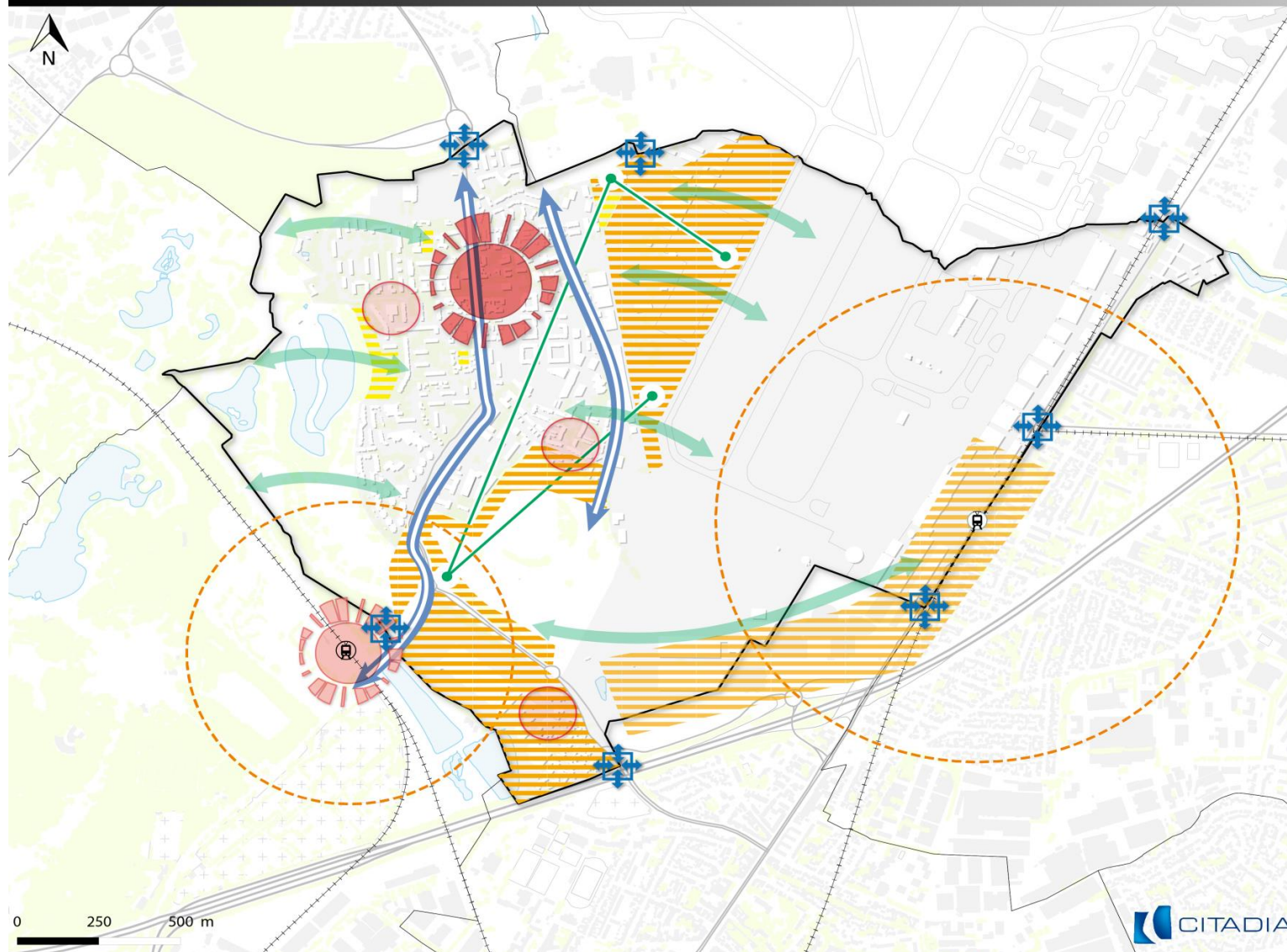
🟡 Centralité de proximité

🔴 Centralité structurante

🟡 Centralité en devenir

ENTRE CENTRALITÉS EXISTANTES ET EN DEVENIR, DES DYNAMIQUES DE PROJETS À ACCOMPAGNER

PLU de Dugny - Diagnostic - Janvier 2016



Des centralités multiples et complémentaires à soutenir

- Le centre ville : une centralité structurante à conforter
- Le secteur de la gare TEN : une centralité en devenir à accompagner
- Les centralités de quartier : des centralités à maintenir et à requalifier

Des opportunités de développement à saisir

- Des projets urbains à mettre en oeuvre pour impulser une nouvelle dynamique
- Des optimisations foncières à mobiliser pour permettre un développement cohérent de la ville
- Une intensification urbaine à mettre en oeuvre dans le respect des ambiances paysagères

Une image à renouveler

- Les entrées de ville : des secteurs stratégiques à optimiser, porteurs d'image de la ville
- Des axes structurants à requalifier pour des déplacements optimisés et fluidifiés

Des coutures urbaines à réaliser

- Des perméabilités à retrouver pour une ville unifiée et accessible
- Des connexions à établir entre les secteurs de projets afin de garantir une plus grande cohérence entre les quartiers

Constats

- Une grande stabilité de l'occupation du sol depuis 2003
- Les espaces artificialisés représentent X% du territoire
- Des opportunités foncières importantes en renouvellement urbain
- Une dynamique de projet importante à encadrer et accompagner
- Un territoire maillé par des centralités diverses et complémentaires

Orientations cadres

Les orientations du SDRIF pour la période 2013-2030 à l'échelle de l'Île-de-France :

- Des secteurs identifiés comme espace urbanisé à optimiser : un objectif d'augmentation de 10% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat
- Des quartiers à densifier à proximité des deux nouvelles gares : un objectif d'augmentation de 15% de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat
- Favoriser la mutabilité des terrains et la densification des constructions dans les tissus urbains existants
- Renforcer les centres de villes existants et leur armature (transports collectifs, commerces, artisanat, espaces publics, etc.) ainsi que leur hiérarchisation aux différentes échelles (des centres de villes aux centres de quartiers)
- Renforcer la mixité des fonctions et sa traduction dans l'aménagement de l'espace afin d'éviter une logique de zonage

Les orientations du CDT du « Pôle Métropolitain du Bourget » :

- Permettre une intensification maîtrisée des centres anciens et le long des axes principaux
- Faire des nouvelles gares des leviers du développement du territoire
- Faire des quartiers pavillonnaires et des cités jardins des îlots de fraîcheur au service de la qualité de la vie urbaine, renforcer leur identité, les restaurer
- Créer un nouveau maillage d'espaces publics et de grandes places pour développer le pôle métropolitain

Enjeux

- Conforter le rayonnement des centralités pour garantir l'attractivité de la commune
- Poursuivre un développement urbain respectueux de la trame verte communale
- Concentrer les efforts d'intensification urbaine sur les secteurs stratégiques
- Accompagner les dynamiques de projets pour tendre vers une densification cohérente et de qualité