SCOT
ROISSY PAYS DE FRANCE

RAPPORT DE PRESENTATION – TOME 1

SCoT approuvé par le conseil communautaire du 19/12/2019

Roissy Pays de France
Communauté d'Agglomération

SOMMAIRE

Préambule 5

Résumé non technique 19

Articulation du SCOT avec les autres documents de planification et documents stratégiques 53

SCOT
ROISSY PAYS DE FRANCE

PRÉAMBULE

SCoT approuvé par le conseil communautaire du 19/12/2019

Roissy Pays de France
Communauté d'Agglomération

SOMMAIRE

1 Définition et objet du SCoT de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France 9

2 Le périmètre du SCoT Roissy Pays de France 9

3 Méthodologie d'élaboration du SCoT Roissy Pays de France 2017-2019 11

3.1 Calendrier et processus d'élaboration du SCoT Roissy Pays de France 11

3.2 L'organisation politique mobilisée 13

3.3 Le suivi technique organisé 14

3.4 Les réseaux des partenaires sollicités et associés 14

4 L'évaluation environnementale 15

4.1 Cadre réglementaire et environnemental 15

4.2 Une évaluation environnementale intégrée à chaque étape d'élaboration du SCoT 16

4.3 Méthodologie de l'évaluation environnementale : analyse des incidences notables et mesures associées 16

4.4 Déclinaison des indicateurs de suivi 16

4.5 Un résumé non-technique transparent et pédagogique 17

5 Contenu du SCoT 18

1 Définition et objet du SCoT de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France

Le schéma de cohérence territoriale est un document de planification et de stratégie intercommunale créé par la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000. Il succède aux schémas directeurs et son but est de définir les orientations générales de l'organisation et de l'évolution d'un territoire sur le long terme (10/15 ans) ainsi que d'exprimer un projet d'aménagement respectant les principes du développement durable. Il est l'outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale, et de mise en cohérence des politiques sectorielles d'habitat, de déplacements, de développement économique et commercial, d'environnement, ainsi que d'urbanisme. Il assure également la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme et cartes communales (POS, PLU, PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU).

Il détermine les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser, et les espaces naturels, agricoles et forestiers. Il doit permettre de satisfaire les besoins actuels et futurs en logements, activités économiques, équipements, en veillant à la desserte en moyens de transports, à la préservation des ressources naturelles, et à l'utilisation économe et équilibrée des sols.

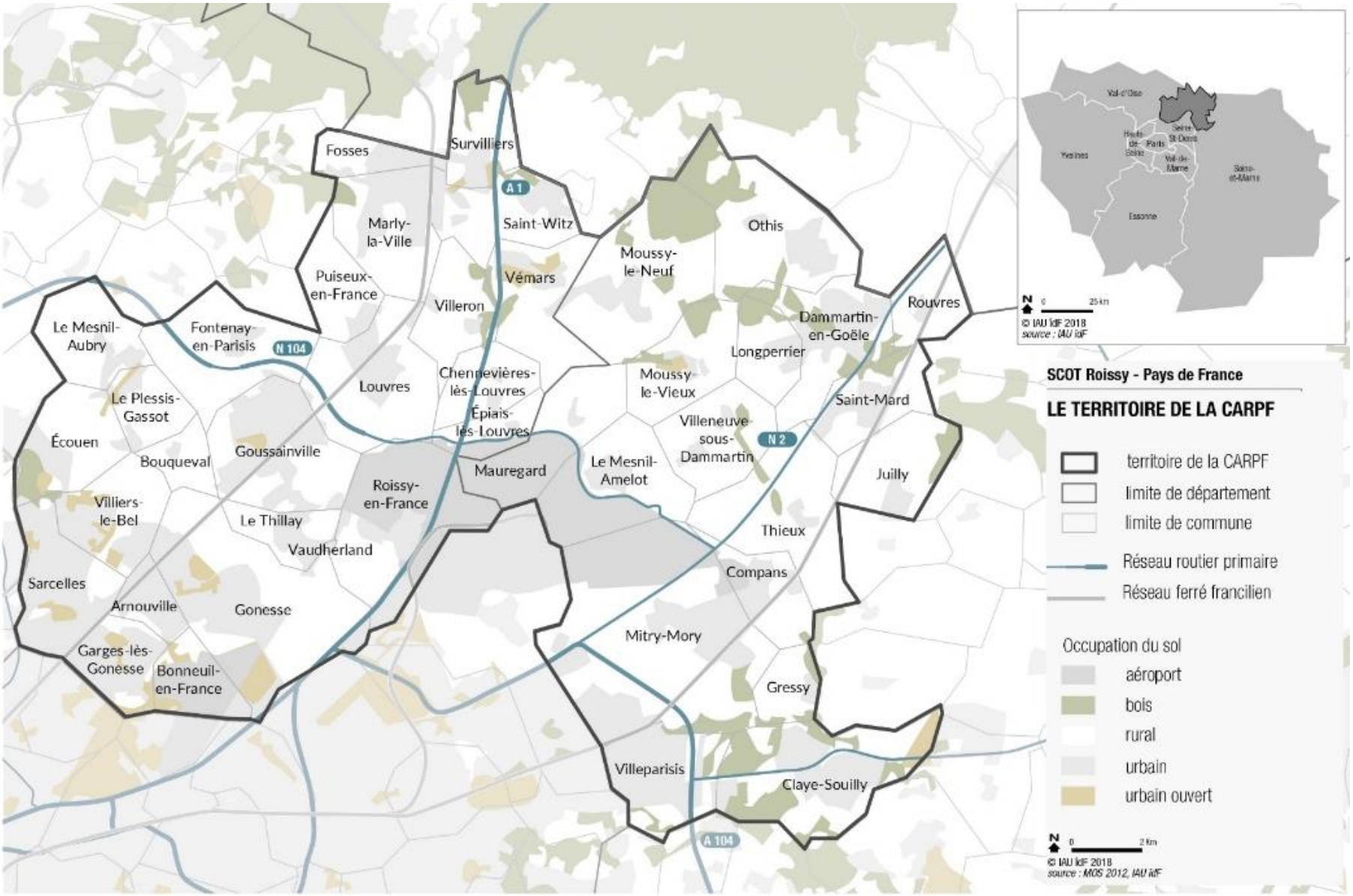
Le conseil communautaire de la CARPF a prescrit l'élaboration du SCoT par délibération n° 17.065 du 23 novembre 2017. La CARPF n'est donc pas soumise à l'obligation de réaliser un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) imposé par la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (dite loi ELAN), la délibération étant antérieure à sa promulgation.
La CARPF a néanmoins engagé une réflexion, début 2019, visant à formaliser une stratégie de développement économique, artisanale et commerciale qui a nourri la réflexion du projet de SCoT. Aussi, dans le cadre de sa déclinaison finale, cette démarche viendra utilement compléter les orientations portées par le SCoT.

2 Le périmètre du SCoT Roissy Pays de France

La communauté d'agglomération Roissy pays de France a été créée par arrêté inter-préfectoral en date du 9 novembre 2015. Née de la fusion des communautés d'agglomération Val de France et Roissy Porte de France et de l'extension à 17 communes de Seine-et-Marne anciennement incluses au sein de la communauté de communes Plaine et Monts de France, elle compte 42 communes :
Arnouville, Bonneuil-en-France, Bouqueval, Chennevières-lès-Louvres, Claye-Souilly, Claye-Souilly, Compans, Dammartin-en-Goële, Ecouen, Epiais-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Fosses, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Gressy, Juilly, Le Mesnil Amelot, Le Mesnil Aubry, Le Plessis Gassot, Le Thillay, Longperrier, Louvres, Marly-la-Ville, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-neuf, Moussy-le-Vieux, Othis, Puiseux-en-France, Roissy-en-France, Rouvres, Saint-Witz, Saint-Mard, Sarcelles, Survilliers, Thieux, Vaud'herland, Vémars, Villeneuve-sous-Dammartin, Villeron, Villiers-le-Bel.

Elle forme ainsi un ensemble de 34 238 hectares, de plus de 350 000 habitants – ce qui en fait le deuxième EPCI le plus important en population de la grande couronne francilienne, qui présente la masse critique pour peser dans le développement du territoire régional.

La création de la CARPF est intervenue dans le cadre global d'une recomposition des intercommunalités d'Ile-de-France autour de la Métropole du Grand Paris. Cette recomposition a bouleversé la géographie institutionnelle, les équilibres territoriaux et la conduite de la planification territoriale et des politiques publiques. Les effets en sont particulièrement sensibles au sein du Grand Roissy, en particulier avec la scission de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle et de l'espace économique entre la Métropole du Grand Paris et la CARPF. Plus encore qu'auparavant, la nécessité s'impose d'envisager le développement du territoire dans sa relation avec son environnement élargi.


SCOT Roissy - Pays de France
LE TERRITOIRE DE LA CARPF
territoire de la CARPF
limite de département
limite de commune
Réseau routier primaire
Réseau ferré francilien
Occupation du sol
aéroport
bois
rural
urbain
urbain ouvert
© IAU IdF 2018
source : MOS 2012, IAU IdF
Fosses
Survilliers
Marly-la-Ville
Saint-Witz
Puiseux-en-France
Vémars
Villeron
Moussy-le-Neuf
Othis
Rouvres
Dammartin-en-Goële
Longperrier
Le Mesnil-Aubry
Fontenay-en-Parisis
Louvres
Chennevières-lès-Louvres
Épiais-lès-Louvres
Moussy-le-Vieux
Saint-Mard
Le Plessis-Gassot
Écouen
Bouqueval
Goussainville
Villeneuve-sous-Dammartin
Mauregard
Le Mesnil-Amelot
Juilly
Roissy-en-France
Villiers-le-Bel
Le Thillay
Vaudherland
Thieux
Compans
Sarcelles
Arnouville
Gonesse
Mitry-Mory
Garges-lès-Gonesse
Bonneuil-en-France
Gressy
Villeparisis
Claye-Souilly
A 1
N 104
N 2
A 104

3 Méthodologie d'élaboration du SCoT Roissy Pays de France 2017-2019

Consciente de son rôle clé dans la compétitivité de la région capitale, de sa responsabilité vis-à-vis des habitants, de la nécessité de se donner les moyens, pour elle-même, d'un développement équilibré et profitable à ses populations actuelles et futures, et de se doter d'un positionnement plus affirmé, la CARPF a engagé l'élaboration d'un SCoT, afin de poser les bases d'une vision d'avenir partagée pour le territoire, à l'horizon 2030 en intelligence avec les perspectives de développement aux échelles supérieures. Il s'agit également pour la CARPF de favoriser la réalisation des projets et l'intégration des politiques publiques portées par elle-même et par les différents niveaux de pouvoirs publics, dans une logique de mise en système.

Les objectifs transversaux poursuivis dans le cadre du SCoT et inscrits dans la délibération de prescription sont les suivants :

- Façonner un territoire au sein duquel chacun puisse construire et accomplir son propre parcours de vie ;
- Assurer l'attractivité et la compétitivité du territoire et conforter son rôle comme moteur pour le développement du nord francilien ;
- Créer les conditions pour garantir les équilibres territoriaux internes à l'agglomération et maîtriser la consommation des ressources ;
- Favoriser l'émergence d'une identité commune et la montée en puissance des politiques communautaires autour d'objectifs de développement partagés.

3.1 Calendrier et processus d'élaboration du SCoT Roissy Pays de France

La démarche d'élaboration du SCoT de la CARPF a prescrit l'élaboration du SCoT par délibération n° 17.065 du 23 novembre 2017. Elle s'est composée de trois phases : le diagnostic, le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientations et d'objectifs. Durant les différentes étapes, la CARPF a retenu une méthode de travail fondée sur une large association des élus, des professionnels, des techniciens et de l'ensemble des acteurs du territoire, dans un calendrier resserré, entre 2017 et 2019.

La phase de concertation a commencé en même temps que le démarrage de la procédure de SCoT et se termine avec l'arrêt du projet le 28 mai 2019. La CARPF a fait de la concertation un point essentiel de la procédure d'élaboration du SCoT, à travers des modalités d'information et de participation du public dont les principes figurent dans la délibération de prescription du SCoT.

En 2017, la CARPF a désigné une mission de maîtrise d'œuvre des documents du SCoT, en complément de son assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO), en charge d'une mission de conseil stratégique méthodologique et juridique tout au long de l'élaboration du SCoT.

Les travaux réalisés dans ce cadre ont eu pour objectif d'accompagner la CARPF dans la structuration de sa stratégie, tout au long de la démarche d'élaboration du SCoT.
Les missions de la maîtrise d'œuvre ont consisté à :

- Elaborer les pièces du SCoT (rapport de présentation, projet d'aménagement et de développement durables et document d'orientations et d'objectifs) ;
- Parallèlement et concomitamment à l'élaboration du SCoT, procéder à son évaluation environnementale ;
- Accompagner la CARPF dans le cadre de la concertation publique et de la communication du projet, et formaliser le bilan de la concertation.

Préalablement au lancement de l'élaboration du SCoT, des auditions des 42 maires des communes de la CARPF ont été réalisées durant le 1er semestre 2017.

L'élaboration du diagnostic (fin 2017-mi 2018), une étape fondamentale

De fin 2017 à mi-2018, la CARPF s'est concentrée sur l'élaboration du diagnostic du territoire et de l'état initial de l'environnement, établis concomitamment, qui nourrissent non seulement le rapport de présentation du SCoT, mais servent également à élaborer le projet d'aménagement et de développement durables, puis le document d'orientations et d'objectifs. A ce titre, il constitue une étape fondamentale dans l'élaboration du SCoT.

Cette phase a permis aux élus, aux partenaires et aux habitants de partager une vision du présent de leur territoire et des enjeux pour le futur.

La CARPF s'est inscrite dans une démarche de co-construction avec l'ensemble des parties prenantes du territoire, à travers plusieurs espaces de dialogue et plusieurs types de mobilisation :

- Des ateliers de travail thématiques associant les élus et les techniciens de la CARPF, des personnes publiques associées ainsi que des partenaires institutionnels en janvier 2018 ;
- Un séminaire politique associé à une visite commentée du territoire le 7 mars 2018 ;
- Des réunions des comités des partenaires restreint et élargi ;
- Des réunions publiques de concertation organisées dans 4 communes du territoire en mai-juin 2018 ;
- Un document d'information « Com'Agglo édition spéciale SCoT » à destination des habitants paru en juillet 2017.

A partir d'un état des lieux construits par l'équipe de maîtrise d'œuvre, cette démarche de co-construction a permis de compléter l'état des lieux et de partager les enjeux pour le territoire.
Les acteurs consultés et associés, les habitants et les associations ont également fourni de riches contributions au diagnostic du territoire.

L'élaboration du projet d'aménagement et de développement durables (juin 2018-décembre 2018)

De juin 2018 à décembre 2018, le PADD est élaboré à partir d'un pré-projet issu de réunions et de débats avec les élus, par des séances de travail qui se sont déroulées entre juin et octobre 2018 :

- Des réunions de travail du G9[1] des élus ;
- Une conférence des maires ;
- Des contributions écrites des élus du territoire.

Le projet a également été partagé et enrichi avec les partenaires et les habitants, à travers :

- Des réunions des comités restreint et élargi des partenaires ;
- Des réunions publiques de concertation.

La CARPF a également communiqué à travers un document d'information « Com'Agglo édition spéciale SCoT » à destination des habitants paru en décembre 2018.
Le PADD a été débattu en conseil communautaire de la CARPF le 20 décembre 2018.

[1] Le G9 est l'instance resserrée politique du suivi de la démarche du ScoT. Il est constitué de 9 élus communautaires en charge des thématiques structurantes du SCoT.

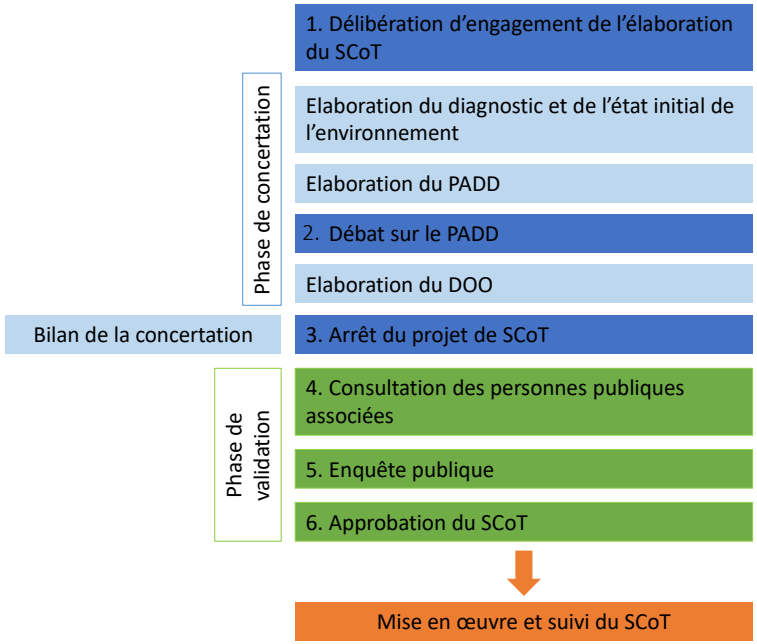
L'élaboration du document d'orientations et d'objectifs (janvier 2019-avril 2019)

De janvier à avril 2019, la CARPF a élaboré le document d'orientations et d'objectifs, partie réglementaire du SCoT, à partir de propositions de prescriptions discutées avec les élus, les partenaires et les habitants du territoire, dans le cadre de différentes instances :

- Des réunions de travail du G9 des élus ;
- Une conférence des maires ;
- Des réunions des comités restreints et élargi des partenaires ;
- Des réunions publiques de concertation.

La CARPF a également communiqué à travers un document d'information « Com'Agglo édition spéciale SCoT » à destination des habitants paru en avril 2019.

Procédure d'élaboration du SCoT



3.2 L'organisation politique mobilisée

Tout au long de la démarche, l'état d'avancement de l'ensemble des pièces du SCoT a été présenté et débattu au sein de différentes instances politiques au sein de la CARPF, en lien étroit avec les 42 communes.

Le « G9 du SCoT », un groupe de 9 élus référents de la CARPF pour l'élaboration du SCoT.

Un groupe de 9 élus référents de la CARPF a été constitué au sein de la CARPF pour l'élaboration du SCoT. Régulièrement réunis, ces 9 élus ont été mobilisés pour élaborer le SCoT durant toutes les étapes, du diagnostic, à l'élaboration du PADD, puis du DOO.

Les « conférences des 42 maires », lieux de débats entre les élus communautaires

La conférence des 42 maires a été réunie à toutes les grandes étapes d'élaboration du SCoT, et a donné lieu à des échanges riches et constructifs, tant pour élaborer le diagnostic territorial, le PADD que le DOO.

Le conseil communautaire de la CARPF

Le conseil communautaire de la CARPF est l'organe délibérant qui valide les propositions faites par le « G9 du SCoT » et débattues dans le cadre de la conférence des 42 maires.

3.3 Le suivi technique organisé

Le suivi technique du SCoT est assuré par la direction de l'aménagement de la CARPF, qui pilote la démarche technique et administrative d'élaboration du SCoT et propose, prépare et met en œuvre le travail des élus ainsi que les différentes instances de travail du SCoT.
La CARPF s'est entourée de deux équipes de maîtrise d'œuvre :

- Le groupement Algoé Consultants – Institut Paris Région Ile-de-France, en charge du diagnostic territorial, du PADD, du DOO, du bilan de la concertation, du rapport de présentation et de toute l'animation de la démarche ;
- Vizéa, en charge de l'état initial de l'environnement et de l'évaluation environnementale.

Elle s'est également appuyée sur une équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage composée de :

- Mensia Conseil,
- Soler-Couteaux & Associés

3.4 Les réseaux des partenaires sollicités et associés

Les partenaires suivants ont été associés tout au long de la démarche d'élaboration du SCoT et consultés lors des étapes clés :

- L'Etat, personne publique associée (PPA)
- La Région Ile-de-France (PPA)
- Le Conseil départemental de Seine-et-Marne (PPA)
- Le Conseil départemental du Val d'Oise (PPA)
- Ile-de-France Mobilités
- Le SIAH Croult et Petit Rosne, le SAGE Croult Enghien Vielle Mer
- Les chambres consulaires de Seine-et-Marne et du Val d'Oise : Chambres de Commerce et d'industrie, Chambre d'agriculture, Chambre de métiers et de l'artisanat
- Les CAUE de Seine-et-Marne et du Val d'Oise
- Les associations et autres acteurs du territoire : Aéroports de Paris, des acteurs du logement (Action Logement, EPFIF, promoteurs et bailleurs), des associations environnementales…
- Les habitants du territoire
- Les agents des différents services et compétences de la communauté d'agglomération et des communes.

4 L'évaluation environnementale

4.1 Cadre réglementaire et environnemental

Le SCoT de Roissy Pays de France est soumis à une évaluation environnementale en application de la Directive Européenne n°2001/42 du 27 Juin 2001 relative à l'évaluation des plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement.

La transposition en droit français de la directive européenne n°2001/42 du 27 juin 2001 a conduit à soumettre certains documents d'urbanisme à la procédure d'évaluation environnementale stratégique, telle que définie aux articles L.121-10 et suivants du code de l'Urbanisme.

L'évaluation environnementale stratégique permet de prendre en compte les enjeux environnementaux et d'enrichir le projet grâce à :

- La définition de l'état initial, des forces et des faiblesses du territoire d'un point de vue environnemental (document intitulé « Etat Initial de l'Environnement » du SCoT de Roissy Pays de France) ;
- L'appréciation des incidences et des enjeux des décisions publiques sur l'environnement ;
- L'information renforcée du public.

La démarche environnementale permet de s'assurer que l'environnement est pris en compte le plus en amont possible afin de garantir un développement équilibré du territoire. Elle est l'occasion de répertorier les enjeux environnementaux et de vérifier que les orientations envisagées dans le SCoT ne leur portent pas atteinte. Les objectifs de l'évaluation environnementale sont ainsi de :

- Vérifier que l'ensemble des facteurs environnementaux ont bien été pris en compte lors de l'élaboration du SCoT ;
- Analyser les effets potentiels des objectifs et orientations d'aménagement et de développement sur toutes les composantes de l'environnement ;
- Permettre les inflexions nécessaires pour garantir la compatibilité des orientations avec les enjeux environnementaux ;
- Dresser un bilan à terme des effets de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement ;
- Pour les collectivités et maîtres d'ouvrages, de prendre des décisions adéquates pour assurer le développement durable de leur territoire ;
- Contrôler, suivre et évaluer l'évolution des composantes environnementales du territoire au regard des réalisations des projets retenus dans le SCoT ;
- Contribuer à faire du projet, évalué et suivi, un réel outil de pilotage du territoire et de maîtrise de la qualité environnementale des politiques publiques.

Le présent rapport reprend les points suivants :

- L'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ;
- L'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 du code de l'Environnement ;
- L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des autres solutions envisagées ;
- La présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et si possible, compenser les conséquences dommageables du plan ou du document sur l'environnement et en assurer le suivi ;
- Un résumé non technique des informations prévues ci-dessus et la description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

4.2 Une évaluation environnementale intégrée à chaque étape d'élaboration du SCoT

Il a été considéré que les pièces constituant l'évaluation environnementale réparties au sein du rapport de présentation devaient retracer les étapes d'une démarche d'intégration de l'environnement tout au long de la conception du document d'urbanisme, dans un objectif de traçabilité et de transparence des choix, indispensable pour assurer l'information du public et de l'autorité administrative compétente en matière d'environnement.

L'état initial de l'environnement (EIE) du SCoT de Roissy Pays de France permet, pour chaque thème environnemental, de synthétiser les éléments de connaissance disponibles pour établir un état actuel de l'environnement, faisant ressortir les forces et faiblesses du territoire et les tendances d'évolution. Il identifie les enjeux environnementaux à prendre en compte par le SCoT de manière accessible afin de répondre au triple objectif de disposer d'un outil de connaissance du territoire, de prospective et de pédagogie.

La démarche d'évaluation environnementale repose ainsi sur la qualité et la pertinence de l'état initial de l'environnement dans la mesure où ce dernier doit alimenter :

- **Les choix favorables à l'environnement** au sein du projet d'aménagement et de développement durables ;
- **La mise en place de dispositions favorables à l'environnement** dans le DOO ;
- **L'établissement d'une situation de référence** pour procéder à l'évaluation environnementale du SCoT et pour construire le **mode de suivi** de la mise en œuvre du SCoT (indicateurs d'évaluation).

4.3 Méthodologie de l'évaluation environnementale : analyse des incidences notables et mesures associées

L'analyse des incidences notables prévisibles du SCoT implique la présentation des mesures d'évitement et de réduction des conséquences dommageables du SCoT sur l'environnement. Cette partie de l'évaluation environnementale retranscrit, de manière complète, l'analyse des incidences du document d'urbanisme. Les impacts positifs sont précisés, au même titre que les effets négatifs, qu'ils soient directs ou indirects, ainsi que les mesures d'évitement et de réduction.

Ce chapitre retranscrit les apports des différentes étapes de la démarche d'évaluation environnementale pour éviter les incidences négatives, les réduire, les compenser :

- Une analyse systématique globale des incidences du projet de PADD pour mettre en débat les différents thèmes jugés prioritaires de l'environnement, permettant d'exposer comment le document prend en compte les enjeux environnementaux et/ou a des incidences, positives comme négatives, sur ces derniers, et ayant permis d'apporter des améliorations ;
- Une analyse des incidences notables prévisibles du DOO sur l'Environnement avec une approche par famille d'orientations pour permettre d'avoir une approche globale pour chaque orientation pour l'ensemble des enjeux, de mieux relier les impacts aux pressions et d'être plus précis. Une approche par secteur particulier est également présente, pour les sites Natura 2000 notamment. Pour faciliter la lisibilité du rapport, les mesures « envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser les conséquences dommageables du schéma sur l'environnement » sont intégrées à cette partie afin de mettre en évidence le lien avec les incidences négatives qu'elles visent à réduire ou atténuer. La manière dont elles sont traduites dans les parties normatives du SCoT y est précisée. Des recommandations sont également formulées pour compléter l'analyse.

4.4 Déclinaison des indicateurs de suivi

Les objectifs du suivi de la mise en œuvre du SCoT sont :

- D'apprécier l'évolution des enjeux sur lesquels le SCoT est susceptible d'avoir des incidences (tant positives que négatives), d'apprécier ces incidences, la mise en œuvre des dispositions en matière d'environnement et leurs impacts ;
- D'envisager des adaptations dans la mise en œuvre du document, voire d'envisager sa révision.

Ce chapitre propose les modalités retenues pour assurer le suivi de la mise en application du SCoT : les objectifs et familles d'indicateurs qui ont pour missions de simplifier et synthétiser des informations et données nombreuses, de quantifier des phénomènes complexes et de constituer une aide à la diffusion d'une information accessible, ainsi qu'une aide à l'évaluation et à la décision.

Le travail sera approfondi lors de la phase administrative liée à l'approbation du SCoT, notamment en termes d'opérationnalité du dispositif de suivi et de moyens alloués à la CARPF qui porte le SCoT.

4.5 Un résumé non-technique transparent et pédagogique

Le résumé non technique fait partie des éléments devant composer l'évaluation environnementale. Il participe à la transparence et à l'appropriation du document par le public et constitue donc un apport de l'évaluation environnementale aux principes démocratiques.

Afin que le public cerne bien tous les enjeux et comprenne comment la dimension environnementale a été intégrée au regard de ces enjeux, ce résumé non technique est complet puisqu'il porte au minimum sur toutes les phases de l'évaluation environnementale, mais également très synthétique.

5 Contenu du SCoT

Conformément à l'article L141-2 du code de l'urbanisme, le SCoT est constitué des éléments suivants :

- Le **rapport de présentation** : premier document constitutif du SCoT, il explique les choix retenus pour établir le PADD et le DOO en s'appuyant sur un diagnostic territorial. Il identifie les espaces dans lesquels les PLU doivent analyser les capacités de densification et de mutation. Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le DOO. Il décrit l'articulation du schéma avec les documents avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.
- Le **projet d'aménagement et de développement durables** qui fixe les objectifs des politiques publiques en matière d'urbanisme, de logement, de transports et déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.
- Le **document d'orientations et d'objectifs**, document opérationnel, opposable aux documents d'urbanisme locaux, PLH et PDU dans un principe de compatibilité, qui décline les objectifs du PADD sous forme de prescriptions pour la mise en œuvre du SCoT.

Le code de l'urbanisme définit le contenu du rapport de présentation du schéma de cohérence territoriale (SCoT) :

Article L 141-3 du code de l'urbanisme

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs, en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.

Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L. 151-4.

Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.

Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 131-1 et L. 131-2, avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.

SCOT
ROISSY PAYS DE FRANCE

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

SCoT approuvé par le conseil communautaire du 19/12/2019

Roissy Pays de France
Communauté d'Agglomération

SOMMAIRE

1 Qu'est-ce que le SCoT ? 23

2 Le périmètre du SCoT Roissy-Pays de France 23

3 Le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement 25

3.1 Approche territoriale 25

3.1.1 Un positionnement stratégique en Ile-de-France, une attractivité à soutenir pour assurer le rôle du territoire dans le développement de la région capitale 25

3.1.2 Une économie diversifiée et puissante qui s'appuie sur des sites d'activités 28

3.1.3 Un territoire aux contrastes sociaux et spatiaux croissants 29

3.1.4 Un cadre de vie composite, une habitabilité du territoire à conforter 32

3.2 Zoom sur l'état initial de l'environnement 34

3.2.1 Approche paysagère 34

3.2.2 Trame Verte et Bleue et continuités écologiques 36

3.2.3 Ressource en eau 38

3.2.4 Risques naturels et technologiques 39

3.2.5 Nuisances et pollutions 41

3.2.6 Climat, énergie et matières premières 43

4 L'analyse de la consommation foncière et les objectifs chiffrés de limitation 44

4.1 Les objectifs de densification 44

4.2 Analyse des effets des objectifs de limitation de la consommation d'espace 44

5 L'évaluation environnementale 45

5.1 Méthodologie d'analyse 45

5.2 Analyse des incidences du PADD sur l'environnement 45

5.3 Analyse des incidences du DOO sur l'environnement 47

5.4 Synthèse des mesures 49

5.5 Incidences du SCoT sur les zones Natura 2000 50

6 Les modalités de suivi de l'application du SCoT 52

7 L'articulation du Schéma avec les plans et programmes 52

1 Qu'est-ce que le SCoT ?

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) est un document d'urbanisme traduisant un projet de territoire à l'échelle d'un bassin de vie. Il détermine l'organisation spatiale et les grandes orientations de développement du territoire, à l'horizon 2030, dans de nombreux domaines (logements, emplois, activités économiques, transports, agriculture, environnement, etc.).

Ces schémas ont été créés par la loi de solidarité et de renouvellement urbain du 13 décembre 2000. Le rôle et l'importance de ce document stratégique ont été affirmés par les lois successives (lois Grenelle I et II de 2009 et 2010, loi ALUR de mars 2014).

Le SCoT est destiné à servir de cadre de référence pour les différentes politiques sectorielles, notamment celles centrées sur les questions d'organisation de l'espace et d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'aménagement commercial, d'environnement.... Il en assure la cohérence, tout comme il assure la cohérence des documents sectoriels intercommunaux : plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), programmes locaux de l'habitat (PLH), plans de déplacements urbains (PDU), et des PLU ou des cartes communales établis au niveau communal.

Véritable projet de territoire, le SCoT se compose de 3 documents :

- Le Rapport de Présentation : document informatif et explicatif qui expose notamment le diagnostic du territoire et l'Etat Initial de l'Environnement permettant de dégager les enjeux stratégiques ;
- Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) : projet politique du territoire qui définit les grands choix stratégiques de l'agglomération ;
- Le document d'orientations et d'objectifs (DOO) : document opposable qui précise les orientations d'aménagement sous forme de prescriptions et de recommandations, permettant la mise en œuvre du PADD.

2 Le périmètre du SCoT Roissy-Pays de France

Le SCoT Roissy-Pays de France s'étend sur le territoire de la communauté d'agglomération du même nom, établissement public de coopération intercommunale (EPCI) créé le 1er janvier 2016, par la fusion des communautés d'agglomération Val de France et Roissy Porte de France, dans le Val d'Oise, et de 17 communes issues de la communauté de communes Plaines et Monts de France, en Seine-et-Marne.

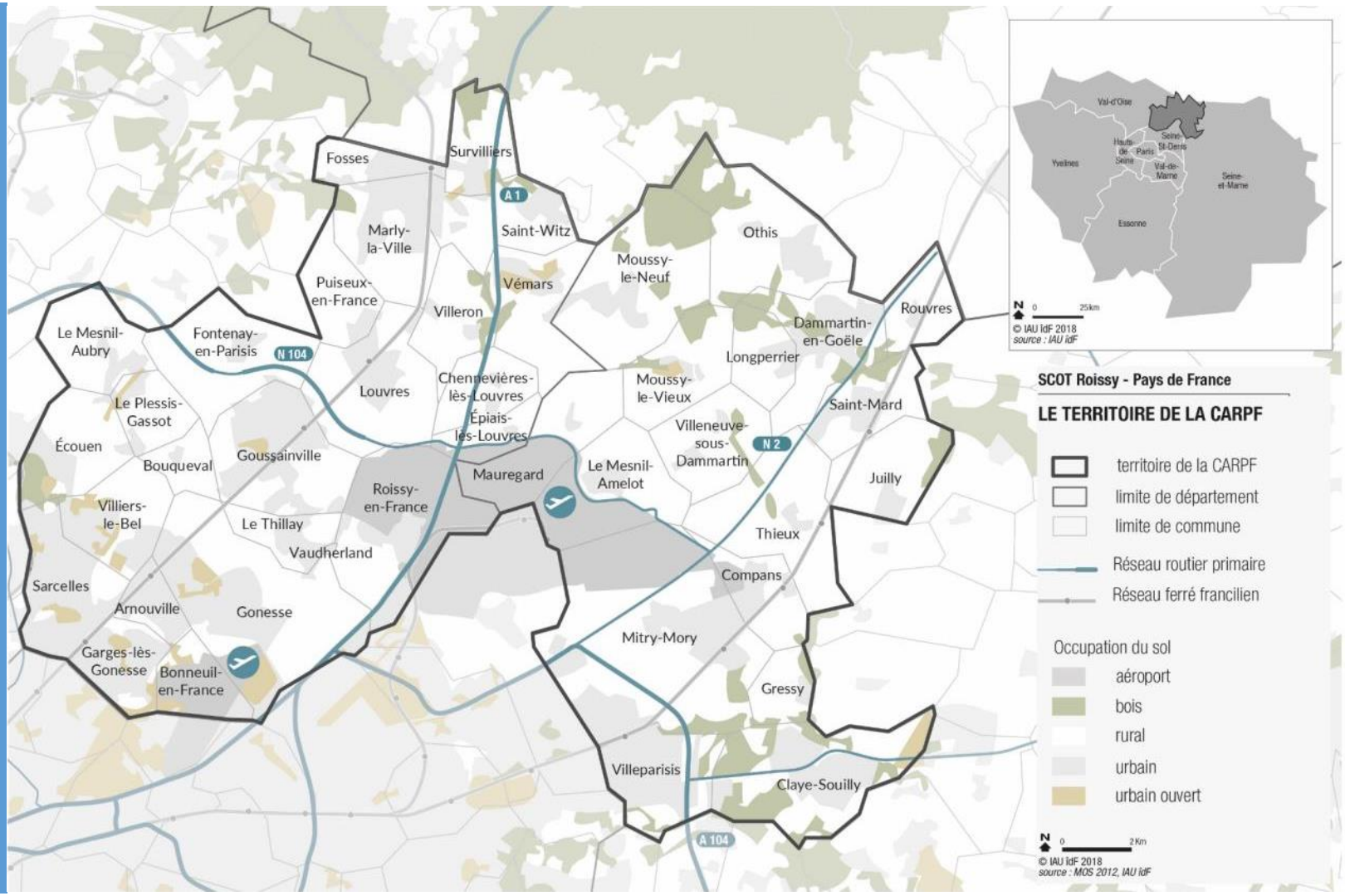
La Communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF) forme un ensemble de 42 communes et de 345 938 habitants – le deuxième plus important en population de grande couronne francilienne – atteignant la masse critique pour peser dans le développement du territoire régional.

Le SCoT est le premier du territoire.

La carte page suivante illustre les limites du territoire.

- **42** communes
- **2 aéroports**
- **345 938 habitants (2014)**
- **182 049 emplois (2014)**
- **128 175 logements (2014)**
- **34 238 ha dont 3257 ha de surface aéroportuaires à Paris - Charles de Gaulle**
- **51% de surface agricole.**

Sources :
INSEE, RGP 2014 et MOS Institut Paris Région IDF.



3 Le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement

3.1 Approche territoriale

Roissy Pays de France est l'une des principales portes d'entrée de la région parisienne : depuis l'Europe du Nord, via le réseau routier, mais également depuis l'international, avec la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. Fortement marqué par la proportion d'espaces ouverts, il constitue aussi une interface paysagère aux confins de l'Ile-de-France. Le territoire est doté d'une géographie discrète et peu marquante, dominée par la Plaine de France valorisée de longue date par l'agriculture intensive et identifiée comme un atout important pour l'implantation de l'aéroport dans les années 1970. Il se structure autour de grandes lignes de forces :

- De façon singulière, le centre de la communauté d'agglomération est occupé par l'immense plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. Avec les implantations économiques qui lui sont liées, elle forme « le Grand Roissy » qui s'étend aussi pour partie sur l'Établissement public territorial du Grand Paris « Terre d'Envol » et qui interconnecte donc la CARPF avec la Métropole.
- Au sud, de part et d'autre de ce cœur territorial aéroportuaire, le front bâti de l'agglomération parisienne rappelle que la capitale n'est distante que de 10 km. Il est interrompu à Bonneuil-en-France par l'emprise de l'aéroport d'affaires de Paris-Le Bourget.
- En allant vers le nord, ce front bâti métropolitain laisse la place de manière nette aux vastes espaces ouverts de secteurs tantôt ruraux, tantôt périurbains.
- Un grand nombre d'infrastructures lourdes traversent ou connectent le territoire autant qu'elles le fragmentent. Il s'agit du RER D à l'ouest, des deux branches du RER B au centre, des lignes de Transilien K à l'est et H à l'ouest, mais aussi de l'autoroute A1, de la voie rapide Francilienne, des lignes ferrées à grande vitesse (LGV Nord, LGV Est, Contournement Est) et de lignes à très haute tension.

Riche d'un développement économique rapide depuis l'installation de l'aéroport international inauguré en 1974, le territoire a également subi une anthropisation importante qui façonne son cadre de vie actuel et pose un certain nombre de défis.

Ce diagnostic met la lumière sur un territoire au modèle singulier, entre métropolisation et ruralité, en l'absence de ville centre, et dans le paradoxe d'un territoire à la fois hyper connecté au monde et qui souffre d'un grand nombre de difficultés en matière de mobilité, d'un lieu de vie qui participe à l'économie mondialisée mais aspire à la proximité et au mieux-être local.

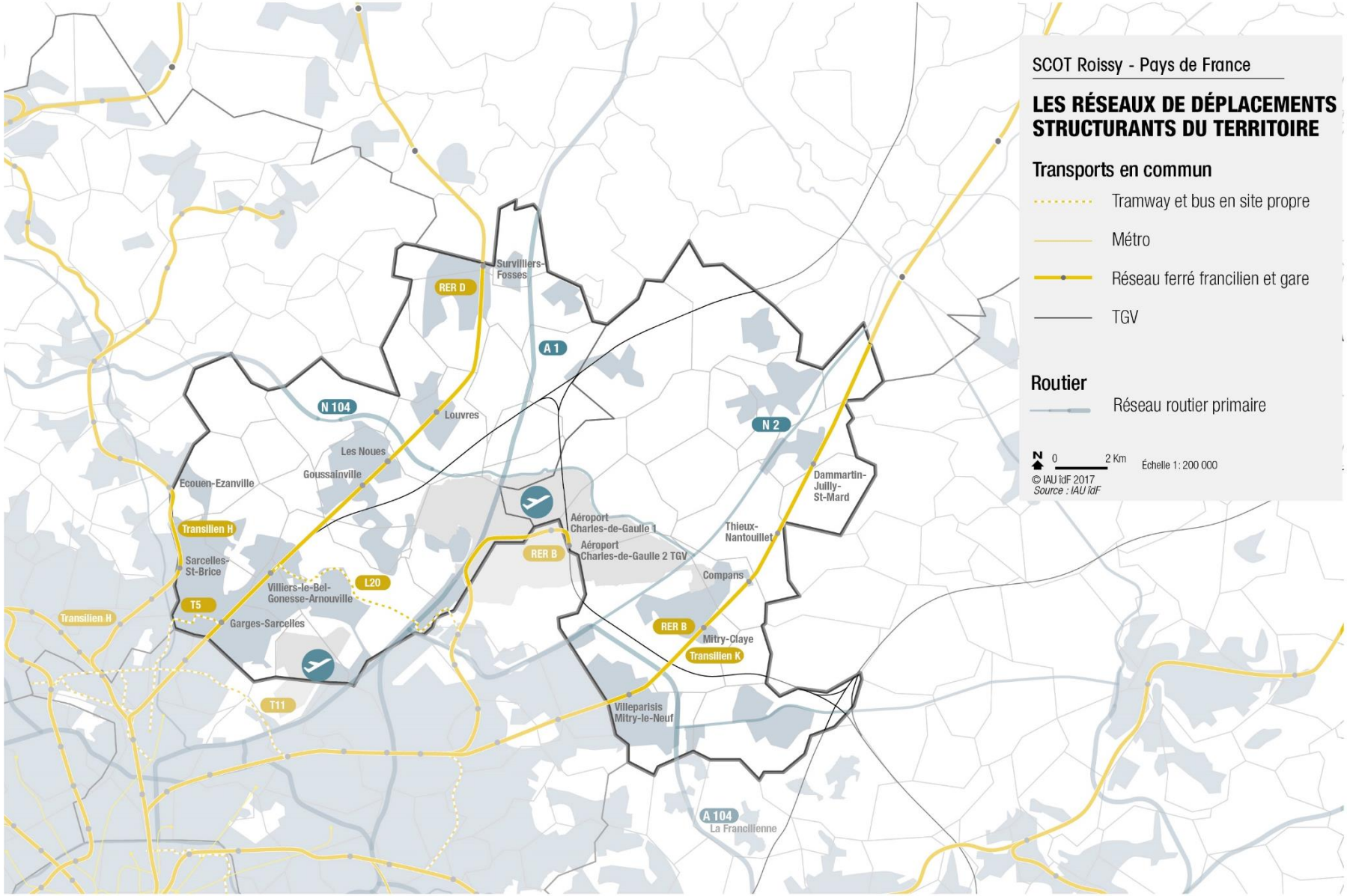
3.1.1 Un positionnement stratégique en Ile-de-France, une attractivité à soutenir pour assurer le rôle du territoire dans le développement de la région capitale

Par sa situation de porte d'entrée nationale et métropolitaine grâce aux grandes infrastructures de transport présentes et en premier lieu les aéroports, par son poids démographique et sa vocation régionale à produire de nouveaux logements, par le volume et le potentiel d'emplois qu'elle représente, la CARPF constitue un territoire essentiel au développement et au rayonnement de l'Ile-de-France.

3.1.1.1 Ce qu'il faut retenir

- Un territoire ouvert sur le monde et bien connecté au cœur de la métropole, porte d'entrée régionale idéalement située sur l'axe reliant la métropole à l'Europe du Nord et participant à plusieurs fonctions d'approvisionnement régional. Mais un positionnement et une attractivité fragilisés par une accessibilité mise à mal par la saturation croissante des axes routiers, le manque de régularité et le déficit capacitaire des transports en commun.
- Un territoire créateur d'emplois qui contribue à la compétitivité de la région capitale. Des emplois assurés majoritairement par des habitants extérieurs au territoire, peu accessibles aux habitants de la CARPF pour des raisons de transport ou de qualification. Résider sur le territoire n'est pas le choix massif de ces travailleurs, ce qui interpelle l'attractivité résidentielle de la CARPF.
- Un bassin d'habitat qui continue à créer des logements selon un rythme qui doit cependant s'accentuer pour atteindre les objectifs du Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement : 1700 logements à construire par an, alors même que le développement est contraint par un certain nombre de dispositifs tels les plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports Paris Charles-de-Gaulle et Paris Le Bourget.

Figure 1 - Les réseaux de déplacements structurants du territoire



3.1.1.2 Enjeux pour le SCoT

Des atouts géographiques et paysagers qui ont permis le développement d'infrastructures régionales au détriment de l'environnement et du cadre de vie : des nuisances sonores, de la pollution, une saturation des réseaux de transport, un paysage marqué par les espaces d'activités et les infrastructures.

Le SCoT doit contribuer à confirmer le territoire dans son rôle moteur au sein de la métropole francilienne. Pour cela, il cherchera à asseoir le potentiel économique de la CARPF et à conforter son fonctionnement en tant que bassin d'habitat et d'emploi, en faisant des choix cohérents en matière d'accueil économique, d'équilibre de l'habitat et d'équipement du territoire. Accentuer l'effort de création de logements, appuyé nécessairement par le développement de nouvelles mobilités, participera à constituer un territoire structurant du nord francilien qui renforce ses relations avec les autres territoires du grand quadrant nord francilien et son influence sur les décisions d'investissement public, notamment en matière de desserte aux différentes échelles.
A ce titre, le SCoT doit contribuer à permettre un meilleur maillage et une plus grande efficacité des transports collectifs, notamment en rabattement sur les pôles gares et en renforcement des liaisons est-ouest. La promotion de l'usage des transports collectifs va de pair avec une amélioration des conditions d'usage des modes actifs, marche et vélo, que soit en rabattement et diffusion depuis les pôles de transports ou pour les déplacements locaux. A ce titre une offre combinée transports en commun et modes actifs doit pouvoir améliorer considérablement l'accessibilité aux zones d'emploi et aux quartiers d'habitat. Il en découle de fait un enjeu fort de pacification et de meilleur partage des espaces publics de voirie tout particulièrement à l'échelle des centralités et des polarités urbaines.
La question des flux logistiques doit également être abordée puissamment par le SCoT dans un objectif de meilleure maitrise, via les outils et les compétences des collectivités, dont la réglementation et le contrôle de la voirie et du stationnement.

Enfin, les enjeux liés à l'environnement comprennent une meilleure prise en compte des espaces d'intérêt écologique qui, situés en périphérie du territoire, font souvent partie d'ensembles qui dépassent les frontières de la CARPF. Ils constituent de véritables réservoirs de biodiversité à recoudre et à reconnaitre en tant qu'atouts locaux. Leurs liaisons écologiques sont à maintenir, renforcer ou créer.
A défaut de constituer une pépite à l'échelle régionale, la trame verte et bleue du territoire peut localement constituer un atout au service du cadre de vie et du bien-être territorial. Les vastes espaces de la plaine de France exploités par l'agriculture intensive présentent de nombreuses zones de contact avec les zones urbanisées. Ces interfaces sont autant d'occasions d'un traitement paysager (par des haies, des fossés boisés…) qui introduirait à la fois une plus grande diversité paysagère et une lecture d'échelle humaine. Ces efforts sont la condition d'un meilleur contact des habitants à la nature présente sur le territoire et d'un enrichissement global du cadre de vie.

3.1.2 Une économie diversifiée et puissante qui s'appuie sur des sites d'activités

3.1.2.1 Ce qu'il faut retenir

- Une économie avant tout diversifiée, animée par un réseau dense de PME et le poids de quelques grands comptes
- Une économie présentielle, incluant les métiers liés à l'aérien, qui pèse près de 65% des emplois, et qui a gagné des emplois entre 2011 et 2016. Des secteurs en croissance : construction, services à la personne, (dont santé – centre hospitalier de Gonesse), hébergement-restauration, transport aérien. Des secteurs en perte d'emplois qui correspondent pourtant à d'importants besoins de services : enseignement et administration. Une augmentation des emplois de cadres mais la part des cadres des fonctions métropolitaines reste relativement faible. Les domaines de la gestion et du commerce sont les plus représentés.
- Une dominance de l'économie présentielle dans les communes de la continuité métropolitaine et d'autres, Fosses, Dammartin-en-Goële, Claye-Souilly, qui ne sont pas toujours bien desservies par des gares, ce qui questionne la définition des polarités.

- La place particulière de l'agriculture : 50% de l'espace occupé, une activité intensive, nécessaire au territoire régional et une production de céréales d'envergure internationale. Des démarches pour préserver l'activité agricole sur le territoire.
- Un tissu économique placé sous l'influence des fonctions liées à la connectivité.
- Une terre d'accueil pour les entreprises mais une forte concurrence intra communale et intercommunale au sein même de la CARPF du fait du foisonnement des projets économiques. De nombreuses zones d'activités qui représentent près de 25 % des surfaces artificialisées et dont une partie est à moderniser. Un renouvellement qui n'est pas encore véritablement entamé et une poursuite du développement, dans un contexte de raréfaction des capacités d'extension de l'urbanisation.
- Des problématiques de déconnexion en termes d'emploi et de formation. Des difficultés d'accès à l'emploi en termes de mobilités, comme de compétences.

3.1.2.2 Enjeux pour le SCoT

La création d'emplois, l'accueil et le maintien des entreprises présentes sur le territoire est un enjeu majeur pour l'agglomération qui entend contribuer durablement à la compétitivité et au rayonnement de l'Ile-de-France dont elle est, et dont elle entend rester, l'un des principaux moteurs économiques. Le SCoT doit être un outil pour poursuivre le développement et l'adaptation de l'offre d'accueil économique, et être en mesure d'apporter une réponse distinctive (foncière, immobilière, de cadre de vie et d'environnement de services) à la demande des entreprises qui s'exerce sur des marchés locaux, métropolitains et internationaux fortement concurrentiels.

Cela doit se traduire par :

- Le soutien au développement des filières économiques majeures du territoire tout en développant les conditions d'accueil et de déploiement d'une économie de proximité, et diversifiée, répondant à l'ensemble des besoins des habitants et des entreprises
- Une maximisation des effets économiques de la plate-forme au bénéfice de tout le territoire.
- L'organisation et la lisibilité de l'offre en matière économique tout en optimisant la consommation de l'espace. Notamment par le développement de projets en renouvellement urbain, mobilisant les gisements fonciers que constituent les sites obsolètes, à condition de trouver les modèles économiques qui permettent leur modernisation.
- La prise en compte et la régulation des concurrences intra et intercommunales en matière de zones d'activités économiques.
- Le soutien à la diversification de l'économie, notamment par le développement d'une offre en immobilier de bureaux.
- Le développement de l'offre de formation initiale et continue en cohérence avec les besoins des entreprises du territoire.

3.1.3 Un territoire aux contrastes sociaux et spatiaux croissants

3.1.3.1 Ce qu'il faut retenir

- Une démographie dynamique, de par une vitalité des naissances, mais une attractivité du territoire globalement faible ;
- Une grande vitalité potentielle : un creuset d'adultes et d'actifs en devenir mais une grande précarité de la situation des jeunes et un appareil de formation inadapté aux besoins des entreprises du territoire, un déficit d'attractivité des équipements scolaires, en particulier des collèges et des lycées ;
- Des liaisons de transports en commun internes nombreuses mais difficiles entre les secteurs et les différentes fonctions du territoire et un déficit général des transversales ;
- Des capacités de production de logements, des secteurs de projet mais un développement urbain contraint notamment par les PEB ;
- Une offre et un accès aux équipements et services inéquitable à l'échelle du territoire : déficit de places dans les structures petite enfance, carence dans l'offre et l'accès aux soins ;

- Une offre commerciale encore traditionnelle, la prégnance d'un modèle de « commerce de périphérie », une vitalité commerciale des centres villes en fragilité et une hiérarchie des polarités commerciales pas toujours évidente à lire.

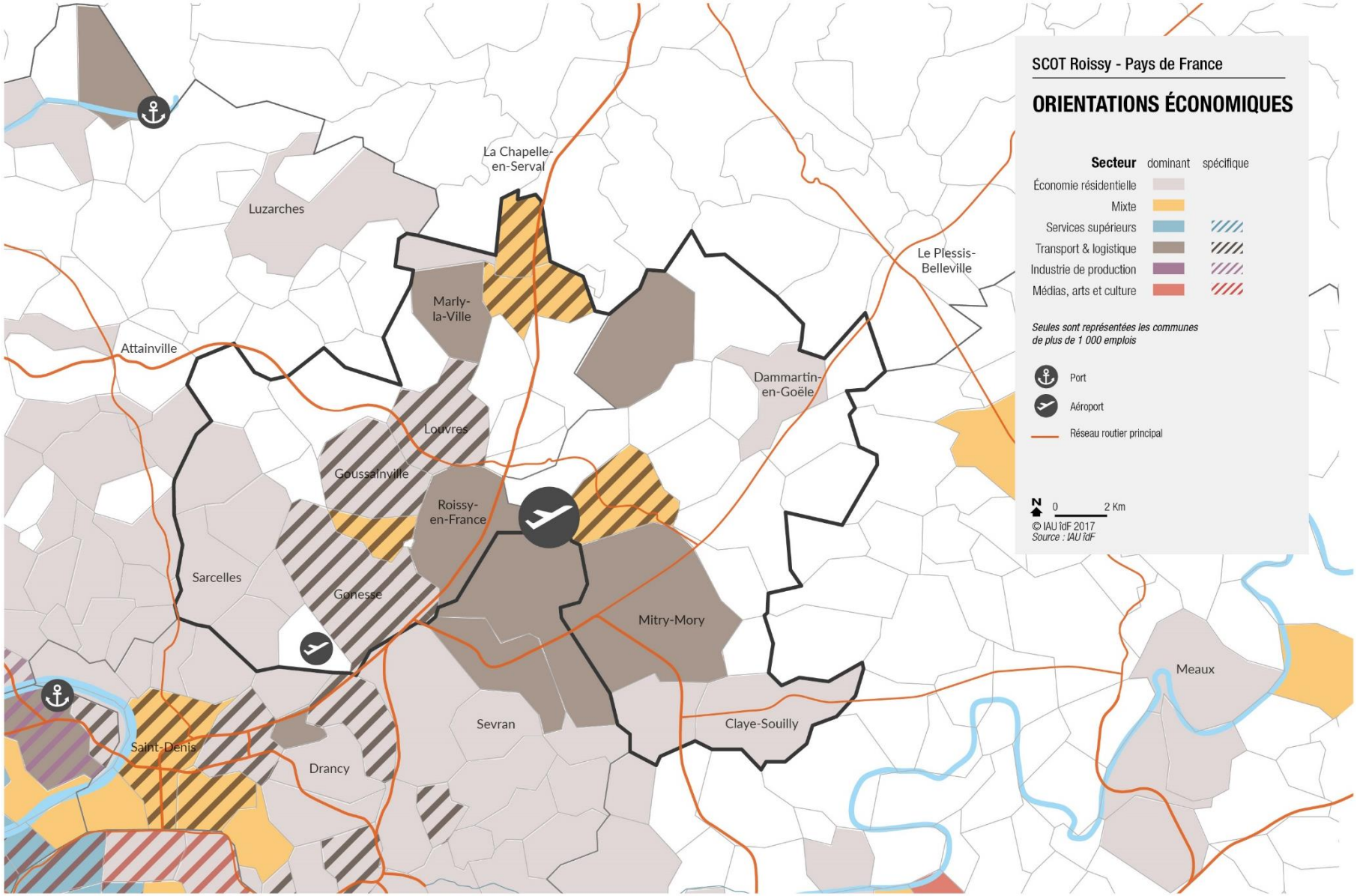
3.1.3.2 Enjeux pour le SCoT

Le SCoT doit promouvoir un développement fondé sur l'équilibre entre un objectif d'attractivité métropolitaine et un objectif de structuration d'un territoire des proximités, dans le respect des identités communales.
La recomposition et la diversification de l'offre de logements à l'échelle du territoire, le renouvellement des quartiers les moins favorisés, l'amélioration résolue de l'offre de formation et la consolidation des offres de services et commerces de proximité soutiendront l'objectif de construire un territoire inclusif et solidaire, accueillant pour tous types de populations et attentif aux plus fragiles d'entre eux.

Sont en jeu :

- La cohérence et la cohésion territoriale compte tenu des contrastes démographiques ;
- L'accessibilité des habitants du territoire aux pôles d'emploi par un développement des transports en commun mais aussi des modes alternatifs, et plus globalement la nécessaire amélioration des mobilités internes au territoire quel que soit le motif de déplacement ;
- L'attractivité du parc de logements existant y compris le logement social : vieillissement du parc à anticiper, développement d'une offre de qualité et en quantité, en cohérence avec l'armature territoriale qui sera définie dans le PADD ;
- La couverture sanitaire du territoire pour répondre aux besoins d'une population de 350 000 habitants ;
- L'attractivité des équipements scolaires et la diversification des formations proposées ;
- L'augmentation et la déconcentration du parc social, dans le cadre du NPNRU ;
- La vitalité commerciale du territoire par une bonne articulation entre des centres villes vivants et animés et des surfaces en périphérie pérennes.

Figure 2 - Orientations économiques



3.1.4 Un cadre de vie composite, une habitabilité du territoire à conforter

3.1.4.1 Ce qu'il faut retenir

- Des espaces naturels présents et mais peu investis pour des usages de loisirs ;
- Des espaces ouverts de respiration entre les zones urbaines à maintenir pour stopper l'avancée des fronts urbains ;
- Un patrimoine architectural et des formes urbaines diverses (époques, types) et bien réparties sur le territoire, des cultures vivantes et un patrimoine immatériel dynamique mais peu mis en valeur ;
- La juxtaposition de bâtis vieillissants ou dégradés avec des éléments plus récents ; une pratique de longue date de l'extension urbaine plutôt que du renouvellement urbain ;
- Le paysage parfois peu qualitatif de grandes zones commerciales avec certains commerces déqualifiés, en proximité de nouveaux projets, concomitamment à la problématique de la dégradation du tissu commercial ancien ;
- Le morcellement du territoire par les infrastructures et équipements ;
- Des nuisances et pollutions liées principalement aux transports (routier et aérien) et à l'activité économique. Des nuisances industrielles signifiées par la présence de nombreuses installations classées et d'activités identifiées dans les bases BASOL et BASIAS. Des nuisances aéroportuaires qualifiées par deux PEB et PGS. Une qualité de l'air dégradée principalement par le trafic routier et la proximité de la métropole, mais aussi la présence des aéroports et des activités économiques.

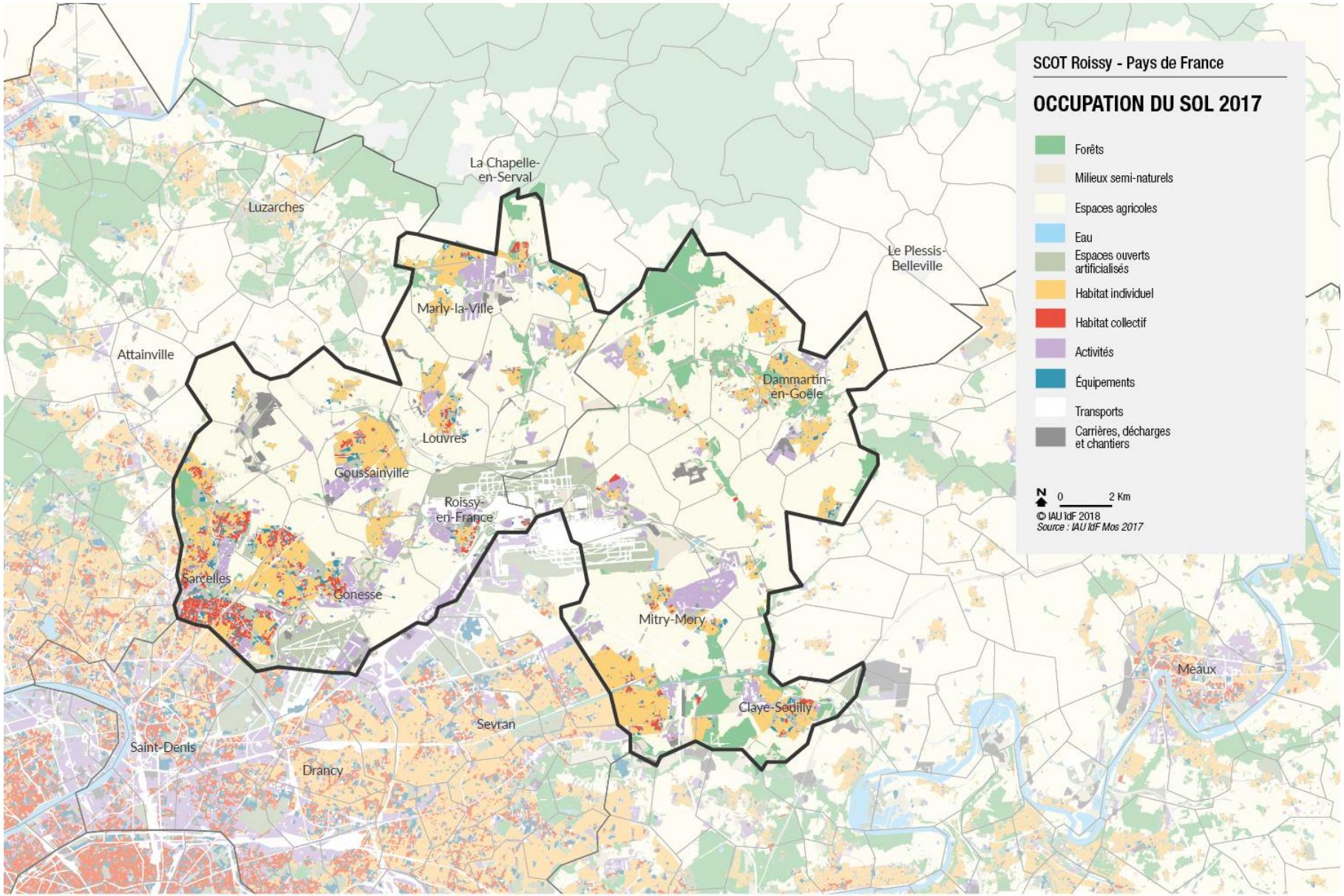
3.1.4.2 Enjeux pour le SCoT

La CARPF entend promouvoir un modèle de développement plus soutenable que celui qui a prévalu jusqu'ici et s'engager résolument dans la transition écologique et énergétique qu'imposent le réchauffement climatique et la raréfaction des ressources. Au travers du SCoT, elle cherchera à concilier l'impératif du développement avec les contraintes qui pèsent sur son habitabilité et avec la préservation et la valorisation de ses atouts patrimoniaux-bâtis et naturels-, dont elle entend faire un vecteur d'attractivité.
En fixant précisément les contours de l'enveloppe urbaine et en définissant les espaces agricoles et naturels à préserver, le SCoT s'affirmera comme le premier instrument de la lutte contre l'étalement urbain et de la limitation de la consommation foncière.

Sont en jeu :

- La qualité du cadre de vie et la santé des habitants, par un meilleur contrôle des nuisances et des pollutions ;
- La révélation de la trame verte et bleue dans l'armature territoriale pour créer du lien entre les formes urbaines et équilibrer un paysage artificiel ;
- L'identité du territoire, qui reste à conforter au travers d'usages croisés, des liens fonctionnels et culturels à développer entre les différentes parties du territoire pour faire connaitre aux habitants la diversité des identités urbaines ;
- La préservation de l'espace par une confortation de la densification, dans le respect des identités urbaines du territoire, de la mémoire des lieux en cohérence avec les ressources communes du territoire ;
- L'image du territoire au travers de la valorisation des ressources naturelles et patrimoniales sur lesquels le territoire peut s'appuyer pour améliorer son image.

Figure 3 - Occupation du sol 2017



3.2 Zoom sur l'état initial de l'environnement

L'état initial de l'environnement analyse les aspects environnementaux du territoire et en définit les enjeux à prendre en compte dans la définition du projet de SCoT. Son résumé (ci-dessous) présente les principales caractéristiques du territoire par thématique environnementale ainsi que les enjeux associés. Le scénario fil de l'eau en présente leurs évolutions pressenties en cas de non mise en œuvre du SCoT.

3.2.1 Approche paysagère

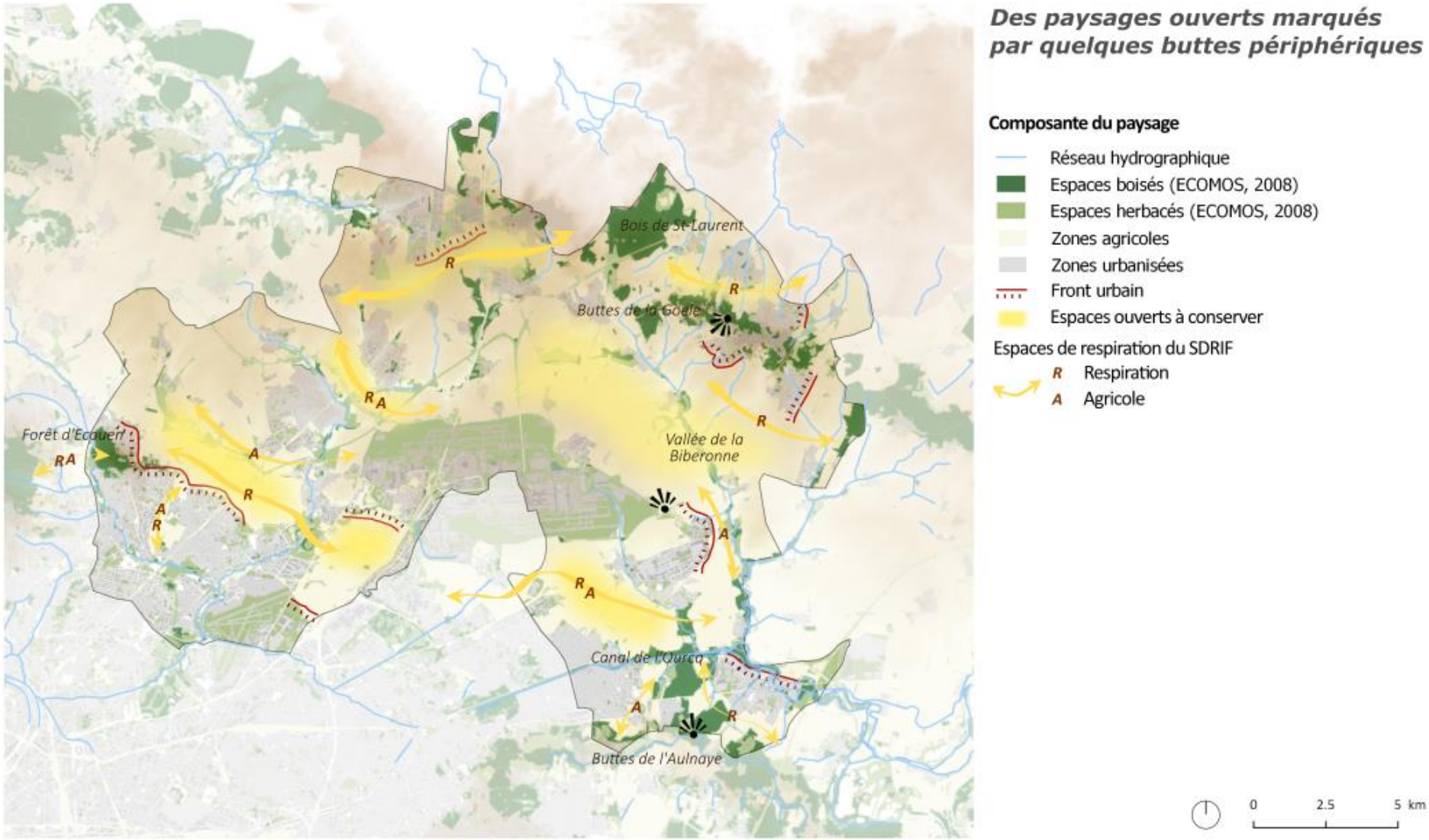
3.2.1.1 Ce qu'il faut retenir

- Des paysages ouverts délimités par des buttes périphériques qui marquent l'horizon du territoire ;
- Un grand paysage emblématique d'Île-de-France : la Plaine de France ;
- Deux sites paysagers d'intérêt inscrits ou classés : la vallée de l'Ysieux et de la Thève et la Plaine de France ;
- Une pression urbaine sur ces espaces agricoles ouverts
- Des infrastructures dont l'empreinte dans le paysage est accentuée par la géographie plane ;
- Une deuxième géographie marquée par des buttes artificielles formées par les ISDI ;
- Des paysages périurbains de faible qualité marqués par une banalisation de l'urbanisation.

3.2.1.2 Scénario « Fil de l'eau »

La géographie relativement peu marquée et plane du territoire permet la mise en valeur du moindre élément vertical. L'urbanisation des espaces ouverts de la Plaine de France et l'avancée des fronts urbains créent des ruptures dans la lecture du paysage et une fermeture de ce dernier. Le développement d'ISDI supplémentaires participe à perturber la contemplation du territoire et la géographie du territoire. Enfin, le développement de quartiers pavillonnaires et de zones d'activités en périphérie des villes participe à la banalisation des paysages périurbains.

Figure 4 - Carte des paysages ouverts et buttes périphérique, Vizea, 2018



3.2.1.3 Enjeux environnementaux

Des enjeux qualifiés de **faibles** au regard des caractéristiques du territoire :

- Des paysages agricoles ouverts à maintenir et valoriser pour conserver des espaces de respirations ;
- Une qualité paysagère à intégrer en zone périurbaine pour lutter contre la banalisation ;
- Un paysage de plaine facile à parcourir, à faire contempler et découvrir
- Plusieurs éléments paysagers remarquables (buttes, espaces naturels, cours d'eau…) à mettre en valeur.

3.2.2 Trame Verte et Bleue et continuités écologiques

3.2.2.1 Ce qu'il faut retenir

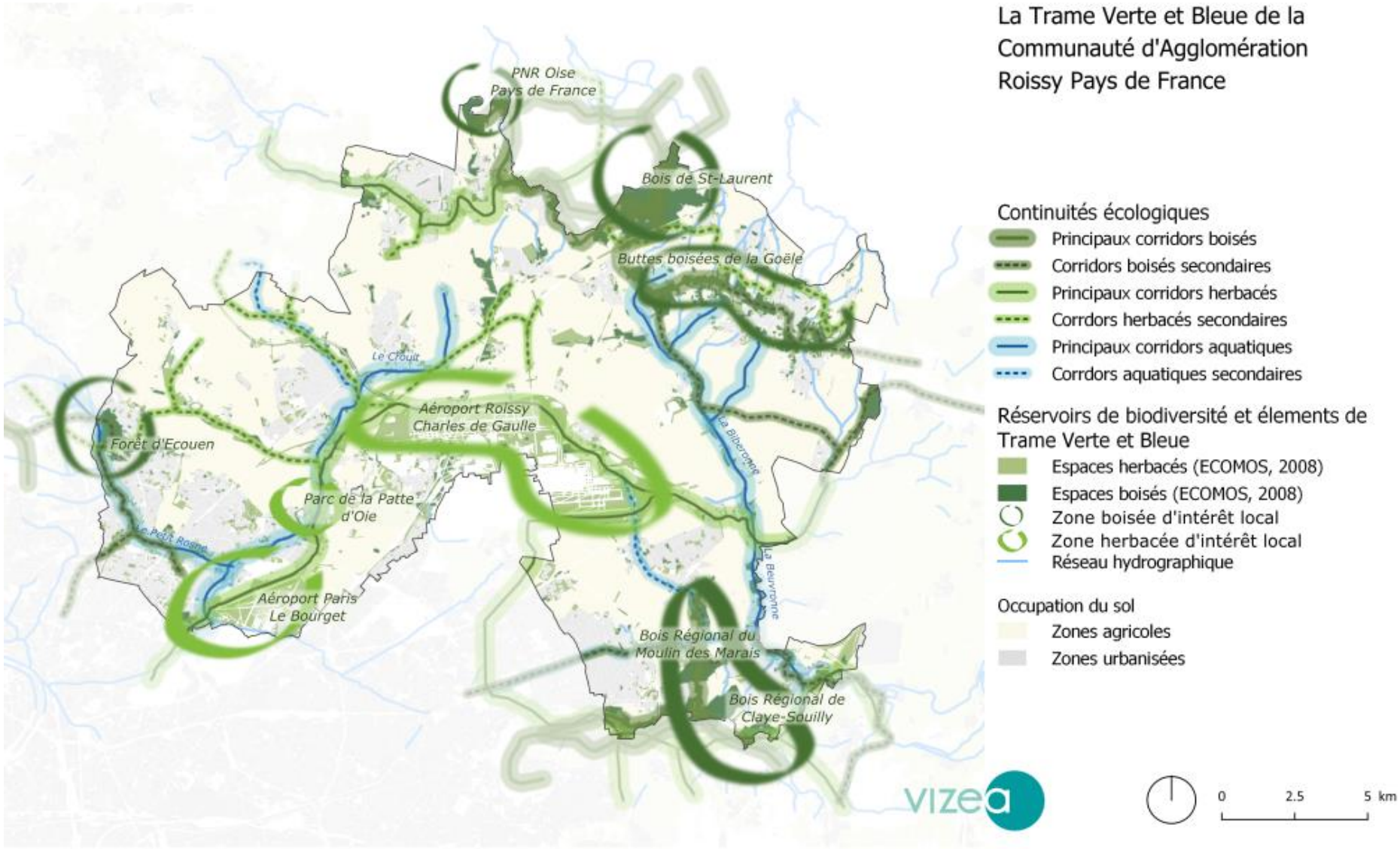
- Peu d'espaces naturels protégés ou inventoriés (à peine 2 % des surfaces) mais quelques milieux naturels d'intérêt en périphérie du territoire ;
- Trois trames naturelles principales constitutives des espaces naturels :
  - Une trame boisée aux réservoirs localisés en périphérie, fragmentée par le réseau routier et ferroviaire ;
  - Une trame bleue constituée de cours d'eau supports de continuités écologiques structurantes accompagnées de zones humides relictuelles (Biberonne, Beuvronne, Croult, Petit-Rosne, Nonette) ;
  - Une trame herbacée méconnue, principalement portée par l'activité agricole, les infrastructures (routières et aéroportuaires notamment) et les parcs de loisirs ;
- Des milieux ouverts qui constituent des éléments structurants pour la trame verte et bleue (Plaine de France) ;
- Des parcs et jardins multifonctionnels qui viennent renforcer le patrimoine végétal du territoire.

3.2.2.2 Scénario « Fil de l'eau »

Le développement des infrastructures de transports et des grands projets, le « grignotage » des espaces agricoles par l'urbanisation accentuent la fragmentation du réseau écologique local et restreignent la trame verte et bleue relictuelle du centre du territoire.

Si les SAGE présents sur le territoire protègent certains cours d'eau, les autres subissent des pressions susceptibles de diminuer leur richesse écologique et de dégrader la qualité des eaux.

Figure 5 - Carte de la trame verte et bleu du territoire, Vizea, 2019



3.2.2.3 *Enjeux environnementaux*

Des enjeux **modérés** au regard des caractéristiques du territoire :

- Une trame verte et bleue à renforcer à l'échelle du territoire ;
- Des espaces herbacés associés aux grandes infrastructures ou aux sites fréquentés à valoriser ;
- Des espaces ouverts de respiration entre les zones urbaines à maintenir pour stopper l'avancée des fronts urbains ;
- Des cours d'eau à préserver voire à renaturer et valoriser ;
- Une place de la nature ordinaire en milieu urbain et périurbain à réaffirmer ;

3.2.3 Ressource en eau

3.2.3.1 *Ce qu'il faut retenir*

- Des ressources en eau souterraines en bon état qualitatif et quantitatif à préserver mais des masses d'eaux superficielles de faible qualité et soumises à une triple pression (agricole, urbaine et industrielle) ;
- Un territoire en tête de bassin versant qui se doit d'assurer une solidarité amont/aval ;
- Les zones humides, considérées comme les « reins » du réseau hydrographique, à l'état de reliquats sur le territoire.
- Des dispositifs épuratoires et d'assainissement à mieux connaître et à mettre en conformité dans la partie est du territoire dans le cadre du transfert de compétences Assainissement vers la CARPF ;
- Une eau potable en partie prélevée localement mais sensible aux pollutions et des captages d'Alimentation en Eau Potable (AEP) au fonctionnement indépendant et en cours de sécurisation à l'est du territoire dans le cadre du transfert de compétences AEP vers la CARPF ;
- Une consommation en eau potable domestique en baisse mais une part importante de consommation industrielle.

3.2.3.2 *Scénario « Fil de l'eau »*

Dans le scénario fil de l'eau, les nappes souterraines présentent un bon état qualitatif et quantitatif. Néanmoins la nappe de l'Eocène de Valois reste vulnérable aux pollutions diffuses et des efforts sont nécessaires pour maintenir son niveau et sa qualité. La nappe de l'Albien, plus profonde et protégée reste fragile d'un point de vue quantitatif.

Le risque de déficit d'approvisionnement en eau potable est limité. Néanmoins les captages n'étant pas mis en réseau, les marges de sécurité demeurent faibles.

La mauvaise qualité des eaux superficielles risque de s'aggraver par l'intensification des activités et la non-conformité de certains réseaux d'assainissement. Néanmoins les actions de structuration en cours inversent la tendance.

Les prélèvements d'eau sont globalement en baisse pour les usages domestiques mais reste élevé pour l'usage industriel.

3.2.3.3 *Enjeux environnementaux*

Des enjeux **forts** au regard des caractéristiques du territoire :

- Des ressources en eau superficielles et souterraines à préserver tant au niveau qualitatif que quantitatif ;
- Un réseau d'assainissement à renouveler et des branchements à mettre en conformité sur tout le territoire ;
- Une alimentation en eau potable à sécuriser par la protection des ressources stratégiques et la mise en réseau de l'approvisionnement ;
- Une consommation d'eau potable à réduire autant que possible.

3.2.4 Risques naturels et technologiques

3.2.4.1 Ce qu'il faut retenir

- Des épisodes d'inondations localisés, ayant pour origine les remontées de nappes ou le ruissellement pluvial ;
- Une planification de la gestion du risque inondation en cours d'élaboration (1 PPRI prescrit, 1 en réflexion) ;
- Un risque de mouvement de terrain localisé mais localement très contraignant (gypse, cavité…) ;
- Un risque industriel important généré par la présence d'installations classées à haut niveau de risque (faisant l'objet de 3 PPRT sur le territoire) ;
- Un territoire desservi et traversé d'axes et de canalisations transportant des matières dangereuses.

3.2.4.2 Scénario « Fil de l'eau »

Conséquence du réchauffement climatique et de l'artificialisation des sols, le risque d'inondation s'intensifie localement et touche davantage de secteurs amont.

Le risque de mouvements de terrain par retrait gonflement des argiles (accroissement des phénomènes climatiques extrêmes…) ou par dissolution du gypse contraint davantage l'urbanisation.

L'attractivité économique s'intensifie sur le territoire. Au cœur de flux toujours plus importants d'échanges qui prennent appui sur son réseau dense d'infrastructures de transport, le territoire demeure fortement exposé aux risques technologiques :

- liés à la présence d'activités industrielles ;
- liés au transport de matières dangereuses.

Figure 6 - Synthèse des risques technologiques du territoire, Vizea, 2019

3.2.4.3 *Enjeux environnementaux*

Des enjeux **modérés** (sur la partie risques naturels) à **fort** (pour les risques technologiques) :

- Prévenir et se protéger des risques d'inondation en lien avec l'artificialisation des sols ;
- Prévenir et se protéger des risques de mouvement de terrain localement ;
- Contenir les risques industriels et de transports en matières dangereuses ;
- Assurer la sécurité des populations vis-à-vis de chaque risque.

3.2.5 Nuisances et pollutions

3.2.5.1 *Ce qu'il faut retenir*

- Une activité industrielle intense générant des nuisances et des pollutions signifiées par la présence de nombreuses installations classées et d'activités identifiées dans les bases BASOL et BASIAS ;
- Un environnement sonore très contraint : des nuisances sonores issues du trafic des nombreux axes majeurs de déplacement (routier et ferré) et de la présence de deux aéroports (nuisances sonores qualifiées par deux PEB et PGS) ;
- Une qualité de l'air dégradée principalement par le trafic routier et la proximité de la métropole, mais aussi la présence des aéroports et des activités économiques ;
- Un véritable territoire d'accueil pour le traitement des déchets avec des enjeux qui dépassent les frontières du territoire mais des opportunités de revalorisation des déchets à plusieurs niveaux ;
- Des lignes à haute tension entravant localement le territoire.

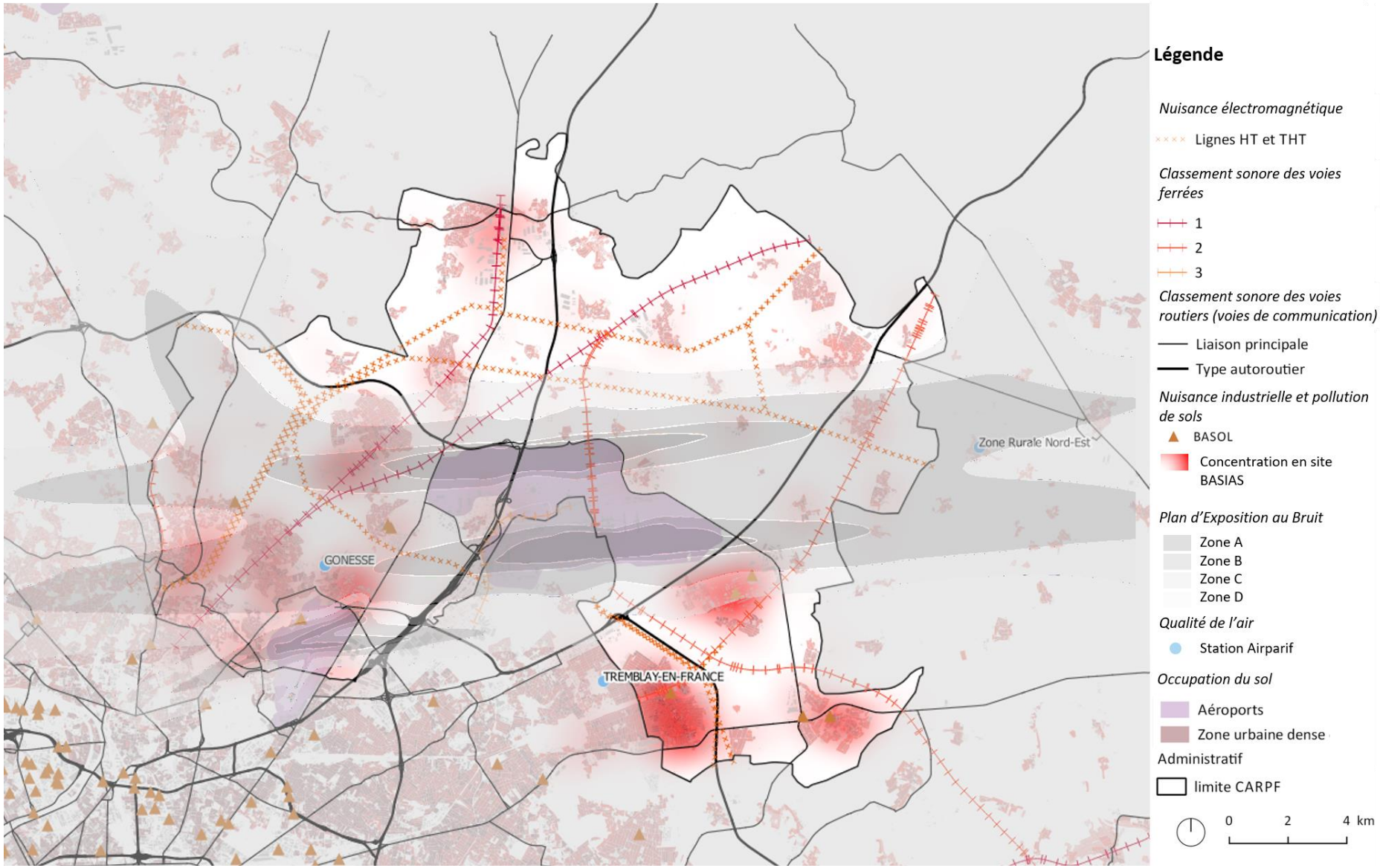
3.2.5.2 *Scénario « Fil de l'eau »*

L'intensification du trafic routier attendue dans le scénario tendanciel, participe à diminuer la qualité de l'air. Cette qualité est moins impactée par les activités industrielles du fait principalement du respect des normes nationales visant à réduire les pollutions.

Les habitants vivant dans les agglomérations, toujours plus nombreux, connaissent toujours des nuisances du fait d'un trafic routier s'intensifiant. L'augmentation du trafic aérien induit une augmentation des nuisances sonores et une dégradation de la qualité de l'air plus importante.

Une augmentation de la production de déchets liée à l'augmentation de la population et de l'activité économique est à prévoir.

Figure 7 - Synthèse des sources de pollution et nuisances sonores du territoire, Vizea, 2019



3.2.5.3 Enjeux environnementaux

Des enjeux **forts** liés au bruit et à la pollution des sols et des enjeux plus **modérés** concernant les déchets :

- Des nuisances et pollution liées principalement aux transports (routier et aérien) et à l'activité industrielle à limiter ;
- Une production de déchets ménagers et d'activités à diminuer ;
- Une filière de traitement des déchets à rationaliser.

3.2.6 Climat, énergie et matières premières

3.2.6.1 Ce qu'il faut retenir

- La présence de minerais exploitables et exploités ;
- Un potentiel agronomique très élevé et bien exploité en grandes cultures ;
- Un modèle agricole intensif basé sur les grandes cultures impactant la fertilité des sols et les services écosystémiques ;
- Des engagements forts vis-à-vis de la transition énergétique : Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) et un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) en cours d'élaboration ;
- Des potentialités en termes d'énergies renouvelables importantes : géothermie, méthanisation, solaire… ;
- Plusieurs réseaux de chaleur dont un basé sur de la géothermie ;
- Un mix énergétique proche de la moyenne régionale mais des émissions de gaz à effet de serre importantes pour la région issues des transports routier et aérien. ;
- Un enjeu de rénovation thermique de l'habitat notamment pavillonnaire.

3.2.6.2 Scénario « Fil de l'eau »

La croissance démographique et le dynamisme économique engendrent un surplus d'émissions de gaz à effet de serre et de consommations énergétiques.

Les tendances agricoles observées les années précédentes (à savoir consommation d'espaces, constitution de réserves foncières) se poursuivent. La poursuite de l'agriculture intensive risque d'impacter la fertilité des sols, de faire baisser la qualité et la quantité en eau et la capacité de stockage en carbone des sols.

3.2.6.3 Enjeux environnementaux

Des enjeux **forts** liés à la qualité de l'air et plus **modérés** pour ce qui est des matières premières :

- Engager une réflexion pour réduire significativement les émissions malgré une forte dépendance à des facteurs externes
- Encourager la rénovation énergétique ;
- Développer les énergies renouvelables ;
- Préserver le potentiel agronomique, les espaces agricoles et promouvoir la transition agricole du territoire en cohérence avec les objectifs de densification du SDRIF ;
- Prendre en considération les priorités régionales définissant les schémas supra-territoriaux (SRCAE, PPA) notamment en termes d'efficacité énergétique, de développement des énergies renouvelables et de récupération et d'amélioration de la qualité de l'air.

4 L'analyse de la consommation foncière et les objectifs chiffrés de limitation

Le SCoT est engagé dans la poursuite de l'objectif d'une consommation de l'espace maîtrisée et la préservation des terres agricoles et naturelles, compte-tenu de la richesse des terres agricoles, mais aussi des coûts environnementaux, sociaux et économiques de l'étalement urbain.

Cet objectif se traduit par une priorité donnée au renouvellement et à la densification et à des capacités d'extension ajustées au regard des espaces agricoles, naturels et forestiers à protéger.

4.1 Les objectifs de densification

La priorité est donnée à l'intensification. Cet objectif est traduit réglementairement dans le DOO, en particulier dans le chapitre « Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée » qui prévoit notamment de « Prioriser le renouvellement urbain par rapport à l'extension urbaine, notamment en optimisant les dents creuses et les sites mutables, et en favorisant la reconversion des friches urbaines ». D'autres prescriptions du même ordre sont prévues notamment pour les sites d'activités économiques.

Le DOO développe plusieurs prescriptions qui s'inscrivent dans la continuité des objectifs d'augmentation de la densité humaine et des espaces d'habitat et de l'augmentation des capacités d'accueil définis par le SDRIF.

4.2 Analyse des effets des objectifs de limitation de la consommation d'espace

L'objectif du SCoT est de concilier ses ambitions de développement avec la préservation des ressources naturelles. Le SCoT entend ainsi « *adapter le développement aux ressources et non l'inverse, en posant les principes et les fondements d'un modèle de développement urbain qui vise l'accueil de nouvelles populations, d'activités économiques et d'emplois tout en minimisant l'impact sur les ressources naturelles du territoire* ». Les ambitions du territoire, en termes de maîtrise de la consommation d'espace, vont au-delà des objectifs du SDRIF. Elles intègrent notamment les dispositions de préservation des terres agricoles issues de la charte agricole du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne. Ainsi, le SCoT préserve 16 197 ha (soit 48% de sa surface). Il entend également maîtriser la consommation d'espace en limitant les potentiels d'extension offerts en :

- Priorisant la valorisation et la rationalisation des espaces urbanisés existants ;
- Diversifiant les formes urbaines et en promouvant des formes urbaines plus compactes ;
- Intensifiant les espaces dédiés à l'accueil de la population et des emplois.

Afin de privilégier le renouvellement urbain et de limiter le développement en extension et la consommation d'espace, le SCoT reprend les objectifs du SDRIF d'augmentation de la densité humaine de 15% pour les communes accueillant une gare et 10% dans les autres communes.

In fine, le SCoT limite les potentiels d'extensions par une **enveloppe maximale de 1 422 hectares** qui correspond à la superposition des espaces agricoles recensés au Mos en 2017 et de ceux protégés au titre de la charte agricole.

L'ensemble des prescriptions visant à préserver la trame verte et bleue du territoire (Axe 1 / objectif 1.1) contribuent également à la préservation des espaces et à une gestion économe des sols.

5 L'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale analyse comment les choix faits par le SCoT prennent en compte les enjeux environnementaux identifiés par l'état initial de l'environnement, notamment dans les zones revêtant une importance particulière pour l'environnement. Cette analyse vise à prévenir des impacts portés sur l'environnement et à assurer une cohérence des choix en matière de planification spatiale. Elle permet de replacer l'environnement au cœur du processus de décision.

Cette partie résume l'analyse des incidences potentielles de la mise en œuvre du SCoT, positives comme négatives, sur ces enjeux et espaces, ainsi que les mesures d'accompagnement prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.

5.1 Méthodologie d'analyse

L'analyse des incidences du PADD et du DOO s'est réalisée sur la base des enjeux mis en exergue par l'état initial de l'environnement qui constitue la première étape de l'évaluation environnementale.

Des échanges entre l'équipe de maîtrise d'œuvre du SCoT, les élus et l'équipe en charge de l'évaluation environnementale, ont permis au fil de l'eau d'enrichir le PADD et le DOO. Ces deux pièces ont ensuite été passées au crible afin de déterminer, au regard des enjeux, si les orientations, pour l'un, et les prescriptions, pour l'autre avaient un impact positif ou négatif sur l'environnement. Cette analyse a été réalisée à l'aide d'une matrice d'analyse qualitative.

Pour chaque incidence, une note a été attribuée, prenant en compte plusieurs éléments :

- La juste réponse du SCoT au regard des enjeux mis en avant ;
- La portée opérationnelle de la mesure ;
- L'échelle d'action.

Cette notation permet de mettre en avant le profil environnemental du projet du SCoT et sa plus-value environnementale.

5.2 Analyse des incidences du PADD sur l'environnement

A travers son Projet d'Aménagement et de Développement Durable, la CARPF se fixe 3 grandes orientations :

- La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire ;
- Un territoire inclusif et solidaire qui permet l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantit la qualité de vie au quotidien ;
- Un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et de préservation des ressources communes.

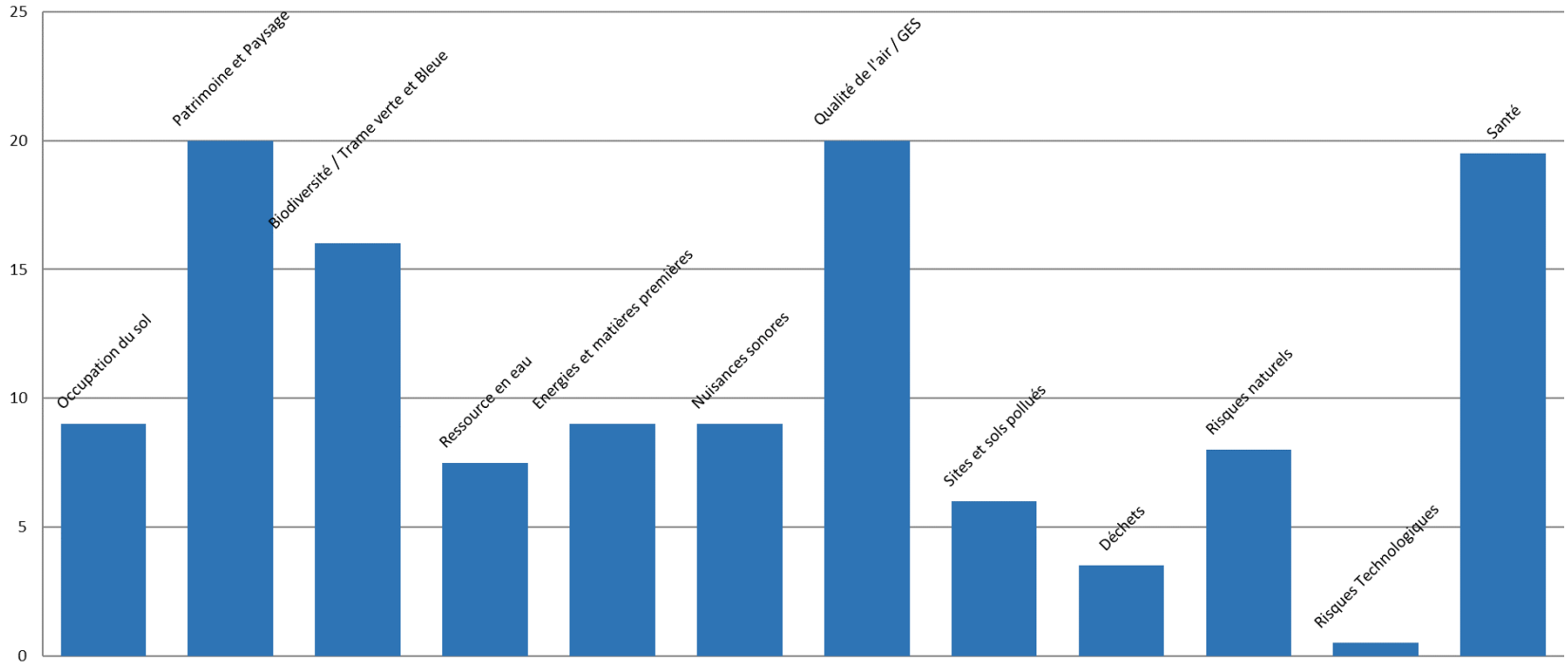
Ce projet de territoire influe ainsi, de manière directe ou indirecte, sur l'ensemble des thématiques environnementales. Cette influence est variable selon les thématiques, mais le PADD du SCoT apporte globalement une plus-value environnementale au regard du scénario fil de l'eau. Par la définition d'orientations et d'objectifs visant à un développement maîtrisé du territoire, le projet apporte une plus-value environnementale valorisable au regard du « laisser-faire » sur ce territoire.

Le profil environnemental du PADD (cf. figure ci-après) met en évidence le cumul des notes obtenues par le PADD pour chaque enjeu. On remarque ainsi que ce dernier a une forte plus-value sur les thématiques suivantes :

- **Les paysages** notamment par les actions de maintien et de préservation de la biodiversité et la maîtrise de l'urbanisation qui permettent le maintien des espaces agricoles ouverts caractéristiques de la Plaine de France et des espaces naturels ;
- **La qualité de l'air et les GES :** cette plus-value découle directement des objectifs sur les déplacement cités ci-dessus. Indirectement, les actions de préservation de la trame verte et bleue y participent en augmentant le potentiel de séquestration carbone du territoire ;

- **La santé :** cet enjeu fait l'objet d'une forte plus-value indirecte, induite par les objectifs de réduction des déplacements motorisés et des activités géneratrices de nuisances sur la santé humaine. Le PADD soutient notamment le développement d'un territoire de proximité, accessible à tous en transports en commun et en mode doux, qui favorise le report modal de la voiture vers ces modes ;
- **La biodiversié et la trame verte et bleue :** en lien avec l'objectif de préservation et de restauration des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques et celui de la maîtrise d'un développement économe, notamment en ressources naturelles.

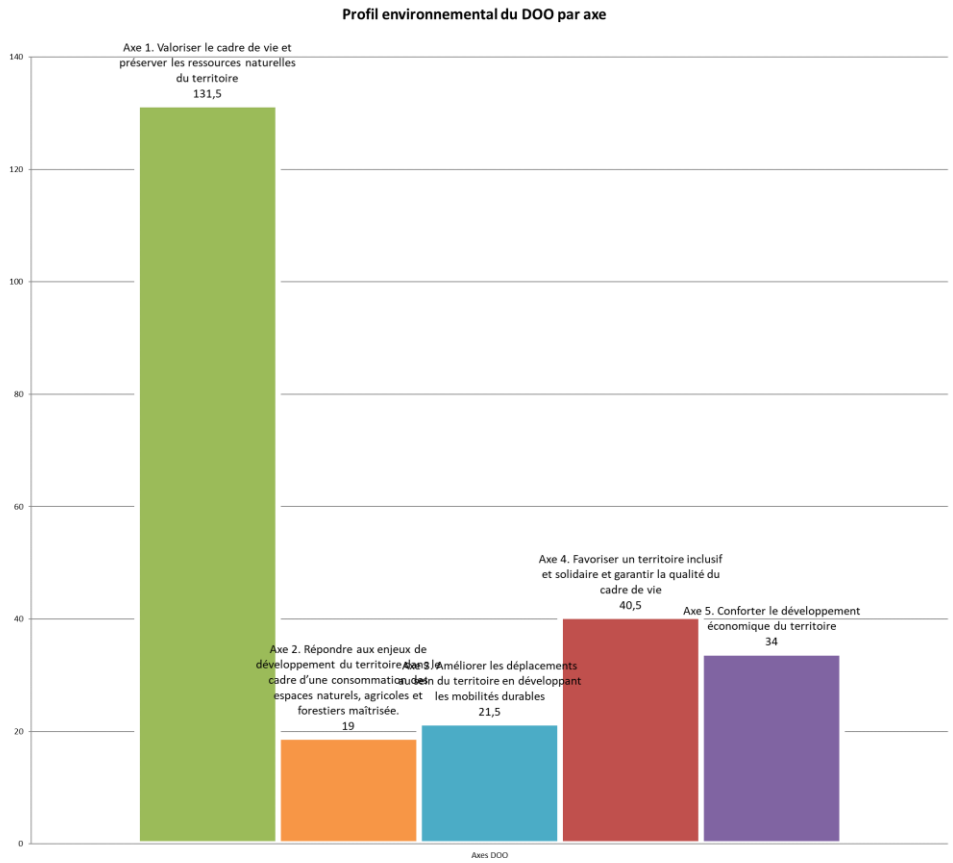
Profil environnemental du PADD



5.3 Analyse des incidences du DOO sur l'environnement

La plus-value environnementale est répartie inégalement entre les 5 axes du DOO.

Figure 9 - Notation par axe du DOO - Vizea, 2019



L'Axe 1, correspondant aux prescriptions relatives à la valorisation du cadre de vie et la préservation des ressources naturelles du territoire, est celui qui a, de fait, la portée la plus environnementale. L'axe traite à la fois de la protection et de la valorisation de la trame verte et bleue, des espaces agricoles, des ressources naturelles, du paysage, du développement des énergies renouvelables et de la réduction de la vulnérabilité aux risques ;

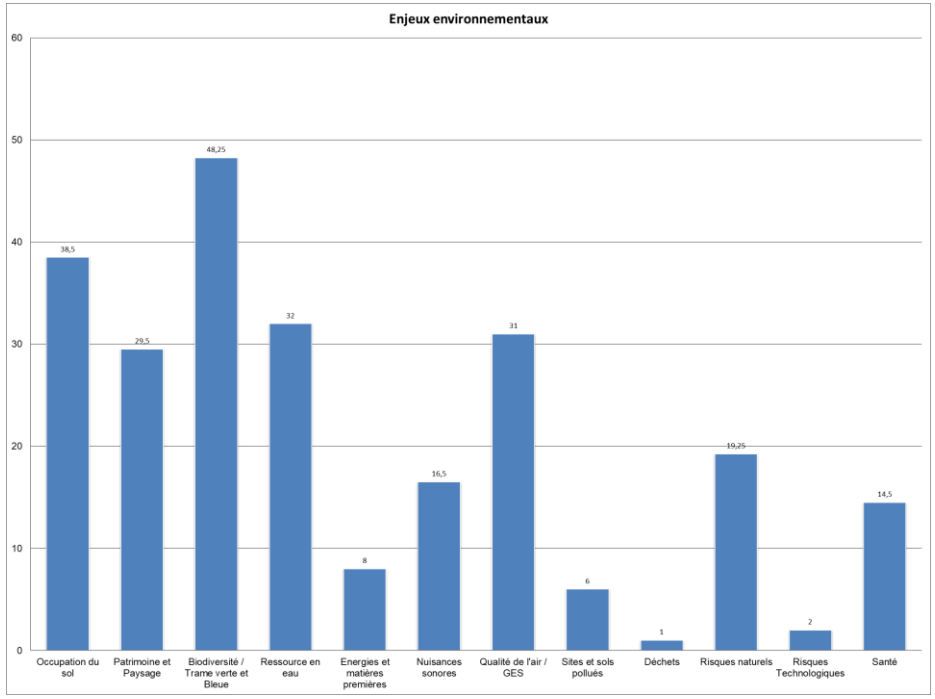
L'Axe 2 sur la maîtrise de la consommation d'espace traite principalement de la maîtrise du développement urbain en le limitant à des secteurs bien définis, et en réglementant le volume de surfaces urbanisables et en cartographiant les extensions possibles, dans le respect des potentialités du SDRIF ;

L'Axe 3, traitant de l'amélioration des déplacements et du développement des mobilités durables, tente de cadrer et d'atténuer les effets induits par les projets de transports que le territoire va accueillir ;

La plus-value de **l'Axe 4** – portant sur la volonté de développer une offre diversifiée et adaptée de logements et d'hébergement – est portée par une série de prescriptions encadrant ce développement dans un souci de préservation ou d'amélioration du cadre de vie ;

Enfin, **l'Axe 5** apporte également une plus-value significative. Cet axe concerne le développement économique du territoire que le DOO du SCoT prévoit d'accompagner. Ainsi, des prescriptions concernant les zones d'activités, les plateformes aéroportuaires, le tertiaire, la logistique, l'équipement commercial et la formation permettent d'éviter ou d'atténuer les effets négatifs sur l'environnement.

Figure 10 - Profil environnemental du DOO par enjeu environnemental, Vizea, 2019



Sur l'enjeu **« occupation du sol »**, l'objectif du SCoT est de concilier ses ambitions de développement avec la préservation des espaces naturels et agricoles. Le SCoT limite ainsi les potentiels d'extensions par une enveloppe maximale de 1 422 hectares cartographiée sur la carte « Protection des espaces agricoles ». La carte « Consommation maîtrisée des espaces » du DOO précise et cadre les possibilités d'extension (dans le respect des possibilités offertes par le SDRIF et en les diminuant).

La thématique **« patrimoine et paysage »** est traitée de façon transversale à travers notamment l'objectif de l'axe 1 qui est « Valoriser les paysages et le patrimoine », mais aussi de façon indirecte dans les différents axes concernant notamment la maîtrise de la consommation d'espace. Le SCoT contribue notamment à préserver et valoriser les grands paysages naturels, agricoles et forestiers, le patrimoine historique et architectural, à améliorer l'insertion paysagère des grands projets et, à l'inverse, réduire la visibilité des éléments impactant le grand paysage.

La préservation de la **biodiversité et de la trame verte et bleue** est un enjeu bien traité au sein du DOO puisqu'il constitue le principal objet de l'Axe 1. Le SCoT cartographie et protège directement l'ensemble des éléments constituant la Trame Verte et Bleue via la carte « Trame Verte et Bleue » et les prescriptions de cet axe. La prise en compte des corridors est également intégrée dans le cadre des éventuels projets routiers et autoroutiers.

Concernant **la ressource en eau**, l'intégralité des axes, à l'exception de l'Axe 2 traitent de l'enjeu de préservation de la ressource en eau. Cette protection passe par la protection des élements naturels du territoire, des masses d'eau superficielles et souterraines mais aussi indirectement par la maîtrise de l'imperméabilisation des sols.

Sur le thème des **« énergies renouvelables et matières premières »,** le SCoT intègre le développement des énergies renouvelables. Il prescrit l'identification des zones présentant un potentiel de production.

Sur le volet des **nuisances sonores et de qualité de l'air**, plusieurs prescriptions du SCoT participent à les réduire en encourageant un report modal de la voiture vers les transports en commun et les modes doux. Toutefois, les projections de développement en termes d'activités et de population et la dépendance au transport routier risquent de maintenir ces nuisances à des niveaux élevés. La réalisation des grands projets d'infrastructures y participe également. Sur le plan des gaz à effets de serre, plusieurs préconisations participent soit à la réduction des émissions soit à l'augmentation du potentiel de séquestration du territoire.

Le SCoT protège **la qualité des sols** au travers de diverses prescriptions telles que la localisation et la protection des périmètres de protection de captage, le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement à proximité des zones habitées, la limitation des rejets domestiques, industriels ou agricoles.

La thématique des **déchets** est peu développée par le SCoT. Seule une prescription encourage le développement d'une gestion durable des déchets et favorise l'économie circulaire dans les zones d'activités (création ou renouvellement). Rappelons néanmoins que sur ce volet le SCoT dispose de peu de levier d'action.

Le SCoT répond aux enjeux de **risques naturels**, de manière directe ou indirecte, au travers principalement de l'Axe 1 mais aussi des axes 2, 3 et 4. Le DOO traite notamment du risque inondation via plusieurs prescriptions visant à réduire l'aléa et limiter l'exposition des populations. Le risque mouvement de terrain est également traité en favorisant l'identification des zones exposées et en y limitant les constructions.

Concernant **les risques technologiques**, le SCoT prévoit d'éviter l'implantation d'installation classée à proximité des lieux d'habitation et du transport de matières dangereuses.

L'enjeu sanitaire sur le territoire est surtout lié à la réduction de l'exposition de la population aux nuisances sonores et aux pollutions. Cette thématique est traitée de façon transversale au sein du SCoT au travers des différentes prescriptions visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques par le développement de systèmes de transports en commun performants et favorisant le report modal de la voiture vers ces modes.

L'analyse des incidences environnementales du projet de SCoT intègre les projets d'aménagement et d'infrastructures ayant vocation à se réaliser, avec ou en l'absence du SCoT. C'est notamment le cas des projets déclarés d'utilité publiques, disposante ou non des autorisations environnementales nécessaires. En revanche, cette analyse n'intègre pas les projets pour lesquels les procédures d'autorisation n'ont pas été engagées ou qui ne sont pas encore autorisés, c'est notamment le cas du projet du terminal T4 et de la liaison Roissy-Picardie.

5.4 Synthèse des mesures

Le SCoT de la Communauté d'agglomération Roissy-Pays de France répond aux enjeux de développement du territoire, enjeux à la fois métropolitains et locaux. Il propose un projet en cohérence avec ses ambitions, fondées sur une maîtrise de la consommation d'espace et de l'étalement urbain préservant le cadre de vie de ses habitants, le potentiel agronomique et le patrimoine naturel. Il intègre également de nouvelles manières de se déplacer, engageant le territoire vers des modes plus vertueux contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air, l'atténuation du changement climatique et la réduction des nuisances induites pas les déplacements motorisés.

Le travail itératif entre l'évaluation environnementale et la définition du projet du SCoT a permis la prise en compte des enjeux identifiés dans le scénario fil de l'eau et l'intégration de mesures complémentaires limitant l'impact du SCoT sur l''environnement.

Certaines prescriptions du projet, ou l'absence de prescriptions sur certains enjeux, présentent néanmoins des effets résiduels sur l'environnement. Des mesures d'Evitement, de Réduction, ou d'Accompagnement visent à les atténuer. Elles sont résumées ci-dessous.

- Mesure E1 : Limiter l'implantation d'infrastructures de transports de matières dangereuses à proximité des lieux d'habitation
- Mesure R1 : Les projets routiers et autoroutiers veilleront à ne pas nuire au bon fonctionnement des continuités écologiques, le cas échant, leur rétablissement sera à assurer.
- Mesure R2 : Les projets routiers et de transports en commun devront intégrer des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales
- Mesure A1 : Explorer l'ensemble des potentiels de production d'énergies renouvelables en identifiant les secteurs présentant un potentiel au regard des différentes sources d'énergie renouvelables et réserver les espaces nécessaires au développement des installations requises pour leur exploitation en permettant le raccordement des bâtiments à ces réseaux

- Mesure A2 : Favoriser l'économie circulaire, en accompagnant et en favorisant la mise en réseau des acteurs économiques du territoire et en veillant à ce que les zones d'activités économiques intègrent les équipements qui y sont nécessaires

5.5 Incidences du SCoT sur les zones Natura 2000

Le territoire du SCoT Roissy-Pays de France ne comporte aucune zone Natura 2000. L'analyse s'est donc portée sur les zones les plus proches du territoire représentées sur la carte ci-contre. Les zones sont :

- La ZPS « Sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013) dont la mosaïque de milieux est située au sud du territoire, distante de 0km (pour le site du Parc de la Courneuve) à 700 m (pour le parc départemental de Sausset) et jusqu'à 2km (pour les sites du Parc Forestier National de Sevran ou le Bois de Bernouille) du territoire du SCoT ;
- La ZPS « Boucles de Marne » (FR1112003) distante d'environ 1 500 m du territoire du SCoT ;
- La ZPS « Forêts picardes : Massif des Trois Forêts et Bois du Roi » (FR2212005) jouxtant la limite nord du territoire d'environ 0 m à 1 km du territoire du SCoT ;
- La ZSC « Bois de Vaires-sur-Marne » (FR1100819) distance d'environ 4,1 km du territoire.

Malgré l'absence de zone Natura 2000, le territoire se doit d'être solidaire et d'assurer la connexion entre les espaces au sud de son territoire et ceux au nord. La trame verte et bleue du territoire de Roissy-Pays de France constitue ainsi une mosaïque d'espaces relais pour les espèces, notamment migratrices, et vient ainsi renforcer la fonctionnalité des milieux limitrophes.

Un des enjeux majeurs des différents sites Natura 2000 est de faire face à la sur-fréquentation du public, pouvant dégrader les milieux et perturber les espèces. Par la création de nouveaux espaces de nature de proximité, le SCoT génère une offre de proximité sur des espaces présentant des enjeux écologiques moindres.

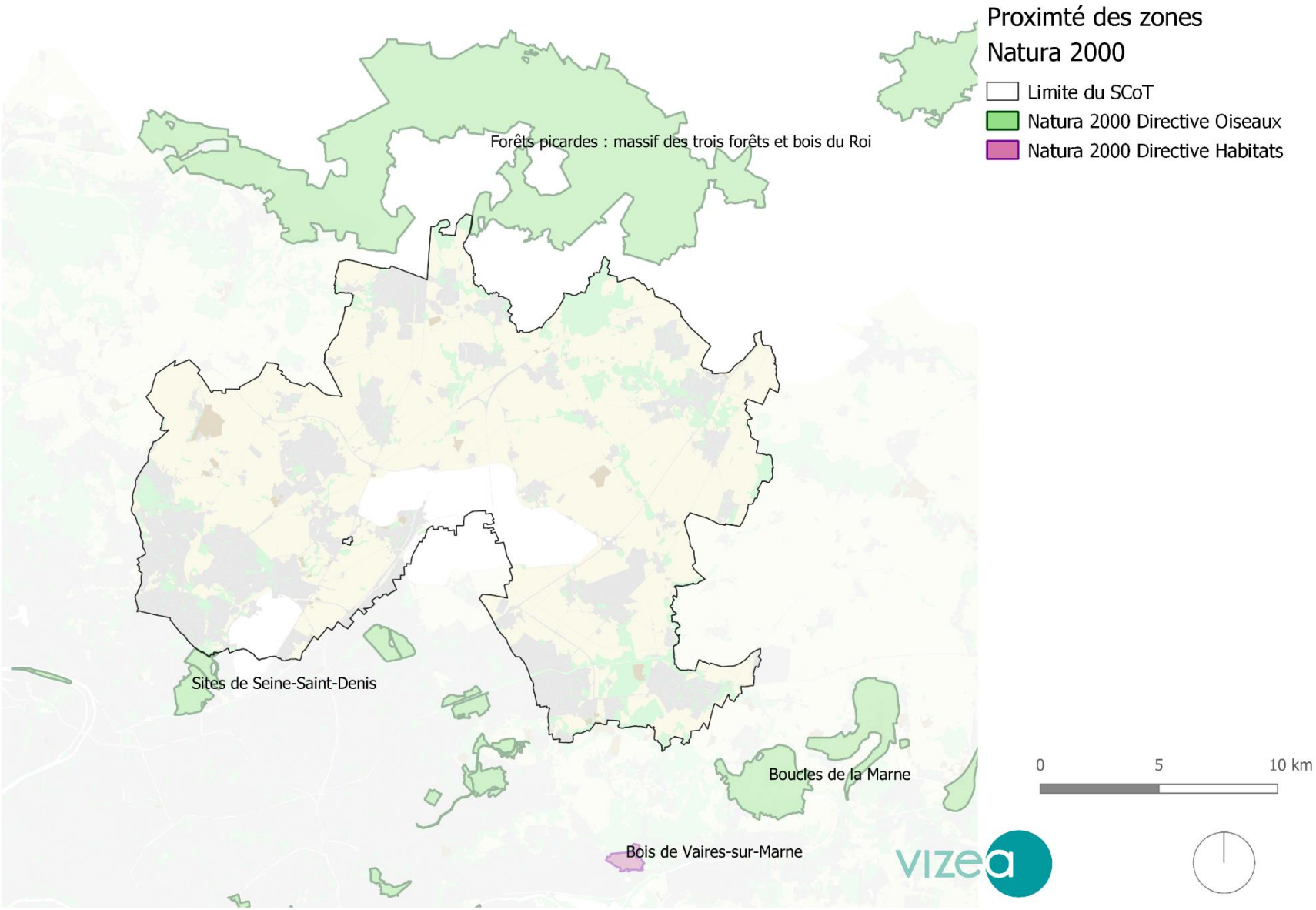
Sur la ZPS au nord du périmètre du SCoT, un enjeu est émis sur la préservation des continuités aquatiques, dont la Nonette constitue un maillon important. Le SCoT identifie les cours d'eau du bassin versant de la Nonette « à restaurer ». Le territoire assume ainsi sa responsabilité de tête de bassin versant vis-à-vis des territoires en aval.

Globalement, la ligne directrice du SCoT consiste à maîtriser le développement urbain en limitant les possibilités d'extension, ce qui est bénéfique pour les espaces naturels au sens large et limite la perturbation des migrations et des déplacements.

Rappelons toutefois que l'intensification du trafic aérien demeure un facteur impactant l'avifaune. Ce développement répond à des enjeux nationaux qui dépassent largement le champ d'actions et les compétences de la CARPF.

Le SCoT rappelle que si des aménagements ou des travaux sont susceptibles d'entrainer une incidence significative sur une ou plusieurs zones NATURA 2000, ils doivent faire l'objet d'une étude d'incidences préalable qui définira les éventuelles mesures compensatoires admissibles.

Figure 11 Proximité des sites Natura 2000 avec le périmètre du SCoT (Vizea, 2019)



6 Les modalités de suivi de l'application du SCoT

Le rapport de présentation doit préciser les modalités de suivi de la mise en œuvre du SCoT Roissy-Pays de France, conformément aux exigences du Code de l'Urbanisme.

L'analyse des résultats de la mise en œuvre du schéma, exécutée au plus tard 6 ans après sa date d'approbation, en matière d'environnement de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation d'espace et d'implantation commerciale ; en vue de son maintien en vigueur ou à défaut à sa révision ou modification.

Une grille d'indicateurs permet d'assurer un suivi régulier des effets du schéma pendant sa durée d'application. Cette grille définit par thème concerné, les indicateurs retenus. Pour chacun d'entre eux, l'objectif est rappelé, sa source, le ou les partenaires à solliciter ainsi que la fréquence de suivi.

7 L'articulation du Schéma avec les plans et programmes

Ce volet du Rapport de Présentation expose l'articulation du SCoT avec les autres documents, plans ou programmes avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte.

Ainsi, le SCoT Roissy-Pays de France doit être compatible avec :

- Le Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France ;
- Le Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI) ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine-Normandie, approuvé le 29 octobre 2009, pour la période 2010-2015 ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Croult-Enghien Vieille Mer ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du bassin de la Nonette ;
- La Charte du Parc Naturel Régional (PNR) Oise-Pays de France ;
- Les plans d'exposition au bruit des aéroports paris Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget
- Le Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF)

Et il doit prendre en compte :

- Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique, adopté le 21 octobre 2013 ;
- Les opérations d'intérêt national (OIN) et programmes d'équipement public de l'État, des collectivités territoriales, des établissements et services publics ;
- Le Schéma Régional des Carrières (SRC) (en cours d'élaboration)
- Le Schéma Régional de l'Habitat et de l'hébergement, adopté le 20 décembre 2007.

SCOT
ROISSY PAYS DE FRANCE

ARTICULATION DU SCOT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET DOCUMENTS STRATÉGIQUES

SCoT approuvé par le conseil communautaire du 19/12/2019

Roissy Pays de France
Communauté d'Agglomération

SOMMAIRE

1 Documents avec lesquels le SCoT est compatible 60

1.1 Le SDRIF 60

1.1.1 Relier-structurer 60
1.1.2 Polariser et équilibrer 60
1.1.3 Préserver et valoriser 62

1.2 Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) 64

1.3 Les documents d'aménagement et de gestion des eaux 65

1.3.1 Le SDAGE Seine-Normandie 65
1.3.2 Les SAGE 66

1.4 Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie 67

1.5 Les plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget 68

2 Documents et projets que le SCoT prend en compte 72

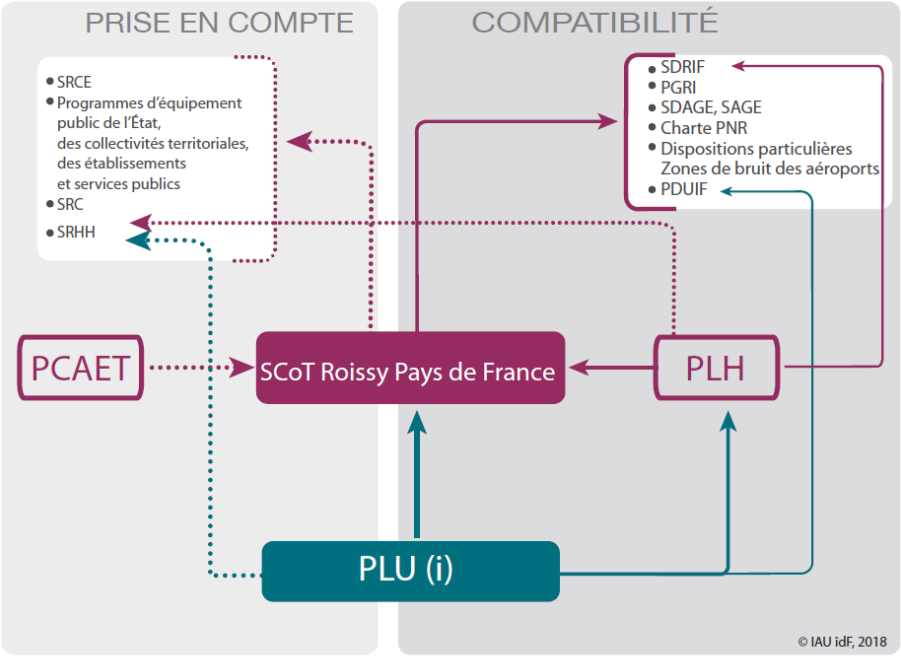
2.1 Le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) 72

2.2 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) 72

2.3 Les opérations d'intérêt national (OIN) et programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics 73

2.3.1 CDT Val de France-Gonesse 73
2.3.2 CDT Cœur économique Roissy Terres de France 74

Conformément aux dispositions de l'article L. 141-3 du code l'urbanisme, le présent chapitre a pour objet de décrire l'articulation du SCoT Roissy Pays de France avec les documents avec lesquels il doit être compatible au regard de l'article L. 131-1, et ceux qu'il doit prendre en compte au regard de l'article L. 131-2. Outre les documents précités, le SCoT doit prendre en compte le Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement.
Par ailleurs, selon les dispositions de l'article 1er de la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011, « l'approbation, la révision ou la modification d'un schéma de cohérence territoriale (…) ne peut avoir pour effet de faire obstacle à la mise en œuvre des contrats de développement territorial (CDT) ». Il doit donc être tenu compte des projets d'équipements inscrits dans ces documents et ne pas remettre en cause les orientations générales définies dans les CDT.



PCAET : Plan climat-air-énergie territorial / PLH : Programme local de l'habitat / PDUIF : Plan de déplacements Île-de-France / PLU(i) : Plan local d'urbanisme (intercommunal) / PGRI : Plande gestion des risques d'inondation / PNR : parc naturel régional/ SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux / SCoT : Schéma de cohérence territoriale / SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux / SDRIF : Schéma directeur de la région Île-de-France / SRC : Schéma régional des carrières / SRCE : Schéma régional de cohérence écologique / SRHH : schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

1. DOCUMENTS AVEC LESQUELS LE SCOT EST COMPATIBLE

1 Documents avec lesquels le SCoT est compatible

1.1 Le SDRIF

Les orientations réglementaires du SDRIF, composées d'une partie écrite et d'une cartographie, sont structurées autour de trois piliers :

- Relier-structurer
- Polariser et équilibrer
- Préserver et valoriser

1.1.1 Relier-structurer

Le lien urbanisme-transport est stratégique pour faciliter l'accès à l'emploi, répondre aux besoins de proximité de la population ou, à des fins environnementales, pour limiter l'usage de l'automobile. Cela se traduit notamment par des règles associant développement urbain et quartiers de gare.
La logistique est également un thème important dans le SDRIF, qui préconise le maintien et le développement du fonctionnement multimodal du transport de marchandises et la limitation de l'étalement de l'activité logistique le long des axes routiers.
Le SCoT doit :

- prévoir les réserves et mesures de sauvegarde nécessaires à la réalisation des infrastructures de transport représentées sous forme de tracé sur la CDGT (carte de destination générale des différentes parties du territoire) ;
- ne pas compromettre la réalisation des infrastructures représentées par des principes de liaison sur la CDGT ;
- définir des objectifs visant à maîtriser les nuisances et éviter la fragmentation des espaces ;
- permettre l'intégration progressive des voies réservées aux transports collectifs et la promotion des modes actifs ;
- permettre le maintien d'un système aéroportuaire performant ;
- garantir le maintien des emprises logistiques et le développement de leur potentiel de fonctionnement multimodal ;
- permettre le maintien des emprises affectées aux services urbains ;
- préserver l'accès aux ressources en matériaux, y compris celles des gisements franciliens de matériaux de substitution aux granulats (calcaires, chailles, sablons, matériaux recyclés), et leur exploitation future.

Articulation avec le SCoT : ce dernier reprend les projets de transports inscrits au SDRIF et vise plus largement à développer les transports en commun, et de façon complémentaire les modes actifs. Le système aéroportuaire sur le territoire de Roissy Pays de France constitue un objet important du PADD et du DOO.
Les règles relatives à la densification et aux extensions urbaines s'articulent avec la proximité des gares existantes et en projet.
Les projets logistiques sont encadrés dans la partie dédiée au développement économique du DOO. Le projet de création de la plateforme multimodale Carex prévu par le SDRIF est inscrit dans le SCoT.
Enfin, le territoire de Roissy Pays de France comprend plusieurs gisements de matériaux confortés dans le SCoT.

1.1.2 Polariser et équilibrer

Conformément aux objectifs de limitation de la consommation des espaces, la priorité est donnée à la densification. Lorsqu'une extension est permise, elle s'inscrit en continuité de l'espace urbain existant. Il s'agit de polariser le développement sur les centralités urbaines, de répondre aux besoins en logements et de favoriser le rééquilibrage habitat-emploi.
En matière de **densification**, les documents d'urbanisme locaux, dont le SCoT, doivent permettre une augmentation minimale de 10 % de la densité humaine et de la densité des espaces d'habitat au sens du SDRIF, à l'échelle communale, à l'horizon 2030. Ce seuil est porté à 15 % dans les communes comprenant un quartier de gare.

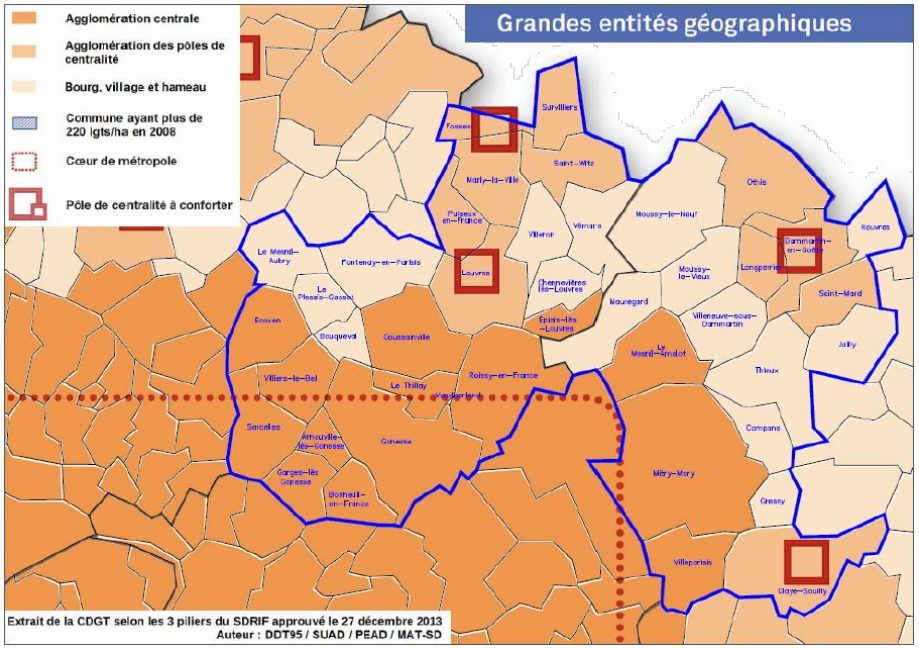
Dans les **secteurs à fort potentiel de densification**, représentés sur carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) par des pastilles rouges, des efforts accrus en matière de densification du tissu urbain sont attendus. Cela concerne les secteurs réservés aux activités comme les secteurs d'habitat, ces derniers devant contribuer de façon significative à l'augmentation et la diversification de l'offre de logements pour répondre aux besoins locaux et participer à la satisfaction des besoins régionaux.
Par ailleurs, le SDRIF offre des capacités d'extension qui sont représentées sur la CDGT :
Chaque « pastille orange » représentant un **secteur d'urbanisation préférentielle**, correspond à une capacité d'extension de l'ordre de 25 hectares. Si ces capacités sont mobilisées, l'urbanisation doit permettre d'atteindre une densité moyenne de l'ensemble des nouveaux espaces d'habitat situés en secteurs d'urbanisation à l'échelle du groupement de communes :

- au moins égale à 35 logements par hectare ;
- au moins égale à la densité moyenne des espaces d'habitat existants à la date d'approbation du SDRIF, lorsque celle-ci était déjà supérieure à 35 logements par hectare.

Le territoire de la CARPF se situe dans le premier cas évoqué.
Chaque « pastille jaune » représentant un **secteur d'urbanisation conditionnelle** indique une capacité d'extension de l'ordre de 25 hectares. L'ouverture à l'urbanisation de ces secteurs est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs. Dans les cas des secteurs desservis par un projet d'infrastructure de transport de niveau métropolitain représenté sur la CDGT, la date de référence pour constater la réalisation de cette condition est celle de l'acte de déclaration d'utilité publique.

Les « buffers » correspondant aux **secteurs de développement dans un rayon de 2 km des gares** indiquent une capacité d'urbanisation de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal, à l'horizon 2030. Ces extensions doivent être en continuité de l'espace urbanisé existant au sein duquel la gare est implantée.

Enfin, les **communes des agglomérations des pôles de centralités** et les **communes de la catégorie « bourgs, villages ou hameaux »** (v. carte des grandes entités géographiques, ci-contre) bénéficient, à l'horizon 2030, d'une capacité d'extension de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal.
Les capacités d'extension non cartographiées (c'est-à-dire celles spécifiques aux agglomérations des pôles de centralité et aux bourgs, villages ou hameaux) peuvent être mutualisées dans le cadre du SCoT dès lors que la démarche est explicitée et justifiée.



Articulation avec le SCoT : la densification et le renouvellement urbain sont priorisés par rapport aux nouvelles extensions urbaines. Le SCoT mobilise une partie des capacités d'extension offertes par le SDRIF, plusieurs des pastilles représentant des capacités d'urbanisation préférentielle et conditionnelles ont été écartées au profit de la protection des espaces agricoles. Il n'a pas été recouru à la mutualisation de capacités d'extension non cartographiées.

1.1.3 Préserver et valoriser

Au regard de leurs diverses fonctions – environnementale, économique, sociale – les espaces ouverts sont protégés et valorisés. Sont concernés et différenciés :

- les espaces agricoles ;
- les espaces boisés et les espaces naturels. Les lisières des espaces boisés font l'objet d'une protection spécifique ;
- les espaces verts et les espaces de loisirs. Dès lors qu'ils sont représentés sur la CDGT, ces espaces ne peuvent changer de vocation que sous certaines conditions. Par ailleurs, des emprises foncières sont à réserver dans les zones carencées en espaces verts de proximité ;
- le réseau hydrographique.

Sont représentés sur la CDGT les espaces d'une superficie supérieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale et à 15 hectares hors agglomération centrale.

Les espaces agricoles sont représentés sur la CDGT par un aplat jaune clair. Les orientations visent la préservation des unités d'espaces agricoles cohérentes. Hors capacités d'extension, aucune urbanisation n'est possible, sauf exceptions listées et explicitées dans le fascicule orientations p. 38 (dont passage des infrastructures, installations de stockage, exploitation de carrières…).

Il importe de maintenir les continuités et de limiter la fragmentation des espaces agricoles.
Les espaces boisés et naturels sont représentés sur la CDGT par un aplat vert foncé.

Sans préjudice des dispositions du code de l'environnement, les espaces naturels représentés sur la carte doivent être préservés. Ces espaces n'ont pas vocation à être systématiquement boisés.

Sans préjudice des dispositions du code forestier, les bois et forêts (représentés ou non sur la carte) doivent être préservés (ex : application, le cas échéant, de la législation sur les espaces boisés classés). Aucune urbanisation n'y est possible, sauf exceptions précisément listées (passage des infrastructures si aucune autre solution n'est envisageable, exploitation des carrières sous certaines conditions), et pour certains projets exceptionnels en l'absence de tout autre lieu d'implantation et sous réserve des compensations prévues pour les espaces boisés.

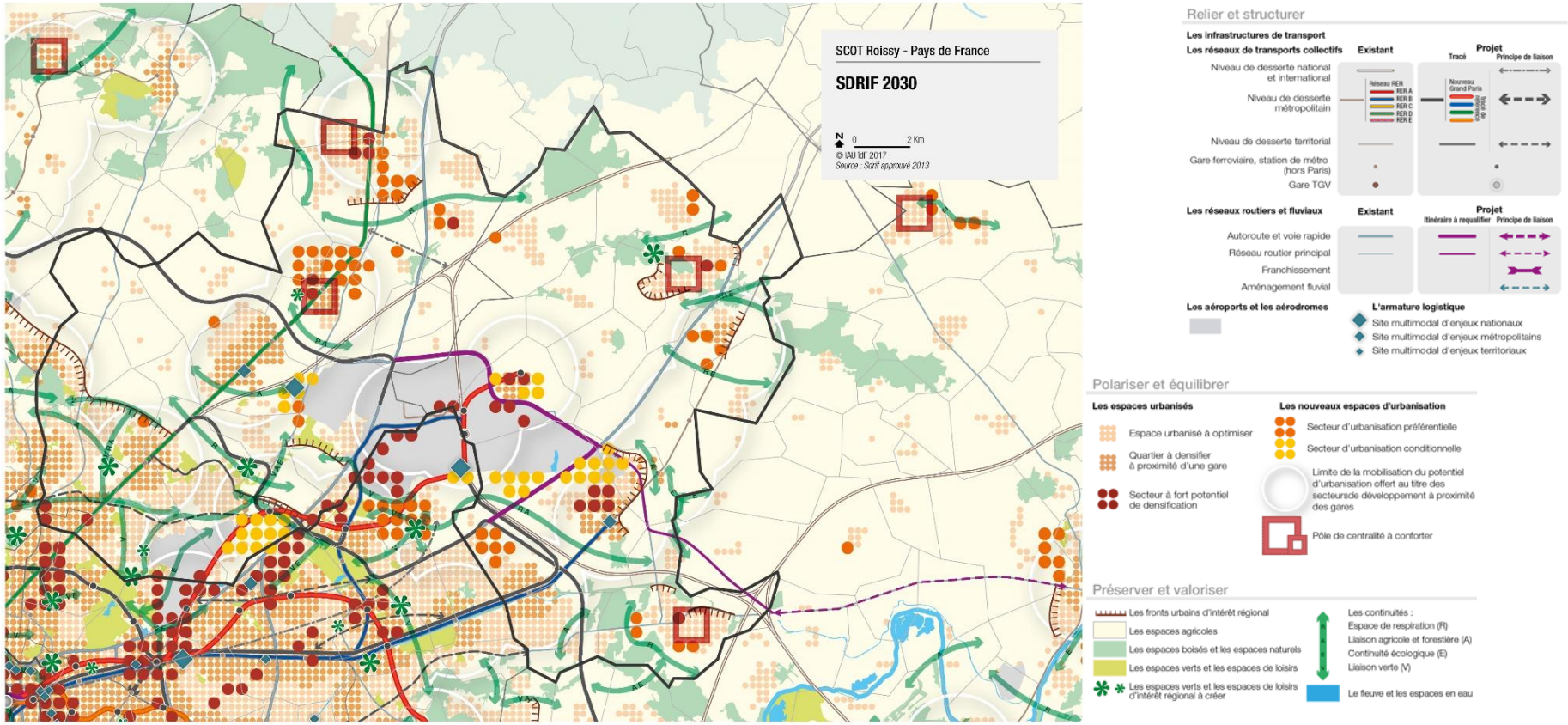
Les lisières des espaces boisés doivent être protégées. En présence de massifs boisés de plus de 100 hectares une nouvelle urbanisation ne peut être réalisée qu'à une distance d'au moins 50 mètres de leurs lisières, sauf site urbain déjà constitué dans ladite lisière.

Les espaces verts et les espaces de loisirs sont représentés sur la CDGT par un aplat vert clair. Parmi les espaces verts et espaces de loisirs figurent notamment :

- les jardins et les grands parcs publics ; les jardins familiaux… ;
- les bases de plein air et de loisirs ; les parcs liés aux activités de loisirs, les parcs animaliers…
- les grands équipements comportant une part importante d'espaces ouverts (golfs, hippodromes, campings, …) ;
- les terrains de sport de plein air ;
- certains parcs de châteaux et d'abbayes.

Des orientations spécifiques relatives aux continuités (espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques et liaisons vertes) et aux fronts urbains complètent les orientations précitées.
Les **continuités** représentées sur la CDGT par des flèches vertes doivent être prises en compte dans le SCoT.
Les **fronts urbains d'intérêt régional** (FUIR), symbolisés par des râteaux marrons, constituent une limite intangible à l'extension urbaine. Seuls les redents situés entre la limite d'urbanisation et le front peuvent être urbanisés. Le territoire de la CARPF compte 10 FUIR qui devront être traduits dans le SCoT.

Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) du SDRIF



Articulation avec le SCoT : le SCoT décline ces orientations notamment à travers sa trame verte et bleue, ainsi que le maintien et le développement des espaces verts en milieu urbain. La protection des espaces agricoles est renforcée en se basant sur la charte agricole. Le positionnement des fronts urbains d'intérêt régional a été adapté en cohérence avec ce renforcement de la protection des espaces agricoles.

1.2 Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)

Le PDUIF a été approuvé par le Conseil régional d'Ile-de-France le 19 juin 2014.
L'enjeu de ce document est d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement (avec un objectif de réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020) et de la santé. Cet équilibre doit permettre de favoriser l'attractivité de l'Ile-de-France et de garantir la cohésion sociale de la région. Il fixe donc des objectifs volontaristes d'évolution des pratiques de mobilité et d'amélioration de la performance environnementale du transport de marchandises et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transport, d'ici 2020.

Le document propose une stratégie autour de 9 grands défis, déclinés en 34 actions. Il comprend essentiellement des recommandations et quelques prescriptions qui intéressent plus particulièrement la gestion de voirie. Si ces dernières n'intéressent pas directement le SCoT, le schéma ne doit pas empêcher la mise en œuvre de ces prescriptions à d'autres échelles.
Les enjeux portés par le PDUIF intéressant plus particulièrement le SCoT de Roissy Pays de France sont :

- le renforcement du lien urbanisme-transports collectifs et des modes actifs pour favoriser les usages alternatifs à la voiture,
- la résorption des coupures urbaines liées à la présence de certaines infrastructures identifiées (dont l'échangeur de Villeparisis et l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle),
- l'intégration de la dimension logistique : préservation des plateformes existantes, création de plateformes ferroviaires (cf. sites Roissy Carex à Goussainville – Mitry-Mory), prévoir des mesures concernant la logistique en ville.

Le SCoT, par ailleurs, ne devra pas compromettre la mise en œuvre des autres actions prévues par le PDUIF, tels que les projets d'infrastructures inscrits.

Articulation avec le SCoT : le PADD et le DOO consacrent des développements importants à la question des transports, quant à l'amélioration des déplacements (personnes et marchandises), la réduction de la dépendance à la voiture et la rationalisation du stationnement. Ils traitent également des coupures urbaines à résorber.

1.3 Les documents d'aménagement et de gestion des eaux

1.3.1 Le SDAGE Seine-Normandie

Le SDAGE est le document de planification de la Directive Cadre sur l'Eau. À ce titre, il a vocation à encadrer les choix de tous les acteurs du bassin dont les activités ou les aménagements ont un impact sur la ressource en eau. Ainsi, les « programmes et décisions administratives dans le domaine de l'eau doivent être compatibles, ou rendus compatibles » avec ses dispositions.
Le territoire Roissy Pays de France est couvert par le SDAGE du bassin Seine-Normandie. Le document adopté le 5 novembre 2015, pour la période 2016-2021 a fait l'objet d'une annulation par le tribunal administratif de Paris le 19 décembre 2018. Le schéma précédent, couvrant la période 2010-2015, est donc remis en vigueur à cette date.
Les objectifs de ce schéma sont les suivants :

- maintenir les masses d'eau en bon état, voire en très bon état, ou d'atteindre le bon état de celles-ci ; maintenir ou améliorer la qualité des eaux souterraines ;
- viser un bon état quantitatif des eaux souterraines et des eaux de surface ;
- protéger les zones désignées pour le captage d'eau destiné à la consommation humaine, les zones Natura 2000 et les cours d'eau désignés au titre de la Directive vie piscicole, ainsi que les zones sensibles au sens de la directive 91/271/CEE sur le traitement des eaux résiduaires urbaines et les zones vulnérables au sens de la directive 91/676/CEE sur les nitrates ;
- protéger les eaux de surface et les eaux souterraines de la pollution par les substances prioritaires et dangereuses au sens de la directive 2006/11/CE.

Les orientations fondamentales du SDAGE concernant le SCoT de Roissy Pays de France sont les suivantes :

- **pollution** : maîtriser les rejets par temps de pluie en milieu urbain par des voies préventives (règles d'urbanisme notamment pour les constructions nouvelles) et palliatives (maîtrise de la collecte et des rejets) ; adopter une gestion des sols et de l'espace agricole permettant de réduire les risques de ruissellement, d'érosion et de transfert des polluants vers les milieux aquatiques ; maîtriser les pollutions diffuses d'origine domestique ;
- **pollution (eau potable)** : protéger les aires d'alimentation de captage d'eau souterraine et de surface destinée à la consommation humaine contre les pollutions diffuses ; protéger les nappes à réserver pour l'alimentation en eau potable future ;
- **biodiversité** : préserver et restaurer la fonctionnalité des milieux aquatiques ainsi que la biodiversité ; assurer la continuité écologique pour atteindre les objectifs environnementaux des masses d'eau ; gérer les ressources vivantes en assurant la sauvegarde des espèces au sein de leur milieu ; mettre fin à la disparition et à la dégradation des zones humides et préserver, maintenir et protéger leur fonctionnalité ; limiter la création de nouveaux plans d'eau et encadrer la gestion des plans d'eau existants ;
- **risques** : réduire la vulnérabilité des personnes et des biens exposés au risque d'inondation ; préserver et reconquérir les zones naturelles d'expansion des crues ; limiter les impacts des ouvrages de protection contre les inondations qui ne doivent pas accroître le risque à l'aval ; limiter le ruissellement en zones urbaines et en zones rurales pour réduire les risques d'inondation.

Articulation avec le SCoT : le schéma définit notamment un régime de protection des espaces en eau, dont les zones humides, dans sa trame verte et bleue. Il prévoit diverses mesures visant à limiter les rejets polluants, à limiter l'imperméabilisation des sols, le cas échéant, à favoriser leur désimperméabilisation. Les périmètres de captages sont par ailleurs protégés. D'autres prescriptions ont pour objet de réduire l'exposition de la population au risque d'inondation.

1.3.2 Les SAGE

Le schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) fixe des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur, de protection quantitative et qualitative de la ressource en eau pour un périmètre hydrographique cohérent. Le SCoT doit être compatibles avec les objectifs de protection définis par le SAGE, et plus précisément avec son plan d'aménagement et de gestion durable (PAGD).
Le territoire de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France est couvert par un SAGE et un projet de SAGE :

- le SAGE du bassin versant de la Nonette, approuvé le 15 décembre 2015 qui concerne quatre communes de Seine-et-Marne (Dammartin-en-Goële, Rouvres, Othis, Saint-Mard) ;
- le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer, en cours d'élaboration, qui couvre la majeure partie des communes valdoisiennes de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

1.3.2.1 Le SAGE du bassin versant de la Nonette

Cinq enjeux sont identifiés :

- Faire vivre le SAGE
- Améliorer la qualité des eaux superficielles et souterraines
- Protéger et restaurer les milieux naturels et aquatiques et mettre en valeur le patrimoine
- Maitriser les ruissellements et lutter contre les risques d'inondation
- Garantir un équilibre quantitatif entre les usages et les milieux

En particulier, le SCoT doit être compatible avec les objectifs suivants :

- la préservation et la reconquête des zones humides effectives identifiées sur les cartes n°3.1 à 3.23 du PAGD ;
- la préservation et la restauration des cours d'eau et des milieux aquatiques ;
- la réduction des risques d'inondation.

Les zones humides constituent un enjeu majeur à intégrer dans le SCoT qui doit :

- identifier les zones humides effectives dans les documents cartographiques, en s'appuyant au minimum sur la cartographie des zones humides effectives définie à la disposition 35 ;
- prévoir des dispositions réglementaires spécifiques visant à limiter toute forme d'occupation des sols, dans les secteurs identifiés, qui serait de nature à entraîner la destruction ou compromettre la fonctionnalité des zones humides ;
- préserver les abords immédiats des cours d'eau des urbanisations nouvelles et les berges de toute artificialisation, fragilisation ou dégradation ;
- favoriser le développement d'une ripisylve adaptée au cours d'eau.

Dans le cadre de la réduction des risques d'inondation, le SAGE recommande notamment de définir un débit de fuite et d'une pluie de référence pour le dimensionnement des aménagements et d'intégrer des préconisations concernant notamment la limitation de l'imperméabilisation des sols, la maîtrise du ruissellement et des débits.

1.3.2.2 Le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer

Après plusieurs années de travail et une phase de concertation et de rédaction riche en débats, le projet de Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Croult-Enghien-Vieille Mer a été validé à l'unanimité par la Commission Locale de l'Eau (CLE) le 28 septembre 2018. Après avoir été soumis à la consultation des personnes publics et organismes associés (collectivités, organisations professionnelles, Etat...) d'octobre 2018 à février 2019, ce schéma fait maintenant l'objet, conformément à l'article L212-6 R. 212-39 du code de l'environnement, d'une enquête publique qui s'est déroulée du 16 septembre au 18 octobre 2019.
Le projet de SAGE comporte deux enjeux déclinés en objectifs généraux :

- enjeu 1 : La réconciliation des fonctions hydrauliques, écologiques et paysagères des rus, rivières et ouvrages hydrauliques (maintien, restauration et reconquête écologique des milieux humides et aquatiques ; redécouverte et reconnaissance sociale de l'eau ; maîtrise des risques liés à l'eau) ;
- enjeu 2 : La protection et la reconquête de la ressource en eau, et le maintien des usages associés (reconquête de la qualité des eaux superficielles et des nappes d'accompagnement ; protection de la qualité des eaux souterraines ; sécurisation de l'alimentation en eau potable sur le long terme).

Articulation du SCoT avec les SAGE : la trame verte et bleue du SCoT intègre notamment les cours d'eau et plans d'eau, ainsi que les zones humides effectives. Voir également supra, éléments en commun avec le SDAGE.

1.4 Le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) du bassin Seine Normandie

Le PGRI du bassin Seine Normandie 2016-2021 a été approuvé le 7 décembre 2015.
Il comprend quatre objectifs généraux déclinés en dispositions et actions prioritaires :

- Réduire la vulnérabilité des territoires ;
- Agir sur l'aléa pour réduire le coût des dommages ;
- Raccourcir fortement le délai de retour à la normale des territoires sinistrés ;
- Mobiliser tous les acteurs pour consolider les gouvernances adaptées à la culture du risque.

Il n'y a pas de plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) sur le territoire mais il y a des PPRI en cours d'élaboration. (pour exemple le PPRI du Croult-Petit Rosne). Le territoire de la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France n'est concerné par aucun des Territoires à risque important d'inondation (TRI) identifiés dans le PGRI. Le risque d'inondation est constitué par les possibles remontées de nappes phréatiques et le ruissellement pluvial, dont il sera tenu compte dans les objectifs et orientations du SCoT plus particulièrement dans les zones denses, à densifier ou à urbaniser.

Articulation avec le SCoT : le schéma prévoit diverses mesures visant à réduire l'exposition de la population au risque d'inondation (encadrement de l'urbanisation dans les zones à risque) et à limiter l'imperméabilisation des sols, le cas échéant, à favoriser leur désimperméabilisation.

1.5 Les plans d'exposition au bruit (PEB) des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget

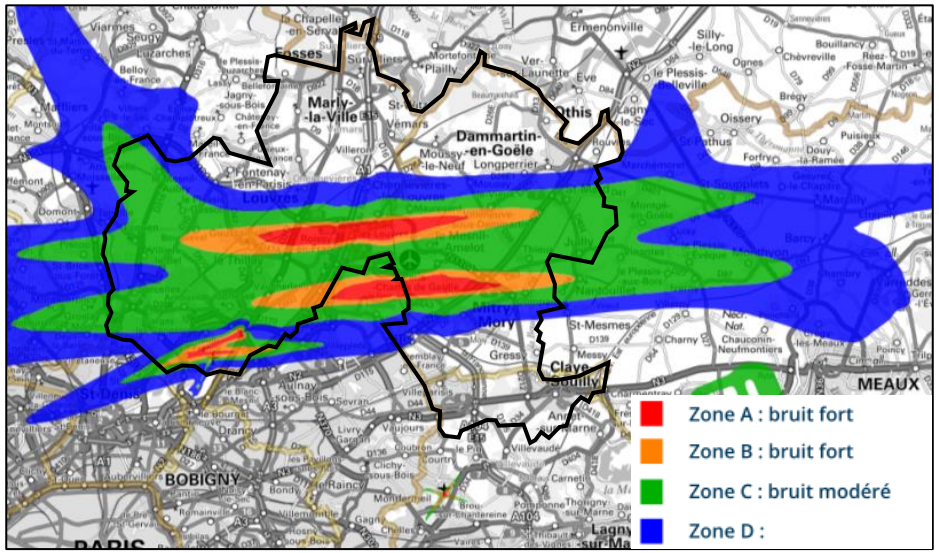
Le plan d'exposition au bruit (PEB), prévu aux dispositions des articles L. 112-6 et suivants du code de l'urbanisme, réglemente l'utilisation des sols en vue d'interdire ou de limiter la construction de logements et permet des types d'activités compatibles avec le voisinage d'un aéroport. Le PEB est découpé en 4 zones.
Le territoire de Roissy Pays de France est concerné par deux PEB :

- le PEB de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, dont la révision a été approuvée le 3 avril 2007 ;
- le PEB de l'aéroport Paris-Le Bourget, approuvé le 6 février 2017.

Il est à noter que la loi pour un accès à un logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014 prévoit une dérogation aux dispositions du PEB. Ainsi, au regard de son article 166, les contrats de développement territorial (CDT) « peuvent, pour répondre aux enjeux spécifiques de renouvellement urbain qu'ils identifient et dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie des populations, prévoir des opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain en zone C des plans d'exposition au bruit. Par dérogation à la condition posée par le 5° de l'article L. 112-10 du code de l'urbanisme, ces opérations peuvent entraîner une augmentation de la population soumise aux nuisances sonores, sans toutefois qu'il puisse s'agir d'une augmentation significative ».

Un avenant a ainsi été apporté au CDT Cœur Economique Roissy-Terres-de-France et au CDT Val-de-France/Gonesse/Bonneuil-en-France pour permettre la réalisation d'opérations de réaménagement urbain et de réhabilitation en zone C des PEB précités. Plusieurs communes ont souhaité bénéficier de cet assouplissement (Arnouville, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Roissy-en-France, Sarcelles, et Villiers-le-Bel).

Zone	Droit des sols	Communes concernées par au moins 1 des 2 PEB
A	Zones considérées comme « zones de bruit fort » : seules sont autorisées les constructions à usage d'habitation et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole.	Bonneuil-en-France, Compans, Epiais-lès-Louvres, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Le Mesnil-Amelot, Louvres, Mauregard, Mitry-Mory, Roissy-en-France et Villeneuve-sous-Dammartin
B		Bonneuil-en-France, Bouqueval, Compans, Dammartin-en-Goële, Epiais-lès-Louvres, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Le Mesnil-Amelot, Louvres, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Vieux, Roissy-en-France, Saint-Mard, Thieux, Villeneuve-sous-Dammartin et Villiers-le-Bel
C	Zone considérée comme « zone de bruit modéré »: les constructions individuelles non groupées sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservi par des équipements publics et de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur. En outre des secteurs peuvent être délimités pour permettre le renouvellement urbain de quartiers ou de villages existants, les opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain (PRU). Elles ne doivent cependant pas entraîner d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores.	**Arnouville**, Bonneuil-en-France, Bouqueval, Chennevières-lès-Louvres, Compans, Dammartin-en-Goële, Ecouen, Epiais-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, **Garges-lès-Gonesse**, **Gonesse**, **Goussainville**, Juilly, Le Mesnil-Amelot, Le Mesnil-Aubry, Le Plessis-Gassot, Le Thillay, Longperrier, Louvres, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Vieux, **Roissy-en-France**, Saint-Mard, **Sarcelles**, Thieux, Vaudherland, Villeneuve-sous-Dammartin et **Villiers-le-Bel**
D	Zone dans laquelle sont prescrites une obligation d'information et des normes d'isolation acoustique pour les constructions neuves.	Bonneuil-en-France, Chennevières-lès-Louvres, Compans, Dammartin-en-Goële, Ecouen, Epiais-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Le Mesnil-Aubry, Le Plessis-Gassot, Longperrier, Louvres, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux, Saint-Mard, Sarcelles, Thieux, Vémars, Villeneuve-sous-Dammartin, Villeron et Villiers-le-Bel



Articulation avec le SCoT : le SCoT tient compte des zonages du PEB pour définir les sites potentiels de développement et les objectifs de logements ; ces derniers devant dans les secteurs concernés permettre de répondre au desserrement des ménages sans accroître la population, sauf assouplissements sus-évoqués.

2. DOCUMENTS ET PROJETS QUE LE SCOT PREND EN COMPTE

2 Documents et projets que le SCoT prend en compte

2.1 Le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH)

Le code de l'urbanisme ne fait pas référence au SRHH s'agissant de justifier de l'articulation du SCoT avec ce dernier. Mais le SCoT devant prendre en compte le SRHH au titre de l'article L.302-14 du code de la construction et de l'habitation, il est pertinent de le mentionner ici.

Le SRHH adopté le 20 décembre 2017 décline l'objectif légal de construction de 70 000 logements à produire par an en Ile-de-France prévu par la loi sur le Grand Paris du 3 juin 2010. Il est compatible avec le SDRIF soumis à ce même objectif de construction.

Ses principales orientations stratégiques sont :

- produire une offre de logement et d'hébergement adaptée aux besoins des ménages sur le plan quantitatif et qualitatif ;
- favoriser la mobilité des ménages et les parcours résidentiels ;
- garantir l'accès aux droits des personnes les plus fragiles et les plus exclues ;
- rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants notamment en :
  - articulant les politiques de l'habitat et le développement de l'offre de transports ;
  - organisant la mixité sociale et fonctionnelle des territoires ;
  - favorisant la performance énergétique des bâtiments de façon à réduire les situations de précarité énergétique ;
- renforcer la solidarité entre les territoires, promouvoir un développement équilibré de l'offre de logements.

Le SRHH comprend un volet prescriptif déclinant territorialement les objectifs globaux, notamment en termes d'efforts de construction avec un taux d'effort de 10 à 15 logements à produire, pour 1000 logements existants et un objectif issu de 1700 logements à produire par an sur le territoire de la CARPF.

Articulation avec le SCoT : le schéma tient compte des objectifs chiffrés et qualitatifs du SRHH dans ses dispositions relatives au développement de l'offre de logement et à sa diversification, ainsi que dans ses dispositions relatives au parc de logement existant, notamment dans les quartiers en politique de la ville.

2.2 Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le SRCE est le volet régional de la trame verte et bleue. Cette dernière a « pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles, en milieu rural ainsi que la gestion de la lumière artificielle la nuit ».
Le SRCE d'Ile-de-France a été adopté le 21 octobre 2013.

Neufs domaines d'action liés aux continuités écologiques ont été identifiés par le document : la connaissance, la formation et l'information, la **gestion des espaces**, **l'intégration de la trame verte et bleue dans les documents d'urbanisme, les milieux forestiers, les milieux agricoles, le milieu urbain, les milieux aquatiques et humides,** et les actions relatives aux infrastructures linéaires. Le SRCE fait l'objet d'une fiche reprenant l'ensemble des orientations.

Le SCoT est plus particulièrement concerné par les orientations visant à préserver ou restaurer les continuités écologiques, en s'appuyant notamment sur la carte du SRCE.

Le PAC de l'État énumère plusieurs sites à enjeux compte tenu du territoire :

- dans un contexte urbain : les parcs, les espaces naturels d'importance locale, le Fort d'Ecouen, le Golf de Gonesse, les anciennes emprises réservées pour l'autoroute A 16 ;
- les liaisons d'intérêt écologique dont les berges ou le long de certaines infrastructures de transport en présence d'une végétation significative.

Articulation avec le SCoT : la cartographie du SRCE est déclinée dans la trame verte et bleue du SCoT qui délimite les secteurs du territoire à préserver, les continuités écologiques à protéger et les enjeux de restauration. Par ailleurs, la vocation de plusieurs espaces ouverts de loisirs d'enjeu pour le territoire est pérennisée par les documents d'urbanisme locaux. Au-delà des représentations cartographiques, le texte du DOO dispose que les documents d'urbanisme locaux identifient d'autres espaces à préserver et valoriser.

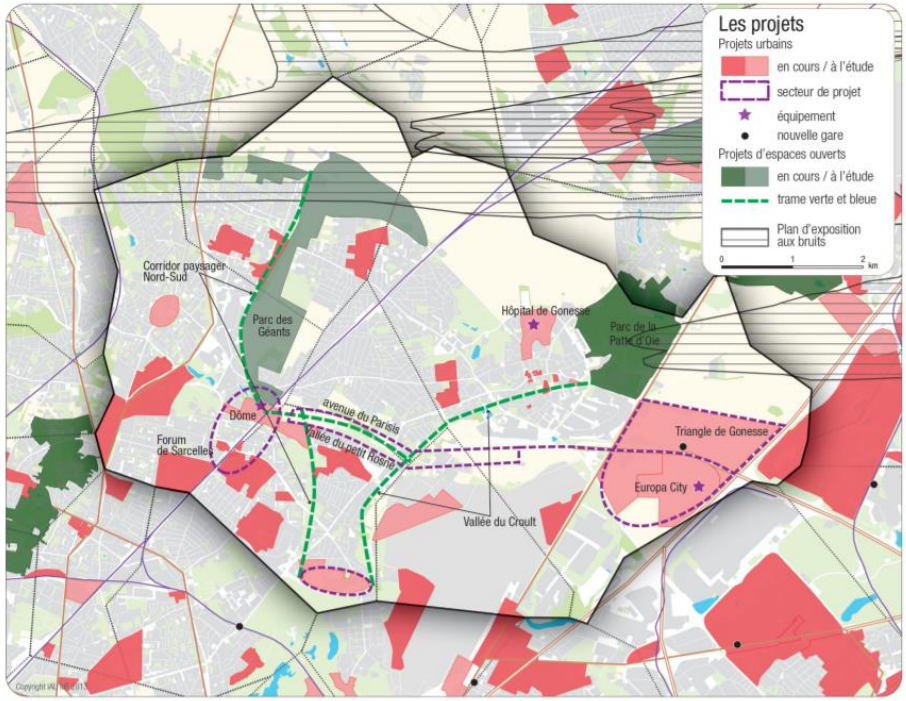
2.3 Les opérations d'intérêt national (OIN) et programmes d'équipement de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et services publics

Le SCoT de Roissy Pays de France doit prendre en compte :

- l'opération d'intérêt national (OIN) relative à l'aménagement et au développement des aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, et de Paris-Le Bourget, à l'intérieur des périmètres délimités par le cahier des charges d'Aéroports De Paris ;
- au titre des programmes d'équipement de l'État et des collectivités territoriales, ceux identifiés dans les deux **contrats de développement territorial (CDT)**.

2.3.1 CDT Val de France-Gonesse

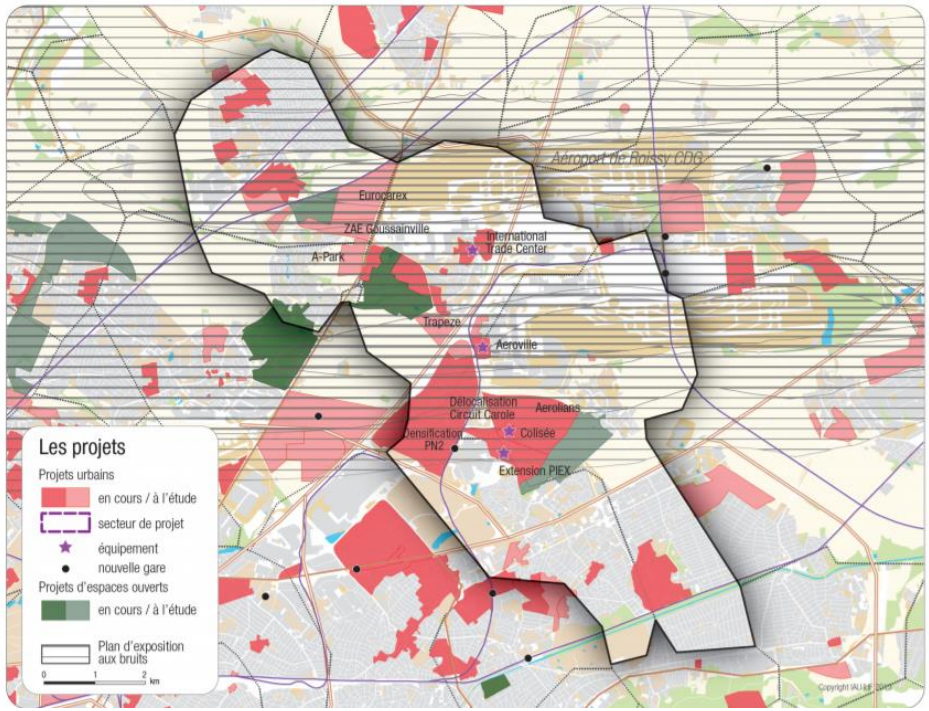
Les projets notables inscrits au CDT Val de France-Gonesse sont les suivants : Triangle de Gonesse (desserte réseau du Grand Paris Express, création d'une gare) ; T5 et prolongement souhaité vers l'Est ; renforcement du réseau routier – prolongement de l'avenue du Parisis et aménagement de fonctions mixtes le long de la voie ; pôle Garges-Sarcelles.



Cartes des projets d'aménagements prévus par les CDT (source : Institut Paris Région IdF)

2.3.2 CDT Cœur économique Roissy Terres de France

Les projets à prendre en compte sont les suivants : desserte par le réseau du Grand Paris Express – création de deux gares / Parc des expositions et Charles-de-Gaulle -2 –, proposition d'une gare supplémentaire sur le RER B (Aérofret), barreau de Gonesse (*inscrit au SDRIF mais en instance de décision pour son abandon*), TCSP « Comet » et liaisons Est-Ouest en BHNS, divers projets routiers dont le franchissement de l'A1, bouclage Nord-Est de la Francilienne ; zone Carex, revalorisation ZAE Goussainville, quartier gare et centre-ville de Goussainville, A Park, International Trade Center, Développement Roissy-Pôle sur Paris-Charles-de-Gaulle, Centre commercial Aéroville, densification zone cargo Charles-de-Gaulle, densification Paris-Nord 2.



Cartes des projets d'aménagements prévus par les CDT (source : Institut Paris Région)

Articulation avec le SCoT : les différents projets énumérés ont été pris en compte dans le schéma.