

# SCOT ROISSY PAYS DE FRANCE

RAPPORT DE PRÉSENTATION - TOME 3

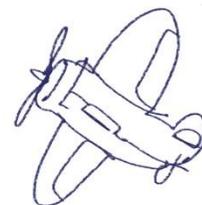
SCoT approuvé par le conseil communautaire du 19/12/2019



**Roissy  
Pays de  
France**  
Communauté  
d'Agglomération

<b>Justification des choix</b>	<b>3</b>
<b>Critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du SCoT</b>	<b>31</b>
<b>Analyse des incidences notables prévisibles du schéma sur l'environnement</b>	<b>42</b>





# SCOT ROISSY PAYS DE FRANCE

JUSTIFICATION DES CHOIX

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



**Roissy  
Pays de  
France**  
Communauté  
d'Agglomération

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Les enjeux environnementaux du SCoT</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>Les enjeux de développement du territoire</b>	<b>26</b>
1.1	Focus sur les espaces naturels et forestiers du territoire	7	3.1	L'armature territoriale	26
1.2	Focus sur les espaces agricoles	8	3.2	L'amélioration des déplacements au sein du territoire dans une approche de développement durable	26
1.3	La réduction de la vulnérabilité du territoire aux risques	8	3.2.1	Amélioration du réseau de transports et lien urbanisme-transport	26
<b>2</b>	<b>Les enjeux de maîtrise de la consommation d'espace</b>	<b>11</b>	3.2.2	La rationalisation du stationnement	27
2.1	Les objectifs de densification	11	3.3	Pour un territoire inclusif et solidaire : répondre aux besoins en logement en garantissant la qualité du cadre de vie	28
2.1.1	Les objectifs d'augmentation des capacités d'accueil, selon le SDRIF	11	3.3.1	Les objectifs en matière de logements	28
2.1.1	Les objectifs d'accroissement de la densité humaine par commune, selon le SDRIF	12	3.3.2	Accompagner l'offre des équipements nécessaires	29
2.1.2	Les objectifs d'accroissement de la densité des espaces d'habitat par commune selon le SDRIF	14	3.3.3	Qualité du cadre de vie accompagnant cette offre	29
2.1.3	Secteurs identifiés pour lesquels le PLU prévoit une étude en vue de la densification	15	3.4	Le développement économique du territoire	29
2.2	Des capacités d'extension urbaine encadrées (justification des objectifs de limitation de la consommation d'espace)	18	3.4.1	Le triangle de Gonesse	29
2.2.1	Rappel de l'analyse de la consommation foncière au cours des 10 dernières années	18	3.4.2	Le projet Carex	30
2.2.2	Des potentialités d'extension ajustées par le SCoT pour tenir compte des espaces protégés au titre de la charte agricole	19			



Parmi les éléments du rapport de présentation définis par l'article L. 141-3 du code de l'urbanisme, figurent :

- l'explication des choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs ;
- la justification des objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers compris dans le document d'orientation et d'objectifs ;
- l'identification des 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.

Ces différents éléments sont ainsi réunis dans le présent volet du rapport de présentation, afin d'éclairer le parti pris dans le document d'orientation et d'objectifs déclinant le projet d'aménagement et de développement durables du SCoT de Roissy Pays de France, les éléments de justification des objectifs chiffrés de limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers étant rattachés dans le plan qui suit aux orientations relatives à la densification et aux capacités d'extension urbaine.

Parallèlement à l'élaboration du SCoT, plusieurs plans ou schémas sectoriels ou stratégies sont en cours ou en voie d'engagement, portés également par la Communauté d'agglomération :

- le programme local de l'habitat
- le plan climat-air-énergie territorial
- la stratégie de développement commercial

Si les deux premiers documents doivent être compatibles avec le SCoT ou le prendre en compte, l'élaboration du SCoT s'est faite en cohérence avec ceux-ci – au regard de leur stade d'avancement – et dans l'objectif de ne pas compromettre leur aboutissement.

La justification des choix présentée ici suit le déroulé du document d'orientations et d'objectifs (DOO) qui décline les orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD), en s'articulant autour des trois enjeux du SCoT : environnementaux, de maîtrise de consommation de l'espace et de développement du territoire.



# 1. LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX DU SCOT



## 1 Les enjeux environnementaux du SCoT

La préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, et des ressources naturelles est un enjeu majeur pour le territoire, dans un contexte de fort développement économique et urbain attendu.

Dans ce cadre la préservation de l'eau présente un relief particulier, tant du point de vue des espaces en eau, traités dans le cadre de la trame verte et bleue, que du point de vue ressource naturelle. Le DOO, en déclinaison du PADD, prévoit ainsi plusieurs prescriptions visant la protection des cours d'eau et des masses d'eau souterraines, la limitation de l'urbanisation à leurs abords et la renaturation de ces derniers, des mesures visant la limitation des rejets polluants, la protection des périmètres de captage, etc.

Les enjeux environnementaux résident par ailleurs dans la réduction de l'exposition de la population aux risques et nuisances, domaine dans lequel le SCoT définit des dispositions complémentaires aux servitudes existantes.

### 1.1 Focus sur les espaces naturels et forestiers du territoire

Protégés pour leurs caractéristiques écologiques, ces espaces participent également à l'amélioration du cadre de vie des habitants et des autres usagers du territoire de Roissy Pays de France.

Le DOO distingue au sein de la trame verte et bleue, la trame forestière, la trame verte herbacée et la trame des espaces en eau. Le DOO prévoit des prescriptions écrites s'articulant avec une cartographie des espaces à protéger ou à préserver, ainsi que des continuités à maintenir ou recréer.

La cartographie « Trame verte et bleue » du SCoT s'appuie sur l'état initial de l'environnement (voir « Trame Verte et Bleue et continuités écologiques », Partie C – Carte n°47). La carte dédiée dans le DOO affine les grandes orientations cartographiées dans le PADD<sup>1</sup>. La méthode d'affirmation de la trame forestière est issue de la méthode ECOMOS 2008, les données ayant fait l'objet d'une mise à jour sur la base du Mos 2017. En outre, la carte du DOO consacrée à la TVB décline les secteurs identifiés notamment au niveau régional (SDRIF, SRCE, PNR Oise Pays de France) et s'appuie sur les zones naturelles d'Intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) et zones Importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) et le réseau hydrographique existant, ainsi que les zones humides de type 1 et 2 connues à la date d'arrêt du SCoT. Certaines de ces zones humides ne sont pas représentées sur la carte du DOO dédiée à la TVB en raison de l'échelle de celle-ci, toutefois les prescriptions écrites renvoient expressément aux zones humides identifiées par les SAGE en vigueur pour compléter celles de la carte.

Enfin, la carte « Trame verte et bleue » tient compte, pour la définition des continuités écologiques, des réservoirs de biodiversité présents sur le territoire mais aussi de ceux situés hors périmètre de la CARPF, et notamment de la proximité de zones Natura 2000.

Les exigences relatives aux espaces naturels et forestiers ne se limitent pas aux éléments cartographiés qui sont ceux identifiés à l'échelle du territoire. Plus largement, il est attendu des documents d'urbanisme locaux qu'y soient identifiés tous les autres éléments devant faire l'objet de mesures de préservation adaptées.

Les espaces forestiers et la lisière des massifs boisés de plus de 100 hectares, ainsi que les abords des cours d'eau sont protégés strictement. Les projets d'aménagement et de construction doivent, par ailleurs, tenir compte de la présence des espaces herbacés identifiés par le SCoT, notamment en intégrant une gestion écologique de ces espaces.

<sup>1</sup> Carte « Révéler et restaurer les trames paysagères, agricoles et écologiques ».



## 1.2 Focus sur les espaces agricoles

La préservation des terres agricoles du territoire de Roissy Pays de France représente un enjeu fort tant d'un point de vue écologique qu'économique. En effet, elles sont le support notamment d'une production céréalière qui permet d'approvisionner la région Ile-de-France et au-delà.

Au regard de cet enjeu, il a été fait le choix dans le PADD et dans le DOO du SCoT de préserver largement les espaces agricoles en s'appuyant sur la charte agricole, ce qui représente plus de 16 000 hectares d'espaces protégés, soit près de la moitié de la superficie du territoire de la CARPF.

La reprise dans le DOO, traduit une volonté forte de la part des élus de la Communauté d'agglomération de valoriser les protections inscrites dans la charte agricole qui n'est pas elle-même un document prescriptif.

En outre, le DOO, a soustrait plusieurs « pastilles » de capacités d'extension offertes par le SDRIF, en cohérence avec la protection des espaces agricoles (pour plus de détails, Cf. infra au sujet de la limitation des capacités d'extension).

Les cartes « Protection des espaces agricoles » et « Consommation maîtrisée des espaces » reprennent les fronts urbains d'intérêt régional inscrits au SDRIF en précisant leur dessin au regard de la protection renforcée des espaces agricoles par le SCoT.

Les espaces agricoles non cartographiés sont également à protéger dans la mesure où ils sont exploitables ou nécessaires à l'exploitation agricole.

## 1.3 La réduction de la vulnérabilité du territoire aux risques

La gestion de risques et la réduction de l'exposition de la population aux nuisances sont des enjeux de santé publique et environnementaux majeurs pour le territoire.

Parmi ces risques, il y a le risque d'inondation qui réside principalement dans le ruissellement pluvial et les remontées de nappes le long des cours d'eau. Aucun Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) n'est à ce jour approuvé sur le territoire, deux PPRI sont en cours d'élaboration.

Dans cette attente, et une fois les PPRI adoptés, en complément de ces derniers, le DOO prévoit notamment :

- d'identifier les zones à risque dans les PLU et de maîtriser l'urbanisation sur ces secteurs,
- de lutter contre l'imperméabilisation des sols, en préservant dans les projets urbains une proportion d'espaces de pleine terre et en renforçant la végétation dans les zones exposées au risque d'inondation.

Là où c'est possible, il s'agit de favoriser la désimperméabilisation dans les secteurs urbanisés.

Les prescriptions plus générales figurant dans la 1ère partie du DOO sont à articuler avec d'autres plus spécifiques qui visent, par exemple, à maîtriser l'artificialisation par la réalisation de parcs de stationnement ou à végétaliser les sites d'activités économique, ou encore maintenir et développer les espaces verts en ville.

En complément des plans de prévention des risques naturels de mouvement de terrain adoptés par onze communes du territoire, le DOO incite les communes à identifier d'autres zones de risques dans leurs documents d'urbanisme et à définir les dispositions adaptées au regard de ce risque.



Enfin, le territoire est fortement marqué par les risques industriels majeurs, avec une densité importante de sites Seveso et la présence de sites pollués. Aussi, le PADD et le DOO visent-ils à limiter l'implantation de nouvelles ICPE à celles dont l'exploitation est compatible avec l'occupation environnante. Par ailleurs, à l'occasion d'opérations de renouvellement urbain, une dépollution des sites peut s'avérer nécessaire. Les PLU pourront s'appuyer sur les données BASOL<sup>2</sup> pour identifier les sites pollués ou potentiellement pollués. Pour mémoire, les PLU doivent, en outre, depuis la loi ALUR, annexer les sites d'information des sols (SIS) identifiés par l'Etat<sup>3</sup>.

Sites « BASOL »	Commune concernée
SARLU Entrepôt	Bonneuil-en-France
Sté Manutention de Carburants Aviation	Chennevières-lès-Louvres
Point noir de Gonesse	Gonesse
OPAC de l'Oise	Gonesse
Parcelles AB444/AB439/AB446 (cyanures)	Louvres
Mobil oil	Le Mesnil-Aubry
NCS pyrotechnie et technologies	Survilliers
Chimex	Le Thillay
Etain soudure	Le Thillay
Société SAETA	Vémars
Hutchinson MAPA	Villiers-le-Bel

Le territoire de Roissy Pays de France étant également soumis aux risques liés au transport de matières dangereuses, l'urbanisation est à encadrer à proximité des axes concernés.

Enfin, les prescriptions du DOO visant à maintenir ou introduire des espaces verts et points d'eau dans les espaces denses, à protéger les espaces boisés et autres espaces naturels, contribuent à l'objectif de réduction de l'exposition de la population aux risques climatiques.

<sup>2</sup> Base de données sur les sites et SOLs pollués ou potentiellement pollués.

<sup>3</sup> Deux SIS identifiés à ce jour : Hutchinson MAPA et Casse RN16 (Villiers-le-Bel).



## 2. LES ENJEUX DE MAÎTRISE DE LA CONSOMMATION D'ESPACE



## 2 Les enjeux de maîtrise de la consommation d'espace

Le SCoT est engagé dans la poursuite de l'objectif d'une consommation de l'espace maîtrisée et dans la préservation des terres agricoles et naturelles. Cet engagement est pris au regard de la richesse des terres agricoles et des coûts environnementaux, sociaux et économiques de l'étalement urbain.

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

### 2.1 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 « [P37] 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.

#### 2.1.1 Les objectifs d'augmentation des capacités d'accueil, selon le SDRIF

En application des orientations réglementaires du SDRIF, les documents d'urbanisme doivent permettre d'accroître, à l'horizon 2030, les capacités d'accueil en matière de population et d'emploi de l'espace urbanisé, en tenant compte des nouveaux espaces d'urbanisation prévus à 2030.

La prescription [P.38] traduit cet objectif. Elle dispose « Dans une perspective de maîtrise de la consommation d'espace et pour répondre aux besoins générés par l'augmentation de la population et d'emplois, les documents d'urbanisme doivent permettre d'augmenter la densité des espaces dédiés à l'accueil de la population et des emplois à l'horizon 2030 ».

Pour mettre en œuvre cette dernière, dans le respect du SDRIF, les communes s'appuient sur la méthode de calcul suivante issue dudit schéma régional.

#### CALCULER L'ACCROISSEMENT DE LA DENSITÉ HUMAINE (CAPACITÉS D'ACCUEIL)

**Définition** L'accroissement des capacités d'accueil s'obtient par l'augmentation de la densité humaine, qui tient compte pour ce calcul de la population et de l'emploi dans les espaces urbanisés « au sens strict » existant en 2013 et dans les nouveaux espaces ouverts à l'urbanisation « au sens strict » par les documents d'urbanisme locaux entre 2013 et 2030.

**Données à mobiliser** Dans les espaces urbanisés « au sens strict » existant en 2013, les habitants et les emplois sont d'abord dénombrés en 2013, ensuite estimés en 2030 en fonction de ce que permet le PLU.

#### Calcul de la densité humaine en 2013 sur les espaces urbanisés existant en 2013

$$\text{CapacitésAccueil}_{2013} = \frac{\text{Habitants + emplois en 2013 dans les espaces urbanisés « au sens strict » prévus en 2013}}{\text{Superficie des espaces urbanisés « au sens strict » existant en 2013}}$$

#### Calcul de la densité humaine en 2030 sur les espaces urbanisés existant en 2030

$$\text{CapacitésAccueil}_{2030} = \frac{\text{Habitants + emplois en 2030 dans les espaces urbanisés « au sens strict » prévus en 2030}}{\text{Superficie des espaces urbanisés « au sens strict » existant en 2030}}$$

**Objectif** Le document d'urbanisme doit permettre que les capacités d'accueil s'accroissent entre 2013 et 2030.

$$\text{CapacitésAccueil}_{2030} > \text{CapacitésAccueil}_{2013}$$

Source : Les indispensables du SDRIF N°3, Appliquer les règles quantifiées relatives à la densification, Région Ile-de-France, mars 2015





Source : Les orientations réglementaires, Les carnets pratiques du SDRIF, n° 7, Institut Paris région îdF, 2016

### 2.1.1 Les objectifs d'accroissement de la densité humaine par commune, selon le SDRIF

Selon la prescription du DOO [P39], « les documents d'urbanisme définissent les dispositions permettant d'atteindre, à l'échelle communale et à l'horizon 2030, une augmentation de la densité humaine de 15 % pour les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, et de 10 % dans les autres communes ».

Il s'agit d'une reprise des orientations réglementaires du SDRIF.

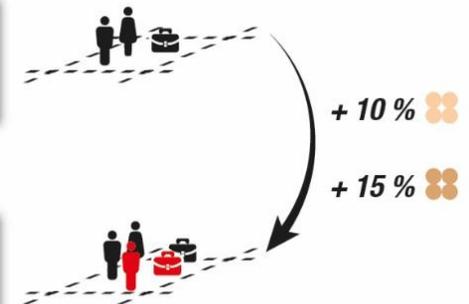
La méthode de calcul est la suivante :

#### Densité humaine en 2013

$$\frac{\text{Population 2013} + \text{Emplois 2013}}{\text{Superficie des espaces urbanisés 2013}}$$

#### Densité humaine à l'horizon 2030

$$\frac{\text{Population 2030} + \text{Emplois 2030}}{\text{Superficie des espaces urbanisés 2013}}$$



À titre indicatif, voici les densités humaines par commune en 2013, et l'objectif à l'horizon 2030.



**Tableau indicatif densité humaine au sens du SDRIF<sup>4</sup> :**

Commune	Densité humaine en 2013	Augmentation de la densité prévue par le SDRIF	Densité humaine projetée en 2030
Arnouville	71	15%	82
Bonneuil-en-France	28	10%	30
Bouqueval	33	10%	36
Chennevières-lès-Louvres	30	10%	32
Claye-Souilly	45	10%	50
Compans	15	15%	17
Dammartin-en-Goële	44	10%	48
Écouen	62	15%	71
Épiais-lès-Louvres	26	10%	29
Fontenay-en-Parisis	33	10%	36
Fosses	72	15%	83
Garges-lès-Gonesse	148	15%	170
Gonesse	74	15%	85
Goussainville	71	15%	82
Gressy	31	10%	35
Juilly	38	10%	42
Longperrier	34	10%	38
Louvres	61	15%	71
Marly-la-Ville	31	15%	35
Mauregard	9	15%	11
Le Mesnil-Amelot	33	15%	38
Le Mesnil-Aubry	29	10%	32
Mitry-Mory	49	15%	57

Commune	Densité humaine en 2013	Augmentation de la densité prévue par le SDRIF	Densité humaine projetée en 2030
Moussy-le-Neuf	34	10%	37
Moussy-le-Vieux	39	10%	43
Othis	45	10%	49
Le Plessis-Gassot	9	10%	10
Puiseux-en-France	50	15%	57
Roissy-en-France	291	15%	335
Rouvres	34	10%	37
Saint-Mard	31	15%	36
Saint-Witz	22	10%*	24
Sarcelles	133	15%	153
Survilliers	67	15%	77
Thieux	32	15%	36
Le Thillay	40	10%	44
Vaudherland	36	10%	40
Vémars	28	10%	31
Villeneuve-sous-Dammartin	34	10%	37
Villeparisis	76	15%	87
Villeron	34	10%	38
Villiers-le-Bel	117	15%	134

\* L'objectif de 10% tient ici compte de l'avis de l'Etat sur le projet de PLU de la commune en date du 16 décembre 2015, selon lequel « sur la commune de Saint-Witz, la zone d'habitat est déconnectée du pôle gare, notamment du fait de la coupure importante formée par l'autoroute A1 », la commune n'étant ainsi pas concernée par l'objectif de 15%.

<sup>4</sup> Source : référentiel territorial Ile-de-France 2030 (combinant données Insee pour la population et l'emploi (2014) et le MOS 2012 pour les espaces urbanisés) [<http://refter.institutparisregion-idf.fr/>].

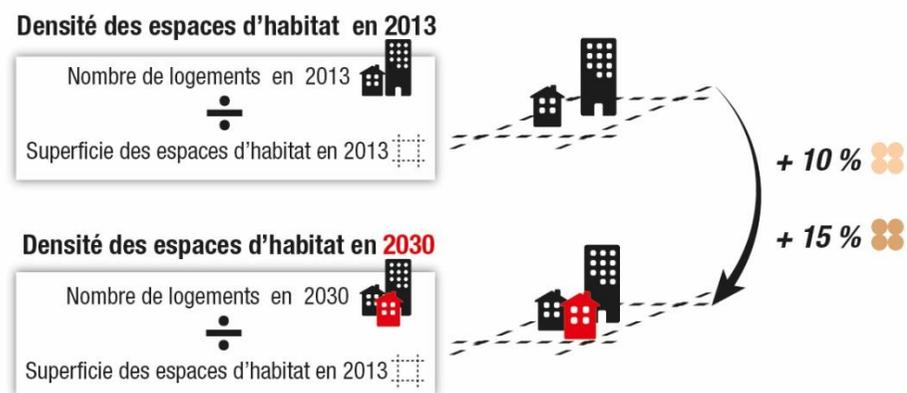


## 2.1.2 Les objectifs d'accroissement de la densité des espaces d'habitat par commune selon le SDRIF

Selon la prescription du DOO [P40], « les documents d'urbanisme définissent les dispositions permettant d'atteindre, à l'échelle communale et à l'horizon 2030, une augmentation de la densité moyenne des espaces d'habitat de 15 % pour les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, et de 10 % dans les autres communes ».

Il s'agit, ici également, d'une reprise des orientations réglementaires du SDRIF.

La méthode de calcul est la suivante :



Source : Les orientations réglementaires, Les carnets pratiques du SDRIF, Institut Paris Région îdF, septembre 2016

À titre indicatif, le tableau, page suivante, mentionne les densités des espaces d'habitat par commune en 2013, et l'objectif à l'horizon 2030.

Toutes les communes ne sont pas dans la possibilité d'atteindre cet objectif, notamment parce qu'elles sont couvertes par un PEB. En ce cas, elles devront en apporter la justification.

**Tableau indicatif densité des espaces d'habitat au sens du SDRIF<sup>5</sup> :**

Commune	Densité des espaces d'habitat en 2013	Augmentation de la densité prévue par le SDRIF	Densité des espaces d'habitat projetée en 2030
Arnouville	27	15%	31
Bonneuil-en-France	30	10%	33
Bouqueval	12	10%	13
Chennevières-lès-Louvres	10	10%	11
Claye-Souilly	19	10%	21
Compans	10	15%	11
Dammartin-en-Goële	17	10%	19
Écouen	27	15%	31
Épiais-lès-Louvres	8	10%	9
Fontenay-en-Parisis	15	10%	17
Fosses	28	15%	32
Garges-lès-Gonesse	74	15%	86
Gonesse	49	15%	56
Goussainville	30	15%	34
Gressy	13	10%	14
Juilly	15	10%	17
Longperrier	15	10%	16
Louvres	31	15%	35
Marly-la-Ville	19	15%	21
Mauregard	10	15%	12
Le Mesnil-Amelot	16	15%	18
Le Mesnil-Aubry	12	10%	13

<sup>5</sup> Source : référentiel territorial Ile-de-France 2030 [<http://refter.institutparisregion-idf.fr/>].



Commune	Densité des espaces d'habitat en 2013	Augmentation de la densité prévue par le SDRIF	Densité des espaces d'habitat projetée en 2030
Mitry-Mory	24	15%	28
Moussy-le-Neuf	14	10%	16
Moussy-le-Vieux	17	10%	19
Othis	17	10%	19
Le Plessis-Gassot	6	10%	6
Puiseux-en-France	20	15%	23
Roissy-en-France	47	15%	54
Rouvres	13	10%	14
Saint-Mard	14	15%	16
Saint-Witz	10	10%*	11
Sarcelles	64	15%	74
Survilliers	35	15%	40
Thieux	16	15%	18
Le Thillay	20	10%	22
Vaudherland	13	10%	14
Vémars	15	10%	17
Villeneuve-sous-Dammartin	18	10%	20
Villeparisis	35	15%	40
Villeron	16	10%	17
Villiers-le-Bel	52	15%	60

\* L'objectif de 10% tient ici compte de l'avis de l'Etat sur le projet de PLU de la commune en date du 16 décembre 2015, selon lequel « sur la commune de Saint-Witz, la zone d'habitat est déconnectée du pôle gare, notamment du fait de la coupure importante formée par l'autoroute A1 », la commune n'étant ainsi pas concernée par l'objectif de 15%.

### 2.1.3 Secteurs identifiés pour lesquels le PLU prévoit une étude en vue de la densification

Le SDRIF définit des secteurs à fort potentiel de densification. Ils sont représentés sur la CDGT par une pastille rouge foncé et correspondent aux « espaces urbanisés comprenant des emprises mutables importantes ou des secteurs disposant d'un fort potentiel de valorisation ». Selon les orientations réglementaires du SDRIF, « ces secteurs offrent un potentiel de mutation majeur qui ne doit pas être compromis » et « doivent être le lieu d'efforts accrus en matière de densification du tissu urbain, tant dans les secteurs réservés aux activités que dans les secteurs d'habitat ». Sur le territoire de Roissy Pays de France, il s'agit en grande majorité de sites aujourd'hui dédiés à l'activité économique et industrielle ou à la logistique.

La combinaison de l'ensemble des prescriptions du DOO sur la densification des espaces urbanisés (dont le volet développement économique du DOO), l'offre de logements, et le renforcement des polarités définies dans le SCoT permet de répondre à l'effort requis.

Les secteurs à fort potentiel de densification requièrent une attention particulière compte tenu de leur localisation (proximité de gares ou projets de gares et des plateformes aéroportuaires). Les projets développés sur ces secteurs doivent veiller à maintenir la qualité du cadre de vie des habitants (par exemple, en prévoyant la protection ou la création d'espaces verts accessibles aux usagers ou encore des aménagements paysagers, ce qui est prévu par dans le DOO) et ne pas accentuer leur vulnérabilité aux nuisances, risques et pollution. Le cas échéant, les projets doivent également veiller au respect du patrimoine en particulier dans les sites protégés.

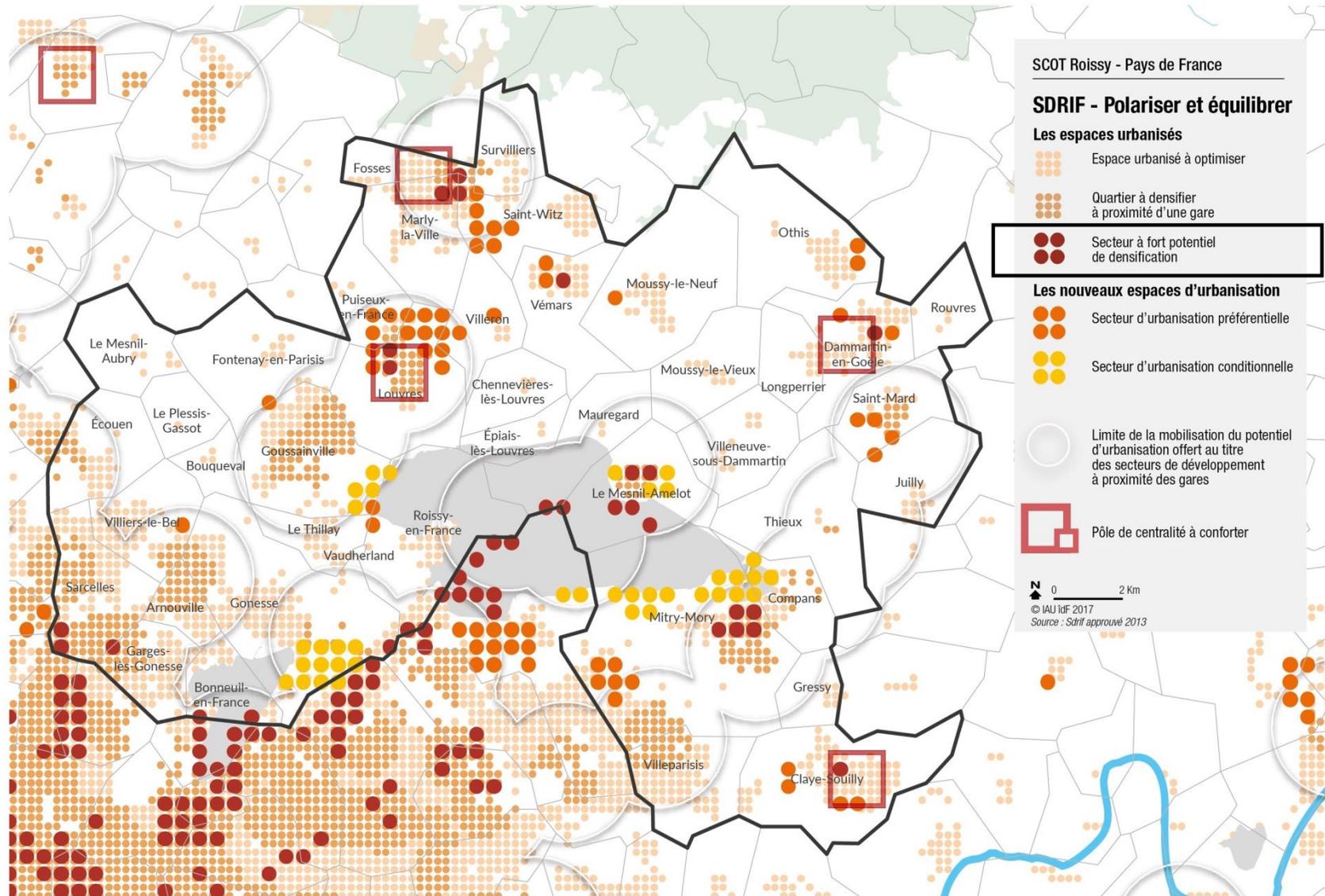
En effet, l'évaluation environnementale du SDRIF relève, à l'échelle de la région, que la « majorité de secteurs de développement, en particulier de secteurs à fort potentiel de densification, [sont] situés dans des sites de forte intensité des problèmes environnementaux » et que le développement de ces secteurs à fort potentiel de densification est susceptible d'altérer certains sites et abords de monuments protégés.



**Les plans locaux d'urbanisme devront ainsi analyser les capacités de densification et de mutation, en application de l'article L. 151-4 du code de l'urbanisme, dans les secteurs à fort potentiel de densification définis par le SDRIF (voir extrait CDGT, page suivante), dans les communes de Fosses, Marly-la-Ville, Saint-Witz, Vémars, Louvres, Dammartin-en-Goële, Gonesse, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse Roissy-en-France, Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Mory, Bonneuil-en-France et Claye-Souilly. Cette analyse vise un double objectif : ne pas compromettre le potentiel de mutation de ces secteurs tout en s'assurant du maintien de la qualité du cadre de vie ou de son amélioration.**



Figure 1 – SDRIF – Polariser et équilibrer



## 2.2 Des capacités d'extension urbaine encadrées (justification des objectifs de limitation de la consommation d'espace)

### 2.2.1 Rappel de l'analyse de la consommation foncière au cours des 10 dernières années

La loi 210-788 du 12 juillet 2010 portant sur l'engagement national de l'environnement prescrit l'obligation de présenter, dans les documents d'urbanisme, une analyse de la consommation d'espace survenue sur le territoire. Le Code de l'urbanisme dispose ainsi qu'à l'échelle du SCoT doit être réalisée « une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'arrêt du schéma » (L.141-3). Cette analyse figure dans le diagnostic, des éléments de synthèse sont ici repris.

#### 2.2.1.1 *Un rythme de consommation qui s'inscrit dans les tendances régionales depuis 2008*

La partie 4.4.4 du diagnostic a permis de mettre en évidence la diminution globale du rythme de consommation observé à l'échelle du SCoT sur les dix dernières années, tendance amorcée dès le début des années 2000.

La consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF) y a été chiffrée à 348 hectares sur le territoire du SCoT, soit une consommation de 39 hectares par an en moyenne. En comparaison, la consommation observée sur la décennie précédente (1999-2008) est estimée à 947 hectares, soit une consommation moyenne de 105 hectares par an. C'est 169% de plus que le rythme de la dernière période 2008-2017.

Cette dynamique de forte baisse de la consommation d'espace se vérifie également à l'échelle de la région Ile-de-France. Des facteurs d'ordre conjoncturel sont toutefois à prendre en compte, en particulier la crise économique de 2008 et ses retombées. S'il est complexe d'estimer l'impact de cette dernière sur la dynamique d'urbanisation, elle est indéniablement responsable d'un ralentissement du rythme d'apparition de nouvelles surfaces, notamment en matière de développement économique.

En dépit de cette baisse engagée, les surfaces les plus impactées par la consommation restent les espaces agricoles. Cette disparition s'est opérée au profit de nouvelles surfaces artificialisées, mais aussi de nouveaux espaces forestiers ou semi-naturels. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un transfert d'usage entre espaces NAF et non une consommation d'espace à proprement parler. Le résultat de ces mouvements équivaut à une disparition estimée à 473 hectares entre 2008 et 2017.

#### **Encart méthodologique sur la notion de consommation d'espace**

Le terme le plus large se rapportant à l'évolution de l'occupation du sol des espaces ouverts est « consommation ». Dans son sens le plus large, la consommation d'un espace peut être définie comme la conséquence d'une action sur un espace, ayant pour effet une mutation dans la nature de l'occupation du sol de cet espace : par exemple, la consommation d'espaces agricoles par l'urbanisation, la consommation d'espaces agricoles par la forêt. Mais l'attention des pouvoirs publics se porte plus particulièrement sur la consommation d'espaces agricoles, boisés et/ou naturels entre deux dates, par artificialisation des sols (urbain construit ou ouvert) due à la croissance urbaine, accompagnée de tous les équipements nécessaires à son développement (infrastructures de transports, lignes et postes électriques, décharges, exploitations de matériaux de carrières, parcs urbains, golfs, etc.). Le chiffre de la consommation d'espaces agricoles et naturels énoncé correspond toujours à un solde entre les nouvelles consommations et les restitutions de l'urbain vers l'agricole et le naturel.

La consommation d'espace est calculée grâce au mode d'occupation du sol (MOS) développé par l'Institut Paris Région, qui permet de retracer l'évolution du sol francilien depuis 1982. La dernière campagne d'actualisation remonte à 2017.

La notion de consommation ne doit pas être confondue avec celle d'apparition en extension urbaine, qui renseigne seulement les nouvelles consommations et ne tient pas compte des restitutions de l'urbain vers l'agricole et le naturel. L'extension urbaine repose donc sur le basculement, entre deux périodes, de postes NAF vers des postes artificialisés.



### 2.2.1.2 Une dynamique vertueuse confortée entre 2012 et 2017

Durant l'intervalle de temps 2012-2017, le territoire du SCoT a consommé 156 hectares. Ce rythme est nettement inférieur à celui observé sur la période 2008 – 2012, où la consommation d'espace a totalisé 192 hectares. Le rythme de consommation d'espace a ainsi diminué de 35% entre les deux périodes.

Les 156 hectares d'espaces NAF disparus entre 2012 et 2017 sont l'expression d'un solde, résultant de l'extension urbaine de 291 hectares sur des espaces naturels, agricoles et forestiers d'une part, et de la renaturation de 135 ha de surfaces urbanisées d'autre part (délaissés, carrières, infrastructures...).

Ces extensions urbaines seules représentent 291 hectares sur la période, soit 58 ha/an contre 81 ha/an entre 2008 et 2012.

Au regard des tendances précédentes, donc, la consommation d'espace observée entre 2012 et 2017 témoigne d'une gestion des sols davantage maîtrisée et vertueuse. Les extensions liées à l'habitat sont moitié moindres que celles liées aux activités économiques. Cette gestion du sol est également la conséquence des nombreuses contraintes et servitudes s'imposant sur le territoire.

En matière d'extension urbaine, 25 hectares de surfaces dédiées à l'habitat et 41 hectares de surfaces d'activités économiques sont apparus entre 2012 et 2017. Avec une moyenne de 5 ha/an, les extensions liées aux nouvelles surfaces d'habitat connaissent une dynamique d'apparition ralentie par rapport à la période précédente (-27%), mais dans une proportion moins forte que celle observée pour les nouvelles surfaces d'activités économiques (-50%).

### 2.2.2 Des potentialités d'extension ajustées par le SCoT pour tenir compte des espaces protégés au titre de la charte agricole

Le volume total des capacités d'extension offertes par le SDRIF est conséquent, notamment au regard de la présence des deux plateformes aéroportuaires et les projets de nouvelles gares du GPE. La communauté d'agglomération de Roissy Pays de France est ainsi le deuxième établissement public de coopération intercommunale le plus pourvu en capacités d'extension après la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart. En 2017, le territoire de Roissy Pays de France a encore peu entamé les potentialités offertes par le SDRIF, notamment parce qu'une partie de celles-ci sont conditionnées par la réalisation de projets de transports collectifs structurants. Plusieurs projets importants déjà envisagés à la date d'approbation de la révision du SDRIF en 2013 vont entrer dans leur phase de réalisation dans les prochaines années, ce qui devrait conduire à accélérer le rythme d'urbanisation, en rupture avec les années précédentes.

Pour autant, et pour préserver le patrimoine agricole du territoire intercommunal, le SCoT prévoit une forte diminution des capacités d'extension cartographiées offerte par le SDRIF à l'horizon 2030 et conçoit la protection des espaces agricoles, naturels et forestiers cartographiés (hors espaces herbacés avec un régime particulier) comme une limite stricte venant encadrer l'usage de ces capacités d'extension.

A titre d'information, la charte agricole est annexée au rapport de présentation.

#### 2.2.2.1 Une volonté affirmée de maîtriser le développement urbain en extension

Afin de répondre aux besoins du territoire, notamment en matière d'habitat et de développement économiques, des extensions urbaines sont possibles à horizon 2030.



Le DOO dispose via la prescription [P.43] que l'urbanisation en extension est réalisée « dans la limite des capacités d'extension offertes par le SDRIF à l'horizon 2030, au regard des espaces consommés à ce titre à la date d'arrêt du SCoT de Roissy Pays de France ». Les conditions de mobilisation de ces capacités sont définies par le DOO, notamment en fonction de leur typologie. Le DOO dispose, par ailleurs, que « compte tenu des protections des espaces naturels, agricoles et forestiers, ces extensions urbaines s'inscrivent dans une enveloppe maximale de 1 422 hectares, à l'échelle du territoire de Roissy Pays de France et à l'horizon 2030 ».

Cette prescription permet d'articuler les enjeux de protection des espaces naturels et forestiers (sous-chapitre 1.1. du DOO) et des espaces agricoles (sous-chapitre 1.2. du DOO), à ceux des besoins de développement du territoire d'une façon générale, et notamment en termes d'habitat (DOO, chapitre 4) et de développement économique (DOO, chapitre 5).

L'objectif chiffré de limitation de la consommation des espaces est déterminé par :

- la protection des espaces agricoles s'appuyant sur la charte agricole ;
- la mise en regard de la charte agricole et des projets recensés sur le territoire pour s'assurer qu'ils ne remettent pas en cause cet objectif.

### **La protection des espaces agricoles déterminante dans l'objectif chiffré de limitation de la consommation de l'espace**

Il faut rappeler que les espaces agricoles représentés sur la carte qui leur est consacrée font l'objet d'une protection stricte, excluant toute urbanisation à leur endroit. Les espaces agricoles protégés par le SCoT représentent une superficie de 16 197 hectares pour l'ensemble du territoire de Roissy Pays de France.

Selon le MOS 2017 (Source L'Institut Paris Region), les espaces agricoles du territoire représentent 17 619 hectares. En retranchant les espaces agricoles protégés par la charte (16 197 hectares) des 17 619 hectares identifiés par le Mos, il reste 1 422 hectares non protégés et ainsi susceptibles d'accueillir des extensions urbaines. Il s'agit d'une enveloppe maximale puisque par ailleurs, les extensions urbaines ne pourront se réaliser qu'à condition de répondre aux

autres prescriptions du DOO, venant décliner les orientations réglementaires du SDRIF (extension en continuité du tissu urbain existant, densité suffisante des opérations, etc.) et sous réserve de l'application de servitudes limitant la constructibilité (ex : PEB).

Le DOO du SCoT vient affiner ces capacités d'extension pour répondre aux besoins en habitat et en développement économique. Il s'appuie, d'une part, sur la consommation de l'espace entre 2012 et 2017, et d'autre part, sur la protection des espaces agricoles sus-évoquée.

### **Estimation de la consommation d'espace selon les besoins futurs**

Le SCoT a vocation à permettre tous les projets en cours qui répondent à ses objectifs en termes de production de logements et de développement économique, sans remettre en cause les protections agricoles. Cela inclut une grande partie des projets recensés dans le diagnostic (cf. carte projets d'aménagement).

### **Les extensions liées au développement résidentiel**

Selon les chiffres fournis dans le cadre du PLH en cours d'élaboration, le territoire devrait tendre vers une production de 1700 logements par an sur la période d'application du document, c'est-à-dire 2019-2024. En élargissant cet objectif à l'horizon 2030, et dans la continuité des objectifs définis par le SRHH, le territoire de la CARPF devrait ainsi produire 20400 logements d'ici à 2030.

Sur le territoire, les nouvelles surfaces dédiées à l'habitat s'inscrivent de manière croissante en renouvellement urbain (48% des nouvelles apparitions liées à l'habitat entre 2008 et 2012 et 49,4% sur la période 2012-2017, source Mos). Néanmoins, la mobilisation de foncier en extension urbaine reste nécessaire pour répondre aux besoins du territoire de la CARPF malgré une forte contrainte liée aux servitudes qui s'imposent sur le territoire (PEB notamment).



S'il est possible d'estimer, au regard des tendances passées, à moins de 50% la part des futures apparitions en extension, il faut tenir compte de la crise économique de 2008, dont les retombées sur la dynamique de construction se sont fait ressentir sur toute la décennie suivante.

En conséquence, les tendances d'apparition en extension urbaine observées sur cet intervalle de temps peuvent difficilement servir de base à des projections futures, les dernières études à l'échelle francilienne pointant d'ailleurs une embellie économique depuis récemment.

Afin d'appréhender de manière plus réaliste les besoins du territoire, il a été choisi de se référer aux projets inscrits dans les plans locaux d'urbanisme<sup>6</sup> (ou documents locaux en tenant lieu) en vigueur sur les différentes communes composant la CARPF. Cette analyse permet d'estimer 188 hectares qui seront mobilisés en extension par les communes pour leur développement résidentiel et les équipements liés.

### **Les extensions liées au développement économique**

En matière de développement économique, le diagnostic a introduit des prévisions d'augmentation significative du nombre d'emploi à horizon 2030, en lien avec la réalisation de projets économiques majeurs et structurants. Sur cet intervalle de temps, le territoire devrait bénéficier de l'apparition de 100 000 emplois supplémentaires.

La dynamique attendue est difficilement comparable aux tendances observées sur les dernières années, caractérisées par un net ralentissement du développement économique. Cet essoufflement est en grande partie imputable à la crise, dont les effets ont particulièrement impacté le territoire de la CARPF en termes de foncier et d'immobilier économique. L'analyse a estimé à environ 808 hectares les besoins futurs liés à des projets de développement économique en extension recensés dans les documents locaux en vigueur. Quelques grands projets prennent une place particulièrement importante dans ces prévisions. Ainsi, les projets économiques inscrits dans le PLU de Gonesse représentent plus du tiers de l'ensemble des extensions

<sup>6</sup> Source : zones AU des documents locaux d'urbanisme. Il faut préciser que l'analyse des plans locaux d'urbanisme (ou documents locaux en tenant lieu) présente des

affichées dans les documents d'urbanisme. Il faut également tenir compte des projets portés par le SCoT, à l'exemple de Carex, dont la date de réalisation n'est pas connue à ce jour. Le SCoT a fléchi 125 hectares de capacités d'extension pour ce projet.

Le total des extensions urbaines liées aux développements résidentiel et économique, est donc évalué à :

- 996 hectares, dans l'hypothèse où le projet de Carex ne se concrétise pas dans les 11 ans à venir (hypothèse basse),
- 1 121 hectares, dans l'hypothèse où le projet Carex se concrétiserait dans cette même période (hypothèse haute).

Cette estimation reste inférieure à la réserve foncière totale du territoire, de 1422 ha. L'objectif n'est pas pour les communes de consommer l'ensemble de cette enveloppe à l'horizon 2030. Le SCoT prévoit un différentiel qui permet néanmoins :

- une marge de manœuvre aux communes afin de remplir les objectifs du SCoT en matière de production de logements au-delà de la programmation connue pour les 6 ans à venir, et de ne pas obérer l'évolution de leurs projets d'aménagement ;
- le développement de nouvelles emprises à caractère exceptionnel ou de services urbains (autoroutes et chemins de fer, emprises d'aéroports, carrières, décharges, golfs, ou importants ouvrages) ;

Cette réserve foncière doit permettre d'assurer au territoire les conditions de son bon développement pour les 11 prochaines années.

limites méthodologiques : PLU ayant été approuvés avant l'approbation du SDRIF, certains des PLU étudiés sont anciens et d'autres n'étaient pas accessibles.



### 2.2.2.2 Explication méthodologique : l'ajustement des potentialités offertes par le SDRIF au regard des 1 422 hectares offerts par le Scot

En 2013, le territoire de Roissy Pays de France disposait de 2696 hectares au titre des capacités d'extension offertes par le SDRIF à l'horizon 2030.

Ces capacités d'extension se déclinent en deux principales catégories (voir Figure 2 – SDRIF – Polariser et équilibrer)

- les capacités cartographiées comprenant les « secteurs d'urbanisation préférentielle » et les « secteurs d'urbanisation conditionnelle », représentés par des pastilles correspondant à une capacité d'extension pour chacune d'elles de l'ordre de 25 hectares ;
- les capacités non cartographiées comprenant les secteurs de développement dans un rayon de 2 km des gares offrant dans ce périmètre un potentiel de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal et les communes des agglomérations des pôles de centralités et les communes de la catégorie « bourgs, villages ou hameaux » qui bénéficient d'une capacité d'extension de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal.

L'analyse des extensions urbaines sur la période 2012 – 2017 sert d'appui à l'estimation des surfaces consommées au titre des potentialités offertes par le SDRIF. Néanmoins, leur identification repose sur une définition spécifique et nécessite d'être précisée. La consommation des potentialités offertes par le SDRIF se résume en effet à la prise en compte du total des extensions urbaines après exclusion des emprises urbanisées de caractère exceptionnel telles que les emprises d'autoroutes et de chemins de fer, les emprises d'aéroports, de golfs, de circuits automobiles ou d'importants ouvrages (voir schéma p. 12).

En 2017, le territoire du SCoT a consommé 156 hectares de son potentiel SDRIF, potentiel estimé à la date d'approbation du Schéma directeur à 2696 hectares. En d'autres termes, le territoire a mobilisé 6% de son potentiel SDRIF depuis 2017, soit sur le premier tiers d'application du SDRIF 2030 (2013 –

2030). Cette tendance traduit une dynamique assez vertueuse de consommation.

Sachant que le territoire a consommé 156 hectares de son potentiel à la date de 2017, ses capacités restantes au titre du SDRIF s'élèvent théoriquement à 2540 hectares à horizon 2030.

Compte tenu de l'engagement pris en faveur de la préservation des espaces agricoles qui s'appuie sur la charte agricole de la CARPF, les élus ont convenu de limiter l'enveloppe maximale d'extension à 1422 hectares sur le SCoT.

Un certain nombre de potentiels cartographiés offerts par le SDRIF ont ainsi été supprimés compte tenu des espaces agricoles protégés et identifiés par la charte agricole. (cf carte ci-après « suppression des capacités d'extension du SDRIF »).

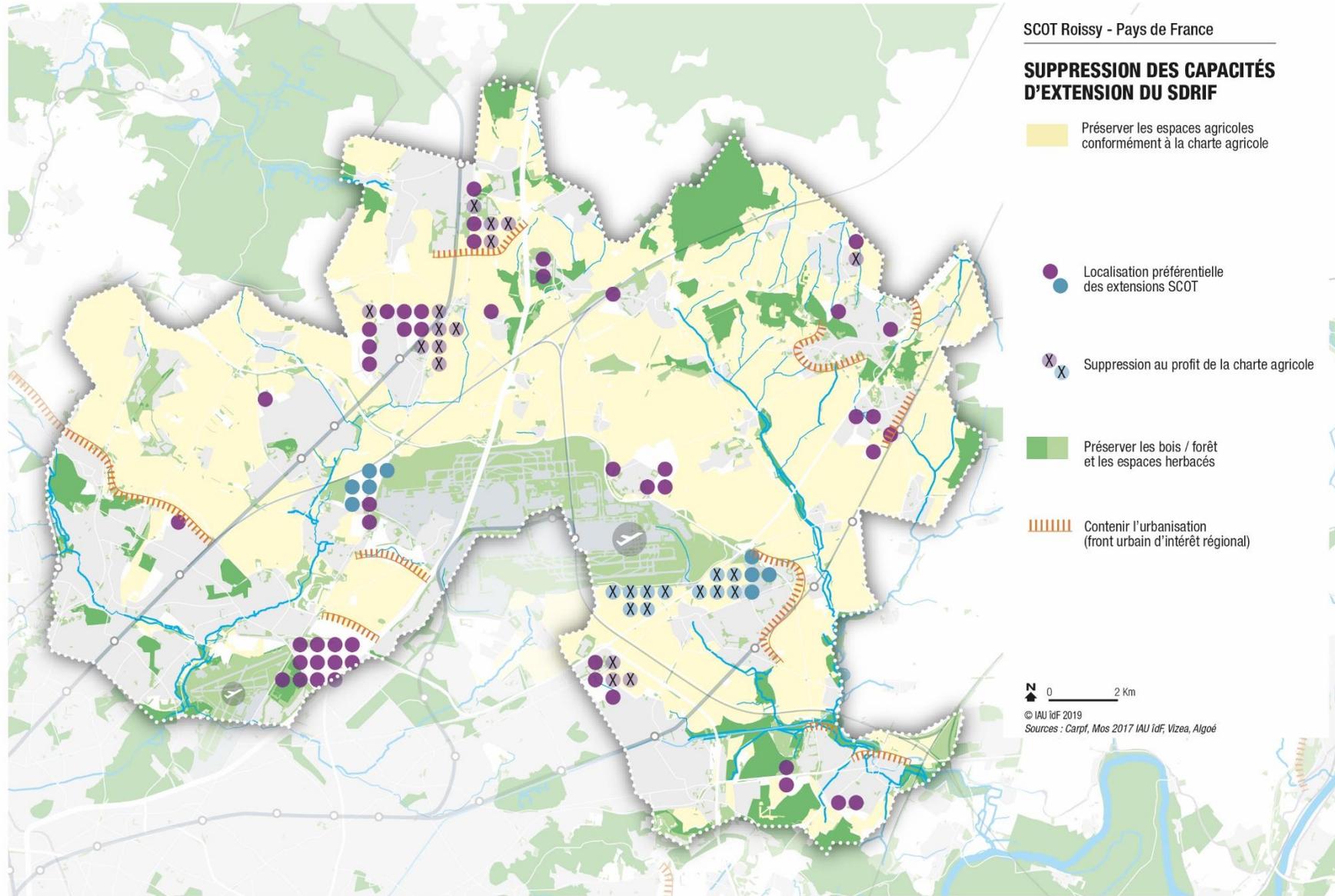
L'enveloppe foncière de 1422 hectares ne pourra être dépassée pour les extensions urbaines à l'échelle du territoire de la CARPF :

- en premier lieu au regard des espaces agricoles protégés,
- compte tenu des contraintes physiques et environnementales du territoire,
- du fait que les potentiels non cartographiés n'étant par définition pas spatialisés, ils excèdent pour une partie d'entre eux les disponibilités du foncier non urbanisé pour certaines communes.

Les extensions devant être réalisées en continuité du tissu urbain existant, il faut également tenir compte des fronts urbains d'intérêt régional identifiés sur la carte « Consommation maîtrisée des espaces », ainsi que des ruptures géographiques, qu'elles soient naturelles ou artificielles (ex : routes, voies ferrées).



Figure 3 - Consommation maîtrisée des espaces



### 2.2.2.3 Les différents types de capacités d'extension prévues par le SCoT

Le SCoT s'inscrit en compatibilité avec le SDRIF s'agissant des capacités d'extension et de leur mobilisation, en adoptant son propre mode de représentation. Il faut combiner les prescriptions écrites et cartographiques pour avoir l'ensemble des conditions de mobilisation des capacités cartographiées.

D'une part, les carrés sur la carte « Consommation maîtrisée des espaces » représentent la localisation où les extensions sont permises, dès lors qu'elles sont réalisées en continuité avec le tissu urbain existant. Il s'agit d'une représentation schématique à préciser dans les documents d'urbanisme. D'autre part, le texte définit le volume des capacités mobilisables à l'intérieur de l'ensemble des carrés à la commune et les conditions de leur mobilisation.

La carte permet donc uniquement de localiser, le texte du DOO définit le volume et les conditions de mobilisation des capacités.

#### **Les capacités d'urbanisation « conditionnelle »**

Les conditions de mobilisation de ces capacités reprennent les orientations réglementaires du SDRIF.

Au titre de ce dernier, 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. En ce qui concerne les secteurs de Goussainville, l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la réalisation de plateformes de fret intermodales embranchées fer. Il s'agit en l'occurrence de la réalisation du projet Carex (voir infra).

Le DOO rappelle ces conditions et définit le volume des capacités à ce titre par commune. La localisation de ces capacités sur la carte « Consommation maîtrisée des espaces » est indiquée par des carrés bleus.

Les secteurs de Gonesse et du Mesnil-Amelot qui relevaient de cette catégorie à la date d'approbation du SDRIF deviennent des secteurs d'urbanisation préférentielle au vu de la déclaration d'utilité publique de la ligne 17 nord du Grand Paris express publiée le 14 février 2017.

#### **Les capacités d'urbanisation « préférentielle »**

Dans le SDRIF, 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.

Le DOO rappelle ces conditions et définit le volume des capacités à ce titre par commune. La localisation de ces capacités sur la carte « Consommation maîtrisée des espaces » est indiquée par des carrés violets.

#### **Les capacités d'urbanisation non cartographiées**

Le DOO ici reprend les règles du SDRIF en tenant compte des espaces consommés à ce titre entre 2013 et 2017.



### 3. LES ENJEUX DE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE



### 3 Les enjeux de développement du territoire

Articulation des besoins de développement de l'offre de logements et de l'offre d'emplois avec la question des mobilités, lien urbanisme-transport.

#### 3.1 L'armature territoriale

Pour définir l'armature territoriale deux analyses ont été croisées : le classement des équipements et services existants selon une nomenclature reflétant un niveau de rayonnement et de structuration urbaine, d'une part, et le MOS et les indicateurs de densité humaine et d'accessibilité, d'autre part<sup>7</sup>. La typologie issue de ce croisement a été confortée et affinée par une analyse quali-quantitative des dynamiques territoriales des 42 communes du SCoT.

Selon le PADD, cette armature « définit les secteurs de développement dans une organisation et un fonctionnement cohérent du territoire et dans le respect de l'identité de chaque commune. Elle vise notamment à renforcer l'articulation entre urbanisme-transport dans les secteurs bien desservis, par la réalisation d'infrastructures de transports collectifs structurants, pour garantir une proximité effective aux emplois et aménités pour tous les habitants ».

L'armature territoriale est ainsi constituée :

- le front métropolitain (Sarcelles et Garges-lès-Gonesse, Villiers-le-Bel, Bonneuil-en-France, Arnouville-lès-Gonesse, Villeparisis, Mitry-le-Neuf ;
- les polarités relais de Goussainville et de Mitry-Mory
- 4 pôles de centralité qui reprennent les pôles de centralité du SDRIF, autour de Fosses, Dammartin-en-Goële, Louvres et Claye-Souilly ;
- les communes à vocation économique : Roissy-en-France, Le Mesnil-Amelot et Mauregard au cœur du corridor économique de la plateforme aéroportuaire Paris-CDG, Gonesse, Saint-Mard et Moussy-le-Neuf, et la zone de Mitry-Compans.

Cette armature territoriale qui vise à conforter les spécificités actuelles, notamment en raison de la présence du hub aéroportuaire et de la dominante rurale du nord du territoire, permet d'orienter certaines prescriptions du DOO (cf. capacités non cartographiées des pôles de centralité, développement résidentiel).

#### 3.2 L'amélioration des déplacements au sein du territoire dans une approche de développement durable

Aujourd'hui, le territoire de Roissy Pays de France connaît environ 1,5 million de déplacements par jour, qui englobent ceux des visiteurs (aéroports, centres commerciaux régionaux), ceux des actifs non-résidents et ceux des habitants du territoire. Le nombre de ces déplacements est appelé à se développer encore au regard des grands projets à venir, dont la création d'un nouveau terminal sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Les infrastructures routières faisant l'objet d'une saturation chronique, l'enjeu de l'amélioration des déplacements est particulièrement criant sur ce territoire. À une échelle plus locale, l'objectif est également d'améliorer l'accessibilité à l'intérieur des zones étendues (sites économiques, plateforme aéroportuaire).

##### 3.2.1 Amélioration du réseau de transports et lien urbanisme-transport

Le PADD et le DOO visent d'une part à désaturer le réseau viaire par la réalisation et l'amélioration des transports collectifs et, d'autre part, à le fluidifier par l'inscription de plusieurs projets de liaisons routières et d'échangeur autoroutier. Ils anticipent également l'innovation par l'optimisation des usages sur le réseau routier (nouveaux modes dont véhicule autonome, mobilités partagées, etc.).

<sup>7</sup> Voir Diagnostic, « 5- Une armature territoriale singulière et multipolaire ».





### 3.3 Pour un territoire inclusif et solidaire : répondre aux besoins en logement en garantissant la qualité du cadre de vie

Répondre aux besoins de la population du territoire en matière de logements implique non seulement de renforcer l'offre en la matière, mais aussi l'offre d'équipements et de garantir, voire améliorer, la qualité du cadre de vie des habitants.

#### 3.3.1 Les objectifs en matière de logements

Le SCoT doit prendre en compte le schéma régional de l'habitat et d'hébergement (SRHH), et reprend l'objectif chiffré de création de 1700 logements nouveaux par an. Cet objectif a été confronté aux programmations des communes analysées dans le cadre de l'élaboration du programme local de l'habitat, et est cohérent avec ce dernier. Le SRHH étant appelé à être actualisé, cet objectif chiffré pourrait être amené à être révisé.

Le SCoT ne décline pas à la commune cet objectif chiffré, en renvoyant au PLH en cours d'élaboration le soin de le faire. Les deux exercices étant menés en parallèle. Le calendrier de l'élaboration du SCoT étant néanmoins plus rapproché, il s'agit de ne pas compromettre l'aboutissement d'un document de programmation dédié au logement et nécessairement plus approfondi sur ce thème.

Si le DOO ne précise par l'objectif quantitatif à l'échelle locale, il prévoit toutefois de privilégier le développement résidentiel dans les différentes polarités du territoire en tenant compte du niveau de desserte en transports en commun et de leur capacité à accueillir de nouveaux logements au regard notamment des contraintes du PEB et des servitudes liées aux risques naturels et technologiques.

S'agissant du PEB, la loi ALUR du 24 mars 2014 prévoit une dérogation. 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 aux deux CDT concernant le territoire de Roissy Pays de France pour permettre la réalisation d'opérations de réaménagement urbain et de réhabilitation de la 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).

Sur le plan qualitatif et pour répondre aux carences dans certaines typologies de logements (notamment les petites surfaces), le PADD et le DOO prônent le développement d'une offre diversifiée. Celle-ci inclut les exigences tenant à l'application de la loi SRU visant un taux de 25 % de logements locatifs sociaux, une partie du territoire n'étant pas soumise à ce seuil légal soit parce que les communes sont couvertes par le PEB, soit parce que leur population n'atteint pas le seuil requis.

Nonobstant ces exigences légales, certaines communes sont largement pourvues en logements sociaux, 80 % du parc de logements sociaux étant localisé dans cinq communes du sud-ouest du territoire où le parc social représente 42 % de l'offre. Sur ce constat, le SCoT vise à rééquilibrer l'offre de logement à l'occasion des projets d'aménagement ou de renouvellement urbain.

Le DOO vise par ailleurs l'amélioration du parc de logements dégradé, notamment dans les quartiers en politique de la ville très présents dans le sud-ouest du territoire, et une meilleure performance énergétique des bâtiments.

Concernant l'accueil des gens du voyage, le DOO dispose que les documents d'urbanisme prévoient les emplacements nécessaires au regard des schémas départementaux en vigueur. La Communauté d'agglomération Roissy Pays de France compétente en ce domaine est engagée dans un projet de réalisation d'une aire de grand passage, son emplacement n'étant pas encore définitivement arrêté, il ne pouvait être inscrit au SCoT.



### 3.3.2 Accompagner l'offre des équipements nécessaires

Le diagnostic a mis en évidence que le territoire était moyennement doté en équipements de proximité et faiblement en équipements structurants au regard de la moyenne des intercommunalités en grande couronne, et une dépendance vis-à-vis des territoires voisins dans de nombreux domaines.

Le PADD et le DOO visent ainsi à renforcer l'offre d'équipements en cohérence avec une bonne desserte en transports en commun et réciproquement à améliorer l'accessibilité des équipements existants, et à rééquilibrer l'offre notamment en créant des nouveaux équipements sanitaires où ils font défaut, plus particulièrement dans la partie seine-et-marnaise du territoire.

#### 3.3.3 Qualité du cadre de vie accompagnant cette offre

En ce domaine, il est deux axes d'amélioration poursuivis par le PADD et le DOO :

- créer davantage d'aménités en milieu urbain, en particulier lorsqu'il est dense, en prévoyant davantage d'espaces verts, d'espaces de loisirs accessibles aux usagers du territoire, la valorisation du patrimoine et des paysages et la qualité des espaces publics. La mise en œuvre de la trame verte et bleue contribue aussi à cet objectif ;
- réduire l'exposition de la population aux nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air, le territoire étant caractérisé par un environnement contraint avec la présence de grandes infrastructures de transports (aéroport, fer, route). Sur ce dernier point, le SCoT n'a pas de leviers d'actions directs comme le PCAET, mais le DOO y concourt par ses prescriptions visant la désaturation du réseau routier et également par une urbanisation contenue à ses abords et des aménagements appropriés de ces derniers.

## 3.4 Le développement économique du territoire

Par son poids démographique et économique, sa situation de porte d'entrée de la métropole parisienne, par ses aéroports internationaux et ses grandes infrastructures de transport, les perspectives de développement économique et urbain attendues, le territoire Roissy Pays de France est un territoire stratégique, essentiel au développement et au rayonnement de l'Île-de-France et de la France.

Le SCoT définit les conditions permettant de poursuivre ce développement économique et élever le taux d'emploi du territoire, tout en encadrant les extensions urbaines pouvant être mobilisées à cette fin. La priorité, dans le DOO, est ainsi au renouvellement et à la modernisation des sites d'activités économiques (zones d'activités, bureaux, logistique, grands équipements commerciaux).

Un certain nombre de capacités d'extension sont néanmoins prévues dans la perspective de plusieurs projets d'envergure. Il est attendu de ces réalisations d'être exemplaires du point de vue environnemental, de leur insertion paysagère et en matière d'accessibilité.

### 3.4.1 Le triangle de Gonesse

Le projet du Triangle de Gonesse est un projet mixte qui devrait générer 50 000 nouveaux emplois à l'horizon 2035, entre 20 000 et 30 000 emplois à l'horizon 2030, compte tenu de l'avancement du projet de la ligne 17 du GPE dont l'une des gares dessert la zone.

Le projet a été déclaré d'utilité publique par un arrêté préfectoral du 20 décembre 2018. À cet égard, il doit être pris en compte par le SCoT.



Le projet du Triangle de Gonesse doit, au travers d'un projet d'envergure, contribuer, à renouveler l'attractivité du territoire en permettant l'accueil de fonctions diversifiées à vocation culturelle, sportive, formative, de loisirs et des aménités associées. Il inclut la future gare de la ligne 17 du GPE, et une lisière agricole de 23 hectares au Nord de l'emprise de la ZAC, pour assurer la transition avec le « Carré agricole » situé sur les communes de Roissy et de Gonesse.

Le projet mobilisera les 300 hectares de capacités d'extension localisées sur la commune de Gonesse.

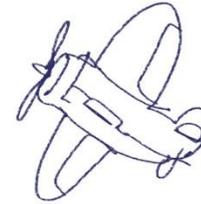
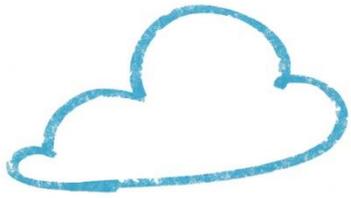
Il est à noter que le SDRIF notamment, dans ses propositions de mise en œuvre, évoque la préservation des 400 hectares du « Carré agricole » à cheval sur les communes de Gonesse et de Roissy-en-France. Ces espaces sont protégés au SCoT et les fronts urbains intangibles inscrits sur les cartes « Protection des espaces agricoles » et « Consommation maîtrisée des espaces » contribuent à sanctuariser ces espaces.

#### 3.4.2 Le projet Carex

Le projet Cargo Rail Express (CAREX), lancé en 2006 à l'initiative des autorités publiques, des gestionnaires aéroportuaires et ferroviaires et des grands opérateurs de fret aérien, propose un report modal du fret aérien actuellement transporté par camions et avions court/moyen-courrier sur le réseau ferré. L'aménagement d'une gare TGV fret à Goussainville ainsi que son insertion environnementale et paysagère, connectera la plateforme au réseau LGV et sera un support de la logistique. La mise en œuvre de ce projet prévue initialement en 2015, est aujourd'hui en attente d'études complémentaires.

125 hectares de capacités d'urbanisation conditionnelle sont dédiés à ce projet (voir supra).





# SCOT ROISSY PAYS DE FRANCE

CRITÈRES, INDICATEURS ET MODALITÉS RETENUS  
POUR L'ANALYSE DES RÉSULTATS DE L'APPLICATION  
DU SCOT

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



**Roissy  
Pays de  
France**  
Communauté  
d'Agglomération

# SOMMAIRE

Préambule	33
1 Méthode retenue pour le suivi de la réalisation du SCoT	34
1.1 Acteurs sur le plan du suivi, la communauté d'agglomération, qui en est le responsable, travaillera en lien étroit avec les communes	34
1.2 Mise en œuvre du SCoT	34
2 La transcription des objectifs et orientations du SCoT dans les documents dits de « rang inférieur »	35
2.1 Dans les Documents d'urbanisme locaux	35
2.2 Dans les PLH et PDU	35
3 Indicateurs de suivi du SCoT	36



## Préambule

L'article L143-28 du Code de l'Urbanisme stipule que « *six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace, d'implantations commerciales et, en zone de montagne, de réhabilitation de l'immobilier de loisir et d'unités touristiques nouvelles structurantes, et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète. Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L. 104-6. À défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.* »

- **Suivre l'évolution du territoire dans ses différentes composantes**, et ainsi évaluer le respect des objectifs du SCoT et plus particulièrement la mise en œuvre des prescriptions du Document d'Orientations et d'Objectifs.
- **Décider, sur la base de bilans qualitatifs et quantitatifs, du maintien ou de la révision partielle ou complète du SCoT.** Ces bilans seront réalisés tous les 6 ans.

À cet effet, **le suivi de la mise en œuvre du SCoT de la CARPF se fera au travers d'un double dispositif :**

- Au travers de l'élaboration, la révision et l'application des documents dits de « rang inférieur » qui s'inscrivent dans un principe de compatibilité : documents d'urbanisme locaux, programme local de l'habitat et plan de déplacements urbains,
- Dans le cadre du suivi d'indicateurs aussi bien quantitatifs que qualitatifs précisés dans le présent chapitre.

De manière opérationnelle, le suivi du SCoT sera assuré par la CARPF.



## 1 Méthode retenue pour le suivi de la réalisation du SCoT

### 1.1 Acteurs sur le plan du suivi, la communauté d'agglomération, qui en est le responsable, travaillera en lien étroit avec les communes

La CARPF, qui est responsable du suivi, travaillera en lien étroit avec les communes, concernées par les orientations et les prescriptions du SCoT.

La mise en œuvre du SCoT implique potentiellement de nombreux acteurs avec lesquels coopéra la communauté d'agglomération ; à titre d'exemple, signalons les AOM et AOMU pour tout ce qui concerne l'organisation des transports, les acteurs de l'économie, dont la CCI, ou encore les bailleurs sociaux concernant l'habitat.

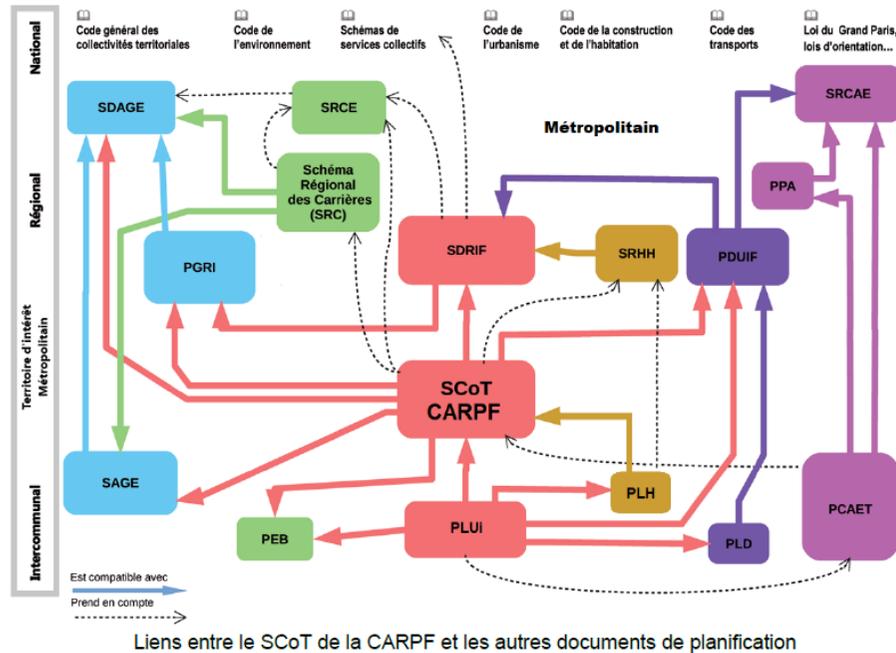
### 1.2 Mise en œuvre du SCoT

La mise en œuvre du SCoT repose essentiellement sur la transcription des orientations et des objectifs du SCoT dans les documents d'urbanisme locaux et les actions engagées par la CARPF ou par d'autres collectivités ou d'autres institutions au cours des dix années à venir et au-delà.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux doit se faire dans un délai de 1 à 3 ans après l'arrêt du SCoT. La CARPF mettra à disposition des communes un guide de mise en œuvre qu'elle élaborera après l'approbation du SCoT.



## 2 La transcription des objectifs et orientations du SCoT dans les documents dits de « rang inférieur »



Source : Porter à connaissance de l'État

### 2.1 Dans les Documents d'urbanisme locaux

La CARPF examinera, au fur et à mesure de leur transmission aux personnes publiques associées, les projets de documents d'urbanisme et fournira un avis sur ces projets. Elle sera en charge de vérifier la compatibilité des documents d'urbanismes locaux dans le cadre de leurs procédures d'élaboration, de révision ou de modification.

### 2.2 Dans les PLH et PDU

Le suivi de la mise en œuvre du SCoT se fera au travers du suivi et/ou de l'élaboration de programme local de l'Habitat (PLH) et/ou de Plan de déplacements urbains (PDU). Ces documents dits de « rang inférieur » ont également l'objet de suivi et d'évaluation ce qui vient alimenter le SCoT.

Dans le cas présent, la CARPF élabore actuellement son PLH, assurant ainsi la cohérence des démarches et des documents de planification, en matière de politique de l'habitat.



### 3 Indicateurs de suivi du SCoT

Afin de permettre le suivi du projet de territoire, et de répondre à l'obligation légale, une série d'indicateurs aux objectifs et orientations ont été retenus.

Un tableau synthétise l'ensemble de ces indicateurs en les regroupant par thématique concernée et en précisant pour chacun :

- L'objectif du SCoT suivi ;
- La source de la donnée et sa périodicité ;
- Le partenaire à solliciter.

Dans un souci d'efficacité et afin d'être en mesure d'assurer un suivi pertinent, la liste d'indicateurs ne présente que les indicateurs essentiels et indispensables au suivi des effets de l'application du projet de territoire de la CA Roissy-Pays de France.

Des indicateurs complémentaires, jugés pertinents, pourront être utilisés pour le suivi des effets du projet de territoire. Une publication informera les acteurs et partenaires du territoire, du résultat du suivi des effets du SCoT.

Au-delà d'assurer le renseignement de ces indicateurs, la CARPF entreprendra un travail d'analyse de leur évolution et structurera dans les premières années de mise en œuvre du SCoT un référentiel d'évaluation définissant à la fois les valeurs cibles attendues pour chaque indicateur, en tant que de possible, et des questionnements autour de problématiques spécifiques telles que :

- La santé :
  - En quoi les dispositions du SCoT contribuent-elles à une amélioration des conditions de santé pour les habitants du territoire que ce soit en termes d'accès à l'offre de soins qu'en termes de réduction des impacts sanitaires ?
- La mobilité et plus particulièrement au travers d'une approche qualitative des temps de déplacements :
  - En quoi les dispositions du SCoT contribuent-elles à une amélioration des temps de déplacements en fonction des motifs ?

Au fur et à mesure de la mise en œuvre du SCoT, la CARPF affinera et complètera ces différents questionnements. L'exécutif sera régulièrement sollicité pour proposer des sujets, et des questionnements associés, à investiguer, et décider des moyens d'évaluation et d'ingénierie à mettre en œuvre pour y répondre.

La première année de mise en œuvre du SCoT, la CARPF constituera l'état zéro des indicateurs du SCoT afin de disposer de la photographie initiale et de pouvoir suivre les trajectoires de chacun d'entre eux. Cela permettra de mobiliser les services et organismes pourvoyeurs de données tout en identifiant les difficultés éventuelles de faisabilité de certains indicateurs et d'initier la construction d'indicateurs nouveaux de façon partenariale.

Puis, tous les 2 ans, une revue des indicateurs du SCoT sera organisée pour faire le point sur les indicateurs disponibles à renseigner et procéder aux analyses partielles, en associant l'ensemble des PPA.

A cet effet, et avec le soutien des PPA et autres pourvoyeurs de données, la CARPF formalisera progressivement l'observatoire du SCoT et un tableau de bord de suivi. Cela permettra de sécuriser la réalisation de l'évaluation réglementaire « des 6 ans » du SCoT et de disposer de l'ensemble des données nécessaires pour y répondre, de façon la plus anticipée.

La CARPF étudiera la possibilité de mettre en place d'autres outils d'observation plus spécifiques sur certains sujets prégnants comme par exemple un modèle permettant d'évaluer les niveaux sonores et de concentrations de polluants dans l'air, aux échéances de mise en service de chaque infrastructure, afin de pouvoir apprécier l'exposition des populations sur l'ensemble du territoire et de recenser les points noirs sur lesquels focaliser les mesures de réduction et de compensation.



Objectif du SCoT	Indicateurs de suivi et de mise en œuvre du SCoT	Source	Partenaires	Fréquence de suivi
<b>Compatibilité des documents locaux d'urbanisme avec le SCoT</b>				
Accompagner les communes dans leur mise en compatibilité avec le SCoT	Nombre de documents compatibles ou rendus compatibles avec le SCoT	PLU des communes	Communes, DDT (77&95), CARPF	3 ans
<b>Croissance démographique</b>				
Atteindre l'objectif de croissance démographique	Nombre d'habitants et évolution	INSEE / PLH	Institut Paris Région, CARPF	Annuelle
	Part de l'évolution démographique liée au solde migratoire	INSEE	Institut Paris Région, CARPF	3 ans
	Part de l'évolution démographique liée au solde migratoire	INSEE	Institut Paris Région, CARPF	3 ans
<b>Production de logements</b>				
Atteindre l'objectif de production de logements de 1 700 logements annuels	Nombre de logements commencés estimés	Sitaldel 2	Institut Paris Région, CARPF	Annuelle
Atteindre l'objectif de production de logements locatifs sociaux (391 logements dès 1 700 logements annuels)	Taux de logements locatifs sociaux	RPLS, INSEE RGP	Institut Paris Région, CARPF	3 ans
	Construction de logements sociaux	RPLS	Institut Paris Région, CARPF	2 ans
	Nombre de demandeurs et attributeurs de logements sociaux	DRIHL, Fichier numéro unique régional, RPLS	Institut Paris Région, CARPF	2 ans
Répondre aux besoins de la population (familles, jeunes actifs, étudiants, personnes âgées, personnes à mobilité réduite...) en favorisant les parcours résidentiels	Nombre de logements par typologie	Sitaldel 2	Communes / DDT / CARPF	Annuelle
Maintenir et valoriser le parc de logements existant	Taux de vacances des logements et évolution	INSEE	Institut Paris Région / CARPF	Annuelle
	Taux d'occupation des logements et évolution	INSEE	Institut Paris Région / CARPF	2 ans
	Dispositifs d'amélioration de l'habitat (QPV, NPNRU1 ou NPNRU2)	Région IDF, CGET, DRIHL, Institut Paris Région		



Objectif du SCoT	Indicateurs de suivi et de mise en œuvre du SCoT	Source	Partenaires	Fréquence de suivi
<b>Occupation du sol</b>				
Maîtriser la consommation d'espace	Évolution de l'occupation des sols	MOS	Institut Paris Région	6 ans
Développer la production de logements en cohérence avec l'armature urbaine	Répartition spatiale des logements	Sitadel	Communes / DDT / CARPF	Annuelle
Augmenter la densité humaine de 15% pour les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, et de 10% dans les autres communes	Densité humaine communale	INSEE / MOS	Communes, CARPF, Institut Paris Région	6 ans
Augmenter la densité des espaces d'habitat de 15 % pour les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, et de 10% dans les autres communes	Densité des espaces d'habitat	INSEE / MOS	Communes, CARPF, Institut Paris Région	6 ans
Protéger et valoriser l'activité agricole	Évolution des surfaces agricoles	MOS / Observatoire du foncier agricole de la CARPF	Institut Paris Région, CARPF	6 ans
	Évolution de la surface agricole utile	RPG Agreste / Observatoire du foncier agricole de la CARPF	Agreste, CARPF	6 ans
	Cartographie des types de cultures	RPG Agreste / Observatoire du foncier agricole de la CARPF	Agreste, CARPF	6 ans
<a href="#">Transition vers une agriculture de proximité plus durable</a>	<a href="#">Part de produits locaux dans les cantines scolaires de l'agglomération</a>	<a href="#">CARPF</a>	<a href="#">Communes</a>	<a href="#">6 ans</a>
	<a href="#">Surface d'exploitations agricoles converties ou en conversion bio</a>	<a href="#">CARPF</a>	<a href="#">Commune</a>	<a href="#">6 ans</a>
Protéger et valoriser les espaces naturels	Évolution des surfaces d'espaces naturels	MOS ECOMOS	Institut Paris Région / AEV	6 ans



Objectif du SCoT	Indicateurs de suivi et de mise en œuvre du SCoT	Source	Partenaires	Fréquence de suivi
<b>Equipements</b>				
Renforcer l'offre d'équipements	Niveau d'équipement de proximité	Base équipement Institut Paris Région (compilation de différentes sources de données institutionnelles)	Institut Paris Région / CARPF	5 ans
	Programmation des projets de grands équipements (commerces, culture, sport, tourisme, tourisme d'affaire) : étude, en travaux	Institut Paris Région base équipement	Institut Paris Région / CARPF	5 ans
Développer les infrastructures numériques	Nombre et évolution des foyers ayant accès au très haut débit	Communes	CARPF / Communes	3 ans
<b>Déplacements, mobilités, transports</b>				
Assurer la complémentarité des modes de transports	Répartition des parts modales des déplacements internes à la CARPF	INSEE RGP	CARPF /Communes	3 ans
	Nombre et part des déplacements quotidiens en transports collectifs	EGT	CARPF/Communes	3 ans
	Répartition modale des déplacements domicile-travail	INSEE RGP	CARPF/Communes	3 ans
Développer un réseau cyclable à l'échelle du territoire	Réseau cyclable structurant	Institut Paris Région	Institut Paris Région / CARPF	Annuelle
<b>Commerces</b>				
Conforter le commerce de proximité	Répartition, et évolutions des m <sup>2</sup> de surfaces (SP) commerciales produites	CDAC pour les + de 300m <sup>2</sup>  Communes pour les – de 300m <sup>2</sup>	CG / CARPF / Communes	Annuelle
<b>Activité agricole</b>				
Protéger et valoriser espaces agricoles	Évolution de la surface agricole utile	Recensement agricole	Chambre d'agriculture / CARPF / Communes	Annuelle
	Évolution de la consommation des terres agricoles	MOS	Institut Paris Région IDF	6 ans



Objectif du SCoT	Indicateurs de suivi et de mise en œuvre du SCoT	Source	Partenaires	Fréquence de suivi
<b>Economie</b>				
Promouvoir un développement économique moins consommateur d'espaces	Évolution des surfaces occupées par les activités économiques	Institut Paris Région MOS	Institut Paris Région / CARPF	Annuelle
ZAE : limiter l'imperméabilisation des sols, et le cas échéant, favoriser la désimperméabilisation en maintenant une proportion de pleine terre et en développant la végétalisation	Répartition surfacique des sites d'activité par vocation	Institut Paris Région base Sites d'activités	Institut Paris Région / CARPF	2 ans
<b>Paysage et patrimoine</b>				
Identifier les fronts urbains d'intérêt régional dans les documents d'urbanisme	Niveau et modalité de prise en compte des coupures d'urbanisation dans les PLU	PLU des communes	Communes/CARPF	3 ans
Valoriser le patrimoine	Identification du patrimoine à protéger	PLU des communes	Communes/CARPF	6 ans
	Nombre de bâtiments patrimoniaux réaffectés	PLU des communes	Communes/CARPF	6 ans
<b>Trame Verte et Bleue</b>				
Améliorer le fonctionnement écologique	Niveau de protection des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité par sous-trame dans les PLU et force de protection de ces espaces (inconstructible, potentiellement constructible)	PLU des communes	Communes, CARPF (SIG)	3 ans
	Aménagement et actions de mise en œuvre de la TVB	Enquête à l'échelle communale	Communes, AEV, CD77 et 95, CARPF	6 ans
<b>Risques et nuisances</b>				
Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques Prévenir des risques naturels et technologiques	Estimation de la part de la population et des emplois soumis à un risque naturel et technologique	Enquête à l'échelle communale	Communes, CARPF	6 ans
	Nombre de PPR (par type) sur le territoire et nombre de communes concernées	PLU des communes	Communes, DDT77 et 95, DRIEE, CARPF	6 ans
Réduire l'exposition des populations aux nuisances sonores	Évolution du nombre d'habitants dans les zones d'exposition au bruit (routier, ferroviaire ou aérien)	Cartélie	CARPF, Institut Paris Région, DRIEE	6 ans



Objectif du SCoT	Indicateurs de suivi et de mise en œuvre du SCoT	Source	Partenaires	Fréquence de suivi
<b>Ressource en eau</b>				
Préserver les ressources naturelles	Consommation d'eau totale du territoire	Bilan/rapport annuel des syndicats et de la CARPF	Communes, CARPF, ARS	Annuelle
	Consommation d'eau par habitant			
	Volumes prélevés par captage			
	Capacité des systèmes d'épuration en nombre d'équipements/hab. par rapport au nombre d'habitants des communes desservies	DRIEE, SDAGE, SAGE(s)	6 ans	
	Observation de la qualité des eaux souterraines et superficielles			
	Mètres linéaires de haies bocagères installées aux abords de périmètre de captage d'eau potable	CARPF	Communes	
<b>Qualité de l'air/GES</b>				
Préserver la qualité de l'air	Bilan qualité de l'air sur les 3 stations du territoire et pour les 5 principaux polluants identifiés (NOx, PM10, PM2.5, COVNM, NH3)	Bilan Air Paris		Annuelle
Limiter les émissions de GES	Évolution des émissions de gaz à effet de serre (répartition par secteur : logement, transport, industrie, tertiaire, agriculture, et par secteur géographique)	Evaluation PCAET	ROSE IDF	6 ans
<b>Energies et matières premières</b>				
Favorisation de la transition énergétique	Évolution de la consommation énergétique globale du territoire (part résidentiel, du transport, de l'industrie, du tertiaire, de l'agriculture)	Evaluation PCAET	ROSE IDF	6 ans
Développer les énergies renouvelables	Production d'énergies renouvelables du territoire Part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie			
<b>Santé</b>				
Améliorer l'accès à la santé	Nombre d'équipements de santé par type et par habitant	Institut Paris Région		3 ans
Limiter le nombre d'habitants exposés aux concentrations de polluants	Évolution du nombre d'habitants des zones de concentration de polluant	Air Paris		3 ans
Améliorer la qualité du cadre de vie	Surface d'espaces verts et de loisirs créés	MOS Institut Paris Région	Commune, CARPF, Institut Paris Région	6 ans
	Évolution de la surface d'espaces verts publics par habitant	MOS Institut Paris Région	Commune, CARPF, Institut Paris Région	6 ans





# SCOT ROISSY PAYS DE FRANCE

ANALYSE DES INCIDENCES NOTABLES PRÉVISIBLES  
DU SCHÉMA SUR L'ENVIRONNEMENT

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



# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>Analyse des incidences du PADD sur les composantes de l'environnement</b>	<b>46</b>
<b>1.1</b>	<b>Analyse qualitative du PADD</b>	<b>46</b>
1.1.1	Elaboration de la matrice d'analyse	46
1.1.2	Notation	47
1.1.3	L'impact de l'orientation sur l'enjeu considéré est-il positif ou négatif ?	47
1.1.4	Quel est le niveau d'incidence de l'orientation en question sur l'enjeu considéré ?	47
1.1.5	Résultats de l'analyse qualitative : la matrice d'analyse des incidences du PADD	48
<b>1.2</b>	<b>Analyse globale du PADD</b>	<b>60</b>
1.2.1	Les ambitions portées par le PADD	60
1.2.2	Le profil environnemental du PADD par enjeu	61
1.2.3	La plus-value environnementale par orientation du PADD	63
1.2.4	La plus-value environnementale par sous-orientation du PADD	65
<b>2</b>	<b>Analyse des incidences environnementales du DOO</b>	<b>68</b>
<b>2.1</b>	<b>Méthodologie d'analyse des prescriptions du DOO</b>	<b>68</b>
<b>2.2</b>	<b>Analyse qualitative du DOO</b>	<b>68</b>
2.2.1	Matrice d'analyse	69
2.2.2	Notation	76
2.2.3	Résultats de l'analyse des incidences : la matrice d'analyse des incidences du DOO	77
<b>2.3</b>	<b>Analyse globale du profil environnemental du DOO</b>	<b>102</b>
2.3.1	Résultats par chapitre et sous chapitre du DOO	102
2.3.2	Résultats par prescription	104
2.3.3	Résultats par enjeu environnemental	105
2.3.4	Apport du DOO par rapport au scénario fil de l'eau	107
<b>2.4</b>	<b>Analyse thématique des incidences et mesures d'évitement, de réduction, compensations et d'accompagnement prévues par le DOO</b>	<b>108</b>
2.4.1	Occupation du sol	108
2.4.2	Patrimoine et paysages	109
2.4.3	Biodiversité / Trame verte et bleue	109
2.4.4	Ressource en eau	111
2.4.5	Energies et matières premières	111
2.4.6	Nuisances sonores	112
2.4.7	Qualité de l'air / GES	112
2.4.8	Sites et sols pollués	113
2.4.9	Déchets	113
2.4.10	Risques naturels	114
2.4.11	Risques technologiques	114
2.4.12	Santé	115
<b>2.5</b>	<b>Prise en compte des grands projets d'aménagement et d'infrastructure</b>	<b>116</b>



<b>2.6</b>	<b>Synthèse des mesures</b>	<b>116</b>
2.6.1	Synthèse des mesures d'évitement	117
2.6.2	Synthèse des mesures de réduction	117
2.6.3	Synthèse des mesures d'accompagnement	117
<b>3</b>	<b>Analyse des incidences sur les sites Natura 2000</b>	<b>118</b>
<b>3.1</b>	<b>Contexte</b>	<b>118</b>
<b>3.2</b>	<b>La ZPS « sites de Seine-Saint-Denis »</b>	<b>120</b>
3.2.1	Caractéristiques et espèces recensées	120
3.2.2	Vulnérabilité du site et enjeux	120
<b>3.3</b>	<b>La ZPS « Boucles de Marne »</b>	<b>121</b>
3.3.1	Caractéristiques et espèces recensées	121
3.3.2	Vulnérabilité du site et enjeux	121
<b>3.4</b>	<b>La ZPS « Forêts picardes : Massif des Trois Forêts et Bois du Roi » et SIC « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville »</b>	<b>121</b>
3.4.1	Caractéristiques et espèces recensées	122
3.4.2	Vulnérabilité du site et enjeux	123
<b>3.5</b>	<b>La ZSC « Bois de Vaires-sur-Marne »</b>	<b>124</b>
3.5.1	Caractéristiques et espèces recensées	124
3.5.2	Vulnérabilité du site et enjeux	124
<b>3.6</b>	<b>Les incidences probables du SCoT et les mesures proposées</b>	<b>125</b>



# 1. ANALYSE DES INCIDENCES DU PADD SUR LES COMPOSANTES DE L'ENVIRONNEMENT



# 1 Analyse des incidences du PADD sur les composantes de l'environnement

L'objectif de l'analyse des dispositions du PADD est d'évaluer deux éléments :

- les impacts du projet politique sur l'environnement ;
- la performance des dispositions prises au regard des enjeux du territoire.

A cet effet, l'analyse se compose de deux parties :

- Une analyse qualitative par orientation du PADD, réalisée à l'aide d'un tableau à double entrée, reprenant chaque orientation et sous-orientation du projet, croisée avec les enjeux environnementaux du territoire. Pour chaque sous-orientation, l'incidence positive ou négative de l'orientation est analysée et notée.
- Une analyse globale du profil environnemental du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT. Ce profil environnemental est bâti à partir du cumul des notes obtenues dans la matrice d'analyse qualitative du projet par orientation et sur chaque enjeu environnemental. Ce volet de l'analyse a pour objectif de mettre en exergue la plus-value environnementale apportée par le projet.

## 1.1 Analyse qualitative du PADD

### 1.1.1 Elaboration de la matrice d'analyse

Une matrice d'analyse est proposée afin d'évaluer les impacts du PADD sur les différentes thématiques environnementales. Cette dernière se base sur un système de notation prenant en compte différents critères, sur la base d'une analyse purement qualitative, et permettant de comparer les incidences attendues par le projet de territoire de la Communauté d'agglomération.

En fonction des leviers du SCoT, notre analyse croise chaque orientation du PADD avec les enjeux du territoire identifiés dans l'état initial de l'environnement. L'objectif est d'évaluer comment les orientations du PADD influent sur les enjeux du territoire : quels impacts (positifs ou négatifs) sont attendus sur l'état initial de l'environnement.

Ainsi, la grille compte 12 clés d'entrée en abscisse :

- Occupation du sol ;
- Paysage ;
- Biodiversité / Trame Verte et Bleue ;
- Déchets ;
- Qualité et Quantité de la ressource en eau ;
- Energie et matières premières ;
- Nuisances sonores ;
- Qualité de l'air / Gaz à Effet de Serre ;
- Sites et sols pollués ;
- Risques naturels ;
- Risques technologiques ;
- Santé.

La matrice présente ensuite, en ordonnée, les 11 orientations du PADD regroupées en 3 grands axes :

- 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.

L'impact de chaque orientation sur chaque enjeu est détaillé par « sous-orientation ».



### 1.1.2 Notation

Cette analyse des effets du PADD se base selon deux interrogations :

1.1.3 L'impact de l'orientation sur l'enjeu considéré est-il positif ou négatif ?

1.1.4 Quel est le niveau d'incidence de l'orientation en question sur l'enjeu considéré ?

Pour y répondre, un système de notation a été mis en place prenant en compte l'impact de l'orientation, soit positif ou négatif, et sa portée opérationnelle. La couleur (rouge ou vert) illustre la qualité de l'impact (négatif ou positif).

Il s'agit ensuite, pour déterminer la note, de répondre à la question de la juste réponse de l'objectif afin de déterminer le niveau d'influence sur l'enjeu. Pour y répondre, une note a été attribuée, prenant en compte plusieurs éléments :

- La **juste réponse du SCoT au regard des enjeux mis en avant** : Le SCoT utilise-t-il tous les leviers dont il dispose pour répondre aux enjeux retenus par l'état initial de l'environnement ?
- La **portée opérationnelle de l'orientation** : l'orientation a-t-elle un impact effectif sur le territoire ?
- L'**échelle de l'orientation** : l'orientation aura-t-elle un impact à grande échelle sur le territoire ou concernera-t-elle une partie du territoire ?

Chacun de ces critères a été noté à dire d'expert, sur une échelle de 1 à 3, en fonction du niveau d'influence de l'orientation. Le signe de la note (+ ou -) est déterminé par le caractère positif ou négatif de l'influence de l'orientation sur l'enjeu.

Pour rappel, la grille ci-dessous présente la hiérarchisation des enjeux identifiés en phase diagnostic :

Les enjeux du territoire	Niveau d'enjeu
<b>Paysage</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Des paysages agricoles ouverts à maintenir et valoriser pour conserver des espaces de respirations ;</li><li>• Une qualité paysagère à intégrer en zone périurbaine pour lutter contre la banalisation ;</li><li>• Un paysage de plaine facile à parcourir, à faire contempler et découvrir ;</li><li>• Des éléments paysagers remarquables (buttes, espaces naturels, cours d'eau...) à mettre en valeur.</li></ul>	Faible
<b>Biodiversité, Trame Verte et Bleue / Occupation du sol</b> <i>Biodiversité et trame verte et bleue</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Une trame verte et bleue à renforcer à l'échelle du territoire ;</li><li>• Des cours d'eau à préserver voire à renaturer et valoriser ;</li><li>• Une place de la nature ordinaire en milieu urbain et périurbain à réaffirmer ;</li><li>• Des espaces herbacés associés aux grandes infrastructures ou aux sites fréquentés à valoriser ;</li></ul> <i>Occupation du sol</i> <ul style="list-style-type: none"><li>• Des espaces ouverts de respiration entre les zones urbaines à maintenir pour stopper l'avancée des fronts urbains.</li></ul>	Modéré  Fort



## Ressource en eau

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

Fort

## Risques naturels et technologiques

### Risque naturel

- 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.

Modéré

### Risque technologique

- Contenir les risques industriels et de transports en matières dangereuses ;
- Assurer la sécurité des populations vis-à-vis de chaque risque.

Fort

## Nuisances et pollution

### Bruits et pollution

- Des nuisances et pollution liées principalement aux transports (routier et aérien) et à l'activité industrielle à limiter

Fort

### Déchets

- Une production de déchets ménagers à diminuer
- Une filière de traitement des déchets à rationaliser

Modéré

## Energie, climat et matières premières

### Qualité de l'air / GES

- Comment réduire significativement les émissions malgré une forte dépendance à des facteurs externes ?
- Encourager la rénovation énergétique ;

Fort

### Energie

- Développer les énergies renouvelables ;
- Prendre en considération les priorités régionales définies 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

Modéré

### Ressources

- Préserver le potentiel agronomique, les espaces agricoles et promouvoir la transition agricole du territoire en cohérence avec les objectifs de densification du SDRIF ;

Fort

### 1.1.5 Résultats de l'analyse qualitative : la matrice d'analyse des incidences du PADD

Les résultats de cette analyse sont présentés sous forme d'un tableau reprenant l'ensemble des notes attribuées par orientation. Cette analyse a l'avantage de pouvoir évaluer l'influence directe de chaque « sous-orientation », « orientation » et « grande orientation » sur le PADD et de définir le profil environnemental du PADD.



ENJEUX	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>ORIENTATIONS</b>												
<b>ORIENTATION 1: La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire</b>												
<b>1.1 Affirmer la compétitivité et l'autonomie du territoire au sein de l'Ile-de-France</b>												
Affirmer durablement le territoire comme un moteur majeur de la compétitivité de l'Ile-de-France et de la France		Impact paysager limité du projet de T4 à l'intérieur de l'emprise actuelle de l'aéroport Paris Charles de Gaulles		Imperméabilisation limitée du projet de T4 (construction sur les emprises actuelles)		Le développement du hub aéroportuaire tend à maintenir voire accroître les nuisances sonores.	Le développement du hub aéroportuaire contribue à la dégradation de la qualité de l'air et alourdit le bilan des émissions de GES du territoire.					Les nuisances générées par le maintien du hub aéroportuaire présente des risques non négligeables pour la santé humaine.
		0		0		-3	-3					-2
Construire un territoire où habiter et travailler	La construction de logements peut entraîner la consommation d'espaces mais se limite aux pôles urbains mixte et aux polarités d'équilibre du territoire.	Impact paysager limité des constructions de logements qui se feront en continuité des principales polarités.				La construction de nouveaux logements générera de nouveaux déplacements, pour le moment très dépendants de la voiture individuelle.	La construction de nouveaux logements, augmentera la consommation énergétique lié au secteur résidentiel et aux déplacements individuels même si le projet encourage la réduction des consommations énergétiques.		L'accueil de population augmentera le volume de déchets produits par le territoire mais le projet entend limiter la production de déchets ménagers du territoire en sensibilisant les ménages aux réductions à la source			
	0	0				-2	-2		-0,5			
La nécessité de renforcer, à très court terme, l'accessibilité régionale du territoire, par un système de transport durable	L'aménagement de nouvelles lignes de transport peut contribuer à la consommation d'espaces naturels ou agricoles (notamment les projet ferroviaires) mais les réseaux de transports collectifs routiers s'appuieront principalement sur le réseau viaire existant		L'aménagement de nouvelles lignes de transports en commun peut contribuer au fractionnement de la trame verte et bleue.			La densification et l'optimisation du réseau de transports en commun tend à limiter l'usage de la voiture individuelle, source de bruit.	La densification et l'optimisation du réseau de transports en commun tend à limiter l'usage de la voiture individuelle, les émissions de GES et des polluants atmosphériques.					L'amélioration de la qualité de l'air engendrée par la densification du réseau de transport en commun a un effet positif sur la santé humaine
	-0,5		-1			2	2					0,5
Compléter et fiabiliser l'équipement de tout le territoire, face au retard de développement des infrastructures numériques		Le déploiement des infrastructures numériques, notamment de mâts de radio-télécommunication, peut être négatif pour le paysage, notamment dans un contexte de plaine.				Le déploiement des infrastructures numériques facilite la dématérialisation et le travail / service à distance et contribue à la réduction des nuisances sonores générées par le trafic routier.	Le déploiement des infrastructures numériques facilite la dématérialisation et le travail / service à distance et contribue à la réduction des GES et des polluants atmosphériques liés au trafic routier.					
		-0,5				0,5	0,5					



ENJEUX	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>1.2 Consolider le moteur économique du Grand Roissy autour de l'écosystème aéroportuaire</b>												
Conforter le positionnement international des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget	Des projets d'intensification et de densification sur ou à proximité de la plateforme de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle sans incidence directe sur la consommation d'espace mais susceptible d'entraîner le desserrement des activités sur le territoire.	\	La consommation d'espaces engendrée par le soutien des projets renforçant l'attractivité de la plateforme aéroportuaire pourra se faire au détriment notamment de la trame herbacée.	L'imperméabilisation des sols peut altérer la recharge des masses d'eau souterraines et favorise un ruissellement altérant la qualité des eaux.	\	L'augmentation du trafic aérien et routier, engendrée par le renforcement de l'attractivité de la plateforme va accroître les émissions sonores à proximité de la plateforme et sur les voies d'accès.	L'augmentation du trafic aérien et routier, engendrée par le renforcement de l'attractivité de la plateforme alourdira le bilan GES du territoire et impacter la qualité de l'air.	\	L'intensification de l'activité économique autour de la plateforme aéroportuaire va entraîner une augmentation du volume de déchets.	L'imperméabilisation des sols liée au développement de nouvelles superstructures peut accentuer le risque d'inondation par ruissellement en aval.	\	Les nuisances générées par les trafics induits présentent des risques non négligeables pour la santé humaine.
	-1		-0,5	-0,5		-1,5	-2,5		-1	-1		-1,5
Conforter la place de l'immobilier tertiaire	Consommation d'espace induite par le développement de l'offre tertiaire (Triangle de Gonesse)	\	\	Imperméabilisation des sols induite par le développement de l'offre tertiaire (Triangle de Gonesse)	\	L'augmentation du trafic routier, engendrée par le renforcement de l'offre tertiaire va accroître les émissions sonores à proximité des voies d'accès.	L'augmentation du trafic routier, engendrée par le renforcement de l'offre tertiaire va accroître les émissions de GES et de polluants atmosphériques à proximité des voies d'accès.	\	\	\	\	\
	-1			-1		-0,5	-0,5					
Renforcer l'offre d'équipements de salon et de congrès et accompagner le développement de l'offre hôtelière	Consommation d'espace induite par le renforcement de l'offre hôtelière du pôle de Roissy	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\
	-0,5											
Renforcer la coopération interterritoriale pour le devenir économique du Grand Roissy	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\
Maximiser les effets d'entraînement et de diffusion pour le territoire en renforçant les filières économiques porteuses	Le SCoT soutient le renforcement de filières économiques porteuses pouvant être consommatrices d'espace en mettant l'accent sur la rénovation d'espaces économiques déjà existants, par leur intensification et par le développement ciblé d'une offre en extension	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\
	0											



ENJEUX ORIENTATIONS	Milieux physique et naturel			Ressources naturels		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>1.3. Maintenir un rythme de création d'emplois soutenu et favoriser l'ancrage des entreprises</b>												
Accompagner le développement et le renouvellement des zones d'activités économiques	Le développement de nouvelles zones d'activités économiques est consommateur d'espace mais le SCoT entend accompagner prioritairement l'intensification et le renouvellement des zones d'activités économiques	Le renouvellement et le développement des zones d'activités doivent viser une meilleure qualité de l'environnement urbain.	\	\	\	Le développement et renouvellement des zones d'activités économiques accompagnant l'intensification de l'activité contribue à renforcer les nuisances sonores engendrées par ces activités	Le PADD vise à améliorer les conditions d'accès des zones d'activités économiques et le développement de services aux salariés comme le co-working, ce qui pourrait permettre la baisse du trafic routier et des émissions de GES et de polluants.	Le développement et renouvellement des zones d'activités économiques accompagnant l'intensification de l'activité contribue à renforcer le risque de pollution des sols engendré par ces activités	\	\	\	\
	-0,5	1				-1	1	-1				
Poursuivre le développement d'une logistique maîtrisée	Le SCoT entend favoriser le développement d'une logistique plus maîtrisée et à haute valeur ajoutée en recherchant la compacité	\	\	\	\	Le SCoT entend favoriser les innovations et la mutation du secteur logistique liées au numérique afin de limiter les nuisances sur le territoire, notamment par la promotion du fret ferroviaire. Le développement de ce dernier induit une baisse de la circulation de poids lourds et des nuisances sonores associées.	Le SCoT entend favoriser les innovations et la mutation du secteur logistique liées au numérique afin de limiter les nuisances sur le territoire, notamment par la promotion du fret ferroviaire. Le développement de ce dernier induit une baisse de la circulation de poids lourds et des pollutions associées.	\	\	\	\	
	0					0,5	0,5					
Accompagner le développement du tissu économique local lié à l'économie présente et répondre à leurs besoins	\	\	\	\	\	Le SCoT entend favoriser l'accès autour de la zone aéroportuaire pour favoriser les modes actifs et les services de mobilités intelligents ce qui permet de réduire les nuisances sonores supplémentaires associées aux flux routiers.	Le SCoT entend favoriser l'accès autour de la zone aéroportuaire pour favoriser les modes actifs et les services de mobilités intelligents permettant de réduire les émissions associées aux flux routiers.	\	\	\	L'amélioration de l'accès en mode doux permet d'améliorer la qualité de l'air et entretient également la santé des travailleurs en leur faisant pratiquer une activité sportive.	
						2	2				1	
Accompagner et anticiper les mutations de l'économie agricole	\	Le maintien des surfaces agricoles permet de conserver l'identité paysagère du territoire	L'accompagnement de la transition agricole du territoire a un impact positif sur la biodiversité par la baisse d'utilisation des produits phytosanitaires notamment.	La baisse d'utilisation d'intrants et de produits phytosanitaires contribue à l'amélioration de la qualité de la ressource en eau	Le soutien d'innovations agricoles telles que la méthanisation a un effet positif sur la production d'énergies renouvelables du territoire	\	Le développement d'innovations agricoles telles que l'agroforesterie permet d'augmenter le potentiel de séquestration carbone du territoire et d'améliorer la qualité de l'air.	La transition agricole permet d'améliorer la qualité des sols en diminuant les apports en intrants.	La promotion de la méthanisation permet de réduire la production de déchets issue de l'activité agricole	\	La promotion d'une agriculture raisonnée voire biologique réduit les risques pour la santé humaine.	
		3	2	3	2,5		2,5	2,5	2,5		2,5	
<b>1.4. Structurer une offre d'équipement de formation et d'enseignement supérieure adaptée aux besoins des entreprises et au service des habitants</b>												
Structurer une offre d'équipement de formation et d'enseignement supérieure adaptée aux besoins des entreprises et au service des habitants	\	\	\	\	\	\	Le développement d'une offre d'enseignement supérieur sur le territoire permet de limiter le nombre de déplacements des jeunes à l'extérieur du territoire	\	\	\	\	\
							1					
<b>TOTAL Orientation 1</b>	-3,5	3,5	0,5	1,5	2,5	-3	1,5	1,5	1	-1	0	0,5



ENJEUX ORIENTATIONS	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>ORIENTATION 2: Un territoire inclusif et solidaire qui permet l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantit la qualité de vie au quotidien</b>												
<b>2.1 Affirmer la vocation des communes au sein d'une armature multipolaire</b>												
Affirmer la vocation des communes au sein d'une armature multipolaire	Le PADD promeut une structuration du territoire en armature multipolaires et un développement résidentiel limitant la consommation foncière et se cantonnant à certaines zones du territoire.	Le PADD promeut une structuration du territoire en armature multipolaire préservant les espaces naturels et agricoles.	Le SCoT limite le mitage des espaces naturels en définissant des polarités visant à concentrer le développement du territoire et les services. <b>Néanmoins trois des principaux pôles de centralité (Fosses, Claye-Souilly et Dammartin-en-Goël) sont situés dans des zones présentant un intérêt écologique pour le territoire.</b>	\	\	Le PADD vise à favoriser une intensification de développement qui prend en compte la desserte en transports collectifs ce qui permet de ne pas augmenter le trafic routier et d'avoir un effet positif sur les nuisances sonores. Le développement du maillage de proximité va également dans ce sens.	Le PADD vise à favoriser une intensification de développement qui prend en compte la desserte en transports collectifs ce qui permet de ne pas augmenter le trafic routier et d'avoir un effet positif sur la qualité de l'air et le bilan de GES. Le développement du maillage de proximité va également dans ce sens.	\	\	\	\	Le projet de territoire se structure autour d'un maillage centré sur les transports en commun. Cette orientation favorise donc l'amélioration de la qualité de l'air par la réduction du trafic routier. Elle a donc un effet positif sur la santé des habitants.
	1	1	2			1,5	1,5					1
<b>2.2 Offrir un logement accessible et abordable à tous</b>												
Produire et proposer les bons logements	Une production de logements consommatrice d'espace mais le PADD priorise les logements bien connectés aux infrastructures de transport collectif et de qualité en cohérence avec l'environnement dans lequel ils se situeront	Une attention particulière sur la qualité paysagère des fronts urbains et à porter.		La construction de nouveaux logements et l'accueil de nouvelles populations peut contribuer à l'augmentation de la consommation d'eau potable et induit des impacts sur l'adaptation des réseaux d'assainissement. L'imperméabilisation des sols et l'assainissement (le SCoT limite la production de logement aux zones bien connectées) sont pris en compte dans l'objectif 2.3.1.	La construction de nouveaux logements respectant les nouvelles réglementations thermiques et, proposant des solutions d'alimentation en énergie innovantes, peut favoriser le développement des EnR.	\	\	\	L'accueil de nouvelles populations dans les logements augmentera la production de déchets du territoire mais le projet entend limiter la production de déchets ménagers du territoire en sensibilisant les ménages aux réductions à la source dans l'objectif 2.3.3: poursuivre l'amélioration de la gestion du cycle des déchets.	L'imperméabilisation des sols liée à la construction de logement peut augmenter le risque d'inondation par ruissellement même si le SCoT limite la production de logement aux zones bien connectées et que des objectifs sur la qualité environnementales, et notamment sur la limitation de l'imperméabilisation, sont prises en compte dans l'objectif 2.3.1 : concilier préservation des ressources et développement urbain.	\	\
	1	-1		-0,5	1				-0,5	-0,5		
Répartir spatialement de façon équilibrée et cohérente l'offre nouvelle d'habitat	La territorialisation précise se fera au sein du PLH mais se cantonnera prioritairement en densification des espaces urbanisés.	La territorialisation précise se fera au sein du PLH mais se cantonnera prioritairement en densification des espaces urbanisés et devrait peu impacter le paysage	\	La répartition spatiale des logements devra prendre en compte la structure en cours des réseaux d'assainissement, notamment dans la partie seine-et-marnaise du territoire.	Le PADD encourage les projets d'énergies renouvelables, compatibles avec les contraintes du territoire, collectifs et individuels dans l'orientation 3.1: concilier préservation des ressources et développement urbain	Le SCoT favorise une production de logements respectant les principes de mixité urbaine afin de limiter le déplacement et, notamment, se localiser dans les pôles du territoire ou dans les communes du front urbain bien desservies par les transports collectifs afin de limiter les déplacements en voiture. Cette orientation a donc un impact positif sur les nuisances sonores routières.	Le SCoT favorise une production de logements respectant les principes de mixité urbaine afin de limiter le déplacement et, notamment, se localiser dans les pôles du territoire ou dans les communes du front urbain bien desservies par les transports collectifs afin de limiter les déplacements en voiture. Cette orientation a donc un impact positif sur la qualité de l'air et le bilan GES.	\	\	La localisation de la production de logements devra prendre en compte les zones présentant un risque naturel identifié.	La localisation de la production de logements devra prendre en compte les zones présentant un risque technologique identifié.	\
	0,5	0,5		-0,5	0	1	1			-0,5	-0,5	



ENJEUX ORIENTATIONS	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
Valoriser le parc de logement existant pour en assurer sa pérennité et l'inscrire comme un choix du parcours résidentiel	La réhabilitation du parc de logements existant limite la consommation d'espaces naturels ou agricoles.	La rénovation du parc de logements existants contribue à l'amélioration de la qualité du cadre de vie et du paysage du territoire.	La réhabilitation du parc de logements existant limite la consommation d'espaces naturels ou agricoles.	\	La mise au norme énergétique des logements existants peut passer par l'intégration de moyens de production d'énergies renouvelables.	\	\	\	\	\	\	La rénovation des logements améliore globalement les conditions de confort des habitants et la qualité de l'air intérieur, concourant ainsi à l'amélioration des conditions sanitaires.
	0,5	1	0,5		1							1
<b>2.3 Promouvoir une offre d'équipements, de services et de commerces, cohérente avec l'armature territoriale, garante de la complémentarité et de la proximité</b>												
Adosser une offre d'équipements et de services diversifiée en cohérence avec l'armature territoriale	La localisation de nouveaux équipements doit privilégier les zones identifiées comme prioritaires par le PADD et respecter ainsi un développement maîtrisé. La favorisation des logiques de mutualisation des équipements permet également de limiter la consommation d'espace par le développement d'équipements inutiles.	Le PADD encourage la valorisation patrimoniale et architecturale du territoire au travers du développement de nouveaux équipements.	Le PADD encourage la valorisation naturelle au travers du développement de nouveaux équipements.	\	\	Le développement de nouveaux équipements doit notamment être priorisé dans les lieux accessibles en transports en commun et en modes actifs afin de limiter les déplacements motorisés et réduire les nuisances sonores induites.	Le développement de nouveaux équipements doit notamment être priorisé dans les lieux accessibles en transports en commun et en modes actifs afin de limiter les déplacements motorisés et réduire leur impact sur la qualité de l'air et le bilan GES.	\	\	\	\	\
	1	1	1			1	1					
Engager un rééquilibrage de l'offre commerciale et renouer avec des centres-villes vivants et animés		L'amélioration de la qualité et de l'intégration urbaine et paysagère de l'offre commerciale périphérique existante participe au maintien d'une qualité du cadre de vie du territoire et de sa qualité paysagère.	Cette orientation du PADD vise aussi l'intégration environnementale de l'offre commerciale périphérique existante, et donc ainsi réduire son impact sur la biodiversité.	\	\	\	Le renforcement d'une offre commerciale de proximité, et de la mixité fonctionnelle des polarités permet de limiter le nombre de déplacements et de réduire leur impact sur la qualité de l'air et le bilan GES.	\	\	\	\	\
		1,5	1,5				2					
Doter le territoire d'une couverture sanitaire à la hauteur de son poids de population	Le développement d'une couverture sanitaire satisfaisante passe prioritairement par l'amélioration de la desserte des équipements existants et limite la construction de nouveaux équipements à la partie Est de la collectivité.	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Le renforcement de l'offre en équipement de santé permet un meilleur accès de la population aux soins.
	0,5											1,5



ENJEUX ORIENTATIONS	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
Contribuer à l'aménagement culturel du territoire et favoriser l'accès à la culture et au patrimoine au plus grand nombre	\	Le PADD soutient le projet de création d'un centre d'interprétation sur le site des potiers de la vallée de l'Ysieux participant à la conservation et à la valorisation du patrimoine archéologique de cette vallée.	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\
<b>0,5</b>												
<b>2.3 Faire de l'accès à la formation un levier majeur pour concilier attractivité métropolitaine, cohésion sociale et territoriale et l'accès à l'emploi</b>												
Soutenir le développement et la diversification de l'offre de formation pour permettre une meilleure qualification des jeunes et apprenants	\	\	\	\	\	Cette orientation vise principalement à développer une offre de formations accessible physiquement, qui permette ainsi de réduire les déplacements routiers et, de fait, les nuisances sonores.	Cette orientation vise principalement à développer une offre de formations accessible physiquement, qui permette ainsi de réduire les déplacements routiers et, de fait, les émissions de GES et de polluants.	\	\	\	\	\
						<b>0,5</b>	<b>0,5</b>					
Adapter la capacité formative du territoire aux évolutions démographiques et en cohérence avec l'armature territoriale	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\	\



ENJEUX ORIENTATIONS	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>2.4. L'organisation des mobilités internes : garantir les équilibres territoriaux et l'accès à la mobilité pour tous</b>												
Répondre aux besoins de mobilité des habitants et des usagers par un système de mobilité plus fiable, plus équitable et plus durable	\	\	\	\	Le PADD en favorisant les solutions de mobilités durables et innovantes de fait pas référence à l'approvisionnement en énergies renouvelables des systèmes de mobilités. Au vue du potentiel de méthanisation du territoire, le développement des mobilités durables et innovantes pourraient notamment s'appuyer sur le biogaz.	En favorisant le développement d'une offre de mobilité plus durable, le SCoT favorise le développement de transports collectifs, du vélo, entend conforter l'usage de la marche et développer des solutions de mobilités durables et innovantes. Le développement de cette offre permet de réduire l'usage de la voiture et ainsi réduire les nuisances sonores induites.	L'amélioration des conditions de déplacement au sein du territoire par un système plus durable, en développant un bouquet d'offres de transport et de mobilité permettra de réduire la place du transport routier et d'améliorer la qualité de l'air. Elle contribuera aussi à la lutte contre le changement climatique.	\	\	\	\	L'amélioration de la qualité de l'air engendrée par l'amélioration des conditions de déplacement a un effet positif sur la santé humaine du territoire. De plus, le développement des mobilités actives (marche, vélo etc.) contribue à l'amélioration de la santé des habitants.
					1	1,5	2					1,5
Un réseau de transports collectifs renforcé qui maille densément et finement le territoire, complété par des services de mobilité innovants	L'aménagement de nouvelles lignes de transport peut contribuer à la consommation d'espaces naturels ou agricoles (notamment les projet ferroviaires et routiers) mais les réseaux de transports collectifs routiers (bus) s'appuieront principalement sur le réseau viaire existant.	L'aménagement de nouvelles lignes de transport peut contribuer à la création de rupture pour la trame verte et bleue notamment les projet ferroviaires et routiers) mais les réseaux de transports collectifs routiers (bus) s'appuieront principalement sur le réseau viaire existant.	\	\	\	L'arrivée de nouvelles lignes de transport peut être génératrice de nouvelles nuisances sonores mais le report modal de la voiture vers les transports en commun peu permettre de réduire ces nuisances	Le renforcement du réseau de transports collectifs à un impact très positif sur la qualité de l'air et le bilan GES du territoire puisqu'il permettra de réduire les déplacements motorisés.	\	\	\	\	L'amélioration de la qualité de l'air engendrée par le renforcement du réseau de transports en commun a un effet positif sur la santé humaine du territoire.
	0	0				0,5	2					1,5
Favoriser l'égal accès aux ressources et notamment à l'emploi	\	\	\	\	\	Le développement de l'offre de transports et de services à la mobilité pour les actifs et les demandeurs d'emploi permet de réduire la dépendance à la voiture et les nuisances sonores associées.	Le développement de l'offre de transports et de services à la mobilité pour les actifs et les demandeurs d'emploi permet de réduire la dépendance à la voiture et les émissions polluantes associées.	\	\	\	\	L'amélioration de la qualité de l'air engendrée par le renforcement du réseau de transports en commun a un effet positif sur la santé humaine du territoire.
						1	1					1,5
Conforter l'usage de la marche à pied et permettre l'usage du vélo, en limitant les coupures urbaines	\	\	\	\	\	Le développement d'un réseau cyclable structurant permet de réduire fortement les nuisances sonores routières.	Le développement d'un réseau cyclable structurant permet de réduire fortement les émissions de polluants et de GES du territoire.	\	\	\	\	La pratique d'une activité sportive régulière améliore la santé humaine. Le développement d'un réseau cyclable encourageant cette pratique a un effet positif sur la santé des habitants du territoire.
						3	3					1,5
<b>TOTAL Orientation 2</b>	3,5	4,5	5	-1	3	10	14	0	-0,5	-1	-0,5	9,5



ENJEUX ORIENTATIONS	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>ORIENTATION 3: Un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et des préservation des ressources communes</b>												
<b>3.1. Concilier préservation des ressources et développement urbain</b>												
Poursuivre une consommation économe du foncier pour préserver les terres agricoles et naturelles, qui va au-delà des objectifs imposés par le SDRIF	La limitation de la consommation foncière permet de préserver les espaces agricoles et de limiter l'imperméabilisation des sols.	Le respect de la charte agricole permet de préserver les espaces agricoles qui font partie de l'identité paysagère du territoire. La diversification des formes urbaines, plus compactes et de qualité, contribue aussi à l'amélioration de la qualité paysagère.	Le maintien des espaces agricoles contribue également au maintien des espaces naturels, de la biodiversité et au bon fonctionnement de la trame verte et bleue.	Le maintien d'espaces perméables assure un rechargement des masses d'eau souterraines.	\	\	\	\	\	Le maintien d'espaces perméables de favoriser l'infiltration des eaux de pluies et donc de limiter le risque d'inondation par ruissellement.	\	\
	1	3	0,5	2						2		
Viser la neutralité carbone	La protection stricte des espaces de biomasse pour augmenter la séquestration carbone contribue à limiter la consommation d'espaces naturels ou agricoles.	\	La protection des espaces de biomasse nécessaires à l'augmentation de la séquestration carbone permet de contribuer à la préservation de la biodiversité en conservant les habitats naturels du territoire.	\	Le PADD encourage les projets d'énergies renouvelables, compatibles avec les contraintes du territoire, collectifs et individuels.	\	Le PADD encourage la réduction des consommations énergétiques, l'allègement du bilan carbone des opérations d'aménagement et la limitation des GES notamment par la réduction des déplacements motorisés.	\	\	La réduction des émissions de GES du territoire et l'augmentation de la séquestration carbone en protégeant strictement les espaces de biomasse contribuent fortement à la lutte contre le changement climatique et aux impacts qui lui sont associés.	\	La lutte contre la précarité énergétique améliore le confort de vie et donc la santé des habitants.
	0,5		1		2		2			2		1
Contribuer à la préservation de la ressource en eau	Le PADD entend préserver la ressource en eau, notamment en luttant contre l'imperméabilisation des sols.	\	La préservation des rares zones humides et la renaturation des cours d'eau du territoire est identifiée comme un moyen de protéger la ressource en eau. Elle profite également à la biodiversité.	L'orientation pose les principes de limitation des rejets de toute provenance, l'identification et la préservation des zones humides, la protection et la renaturation des cours d'eau et la lutte contre l'imperméabilisation des sols. L'orientation contribue tant à la préservation de la qualité que de la quantité de la ressource en eau.	\	\	\	La préservation de la ressource en eau et la limitation des pressions des rejets domestiques, industriels ou agricoles dans le milieu naturel et les réseaux contribuent également à la préservation de la qualité des sols.	\	La structuration et la mise en conformité des réseaux d'assainissement permet de lutter contre le risque inondation, notamment en adaptant la capacité des réseaux aux besoins et en réduisant le risque de débordement.	\	La qualité de la ressource en eau influence directement la santé humaine, puisqu'une partie de la ressource en eau potable du territoire est prélevée dans les ressources souterraines. La préservation de sa qualité contribue ainsi à l'amélioration de la santé de habitants.
	0		2	2,5				1,5		1		1



ENJEUX ORIENTATIONS	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>3.2. Révéler et restaurer la trame verte et bleue, un atout à part entière du territoire</b>												
Faire de la trame verte et bleue, un élément constitutif du maillage territorial	La préservation et la valorisation de la trame verte et bleue contribuent à la préservation des espaces naturels et limite la consommation d'espace sur le territoire	La préservation et la valorisation de la trame verte et bleue contribuent à la préservation des paysages du territoire et à l'amélioration du cadre de vie.	Le PADD prend en compte les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques identifiés dans l'état initial de l'environnement (et dans le SRCE). Il vise notamment à les protéger et à recréer un maillage territorial. L'ensemble des sous-trames sont également prises en compte.	L'accompagnement des projets de renaturation et de restauration des continuités aquatiques et de leur ripisylve participe largement à la préservation de la ressource en eau.	\	\	\	\	\	Le maintien et la valorisation d'une trame verte et bleue sur le territoire participe à la lutte contre le changement climatique. La TVB est un moyen d'atténuation du changement climatique par le potentiel de séquestration carbone des milieux naturels mais aussi un moyen d'adaptation par les nombreux services qu'elle rend (diminution	\	Le maintien d'espaces naturels sur le territoire permet d'améliorer le cadre de vie des habitants et permet ainsi de leur procurer un sentiment de bien-être et d'améliorer leur santé mentale. Elle peut avoir des effets sur la qualité de l'air également et améliorer la santé physique.
	1	2	3	1,5						1		1
Faire de la trame verte et bleue, un élément garant de la biodiversité	\	Le PADD prône un traitement paysager adapté des infrastructures pour permettre d'enrichir le réseau écologique local.	Le PADD vise également à maintenir et préserver les espaces de nature ordinaire. Il promeut aussi le développement de la nature en ville et encourage son intégration dans tous les nouveaux projets d'aménagement. Enfin, une gestion raisonnée des espaces de nature supportés par les grandes infrastructures est requise.	\	\	\	L'intégration de nature en ville et dans les projets d'aménagement, permet d'augmenter la surface d'espaces naturels du territoire, en variant ses supports, et ainsi augmenter le potentiel de séquestration carbone.	\	\	La nature en ville permet d'anticiper l'adaptation à certains effets au changement climatique (vagues de chaleur, inondations etc.)	\	L'intégration de nature en ville permet d'améliorer le cadre de vie des habitants et permet ainsi de leur procurer un sentiment de bien-être et d'améliorer leur santé mentale. Elle peut avoir des effets sur la qualité de l'air également et améliorer la santé physique.
		1	3				1,5			1,5		1





ENJEUX ORIENTATIONS	Milieux physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>3.4. Les espaces agricoles : un équilibre à trouver entre valorisation de l'activité agricole et nécessité du développement</b>												
Valoriser le potentiel agronomique et pérenniser les espaces agricoles	La pérennisation des espaces agricoles passent notamment par la limitation de la consommation des espaces agricoles pour l'urbanisation.	Le maintien des espaces agricoles du territoire permet de conserver son identité paysagère qui fait également partie de son patrimoine.	\	\	\	\	\	Le maintien du potentiel agronomique du territoire passe par la mise en place de la charte agricole, qui favorise également des pratiques plus vertueuses et préservant la qualité	\	\	\	\
	3	3						1				
Promouvoir le développement d'autres formes d'agriculture dans la poursuite de la charte agricole	\	\	Le développement d'une agriculture raisonnée et vertueuse intégrant des actions en faveur de la biodiversité est mis en avant par le PADD.	La promotion et le développement d'une agriculture raisonnée contribue à la préservation de la ressource en eau.	\	\	Certaines pratiques agro-environnementales peuvent aussi permettre de préserver les stocks de carbone du sol et ainsi limiter les rejets dans l'atmosphère.	Le développement de nouvelles formes d'agriculture respectueuses de l'environnement permet de préserver la qualité des sols et le potentiel agronomique du territoire.	La mise en place d'action de lutte contre le gaspillage, le développement de circuits-courts ou encore la sensibilisation à l'autonomie alimentaire sont autant de mesures mises en avant contribuant à la diminution du volume	\	\	Le développement de l'agriculture biologique sur le territoire couplé à la mise en place de filières courtes permet aux habitants d'avoir à disposition, une alimentation de qualité et saine.
			1	1			1	1	1			1
Valoriser la lisibilité des paysages agricoles	Le PADD entend préserver les grands paysages ouverts du territoire en instaurant une limite claire au développement urbain basée sur les fronts urbains d'intérêt régional identifié par le SDRIF, ce qui permet de limiter l'étalement urbain.	L'instauration de limites claires à l'urbanisation va permettre de préserver une partie des espaces agricoles marqueurs du paysage du territoire.	\	\	\	\	\	\	\	\	\	Le maintien d'espaces ouverts, permet aux habitants de bénéficier d'espaces de respiration et améliore leur cadre de vie.
	1	3										1
<b>TOTAL Orientation 3</b>	8	12	10,5	7	3,5	2	4,5	4,5	3	10	1	9,5
<b>TOTAL</b>	<b>8</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>7,5</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>3,5</b>	<b>8</b>	<b>0,5</b>	<b>19,5</b>



## 1.2 Analyse globale du PADD

L'analyse globale du PADD vise à illustrer le profil environnemental du projet ainsi que sa plus-value environnementale. Au regard du cumul des différentes notes données à chaque incidence, il est possible de dresser un profil environnemental du PADD), nous indiquant dans quelle mesure ce dernier est vertueux, mais également d'analyser la plus-value environnementale (Figure 4) de chaque orientation par enjeu environnemental.

### 1.2.1 Les ambitions portées par le PADD

Le territoire de Roissy Pays de France est marqué par un dynamisme économique important influencé par son rôle majeur dans la vie de la région et du pays. Qualifié de territoire « de bien commun » et « d'opportunités » pour la région et le pays, son développement est parfois régi par des choix qui ne lui appartiennent que pour partie, et qui peuvent être générateurs de nuisances sur l'environnement et de tensions en matière de cohésion sociale et territoriale.

Néanmoins, consciente de son rôle clef dans la compétitivité de la région capitale mais également de sa responsabilité à se donner les moyens d'un développement équilibré et profitable à ses population actuelles et futures, la CARPF a souhaité se doter d'un Schéma de Cohérence Territoriale.

A travers ce SCoT, la CARPF exprime notamment son souhait de maîtriser son devenir et d'utiliser au mieux les marges de manœuvre qui sont les siennes.

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, 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.



## 1.2.2 Le profil environnemental du PADD par enjeu

Le profil environnemental du PADD (

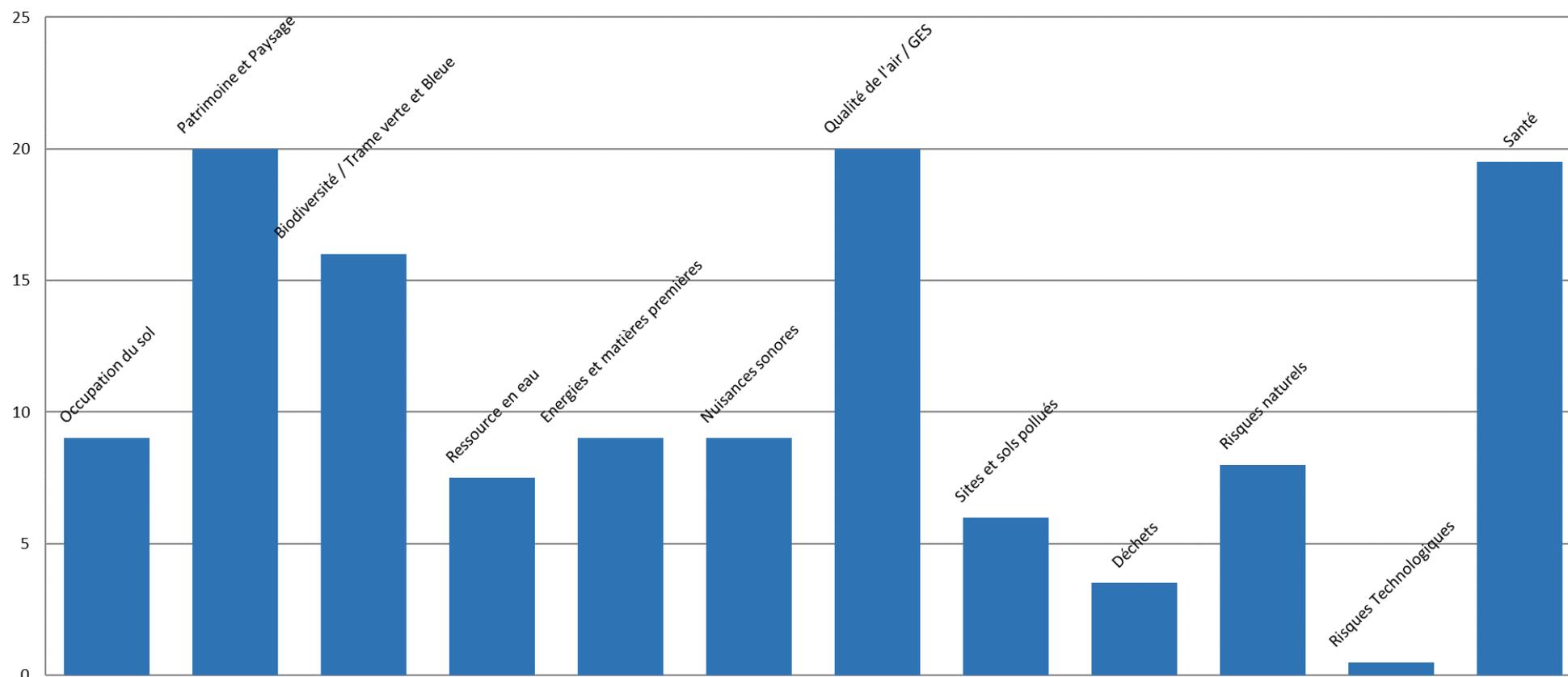
Figure 5) met en évidence le cumul des notes obtenues par le PADD pour chaque enjeu. On remarque ainsi que ce dernier a une forte plus-value sur les thématiques suivantes :

- **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 déplacements cités ci-dessus. Indirectement, les actions de maintien et de préservation de la trame verte et bleue y participe 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 modes de déplacement et des activités génératrices 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 et limite les émissions de polluants et les nuisances sonores.
- **La biodiversité 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.



Figure 4 – Nombre de points obtenus dans chaque thématique illustrant le profil environnemental du PADD par enjeu, Vizea, 2019

### Profil environnemental du PADD



### 1.2.3 La plus-value environnementale par orientation du PADD

Le graphique ci-dessous (

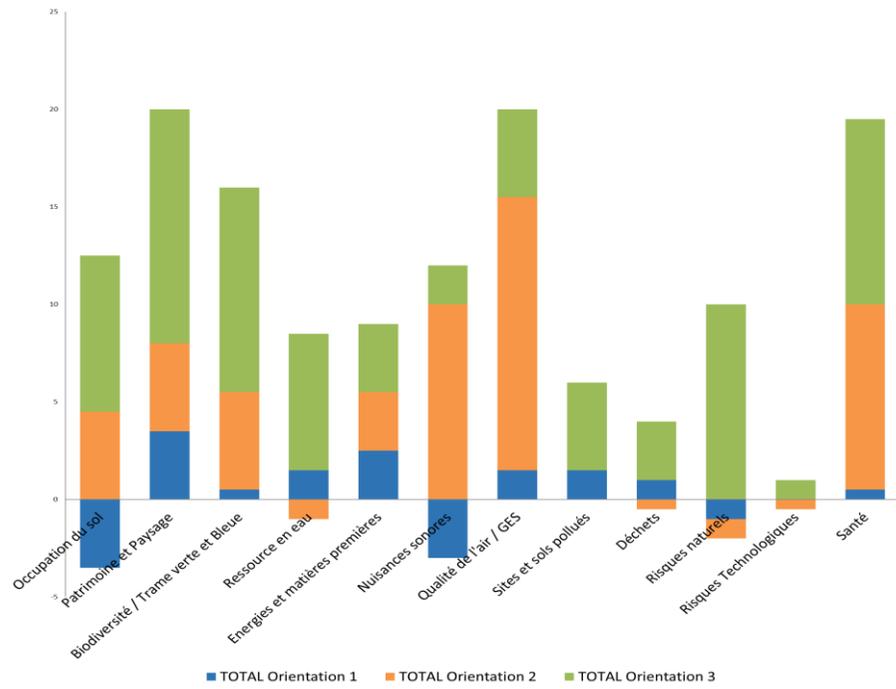
Figure 5) illustre les notes obtenues par chaque orientation sur chaque enjeu. On peut notamment y voir que **l'orientation 3** est la plus transversale puisqu'elle se retrouve dans l'ensemble des thématiques et apporte une plus value relativement importante sur chacune d'entre elles. C'est également la seule orientation qui n'impacte pas négativement l'environnement.

**L'orientation 1** est en revanche celle que l'on retrouve le moins au travers des différents enjeux et qui génère le plus d'incidences négatives sur l'environnement et notamment sur l'enjeu d'occupation du sol et les nuisances sonores.

**L'orientation 2** se retrouve sur bon nombre de thématiques mais plus particulièrement sur la qualité de l'air et les GES où elle apporte une très forte plus-value. Cette orientation peut avoir une incidence négative sur certaines thématiques (ressource en eau et risques naturels) liée à la production de logements.



Figure 5 - Plus-value environnementale du PADD par orientation, Vizea, 2019

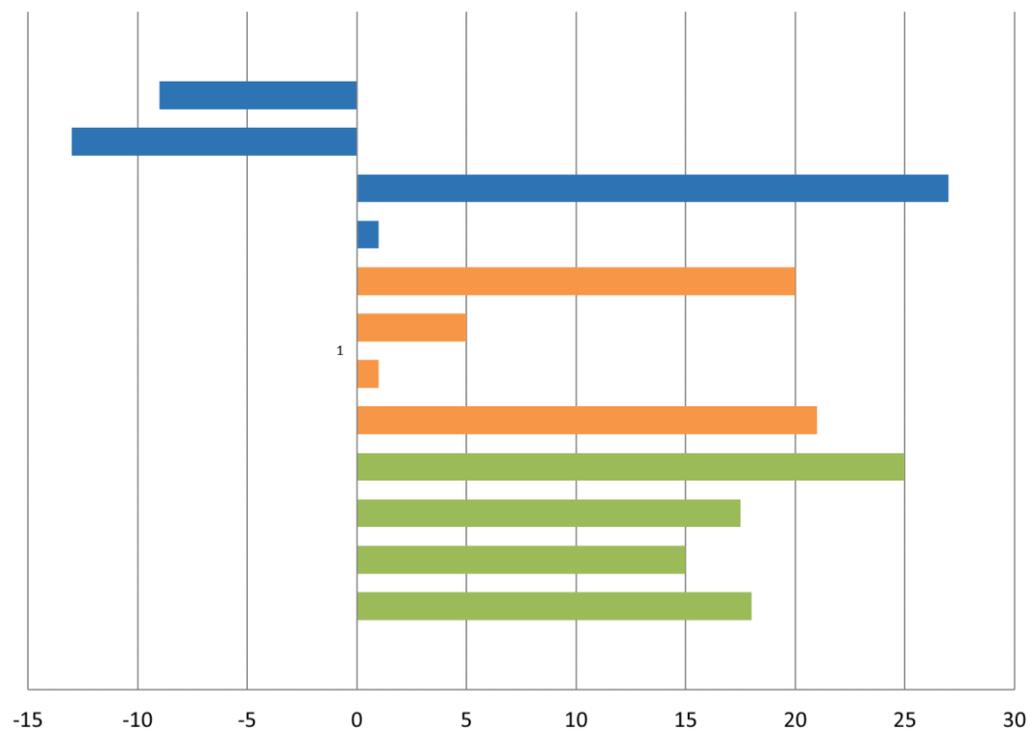


### 1.2.4 La plus-value environnementale par sous-orientation du PADD

Le niveau d'effet de chaque orientation est synthétisé dans le graphique ci-dessous, selon notre notation.

Figure 6 - Profil environnemental du PADD par enjeu, Vizea, 2019

#### Plus-value environnementale des orientations du PADD



- 1.1 Affirmer la compétitivité et l'autonomie du territoire au sein de l'Ile-de-France
- 1.2 Consolider le moteur économique du Grand Roissy autour de l'écosystème aéroportuaire
- 1.3. Maintenir un rythme de création d'emplois soutenu et favoriser l'ancrage des entreprises
- 1.4. Structurer une offre d'équipement de formation et d'enseignement supérieur adaptée aux besoins des entreprises et au service des habitants
- 2.1 Affirmer la vocation des communes au sein d'une armature multipolaire
- 2.2 Offrir un logement accessible et abordable à tous
- 2.3 Faire de l'accès à la formation un levier majeur pour concilier attractivité métropolitaine, cohésion sociale et territoriale et l'accès à l'emploi
- 2.4. L'organisation des mobilités internes : garantir les équilibres territoriaux et l'accès à la mobilité pour tous
- 3.1. Concilier préservation des ressources et développement urbain
- 3.2. Révéler et restaurer la trame verte et bleue, un atout à part entière du territoire
- 3.3. Protéger les habitants des risques et des nuisances : une exigence de qualité de vie et de santé publique
- 3.4. Les espaces agricoles : un équilibre à trouver entre valorisation de l'activité agricole et nécessité du développement



L'analyse globale des objectifs du PADD montre qu'ils contribuent globalement tous à une plus-value environnementale à l'exception des **objectifs 1.1 et 1.2** lié à la compétitivité et l'attractivité économique du territoire.

Les plus-values les plus importantes sont affichées par les objectifs 1.3 et 3.1.

**L'objectif « 1.3** : Maintenir un rythme de création d'emplois soutenu et favoriser l'ancrage des entreprises » apporte une importante plus-value du projet du SCoT notamment par l'amélioration de l'accessibilité des entreprises et des conditions de déplacements des actifs du territoire, contribuant à répondre à l'enjeu de limitation de la qualité de l'air et des GES ainsi que des nuisances sonores.

Les objectifs de **l'orientation 3** sont plus transversaux et apportent globalement tous une importante plus-value au schéma. L'objectif de préservation des ressources touche une grande partie des thématiques tandis que les objectifs de neutralité carbone et de protection de la ressource en eau répondent aux enjeux identifiés dans l'état initial de l'environnement et viennent contrebalancer les incidences négatives de l'orientation 1.

Les incidences des objectifs de **l'orientation 2** sont plus contrastées. **Les objectifs 2.2 et 2.4** concernent l'organisation territoriale par la polarisation et la maîtrise du développement ainsi que l'amélioration des conditions de déplacements qui affectent positivement plusieurs enjeux. En revanche l'objectif de production de logements et de développement de la formation montre une plus-value plus modérée. La première a un impact non négligeable sur plusieurs enjeux notamment la consommation d'espace, malgré une priorisation pour les zones bien desservies, et la seconde est très spécifique et moins transversale.



## 2. ANALYSE DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DU DOO



## 2 Analyse des incidences environnementales du DOO

Les dispositions relatives à la procédure d'évaluation environnementale applicable aux plans et programmes d'aménagement, dont les Schémas de Cohérence territoriale (SCoT) font partie, sont introduites par l'ordonnance n°2004-489 du 3 juin 2004 dans le Code de l'urbanisme et le Code général des collectivités territoriales. Cette évaluation a pour finalité l'analyse des incidences et effets notables de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement et la santé.

Cette analyse doit exposer selon l'article R122-20 du Code de l'environnement :

- Les incidences notables potentielles de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement et notamment sur les thématiques analysées dans le cadre de l'état initial de l'environnement et au regard des enjeux soulevés dans ce dernier ;
- Les incidences induites par la mise en œuvre du SCoT sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement (désignées aux articles R. 414-3 à R. 414-7) telles que les zones Natura 2000.

L'analyse de ces incidences, réalisée en parallèle de l'élaboration du schéma, doit permettre d'alimenter le projet et d'intégrer les problématiques environnementales le plus en amont possible.

### 2.1 Méthodologie d'analyse des prescriptions du DOO

L'analyse du DOO se décompose en trois parties :

- Une analyse qualitative par prescription, réalisée à l'aide d'un tableau à double entrée, reprenant chaque axe et prescription du projet, croisée avec les enjeux environnementaux du territoire. Pour chaque prescription, l'incidence positive ou négative est analysée et notée.

- Une analyse globale du profil environnemental des axes du DOO du SCoT. Ce profil environnemental est bâti à partir du cumul des notes obtenues dans la matrice d'analyse par prescription du DOO sur chaque enjeu environnemental. Ce premier volet de l'analyse a pour objectif de mettre en exergue la plus-value environnementale apportée par le SCoT.
- Une dernière partie analyse, par thématique, les incidences du projet et émet des propositions de mesures d'évitement (E), de réduction (R), de compensation (C) et d'accompagnement (A) pour y pallier.

### 2.2 Analyse qualitative du DOO

Les grandes thématiques à analyser dans le cadre de l'évaluation environnementale du SCoT Roissy-Pays de France sont fixées par l'article R112-20 du Code de l'environnement. L'état initial de l'environnement a notamment défini les principaux enjeux à prendre en compte dans l'élaboration du SCoT en lien avec ces thématiques.

La finalité de l'analyse des incidences du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) sur l'environnement est :

- D'évaluer les impacts du schéma sur l'environnement ;
- De mettre en exergue la plus-value environnementale du DOO au regard des enjeux du territoire de Roissy-Pays de France et la cohérence de ses prescriptions avec ces derniers.

Afin de mener à bien cette analyse des incidences du DOO sur l'environnement, le principe d'analyse adopté pour le PADD a été repris. Il s'agit d'une analyse essentiellement qualitative qui croise chaque prescription du DOO avec les enjeux du territoire pondérés en fonction de leur prévalence.



### 2.2.1 Matrice d'analyse

Les principaux enjeux environnementaux identifiés et hiérarchisés dans l'état initial de l'environnement servent de premières clés d'entrée à l'analyse matricielle (abscisse).

Enjeux	Niveau d'enjeu
Occupation du sol	<b>Fort</b>
Patrimoine et Paysage	Faible
Biodiversité/Trame verte et bleue	<b>Modéré</b>
Ressource en eau	<b>Fort</b>
Energies et matières premières	<b>Modéré</b>
Nuisances sonores	<b>Fort</b>
Qualité de l'air/GES	<b>Fort</b>
Sites et sols pollués	<b>Fort</b>
Déchets	<b>Modéré</b>
Risques naturels	<b>Modéré</b>
Risques technologiques	<b>Fort</b>
Santé	<b>Fort</b>

La seconde clé d'entrée reprend en ordonnée les 112 prescriptions du DOO, réparties en 5 axes. La structure du DOO est présentée ci-après.



## Axe 1. Valoriser le cadre de vie et préserver les ressources naturelles du territoire

### 1.1 Protéger et valoriser les espaces naturels et forestiers du territoire

#### 1.1.1 Orientations communes

P1	Préserver les réservoirs de biodiversité, maintenir et remettre en état les continuités écologiques, en créer de nouvelles, dont celles identifiées sur la carte « Trame verte et bleue » en tenant compte des espaces protégés et à protéger hors du territoire de Roissy Pays de France. [...]
----	--

#### 1.1.2 La trame forestière

P2	Protéger les bois et forêts, dont ceux représentés sur la carte « Trame verte et bleue », et garantir leur vocation multifonctionnelle [...].
P3	Identifier dans les documents d'urbanisme les autres espaces et linéaires boisés à protéger.
P4	S'agissant des massifs boisés de plus de 100 hectares, toute nouvelle urbanisation est exclue à une distance d'au moins 50 mètres, en dehors des sites urbains constitués. [...]
P5	Préserver les corridors naturels en milieu urbain reliant les parcs, bois et forêts ; le cas échéant, recréer ces corridors. [...]

#### 1.1.3 La trame verte herbacée

P6	Identifier, préserver et valoriser les espaces herbacés, notamment aux abords des infrastructures de transports et dans les grands parcs urbains. [...]
P7	Dans le cadre des projets d'aménagement ou de construction et en cas de reconversion de friches, préserver au moins en partie, les espaces herbacés par une gestion écologique adaptée, et dans un souci de maintien des continuités.

#### 1.1.4 La trame bleue

P8	Protéger les cours d'eau et fonds de vallée associés.
P9	Maintenir une continuité végétale le long des rives. [...]
P10	Rétablir les continuités écologiques altérées des bassins versants des cours d'eau, en renaturant ces espaces.
P11	Compte tenu de l'état dégradé des abords des cours d'eau dans certains espaces, les projets situés à proximité intègrent des aménagements permettant de restaurer les berges des cours d'eau. [...]
P12	Protéger les zones humides cartographiées, en veillant au bon fonctionnement global de l'ensemble de ces zones. [...]
P13	Veiller à la perception paysagère du réseau hydrographique.

### 1.2 Protéger et valoriser espaces agricoles

P14	Préserver les espaces agricoles sur la carte « Protection des espaces agricoles » et leur fonctionnalité. [...]
P15	Éviter la fragmentation des espaces agricoles par les nouveaux projets, dont ceux d'infrastructures.
P16	Les documents d'urbanisme précisent les limites des fronts urbains d'intérêt régional représentés sur la carte « Protection des espaces agricoles ». [...]
P17	Inscrire des continuités agricoles dans les documents d'urbanisme de façon à garantir la circulation des engins agricoles et leur accès aux exploitations [...].
P18	Favoriser les transitions entre l'urbain et le rural, en identifiant et en préservant des espaces pour le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement, compatible avec la proximité de logements [...].
P19	Identifier et promouvoir le potentiel de sites permettant le développement des circuits courts [...].



1.3 Préserver les ressources et en développer de nouvelles	
P20	Localiser et protéger les périmètres de captage. [...]
P21	Préserver les espaces nécessaires au développement des ouvrages et installations destinés à l'alimentation en eau potable [...].
P22	Anticiper la création de nouveaux réseaux et installations d'assainissement par des mesures de sauvegarde du foncier appropriées [...].
P23	Intégrer ou moderniser, dans les projets d'aménagement et de construction réalisés en extension, comme en renouvellement, des dispositifs permettant une gestion vertueuse de la ressource en eau [...].
P24	Toute nouvelle installation ou tout nouvel aménagement potentiellement polluant intègre des dispositifs de gestion appropriés à la protection des nappes et espaces en eau environnants.
P25	Lutter contre la pollution des sols (anciennes friches industrielles, pollution agricole, eaux de ruissellement). Limiter les pressions des rejets domestiques, industriels ou agricoles.
P26	Préserver l'exploitation et l'accessibilité des gisements de minerais en veillant à limiter l'atteinte aux grands paysages. [...]
P27	Accroître la part des énergies renouvelables et de récupération dans les réseaux de chaleur (ex : biogaz, géothermie...) [...] Identifier les secteurs présentant un potentiel au regard des différentes sources d'énergie renouvelables [...] Favoriser les équipements nécessaires à l'économie circulaire au sein des zones d'activités. Les projets d'aménagement, en extension comme en renouvellement, prennent en compte la possibilité de se raccorder aux réseaux de chaleur et à leurs futures extensions.
P28	Conditionner l'ouverture à l'urbanisation à des objectifs de performances environnementales et énergétiques renforcées, à définir dans les documents d'urbanisme. [...]
P29	Préserver les terrains d'emprise affectés aux lignes stratégiques du réseau de transport électrique à très haute tension (THT) et, le cas échéant, à leur enfouissement. Si une relocalisation s'avère toutefois nécessaire, celle-ci doit présenter au moins les mêmes avantages en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations. Garantir l'accessibilité aux installations à très haute tension et haute tension pour l'entretien du réseau.
1.4 Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques	
P30	Lutter contre l'imperméabilisation des sols afin de réduire le risque inondation [...]. Intégrer des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales lors de la réalisation des projets d'infrastructures routières et de transports en commun.
P31	Identifier les zones vulnérables au risque d'inondation (par débordement de cours d'eau, par remontée de nappes, par ruissellement), [...].
P32	Maîtriser l'urbanisation dans les zones d'exposition au risque d'inondation [...].
P33	Intégrer une gestion alternative des eaux pluviales dans les projets d'aménagement et de renouvellement.
P34	Identifier dans les documents d'urbanisme les risques de mouvement de terrain [...].
P35	A proximité des habitations et des zones d'emplois, limiter l'implantation de nouvelles installations classées pour la protection de l'environnement à celles dont l'exploitation est compatible avec cette occupation environnante, tant au regard des risques que des nuisances induites pour les populations. Eviter la réalisation des infrastructures de transport de matières dangereuses à proximité des lieux d'habitation.
Axe 2. Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée.	
2.1 Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain	
P36	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, le cas échéant [...]
P37	Dans une perspective de maîtrise de la consommation d'espace et pour répondre aux besoins générés par l'augmentation de la population et d'emplois, les documents d'urbanisme doivent permettre d'augmenter la densité des espaces dédiés à l'accueil de la population et des emplois à l'horizon 2030.
P38	[...] les documents d'urbanisme définissent les dispositions permettant d'atteindre, à l'échelle communale et à l'horizon 2030, une augmentation de la densité humaine de 15 % pour les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, et de 10 % dans les autres communes [...].
P39	[...] les documents d'urbanisme définissent les dispositions permettant d'atteindre, à l'échelle communale et à l'horizon 2030, une augmentation de la densité moyenne des espaces d'habitat de 15 % pour les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, et de 10 % dans les autres communes. [...]
P40	La densification des espaces urbanisés contribue à la construction d'une ville résiliente et à l'amélioration du cadre de vie.
P41	Pour lutter contre l'apparition de friches urbaines, favoriser un urbanisme de transition par des dispositions permettant divers usages, dans la mesure où ces occupations temporaires ne compromettent pas le futur projet.



2.2 Maîtriser les extensions urbaines	
P42	Les extensions urbaines sont réalisées dans la limite des capacités d'extension offertes par le Sdrif à l'horizon 2030, au regard des espaces consommés à ce titre à la date d'arrêt du Scot de Roissy Pays de France. [...]
P43	Compte tenu des protections des espaces naturels, agricoles et forestiers, les extensions urbaines s'inscrivent dans une enveloppe maximale de 1422 hectares, à l'échelle du territoire de Roissy Pays de France et à l'horizon 2030.
P44	La carte « Une consommation maîtrisée des espaces » définit en violet la localisation préférentielle des extensions possibles. [...]
P45	Dans les secteurs représentés en bleu sur la carte « Une consommation maîtrisée des espaces », l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs. [...]
P46	Autour des gares, dans un rayon de 2 km, les communes disposent de capacités d'urbanisation de l'ordre de 5 % de l'espace urbanisé communal à la date d'arrêt du Sdrif, déduction faite des espaces consommés à ce titre.
P47	Les communes suivantes bénéficient d'une capacité d'extension de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal à la date d'arrêt du Sdrif, déduction faite des espaces consommés à ce titre à la date d'arrêt du Scot de Roissy Pays de France. [...]
P48	Les extensions urbaines sont réalisées en continuité du tissu urbain existant et doivent être suffisamment denses dans l'objectif de lutter contre l'étalement urbain. [...]
Axe 3. Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables	
3.1 Faciliter les déplacements	
P49	Réserver les espaces permettant la réalisation des projets routiers et autoroutiers dans une perspective de désaturation du réseau viaire magistral et du réseau local notamment les projets référencés sur la carte « Mobilité et transports ». Veiller à ne pas nuire au bon fonctionnement des continuités écologiques [...] ainsi qu'à une bonne insertion paysagère de l'ensemble des projets. [...]
P50	Réserver les espaces permettant la réalisation des projets de transport en commun énumérés dans le DCO. [...]
P51	Réduire les coupures urbaines, dont celles induites par la présence de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle et de l'échangeur de Villeparisis. Les projets d'aménagement et d'infrastructures intègrent cet objectif.
P52	Les documents d'urbanisme favorisent la mise en place des sites propres nécessaires aux transports en commun permettant d'améliorer à court terme les déplacements au sein du territoire, notamment sur l'axe Est-Ouest.
P53	Identifier les secteurs urbanisés à désenclaver et réunir les conditions permettant une amélioration de la desserte en transports.
P54	Assurer la complémentarité des modes de transports de façon à renforcer le maillage du territoire, en particulier autour des futures gares du Grand Paris express, notamment en favorisant la réalisation de projets de transports collectifs en site propre en connexion avec les pôles gares. [...]
P55	Développer un réseau cyclable à l'échelle du territoire. [...]
P56	Les documents d'urbanisme prévoient une proportion d'emplacements réservés au stationnement des vélos dans les espaces publics et à proximité des gares.
P57	Améliorer la marchabilité du territoire dans une logique de sécurisation des parcours quotidiens et de loisirs.
P58	Réserver les espaces nécessaires à la réalisation d'aires de covoiturage, dans les parcs de stationnement [...] ou associés à ces derniers ; dédiés à d'autres systèmes de mobilité partagée. Prévoir des aires de covoiturages aux abords des voies structurantes et intégrer la possibilité d'y adosser une offre de service aux mobilités.
P59	Favoriser le déplacement des véhicules électriques par l'introduction de bornes de recharge.
3.2 Organiser le stationnement et lutter contre l'imperméabilisation	
P60	Favoriser le rabattement vers les gares par bus et modes actifs à la création de nouveaux parcs de stationnement ou à l'extension des parcs existants. [...]
P61	Lorsque la création de parcs de stationnement est nécessaire, veiller à ce que ces derniers soient économes en espaces, à limiter l'imperméabilisation des sols et à gérer de façon alternatives les eaux pluviales. [...]
P62	À l'occasion de la création ou de l'extension de parcs de stationnement, mettre en place les dispositifs permettant de ralentir le ruissellement des eaux pluviales.
P63	Limiter les places de stationnement dédié aux véhicules motorisés particuliers dans les secteurs tertiaires situés à proximité d'une desserte par des transports collectifs structurants. [...]



<b>Axe 4. Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie</b>	
<b>4.1 Répondre aux besoins en logement et en hébergement</b>	
P64	Développer une offre de logements diversifiée. [...]
P65	Favoriser la mixité sociale aux différentes échelles, ce qui implique de : - respecter le taux de 25 % de logements locatifs sociaux [...]
P66	Maintenir et valoriser le parc de logements existant. [...]
P67	Mieux inscrire les quartiers de la politique de la ville dans les dynamiques de développement de l'agglomération et améliorer leur image et leur attractivité. [...]
P68	Prévoir les emplacements nécessaires pour la réalisation des aires d'accueil des gens du voyage dans le respect des schémas départementaux des gens du voyage.
P69	L'article L. 312-5-3 du Code de l'action sociale et des familles définit des objectifs en nombre de places d'hébergement à créer dans les communes [...]. Le territoire Roissy Pays de France [...] répond à cet objectif légal. Il convient donc de maintenir globalement ce niveau d'équipement en structures d'hébergement à l'échelle du territoire intercommunal [...].
<b>4.2 Renforcer l'offre d'équipements</b>	
P70	L'offre d'équipements et de services proposée (soins médicaux, équipements sportifs et culturels, espaces verts, commerces de proximité, ...) doit permettre de répondre aux besoins tant des habitants, que des non-résidents. [...]. Renforcer cette offre d'équipements et de services, en articulation avec une bonne desserte par les transports en commun. [...]
P71	Rééquilibrer l'offre des équipements sanitaires sur le territoire de Roissy Pays de France, notamment en complétant celle-ci dans sa partie Est par la création d'un nouvel équipement hospitalier. [...]
P72	Développer les infrastructures numériques dans le territoire, en favorisant en particulier le déploiement des réseaux de communications électroniques à très haut débit.
<b>4.3 Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers</b>	
<b>4.3.1 Valoriser les paysages et le patrimoine</b>	
P73	Préserver et valoriser les paysages et le patrimoine (historique, architectural, vernaculaire).
P74	Améliorer l'insertion paysagère des grands projets (ex : zones d'activités, infrastructures) et des sites d'accueil des grands services (notamment les ISDI). [...]
P75	Au sein des hameaux et centres bourg, identifier le patrimoine remarquable pour lequel la réaffectation de bâtiments sera privilégiée à leur démolition.
P76	Les projets d'aménagements préservent les vues lointaines sur les paysages, sites et monuments remarquables.
P77	[...] Les documents d'urbanisme prévoient l'aménagement des abords des grands axes routiers de façon à réduire la visibilité des éléments présentant une moins bonne insertion paysagère [...].
<b>4.3.2 Espaces verts et de loisirs et nature en ville</b>	
P78	Créer des espaces verts et espaces de loisirs, dont ceux d'intérêt régional représentés sur la carte « Trame verte et bleue ». [...]
P79	Développer l'accessibilité des espaces verts et espaces de loisirs en déployant un réseau dédié aux modes actifs adapté.
P80	Faciliter l'utilisation des aires permettant d'accueillir des événements culturels ou sportifs éphémères.
P81	Préserver les espaces verts et les espaces de loisirs accessibles au public, dont ceux représentés sur la carte « Trame verte et bleue », et pérenniser leur vocation. [...]
P82	De nouveaux espaces verts accessibles au public sont à créer dans les secteurs denses. [...] Les communes et notamment celles du front métropolitain, doivent veiller à accroître l'offre en espaces verts publics de proximité pour tendre vers l'objectif de 10 m <sup>2</sup> /hab. d'espaces verts publics de proximité. [...]
P83	Dans les projets d'aménagement, en renouvellement comme en extension, et lors de la reconversion des friches pour l'accueil de constructions, maintenir des espaces de pleine terre par une construction économe de l'espace.
P84	Renforcer la place du végétal dans tout projet d'aménagement ou de construction, notamment réalisé en renouvellement urbain.
P85	A l'occasion des opérations d'aménagement ou de construction, renforcer la qualité paysagère, architecturale et urbaine des zones, en luttant notamment contre l'uniformité des formes urbaines.



4.3.3 Réduire les nuisances et impacts environnementaux générés par la présence des infrastructures de transport	
P86	Limiter l'implantation des habitations et des établissements recevant des populations sensibles (personnes âgées, enfants...) aux abords des grands axes routiers et autoroutiers et des plateformes aéroportuaires, dans le respect de la réglementation imposée par le plans d'exposition [...]
P87	Éviter l'implantation de nouvelles installations émettrices de polluants atmosphériques dans les zones urbaines denses ou/et concernées par des flux routiers importants.
P88	Aménager les abords des infrastructures de transports, en particulier des axes routiers fréquentés, de façon à atténuer les nuisances (bruit, pollutions atmosphérique et visuelle) induites par leur présence. A cette occasion, une meilleure insertion paysagère de ces infrastructures est recherchée.
P89	Favoriser l'implantation ou le maintien des activités, notamment tertiaires, le long des infrastructures de transport, pour faire écran aux nuisances induites par la présence de ces dernières.
Axe 5. Conforter le développement économique du territoire	
5.1 Orientations communes à l'ensemble des sites d'activités économiques	
P90	Pivilégier le renouvellement et la modernisation des sites d'activités économiques existants à la création de nouveaux sites.
P91	Implanter les nouveaux sites d'activités économiques, économes en espace, dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transports en commun.
P92	Au sein des sites d'activités économiques, faciliter les déplacements : - en y développant des aménagements cyclables et des cheminements piétonniers. [...] - dans les sites étendus, développer la desserte par bus et navettes
P93	Dans les documents d'urbanisme locaux, des orientations portant sur la qualité architecturale et environnementale, l'intégration paysagère et le maintien de la biodiversité dans les nouveaux sites d'activités économiques et les sites en renouvellement doivent être proposées.
P94	Développer les infrastructures numériques dans le territoire, en favorisant en particulier le déploiement des réseaux de communications électroniques très haut débit.
5.2 Les zones d'activités	
P95	Dans les zones d'activités, dans le cadre de leur création, comme de leur renouvellement : - limiter l'imperméabilisation des sols, et [...] favoriser la désimperméabilisation [...]; - préserver les espaces verts et de respiration existants, en créer de nouveaux ; - intégrer la gestion des eaux pluviales aux aménagements réalisés [...] en favorisant leur insertion paysagère et écologique ; - développer une gestion durable des déchets et favoriser l'économie circulaire ; - favoriser les aires de stationnement mutualisées [...].
P96	A l'occasion du renouvellement des zones d'activités : - favoriser la mixité des activités dans la mesure où elle n'affecte pas la pérennité des activités existantes ; - améliorer l'intégration paysagère des zones existantes.
P97	[...] développer une offre de services de proximité diversifiée à destination des usagers de la zone d'activités [...] en prenant en compte les services existants dans le tissu urbain ; mutualiser le cas échéant cette offre [...]
5.3 Les plateformes aéroportuaires	
P98	Renforcer et moderniser l'offre de services permettant de conforter le tourisme d'affaires (espaces de coworking, renforcement de l'accessibilité des centres de congrès).
P99	Faciliter les déplacements au sein des plateformes aéroportuaires et à leur proximité. [...]
P100	S'appuyer sur le tourisme d'affaires pour valoriser et développer le tourisme de loisirs, notamment en facilitant l'accessibilité des lieux touristiques et autres lieux de loisirs, à partir des lieux d'hébergement et des espaces de travail situés sur et à proximité des plateformes aéroportuaires.
P101	Implanter prioritairement l'offre de services et d'équipements dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun les reliant aux plateformes aéroportuaires.
P102	Améliorer l'insertion paysagère des plateformes aéroportuaires, en lien avec celle des infrastructures qui la desservent.



5.4 Le tertiaire	
P103	Intensifier et conforter l'offre de bureaux. [...]
P104	Développer prioritairement l'offre de bureaux dans les sites identifiés : ITC, Roissy pôle, triangle de Conesse, dans les tissus urbains constitués et dans les polarités autour des gares et des futures gares du Grand Paris express.
5.5 La logistique	
P105	Maintenir les plateformes logistiques existantes et l'accessibilité multimodale de celles qui en sont pourvues
P106	Soutenir le développement de sites multimodaux et du fret ferroviaire identifiés au SDRIF comme sites à enjeux nationaux ou régionaux
P107	Rechercher la compacité des nouveaux sites d'activités logistiques par des aménagements innovants. Les sites choisis pour leur implantation doivent favoriser la bonne intégration paysagère et environnementale du projet.
5.6 L'équipement commercial	
P108	Renforcer et diversifier l'offre commerciale de rang local. [...]
P109	Contenir l'offre commerciale existante en périphérie. [...]
P110	L'offre commerciale en périphérie est développée à l'intérieur des zones commerciales existantes [...]. Elle ne peut donner lieu à de nouvelles extensions urbaines, autres que celles s'inscrivant dans le cadre des ZAC créées à l'approbation du Scot.
P111	La densification éventuelle des zones commerciales, ou leur restructuration, doit contribuer à la requalification du tissu urbain dans lequel elles s'insèrent [...].
5.7 La formation	
P112	Structurer une offre d'équipements de formation et d'enseignement adaptée aux besoins des entreprises et veiller à leur accessibilité par les transports en commun. [...]



### 2.2.2 Notation

Notre analyse matricielle consiste à évaluer dans quelle mesure les prescriptions du SCoT vont influencer la tendance attendue au fil de l'eau, c'est-à-dire en cas de non mise en œuvre du SCoT, que ce soit de façon positive ou négative.

Afin de pondérer cette influence, une note a été attribuée à chaque incidence, prenant en compte plusieurs éléments :

- La **juste réponse du SCoT au regard des enjeux mis en avant** : Le SCoT utilise-t-il tous les leviers dont il dispose pour répondre aux enjeux retenus par l'état initial de l'environnement ?
- La **portée opérationnelle de la prescription** : la prescription présente-t-elle un caractère opposable et/ou prédictif fort ?
- L'**échelle d'action** : la prescription aura-t-elle un impact à grande échelle sur le territoire ou concernera-t-elle une partie du territoire ?

Chacun de ces critères a été noté à dire d'expert, sur une échelle de 1 à 3, en fonction du niveau d'influence de la prescription. Le signe de la note (+ ou -) est déterminé par le caractère positif ou négatif de l'influence de l'orientation sur l'enjeu.



### 2.2.3 Résultats de l'analyse des incidences : la matrice d'analyse des incidences du DOO

Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>Axe 1</b>												
<b>Axe 1. Valoriser le cadre de vie et préserver les ressources naturelles du territoire</b>												
<b>1.1 Protéger et valoriser les espaces naturels et forestiers du territoire</b>												
<b>1.1.1 Orientations communes</b>												
P1	Préserver les réservoirs de biodiversité, maintenir et remettre en état les continuités écologiques, en créer de nouvelles, dont celles identifiées sur la carte « Trame verte et bleue » en tenant compte des espaces protégés et à protéger hors du territoire de Roissy Pays de France. [...]	L'identification et la protection des réservoirs de biodiversité permet de préserver les espaces naturels qui composent la trame verte et bleue du territoire des projets d'aménagement	La préservation des corridors écologiques permet de préserver les paysages naturels emblématique du territoire	Les réservoirs de biodiversité sont préservés. Les protections réglementaires de ces espaces doivent être intégrées aux documents d'urbanisme. Le SCoT protège les corridors écologiques qu'il identifie et demande aux communes de les préciser.	Les corridors écologiques jouent un rôle indirect dans la gestion de l'eau (eaux pluviales, épuration naturelle)						Les corridors écologiques permettent de réguler les inondations notamment à proximité des cours d'eau	
		3	2,5	3	2						1,5	
<b>1.1.2 La trame forestière</b>												
P2	Protéger les bois et forêts, dont ceux représentés sur la carte « Trame verte et bleue », et garantir leur vocation multifonctionnelle [...].	En protégeant ces réservoirs, le SCoT les exclue des potentialités d'urbanisation.	La trame forestière permet de préserver les paysages emblématiques des lisières du territoire, notamment des buttes et des coteaux.	Les corridors et réservoirs forestiers sont cartographiés. Le SCoT les préserve ainsi de toute urbanisation et de tout défrichement. Seuls les accès pour la gestion et le développement économique raisonné de la filière bois sont autorisés.	Les corridors forestiers jouent un rôle dans la gestion de l'eau (eau pluviales, épuration naturelle)				Le maintien du couvert forestier participe au maintien du potentiel de séquestration carbone du territoire.		Le maintien de cordons forestiers, sur les buttes notamment, limite le ruissellement et le risque de mouvement de terrain	
		3	2,5	3	2			0,5			1	
P3	Identifier dans les documents d'urbanisme les autres espaces et linéaires boisés à protéger.		Les linéaires boisés participent à la valorisation paysagère du territoire	Les documents d'urbanisme doivent identifier précisément et protéger les linéaires boisés. Ces derniers constituent des corridors écologiques de la trame forestière.								
			1	2								



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
P4	S'agissant des massifs boisés de plus de 100 hectares, toute nouvelle urbanisation est exclue à une distance d'au moins 50 mètres, en dehors des sites urbains constitués. [...]	En instaurant une zone tampon autour des massifs boisés (dans le respect du SDRIF), le SCoT étend le périmètre de protection et exclue l'urbanisation de ces zones.	Dans le respect du SDRIF, le SCoT impose une zone tampon inconstructible autour des massifs boisés de plus de 100 hectares. Des exceptions peuvent toutefois être accordées pour des équipements légers et compatibles avec la sensibilité du milieu de valorisation écologique, agricole, ou support d'activités forestières, sportives ou culturelles.									
		2	2									
P5	Préserver les corridors naturels en milieu urbain reliant les parcs, bois et forêts ; le cas échéant, recréer ces corridors. [...]		Le SCoT intègre la notion de trame verte et bleue urbaine, en identifiant les corridors naturels en milieu urbain à préserver ou à recréer. Ces milieux doivent néanmoins rester accessibles au public.							Le maintien d'une trame verte et bleue urbaine contribue à l'atténuation du changement climatique et à son adaptation, notamment pour la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur urbain.		
			1							1		
<b>1.1.3 La trame verte herbacée</b>												
P6	Identifier, préserver et valoriser les espaces herbacés, notamment aux abords des infrastructures de transports et dans les grands parcs urbains. [...]		Le SCoT identifie les continuités écologiques herbacées parmi les continuités écologiques terrestres à préserver et à recréer.									
			2									
P7	Dans le cadre des projets d'aménagement ou de construction et en cas de reconversion de friches, préserver au moins en partie, les espaces herbacés par une gestion écologique adaptée, et dans un souci de maintien des continuités.		Le SCoT promeut une gestion écologique adaptée et favorise la biodiversité sur les espaces herbacés maintenues sur les friches en reconversion	Le SCoT prévoit le maintien d'espaces herbacés sur les friches en reconversion favorisant l'infiltration des eaux pluviales						Le maintien d'espaces herbacés et non-imperméabilisés contribue à limiter le risque d'inondations par ruissellement		
			2	1						1		



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>1.1.4 La trame bleue</b>												
P8	Protéger les cours d'eau et fonds de vallée associés.	Les réservoirs et corridors aquatiques sont identifiés et constituent des espaces protégés de l'urbanisation	L'ensemble des cours d'eau a été cartographié ; les plus emblématiques constituent la trame verte et bleue que le SCoT préserve de toute altération.	La protection des cours d'eau et fonds de vallées permet de préserver la ressource en eau et contribue à l'amélioration de sa qualité.								
		2,5	2,5	2,5								
P9	Maintenir une continuité végétale le long des rives. [...]		Les documents d'urbanisme doivent protéger de façon précise les ripisylves lors de leur élaboration ou de leur révision (études complémentaires). Une marge de recul doit être prévue dans ces derniers.									
			2,5									
P10	Rétablir les continuités écologiques altérées des bassins versants des cours d'eau, en renaturant ces espaces.		La renaturation des cours d'eau participe au bon fonctionnement de la trame bleue.	La renaturation des cours d'eau permet de préserver la ressource superficielle.								
			2	2								
P11	Compte tenu de l'état dégradé des abords des cours d'eau dans certains espaces, les projets situés à proximité intègrent des aménagements permettant de restaurer les berges des cours d'eau. [...]		La renaturation des cours d'eau dégradé est un objectif du SCoT.									
			1									
P12	Protéger les zones humides cartographiées, en veillant au bon fonctionnement global de l'ensemble de ces zones. [...]		Le SCoT cartographie les zones humides avérées à protéger. Les zones humides potentielles sont à déterminer au sein des documents d'urbanisme locaux.	Les zones humides jouent un rôle dans la gestion de l'eau (eaux pluviales, épuration naturelle)						Les zones humides peuvent servir de champs d'expansion des crues et ainsi réduire le risque inondation en aval.		
			3	2,5						1		
P13	Veiller à la perception paysagère du réseau hydrographique.	Le SCoT met un point d'attention sur la qualité paysagère des cours d'eau afin d'en souligner la ligne paysagère.										
		1,5										



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>1.2 Protéger et valoriser espaces agricoles</b>												
P14	Préserver les espaces agricoles sur la carte « Protection des espaces agricoles » et leur fonctionnalité. [...]	En cartographiant les terres agricoles de la Charte Agricole, le SCoT rend opposable leur protection. Seuls les installations dédiées à la production d'énergies renouvelables peuvent être autorisées dans la mesure où elles ne nuisent ni à l'activité agricole, ni à l'environnement, ni au paysage.	Le maintien des terres agricoles contribue à la préservation des paysages emblématiques de la Plaine de France.	La protection de terres agricoles permet également la préservation de milieux agro naturels et des fonctionnalités associées.								
		3	3	2								
P15	Eviter la fragmentation des espaces agricoles par les nouveaux projets, dont ceux d'infrastructures.	Cette prescription permet de limiter la consommation de surface agricole.	Cette prescription permet d'éviter la création de coupures visuelles	Le SCoT évite fragmentation des espaces agricoles par les nouveaux projets, ce qui permet aussi d'éviter la création de ruptures dans la trame verte et bleue.								
		1,5	1,5	1,5								
P16	Les documents d'urbanisme précisent les limites des fronts urbains d'intérêt régional représentés sur la carte « Protection des espaces agricoles ». [...]	Le SCoT reporte les fronts urbains d'intérêt régional du SDRIF et limite ainsi l'étalement urbain et la consommation d'espaces.	Le SCoT reporte les fronts urbains d'intérêt régional du SDRIF et protège les paysages ouverts de la Plaine de France.									
		2	2									
P17	Inscrire des continuités agricoles dans les documents d'urbanisme de façon à garantir la circulation des engins agricoles et leur accès aux exploitations [...].	Le SCoT cartographie des continuités agricoles permettant de conserver les fonctionnalités des exploitations et de limiter la consommation de ces espaces.		Les continuités agricoles cartographiées assurent aussi un rôle d'espaces de respiration et de support de continuités écologiques.								
		2,5		2								
P18	Favoriser les transitions entre l'urbain et le rural, en identifiant et en préservant des espaces pour le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement, compatible avec la proximité de logements [...].				Le SCoT encourage une agriculture respectueuse de l'environnement à proximité des zones habitées contribuant à limiter le risque de pollutions (eau, air...) et les conflits d'usage.		L'encouragement d'une agriculture respectueuse de l'environnement contribue à limiter les émissions de GES du territoire.	Le SCoT encourage une agriculture respectueuse de l'environnement à proximité des zones habitées, préservant la qualité des sols				Le SCoT encourage une agriculture respectueuse de l'environnement à proximité des zones habitées, également plus respectueuse de la santé de la population
					1		0,5	1				1
P19	Identifier et promouvoir le potentiel de sites permettant le développement des circuits courts [...].						Les circuits courts doivent permettre de réduire la distance d'approvisionnement et donc d'améliorer le bilan GES du territoire.					
							0,5					



	Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
		Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
	<b>1.3 Préserver les ressources et en développer de nouvelles</b>												
P20	Localiser et protéger les périmètres de captage. [...]			Le SCoT encourage l'introduction de trames bocagères aux abords des périmètres de captage.	Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier et protéger les périmètres de captage, dont les zones les plus vulnérables.					Par la protection des périmètres de captage, le SCoT protège également la qualité des sols.			Le SCoT contribue à l'amélioration de la qualité de l'eau potable.
				1,5	1,5					1,5			0
P21	Préserver les espaces nécessaires au développement des ouvrages et installations destinés à l'alimentation en eau potable [...].				Le SCoT encourage la structuration de l'approvisionnement en eau et la limitation de son gaspillage.								Le SCoT permet de favoriser l'accès pour tous à une eau potable de qualité
					1,5								1,5
P22	Anticiper la création de nouveaux réseaux et installations d'assainissement par des mesures de sauvegarde du foncier appropriées [...].				L'amélioration des réseaux d'assainissement limite le risque de débordement et de mélanges des eaux usées et eaux pluviales et donc de pollution des eaux.						L'amélioration des réseaux d'assainissement permet de limiter le risque inondation par débordement des réseaux (inondation urbaine).		
					1,5						1,5		
P23	Intégrer ou moderniser, dans les projets d'aménagement et de construction réalisés en extension, comme en renouvellement, des dispositifs permettant une gestion vertueuse de la ressource en eau [...].			La mise en place d'une gestion vertueuse de la ressource en eau, par la conception d'espaces verts autonomes en eau permet de créer des espaces refuges pour la biodiversité.	Le SCoT intègre la notion de gestion vertueuse des eaux pluviales par des ouvrages de gestion alternatives des eaux pluviales.						La mise en place d'une gestion vertueuse de la ressource en eau, par la conception d'espaces verts autonomes en eau permet de réduire le risque inondation.		
				1	1,5						1,5		
P24	Toute nouvelle installation ou tout nouvel aménagement potentiellement polluant intègre des dispositifs de gestion appropriés à la protection des nappes et espaces en eau environnants.				Le SCoT entend lutter contre la pollution des sols et donc des eaux souterraines en limitant les pressions des rejets domestiques, industriels ou agricoles.								
					1								
P25	Lutter contre la pollution des sols (anciennes friches industrielles, pollution agricole, eaux de ruissellement). Limiter les pressions des rejets domestiques, industriels ou agricoles.				Le SCoT entend lutter contre la pollution des sols et donc des eaux souterraines en limitant les pressions des rejets domestiques, industriels ou agricoles.					Le SCoT entend lutter contre la pollution des sols en limitant les pressions des rejets domestiques, industriels ou agricoles			
					1					1			



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
P26	Préserver l'exploitation et l'accessibilité des gisements de minerais en veillant à limiter l'atteinte aux grands paysages. [...]	Le SCoT intègre la préservation des paysages dans l'exploitation des gisements de minerais évitant de créer des anomalies visuelles dans le paysage.			Le SCoT pérennise l'exploitation des ressources en minerais du territoire.							
		1			1							
P27	Accroître la part des énergies renouvelables et de récupération dans les réseaux de chaleur (ex : biogaz, géothermie...) [...] Identifier les secteurs présentant un potentiel au regard des différentes sources d'énergie renouvelables [...] Favoriser les équipements nécessaires à l'économie circulaire au sein des zones d'activités. Les projets d'aménagement, en extension comme en renouvellement, prennent en compte la possibilité de se raccorder aux réseaux de chaleur et à leurs futures extensions.				Les documents d'urbanisme devront identifier les secteurs présentant un potentiel au regard des différentes sources d'énergie renouvelable, avec un accroissement de leur part dans le réseau de chaleur. Tous les nouveaux projets d'aménagement, en extension comme en renouvellement devront prendre en compte la possibilité de se raccorder aux réseaux de chaleur existants.							
					3							
P28	Conditionner l'ouverture à l'urbanisation à des objectifs de performances environnementales (gestion des eaux pluviales, dimensionnement des réseaux, équipements de collecte des déchets organiques...) et énergétiques renforcées, à définir dans les documents d'urbanisme. [...] S'assurer de la cohérence des développements urbains avec la capacité des réseaux et équipements publics (dont les équipements et services de collecte des déchets actuels et leurs exutoires, ainsi que ceux prévus dans le plan régional de prévention et gestion des déchets).			Les objectifs de performances environnementales et énergétiques renforcées pourront notamment fixer des objectifs en termes de réduction des consommations d'eau potable.	Les objectifs de performances environnementales et énergétiques renforcées pourront conditionner des ouvertures à l'urbanisation.		Les objectifs de performances environnementales et énergétiques renforcées pourront notamment fixer des objectifs en termes de limitation des émissions de GES et de préservation de la qualité de l'air.					
				2	2		1					
P29	Préserver les terrains d'emprise affectés aux lignes stratégiques du réseau de transport électrique à très haute tension (THT) et, le cas échéant, à leur enfouissement. Si une relocalisation s'avère toutefois nécessaire, celle-ci doit présenter au moins les mêmes avantages en termes de service rendu, de préservation de l'environnement et de protection des populations. Garantir l'accessibilité aux installations à très haute tension et haute tension pour l'entretien du réseau.											



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques			
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé	
<b>1.4 Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques</b>													
P30	Lutter contre l'imperméabilisation des sols afin de réduire le risque inondation [...]. Intégrer des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales lors de la réalisation des projets d'infrastructures routières et de transports en commun.		La végétalisation des zones exposées au risque d'inondation par ruissellement permet de créer des zones supports de biodiversité	Le SCoT favorise le maintien d'espaces de pleine terre propices à l'infiltration des eaux pluviales.				Le SCoT favorise le maintien d'espaces de pleine terre propices au maintien de la vie des sols.			Le SCoT entend lutter contre l'imperméabilisation des sols pour réduire le risque inondation par le renforcement des zones de pleine terre et la végétalisation des zones exposées au risque inondation par ruissellement		La réduction de l'imperméabilisation permet de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain et augmente le confort des populations.
			1,25	1,5				1,5		1,5		1	
P31	Identifier les zones vulnérables au risque d'inondation (par débordement de cours d'eau, par remontée de nappes, par ruissellement), [...].									Les documents d'urbanisme devront identifier les zones vulnérables au risque inondation en prêtant une attention particulière aux zones urbaines.			
										2,25			
P32	Maîtriser l'urbanisation dans les zones d'exposition au risque d'inondation [...].				Le SCoT préconise la désimperméabilisation et les espaces d'infiltration ou d'expansion dans les projets d'aménagement situés en zone exposée au risque inondation.					Le SCoT privilégie la mixité fonctionnelle ou la surélévation des bâtiments dans les zones exposées au risque d'inondation. La conservation d'espaces d'infiltration ou d'expansion et la désimperméabilisation dans les projets d'aménagement sont préconisées. La construction dans ces zones est toutefois autorisée sous condition.			
				1						0,5			



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques			
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé	
P33	Intégrer une gestion alternative des eaux pluviales dans les projets d'aménagement et de renouvellement.		La mise en place d'une gestion vertueuse de la ressource en eau, par la conception de systèmes alternatifs de gestion des eaux pluviales végétalisés permet de créer des espaces de refuge pour la biodiversité.	Les projets d'aménagement et de renouvellement devront intégrer une gestion alternative des eaux pluviales favorisant notamment l'infiltration et la recharge naturelle de la ressource en eau.						La mise en place d'une gestion alternative, notamment par la conception d'espaces verts infiltrant permet de réduire le risque inondation.			
			1	1,5						1,5			
P34	Identifier dans les documents d'urbanisme les risques de mouvement de terrain [...].									Les documents d'urbanisme devront identifier les zones exposées au risque de mouvement de terrain et limiter les constructions dans ces secteurs.			
										0,5			
P35	A proximité des habitations et des zones d'emplois, limiter l'implantation de nouvelles installations classées pour la protection de l'environnement à celles dont l'exploitation est compatible avec cette occupation environnante, tant au regard des risques que des nuisances induites pour les populations. Eviter la réalisation des infrastructures de transport de matières dangereuses à proximité des lieux d'habitation.										Le SCoT cadre l'implantation de nouvelles installations classées vis-à-vis des zones de vie et d'emploi.		
											2		
<b>TOTAL AXE 1</b>		19,5	15	36,25	27	6	0	2,5	5	0	14,75	2	3,5



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
Axe 2 Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée.												
2.1 Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain												
P36	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.	Le SCoT définit des potentialités de densification de l'enveloppe urbaine existante. Les nouveaux projets devront prioriser le renouvellement urbain plutôt que l'extension urbaine permettant ainsi de limiter la consommation d'espace.										
		2										
P37	Dans une perspective de maîtrise de la consommation d'espace et pour répondre aux besoins générés par l'augmentation de la population et d'emplois, les documents d'urbanisme doivent permettre d'augmenter la densité des espaces dédiés à l'accueil de la population et des emplois à l'horizon 2030.	Le SCoT définit les objectifs d'augmentation de la densité humaine dans la superficie déjà urbanisée en 2013 permettant ainsi de maîtriser la consommation d'espace. Les documents d'urbanisme doivent permettre l'augmentation de la densité des espaces dédiés à l'accueil de la population et des emplois.										
		2										
P38	[...] les documents d'urbanisme définissent les dispositions permettant d'atteindre, à l'échelle communale et à l'horizon 2030, une augmentation de la densité humaine de 15 % pour les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, et de 10 % dans les autres communes [...].	Cf. P40										
P39	[...] les documents d'urbanisme définissent les dispositions permettant d'atteindre, à l'échelle communale et à l'horizon 2030, une augmentation de la densité moyenne des espaces d'habitat de 15 % pour les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare, et de 10 % dans les autres communes. [...].	Cf. P40										



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
Axe 2	Axe 2. Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée.											
2.1 Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain												
P40	La densification des espaces urbanisés contribue à la construction d'une ville résiliente et à l'amélioration du cadre de vie.	La densification des espaces urbanisés évite l'étalement urbain et la consommation des terres agricoles et naturelles.	Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement devront prendre en compte les formes architecturales et les caractéristiques paysagères du site dans lequel ils s'intègrent afin d'améliorer la qualité du paysage urbain.	Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement devront intégrer des espaces de respiration accessibles au public qui devront favoriser l'introduction d'éléments végétaux.				Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement devront s'articuler avec une desserte en transport en commun adaptée permettant de réduire le nombre de déplacements motorisés et ainsi les émissions de GES mais aussi de faciliter l'accueil des nouvelles mobilités sur les espaces			L'intégration de nature en ville contribue notamment à réduire l'effet d'îlot de chaleur urbain	Les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement devront intégrer des espaces de respiration contribuant à l'amélioration de la santé humaine
		3	1,5	2			0,5			1,5		1,5
P41	Pour lutter contre l'apparition de friches urbaines, favoriser un urbanisme de transition par des dispositions permettant divers usages, dans la mesure où ces occupations temporaires ne compromettent pas le futur projet.	L'urbanisme transitoire permet une meilleure valorisation des sols destinés à être aménagés.										
		1										
2.2 Maîtriser les extensions urbaines												
P42	Les extensions urbaines sont réalisées dans la limite des capacités d'extension offertes par le Sdrif à l'horizon 2030, au regard des espaces consommés à ce titre à la date d'arrêt du Scot de Roissy Pays de France.[...]	Cf. P43 à 48										
P43	Compte tenu des protections des espaces naturels, agricoles et forestiers, les extensions urbaines s'inscrivent dans une enveloppe maximale de 1422 hectares, à l'échelle du territoire de Roissy Pays de France et à l'horizon 2030.	Le SCoT limite les capacités d'extension aux capacités offertes par le SDRIF à l'horizon 2030, amputées des espaces agricoles protégés au titre de la charte agricole et dans le respect des protections des espaces naturels et forestiers. Cette enveloppe maximale prévue est de 1422 ha, soit 4,2% de la superficie du territoire, et équivaldrait à une augmentation de 15,6% des espaces artificialisés si elle était exploitée entièrement.										
		1										



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
P44	La carte « Une consommation maîtrisée des espaces » définit en violet la localisation préférentielle des extensions possibles. [...]	Le SCoT définit une densité minimale de 35 logements/ha dans les secteurs de localisation préférentielle identifiés par le SCoT.										
		1										
P45	Dans les secteurs représentés en bleu sur la carte « Une consommation maîtrisée des espaces », l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports collectifs. [...]	Le SCoT définit des secteurs d'urbanisation conditionnelle ou l'ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transport collectif permettant de maîtriser la consommation d'espace. Le SCoT s'aligne sur la densité du SDRIF.				Le SCoT conditionne l'ouverture à l'urbanisation des secteurs d'urbanisation conditionnelle à la création de desserte en transport en commun adaptée, permettant ainsi de limiter les déplacements motorisés individuels et les nuisances sonores.	Le SCoT conditionne l'ouverture à l'urbanisation des secteurs d'urbanisation conditionnelle à la création de desserte en transport en commun adaptée, permettant ainsi de limiter les déplacements motorisés individuels et les émissions de GES.					
		1				0,5	1					
P46	Autour des gares, dans un rayon de 2 km, les communes disposent de capacités d'urbanisation de l'ordre de 5 % de l'espace urbanisé communal à la date d'arrêt du Sdrif, déduction faite des espaces consommés à ce titre.	Le SCoT favorise la densification autour des secteurs de gares (dans le diffus) mais ouvre également quelques potentialités en extension.				Le SCoT favorise la densification autour des secteurs de gares afin de limiter l'utilisation individuelle des véhicules motorisés et les nuisances sonores.	Le SCoT favorise la densification autour des secteurs de gares afin de limiter l'utilisation individuelle des véhicules motorisés et les émissions de GES.					
		0				0,5	1					
P47	22 communes bénéficient d'une capacité d'extension de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal à la date d'arrêt du Sdrif, déduction faite des espaces consommés à ce titre à la date d'arrêt du Scot de Roissy Pays de France. [...]	Le SCoT confirme les capacités d'extension de 22 communes. Cette consommation équivaut à 502 Ha, soit 1,5% du territoire.										
		-3										
P48	Les extensions urbaines sont réalisées en continuité du tissu urbain existant et doivent être suffisamment denses dans l'objectif de lutter contre l'étalement urbain. [...]	Le SCoT limite les extensions urbaines à des aménagements réalisés en continuité du tissu urbain afin de lutter contre l'étalement urbain. Le SCoT impose également que les programmes répondent à l'objectif de création de logements nouveaux du SRHH de 1 700 logements par an. Le SCoT s'aligne sur la densité du SDRIF.										
		1										



	Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques				
		Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé		
Axe 3	Axe 3. Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables														
	3.1 Faciliter les déplacements														
P49	Réserver les espaces permettant la réalisation des projets routiers et autoroutiers dans une perspective de désaturation du réseau viaire magistral et du réseau local notamment les projets référencés sur la carte « Mobilité et transports ». Veiller à ne pas nuire au bon fonctionnement des continuités écologiques [...] ainsi qu'à une bonne insertion paysagère de l'ensemble des projets. [...]	La réalisation des projets routiers et autoroutiers sont consommateurs d'espaces.	La réalisation des projets routiers et autoroutiers peut avoir un impact négatif sur le paysage en créant des coupures visuelles même si le SCoT prévoit leur intégration paysagère.	Le SCoT prévoit la prise en compte des continuités écologique et leur rétablissement le cas échéant.		La réalisation des projets routiers et autoroutiers peuvent contribuer à l'imperméabilisation des sols mais le SCoT prévoit l'intégration de dispositifs d'infiltration des eaux pluviales dans ces projets.		La réalisation de projets routiers et autoroutiers est générateur de nuisances sonores, notamment pour les projets à proximité de zones habitées	La réalisation de projet routiers et autoroutier favorise les déplacements en voiture et est générateur d'émissions de GES						
		-2	-1	1,5	0		-1	-3							
P50	Réserver les espaces permettant la réalisation des projets de transport en commun énumérés dans le DOO. [...]	La réalisation des projets ferroviaires de transport en commun sont consommateurs d'espaces. En revanche les projet de tramway et de développement de BHNS et TCSP s'appuie sur le réseau viaire existant.		Le SCoT prévoit la prise en compte des continuités écologique et leur rétablissement le cas échéant.			La réalisation de nouvelle ligne de transport en commun peut générer des nuisances sonores. Cet impact est néanmoins contrebalancé par le report modal de la voiture vers les transports en commun.	La réalisation de projets de transport en commun structurant permet de limiter l'utilisation de la voiture et de réduire les émissions de GES du territoire.							
		-1		1,5			2	3							
P51	Réduire les coupures urbaines, dont celles induites par la présence de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle et de l'échangeur de Villeparisis. Les projets d'aménagement et d'infrastructures intègrent cet objectif.		Le SCoT tente de réduire les coupures visuelles dans le paysage de la Plaine de France												
			1												
P52	Les documents d'urbanisme favorisent la mise en place des sites propres nécessaires aux transports en commun permettant d'améliorer à court terme les déplacements au sein du territoire, notamment sur l'axe Est-Ouest.							Le développement de transport en commun en site propre renforce leur efficacité et limite ainsi l'usage de la voiture et les émissions de GES							
								1							
P53	Identifier les secteurs urbanisés à désenclaver et réunir les conditions permettant une amélioration de la desserte en transports.							Les documents d'urbanisme doivent identifier les secteurs à désenclaver, de sorte à les desservir en transport en commun et limiter l'usage de la voiture et les émissions de GES.							
								1							



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
P54	Assurer la complémentarité des modes de transports de façon à renforcer le maillage du territoire, en particulier autour des futures gares du Grand Paris express, notamment en favorisant la réalisation de projets de transports collectifs en site propre en connexion avec les pôles gares. [...]						Le SCoT entend favoriser le maillage en transport collectif du territoire notamment en favorisant la multimodalité et l'intermodalité, permettant de réduire l'usage de la voiture et les émissions de GES.					
							1					
P55	Développer un réseau cyclable à l'échelle du territoire. [...]					Le développement d'un réseau cyclable permet de limiter l'usage de la voiture et de réduire les nuisances sonores liées à son utilisation.	Le SCoT souhaite développer le réseau cyclable et l'articuler avec les autres modes de transport en commun. Le développement d'un réseau cyclable efficace encourage l'utilisation des modes doux et donc limite les émissions de GES. Néanmoins le SCoT n'identifie pas d'itinéraires prioritaires.					Le développement d'un réseau cyclable favorise les déplacements actifs et le maintien en bonne condition physique les usagers.
						1	1					1
P56	Les documents d'urbanisme prévoient une proportion d'emplacements réservés au stationnement des vélos dans les espaces publics et à proximité des gares.					L'amélioration des conditions de stationnement des vélos permet de favoriser son usage et de limiter celui de la voiture individuelle.	L'amélioration des conditions de stationnement des vélos permet de favoriser son usage et de limiter celui de la voiture individuelle.					L'amélioration des conditions de stationnement des vélos permet de favoriser son usage et de limiter celui de la voiture individuelle.
						0,5	1					1
P57	Améliorer la marchabilité du territoire en zone urbaine (centre-ville, quartiers, zones d'activités).					Le SCoT entend améliorer la marchabilité du territoire en zone urbaine favorisant ainsi la marche par rapport aux déplacements motorisés néanmoins le SCoT n'identifie pas d'itinéraires prioritaires	Le SCoT entend améliorer la marchabilité du territoire en zone urbaine favorisant ainsi la marche par rapport aux déplacements motorisés néanmoins le SCoT n'identifie pas d'itinéraires prioritaires					L'amélioration des conditions de marchabilité dans les secteurs urbains favorise les modes déplacement actifs et le maintien en bonne condition physique les habitants.
						0,5	1					1



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques			
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé	
P59	Favoriser le déplacement des véhicules électriques par l'introduction de bornes de rechargement.						Le Scot favorise les mobilités décarbonées en encourageant l'introduction de bornes de rechargement.						
<b>3.2 Organiser le stationnement et lutter contre l'imperméabilisation</b>													
P60	Favoriser le rabattement vers les gares par bus et modes actifs à la création de nouveaux parcs de stationnement ou à l'extension des parcs existants. [...]					Le SCoT favorise le développement des modes de transport en commun et des modes actifs en limitant l'accès véhiculé aux gares.	Le SCoT favorise le développement des modes de transport en commun et des modes actifs en limitant l'accès véhiculé aux gares.						
P61	Lorsque la création de parcs de stationnement est nécessaire, veiller à ce que ces derniers soient économes en espaces, à limiter l'imperméabilisation des sols et à gérer de façon alternatives les eaux pluviales. [...]	Le SCoT encourage l'économie d'espace lors de la création de parcs de stationnements.	Le SCoT encourage l'insertion paysagère des parcs de stationnement existants et le développement de leur végétalisation.		Le SCoT encourage à limiter l'imperméabilisation des sols lors de la création de parc de stationnements								
P62	A l'occasion de la création ou de l'extension de parcs de stationnement, mettre en place les dispositifs permettant de ralentir le ruissellement des eaux pluviales.									Le SCoT encourage la mise en place de dispositifs limitant le ruissellement des eaux pluviales limitant ainsi le risque d'inondation par ruissellement.			
P63	Limiter les places de stationnement dédié aux véhicules motorisés particuliers dans les secteurs tertiaires situés à proximité d'une desserte par des transports collectifs structurants. [...]	Le SCoT limite le nombre de places de stationnement en définissant des quotas maximum dans les documents d'urbanisme, pour les secteurs tertiaires situés à proximité d'une gare (rayon de 500 m) et au-delà.				Le SCoT encourage l'usage des transports en commun dans le secteur tertiaire en limitant la production de place de stationnements.	Le SCoT encourage l'usage des transports en commun dans le secteur tertiaire en limitant la production de place de stationnements.						
<b>TOTAL AXE 3</b>		<b>-1,5</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0,5</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>9,5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
Axe 4												
4.1 Répondre aux besoins en logement et en hébergement												
P64	Développer une offre de logements diversifiée. [...]	Le PLH doit décliner à la commune l'objectif de création de logement du SCoT ce qui permet de mieux optimiser la consommation d'espace sur le territoire et ainsi de l'économiser au maximum.										
		2,5										
P65	Favoriser la mixité sociale aux différentes échelles, ce qui implique de : - respecter le taux de 25 % de logements locatifs sociaux [...] - rééquilibrer l'offre de logements [...] - répartir l'offre de logements sociaux [...]											
P66	Maintenir et valoriser le parc de logements existant. [...]	Le maintien et la valorisation du parc de logements existant permet de limiter la construction neuve et ainsi de mieux économiser l'espace.			L'amélioration des performances énergétiques du parc de logements et l'intégration des énergies renouvelables tout en prenant en compte les formes architecturales et paysagères sont des objectifs du SCoT.	Le SCoT répond à l'enjeu de réduire l'exposition de la population exposée aux nuisances sonores en prescrivant le renforcement de l'isolation acoustique des bâtiments dans les zones exposées.						L'amélioration du parc de logements passe aussi par le renforcement de l'isolation phonique des bâtiments exposés aux nuisances sonores (routières et aéroportuaires).
		2			2	1,5						1,5
P67	Mieux inscrire les quartiers de la politique de la ville dans les dynamiques de développement de l'agglomération et améliorer leur image et leur attractivité. [...]											
P68	Prévoir les emplacements nécessaires pour la réalisation des aires d'accueil des gens du voyage dans le respect des schémas départementaux des gens du voyage.	L'aménagement des aires d'accueil des gens du voyage peut être consommateur d'espace même si les schémas départementaux intègrent la notion de proximité avec le tissu urbain.		Ni le SCoT ni les schémas départementaux n'intègrent d'objectifs de qualité environnementale, leur réalisation peut donc avoir un impact négatif sur les milieux naturels.								
		-1		-1								
P69	L'article L. 312-5-3 du Code de l'action sociale et des familles définit des objectifs en nombre de places d'hébergement à créer dans les communes [...]. Le territoire Roissy Pays de France [...] répond à cet objectif légal. Il convient donc de maintenir globalement ce niveau d'équipement en structures d'hébergement à l'échelle du territoire intercommunal [...].											



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>4.2 Renforcer l'offre d'équipements</b>												
P70						Proposer une offre de services et d'équipements répondant aux besoins des usagers du territoire (résidents, actifs...) contribue à la réduction des déplacements lointains motorisés. L'offre d'équipements se veut articulée avec une bonne desserte en transport en commun permettant de limiter les déplacements en voiture.	Proposer une offre de services et d'équipements répondant aux besoins des usagers du territoire (résidents, actifs...) contribue à la réduction des déplacements lointains motorisés. L'offre d'équipements se veut articulée avec une bonne desserte en transport en commun permettant de limiter les déplacements en voiture.					
						2	2					
P71												La prescription améliore les conditions d'accès aux soins de la partie Est du territoire.
												2
P72							Le développement du numérique permet de faciliter la pratique du télétravail et de réduire les besoins de déplacement, et ainsi participe à la réduction des émissions de GES.					
							1					
<b>4.3 Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers</b>												
<b>4.3.1 Valoriser les paysages et le patrimoine</b>												
P73	Préserver et valoriser les paysages et le patrimoine (historique, architectural, vernaculaire).	La préservation des paysages, notamment agricoles, permet de limiter la consommation d'espace.	Le SCoT intègre la notion de préservation et de valorisation des paysages et du patrimoine.	La préservation des paysages contribue à préserver les trames naturelles et donc la biodiversité.								
		1	1	1								
P74	Améliorer l'insertion paysagère des grands projets (ex : zones d'activités, infrastructures) et des sites d'accueil des grands services (notamment les ISD). [...]		Le SCoT favorise l'intégration paysagère des grands projets et sites d'accueil des grands services.									
			1									



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
P75	Au sein des hameaux et centres bourg, identifier le patrimoine remarquable pour lequel la réaffectation de bâtiments sera privilégiée à leur démolition.	Les documents d'urbanisme locaux doivent identifier le patrimoine remarquable au sein des hameaux et centre bourgs pour lesquels la réhabilitation sera à privilégier à la démolition.										
		1										
P76	Les projets d'aménagements préservent les vues lointaines sur les paysages, sites et monuments remarquables.	Le SCoT intègre la préservation des perspectives sur les paysages, sites et monuments remarquables										
		1										
P77	[...] Les documents d'urbanisme prévoient l'aménagement des abords des grands axes routiers de façon à réduire la visibilité des éléments présentant une moins bonne insertion paysagère [...].	Le SCoT intègre l'aménagement des abords des grands axe pour limiter la visibilité des éléments présentant une moins bonne insertion paysagère.										
		1										
<b>4.3.2 Espaces verts et de loisirs et nature en ville</b>												
P78	Créer des espaces verts et espaces de loisirs, dont ceux d'intérêt régional représentés sur la carte « Trame verte et bleue ». [...]		Le SCoT cartographie des espaces verts et de loisirs à réaliser qui constituent des espaces relais de la trame verte et bleue.									
			1									
P79	Développer l'accessibilité des espaces verts et espaces de loisirs en déployant un réseau dédié aux modes actifs adapté.					Le déploiement d'un réseau dédié aux modes actifs pour développer l'accessibilité des espaces verts et de loisirs contribue à limiter les déplacements motorisés et à améliorer les nuisances sonores associées.	Le déploiement d'un réseau dédié aux modes actifs pour développer l'accessibilité des espaces verts et de loisirs contribue à limiter les déplacements motorisés et à améliorer la qualité de l'air					
						1	1					



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
P80	Faciliter l'utilisation des aires permettant d'accueillir des événements culturels ou sportifs éphémères.					Aucune garantie de prise en compte des nuisances sonores vis-à-vis des éventuels riverains n'est précisée par le SCoT.						
						-0,5						
P81	Préserver les espaces verts et les espaces de loisirs accessibles au public, dont ceux représentés sur la carte « Trame verte et bleue », et pérenniser leur vocation. [...]		Le SCoT encourage la préservation et la création d'espaces verts accessibles au public qui constituent des espaces relais de la trame verte et bleue.							La création d'espaces verts urbains permet à la fois de réduire le risque d'îlot de chaleur urbain et constitue également des espaces de retenues des eaux pluviales limitants ainsi le risque d'inondation par ruissellement.		
			1							1		
P82	De nouveaux espaces verts accessibles au public sont à créer dans les secteurs denses. [...] Les communes et notamment celles du front métropolitain, doivent veiller à accroître l'offre en espaces verts publics de proximité pour tendre vers l'objectif de 10 m²/hab. d'espaces verts publics de proximité. [...]		Le SCoT fixe l'objectif de 10m²/hab. d'espaces verts pour les nouvelles opérations d'aménagement et d'espaces verts structurants, permettant d'augmenter le patrimoine végétal				Le SCoT fixe l'objectif de 10m²/hab. d'espaces verts pour les nouvelles opérations d'aménagement et d'espaces verts augmentant ainsi le potentiel de séquestration carbone					Le SCoT fixe l'objectif de 10m²/hab. d'espaces verts pour les nouvelles opérations d'aménagement et d'espaces verts structurants pour les opérations plus importantes afin de répondre au besoin humain d'espaces de respiration de proximité.
			1				1					1
P83	Dans les projets d'aménagement, en renouvellement comme en extension, et lors de la reconversion des friches pour l'accueil de constructions, maintenir des espaces de pleine terre par une construction économe de l'espace.			Le maintien d'espaces de pleine terre favorise l'infiltration des eaux pluviales.				Le maintien d'espaces de pleine terre favorise la conservation de sols vivants.		Le maintien d'espaces de pleine terre favorise l'infiltration des eaux pluviales et tend à limiter le risque d'inondation par ruissellement.		
				1				1		1		
P84	Renforcer la place du végétal dans tout projet d'aménagement ou de construction, notamment réalisé en renouvellement urbain.		Le renforcement du végétal dans tout projet d'aménagement contribue au renforcement de la trame verte urbaine.									
			1									
P85	A l'occasion des opérations d'aménagement ou de construction, renforcer la qualité paysagère, architecturale et urbaine des zones, en luttant notamment contre l'uniformité des formes urbaines.	Le SCoT entend lutter contre l'uniformisation des formes urbaines en préconisant le renforcement de la qualité paysagère, architecturales et urbaines.										
		1										



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques			
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé	
<b>4.3.3 Réduire les nuisances et impacts environnementaux générés par la présence des infrastructures de transport</b>													
P86	Limiter l'implantation des habitations et des établissements recevant des populations sensibles (personnes âgées, enfants...) aux abords des grands axes routiers et autoroutiers et des plateformes aéroportuaires.											Cette prescription limite ainsi l'exposition des publics vulnérables aux nuisances sonores et à la pollution de l'air. <b>1</b>	
P87	Eviter l'implantation de nouvelles installations émettrices de polluants atmosphériques dans les zones urbaines denses ou/et concernées par des flux routiers importants.						Cette prescription permet de limiter la concentration de polluants mais ne limite pas les émissions globales sur le territoire. <b>1</b>					Cette prescription permet de limiter la concentration de polluants et l'exposition des populations. <b>1</b>	
P88	Aménager les abords des infrastructures de transports, en particulier des axes routiers fréquentés, de façon à atténuer les nuisances (bruit, pollutions atmosphérique et visuelle) induites par leur présence. A cette occasion, une meilleure insertion paysagère de ces infrastructures est recherchée.	L'aménagement des abords des infrastructures routières et aéroportuaires vise à une meilleure intégration paysagère. <b>1,5</b>				L'aménagement des abords des infrastructures routières et aéroportuaires peut contribuer à l'effet psycho-acoustique. <b>0</b>	L'aménagement des abords des infrastructures routières et aéroportuaires peut contribuer à limiter les pollutions atmosphériques dans le cas où ces aménagements sont végétaux. <b>1</b>						
P89	Favoriser l'implantation ou le maintien des activités, notamment tertiaires, le long des infrastructures de transport, pour faire écran aux nuisances induites par la présence de ces dernières.					L'implantation de bâtiments tertiaires à proximité des axes routiers permet de contribuer à limiter les impacts sonores sur les riverains. <b>1</b>							
<b>TOTAL AXE 4</b>		<b>4,5</b>	<b>7,5</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>6,5</b>



	Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
		Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
Axe 5	Axe 5. Conforter le développement économique du territoire												
5.1 Orientations communes à l'ensemble des sites d'activités économiques													
P90	Privilégier le renouvellement et la modernisation des sites d'activités économiques existants à la création de nouveaux sites.	Le SCoT limite la consommation d'espace en encourageant le renouvellement et la modernisation des sites d'activités à la création de nouveaux sites.											
		1											
P91	Implanter les nouveaux sites d'activités économiques, économes en espace, dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transports en commun.	Le SCoT limite la consommation d'espace par la construction de nouveaux sites d'activités économes en espace et implantés dans des secteurs bien desservis							En limitant l'implantation des nouveaux sites d'activités économique dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun, le SCoT favorise le report modal et limite ainsi l'utilisation de la voiture individuelle.				
		1						1					
P92	Au sein des sites d'activités économiques, faciliter les déplacements : - en y développant des aménagements cyclables et des cheminements piétonniers. [...] - dans les sites étendus, développer la desserte par bus et navettes						Le développement des aménagements cyclables et cheminements piétonniers au sein des sites d'activités économiques, ainsi que le développement des bus et navettes au sein des sites plus étendus limitent l'utilisation de la voiture individuelles et des nuisances associées.	Le développement des aménagements cyclables et cheminements piétonniers au sein des sites d'activités économiques, ainsi que le développement des bus et navettes au sein des sites plus étendus limitent l'utilisation de la voiture individuelles les émissions de polluants et GES associées					
							1	1					
P93	Dans les documents d'urbanisme locaux, des orientations portant sur la qualité architecturale et environnementale, l'intégration paysagère et le maintien de la biodiversité dans les nouveaux sites d'activités économiques et les sites en renouvellement doivent être proposées.	Les documents d'urbanisme doivent définir des orientations portant sur la qualité architecturale et environnementale et notamment sur l'intégration paysagère des nouveaux sites d'activités économiques et des sites en renouvellement.	Les documents d'urbanisme doivent définir des orientations portant sur le maintien de la biodiversité dans les nouveaux sites d'activités économiques et les sites en renouvellement, ce qui permet de maintenir des espaces relais pour la biodiversité.	Les documents d'urbanisme doivent définir des orientations portant sur le maintien de la biodiversité dans les nouveaux sites d'activités économiques et les sites en renouvellement favorisant ainsi la désimperméabilisation des sols									
		1,5	1	1,5									



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques			
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé	
P94	Développer les infrastructures numériques dans le territoire, en favorisant en particulier le déploiement des réseaux de communications électroniques très haut débit.							Le développement des infrastructures numériques induit indirectement une diminution des besoins de déplacements et donc des nuisances sonores associées.	La diminution des besoins de déplacements induit une baisse des émissions de GES.				
						1	1						
<b>5.2 Les zones d'activités</b>													
P95	<p>Dans les zones d'activités, dans le cadre de leur création, comme de leur renouvellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- limiter l'imperméabilisation des sols, et [...] favoriser la désimperméabilisation [...];</li> <li>- préserver les espaces verts et de respiration existants, en créer de nouveaux ;</li> <li>- intégrer la gestion des eaux pluviales aux aménagements réalisés [...] en favorisant leur insertion paysagère et écologique ;</li> <li>- développer une gestion durable des déchets et favoriser l'économie circulaire ;</li> <li>- favoriser les aires de stationnement mutualisées [...].</li> </ul>			Le SCoT limite la consommation d'espaces dédiés au stationnement en préconisant leur mutualisation lorsque la diversité des fonctions le permet.	Le SCoT entend préserver et renforcer les espaces verts dans les zones d'activités.	Le SCoT encourage la limitation de l'imperméabilisation des sols dans le cadre de la création de nouvelles zones d'activités et la désimperméabilisation on le cas échéant. Il encourage également une gestion vertueuses des eaux pluviales à la parcelle.				Le SCoT souhaite développer une gestion durable des déchets et favoriser l'économie circulaire participant ainsi à la réduction du volume de déchets produits et à la meilleure gestion de ces derniers			
	1		1	1					1				
P96	A l'occasion du renouvellement des zones d'activités : - favoriser la mixité des activités dans la mesure où elle n'affecte pas la pérennité des activités existantes ; - améliorer l'intégration paysagère des zones existantes.			La mixité des activités est préconisée dans la mesure où elle n'affecte pas la pérennité des activités existantes limitant ainsi la multiplication des zones d'activités et la consommation d'espace.									
	1												
P97	[...] développer une offre de services de proximité diversifiée à destination des usagers de la zone d'activités [...] en prenant en compte les services existants dans le tissu urbain ; mutualiser le cas échéant cette offre [...]			Le développement de services diversifiés et mutualisés permet de limiter la multiplication de ces derniers et la consommation d'espace associée.					Le SCoT préconise le développement d'une offre de service de proximité diversifiée et mutualisée à destination des usagers de la zone d'activités limitant ainsi les déplacements.				
	1								1				



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>5.3 Les plateformes aéroporutaires</b>												
P98	Renforcer et moderniser l'offre de services permettant de conforter le tourisme d'affaires (espaces de coworking, renforcement de l'accessibilité des centres de congrès).					Le renforcement et la modernisation de l'offre de services permettant de conforter le tourisme d'affaires (espaces de coworking, renforcement de l'accessibilité des centres de congrès) permet de limiter les déplacements motorisés et les nuisances sonores associées.	Le renforcement et la modernisation de l'offre de services permettant de conforter le tourisme d'affaires (espaces de coworking, renforcement de l'accessibilité des centres de congrès) permet de limiter les déplacements motorisés et les émissions de GES du territoire.					
						1	1					
P99	Faciliter les déplacements au sein des plateformes aéroporutaires et à leur proximité. [...]					La création de nouveaux modes de déplacements individuels et collectifs vertueux au sein de la plateforme aéroporutaire permet de limiter l'utilisation des véhicules motorisés et donc les nuisances sonores associées.	La création de nouveaux modes de déplacements individuels et collectifs vertueux au sein de la plateforme aéroporutaire permet de limiter l'utilisation des véhicules motorisés et donc les émissions de GES.					
						1	1					
P100	S'appuyer sur le tourisme d'affaires pour valoriser et développer le tourisme de loisirs, notamment en facilitant l'accessibilité des lieux touristiques et autres lieux de loisirs, à partir des lieux d'hébergement et des espaces de travail situés sur et à proximité des plateformes aéroporutaires.					Le SCoT entend favoriser l'accessibilité des lieux touristiques et de loisirs et limiter l'usage de la voiture mais le SCoT n'apporte pas de précision sur le type d'accessibilité, certaines alternatives à la voiture pouvant quand même générer des nuisances sonores	Le SCoT entend favoriser l'accessibilité des lieux touristiques et de loisirs et limiter l'usage de la voiture mais le SCoT n'apporte pas de précision sur le type d'accessibilité.					
						0	0					



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
P101	Implanter prioritairement l'offre de services et d'équipements dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun les reliant aux plateformes aéroportuaires.	L'implantation de services et d'équipement peut consommer de l'espace même si celle-ci se limite aux zones bien desservie en transport en commun				Le SCoT favorise l'implantation des services et d'équipements dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun ce qui permet de limiter l'usage de la voiture et les nuisances sonores associées	Le SCoT favorise l'implantation des services et d'équipements dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun ce qui permet de limiter l'usage de la voiture et mes émissions des polluants et de GES liées					
		-1				1	1					
P102	Améliorer l'insertion paysagère des plateformes aéroportuaires, en lien avec celle des infrastructures qui la desservent.		Le SCoT entend améliorer l'insertion paysagère de la plateforme aéroportuaire ce qui permet de réduire l'impact paysager de cette dernière.									
			1									
5.4 Le tertiaire												
P103	Intensifier et conforter l'offre de bureaux. [...]	Le SCoT limite en consommation d'espace associée à l'intensification et le confortement de l'offre de bureau en priorisant les zones de bureaux existantes.		L'intensification et le confortement de l'offre de bureaux doit intégrer de nouveaux espaces verts et éléments végétaux afin de préserver le patrimoine végétal.								
		1		1								
P104	Développer prioritairement l'offre de bureaux dans les sites identifiés : ITC, Roissy pôle, triangle de Gonesse, dans les tissus urbains constitués et dans les polarités autour des gares et des futures gares du Grand Paris express.	Le SCoT priorise certains secteurs pour le développement de l'offre de bureau comme les tissus urbains constitués et les polarités autour des gares et futures gares du GPE										
		1										



Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
<b>5.5 La logistique</b>												
P105	Maintenir les plateformes logistiques existantes et favoriser leur accès multimodal.					Le SCoT favorise l'accès multimodal des plateformes logistiques limitant ainsi les transports par véhicules motorisés mais ne propose pas de solutions concrètes pour limiter les nuisances sonores des plateformes	Le SCoT favorise l'accès multimodal des plateformes logistiques limitant ainsi les transports par véhicules motorisés mais ne propose pas de solutions alternatives concrètes aux mobilités carbonées					
						0	0					
P106	Soutenir le développement de sites multimodaux et du fret ferroviaire. [...]	La réalisation des grands projet de sites multimodaux sera consommatrice d'espace.					Les documents d'urbanisme doivent inscrire les projets Carex et du Canal Seine Nord afin de soutenir le développement du fret par train et bateaux pour limiter le transport par poids lourds, fortement émetteur de GES.					
		-1					2					
P107	Rechercher la compacité des nouveaux sites d'activités logistiques par des aménagements innovants. Les sites choisis pour leur implantation doivent favoriser la bonne intégration paysagère et environnementale du projet.	Les nouveaux sites d'activités logistiques devront rechercher la compacité et ainsi limiter leur consommation d'espace.	L'implantation des nouveaux sites d'activités logistiques devront rechercher une implantation favorisant leur intégration paysagère.			L'ouverture de nouveaux sites logistiques risque d'accroître les flux de poids lourds sur le territoire.	L'ouverture de nouveaux sites logistiques risque d'accroître les flux de poids lourds sur le territoire.					
		1	1			-3	-3					
<b>5.6 L'équipement commercial</b>												
P108	Renforcer et diversifier l'offre commerciale de rang local. [...]					Le maintien et renforcement d'une offre commerciale de proximité permet de limiter les déplacements en voiture et les nuisances sonores associées.	Le maintien et renforcement d'une offre commerciale de proximité permet de limiter les déplacements en voiture et les émissions de GES associées.					
						1,5	1,5					



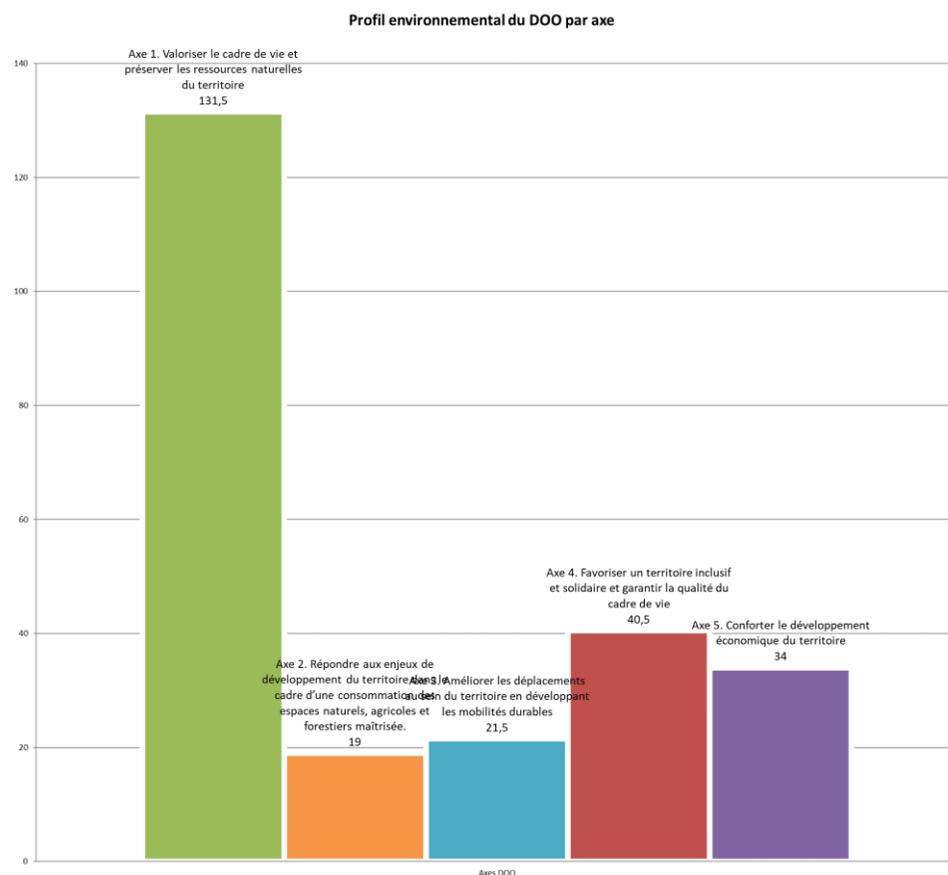
Prescriptions	Milieu physique et naturel			Ressources naturelles		Nuisances et pollutions				Risques		
	Occupation du sol	Patrimoine et Paysage	Biodiversité / Trame verte et Bleue	Ressource en eau	Energies et matières premières	Nuisances sonores	Qualité de l'air / GES	Sites et sols pollués	Déchets	Risques naturels	Risques Technologiques	Santé
P101	Planter prioritairement l'offre de services et d'équipements dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun les reliant aux plateformes aéroportuaires.	L'implantation de services et d'équipement peut consommer de l'espace même si celle-ci se limite aux zones bien desservies en transport en commun				Le SCoT favorise l'implantation des services et d'équipements dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun ce qui permet de limiter l'usage de la voiture et les nuisances sonores associées	Le SCoT favorise l'implantation des services et d'équipements dans les secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun ce qui permet de limiter l'usage de la voiture et mes émissions des polluants et de GES liées					
		-1				1	1					
P102	Améliorer l'insertion paysagère des plateformes aéroportuaires, en lien avec celle des infrastructures qui la desservent.		Le SCoT entend améliorer l'insertion paysagère de la plateforme aéroportuaire ce qui permet de réduire l'impact paysager de cette dernière.									
			1									
P109	Contenir l'offre commerciale existante en périphérie. [...]	La rationalisation du stationnement par la mutualisation des parcs de stationnements au sein des zones commerciales permet de limiter la consommation d'espace induite par l'emprise des parkings.	Le SCoT prévoit d'améliorer la qualité urbaine et paysagère de l'offre commerciale existante en périphérie et ainsi de limiter leur impact paysager.			Le SCoT entend aussi améliorer la desserte en transport en commun des pôles commerciaux tendant ainsi vers une réduction de l'utilisation de la voiture individuelle et donc une baisse des nuisances sonores induites	Le SCoT en promouvant l'amélioration de la desserte en transport en commun des pôles commerciaux tend ainsi vers une réduction des émissions de polluants et de GES liées à l'utilisation de la voiture					
		1	1			1	1					
P110	L'offre commerciale en périphérie est développée à l'intérieur des zones commerciales existantes [...]. Elle ne peut donner lieu à de nouvelles extensions urbaines, autres que celles s'inscrivant dans le cadre des ZAC créées à l'approbation du Scot et du projet Europacity, dans le triangle de Gonesse. [...]											
P111	La densification éventuelle des zones commerciales, ou leur restructuration, doit contribuer à la requalification du tissu urbain dans lequel elles s'insèrent [...].				Le SCoT préconise la désimperméabilisation du tissu urbain dans lequel les zones commerciales en restructuration s'insèrent							
					1							
<b>5.7 La formation</b>												
P112	Structurer une offre d'équipements de formation et d'enseignement adaptée aux besoins des entreprises et veiller à leur accessibilité par les transports en commun. [...]					L'offre d'équipements de formation veillera à leur accessibilité par les transports en commun limitant ainsi les déplacements individuelle en voiture et les	L'offre d'équipements de formation veillera à leur accessibilité par les transports en commun limitant ainsi les déplacements individuelle en voiture et les					
						1	1					
<b>TOTAL AXE 5</b>		7	4.5	3	3.5	0	5.5	9.5	0	1	0	0
<b>TOTAL DOO</b>		38.5	29.5	48.25	32	8	16.5	31	6	1	19.25	14.5



## 2.3 Analyse globale du profil environnemental du DOO

### 2.3.1 Résultats par chapitre et sous chapitre du DOO

Figure 7 - Notation par axe du DOO - Vizea, 2019



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

**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. La note de l'axe atteint les 131,5 points pour un total de 35 prescriptions (soit une moyenne de 3,8 points par prescription). Au travers de cet intitulé, 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. La plus forte contribution est apportée par le sous-axe « Protéger et valoriser les espaces naturels et forestiers du territoire » avec une note de 62 points.

**L'Axe 2** sur la maîtrise de la consommation d'espace ne compte que 12 prescriptions pour un total de 19 points (soit une moyenne de 1,6 point par prescription). Cet axe traite principalement de la maîtrise du développement urbain en le limitant à des secteurs bien définis et en réglementant le volume de surfaces urbanisables. Le SCoT limite les potentiels d'extensions par une enveloppe maximale de 1 422 hectares qui correspond à la superposition des espaces agricoles au Mos en 2017 et de la charte agricole du SCoT.

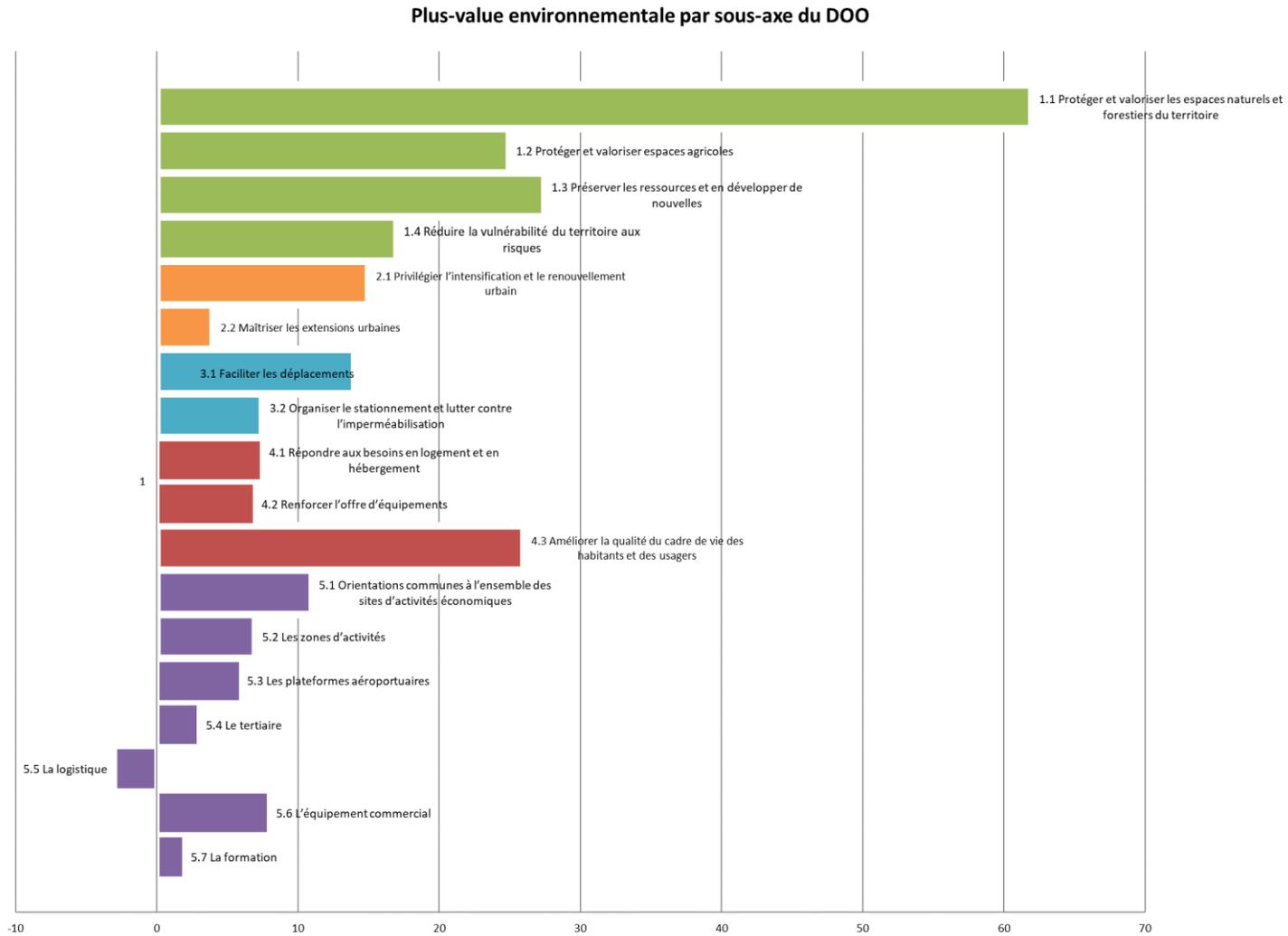
**L'Axe 3** comptabilise 21,5 points pour 14 prescriptions traitant de l'amélioration des déplacements et du développement des mobilités durables (soit une moyenne de 1,5 point par prescription). Les deux prescriptions relatives à la réalisation de projets de transports, bien qu'indispensable au développement attendu du territoire sont également susceptibles d'impacter négativement l'environnement.

**L'Axe 4** a une plus-value non négligeable avec 40,5 points pour 25 prescriptions (soit une moyenne de 1,6 point par prescription). Cette plus-value est largement portée par le sous-axe « 4.3 Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers ». Les deux autres sous-axes comportent des plus-values plus modérées ou dégradées par des moins-values notamment sur la thématique de l'occupation du sol.



Le dernier axe, **l'Axe 5** apporte également une plus-value significative avec 34 points pour 22 prescriptions (soit une moyenne de 1,5 point par prescription). 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 l'environnement.

Figure 8 - Notes par sous-chapitre du DOO - Vizea, 2019



Le graphique ci-avant indique les notes obtenues par chaque sous-axe du DOO. On note qu'un seul sous-axe obtient une note négative. Il s'agit du sous-axe **5.5 « La logistique »**. Ce résultat est en partie dû aux effets induits par le développement de la logistique sur le territoire malgré les efforts pour l'intégrer sur le plan environnemental (par exemple le fret ferroviaire).

Le sous-axe **1.1 « protéger et valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers du territoire »** est celui qui obtient la meilleure note. Les prescriptions y étant contenu ont des incidences positives directes sur l'environnement notamment sur la maîtrise de la consommation foncière et la préservation des espaces naturels et agricoles.

### 2.3.2 Résultats par prescription

**9 prescriptions ont des incidences très positives** sur l'environnement et comptabilisent des notes supérieures ou égales à 5. Parmi elles, 7 appartiennent à l'Axe 1 :

- Prescription 1 « Préserver les réservoirs de biodiversité, maintenir et remettre en état les continuités écologiques, en créer de nouvelle [...] » (note de 12)
- Prescription 2 « Protéger les bois et forêts [...] » (note de 12)
- Prescription 8 « Protéger les cours d'eau et fonds de vallée associés » (note de 7,5)
- Prescription 12 « Protéger les zones humides cartographiées, en veillant au bon fonctionnement global de l'ensemble de ces zones » (note de 6,5)
- Prescription 14 « Préserver les espaces agricoles et leur fonctionnalité » (note de 8)
- Prescription 28 « Conditionner l'ouverture à l'urbanisation à des objectifs de performances environnementales et énergétiques renforcées » (note de 5)
- Prescription 30 « Lutter contre l'imperméabilisation des sols afin de réduire le risque inondation » (note de 6,75)

- Prescription 40 « La densification des espaces urbanisés contribue à la construction d'une ville résiliente et à l'amélioration du cadre de vie [...] » (note de 10)
- Prescription 66 « Maintenir et valoriser le parc de logements existant » (note de 7)

**6 prescriptions obtiennent en revanche des notes négatives** et ont une incidence globale négative sur l'environnement. Elles se répartissent entre les Axes 2, 3, 4 et 5 :

- Prescription 47 « 22 communes bénéficient d'une capacité d'extension de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal » (note de -3)
- Prescription 49 « Réserver les espaces permettant la réalisation des projets routiers et autoroutiers. Veiller à une bonne insertion paysagère de l'ensemble des projets » (note de -9)
- Prescription 68 « Prévoir les emplacements nécessaires pour la réalisation des aires d'accueil des gens du voyage dans le respect des schémas départementaux des gens du voyage » (note de -2)
- Prescription 80 « Faciliter l'utilisation des aires permettant d'accueillir des événements culturels ou sportifs éphémères » (note de -0,5)
- Prescription 107 « Rechercher la compacité des nouveaux sites d'activités logistiques par des aménagements innovants. » (note de -4)

11 prescriptions voient leurs incidences positives et négatives se compenser, et obtiennent une note nulle voire n'ont aucun impact sur l'environnement ou plus.



### 2.3.3 Résultats par enjeu environnemental

Les enjeux environnementaux identifiés durant l'état initial de l'environnement sont globalement tous pris en compte. Une plus-value environnementale est apportée sur quasiment toutes les thématiques à l'exception des déchets et des risques technologiques.

#### Plus-value environnementale du DOO

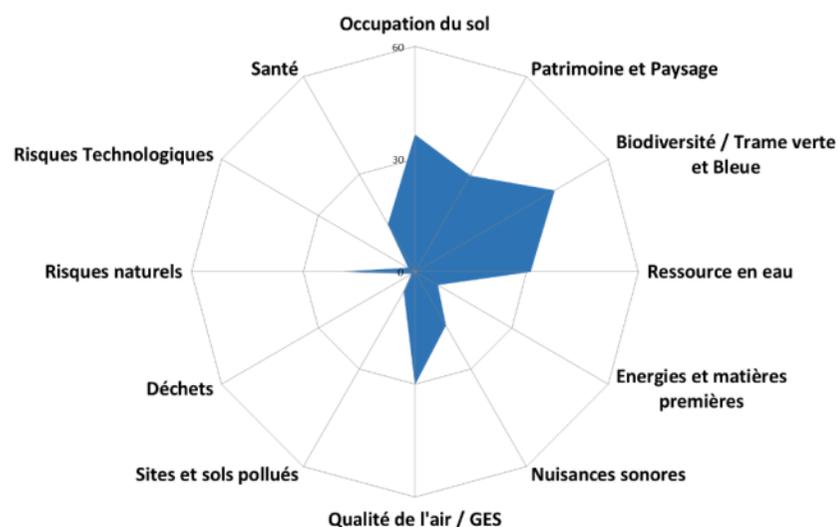


Figure 9 - Plus-value environnementale du DOO - Vizea, 2019

Le DOO est particulièrement efficace sur les enjeux **Biodiversité / Trame verte et bleue**, **Occupation du sol**, **Ressource en eau**, **Paysage et Patrimoine** et **Qualité de l'air / GES** où il apporte une plus-value environnementale notable avec des notes respectives de 48,25, 38,5, 32, 29,5 et 31. 4 de ces enjeux figurant parmi les 6 enjeux prioritaires identifiés durant l'état initial du SCoT.

Deux autres thématiques présentent également une plus-value satisfaisante vis-à-vis du niveau d'enjeu identifié. Il s'agit des thématiques :

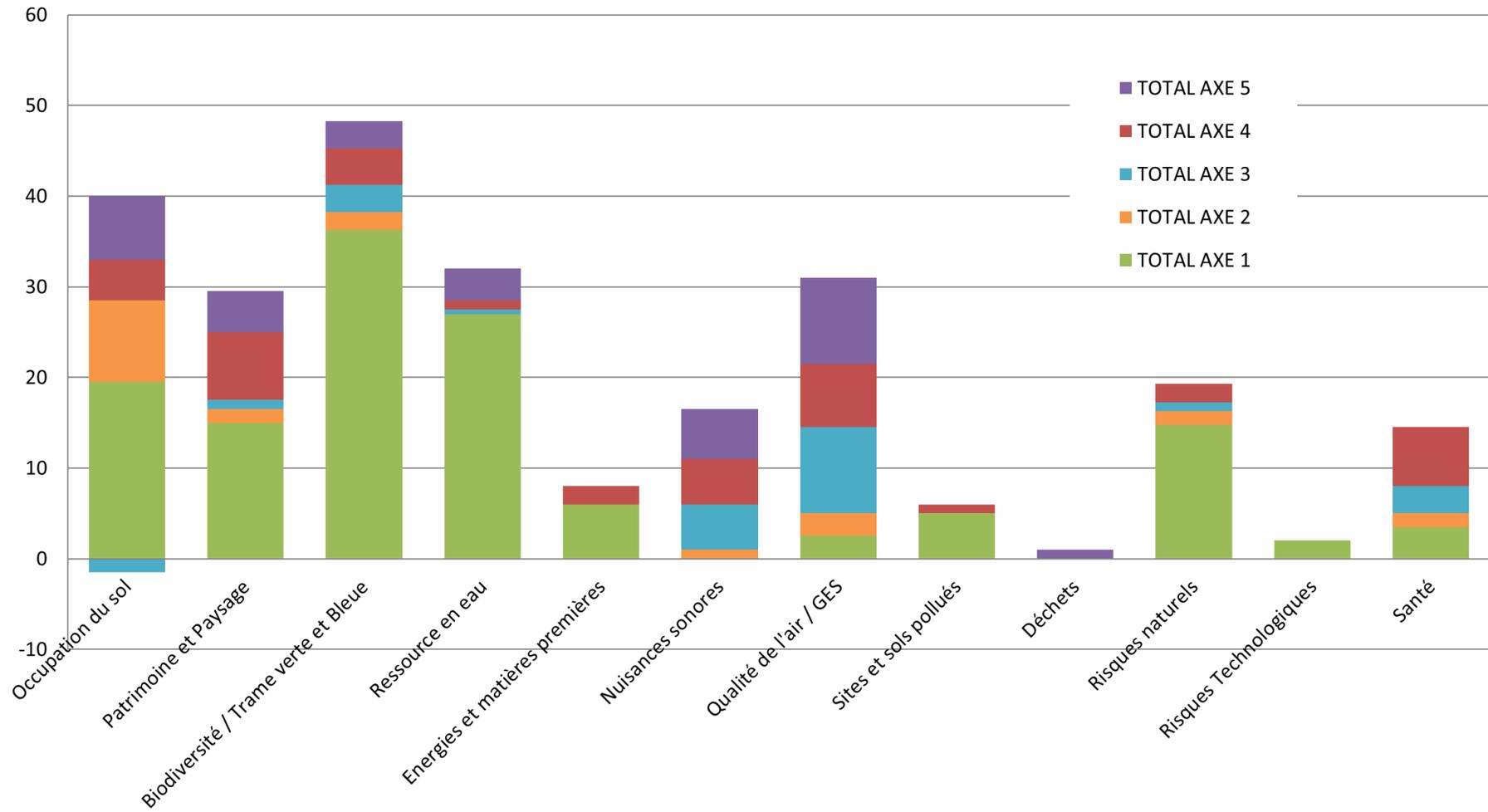
- Risques naturels avec une note de 19,25 ;
- Nuisances sonores avec une note de 16,5 ;
- Santé avec une note de 14,5.

Si la légère plus-value de la thématique **Energies et matières premières** (note de 7 pour un enjeu modéré) n'est pas problématique, la note de 6 de la thématique **Sites et sols pollués** ne semble pas à la hauteur de l'enjeu de limitation de ce type de pollution.

Enfin, le DOO apporte une plus-value faible, voire négative sur les enjeux **Déchets** et **Risques technologiques**. La faible prise en compte de ces enjeux s'explique par le fait que les leviers d'actions du SCoT sur ces thématiques sont relativement faibles, notamment sur l'enjeu Déchets.



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



### 2.3.4 Apport du DOO par rapport au scénario fil de l'eau

Globalement, malgré une forte volonté du SCoT de conforter l'attractivité économique et de continuer à accueillir des activités et de la population, son projet permet d'en maîtriser le développement : le SCoT limite les possibilités d'urbanisation et évite la surconcentration d'impacts.

Le SCoT entend **valoriser et préserver les paysages et le patrimoine** du territoire en limitant de l'urbanisation des espaces ouverts agricoles qui font la richesse du paysage local. La fermeture de ces paysages est un risque identifié dans le fil de l'eau que le SCoT prend en compte notamment par l'identification des fronts urbains d'intérêt régional. L'intégration paysagère des grands projets est aussi un point d'attention du SCoT qui répond et lutte ainsi contre la banalisation des paysages périurbains. Cette intégration paysagère concerne également les sites d'accueil des grands services, qui comprennent les Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI), dont la multiplicité est un point d'alerte de l'état initial de l'environnement.

Sur la thématique **Biodiversité/Trame verte et bleue**, le DOO renforce la protection des espaces de nature composant le maillage écologique du territoire, ce qui participe à sa préservation. Des objectifs de maintien de la trame herbacée et des espaces herbacés aux abords des infrastructures de transports contribuent à mieux les connaître et le protéger.

Le projet intègre également les zones agricoles de la charte agricole de la CARPF (approuvée sur le Val d'Oise, en cours de définition sur la Seine-et-Marne), contribuant au maintien d'espaces ouverts et limitant l'étalement urbain. Les possibilités d'urbanisation sont maîtrisées et cartographiées et ont pour volonté de ne pas entacher la fonctionnalité des espaces agricoles, mais aussi de la trame verte et bleue.

D'autre part, le SCoT conforte la volonté de valorisation des cours d'eau et des zones humides par la définition de prescriptions associées. La baisse de la richesse écologique et la dégradation des cours d'eau est prise en compte par la mise en œuvre de zones tampons pour protéger et restaurer les berges des cours d'eau.

Il répond à la demande grandissante d'espaces de nature de proximité en favorisant l'intégration d'une nature de proximité dans les projets d'aménagement. Cette orientation permet notamment de pallier la surfréquentation des espaces naturels.

Le SCoT entend néanmoins poursuivre le développement de certains projets routiers et autoroutiers pouvant impacter négativement la trame verte et bleue en la fragmentant davantage.

Les risques mis en exergue par l'état initial de l'environnement, et notamment par le scénario fil de l'eau, sur la dégradation de la qualité de **la ressource en eau** sont pris en compte par le DOO. Le sous-axe 1.3 « Préserver les ressources et en développer de nouvelles » renforce la protection de cette ressource. Il intègre notamment la sécurisation de l'approvisionnement en eau potable en préservant les espaces nécessaires au développement des ouvrages et installation le permettant. D'autres mesures contribuent indirectement à limiter le risque, par la lutte contre la pollution des sols d'une part, et par la lutte contre leur imperméabilisation d'autre part. Le SCoT souhaite aussi intégrer ou moderniser dans les projets les dispositifs permettant une gestion vertueuse de l'eau pouvant.

Concernant **les risques naturels** impactant le territoire, les risques d'inondation et de mouvement de terrain sont pris en compte. Au-delà de l'identification précise des zones exposées et de la limitation de l'urbanisation dans ces dernières, le SCoT entend lutter contre le phénomène d'inondation par ruissellement en limitant les surfaces imperméabilisées et en créant des zones tampons permettant d'éloigner les constructions des cours d'eau. Cet objectif vise indirectement à s'adapter au changement climatique.

Face au risque de développement anarchique d'activités à haut risque (**risques technologiques**), le SCoT cadre l'implantation de nouvelles installations classées par rapport aux zones de vie et d'emploi.



Le SCoT prend acte des projets d'infrastructures routières et autoroutières potentiellement générateurs de **nuisances sonores et de pollutions de l'air**. Il est à noter que ces infrastructures pourront aussi parfois être support au passage de transports en commun. Afin de contrebalancer ces effets négatifs, le DOO propose de nombreuses prescriptions favorisant le report modal du trafic routier vers les transports en commun ou les modes doux ainsi que des prescriptions encourageant le covoiturage. Le choix est fait d'éviter l'implantation des nouvelles infrastructures génératrices de nuisances dans les zones urbaines denses ou déjà concernées par des flux routiers importants et donc par les nuisances associées.

Peu de mesures sont proposées pour limiter la production de **déchets** des ménages, mais le SCoT dispose de peu de leviers dans ce domaine, ce qui justifie ce manque de prescription.

Concernant **l'énergie, le climat et les matières premières**, le SCoT soutient l'amélioration de la performance énergétique des bâtiments et les constructions neuves respecteront les réglementations thermiques permettant de limiter le surplus de consommation énergétique engendré par la croissance démographique du territoire. En revanche, le développement d'activités et des projets routiers contribue à engendrer un surplus d'émissions de gaz à effet de serre malgré un report modal attendu. Il préserve les espaces forestiers grands séquestreurs de carbone du territoire.

Concernant la ressource agricole, le SCoT encourage une agriculture respectueuse de l'environnement à proximité des zones habitées.

## 2.4 Analyse thématique des incidences et mesures d'évitement, de réduction, compensations et d'accompagnement prévues par le DOO

### 2.4.1 Occupation du sol

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 de la CARPF (en projet côté 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 fixe des objectifs d'augmentation de la densité urbaine de 15% pour les communes accueillant une gare et 10% dans les autres communes identiques à ceux portés par le SDRIF.



Les espaces agricoles protégés par le SCoT s'appuient sur la charte agricole ; ils représentent une superficie de 16 197 hectares pour l'ensemble du territoire de Roissy Pays de France. Selon le MOS 2017, les espaces agricoles du territoire représentent 17 619 hectares. La différence entre ces deux enveloppes correspond ainsi à la surface maximale susceptible d'accueillir des extensions urbaines, soit 1 422 hectares, à condition de répondre aux prescriptions du DOO, et sous réserve de l'application de servitudes limitant la constructibilité.

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

#### 2.4.2 Patrimoine et paysages

La thématique est traitée de façon transversale à travers notamment l'objectif de l'Axe 1 « Valoriser les paysages et le patrimoine », mais aussi de façon indirecte dans les différents axes concernant notamment la maîtrise de la consommation d'espace. Cinq prescriptions intègrent directement la préservation du paysage. Elles visent 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 présentant une moins bonne insertion.

La maîtrise de l'urbanisation par la protection des espaces agricoles permet de maintenir les espaces ouverts emblématiques de la Plaine de France. La préservation et la mise en valeur de la trame verte et bleue participent également à la préservation des composantes emblématiques du paysage que sont les buttes boisées et les fonds de vallées. Le SCoT favorise notamment la renaturation des berges et donc des ripisylves.

Le SCoT cartographie les fronts urbains à maintenir dans les documents d'urbanisme et incite à l'identification de fronts complémentaires. Ces fronts urbains d'intérêt régional permettent d'éviter le regroupement des espaces

urbanisés et visent ainsi à maintenir des espaces de respiration et des fenêtres paysagères.

#### 2.4.3 Biodiversité / Trame verte et bleue

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 « Protéger et valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers du territoire ». Les treize premières prescriptions concernent directement cette thématique et se découpent selon la nature de la trame à préserver : bleue, forestière et herbacée. Les autres prescriptions de l'axe 1, autour de la préservation des paysages et des espaces agricoles contribuent également indirectement à cet enjeu. L'axe 2 sur la maîtrise de la consommation foncière contribue aussi largement à préserver et valoriser la trame verte du territoire en limitant les potentialités d'extension et en évitant la dégradation du maillage écologique.

D'après la prescription P1, le SCoT entend « préserver les réservoirs de biodiversité, maintenir et remettre en état les continuités écologiques, en créer de nouvelles [...] en tenant compte des espaces protégés et à protéger hors du territoire de Roissy Pays de France. [...] » et identifie cartographiquement les principaux réservoirs et corridors du territoire.

Le SCoT, au travers d'autres axes, prescrit des mesures permettant de renforcer le maillage écologique du territoire. La prescription P40 notamment, en favorisant l'intégration l'introduction d'éléments arborés et/ou végétaux contribue à la création d'espaces de nature relais en milieu urbain. C'est également le cas de la prescription P61 qui encourage la végétalisation des parcs de stationnements.

En revanche, les prescriptions P49 et P50 peuvent nuire au bon fonctionnement des corridors et risquer de créer de nouvelles ruptures dans le maillage écologique du territoire. Les échanges itératifs dans le cadre de l'évaluation environnementale ont permis d'intégrer la notion de maintien du bon fonctionnement des corridors ainsi que leur rétablissement le cas échéant dans ces prescriptions.



**Mesure R 1 Les projets routiers et autoroutiers veilleront à ne pas nuire au bon fonctionnement des continuités écologiques, le cas échéant, leur rétablissement sera à assurer.**

La **carte Consommation maîtrisée des espaces** renseigne sur la localisation des potentialités d'extensions. L'analyse de cette carte permet de mettre en évidence les secteurs problématiques et incompatibles avec les enjeux environnementaux.

Les 3 pastilles de localisation préférentielle sur le secteur de Saint-Witz se localisent sur le tracé d'un corridor herbacé et leur urbanisation peut potentiellement créer une rupture de ce dernier. Néanmoins, ce corridor est actuellement discontinu, l'enjeu est donc limité. Il est également à noter, que 4 pastilles d'urbanisation préférentielle inscrites au SDRIF ont été supprimées sur ce secteur au titre de la charte agricole, soit l'équivalent de 100 ha préservés de l'urbanisation.

Les 2 pastilles de localisation préférentielle sur la commune de Dammartin-en-Goële se localisent quant à elles à proximité du tracé d'un corridor arboré. Le DOO prend néanmoins en compte la préservation d'une zone tampon à proximité des massifs boisés identifiés sur la cartographie de la trame verte et bleue, ce qui limite l'impact de l'urbanisation potentielle de ces zones.

Plusieurs pastilles, localisées autour de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, peuvent également contraindre le fonctionnement d'un corridor herbacé majeur. Il s'agit des pastilles suivantes :

- 1 pastille de localisation préférentielle à l'ouest du Mesnil-Amelot ;
- 2 pastilles de localisation préférentielle sur la commune de Roissy-en-France, 4 pastilles de localisation conditionnelle sur la commune de Goussainville et une pastille de localisation conditionnelle sur la commune de Louvres ;
- 1 pastille d'urbanisation conditionnelle sur la commune de Compans.

Ces dernières, à proximité du tracé, peuvent créer une rupture de la continuité herbacée et participer à la fragmentation des espaces. Il est à noter que 6 de ces 9 pastilles sont dites de « localisation conditionnelle », c'est-à-dire conditionnés à la création d'une desserte en transport en commun. Il est également à noter que des efforts pour la préservation de ce corridor ont été mis en œuvre, puisque 11 pastilles d'urbanisation conditionnelle ont été supprimées sur la commune de Mitry-Mory, soit une surface de 275 ha.

La pastille de localisation préférentielle au nord de la route nationale 3, sur la commune de Claye-Souilly, se localise en bordure du Bois de Claye, identifié sur la carte de la trame verte et bleue. L'urbanisation potentielle de ce secteur peut altérer le fonctionnement écologique des espaces naturels alentours, et des continuités écologiques de ce secteur. La prise en compte d'une zone tampon à proximité des secteurs boisés limite néanmoins l'impact.

Il en est de même avec la **carte Mobilité et transports**. Cette dernière renseigne sur la localisation des projets d'infrastructures routières ou de transports en commun que le territoire devrait accueillir. Globalement, les principaux projets de transports en commun suivront le réseau viaire existant et ne viennent pas créer d'incidences négatives notables sur l'environnement à l'exception du Barreau de Gonesse (7). En effet, le tracé de ce dernier crée une rupture du corridor herbacé localisé entre Gonesse et Le Thillay. L'autre projet de transport en commun problématique est celui de la liaison Roissy-Picardie (9). Son tracé vient renforcer la rupture créée par le passage de l'autoroute A1 au niveau de la commune de Vémars.

Deux projets routiers et autoroutiers sont problématiques pour le bon fonctionnement de la trame verte et bleue. Le tracé du projet de l'Avenue du Parisis (1) fragmente un corridor herbacé longeant la limite sud-ouest du territoire et notamment quelques espaces boisés et herbacés sur la commune de Garges-lès-Gonesse. L'autre projet est celui du projet autoroutier de la liaison Meaux-Roissy, au sud-est, dont la réalisation fragmenterait le corridor humide de la Beuvronne ainsi qu'un corridor boisé longeant le canal de l'Ourcq.

La mesure Mesure R 1 vise à réduire les impacts sur la trame verte et bleue.



#### 2.4.4 Ressource en eau

L'intégralité des axes, à l'exception de l'axe 2 « Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée », traitent de l'enjeu lié à la préservation de la ressource en eau.

Le premier axe, par la préservation et la valorisation de la trame verte et bleue, contribue à améliorer la qualité des cours d'eau et à assurer le recharge des nappes, en préservant les espaces naturels, favorisant l'infiltration de l'eau et participant à son épuration naturelle. D'autres prescriptions visent directement à limiter l'imperméabilisation des sols pour lutter contre les inondations notamment (P30 à 33, P62, P81, P83).

Les prescriptions encourageant une agriculture respectueuse de l'environnement, l'identification et la protection des périmètres de captage et la lutte contre la pollution des sols (P18, P20, P24, P25) participent à limiter les pressions sur la ressource en eau et la dégradation de la qualité, liée notamment à l'activité agricole « conventionnelle ».

Le SCoT intègre aussi les principes de gestion alternative des eaux pluviales à travers la prescription P23 sur l'intégration ou la modernisation dans les projets des dispositifs, à la parcelle autant que possible, permettant une gestion vertueuse de la ressource en eau ou encore de la prescription P40.

Le SCoT prévoit un rythme de construction de logements soutenu, en cohérence avec les objectifs du SRHH d'Île-de-France et prévoit la construction de 1700 logements par an. À ce rythme, la production de logements totale en 2030 est estimée à **20 400 logements**. Conformément aux projections du diagnostic territorial, l'augmentation totale de population est estimée à environ **50 000 habitants** supplémentaires. A raison d'une consommation moyenne d'eau potable de 148 l/jour/habitant<sup>8</sup>, l'arrivée de cette nouvelle population pourrait engendrer une augmentation de la consommation d'eau potable du territoire d'environ **7 400 m<sup>3</sup> par jour**. Cette estimation ne prend en compte que

<sup>8</sup> ONEMA, 2016.

la consommation domestique, s'ajouteront à celle-ci les consommations d'eau potable des nouvelles activités du territoire.

Le SCoT prend en compte l'arrivée de ces nouveaux logements d'un point de vue assainissement. La prescription P22 « Anticiper la création de nouveaux réseaux et installations d'assainissement par des mesures de sauvegarde du foncier appropriées » et prend ainsi en compte la nécessité de structurer les réseaux d'assainissement sur la partie seine-et-marnaise du territoire.

Le SCoT prévoit la réalisation de projets routiers et de transports en commun (P49 et P50), des parcs de stationnement et d'aires de covoiturage (P60 à 63). Ces projets peuvent contribuer à l'imperméabilisation des sols si certaines mesures ne sont pas intégrées. La prescription P30 intègre les dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales lors de la réalisation des projets d'infrastructures routières et de transports en commun.

**Mesure R 2 Les projets routiers et de transports en commun devront intégrer des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales.**

#### 2.4.5 Energies et matières premières

Le SCoT répond timidement à l'enjeu de réduction des consommations énergétiques. En revanche, le développement des énergies renouvelables est pris en compte dans le DOO, notamment au travers de la prescription P27. Le SCoT vise à accroître la part des énergies renouvelables et de récupération en identifiant les secteurs présentant un potentiel et réservant les espaces nécessaires au développement des installations.

**Mesure A 1 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.**



La prescription P28 conditionne l'ouverture à l'urbanisation à des objectifs de performances environnementales et énergétiques renforcées. Ainsi, les 20 400 logements supplémentaires estimés à l'horizon 2030, devraient être économes en énergie.

L'amélioration des performances énergétiques du parc de logements existant est un objectif de la prescription P66. Ainsi le SCoT répond à l'enjeu de réduction des consommations énergétiques du parc existant.

#### 2.4.6 Nuisances sonores

Pour mémoire, l'état initial de l'environnement identifie un enjeu lié à la limitation des nuisances sonores induites par les transports (routier et aérien).

La réalisation de projets routiers et autoroutiers réaffirmée par la prescription P49, engendra des nuisances sonores supplémentaires, notamment pour les projets situés à proximité des zones habitées. Le SCoT prévoit néanmoins l'aménagement des abords des infrastructures routières (P88 et P89) permettant de réduire les nuisances générées par ces dernières. Le SCoT prévoit parallèlement de rechercher l'intégration paysagère de ces infrastructures.

La réalisation de nouvelles lignes de transports en commun peut également être génératrice de nuisances sonores supplémentaires (P50). Néanmoins cette prescription induira un possible report modal d'une part des déplacements réalisés en voiture individuelle, permettant de contrebalancer l'impact négatif.

La prescription P55 permet aussi une réduction des nuisances sonores induites par un possible report modal des déplacements motorisés vers le vélo, en favorisant le développement d'un réseau cyclable.

Enfin, d'autres mesures permettent de réduire l'exposition de la population à ces nuisances, soit par le renforcement de l'isolation acoustique des bâtiments exposés (P88) soit par l'implantation de bâtiments tertiaires à proximité des axes pour limiter l'impact sur les riverains (P89).

Les prescriptions anticipant les effets sur l'environnement de l'intensification de l'activité de la plateforme aéroportuaire demeurent modestes. Si une grande partie des prescriptions présentées ci-avant participent directement ou indirectement de la réduction des trafics routiers sur le territoire, une stratégie plus globale semble indispensable aux regards des trafics potentiels attendus au sol. Concernant le trafic aérien, le respect du PEB est réaffirmé dans le DOO via la prescription P86 visant à limiter l'implantation des habitations et des établissements recevant des populations sensibles aux abords des plateformes aéroportuaires.

Les prévisions de création d'emplois du territoire, 100 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030, génèreront également des flux de transport internes et externes au territoire, induisant indirectement des nuisances sonores. Ces flux seront générés tant par les déplacements des salariés que par les flux de marchandises.

#### 2.4.7 Qualité de l'air / GES

L'enjeu identifié en termes de qualité de l'air est avant tout de réduire les émissions de polluants dégradant, et notamment les émissions de gaz à effet de serre, contribuant au changement climatique.

Le SCoT soutient globalement le renforcement de l'activité sur le territoire et prévoit une croissance démographique modérée, liée aux objectifs de construction de logements fixée par le SRHH, qui risque globalement d'alourdir le bilan. A raison de 6 teqCO<sub>2</sub>/hab. (PCAET, 2019), l'accueil de 50 000 habitants supplémentaires est susceptible d'alourdir le bilan GES de 300 kteqCO<sub>2</sub>.an.

Le renforcement de l'activité économique induisant une forte dynamique de création d'emplois sur le territoire, participe également à l'alourdissement de ce bilan. Les flux générés par ces activités peuvent dégrader la qualité de l'air et émettre des gaz à effet de serre. Le projet du SCoT favorise néanmoins le report modal des déplacements motorisés vers les transports en commun et les modes doux ce qui permet de maîtriser l'impact sur la qualité de l'air et limiter les rejets de GES.



La plus-value du SCoT sur cet enjeu reste néanmoins notable. Plusieurs préconisations participent, directement ou indirectement, à la réduction des émissions et à l'augmentation du potentiel de séquestration du territoire.

Le SCoT vise à réduire le volume de déplacements motorisés et l'autosolisme, notamment les prescriptions de l'Axe 3, concourant ainsi à la baisse des émissions induites, en limitant l'urbanisation aux secteurs bien desservis ou en promouvant la multifonctionnalité des zones aménagées. Le SCoT souhaite aussi favoriser l'accessibilité des lieux, notamment touristiques et de loisirs (P100).

L'autre axe de réduction des émissions est la favorisation des transports en commun et de la pratique des modes actifs ou décarbonés (mobilité électrique), permettant le possible report modal de l'usage de la voiture thermique individuelle vers ces modes de transport (P50, P52, P53, P54, P55, P56, P57, P59). Le SCoT préconise notamment le développement d'un réseau cyclable à l'échelle du territoire (P55).

La préconisation P87 « *Eviter l'implantation de nouvelles installations émettrices de polluants atmosphériques dans les zones urbaines denses ou/et concernées par des flux routiers importants* » contribue à limiter l'implantation d'infrastructures émettrices à proximité des zones urbaines et limite les concentrations de pollution. Néanmoins, cette mesure ne limite pas les émissions globales du territoire qui sont déjà importantes.

Enfin, le SCoT entend agir sur les émissions de polluants et de GES d'origine non énergétiques, tels que celles liées à l'agriculture en encourageant par exemple le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement à proximité des zones habitées (P18).

Globalement, malgré des mesures qui laissent présager un possible report modal, le SCoT ne peut s'engager sur une stratégie globale de réduction du trafic motorisé qui permettrait une réduction significative des émissions de GES et des polluants atmosphériques. Les développements économique et résidentiel projetés ne le permettent pas aujourd'hui.

---

<sup>9</sup> SIGIDURS, 2016

#### 2.4.8 Sites et sols pollués

L'état initial identifie l'enjeu de limiter des pollutions induites par les activités industrielles et notamment la pollution de sols. 3 prescriptions contribuent à répondre à cet enjeu.

A travers la localisation et la protection des périmètres de protection de captage (P20), le SCoT protège la qualité des sols et limite les pressions dans ces secteurs. Il limite également la pression agricole à proximité des zones habitées en encourageant une agriculture respectueuse de l'environnement (P18).

La prescription P25 contribue directement à répondre à l'enjeu en luttant contre la pollution des sols en limitant les rejets domestiques industriels ou agricoles.

#### 2.4.9 Déchets

La thématique des déchets est peu développée par le SCoT. Seules les prescriptions P27 et P95 encouragent le développement d'une gestion durable des déchets et favorise l'économie circulaire dans les zones d'activités (création ou renouvellement).

Pour rappel, le ratio de production de déchets par habitant sur le territoire de la CARPF est de 429 kg en 2015<sup>9</sup>. Avec une potentielle arrivée de 50 000 habitants à l'horizon 2030, une augmentation de 21 450 tonnes du volume de déchets ménagers produits est prévisible.



Le renforcement de l'activité économique et la dynamique de création d'emplois impulsée par le projet, tend à augmenter la production de déchets d'entreprises. Ce volume de déchets est difficilement évaluable et le SCoT dispose de peu de leviers pour agir sur ce secteur. Néanmoins, l'économie circulaire entre les entreprises peut contribuer à réduire ce volume de déchets.

**Mesure A 2 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.**

Le territoire joue actuellement un rôle essentiel dans la gestion des déchets à l'échelle régionale. Le projet du territoire est de maintenir cette vocation d'accueil des « grands services » franciliens. Il accueille notamment un volume important de déchets industriels et du secteur « Bâtiments Travaux Publics », qui peuvent être à l'origine de nuisances diverses (pollution des sols, pollution de la ressource en eau, risque technologiques, modification du paysage). Le DOO ne cadre pas cette fonction et aucune prescription ne vise à maîtriser le renforcement de cette filière, ni à améliorer la performance des systèmes existants.

#### 2.4.10 Risques naturels

L'état initial de l'environnement identifie plusieurs risques naturels concernant principalement le risque d'inondation par ruissellement, en lien avec l'artificialisation des sols, et par remontée de nappes, ainsi que le risque de mouvements de terrain. L'enjeu principal est de prévenir et de se protéger face à ces risques.

Le SCoT répond à cet enjeu, de manière directe ou indirecte, au travers des axes 1, 2, 3 et 4. La thématique du risque est principalement traitée en tant que telle dans l'axe 1 autour de l'objectif 1.4 « Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques ». Le DOO traite notamment du risque inondation au travers des prescriptions P30 à 33, d'une part en réduisant le risque, par la limitation de l'imperméabilisation des sols ou encore l'intégration d'une gestion alternative des eaux pluviales dans les projets d'aménagement ou de renouvellement, et

d'autre part par la réduction de la vulnérabilité et en maîtrisant l'urbanisation dans ces dernières. Le SCoT prévoit aussi l'identification des zones vulnérables au risque inondation (P31).

Le risque mouvement de terrain est traité dans les prescriptions P34 et 35 par l'identification des zones exposées et la limitation des constructions.

Les prescriptions visant à maintenir et restaurer la trame verte et bleue contribuent indirectement à répondre à cet enjeu en favorisant la perméabilité des sols, en limitant le ruissellement par la végétation mais aussi en stabilisant les sols (P1, P2, P7, P12, P22, P23, P62, P81, P83).

Le DOO va plus loin et contribue indirectement à la réduction des risques induits par le changement climatique. Le maintien d'une trame verte et bleue contribue à la séquestration carbone et limite certain risque. Le renforcement de la place de la nature en ville contribue également à la réduction de l'effet d'îlot de chaleur urbain (P5, P40, P81).

#### 2.4.11 Risques technologiques

L'enjeu identifié sur cette thématique est principalement de contenir les risques industriels et de transport en matières dangereuses et d'assurer la sécurité des populations vis-à-vis de chaque risque.

Cet enjeu est traité au travers de la prescription P35. Le SCoT prévoit d'éviter l'implantation d'installation classée à proximité des lieux d'habitation. Les échanges dans le cadre de l'évaluation environnementale ont permis de compléter cette prescription vis-à-vis du transport de matières dangereuses.

**Mesure E 1 Limiter l'implantation d'infrastructures de transports de matières dangereuses à proximité des lieux d'habitation**



#### 2.4.12 Santé

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. La prescription P18 agit sur une pollution plus localisée, en encourageant le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement à proximité des zones habitées. Le SCoT intègre la question des espèces envahissantes en limitant leur implantation.

Les prescriptions P20 et P21, en protégeant la ressource en eau potable répondent à l'enjeu sanitaire d'accès à tous à une ressource de qualité.

Toutes les prescriptions environnementales favorisant le maintien et la restauration de la trame verte et bleue, limitant l'imperméabilisation des sols ou favorisant les espaces de respiration concourent à répondre à l'enjeu de confort et de bien-être des populations (P30, P40, P82).

Les prescriptions encourageant le développement des modes actifs (P55 à 57) répondent aussi indirectement à cette thématique, en favorisant la pratique d'activités sportives et maintenant les habitants en bonne condition physique.

L'impact de nuisances sonores, générées notamment par les flux routiers, est traité dans l'axe 4. Le SCoT préconise de limiter l'implantation de publics sensibles aux abords des axes routiers et des plateformes aéroportuaires (P86) et d'éviter l'implantation de nouvelles infrastructures émettrices de polluants atmosphériques et/ou concernées par des flux routiers importants dans les zones urbaines denses (P87).

Enfin le SCoT entend améliorer la protection phonique des zones habitées. Cela passe par le maintien et la valorisation du parc de logements existant qui intègre l'amélioration de l'isolation phonique des bâtiments (P66) réduisant l'exposition des populations aux nuisances sonores routières et aériennes.

Enfin, la prescription P 71 « Rééquilibrer l'offre des équipements sanitaires sur le territoire de Roissy Pays de France, notamment en complétant celle-ci dans sa partie Est par la création d'un nouvel équipement hospitalier » vient améliorer les conditions d'accès aux soins de cette partie du territoire.



## 2.5 Prise en compte des grands projets d'aménagement et d'infrastructure

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.

Il convient de prendre en compte, que dans le cas de la réalisation de ces projets et infrastructures, l'incidence environnementale serait non négligeable. En l'absence d'autorisations environnementales et des mesures d'évitement, de réduction et de compensation les concernant, il est difficile de caractériser précisément l'incidence de ces projets sur l'environnement par rapport au scénario de référence.

Le projet de terminal T4 aura, quoi qu'il arrive, un impact notable sur l'ensemble des thématiques environnementales analysées (occupation du sol [par effet indirect](#), paysage, biodiversité, ressource en eau, énergie et matières premières, nuisances sonores, qualité de l'air/GES, sites et sols pollués, déchets, risques naturels, risques technologiques et santé). Pour ce qui est du projet de liaison Roissy-Picardie, il aura également des impacts notables sur l'occupation des sols, le paysage, la biodiversité et les nuisances sonores. Il convient néanmoins de préciser que ce projet permettra indéniablement un report modal de la circulation automobile de l'autoroute A1 sur la voie ferrée et permettra de réduire notablement les émissions des Gaz à Effet de Serre et de polluants atmosphériques du territoire.

## 2.6 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'Évitement, de Réduction, ou d'Accompagnement visent à les atténuer. Elles sont résumées ci-dessous.

Elles ont fait l'objet d'une intégration au sein des prescriptions du DOO.



### 2.6.1 Synthèse des mesures d'évitement

Mesure E 1 Limiter l'implantation d'infrastructures de transports de matières dangereuses à proximité des lieux d'habitation ..... 114

### 2.6.2 Synthèse des mesures de réduction

Mesure R 1 Les projets routiers et autoroutiers veilleront à ne pas nuire au bon fonctionnement des continuités écologiques, le cas échéant, leur rétablissement sera à assurer. .... 110

Mesure R 2 Les projets routiers et de transports en commun devront intégrer des dispositifs favorisant l'infiltration des eaux pluviales..... 111

### 2.6.3 Synthèse des mesures d'accompagnement

Mesure A 1 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..... 111

Mesure A 2 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. .... 114



### 3 Analyse des incidences sur les sites Natura 2000

#### 3.1 Contexte

Cette analyse porte sur les effets notables et significatifs que la mise en œuvre du SCoT pourrait induire de façon directe ou indirecte sur les sites Natura 2000 :

- Les Zones de Protection Spéciale (ZPS) au titre de la Directive Oiseaux,
- Les Zones Spéciales de Conservation (ZSC) au titre de la Directive Habitat ou les Sites d'Intérêt Communautaire (SIC)

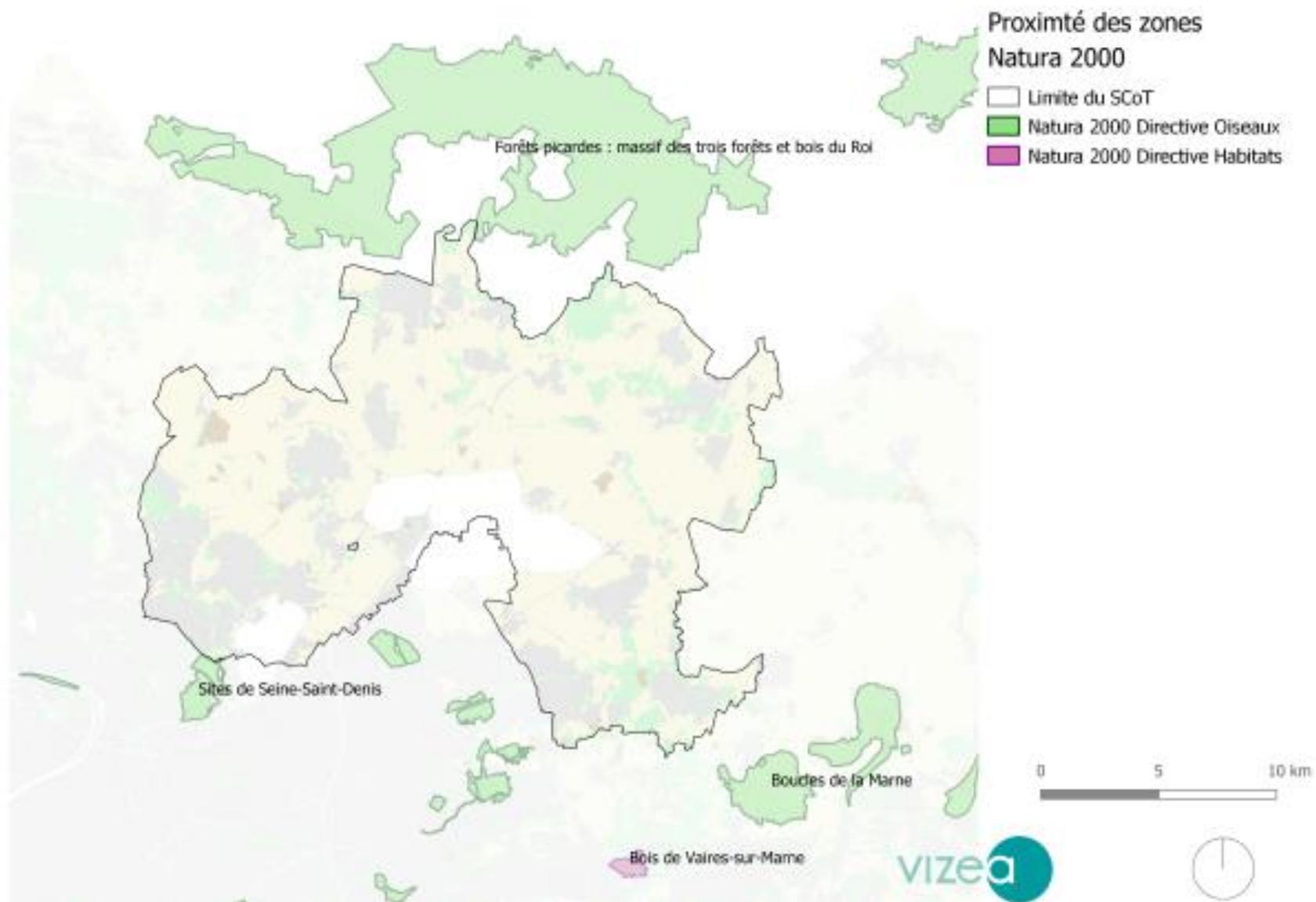
Afin d'appréhender au mieux ces effets, il est nécessaire de les évaluer à une échelle appropriée vis-à-vis du projet et des sites Natura 2000 considérés.

**Le territoire de la CARPF ne compte aucune zone Natura 2000 au sein de son périmètre.** Néanmoins, certains sites sont localisés en périphérie plus ou moins proche du territoire :

- La **ZPS « sites de Seine-Saint-Denis »** (FR1112013) dont la mosaïque de milieux est située au sud du territoire, le joutant (pour le site du Parc de la Courneuve) ou distante de 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) joutant la limite nord du territoire et distante jusqu'à 2 km du territoire du SCoT ;
- La **ZSC « Bois de Vaires-sur-Marne »** (FR1100819) distante d'environ 4,1 km du territoire.



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



### 3.2 La ZPS « sites de Seine-Saint-Denis »

Cette ZPS, située en proche couronne parisienne dans un contexte fortement urbanisé, accueille une avifaune exceptionnelle en milieu urbain et péri-urbain. Composée de 14 grands sites on y dénombre onze espèces d'oiseaux, citées dans l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux », fréquentant régulièrement les espaces composant les « sites de Seine-Saint-Denis ».

#### 3.2.1 Caractéristiques et espèces recensées

Parmi elles, quatre fréquentent ces espaces de façon régulière et nichent régulièrement dans le département : le Blongios nain très rare nicheur en Ile-de-France, le Martin-pêcheur d'Europe, la Bondrée apivore et le Pic noir (nicheur assez rare en Ile-de-France). La Pie-grièche et la Gorge-bleue à miroir y ont niché jusqu'à une époque récente. Les sites accueillent également des espèces assez rares en Ile-de-France comme la Bergeronnette des ruisseaux, la Buse variable, l'Epervier d'Europe, la Fauvette babillarde, le Grèbe castagneux ou encore le Héron cendré.

On y recense aussi des espèces en déclin sur le territoire national (la Bécassine des marais, le Cochevis huppé, le Râle d'eau, le Rougequeue à front blanc, le Traquet tarier) ou, présente en effectifs limités en France (la Bécasse des bois, le Petit Gravelot, la Rousserolle verderolle...).

Espèces de la ZPS inscrites à l'annexe 1 de la Directive Oiseaux		
Butor étoilé	<i>Botaurus stellaris</i>	concentration/hivernage
Blongios nain	<i>Ixobrychus minutus</i>	reproduction
Bondrée apivore	<i>Pernis apivorus</i>	reproduction
Busard Saint-Martin	<i>Circus cyaneus</i>	hivernage
Busard cendré	<i>Circus pygargus</i>	concentration
Hibou des Marais	<i>Asio flammeus</i>	concentration/hivernage
Martin-pêcheur d'Europe	<i>Alcedo atthis</i>	résident
Pic noir	<i>Dryocopus martius</i>	résident
Pie-grièche écorcheur	<i>Lanius collurio</i>	concentration
Gorge bleue à miroir	<i>Luscinia svecica</i>	concentration

D'autres espèces ont un statut de menace préoccupant en Europe (l'Alouette des champs, la Bécassine sourde, le Faucon crécerelle, le Gobe-mouche gris, le Pic vert, l'Hirondelle de rivage, l'Hirondelle rustique, le Traquet pâtre, la Tourterelle des bois).

La majeure partie des espaces naturels du département de Seine-Saint-Denis a été créée ex-nihilo sur d'anciennes terres cultivées ou en friches industrielles. C'est le cas du Parc de la Courneuve, site le plus étendu, qui se compose de légers reliefs, vallées et plusieurs lacs et étangs.

Quelques espaces au caractère plus naturel se composent de boisements qui restent accueillants pour le Pic noir et la Bondrée apivore. Les Martins Pêcheurs nichent quant à eux dans certaines îles de la Seine et de la Marne.

En hiver, quelques zones de roselières accueillent fréquemment une petite population de Bécassines des marais (parc du Sausset à Tremblay en France et Villepinte). La Bécassine sourde et le Butor étoilé y font halte. Les Hirondelles des rivages sont attirées par les grands plans d'eau. Enfin, les grandes zones de friches accueillent quant à elles les Bécasses des Bois, les Busards cendrés et Saint-Martin ...

#### 3.2.2 Vulnérabilité du site et enjeux

Les sites sont globalement enserrés dans le tissu urbain et sont assez isolés entre eux et avec les autres sites du réseau Natura 2000. Un des principaux enjeux de ce site est la prise en compte des enjeux avifaunistiques de ce territoire dans les éventuels projets d'aménagement, ou encore la gestion des espaces. La réorientation du public, nombreux sur ces sites, et sa sensibilisation aux enjeux environnementaux constitue également un enjeu majeur. Enfin, la mise en réseau des différents espaces composant ce site peut favoriser une meilleure conservation de la biodiversité.



### 3.3 La ZPS « Boucles de Marne »

S'étalant sur un peu plus de 2 600 ha, le site des Boucles de Marne se compose de huit entités depuis la base de plein air de Jablines-Annet à la Boucle de Mary-sur-Marne. Cette ZPS accueille tout au long de l'année un cortège d'un peu moins de 300 oiseaux, attirés par une diversité de milieux répondant à leurs besoins. Ce site est notamment caractérisé par un réseau de zones humides qui attirent l'avifaune nicheuse, hivernante ou migratrice.

#### 3.3.1 Caractéristiques et espèces recensées

Dix espèces nicheuses inscrites à l'Annexe I de la Directive européenne Oiseaux sont inventoriées : Blongios nain, Bondrée apivore, Milan noir, Oedicnème criard, Mouette mélanocéphale, Sterne pierregarin, Martin-pêcheur d'Europe, Pic noir, Gorgebleue à miroir et Pie-grièche écorcheur. La majorité d'entre elles se caractérise par un statut de conservation défavorable au sein de leur aire de répartition.

Certaines espèces y trouvent tout de même refuge malgré la détérioration des milieux comme une population d'Oedicnèmes criards d'importance régionale. D'autres espèces sensibles, comme le Milan noir, la Bondrée apivore ou le Faucon hobereau, profitent des secteurs forestiers qui possèdent encore les caractéristiques nécessaires à leur développement.

Les zones humides, bien qu'anthropisées, attirent le Blongios nain, le Martin-pêcheur d'Europe, la Mouette mélanocéphale ou le Râle d'eau. Une gestion adaptée augmenterait d'autant plus le potentiel d'accueil qui s'avère très fort. Ces zones humides confèrent néanmoins au site une attractivité hivernale qui permet à plusieurs espèces d'Anatidés et de Laridés, d'hiverner d'octobre à Mars. Le site est donc une zone d'hivernage d'importance nationale et répond à plusieurs critères de la convention RAMSAR.

#### 3.3.2 Vulnérabilité du site et enjeux

Le site est principalement soumis à la pression urbaine et la fréquentation du public, à l'enrichissement des milieux et à la pression des activités agricoles. Certaines activités, telles qu'agricoles, sont néanmoins nécessaires au maintien des habitats ouverts notamment. Les équilibres sont très fragiles et la pression anthropique peut constituer une réelle menace pour le site.

### 3.4 La ZPS « Forêts picardes : Massif des Trois Forêts et Bois du Roi » et SIC « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville

Le massif des Trois Forêts et du bois du Roi est un territoire au patrimoine naturel riche, recensé notamment par différents périmètres d'inventaire ZNIEFF et ZICO. Cette richesse a justifié son intégration au réseau Natura 2000 par la définition de deux sites :

- la Zone de Protection Spéciale « Forêts picardes : massif des Trois Forêts et bois du Roi » (FR2212005);
- le Site d'Importance Communautaire « Massifs forestiers d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville » (FR2200380)

Ces deux sites se superposant sur la quasi-totalité de leur périmètre et ayant des enjeux similaires (faisant notamment l'objet d'un seul document d'objectifs ou DOCOB), ils font ici l'objet d'une analyse commune.

Situés sur un vaste plateau au nord du bassin parisien et limités par la vallée de l'Oise au nord, ces sites composent un vaste complexe forestier de la couronne verte du bassin parisien élargi, réunissant les forêts d'Halatte, de Chantilly et d'Ermenonville. Ils présentent une diversité exceptionnelle d'habitats forestiers, intraforestiers et périforestiers.

L'ensemble se développe sur 40 km de largeur et sur 20 km du nord au sud. La limite sud jouxte le territoire au niveau de la commune de Survilliers et est distant d'environ 1,5 km des communes de Saint-Witz ou de Fosses.



Malgré une proximité immédiate de l'ensemble du périmètre avec le territoire, les secteurs à enjeux les plus proches sont :

- La Forêt de Coye, qui fait partie de la forêt de l'Institut de France de Chantilly, à 1,5 km au nord de la limite du territoire ;
- Le Bois de Morrière, à 2 km au nord du territoire ;
- Les prairies au nord de Mortefontaine, à 3 km au nord ;
- La prairie de Charlepont et l'étang de Vallière à 3,6 km au nord-est ;
- L'étang de l'Epine un peu plus au nord.

La forêt couvre près de 95 % des deux sites Natura 2000. La sylviculture est ainsi la principale activité du territoire. Sur les secteurs les plus proches de Saint-Witz, ce sont les forêts de propriétés privées qui dominent (Bois de Morrière, Domaine de Vallière) avec aussi une large part des territoires concernés dévolue aux surfaces de prairies. Cependant, la fauche et le pâturage bovin sont en déclin sur l'ensemble du site. On constate aussi un développement de parcs à chevaux pour la pension et l'élevage équin.

Les massifs forestiers sont globalement protégés par les documents d'urbanisme des communes concernées de l'Oise, par un classement Espace Boisé Classé.

Les deux sites qui forment le site Natura 2000 se composent d'une faune et d'une flore relativement riches par leur diversité liée à la présence d'habitats et d'espèces d'intérêt communautaire et d'intérêt patrimonial.

### 3.4.1 Caractéristiques et espèces recensées

Le SIC se compose en effet de 18 habitats naturels, dont 5 prioritaires comprenant 31 habitats élémentaires qui vont de l'habitat forestier à l'habitat ouvert ou humide caractéristiques de l'ouest de l'Europe ou menacés.

Ces habitats hébergent un certain nombre d'espèces d'intérêt communautaire avec 10 espèces de l'annexe II de la directive Habitats et 10 de l'annexe I de la directive Oiseaux. Ces espèces sont caractéristiques des grands massifs forestiers mûres (Pics Noir et Mar) et des milieux semi-ouverts à ouverts secs (Engoulevent d'Europe).

Sur l'ensemble des deux sites, on dénombre 86 espèces d'intérêt patrimonial qui mettent en avant le grand intérêt du territoire.

Les secteurs les plus proches du territoire se caractérisent par :

- **Les tourbières boisées du Bois de Morrière** : s'agissant d'un peuplement assez dense mais restreint, dominé par le Bouleau pubescent. La strate muscinale est dominée par les sphaignes. Cette formation peut être issue de la colonisation des tourbières à sphaignes, de l'engorgement de peuplements forestiers acidiphiles ou de l'acidification d'aulnaie marécageuse mésotrophe. Cet habitat est uniquement présent au niveau du Bois de Morrière ;
- **Les milieux ouverts en bordure de Thève** : à l'aval de ce cours d'eau, on trouve un grand nombre de prairies humides et de mégaphorbiaies (roselières) formant un maillage de fort intérêt et de grande fragilité. En aval, on y trouve deux marais d'importance avec le marais du Lys et le marais de la Troublerie. Cet ensemble écologique héberge un grand nombre d'espèces floristiques et faunistiques dont la plus remarquable est l'Agrion de Mercure. Sa population est une des plus importantes du nord de la France.



### 3.4.2 Vulnérabilité du site et enjeux

#### Enjeux sur les habitats et les espèces végétales

Le secteur sud du site Natura 2000 est particulier, il n'est que très partiellement concerné par les massifs forestiers qui constituent l'essentiel du site. Les secteurs ouverts sont ici dominants, avec clairières, lisières des boisements, et un bel ensemble de prairies.

Sur l'ensemble du secteur, les préconisations de préservation et de gestion concernent essentiellement les prairies et les landes, leur maintien par des pratiques de fauches, de pâturages (extensif ovin, bovin, équin), de débroussaillage et de lutte contre le boisement naturel. Il s'agit de lutter contre une végétation envahissante. On recherche dans ces milieux des pratiques sylvicoles permettant le développement de la lande.

L'enjeu est aussi de maintenir dans les zones humides de prairie, une eau oligotrophe et un fonctionnement hydrique favorable au rajeunissement du substrat. Bien que le système hydrographique soit peu développé (réduit à la rivière de la Thève, aux étangs de la Vallières et de l'Epine), l'eau a une grande importance.

Les continuités végétales de prairies au sud de la ZPS (concernant les 2 îlots du SIC les plus méridionaux) sont coupées par la présence de l'autoroute et dans une moindre mesure par le parc d'attraction Astérix.

#### Enjeux sur les espèces animales

Les inventaires Natura 2000 (Directive Habitats), identifient 20 espèces de l'annexe II. Néanmoins 8 espèces ont une aire d'évolution proche du territoire et sont donc potentiellement impactables. Il s'agit de :

- L'Agrion de mercure
- Le Chabot
- La Loche de rivière
- La Bondrée apivore
- L'Engoulement d'Europe
- Le Martin-pêcheur
- Le Pic Mar
- Le Pic Noir

#### Synthèse

Les enjeux concernant ces espèces s'orientent principalement autour de la conservation et l'augmentation des surfaces d'habitats favorables. Il s'agit aussi de maintenir les continuités écologiques nécessaires à leur déplacement. Les différentes trames sont ainsi concernées, que ce soit la trame boisée, majoritaire sur ce secteur, les continuités herbacées de prairies sur le secteur de la Thève ou encore les continuités aquatiques. Pour certaines espèces aquatiques, un point d'alerte est émis sur la préservation de la qualité des eaux, en limitant les pressions anthropiques, mais aussi en assurant une gestion raisonnée des rives, notamment sur la Nonette, prenant sa source sur le territoire du SCoT.



### 3.5 La ZSC « Bois de Vaires-sur-Marne »

#### 3.5.1 Caractéristiques et espèces recensées

Le site est situé sur les communes de Vaires-sur-Marne et de Pomponne, à environ 4,1 km du territoire. D'une superficie totale d'environ 96 Ha, il est constitué de 3 entités ;

- dans sa partie Ouest, le Bois de Vaires, ouvert au public, couvrant à peu près 55 ha ;
- dans sa partie Est le Bois du Marais et sa zone humide (environ 27 ha) ;
- et enfin plus au nord, le bois du Gué formant une extension de 13 ha.

Composé d'une forêt dominée par le chêne, de boisements alluviaux et de marais, le site présente une richesse écologique présentant un intérêt important. Il constitue notamment une connexion écologique avec les bois périphériques, et assure un rôle de maillon important dans le maintien d'une trame verte locale.

D'autre part, situé dans le secteur aval du bassin versant du ruisseau du Gué de l'Aulnay, à proximité de sa confluence avec la Marne, le site héberge une importante zone humide et un habitat d'intérêt communautaire notamment à l'origine de sa désignation en tant que Zone Spéciale de Conservation (au titre de la Directive Habitats) : un mégaphorbiaie eutrophe.

Des espèces d'intérêt communautaire inféodées aux forêts de vieux chênes (Grand capricorne) mais aussi aux mares profondes (Triton crêté) sont également à l'origine de cette désignation.

#### 3.5.2 Vulnérabilité du site et enjeux

Le site présente principalement une vulnérabilité à la fermeture de ces milieux humides mais présente aussi un enjeu de gestion adaptée de ses milieux forestiers pour conserver les caractéristiques nécessaires à l'accueil des espèces à l'origine de sa désignation.



### 3.6 Les incidences probables du SCoT et les mesures proposées

Il est nécessaire de rappeler que le territoire ne comporte pas de zones Natura 2000 et que la plupart des zones « d'intérêt » sont plus ou moins éloignées du périmètre du territoire. Pour la zone la plus proche (ZPS « Forêts picardes : Massif des Trois Forêts et Bois du Roi »), les aires d'évolution des espèces sont éloignées des limites du territoire. Néanmoins, le territoire de Roissy-Pays de France, et surtout ces espaces naturels relictuels et ces espaces ouverts de la Plaine de France, constituent des espaces relais pour l'avifaune. Le SCoT n'aura aucune incidence directe sur les sites Natura 2000 localisés à sa périphérie et le maintien d'espaces de nature relais pour la biodiversité et de continuités écologiques concourent à la préservation et à la valorisation de ces zones Natura 2000.

Le SCoT répond aux enjeux de développement métropolitain que ce soit par l'accueil d'activités, de population ou de nouvelles infrastructures de transport. L'état initial de l'environnement et le fil de l'eau mettent en exergue des enjeux importants de préservation des espaces naturels et des continuités écologiques, fortement vulnérables face à ce développement. Néanmoins, le SCoT, par la maîtrise de ce développement et la protection et la valorisation d'une trame verte et bleue, contribue au maintien, voire à la reconquête de son patrimoine naturel. La protection des massifs boisés permet de conserver les réservoirs de biodiversité essentiels au fonctionnement des milieux naturels environnants. La protection des espaces agricoles permet aussi le maintien d'espaces ouverts et limite l'urbanisation. Enfin, la reconnaissance d'une trame herbacée, sur laquelle une gestion raisonnée est de rigueur, est un argument supplémentaire limitant l'impact sur les zones Natura 2000.

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 qui demeure un facteur impactant l'avifaune. Ce développement répond à des enjeux nationaux qui dépassent largement le champ d'actions et la compétence de la CARPF.

**Comme tout aménagement ne peut être anticipé ou géré par le SCoT (projets non programmés avec précision ou indépendants de la mise en œuvre du SCoT ou encore les aménagements relevant d'une plus petite échelle de gestion...), le SCoT rappelle que si des aménagements aux abords d'une zone Natura 2000 sont susceptibles d'entraîner une incidence significative sur cette zone, ils devront faire l'objet d'une étude d'incidences préalable qui définira les éventuelles mesures compensatoires admissibles.**

