





SOMMAIRE

Préambule		5		2.1.4 Structurer une offre d'équipement de formation et d'enseignement supérieur, adaptée aux besoins des		
Le P	ADD du SCoT	5		entreprises et au service des habitants	24	
				2.1.5 Carte de synthèse de l'orientation	25	
1	Introduction : l'ambition portée par la CARPF	8	2.2	Un territoire inclusif et solidaire qui permet		
1.1	Des équations complexes à résoudre collectivement	8		l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantit la qualité de vie au quotidien	26	
1.2	Une ambition pour le territoire à l'horizon 2030	9		2.2.1 Affirmer la vocation des communes au sein d'une	20	
1.3	Une intercommunalité qui met l'ensemble de ses leviers au service d'une identité commune et d'une vision			armature multipolaire 2.2.2 Offrir un logement accessible et abordable pour tous	26 28	
	partagée	11		2.2.3 Promouvoir une offre d'équipements, de services et de commerce, cohérente avec l'armature territoriale,		
2	Orientations et objectifs stratégiques du PADD	14		garante de la complémentarité et de la proximité 2.2.4 Faire de l'accès à la formation un levier majeur pour	32	
2.1	La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie			concilier attractivité métropolitaine, cohésion sociale		
	et du rayonnement du territoire	14		et territoriale et l'accès à l'emploi	35	
	2.1.1 Affirmer la compétitivité et l'autonomie du territoire			2.2.5 L'organisation des mobilités internes : garantir les		
	au sein de l'Ile-de-France	14		équilibres territoriaux et l'accès à la mobilité pour tous		
	2.1.2 Consolider le moteur économique du Grand Roissy				37	
	autour de l'écosystème aéroportuaire			2.2.6 Carte de synthèse de l'orientation	40	
	2.1.3 Maintenir un rythme de création d'emplois soutenu et					
	favoriser l'ancrage des entreprises	21				

2.3	Un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et de						
	préservation des ressources communes						
	2.3.1 Concilier préservation des ressources et développement urbain	41					
	2.3.2 Révéler et restaurer la trame verte et bleue, un atout						
	à part entière du territoire	45					
	2.3.3 Protéger les habitants des risques et des nuisances :						
	une exigence de qualité de vie et de santé publique	47					
	2.3.4 Les espaces agricoles : un équilibre à trouver entre						
	valorisation de l'activité agricole et nécessité du						
	développement	50					
	2.3.5 Carte de synthèse de l'orientation	53					

Préambule

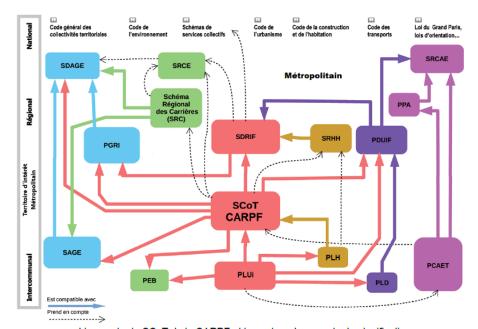
Le PADD du SCoT

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) est l'un des 3 documents constitutifs d'un SCoT avec :

- Le rapport de présentation, qui intègre un diagnostic général du territoire, l'état initial de l'environnement et une évaluation environnementale du projet d'aménagement. Il présente la justification des choix faits dans le SCoT :
- Le DOO: il constitue le volet le plus prescriptif du SCoT. Il traduit le PADD en orientations opposables aux différents documents et aux grands projets d'aménagement;

Le PADD constitue le document « rotule » du SCoT en étant porteur des objectifs politiques :

- Il présente les fondements de la stratégie, sur la base des enseignements du diagnostic et des enjeux identifiés qui en découlent ;
- Il est l'expression d'une vision politique sur laquelle se fondent le DOO et les prescriptions associées;
- Il donne le cap et précise les grandes orientations en matière d'aménagement et articule les différentes politiques publiques territorialisées de façon cohérente;
- Ce n'est pas un document du SCoT opposable, il n'a pas de valeur prescriptive isolément du DOO.



Liens entre le SCoT de la CARPF et les autres documents de planification

Source : Porter à connaissance de l'Etat



1. INTRODUCTION : L'AMBITION PORTÉE PAR LA CARPF



1 Introduction : l'ambition portée par la CARPF

La communauté d'agglomération Roissy Pays de France, née en 2016 de la fusion des communautés d'agglomération Val de France et Roissy Porte de France et de l'extension à 17 communes de Seine et Marne anciennement incluses au sein de la communauté de communes Plaine et Monts de France, forme un ensemble de plus de 350 000 habitants et de 180 000 emplois.

Consciente de son rôle clef dans la compétitivité de la région capitale, de sa responsabilité vis-à-vis des habitants et de la nécessité de se donner les moyens, pour elle-même, d'un développement équilibré et profitable à ses populations actuelles et futures, la CARPF a souhaité se doter d'un schéma de cohérence territoriale (SCoT), pour poser les bases d'une vision d'avenir partagée pour le territoire, favoriser la réalisation des projets et l'intégration des politiques publiques qu'elle mène, et accompagner leur déclinaison à l'échelle de chaque commune. Le SCoT constitue ainsi l'un des premiers documents fondateurs du territoire intercommunal et l'occasion de poser les contours d'un dessein territorial.

Le projet d'Aménagement et de développement durables (PADD), première expression de cette vision d'avenir pour le territoire, constitue :

- Un guide pour la construction et la mise en convergence des politiques publiques communautaires que la CARPF entend mobiliser au service de la mise en œuvre de cette vision d'avenir;
- Un cadre qui met en évidence les leviers d'actions à mobiliser impérativement par les autres acteurs, au-delà des compétences et des leviers d'action dont dispose la CARPF, dans un souci de responsabilisation de tous les acteurs parties prenantes du devenir du territoire :
- Un cadre de référence pour les démarches de coopération territoriale menées par la CARPF avec les autres acteurs du développement.

1.1 Des équations complexes à résoudre collectivement

Roissy Pays de France est un territoire singulier en France, porté par son histoire récente à jouer un rôle majeur et unique dans la vie de la région et du pays. Les rôles qu'il assume à ces différentes échelles sont toutefois générateurs de vives tensions en matière de cohésion sociale et territoriale.

Son positionnement particulier au sein de la région Ile-de-France, sa structure, ses fonctions, la multiplicité des acteurs qui y interviennent y concentrent des enjeux qui touchent à des registres centraux de l'action publique. Territoire « de bien commun » pour la région et le pays en même temps que territoire de vie pour ses habitants, ses marges d'évolution propres sont définies par des choix qui ne lui appartiennent que pour partie.

La réglementation relative à l'exposition au bruit, les limites criantes du système de transports, la saturation du réseau routier magistral, l'impact des projets d'aménagement et de développement que portent les grands acteurs nationaux, en particulier sur l'augmentation des déplacements, la suppression des aides aux maires bâtisseurs ou encore l'absence d'équipements de formation supérieure sont autant de facteurs qui contraignent la mise en œuvre d'un projet de développement cohérent et soutenable au bénéfice de l'attractivité du territoire et du bien-être de ses habitants actuels et futurs.

Dans ce cadre contraint, la CARPF entend pourtant maîtriser son devenir et utiliser au mieux les marges de manœuvre qui sont les siennes. En formulant dans son SCoT sa vision pour l'avenir, en structurant ses politiques publiques pour la faire advenir, elle vise à exprimer et mettre en œuvre une nouvelle raison d'être de ce territoire pour lui-même et pour ses habitants, sans renoncer à être une ressource commune pour son grand environnement.



De cette double ambition, la CARPF entend faire une force motrice pour le développement futur de son territoire et un nouveau paradigme de son action. Concilier ces deux dimensions sans obérer ni l'une ni l'autre, c'est là l'équation fondamentale pour les politiques publiques de rang communal, intercommunal, départemental, régional et national qui s'appliqueront au territoire dans les années à venir : une équation dont la résolution doit être le premier moteur de l'action pour tous les acteurs qui ont un intérêt au développement et à l'équilibre de ce territoire.

1.2 Une ambition pour le territoire à l'horizon 2030

Au regard de la responsabilité que porte le territoire à l'échelle régionale et nationale, les élus du territoire font le choix en premier lieu du renforcement de la compétitivité et de l'attractivité du territoire de Roissy Pays de France, qui a vocation à confirmer et à renforcer son rôle moteur, pour l'économie du pays et pour le développement de l'Île-de-France, ainsi que sa fonction de porte d'entrée à l'échelle nationale.

Territoire de « bien commun » pour la région et le pays, il a vocation à accueillir de grands projets de rayonnement national, avec la réalisation du terminal T4 renforçant le hub aéroportuaire mondial Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget, ainsi que par le développement du Triangle de Gonesse, notamment confortés par la réalisation du Grand Paris Express et le bouclage de la Francilienne. Ce formidable développement économique est une chance et une opportunité pour bâtir un projet fédérateur pour l'ensemble des communes, en cohérence avec les projets portés par les partenaires économiques comme Aéroports de Paris ou par les territoires voisins.

Le territoire doit également poursuivre son développement résidentiel avec un niveau de production de logements conséquent au service du rééquilibrage régional, tenant compte des plans d'exposition au bruit qui couvrent le cœur du territoire, et à accompagner le développement économique induit par le renforcement de l'attractivité du territoire pour les entreprises, pour réduire le déséquilibre habitat-emploi et les besoins de déplacements induits.

Compte-tenu des déplacements qui seront générés tant par les grands projets que par le développement économique et urbain, il doit surtout et avant tout être accompagné par le renforcement de l'accessibilité et de la connectivité à l'échelle régionale ; aussi les objectifs de sécuriser la réalisation des grandes infrastructures de transports et de développer une offre de transports de surface significative doit contribuer à diminuer la part modale des véhicules particuliers et à contenir la saturation du réseau routier magistral. Le retard de développement des infrastructures numériques, véritable facteur d'attractivité pour les entreprises et pour les ménages, devra être résorbé.

Ces perspectives de développement vont contribuer à consolider le moteur économique du Grand Roissy autour de l'écosystème aéroportuaire. Elles doivent profiter à l'ensemble du territoire en maximisant les retombées économiques au-delà du cœur économique autour de la plateforme aéroportuaire, préserver un tissu économique diversifié, notamment par la revalorisation des zones d'activités industrielles en perte de vitesse et préserver de l'activité agricole qui a façonné l'identité d'un territoire considéré comme le « grenier à blé de la France ». La structuration d'une offre de formation et d'enseignement supérieur permettant d'assurer aux entreprises des synergies et renforcer l'accès à l'emploi pour les habitants du territoire doit également être déployée et ce au regard d'un territoire stratégique à l'échelle régionale.

Face aux écarts à l'œuvre dans le territoire et aux enjeux en matière de cohésion sociale et territoriale, les élus souhaitent mettre au cœur de leurs objectifs, les habitants du territoire, et que le PADD soit porteur d'un projet politique pour « un territoire inclusif et solidaire qui permet l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantit la qualité de vie au quotidien ».

Offrir un logement accessible, adapté tout au long de la vie et abordable à tous, en répondant aux besoins des différents publics, des jeunes actifs aux personnes âgées, et à leurs différents niveaux de revenus, est un objectif premier. Cette offre de logement doit être répartie de façon équilibrée et cohérente, dans l'objectif de maîtriser la consommation des espaces agricoles et forestiers et de contribuer à leur protection. Une intensification du

développement urbain, des extensions urbaines mesurées, en prenant en compte les enjeux de protection des nuisances des habitants liés au PEB et de mixité sociale et territoriale liés à la répartition des logements sociaux sont les grands objectifs subjacents de cette première orientation.

Cette offre de logements doit être complétée par une offre cohérente de commerces de proximité et répondant à une demande locale, d'équipements et de services diversifiée, en veillant en particulier à renouer avec des centres-villes vivants et animés, à doter le territoire d'une couverture sanitaire à la hauteur de son poids de population et à répondre au sous-équipement en matière d'offre culturelle, d'éducation et de formation et d'espaces verts. L'affirmation d'une offre culturelle intégrée relevant de l'aménagement culturel, du rayonnement et de la diffusion territoriale permettra de développer une politique culturelle territorialisée et susceptible d'irriguer le territoire dans son intégralité.

L'amélioration, le développement et la diversification de l'offre de formation doit permettre une qualification des jeunes en adéquation avec les emplois du territoire d'une part et d'autre part favoriser l'accès à l'emploi des habitants marqués par un fort taux d'inactivité. Dans ce contexte, grâce à l'obtention du label « Territoire French Impact » en mars 2019, la CARPF a pour ambition de développer et renforcer l'écosystème territorial de l'innovation sociale et environnementale qui est un atout majeur pour aller vers un territoire plus durable, juste et inclusif.

Le projet de territoire porté par la CARPF vise à un meilleur équilibre et une meilleure répartition du développement urbain, résidentiel et économique, en affirmant la vocation de chacune des communes au sein d'une armature territoriale cohérente avec leur poids de population, d'emploi et leurs niveaux de desserte en transports collectifs et d'équipements.

L'amélioration du système de mobilité, tant par le renforcement des infrastructures et le développement de l'offre de transports collectifs que par le développement de solutions de mobilité innovante, de services de mobilité ainsi que le développement des modes actifs, est au cœur de ce projet.

Roissy Pays de France est aussi un territoire de grands espaces naturels et agricoles fondateurs de son identité, marqué dans son paysage et son environnement par des infrastructures majeures, porteuses de risques et de nuisances pour la population. A travers le troisième pilier du PADD, les élus du territoire font le choix de concilier la poursuite du développement territorial avec une haute exigence de valorisation du cadre de vie et de préservation des ressources communes.

Le SCoT entend adapter le développement aux ressources et non l'inverse, en posant les principes et les fondements d'un modèle de développement, qui vise l'accueil de nouvelles populations, d'activités économiques et d'emplois, tout en minimisant l'impact sur les ressources naturelles du territoire que sont les sols, l'air et l'eau.

Le projet de territoire porté par les élus vise à une maîtrise de la consommation foncière, pour préserver les espaces agricoles et naturels et engager le territoire dans la recherche de la neutralité carbone pour répondre aux enjeux de sobriété et d'efficacité énergétique et de préservation de la ressource en eau.

Révéler la trame verte et bleue, constitutive de l'identité des territoires et support de biodiversité doit contribuer à améliorer la qualité et le cadre de vie au service des habitants. Face aux nuisances sonores, liées aux plateformes aéroportuaires et au trafic routier, il est nécessaire d'adapter les politiques publiques en fonction de ces particularités et d'identifier les conditions nécessaires pour apaiser les impacts sonores. Face aux risques naturels et technologiques, la protection des habitants est une exigence portée par les élus, tant pour la santé publique que la qualité de vie, par la limitation de l'exposition des habitants aux risques, l'adaptation du territoire au changement climatique et la poursuite de l'amélioration de la gestion du cycle des déchets.

La préservation des espaces agricoles est à conjuguer avec la valorisation du potentiel agronomique des terres, la poursuite de la diversification des pratiques agricoles et la valorisation des paysages agricoles.



1.3 Une intercommunalité qui met l'ensemble de ses leviers au service d'une identité commune et d'une vision partagée

Pour donner à la vision ici exprimée les meilleures chances d'advenir, pour le bénéfice commun du territoire et de ses habitants, de l'Île-de-France et du pays, la CARPF invite tous ses partenaires, très tôt associés à l'élaboration de ce document, à mobiliser leurs compétences dans cette voie. Mais, avant tout, elle assumera ses propres responsabilités et y prendra la part qui lui revient, à la hauteur des compétences qui lui ont été transférées et plus particulièrement en matière d'équilibre social de l'habitat, de développement économique, d'aménagement, de politique de la ville, d'assainissement, de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations.

La CARPF est ainsi déterminée à continuer de bâtir et mettre en œuvre, dans ces différents domaines, des politiques publiques cohérentes, en accord avec la vision du territoire exprimée dans le SCoT.

Elle invite tous ses partenaires – l'Etat et ses opérateurs, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, les Départements de Seine-et-Marne et du Val d'Oise, les acteurs institutionnels et les entreprises du territoire, à mobiliser leurs compétences et leurs moyens financiers dans la même voie, tout particulièrement dans le domaine des transports où seule une action résolue et coordonnée de toutes les autorités en charge est à même de garantir la soutenabilité du développement.

Forte de la solidarité qu'elle construit au quotidien avec les communes qui la constituent, elle entend donner à chaque commune sa juste place dans le territoire et s'appuyer sur leur complémentarité pour mettre en œuvre son projet d'avenir. Le SCoT est ainsi conçu comme le cadre commun dans lequel chacune des 42 communes pourra conduire son propre projet de développement, dans le respect de sa singularité et de son identité et au bénéfice de celle de l'ensemble du territoire communautaire. L'association des élus des communes dès les prémisses de l'élaboration du SCoT et tout au long de la démarche garantit ainsi que la compatibilité des futurs plans locaux d'urbanisme communaux avec le SCoT sera le fruit du croisement entre une

vision partagée de l'intérêt communautaire et une compréhension de l'intérêt particulier de chaque commune.

Par ailleurs, la CARPF est consciente que son devenir s'inscrit dans la dynamique globale de l'Ile-de-France et plus particulièrement dans celle de son quadrant nord, dans sa relation avec la zone dense de la métropole parisienne, mais aussi avec le nord du grand bassin parisien.

Les concurrences entre territoires au sein de ces différents espaces sont fortes, que ce soit pour attirer les entreprises ou proposer un cadre de vie de qualité aux ménages, et les pratiques des habitants y ignorent bien souvent les frontières des EPCI. C'est pourquoi le projet de la CARPF prend en compte les dynamiques propres aux territoires qui l'entourent et les projets qu'ils portent. Elle entend ainsi tirer le meilleur parti, pour son propre développement et au bénéfice de tous, des coopérations possibles avec ses voisins, qu'elle s'attachera à construire dans un esprit de complémentarité plutôt que de concurrence.

Cet état d'esprit se traduit en particulier par :

- la participation active de la CARPF à la démarche inter-SCoT engagée à l'échelle du bassin de vie élargi;
- sa volonté de continuer de nourrir les relations qu'elle entretient de longue date avec le territoire voisin de l'EPT Terres d'Envol, avec lequel elle partage une communauté de destin autour des deux plateformes aéroportuaires, dans le cadre du Club des acteurs du Grand Roissy, aux côtés des grands acteurs du développement, du monde économique et de la société civile.

SCoT - Roissy Pays de France

2. ORIENTATIONS ET OBJECTIFS STRATÉGIQUES DU PADD

3 orientations fondatrices pour le SCoT

ORIENTATION 1

La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire

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

ORIENTATION 3

Un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et de préservation des ressources communes

Mobilité Emploi et économie Formation Logement Santé Nature



2 Orientations et objectifs stratégiques du PADD

2.1 La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement 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'Ile-de-France et de la France.

Au travers du SCoT, la collectivité affiche sa volonté de poursuivre le développement économique et urbain du territoire de Roissy Pays de France, avec de formidables perspectives liées à de grands projets, et d'accompagner ce développement, au service de ses habitants et des usagers, mais aussi de la région et du pays.

Conformément au SDRIF, le SCoT souhaite conforter les spécificités du territoire, à la fois carrefour d'échanges internationaux, site industriel et logistique francilien majeur, grande plaine agricole historique, à travers les 4 objectifs suivants.



Consolider le moteur économique du Grand Roissy autour de l'écosystème aéroportuaire





Maintenir un rythme de création d'emploi soutenu et favoriser l'ancrage des entreprises Structurer une offre de formation et d'enseignement supérieur adaptée aux besoins des entreprises et au service des habitants



- 2.1.1 Affirmer la compétitivité et l'autonomie du territoire au sein de l'Ile-de-France
- 2.1.1.1 Affirmer durablement le territoire comme un moteur majeur de la compétitivité de l'Ile-de-France et de la France

Au travers du SCoT, la CARPF souhaite affirmer durablement le territoire comme le principal moteur économique du grand quadrant nord francilien et ainsi renforcer son rôle stratégique à l'échelle nationale.

Il vise à préserver la place du hub aéroportuaire dans un contexte de renforcement de la compétition internationale, tant pour l'aéroport Paris-Charles de Gaulle que celui de Paris-Le Bourget. Le SCoT soutient notamment les projets qui ont vocation à conforter ce hub, et notamment le projet d'agrandissement de l'aéroport Paris Charles-de-Gaulle pour répondre à l'augmentation du trafic aérien et à la saturation des aérogares, avec une première phase prévue pour l'accueil des JO en 2024.

A l'échelle régionale, il entend également contribuer à des impératifs urgents pour l'Île-de-France, à travers deux orientations majeures qui guident le développement du territoire :

- Mettre la puissance et le potentiel économiques du territoire au service du rééquilibrage effectif des polarités économiques de l'Îlede-France, conformément aux objectifs affichés dans le SDRIF;
- Contribuer à la réduction du déficit de logements qui bride l'attractivité et la compétitivité de la région lle-de-France, et enrayer le déficit migratoire du territoire de Roissy Pays de France.

2.1.1.2 Construire un territoire où habiter et travailler

La capacité à offrir un environnement urbain de qualité, une diversité d'offre de logements, d'équipements et de services qui répondent aux besoins des habitants et des entreprises, est aussi un facteur majeur de l'attractivité d'un territoire sur lequel la collectivité entend agir pour **renouer avec une attractivité résidentielle**, poursuivre la diversification de son tissu économique et améliorer la qualité et le cadre de vie.

La compétitivité de l'Ile-de-France est globalement bridée par les difficultés des actifs à se loger à des prix et à des conditions acceptables aux différentes étapes de leur vie et les difficultés à se déplacer pour se rendre au travail ou même accéder à un emploi. C'est pourquoi la capacité du territoire à proposer une offre de logements diversifiée et en nombre suffisant, et des parcours résidentiels complets aux habitants est une condition sine qua non de son attractivité, tant vis-à-vis des habitants, des actifs que des entreprises du territoire.

La collectivité souhaite accompagner le fort développement économique attendu lié au renforcement du hub aéroportuaire et à l'ouverture du futur terminal T4, par un développement urbain à travers une offre de logements et d'équipements diversifiée et adaptée aux besoins de la population. Il s'agit d'enrayer le déficit migratoire en misant sur une production accrue de logements pour renforcer l'autonomie du territoire, et ce malgré les contraintes liées aux PEB qui limitent la constructibilité dans une partie du territoire. Le déséquilibre actuel entre habitat et emploi pèse fortement sur les infrastructures de transports, par les besoins de déplacements générés. Pour répondre à cet objectif de développement urbain, la collectivité souhaite exploiter toutes les possibilités offertes par les PEB, dans l'état actuel du droit et dans l'attente d'une éventuelle évolution de la réglementation, pour permettre à certaines communes périurbaines de rester des communes accueillantes.

A travers le SCoT, la CARPF entend faire du territoire un territoire où habiter et où travailler et conforter son attractivité et son équilibre, en faisant des choix cohérents en matière de développement de l'habitat et des équipements, au regard de la puissance économique du territoire et des perspectives de croissance de l'emploi. C'est pourquoi, le SCoT confirme:

L'objectif de contribuer à l'effort régional de production de logements, notamment social, indiqué dans le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) lle-de-France arrêté le 20 décembre 2017, à hauteur des volumes fixés jusqu'en 2022, soit 1 700 logements annuels, dont 391 logements locatifs sociaux. Les volumes seront ainsi réactualisés pendant l'exercice du SCoT (à partir de 2023) mais d'ores et déjà les conditions ont été réunies et anticipées

pour poursuivre sur a minima sur ce rythme jusqu'à l'échéance du SCoT, en densification et en extension, dans la perspective de doter le territoire de la CARPF d'une véritable dimension résidentielle, à même d'accueillir la croissance de la population escomptée. L'actualisation des volumes devra prendre en compte les besoins du territoire.

 L'objectif de diversifier son tissu économique et de produire une offre immobilière renouvelée.

2.1.1.3 La nécessité de renforcer, à très court terme, l'accessibilité régionale du territoire, par un système de transport durable

L'accessibilité et la qualité du cadre de vie sont aujourd'hui des facteurs déterminants de la compétitivité et de l'attractivité d'un territoire. Le fonctionnement des territoires est en effet conditionné par la capacité à répondre aux besoins de déplacements, à assurer une régularité et à éviter la congestion, tant pour le transport de voyageurs que de marchandises, tout en répondant aux enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. La réduction des distances de déplacements et des temps de parcours doit aussi contribuer à répondre et à concilier ces objectifs.

Cet enjeu est majeur pour le territoire de Roissy Pays de France, compte-tenu de son rôle stratégique à l'échelle régionale et nationale, de sa fonction de porte d'entrée Nord-Est de la métropole parisienne et de carrefour d'échanges internationaux, et des grands projets et des perspectives de développement urbain et économiques à venir associées.

Les infrastructures du territoire, quoique exceptionnelles, sont le support de flux de marchandises et de voyageurs, à la fois locaux, métropolitains, régionaux, nationaux et internationaux, qui connaissent des niveaux de trafic très élevés, une saturation chronique et des difficultés de fonctionnement.

Sans un renforcement à très court terme de son accessibilité à l'échelle régionale, la perspective d'une forte augmentation des besoins de mobilité liée au développement du territoire obèrerait sa compétitivité et son attractivité. Les perspectives de développement urbain comme les grands projets vont en effet générer de nouveaux besoins de mobilité et de nouveaux flux.



La collectivité porteuse du SCoT affirme la nécessité de renforcer, à très court terme, la connectivité et l'accessibilité du territoire à l'échelle régionale, en prenant appui sur les objectifs fixés par le SDRIF, le PDUIF, le CPER, pour le territoire de Roissy Pays de France, tant par l'amélioration et l'optimisation des infrastructures existantes que par la réalisation de nouvelles infrastructures de transports capacitaires, dans la mesure où celles-ci s'insèrent durablement dans le territoire et avec le moins d'impacts négatifs possibles.

L'accessibilité interne du territoire devra être améliorée de façon complémentaire, en particulier par des lignes de transports collectifs performantes pour favoriser le rabattement vers le réseau régional pour les communes périurbaines et rurales aujourd'hui peu desservies (cf. orientation 2, objectif 4).

Le renforcement de l'accessibilité régionale concerne d'une part la plateforme aéroportuaire et le cœur économique métropolitain, par des accès rapides, fiables et capacitaires, et d'autre part les liens entre le territoire de Roissy Pays-de-France et ses territoires voisins, dont la Métropole du Grand Paris avec laquelle les flux d'échange sont massifs, et les territoires de l'Oise et du reste de la Seine-et-Marne.

Développer le fret ferroviaire et fluvial

Le SCoT soutient le développement du fret ferroviaire et fluvial, à l'échelle du territoire de Roissy Pays de France mais aussi à l'échelle régionale et nationale, et en particulier les projets suivants :

 Le projet CAREX, de réseau européen de fret ferroviaire à grande vitesse, qui a vocation à relier l'Europe du Nord à la France pour le fret express (petits volumes à haute valeur



- ajoutée), en utilisant les faisceaux ferroviaires TGV pour les marchandises aux heures creuses :
- Le projet de Canal Seine Nord Europe, maillon manquant de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut, qui a vocation à faciliter les échanges entre l'Europe du Nord et les ports du Nord de la France et qui soulagerait ainsi le territoire d'une partie des flux de marchandises par un rééquilibrage à l'échelle de la région Ile-de-France.

Le SCoT entend également promouvoir le développement du transport combiné rail-route au sein du territoire de Roissy Pays de France, et soutient les projets suivants :

- Le développement du site multimodal de la gare TGV-fret de Goussainville dans le cadre du projet européen Carex-Nord.
- Le maintien voire le développement de la desserte ferroviaire des ZAE là où elle est opérante, notamment sur la zone d'activités de Mitry-Compans, zone identifiée comme un site multimodal d'enjeux métropolitain

Les choix d'implantation des sites logistiques intégreront ces enjeux de développement de fret ferroviaire.

Les projets d'amélioration des lignes existantes et de nouvelles liaisons en transports collectifs

Face à la saturation et aux dysfonctionnements des lignes existantes, un premier objectif porté par la collectivité est d'améliorer la fiabilité et la performance des lignes de transports collectifs structurantes existantes de niveau métropolitain : les lignes de RER B et D et les lignes H et K du Transilien.



De nouvelles liaisons en transports en commun doivent également renforcer l'accessibilité et compléter le maillage du réseau structurant de niveau métropolitain. La collectivité porteuse du SCoT inscrit plusieurs projets structurants de transports collectifs d'échelle régionale, inscrits au SDRIF et/ou portés par lle-de-France mobilités ou la CARPF, programmés ou en projet :

- Des mesures conservatoires permettant la réalisation à terme du projet de barreau de Gonesse RER B RER D inscrit au SDRIF, bien qu'il soit en instance de décision pour son abandon. Dans cette attente, et d'autant plus dans la perspective de son non-aboutissement, la collectivité souhaite que des services performants de transports en commun soient mis en place pour assurer les liaisons Est-Ouest au sein du territoire, à l'instar des projets de BHNS étudiés par Ile-de-France Mobilités, en reliant Goussainville et le PIEX, Villiers-le-Bel et le PIEX et enfin la liaison Garges-Sarcelles-PIEX-Roissypôle.
- La gare aérofret entre le parc des expositions et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle
- La ligne 17 du Grand Paris Express qui a vocation à relier l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et le cœur économique du territoire, en desservant l'aéroport du Bourget, le Triangle de Gonesse et le PIEX à Villepinte. Une première phase de mise en service est prévue en 2027 avec un terminus au Bourget Aéroport ; une deuxième phase en 2030 avec un terminus au Mesnil-Amelot.
- Le prolongement du tramway T5 de Garges-lès-Gonesse à l'aéroport du Bourget;
- Les lignes du réseau « CoMet » (corridor métropolitain) qui intègrent les 4 lignes structurantes de transports collectifs, partiellement en site propre
- Le projet de transport collectif en site propre (Argenteuil / Roissy) via l'avenue du Parisis (ancien BIP).

Ce maillage du réseau structurant impactera fortement l'organisation des mobilités et nécessitera la structuration d'un système de rabattement vers ces nouveaux pôles, à travers une offre de transports collectifs en intermodalité et de services de mobilité innovants (cf. orientation 2, objectif 4). Le partenariat avec lle-de-France Mobilités, autorité organisatrice des transports, devra permettre un développement significatif et continu de l'offre de transports de

surface visant la connexion aux grandes infrastructures et la desserte des bassins de mobilité locaux.

D'autres grands projets impacteront le territoire, sans bénéficier en premier lieu, à ses habitants, suscitant l'inquiétude des élus tant sur les conditions de leur réalisation que sur la mobilisation de financements, au détriment d'autres projets de transports collectifs en faveur d'une amélioration de l'accessibilité régionale et interne du territoire.

- La liaison « Charles de Gaulle Express » doit permettre d'assurer une liaison rapide entre la gare de l'Est à Paris et le terminal 2 de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Concédée à un opérateur privé, elle a pour objectif de mieux relier l'aéroport à la Métropole du Grand Paris, notamment pour les voyageurs occasionnels et les touristes. Pour la CARPF, ses conditions de réalisation puis d'exploitation, qui, en l'état du projet, vont impacter le réseau ferroviaire existant dans son fonctionnement, ne doivent toutefois pas se faire au détriment des usagers quotidiens du territoire de Roissy Pays de France et de la qualité de service et de la performance des lignes de Transilien K et du RER B.
- Le projet de liaison à grande vitesse Roissy-Picardie, inscrit dans le SDRIF, consiste à réaliser une ligne nouvelle à double voies de 6 km environ entre la ligne d'interconnexion LGV au Nord de Roissy au niveau de Vémars, à la ligne conventionnelle Amiens-Creil-Paris, pour renforcer l'accessibilité du pôle d'emploi de Roissy depuis l'Oise. La CARPF souhaite que soit confirmée la réalisation d'un arrêt sur le territoire dans le cadre de ce projet, à la gare de Fosses-Survilliers, améliorant ainsi les liaisons entre le Nord du territoire et la plateforme Paris-Charles de Gaulle. La collectivité attire toutefois l'attention de ses partenaires sur l'impact physique du projet sur le territoire et la déstructuration des exploitations agricoles occasionnée par cette consommation foncière.

Les projets d'optimisation du réseau routier et de maillage du réseau routier par les projets

Le réseau routier existant, principalement orienté Nord-Sud, est aujourd'hui saturé de façon chronique. Le SCoT inscrit plusieurs projets d'infrastructures routières prioritaires, et non exclusifs, visant à poursuivre le maillage du réseau, notamment en Est-Ouest, essentiels pour le développement du territoire. Certains de ces grands projets sont par ailleurs nécessaires pour la réalisation de projets de transports collectifs en site propre (BHNS, couloirs bus):

- La réalisation du bouclage de la Francilienne qui conditionne l'amélioration de l'accès à la plateforme aéroportuaire à l'Est ;
- La réalisation du franchissement de l'A1 (liaison Triangle-Paris Nord 2) ;
- La liaison Meaux-Roissy (RN3-RN2);
- L'avenue du Parisis (prolongement du BIP).

La CARPF propose une optimisation des usages et de la gestion de ces nouvelles infrastructures dès leur mise en service, afin de veiller à limiter la congestion.

Si le réseau secondaire est à prendre en compte dans l'objectif général de décongestion du territoire, le fonctionnement du territoire repose prioritairement sur l'amélioration de la performance du réseau routier magistral aujourd'hui totalement saturé (A1, N2, N104) et du réseau routier métropolitain (notamment la D317, parallèle à l'A1), par une amélioration de l'exploitation du réseau et une meilleure intégration des infrastructures. Les autoroutes et les voies rapides urbaines doivent évoluer dans les usages et les modalités de gestion. Le développement des infrastructures, dans un territoire déjà lourdement doté, ne peut être la seule réponse à la congestion. De nombreuses expérimentations et solutions innovantes ont fait leur preuve dans d'autres agglomérations en Europe : gestion dynamique des voies, voies réservées aux transports collectifs et/ou au covoiturage, qualité des revêtements pour limiter les nuisances, intégration paysagère...

La CARPF entend promouvoir l'optimisation du réseau routier par de nouvelles solutions innovantes de gestion et d'usages. La consultation internationale sur les évolutions des autoroutes, du boulevard périphérique et des voies rapides structurantes du Grand Paris doit notamment y contribuer. La collectivité entend que les mesures proposées puissent aussi concerner les infrastructures traversant le territoire de Roissy Pays de France.

2.1.1.4 Compléter et fiabiliser l'équipement de tout le territoire, face au retard de développement des infrastructures numériques

L'aménagement numérique représente un enjeu majeur de l'attractivité et de la compétitivité des territoires, tant pour les habitants que les entreprises, en particulier pour répondre aux objectifs de rééquilibrage en matière d'habitat et d'emploi en lle-de-France et d'inclusion sociale.

Les débits Internet moyens sont inférieurs à la moyenne française et de l'Ilede-France, avec d'importantes disparités au sein du territoire. Le très haut débit se concentre autour de la plateforme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle, tandis qu'une vingtaine de communes n'y ont pas accès. La couverture en fibre optique du territoire a également des incidences sur l'attractivité des locaux d'entreprises, avec de fortes variations territoriales.

A l'échelle nationale, des plans visent à favoriser le maillage du territoire en Très haut débit d'ici 2022 (Plan France Très Haut Débit). Le SCoT vise un rattrapage en matière de déploiement des infrastructures numériques, en homogénéisant la couverture numérique du territoire, en s'inscrivant dans le déploiement des stratégies et schémas régionaux (SCORAN° et départementaux (Debitex).

En parallèle, la collectivité développe des actions portant sur les usages telle la Maison du Numérique sur Sarcelles.



2.1.2 Consolider le moteur économique du Grand Roissy autour de l'écosystème aéroportuaire

Les plateformes aéroportuaires Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Le Bourget sont de formidables leviers de développement économique pour la région lle-de-France et le territoire Roissy Pays de France. L'écosystème aéroportuaire représente aujourd'hui plus de la moitié des 180 000 emplois du territoire. La réalisation du projet d'agrandissement de la plateforme Paris-Charles de Gaulle avec la réalisation du terminal T4, qui doit répondre à la hausse du trafic aérien, doit générer près de 50 000 emplois directs et dans son sillage, une part importante d'emplois indirects.

L'activité aérienne et aéroportuaire structure en effet un tissu économique composite et diversifié, autour de plusieurs filières économiques porteuses, avec des effets d'entrainement et de diffusion pour l'ensemble du territoire Roissy Pays de France qu'il s'agit de maximiser.

Le corridor aéroportuaire, qui se situe en lisière du territoire Roissy Pays de France et qui dépasse largement ses frontières, nécessite un renforcement du dialogue entre les différentes parties prenantes concernées par le devenir économique de ce territoire métropolitain.

2.1.2.1 Conforter le positionnement international des plateformes aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget

Les deux plateformes aéroportuaires, qui génèrent richesses et emplois pour le territoire, constituent le cœur économique de Roissy Pays de France et jouent un rôle majeur dans son développement.

Dans un contexte de concurrence accrue entre les hubs aéroportuaires à l'échelle européenne et mondiale, la collectivité soutient les grands projets qui ont vocation à conforter et à renforcer le positionnement international des deux plateformes aéroportuaires, tout en veillant aux incidences sur le fonctionnement et l'organisation du territoire :

- Le projet d'agrandissement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et la réalisation du terminal T4 par Aéroports de Paris (ADP);
- La densification de la zone Cargo Charles de Gaulle, projet porté par ADP;
- Le projet CAREX de TGV-fret.

La collectivité affirme la nécessité d'intégrer au projet de territoire porté par le SCoT, les projets des plateformes aéroportuaires, qui impliquent des interactions fortes avec le reste du territoire, tant par les flux de marchandises et de voyageurs, que par les emplois qu'ils vont générer.

Le développement et le bon fonctionnement de ces équipements majeurs nécessitent d'être adossés et intégrés à une organisation réfléchie le plus en amont possible avec les secteurs environnants, afin de garantir la cohérence territoriale.

La CARPF souhaite également qu'une offre de formation professionnelle et d'enseignement supérieur, adaptée aux métiers de l'aérien, soit développée très en amont, afin que les emplois générés par ces grands projets profitent en priorité aux actifs du territoire (cf. orientation 1, objectif 4).

2.1.2.2 Conforter la place de l'immobilier tertiaire

Conforter la place de l'immobilier tertiaire du Grand Roissy nécessite de renforcer l'offre d'accueil de bureaux et l'offre de services aux entreprises, de soutenir le développement de tiers-lieux (bureaux mutualisés, fab lab...), pour répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises.

Dans la perspective d'un rééquilibrage Est-Ouest à l'échelle de l'Ile-de-France portée par le SDRIF en matière de développement économique, le SCoT entend également intensifier et conforter la place de l'immobilier tertiaire de haut niveau, tournée vers le marché international et métropolitain, connectée à la plateforme aéroportuaire et tirant bénéfice des nouvelles liaisons en transports collectifs.

- Le SCoT inscrit le développement du Triangle de Gonesse déclaré d'utilité publique par arrêté du 20 décembre 2018, projet économique, commercial, touristique et culturel de dimension métropolitaine et régionale, qui confortera le développement économique du territoire et son rayonnement international et métropolitain ;
- Le SCoT identifie également des sites tertiaires majeurs existants à conforter autour des plateformes aéroportuaires Paris-CDG et Paris-Le Bourget et des futures gares du Grand Paris Express. Le développement de ces grands sites métropolitains doit venir renforcer l'attractivité de l'ensemble du Grand Roissy, en cohérence avec le développement des autres grands sites du corridor aéroportuaire à une échelle élargie, et notamment PSA Aulnay, PIEX, Aérolians.
 - 2.1.2.3 Renforcer l'offre d'équipements de salon et de congrès et accompagner le développement de l'offre hôtelière

Le SCoT préconise également un renforcement des équipements de salon et de congrès de rang international, en particulier International Trade Center, pour accueillir les grands évènements et conforter l'attractivité du Grand Roissy, avec le parc des expositions du Bourget pour le territoire de Roissy Pays de France, en lien avec le PIEX à Villepinte pour l'EPT Terres d'Envol.

Le SCoT confirme le pôle de Roissy, deuxième pôle hôtelier de l'Ile-de-France avec le plus fort taux de remplissage à l'échelle régionale, dans sa vocation touristique, en particulier d'affaires. La collectivité accompagnera l'amplification de l'offre hôtelière - unique à l'échelle du nord francilien, qui devra dépasser les 15 000 chambres à horizon 2025, et l'amplification des connexions avec les équipements de congrès, de salons et de séminaires existants et en projet. L'amélioration de l'offre sportive et culturelle, en lien avec le tourisme d'affaires, doit également conforter la vocation touristique du territoire et son attractivité.

2.1.2.4 Renforcer la coopération interterritoriale pour le devenir économique du Grand Roissy

Pour consolider le moteur économique du Grand Roissy dont le devenir concerne plusieurs territoires à une échelle élargie ainsi que des acteurs économiques, le SCoT appelle également à une coopération renforcée et transparente entre les acteurs du territoire, et notamment :

- Entre la collectivité et Air France, qui est le plus gros employeur du territoire;
- Entre la collectivité et Aéroports de Paris, qui est notamment l'aménageur des plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget;
- Entre la collectivité et les collectivités du territoire et des territoires voisins :
 - La Métropole du Grand Paris et l'EPT Terres d'Envol en particulier,
 - La Communauté de communes Plaines et Monts de France (CCPMF), la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne, ainsi que le GIP Inter-SCoT regroupant la CARPF, la CCPMF, la Communauté d'agglomération Pays de Meaux (CAPM), la Communauté de communes Pays de l'Ourcq (CCPO)
 - Les Conseils départementaux Val d'Oise et du Seine-et-Marne ainsi que les Conseils départementaux limitrophes
 - La Région Ile de France.



2.1.2.5 Maximiser les effets d'entrainement et de diffusion pour le territoire en renforçant les filières économiques porteuses

L'activité aérienne et aéroportuaire structure un tissu économique composite et diversifié, autour de plusieurs filières économiques et de sites économiques majeurs, formant un écosystème producteur de valeur et d'emplois et durablement installées sur le territoire. Avec le renforcement du hub aéroportuaire, lié aux grands projets, le SCoT a pour ambition de rechercher la maximisation de l'effet d'entraînement du cœur économique aéroportuaire pour le reste du territoire, en confortant les filières économiques porteuses et en favorisant la constitution de systèmes économiques cohérents et lisibles, tant pour favoriser le maintien des entreprises que les nouvelles implantations des grands comptes et du tissu de PME/PMI:

- Les filières du fret aérien, de la logistique, de sous-traitance et maintenance (PME-PMI), qui concerne les entreprises en lien avec le transport qu'il soit lié à l'aérien, l'aéronautique ou la logistique, tirant parti de sa localisation privilégiée à proximité de l'aéroport Paris-CDG, du marché francilien et des axes autoroutiers reliant la région au Nord de l'Europe notamment pour l'approvisionnement depuis les ports d'Anvers et d'Amsterdam, à l'instar d'Air France KLM et de FedEx qui y ont installé leurs hubs mondiaux;
- Les filières de services, de l'hôtellerie/restauration et de nettoyage ou de sécurité, liées à la présence de la plateforme et non délocalisables, en structurant et en développant une véritable offre économique de sous-traitance et de services sur les territoires moins proches de l'aéroport;
- La filière de « l'économie des échanges internationaux » qui englobe le tertiaire de bureaux, le tourisme d'affaires et l'évènementiel, le commerce international, qui tirent profit des flux du trafic aérien de passagers et de l'effet « hub », et qui se traduit notamment par une offre de sous-traitance et de services liés à la plateforme aéroportuaire.

Dans le cadre du SCoT, cet accompagnement passe **par la proposition d'une offre foncière et immobilière adaptée**, au travers de la réhabilitation et de la rénovation d'espaces économiques déjà existants, par leur intensification et par le développement ciblé d'une offre en extension.

2.1.3 Maintenir un rythme de création d'emplois soutenu et favoriser l'ancrage des entreprises

La création d'emplois, l'accueil et le maintien des entreprises présentes sur l'ensemble du territoire est un enjeu majeur pour la compétitivité et le rayonnement du territoire au sein de l'Ile-de-France. Le SCoT a vocation à conforter et à consolider le tissu économique diversifié du territoire, porté par l'écosystème aéroportuaire, mais aussi par l'économie productive et présentielle, présente dans l'ensemble du territoire, à travers des implantations intégrées dans le tissu urbain mixte ou dans les zones d'activités économiques.

Faire bénéficier aux habitants de l'emploi local est un autre enjeu majeur, le territoire étant paradoxalement marqué par un fort taux de chômage et un faible accès à l'emploi local pour les actifs résidents qui travaillent majoritairement en dehors du territoire Roissy Pays de France. Le projet de la CARPF vise ainsi deux objectifs essentiels à la constitution d'un territoire plus résilient et inclusif :

- Elever le taux d'emploi du territoire (la part des actifs en âge de travailler en emploi) au standard des autres grands pôles d'emploi d'lle-de-France, soit 75%;
- Faire tendre son degré d'autonomie (la part des actifs résidents travaillant sur le territoire) vers celui des grands pôles d'emploi de deuxième couronne, soit 48%.

Le SCoT souhaite poursuivre le développement et l'adaptation de l'offre d'accueil économique du territoire, pour être en mesure d'apporter une réponse distinctive à la demande des entreprises, qui s'exerce sur des marchés locaux, métropolitains et internationaux fortement concurrentiels, par une offre foncière et immobilière et des services aux meilleurs standards, mais aussi par un cadre de vie et un environnement urbain de qualité pour les entreprises et les actifs.

Cette stratégie devra s'inscrire dans le développement du Grand Roissy et du Grand Paris, notamment avec les établissements publics de coopération intercommunale de la Plaine de France ainsi que le GIP Inter-SCoT (CARPF, CCPMF, CAPM, CCPO).



2.1.3.1 Accompagner le développement et le renouvellement des zones d'activités économiques

La demande d'implantation et de développement des entreprises est forte dans un territoire privilégié, notamment pour l'accueil d'activités logistiques, d'entreposage, de commerce de gros, industrielles, mais aussi de plus en plus mis en concurrence avec d'autres territoires franciliens.

Concernant les zones d'activités économiques qui occupent aujourd'hui un quart du territoire artificialisé, avec une faible polarisation des sites, le SCoT entend accompagner prioritairement l'intensification et le renouvellement des zones d'activités économiques, par des formes plus innovantes et une plus forte qualité urbaine, avec la volonté d'accroître le volume et la diversité des emplois offerts sur le territoire.

Le SCoT met l'accent sur le développement de la gestion des ZAE/ZI et leur montée en gamme, via l'amélioration des conditions de déplacement (personnes, marchandises), la qualité de l'environnement urbain et le développement de services aux salariés (coworking, tiers-lieux, accès au numérique) qui sont autant de facteurs qui contribueront à renforcer l'attractivité de ces zones et à garantir l'accessibilité des emplois qu'elles proposent pour les habitants du territoire.

2.1.3.2 Poursuivre le développement d'une logistique maîtrisée

La logistique est une activité indispensable aux besoins d'approvisionnement et à la vie économique de l'Ile-de-France. Au sein de la grande couronne, le territoire de Roissy Pays de France est un site stratégique pour l'accueil d'activités logistiques, par sa situation de carrefour et ses infrastructures exceptionnelles, et constitue un espace logistique majeur à l'interface de la grande logistique et de la logistique urbaine.

Le transport de marchandises, effectué à 90 % par voie routière tant en lle-de-France qu'en France, constitue une part importante des émissions de polluants liés aux transports et des nuisances pour les riverains. Alors que le développement de l'activité logistique a vocation à se poursuivre dans le territoire avec le renforcement du hub aéroportuaire et de l'activité fret, le SCoT souhaite favoriser le développement d'une logistique plus maîtrisée et à haute valeur ajoutée, en recherchant la compacité des nouveaux sites et en ciblant mieux les activités accueillies.

Le SCoT souhaite favoriser les innovations et la mutation du secteur logistique liées au numérique et à l'usine du futur, afin de limiter les nuisances sur le territoire et l'étalement urbain et soutient les projets favorisant le développement de sites multimodaux et du fret ferroviaire.

2.1.3.3 Accompagner le développement du tissu économique local lié à l'économie présentielle puis répondre à ses besoins

Pour accompagner le tissu local lié à l'économie présentielle (activités de services, artisanat, construction, restauration...), le SCoT souhaite également mieux connaître les besoins des entreprises. Dans les polarités et dans les secteurs bien desservis par les transports en commun, en tissu urbain mixte ou dans les zones d'activités, le SCoT a pour objectif de développer une offre immobilière tertiaire et d'activités diversifiée et distinctive, notamment tournée vers les marchés locaux de PME et PMI.



Pour conforter la dynamique de création d'entreprises, particulièrement forte dans les quartiers de la politique de la ville, l'agglomération souhaite également poursuivre sa politique volontariste de soutien au développement de l'économie sociale et solidaire et à l'innovation sociale, au profit de projets innovants créant de l'emploi et de nouveaux services aux habitants pour le territoire. Des projets concrets sont en cours, notamment sur l'ancien hôpital d'Adélaïde Hauteval avec deux équipements publics (le CARE - centre d'aide de retour à l'emploi) et un PAUSE (pole agri urbain social et écologique). Dans la continuité de son engagement la CARPF a été labellisée « Territoire French Impact », un label inédit pour l'innovation sociale au service des défis sociaux et écologiques des territoires. L'ambition portée par le territoire est notamment de prendre appui et de favoriser le lien entre l'activité économique, générée par le bassin aéroportuaire, et les territoires, de créer des synergies entre acteurs et de favoriser les retombées socio-économiques en termes d'emplois, d'insertion et d'inclusion, par le renforcement de l'écosystème d'innovation sociale. Cette politique s'appuie également sur l'ensemble des partenaires associés au développement de l'innovation sociale, sur le réseau des entreprises engagées du territoire, les grands groupes (Aéroports de Paris, Air France) ou encore sur le Club des acteurs du Grand Roissy.

En parallèle, et pour l'ensemble des sites, le SCoT entend également favoriser la mise en place de services aux entreprises et aux salariés, la demande connaissant de fortes évolutions :

- Renforcer l'accès au territoire autour de la zone aéroportuaire, que ce soit par la requalification des espaces publics pour faciliter le recours aux modes actifs ou par des services de mobilités intelligents, pour favoriser l'accès à l'emploi des habitants les moins qualifiés;
- Compléter et fiabiliser la desserte numérique du territoire au bénéfice de toutes les entreprises, dans les zones d'activités et dans le diffus.

2.1.3.4 Accompagner et anticiper les mutations de l'économie agricole

Une des spécificités du territoire, constitué pour moitié d'espaces agricoles, réside dans son activité agricole intensive, faiblement diversifiée, avec une importante production céréalière, qui s'inscrit dans des filières d'envergure nationale et internationale. Le territoire de Roissy Pays de France, au sein du Grand Roissy et de la Plaine de France, est considéré comme un « grenier à blé » de la France.

Outre la nécessaire préservation à long terme des terres agricoles et de l'appareil productif de la filière face à la pression urbaine (cf. orientation 3), le SCoT souhaite accompagner les acteurs économiques pour faire face aux mutations de la filière, dans le cadre d'une politique agricole locale concertée, qui s'appuie sur la charte agricole du Val d'Oise et celle en cours d'élaboration dans le territoire de le Seine-et-Marne, notamment pour :

- Préserver les surfaces agricoles et maintenir les conditions d'exercice de l'activité agricole;
- Favoriser les interactions entre l'urbain et le rural, notamment par le développement d'une agriculture de proximité,
- Soutenir les innovations et les expérimentations à travers le développement à court terme des circuits courts et de proximité, de l'agroforesterie, et à plus long terme, à travers le développement de l'économie circulaire (méthanisation, compostage et de l'agriculture urbaine), tant pour contribuer plus largement aux besoins alimentaires des habitants, que pour répondre aux besoins énergétiques du territoire.

2.1.4 Structurer une offre d'équipement de formation et d'enseignement supérieur, adaptée aux besoins des entreprises et au service des habitants

Pôle d'emploi majeur de la région francilienne, le territoire reste cependant paradoxalement fortement carencé en offre de formation et d'enseignement supérieur, aujourd'hui réduite à la présence d'une antenne de l'IUT Cergy-Pontoise à Sarcelles.

Ses habitants présentent un niveau de formation plus faible que la moyenne francilienne. Alors que les emplois de l'aéroport bénéficient insuffisamment aux populations riveraines, la formation aux métiers de l'aérien constitue un défi à relever pour le territoire.

La conjonction de ces deux paramètres obère à terme l'attractivité économique du territoire, et notamment l'accueil d'entreprises nouvelles, qui, dans leurs critères d'implantation, désirent trouver un écosystème formatif stimulant et pourvoyeur d'un vivier de salariés adaptés à leurs besoins en termes de qualification.

La structuration d'une offre de formation et d'enseignement supérieur adaptée aux besoins des entreprises du territoire de Roissy Pays de France répond à un triple objectif :

- Faciliter la diversification économique du territoire, et renforcer son positionnement tertiaire, par une offre d'enseignement supérieur ;
- Favoriser l'accès à l'emploi des habitants du territoire de Roissy Pays de France, marqué par un fort taux de chômage, malgré le fort indice d'emplois dans le territoire;
- Conforter l'écosystème aéroportuaire par une offre de formation de de niveau universitaire, segment aujourd'hui manquant dans le territoire de Roissy Pays de France, pour favoriser les synergies avec les entreprises.

Pour conforter l'appareil d'enseignement supérieur du territoire et le positionnement métropolitain du territoire, le SCoT propose et soutient le développement d'une université des métiers de l'aérien et de l'aéronautique.

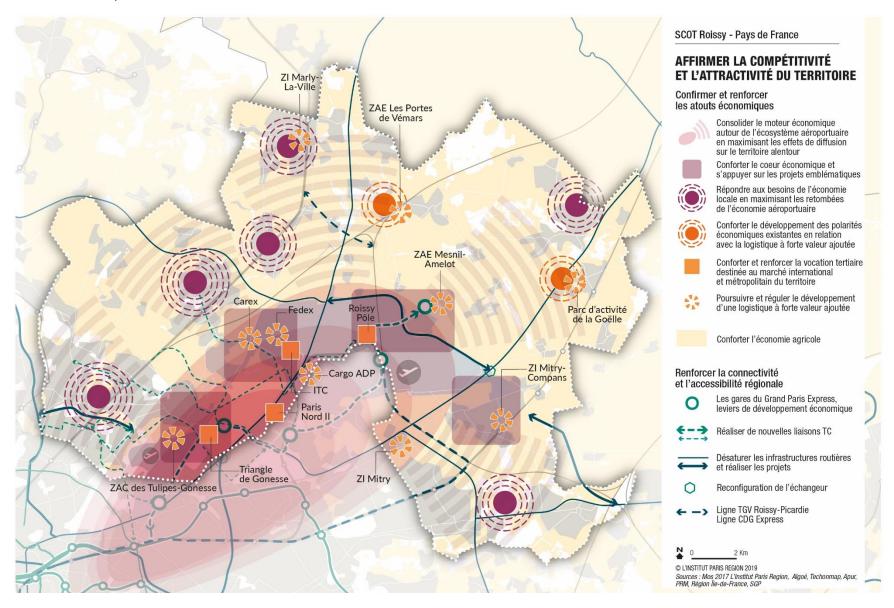
A ce titre, les projets suivants sont des éléments importants du parti d'aménagement :

- le campus des métiers et des qualifications autour du « Hub de l'aéroportuaire et des échanges internationaux »,
- le projet d'école hôtelière internationale,
- la formation professionnelle en lien avec la filière logistique et la soustraitance aéroportuaire;
- l'Afmaé-CFA des métiers de l'aérien.

Les équipements universitaires et de formation de dimension métropolitaine sont à localiser à proximité du réseau structurant de transports collectifs. Dans le cadre de la formalisation de son Schéma de Développement commercial, qui intègre un volet artisanat, la CARPF étudie l'offre de formation à adapter autour de l'Institut des métiers et de l'Artisanat.

Parallèlement à l'ambition de développer une offre de formation supérieure en adéquation avec la demande endogène, il est essentiel de développer la qualification de l'ensemble des publics du territoire – notamment les plus fragiles, avec des programmes de formation qualifiante et d'accompagnement vers l'emploi.

2.1.5 Carte de synthèse de l'orientation



SCoT - Roissy Pays de France

2.2 Un territoire inclusif et solidaire qui permet l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantit la qualité de vie au quotidien

Le SCoT a un rôle stratégique à jouer pour offrir un espace de vie agréable et facile à vivre, au sein duquel les populations, en fonction de leurs besoins et leurs aspirations, accèdent aux droits fondamentaux qui sont les leurs : un logement accessible et confortable, une offre de services diversifiée, pour se soigner, se former en continu, accéder à un emploi en adéquation avec leurs qualifications, accéder à la culture, au sport et aux loisirs. L'amélioration des conditions de déplacement, qui conditionne l'accès à l'ensemble de ces droits, est un enjeu majeur au sein du territoire de Roissy Pays de France.

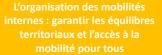
Affirmer la vocation des communes au sein d'une armature multipolair





Offrir un logement accessible et abordable à tous

Faire de l'accès à la formation un levier majeur, conciliant attractivité métropolitaine, cohésion sociale et territoriale Promouvoir une offre d'équipements et de services garante de la complémentarité e de la proximité





2.2.1 Affirmer la vocation des communes au sein d'une armature multipolaire

L'organisation territoriale de la CARPF est singulière, du fait de la présence des deux plateformes aéroportuaires, et en particulier celle de Paris-CDG qui crée une coupure majeure en plein cœur du territoire. Roissy Pays de France est un territoire contrasté, avec des niveaux de développement résidentiel et économique très différents selon les communes, une très forte spécialisation des territoires, générant d'importants besoin de déplacements et des coupures urbaines fortes.

- Des communes dites de « front métropolitain », comprises dans « le cœur de métropole » et « l'agglomération centrale » selon le SDRIF, en continuité de la zone urbaine dense, concentrent plus de la moitié des habitants de l'agglomération, avec de forts contrastes sociodémographiques entre l'Ouest et de l'Est, du fait d'une concentration des populations les plus paupérisées et les plus précaires et les plus forts taux de logements sociaux dans celles de l'Ouest.
- Les communes jouxtant la plateforme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle et impactées par les nuisances sonores les plus fortes (zones A et B du PEB), sont caractérisées « de fait » par un tissu majoritairement à vocation économique.
- Les communes situées le long des axes du RER et du Transilien, polarités secondaires, se développent à des rythmes différents, selon leurs capacités, sur un principe de mixité fonctionnelle.
- Des communes plus rurales sont marquées par un développement périurbain, là aussi différencié.

Le projet de territoire porté par la CARPF vise à un meilleur équilibre et une meilleure répartition du développement urbain, résidentiel et économique, en poursuivant une limitation de la consommation foncière, en réduisant les potentiels offerts par le SDRIF en matière d'extension urbaine pour préserver les espaces naturels et agricoles.



Le SCoT promeut une armature territoriale multipolaire et hiérarchisée, garante de la complémentarité et de la proximité, dans le respect de l'identité de chacune des communes. Il promeut un développement fondé sur un équilibre entre un objectif d'attractivité métropolitaine et un objectif de structuration d'un territoire des proximités.

L'armature multipolaire 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, tout en évitant l'écueil du « tout partout ».

Le SCoT poursuit le renforcement d'une armature multipolaire, à travers :

- Le renforcement des 4 pôles de centralité et des 7 communes qui y sont rattachées, qui ont vocation à polariser l'espace rural pour éviter l'accroissement des déplacements, en favorisant le développement de l'habitat et de l'emploi présentiel, en y implantant en priorité les équipements et services et en confortant le réseau de transports collectifs structurant, conformément au SDRIF. Le SCoT souhaite renforcer le rôle de ces 11 communes au sein du territoire, en cohérence avec le rôle spécifique qu'elles exercent dans l'agglomération, ou en lien avec les territoires voisins :
 - Pour le pôle de centralité de Fosses auquel sont rattachées les communes de Marly-la-Ville, Survilliers et Saint-Witz et pour le pôle de centralité de Dammartin-en-Goële auquel sont rattachées les communes d'Othis, Longperrier et Saint-Mard, le SCoT se fixe pour objectif d'en faire de véritables pôles urbains mixtes et d'affirmer leur rôle de polarisation du développement au sein de l'agglomération dans leur aire d'influence respective, en renforçant l'accueil de logements, d'emplois, de commerces et de services, et en particulier de services publics de proximité.

- Pour le pôle de centralité de Claye-Souilly, qui se situe à l'extrémité Sud-Est de l'agglomération, le SCoT fixe un objectif de maintien de la dynamique d'attractivité de la commune exercée hors agglomération, avec les territoires voisins, en veillant à renforcer son rôle de polarisation et les liens avec le reste du territoire de Roissy Pays de France, notamment avec les communes à proximité;
- Pour le pôle de centralité de Louvres auquel est rattachée la commune de Puiseux-en-France, le SCoT vise à conforter sa position de rotule urbaine centrale sur la diagonale ouest, reliant le nord et le sud de l'agglomération
- L'intensification du développement dans des communes du front métropolitain, lieux privilégiés de l'implantation d'équipements de niveau métropolitain et de la poursuite de développement et du renouvellement urbain, en répondant à leurs enjeux spécifiques et différenciés :
 - Renouer avec l'attractivité résidentielle pour les communes du sudouest du front métropolitain, Sarcelles et Garges-lès-Gonesse en premier lieu, Villiers-le-Bel, Bonneuil-en-France, Arnouville-lès-Gonesse, et les accompagner dans leur rôle d'interface et de trait d'union entre le territoire de la Métropole du Grand Paris, en particulier l'EPT Terres d'Envol, et celui de Roissy Pays de France :
 - Pour maintenir et entretenir l'attractivité des communes du sud-est, et plus particulièrement Villeparisis, en améliorant ses conditions et organisation de desserte et en travaillant sur la qualité des espaces publics. L'opération d'aménagement d'envergure de Mitry-le-Neuf (1 500 logements sur 20 ans) induira à terme une augmentation de la population de ce secteur du front métropolitain, qu'il conviendra de conforter par un maillage en matière d'équipements à vocation intercommunale voire métropolitaine.
- Le soutien au développement des « polarités relais » de Goussainville et de Mitry-Mory, situées dans « l'agglomération centrale » selon le SDRIF, qui structurent le territoire par leur situation d'interface entre les communes du « cœur de métropole » et les communes du reste de l'agglomération, compte-tenu de leur poids de population, d'emplois, d'équipements et de leur niveau de desserte par le réseau structurant de transport collectif.



- L'amélioration du maillage de proximité du territoire, par le renforcement ou le développement d'équipements et de services de proximité-incluant l'accueil d'activités tertiaires de proximité - et en garantissant l'urbanité aux plus petites échelles, par un développement résidentiel raisonné.
- Le renforcement de la vocation économique des communes de :
 - Roissy-en-France, Le Mesnil-Amelot et Mauregard qui se situent au cœur du corridor économique de la plateforme aéroportuaire Paris-CDG, dans la perspective du renforcement de la plateforme aéroportuaire, avec la réalisation du terminal 4 et de la réalisation de la ligne 17 et des gares du Grand Paris Express,
 - Mitry-Mory et Compans au niveau de la zone économique existante de Mitry-Compans, sur laquelle le SDRIF y localise un site multimodal d'enjeu métropolitain ;
 - **Gonesse**, pour accompagner le développement du projet métropolitain du Triangle de Gonesse ;
 - Saint-Mard et Moussy-le-Neuf, pour consolider leurs zones économiques.

2.2.2 Offrir un logement accessible et abordable pour tous

Le territoire de l'agglomération est un territoire dynamique sur le plan démographique : la population augmente, légèrement plus que la moyenne régionale, grâce à un solde naturel très dynamique, qui concerne les 42 communes de l'agglomération - dans des proportions néanmoins plus marquées pour les communes du front métropolitain, et malgré un solde migratoire négatif à l'échelle du territoire.

Le déficit d'attractivité de certaines communes est largement induit par des problématiques d'offre en matière d'habitat, liées à l'insuffisance de certaines typologies d'offre de logement et à la concentration de logement social dans certaines communes. A l'inverse, 20 communes sur 42 enregistrent l'arrivée de nouveaux habitants depuis plusieurs années.

Ces différents phénomènes créent des écarts sociaux et spatiaux qui vont s'accentuant, des communes jouissant d'une forte notoriété résidentielle, tandis que d'autres concentrent les populations les plus précaires du territoire.

La création d'une offre de logement nouvelle et l'amélioration du parc de logements existants doivent permettre de répondre à différents enjeux du territoire :

- Proposer une offre de logements nouvelle, diversifiée, en adéquation avec les différents niveaux de revenus des ménages, pour attirer de nouveaux ménages, et en particulier des actifs du territoire, et enrayer le solde migratoire négatif du territoire;
- Permettre la décohabitation des ménages et répondre ainsi en grande partie à l'augmentation du solde naturel avec l'enjeu fort d'offrir à la population jeune du territoire les moyens et l'envie de rester sur le territoire ;
- Prendre en compte les différents besoins des publics et leur permettre d'accéder à une offre de logement adaptée tout au long de la vie, en anticipant les modes d'habiter : jeunes actifs, étudiants, personnes en situation de handicap, vieillissement et dépendance, souhait d'ancrage des gens du voyage...
- Enrayer les écarts territoriaux et sociaux entre les communes.



2.2.2.1 Produire et proposer les bons logements

Le territoire doit contribuer à la production régionale de logements, telle que décrite dans le SRHH. A partir de 2017/2018¹, et pour une durée de 6 ans, le territoire de l'agglomération doit produire annuellement 1 700 logements, avec un objectif minimal annuel de production de 391 logements locatifs sociaux, pour tendre vers un objectif de 25 % de logements sociaux à l'échelle du territoire. La dynamique de développement constatée jusqu'alors est légèrement inférieure.

Si le SRHH indique un volume à produire, c'est au territoire ensuite d'organiser la bonne répartition et de développer les typologies les mieux adaptés aux besoins des habitants.

Aussi, le SCoT de la CARPF entend-il relever cet objectif quantitatif en précisant les principes et en qualifiant les cibles visées. Le PLHi, en cours d'élaboration, viendra préciser quantitativement et qualitativement les principes évoqués dans le PADD.

L'attractivité résidentielle du territoire passe par la capacité des acteurs publics et des opérateurs à proposer des logements accessibles à différents profils et qui répondent aux besoins diversifiés des habitants que le territoire accueille ou souhaite accueillir. Le logement accessible s'entend ici sous deux angles :

- L'accessibilité financière: la stratégie de programmation de l'habitat doit intégrer des produits « logement » s'inscrivant dans un panel de prix et de produits permettant à chacun, en fonction de ses ressources et de ses aspirations, de trouver un logement;
- L'accessibilité physique : tant par sa localisation, prioritairement bien connectée à des infrastructures de transport collectif, que par la conception même des bâtiments et des logements pour répondre aux particularités de certains publics, dont notamment les personnes à mobilité réduite.

La CARPF, au travers de son SCoT, a pour objectif de permettre les parcours résidentiels de tous les publics. Ainsi, le PLHi devra-t-il prévoir une programmation stratégique de l'habitat qui réponde à un large spectre de besoins : besoins de la décohabitation, des jeunes actifs, des familles — des familles monoparentales aux grandes familles-, des populations aux revenus modestes ou intermédiaires, des personnes âgées. La cible des actifs est particulièrement importante pour ce territoire qui souhaite renforcer l'équilibre entre habitat et emploi.

Pour mieux s'adapter aux enjeux de l'évolution des modes d'habiter, à la diversification des parcours résidentiels et de la qualité de vie, il est essentiel que les logements répondent à des exigences qualitatives correspondant le mieux possible à la diversité des situations.

Le PLHi devra veiller à concentrer l'effort de production sur les segments d'offre manquants et à faire émerger une offre de logements à prix abordable. Les petites surfaces sont identifiées comme déficitaires sur le territoire, alors qu'elles sont à même de répondre aux besoins de jeunes et de jeunes actifs.

Les ensembles résidentiels et les logements, loin d'être des produits standardisés, devront faire l'objet d'une recherche permanente d'adaptation à la demande, dans toute sa diversité et permettre, dans la mesure du possible, leur évolution dans le temps.

Il conviendra à travers le PLHi de répondre aux besoins émergents pour accompagner l'évolution des modes de vie : colocations, inter-générationnalité, habitats participatifs, espaces mutualisés, usages partagés de la voiture, jardins familiaux...

Cette diversité de la demande est à intégrer comme un atout à valoriser, à travers l'organisation de quartiers mixtes socialement, fonctionnellement et aussi dans leurs formes d'habitat.



Le SRHH fixe au territoire un objectif pour 6 ans, pour répondre aux objectifs de production du SDRIF. La dernière « Déclinaison territoriale des orientations » est datée de novembre 2017

Les opérations de grande envergure développées récemment sur Garges-lès-Gonesse (La Muette), sur Louvres-Puiseux ou à l'étude sur Mitry-Mory (projet d'environ 1 500 logements à Mitry-le-Neuf) sont des démarches exemplaires que le SCoT encourage à répliquer, car elles s'appuient sur une véritable réflexion de leur organisation et de leur fonctionnement au sein ou en proximité d'espaces urbanisés.

La création de nouveaux logements, insérés dans le tissu urbain, devra aussi faire l'objet d'une qualité dans les formes recherchées en cohérence avec l'environnement dans lesquels ils se situeront.

Les gens du voyage sont aussi à accueillir dignement. Dans ce territoire, à la fois de grand transit, mais aussi de « premier accueil », le SCoT s'engage à prévoir et organiser les conditions d'accueil des gens du voyage, conformément aux schémas départementaux d'accueil des gens du voyage, notamment par la réalisation d'une aire de grand passage. Le périmètre de l'agglomération est concerné par deux schémas départementaux qu'il s'agit de coordonner sur le territoire.

2.2.2.2 Répartir spatialement de façon équilibrée et cohérente l'offre nouvelle d'habitat

Le développement de l'urbanisation, et plus particulièrement celui de la production de l'offre de logements, s'inscrit dans un contexte territorial singulier et cadré par :

• Un cadre réglementaire lié à la nécessité de limiter la consommation d'espace, de conjuguer l'accueil de nouvelles populations pour rééquilibrer l'offre de logement à l'échelle de l'Ile-de-France, tout en veillant à préserver les habitants des nuisances liées à la présence des deux plateformes aéroportuaires (PEB);

- La définition de nouvelles règles du jeu par les opérateurs et le gouvernement :
 - L'arrêt de l'aide aux maires bâtisseurs ;
 - Le rééquilibrage au sein de l'agglomération de l'offre de logements sociaux démolie dans le cadre du NPRU et défini par l'ANRU, qui a pour objectif de favoriser la mixité sociale à l'échelle intercommunale;
 - Les lois LEC et ELAN.
- Des choix politiques portés par la CARPF en matière de préservation de l'environnement et du cadre de vie et de développement économique :
 - La volonté de maintenir l'activité et les surfaces agricoles, notamment en lien avec la charte agricole :
 - La nécessité de préserver et de valoriser des coupures vertes, de mettre en exergue la trame verte et bleue ;
 - L'importance de maintenir et de développer une offre économique.

Le SCoT de la CARPF entend se saisir de ces contraintes pour en faire de véritables atouts dans la structuration de son territoire et de son offre de logements nouvelle.

Le SCoT affirme un premier principe de solidarité entre les communes à l'échelle intercommunale, pour le déploiement d'une nouvelle offre de logements à produire annuellement, quelle que soit sa nature (accession, sociale).

Compte-tenu des inégalités territoriales engendrées par les PEB en matière de contribution du territoire à la production de logements, et tout en préservant les habitants des nuisances sonores, le SCoT souhaite exploiter toutes les possibilités offertes par les PEB dans l'état actuel du droit pour répondre à cet objectif de rééquilibrage à l'échelle régionale.



Le PLHi viendra préciser la territorialisation de la production de l'offre de logement en respect des principes suivants. Le développement résidentiel est à privilégier, prioritairement en densification des espaces urbanisés, et en particulier :

- Dans les communes du front métropolitain, bien desservies par les transports collectifs;
- Dans les 4 pôles de centralité à conforter et les 7 communes qui y sont rattachées ;
- Dans les polarités relais ;
- Dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs.

Le développement résidentiel doit s'inscrire dans le respect de l'intégration des dispositifs des chartes agricoles en matière de préservation des espaces agricoles et naturels, qui vont au-delà des objectifs imposés par le SDRIF en matière de potentiels d'extension urbaine.

Certains secteurs de développement de Gonesse et du Mesnil-Amelot sont conditionnés à l'amélioration de l'offre de transport.

Pour éviter de reproduire les phénomènes de concentration du logement social, le SCoT affirme des principes de mixité sociale, inter-générationnelle et fonctionnelle, tant dans les formes urbaines que l'offre de logements, qui devront se décliner aux différentes échelles.

Chaque commune, dans le respect de ses capacités, doit contribuer au développement de l'offre de logements sociaux pour viser le taux de 25% de logements locatifs sociaux imposé par la loi SRU. Pour répondre aux objectifs du SRHH, le SCoT rappelle l'importance de privilégier la production de logements sociaux dans les communes de plus de 1 500 habitants situées dans l'unité urbaine de Paris et dans celles de plus de 3 500 habitants situées sur le reste du territoire de la CARPF et qui à ce jour en sont insuffisamment pourvues, en étudiant leurs conditions suffisantes de desserte par les transports collectifs et de présence d'équipements, si celles-ci s'avèrent insuffisantes. Cette recommandation ne concerne pas les communes sous PEB.

Pour les communes déjà bien pourvues en logement locatif social, le SCoT encourage la mise en œuvre d'opérations de diversification de l'habitat, afin de rompre avec les situations de forte concentration dans certains quartiers, à l'instar de celles engagées au titre des politiques de renouvellement urbain, dans le cadre du NPRU, dans les communes de Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Villiers-le-Bel, Arnouville et Sarcelles.

2.2.2.3 Valoriser le parc de logement existant pour en assurer sa pérennité et l'inscrire comme un choix du parcours résidentiel

Aux côtés de la production nouvelle de logements à assurer, le SCoT vise également à faire converger les politiques pour le maintien et l'entretien du parc de logements existant, qu'il soit privé ou public.

Le territoire est confronté à des problématiques de dégradation de l'habitat privé, d'une faiblesse de ses qualités thermiques et d'un manque d'attractivité car ne répondant plus aux normes et aux conditions contemporaines. Des situations d'habitat indigne sont également recensés.

Le SCoT souhaite que le PLHi fixe des objectifs de réhabilitation du parc de logements privés, notamment dans les secteurs où les enjeux croisent ceux de la rénovation urbaine, de la précarité énergétique et de la mixité fonctionnelle.

Il favorise également une politique de l'habitat qui incite à l'amélioration et à la réhabilitation du parc de logements existants notamment par la mise aux normes énergétiques et la réduction du logement indigne.

Le territoire est engagé depuis de nombreuses années dans des politiques de renouvellement urbain, au titre des programmes de l'ANRU (PNRU et NPNRU). Le SCoT s'inscrit pleinement dans cet effort et engage les collectivités à s'inspirer des projets de renouvellement urbain dans le cadre du NPRU pour remettre à niveau le parc de logements sociaux, dans le cadre d'un projet urbain croisant,

SCoT - Roissy Pays de France

Replacer les quartiers de la politique de la ville, dans les dynamiques de développement de l'agglomération, améliorer leur image et renforcer leur attractivité, constituent bien un enjeu du projet de territoire, afin de réduire les effets de concentration des populations précarisées. L'amélioration du parc de logements doit s'inscrire dans le cadre de projets urbains, croisant au-delà des seules questions de l'habitat, les approches en termes d'aménagement urbain, de développement économique et commercial, ou encore d'accès à la culture comme vecteur d'inclusion sociale. C'est en particulier le cas plus pour les quartiers de Dame Blanche Nord (Garges-lès-Gonesse) les Lochères et Rosiers Chantepie (Sarcelles), Village-Puit la Marlière-Derrière les Murs de Monseigneur, les Carreaux (Villiers-le-Bel), Fauconnière et Marronniers (Gonesse), le Pôle Gare (Arnouville).

- 2.2.3 Promouvoir une offre d'équipements, de services et de commerce, cohérente avec l'armature territoriale, garante de la complémentarité et de la proximité
- 2.2.3.1 Adosser une offre d'équipements et de services diversifiée en cohérence avec l'armature territoriale

Le territoire de Roissy Pays de France est globalement peu doté en équipements structurants et moyennement doté en équipements de proximité, avec une offre globale qui ne couvre pas tous les besoins, notamment en matière de culture, d'éducation, de santé ou encore d'espaces verts.

L'agglomération soutient les actions qui visent à assurer une égalité d'accès aux services et aux équipements. En lien avec l'armature territoriale décrite précédemment, le SCoT encourage le maillage du territoire, par un renforcement et une diversification des équipements et des services, pour créer une plus forte proximité entre l'offre d'habitat, d'emplois, d'équipements et de service, et améliorer la qualité de vie. Il sera également recherché une consolidation du commerce de proximité dans un périmètre proche en facilitant les mobilités et l'accessibilité aux différents sites.

Le SCoT vise à soumettre la réalisation de nouveaux équipements à plusieurs principes généraux en termes de localisation :

- La taille des équipements, et leur capacité d'accueil ainsi que leur niveau de rayonnement, devra se faire en cohérence avec les capacités actuelles des communes et leurs potentialités de développement :
 - Prioriser la localisation des nouveaux équipements structurants, à caractère métropolitain et de rayonnement d'agglomération, dans les communes du front métropolitain, les quatre pôles ciblés par le SDRIF et les communes de Goussainville et de Mitry-Mory sur les projets leur permettant de conforter ou d'accompagner leur trajectoire démographique et de valoriser leur accessibilité;
 - Favoriser les logiques de mutualisation pour des équipements structurants à l'échelle des plus petites communes, dans un souci d'équilibre infra-territorial
 - Encourager la mise en place de services alternatifs dans des lieux accessibles et fréquentés (gares, polarités, équipements publics...)
- Le développement de projets structurants, quelle que soit leur nature devra également être conditionné à leur bonne accessibilité en transports en commun et en modes actifs, par des cheminements adaptés et sécurisés. Visant majoritairement un public jeune, les équipements sportifs et culturels doivent faciliter l'autonomie des jeunes.

Le SCoT encourage également la prise en compte des équipements culturels existants (cinémas, médiathèques et salles de spectacle communaux) dans l'organisation de la desserte en transport, en parallèle de politiques publiques visant à favoriser leur mise en réseau autour d'événements et de thématiques pouvant faire sens à l'échelle de l'agglomération.

En ce sens, le SCoT encourage également toute valorisation patrimoniale, architecturale et naturelle, visant à promouvoir les spécificités du territoire, comme dans le cas de la valorisation archéologique portée par le musée Archéa qui anime et gère les sites du château d'Orville, le site des potiers de la vallée de l'Ysieux ainsi que, à terme, le pôle de conservation et de valorisation du patrimoine, ouvert aux chercheurs ainsi qu'au grand public.

Le SCoT entend accompagner le développement du projet du Triangle de Gonesse qui vise à renouveler l'attractivité métropolitaine du territoire par l'accueil de nouvelles fonctions à vocation culturelle, sportive, formative, de loisirs et les aménités associées.

D'une façon plus générale, et pour accompagner à la fois le maillage du territoire, et l'équité territoriale, le SCoT souhaite une couverture numérique uniforme et de qualité sur l'ensemble du territoire, afin de lutter contre la fracture numérique.

2.2.3.2 Engager un rééquilibrage de l'offre commerciale et renouer avec des centres villes vivants et animés

Le commerce joue un rôle majeur dans l'organisation et l'équilibre territorial, répondant à des besoins de consommation, participant de l'animation et de la qualité de vie, et générant des flux de déplacements.

L'armature commerciale de Roissy Pays de France présente aujourd'hui plusieurs déséquilibres, en matière de formats, de segments commerciaux et de répartition territoriale, avec une prédominance de grandes zones commerciales périphériques à fort rayonnement (Aéroville, Claye-Souilly, My Place, O'Parinor/Paris Nord 2), majoritairement concentrées dans les communes du front métropolitain, qui concurrencent des zones commerciales vieillissantes au sein de l'agglomération (Sarcelles, Gonesse, Goussainville) et le commerce de proximité, et qui sont elles-mêmes en concurrence avec d'autres pôles commerciaux de rang métropolitain et régional en Ile-de-France. Dans un contexte de renforcement de certains grands pôles commerciaux périphériques et d'évolution des comportements d'achat, le commerce de proximité s'est progressivement affaibli, en dépit des efforts de certaines communes pour le maintenir.

Le SCoT souhaite prendre en compte les mutations à l'œuvre des comportements d'achat et la nécessaire adaptation actuelle et à venir de l'offre commerciale, avec le commerce en ligne, par le développement de nouveaux concepts et d'une diversité de l'offre, par l'adaptation des ensembles commerciaux aux exigences de développement durable en terme de qualité et d'insertion architecturale, urbaine et environnementale et la réponse à la progression de la demande des produits de qualité, de proximité et à l'empreinte écologique modérée.

L'objectif du SCoT est d'engager un rééquilibrage de l'offre commerciale, entre le commerce de centre-ville et les zones commerciales périphériques, en favorisant le développement ou le retour du commerce dans les centralités, pour conforter le rôle des polarités dans l'armature territoriale, répondre aux besoins de proximité et à l'évolution des comportements d'achat, contribuer à l'animation des centres-villes et centres-bourgs, de façon vécue et réelle pour les habitants, et réduire les besoins de déplacements. Concomitamment, il s'agira de porter une vigilance particulière à l'évolution de la déqualification des ensembles commerciaux pour éviter l'apparition de friches. Aussi, le SCoT visera à faciliter les conditions de (re)développement des sites en fragilité sur lesquels des entreprises souhaiteraient contribuer à leur renouvellement et au regain de l'activité commerciale et économique, dans le respect des équilibres territoriaux portés par le SCoT.

Le développement de nouveaux logements, en renouvellement urbain comme en extension, devra prendre en compte le commerce existant pour veiller à ne pas le fragiliser.

- LLe SCoT souhaite renforcer une offre commerciale de proximité à 3 niveaux territoriaux : dans les centres-villes, les centralités et centresbourgs.
- Dans les communes du front métropolitain, les 4 pôles de centralité et les pôles relais, le SCoT souhaite renforcer l'armature commerciale, par l'implantation d'une offre commerciale diversifiée et de centre-ville, pour répondre aux besoins quotidiens et hebdomadaires des habitants et à l'animation urbaine.
- En parallèle, le SCoT souhaite conforter le développement des zones à vocation uniquement commerciale dans leur périmètre existant, en contrôlant le développement d'offres complémentaires, et en améliorant la qualité et l'intégration urbaines, paysagères et environnementales de ces zones pour anticiper les risques de déqualification et d'obsolescence.

SCoT - Roissy Pays de France

Le SCoT appuiera les démarches de modernisation de l'offre et de son accessibilité à travers notamment la digitalisation des commerces et des services. Cette offre s'inscrit dans la volonté d'accompagner l'attractivité du territoire et de sa trame urbaine.

A travers sa stratégie commerciale, la CARPF déploiera les outils et les moyens nécessaires à une meilleure lisibilité de l'offre de proximité. Elle se donne pour objectif de passer de documents d'intention à des documents règlementaires : la proposition d'une charte de développement commercial impliquant les communes sera un premier pas pour travailler les équilibres multipolaires et une stratégie partagée.

A cet effet, des outils de gouvernance seront créés et animés pour avancer collectivement sur les questions commerciales et artisanales de la CARPF.

2.2.3.3 Doter le territoire d'une couverture sanitaire à la hauteur de son poids de population

La couverture sanitaire est aujourd'hui insuffisante pour une agglomération forte de plus de 350 000 habitants et inégalement répartie. Les équipements, quand ils existent, comme l'hôpital public de Gonesse, sont ainsi difficiles d'accès pour toute une partie de la population de l'agglomération, qui dépend également pour une part du Grand hôpital de l'Est francilien à Jossigny (Seine-et-Marne).

Ce constat n'est pas récent, et les collectivités locales, que ce soit les communes ou la communauté d'agglomération, sont déjà engagées pour pallier le déficit d'offre de services dans le domaine sanitaire.

L'accès à la santé est un enjeu fort non seulement du point de vue de l'accès aux droits fondamentaux des habitants et à la santé publique, mais aussi en termes d'attractivité résidentielle et de rayonnement métropolitain du territoire.

Offrir des équipements sanitaires couvrant un large éventail de spécialités, est un vecteur pour contribuer au bien-être territorial des habitants actuels et un point d'appui pour ancrer une population nouvelle. Le SCoT encourage le développement des équipements sanitaires visant à conforter le territoire des proximités de l'agglomération et le territoire des solidarités.

La stratégie du SCoT vise plus particulièrement à soutenir :

- L'amélioration de la desserte de l'hôpital de Gonesse, en travaillant physiquement sur ses infrastructures d'accès mais aussi, avec les autorités compétentes, sur le registre de la carte de veille sanitaire pour en faire l'hôpital de référence à destination des habitants de l'agglomération, dans l'attente d'un nouvel équipement éventuel à moyen-long terme;
- L'amélioration de l'accès au Grand hôpital de l'Est francilien à Jossigny (Seine-et-Marne), dans l'attente d'un nouvel équipement à moyen-long terme ;
- L'étude d'un second hôpital à l'est de l'agglomération dans une perspective de rééquilibrage de l'offre dans l'agglomération ;
- L'accompagnement du développement de toutes les formes d'équipements à vocation sanitaire en veillant toujours à leur accessibilité et à l'équilibre Est-Ouest, en cohérence avec l'armature territoriale définie :
- L'émergence de projets innovants de réseau de soignants en lien avec la télémédecine notamment en milieu rural.

Le SCoT encourage également les projets d'équipements d'accueil pour les habitants en situation de handicap, pour favoriser l'inclusion sociale. Plusieurs projets sont d'ores et déjà en cours de montage notamment à Marly la Ville. Le SCoT souhaite les accompagner, car ils répondent à des solutions d'accueil pour des familles qui peuvent se trouver en situation de précarité.

Il s'agit aussi d'organiser leurs complémentarités tant en termes de pathologies à prendre en charge que de tranches d'âge afin de permettre l'accomplissement de parcours de santé tout au long de la vie, notamment pour les personnes en situation de handicap qui les rend non-autonome.

La mise en place de solutions à destination des aidants, telle des maisons du répit, doivent aussi être encouragée.



2.2.3.1 Contribuer à l'aménagement culturel du territoire et favoriser l'accès à la culture et au patrimoine au plus grand nombre

La volonté de l'agglomération Roissy Pays de France est également de faire de la culture un levier d'inclusion sociale et territoriale. Il s'agit de de favoriser l'accès à la culture et au patrimoine au plus grand nombre, de contribuer à l'aménagement culturel du territoire en facilitant le travail en réseau des acteurs du territoire et en portant des projets et équipements structurants sur l'ensemble du territoire, ou encore favoriser l'accès au savoir, à la connaissance et à la culture scientifique. La culture est également vue comme un élément fédérateur qui accompagne les dynamiques territoriales et favorise l'appropriation du territoire par les habitants, entre visibilités, attractivité et correction des disparités et des inégalités sociales.

La politique de l'agglomération a pour objectif de renforcer les équipements culturels et patrimoniaux structurants pour le territoire : dans le cadre de l'action d'Archéa « Musée de France », la création d'un centre d'interprétation sur le site des potiers de la vallée de l'Ysieux et la création d'un pôle de conservation et de valorisation du patrimoine. La rénovation du cinéma de la vallée de l'Ysieux, et le renforcement du réseau des cinémas indépendants contribuera à cet aménagement culturel. La lecture publique et le réseau de médiathèques avec la nouvelle médiathèque intercommunale à Garges-lès-Gonesse qui sera livrée en 2021 participent à la mise en œuvre d'un projet culturel innovant à l'échelle du territoire.

Enfin les partenariats avec plusieurs partenaires institutionnels et notamment le musée national de la renaissance ou avec le Centre National des Arts de la Rue à Garges-lès-Gonesse, ont également vocation à renforcer l'attractivité et le développement du territoire.

Le SCoT encourage également le maillage et l'accessibilité aux équipements culturels au sein de l'armature territoriale définie et en cohérence avec elle, en tenant compte des usages différenciés de ces équipements, tout en portant la réflexion sur l'accessibilité, la tarification, les heures d'ouverture, la mobilité et la circulation des publics.

Pour répondre aux besoins de l'ensemble des communes du territoire, le SCoT soutient le décloisonnement des équipements culturels, l'innovation et la mise en réseau des équipements pour assurer une meilleure complémentarité entre les communes.

2.2.4 Faire de l'accès à la formation un levier majeur pour concilier attractivité métropolitaine, cohésion sociale et territoriale et l'accès à l'emploi

Bien que droit fondamental, l'accès à la formation, sur le territoire de Roissy Pays de France doit faire l'objet d'une partie dédiée compte tenu des problématiques auxquelles reste confrontée l'agglomération.

L'agglomération est convaincue que le levier majeur pour faire tenir ensemble les deux objectifs clés d'attractivité métropolitaine et de construction d'un territoire des proximités passe obligatoirement et nécessairement par l'amélioration des équipements et des services de formation, sur l'ensemble du chaînage : initiale, continue, professionnelle, alternative.

Le SCoT en fait un axe essentiel à la fois pour donner aux habitants du territoire les meilleures chances d'accéder à une qualification et à des horizons professionnels large et pour mieux faire coïncider le potentiel de main d'œuvre et les emplois qui leur sont et seront offerts sur le territoire.

2.2.4.1 Soutenir le développement et la diversification de l'offre de formation pour permettre une meilleure qualification des jeunes et apprenants

Dans la perspective d'augmentation du nombre d'emplois offerts sur le territoire, estimée à 100 000 à l'horizon 2030, un des enjeux est d'outiller le territoire pour permettre de pourvoir à ces emplois et augmenter le taux d'emploi global du territoire, au travers d'une offre de formation adéquate orientée sur l'économie aéroportuaire (Université des métiers de l'aérien et de l'aéronautique), l'hôtellerie et la restauration, et l'apprentissage des langues au plus tôt dans le cursus.



Par ailleurs, les tendances démographiques, entre le vieillissement de la population, la natalité dynamique, l'augmentation attendue de la population, vont générer des besoins et un développement de l'économie servicielle incluant l'aide à la personne. Des équipements existent déjà comme par exemple le lycée professionnel Charles de Gaulle des métiers de l'action sociale à Longperrier.

Il s'agit, au travers du SCoT et de l'espace collaboratif territorial qu'il offre, de réfléchir à l'enrichissement de cette offre globale, en lien avec les deux académies qui sectorisent le territoire (Académie de Créteil et Académie de Versailles) et l'ensemble des partenaires impliqués dans la formation, en favorisant une égalité de traitement des scolaires à l'échelle d'agglomération.

L'accès à la formation, que ce soit pour les jeunes, les actifs et les demandeurs d'emploi, est aussi à appréhender sous un double mouvement que le SCoT entend accompagner :

- Permettre aux jeunes des territoires voisins ou plus éloignés de bénéficier des formations actuelles et à venir offertes sur le territoire. En ce sens, en fonction de la nature des projets formatifs, il conviendra d'envisager une offre d'hébergement suffisamment souple pour être adaptée aux différentes situations des apprenants et les aménités associées ; il s'agira aussi de prévoir les bonnes conditions de l'accès physique aux équipements ;
- Continuer de permettre aux jeunes du territoire d'aller étudier en dehors, le territoire de l'agglomération n'ayant pas vocation à couvrir tous les besoins, et notamment de faciliter l'accès à la richesse de l'offre de formation de la métropole francilienne, dans une logique pendulaire et éviter les surcoûts de logement par exemple. Cela signifie d'agir encore plus fortement sur la performance des liaisons du territoire avec le cœur métropolitain.

Plus particulièrement, le repérage des conditions d'accès à l'offre de formation du territoire pour les habitants qui en sont le plus éloignés sera un axe fort du projet de mobilités qui sous-tendra le SCoT.

2.2.4.2 Adapter la capacité formative du territoire aux évolutions démographiques et en cohérence avec l'armature territoriale

Les établissements scolaires du territoire sont soumis à une forte pression liée à la jeunesse de la population générant des classes surchargées, notamment dans les communes qui connaissent de fortes croissances de population. L'évolution du solde naturel, même s'il ralentit sur la dernière période, laisse néanmoins envisager une poursuite de la vitalité des naissances et des « reports » des jeunes nés en 2017, sur l'échéance du SCoT, qui doit intégrer les évolutions capacitaires sur l'ensemble des niveaux (primaire, secondaire...). A ceci il convient d'ajouter le déficit d'attractivité dont souffrent certains établissements (et plus particulièrement des lycées) du territoire. Eu égard également aux dispositions gouvernementales du dédoublement des classes de CP et de CE1, la capacité des établissements scolaires constitue un véritable enjeu.

Pour répondre à ces enjeux, le SCoT veille à ce que le maillage du territoire en établissements scolaires soit cohérent avec l'armature territoriale définie, avec une progressivité dans l'équipement des communes selon leur taille, leur desserte et leur capacité de développement. En lien avec les collectivités compétentes, la localisation de nouveaux collèges et lycées devra se faire dans le respect de la hiérarchisation souhaitée du territoire.

Tout nouveau projet d'établissement scolaire devra prendre en compte l'accessibilité par une desserte en transports en commun, ou un cheminement modes actifs et sécurisé pour favoriser l'autonomie et les pratiques de mobilité favorables à la santé.

Le SCoT rappelle l'importance de bien anticiper les projections démographiques associées aux nouveaux projets de logements et encourage les communes à anticiper les capacités de leurs établissements scolaires. Ce travail devra se faire en cohérence avec la carte académique en œuvre sur le territoire, en mobilisant de concert les deux académies compétentes et étudier conjointement les dérogations possibles pour favoriser l'accès, dans la proximité, aux équipements présents sur le territoire.

- 2.2.5 L'organisation des mobilités internes : garantir les équilibres territoriaux et l'accès à la mobilité pour tous
- 2.2.5.1 Répondre aux besoins de mobilité des habitants et des usagers par un système de mobilité plus fiable, plus équitable et plus durable

La saturation du réseau routier, la faiblesse de l'offre de transports en commun et son manque de performance pèsent aujourd'hui sur le fonctionnement et les perspectives de développement du territoire.

Le territoire est très dépendant de la voiture, que ce soit pour l'accès à l'emploi et aux ressources du territoire : cette dépendance résulte d'une organisation très monofonctionnelle, qui crée d'importantes coupures urbaines, et d'un déséquilibre territorial, entre le Nord et le Sud du territoire, entre des espaces urbanisés très denses du front métropolitain, et de vastes zones monofonctionnelles à vocation résidentielle ou économique de faibles densités dans le reste du territoire. La déconnexion entre les lieux d'habitat, d'emploi, de consommation, de services et de loisirs des habitants et des usagers du territoire renforce les besoins de déplacement, dans un territoire par ailleurs marqué par d'importants besoins de déplacements de marchandises et de touristes, qui pèsent sur les infrastructures de transport.

Si les transports collectifs représentent une part importante des déplacements notamment en lien avec Paris et les EPT voisins Terre d'Envol et Plaine Commune, la majorité des actifs se déplacent en voiture dans le territoire pour aller au travail, structurant ainsi la journée et les autres déplacements. A l'inverse, près de 20 % des ménages ne sont pas motorisés et sont captifs de la marche et des transports collectifs, ce qui peut représenter un frein à l'accès à l'emploi faute d'une desserte et d'une offre de services adaptée. La pratique de la marche à pied, majoritaire pour les déplacements internes, est à conforter.

Le SCoT vise à :

- Répondre aux besoins de mobilité des habitants et des usagers, en améliorant les conditions de déplacement au sein du territoire, en vue de réduire les temps de parcours et d'optimiser les temps de déplacements des usagers;
- Etablir les conditions d'un système de mobilité plus durable, plus équitable et plus fiable, pour contribuer à structurer l'armature multipolaire du territoire;
- Garantir l'accès à la mobilité pour tous, que ce soit pour l'accès à l'emploi, à la formation, aux services et autres aménités.

Le système de mobilité durable, que le SCoT promeut, passe par le développement d'un bouquet d'offres de transport et de mobilité, qui favorise le report modal et contribue à limiter la congestion routière et à améliorer les conditions et les temps de déplacements des habitants, notamment pour une réduction des distances parcourues et des temps de parcours :

- S'appuyer sur l'ensemble des modes de déplacement, individuels et collectifs, à organiser de façon complémentaire, en favorisant les transports collectifs, en confortant l'usage de la marche et en contribuant au développement du vélo de loisir ou au quotidien;
- Favoriser le développement de solutions de mobilités durables et innovantes contribuant au renforcement du système de mobilité à l'échelle d'agglomération et à l'amélioration de la qualité et du cadre de vie.

D'une manière générale, toute la stratégie du SCoT s'inscrit dans une approche qualitative et cohérente d'amélioration des temps de déplacements, et notamment :

- De façon directe, en promouvant un système de mobilité durable et en soutenant les projets d'amélioration et de créations d'infrastructures;
- De façon indirecte par différentes dispositions précisées dans ce PADD :
 - Une armature territoriale structurée qui organise le rapprochement des différentes fonctions
 - La volonté de privilégier le renforcement de l'offre commerciale de proximité



- La priorité faite à l'intensification de l'habitat dans les zones déjà urbanisées
- Le rapprochement de l'urbanisation aux modes de transport et la desserte en TC
- Le maillage des équipements et des services.

Le SCoT promeut également de nouvelles organisations innovantes de la distribution des marchandises en ville, que ce soit par des emprises foncières pour la localisation de plateformes dédiées au groupement et à la distribution des marchandises, par la réglementation et l'aménagement de places de livraisons ou encore l'expérimentation de modes opératoires innovants.

2.2.5.2 Un réseau de transports collectifs renforcé qui maille densément et finement le territoire, complété par des services de mobilité innovants

Le SCoT affirme la nécessité de renforcer le réseau de transports collectifs, conformément au SDRIF, afin de mailler densément et finement le territoire, pour accompagner son développement, par la hiérarchisation de l'offre :

- Le réseau métropolitain (RER, Transilien, Grand Paris Express) qui a vocation à desservir les polarités et les sites économiques métropolitains du territoire :
- Le réseau de bus structurant qui a vocation à mailler le territoire et à favoriser le rabattement vers le réseau métropolitain;

En matière d'offre de transport, la desserte du territoire par le métro du Grand Paris Express va développer une nouvelle accessibilité pour le territoire, en reliant la plateforme du Bourget à de de grands sites économiques (PIEX) et de projet (Triangle de Gonesse), à la plateforme aéroportuaire CDG et à terme, à la polarité du Mesnil-Amelot, dont l'urbanisation est conditionnée au renforcement des transports collectifs.

Les gares du GPE, et notamment celle du Mesnil-Amelot, ont ainsi vocation à devenir de nouvelles portes d'entrée pour l'accès au réseau de transports collectifs métropolitain dans le territoire. Le SCoT portera une attention à l'organisation du rabattement, favorisant l'usage des transports collectifs, du covoiturage et des modes actifs, en particulier pour les communes de l'est de l'agglomération, dans la partie seine-et-marnaise du territoire aujourd'hui mal desservie par les transports en commun. Il y portera une vigilance toute particulière également pour que le développement de cette gare s'inscrive dans la logique et les démarches initiées par la Société du Grand Paris sur l'ensemble des gares du GPE, qui visent à ce qu'elles soient toute des lieux où puissent se développer des fonctions commerciales et tertiaires.

Le SCoT inscrit également d'autres projets structurants TC qui ont vocation à améliorer les liaisons internes et en lien avec la Métropole, avec le prolongement jusqu'à la gare du Bourget RER du tramway T5, qui relie actuellement Saint-Denis à la gare de RER Garges-Sarcelles, et la réalisation à court terme des 3 liaisons BHNS Est-Ouest étudiées en 2018 par Ile-de-France Mobilités :

- Goussainville (Les Grandes Bornes) PIEX,
- Villiers-le-Bel (Village) Roissypôle,
- Garges-Sarcelles-PIEX-Roissypôle".

Et d'autres encore à l'étude d'opportunité reliant Villeparisis/Mitry-le-Neuf/Aéroport CDG,Dammartin-en-Goële/ Aéroport CDG et Claye-Souilly/ Aéroport CDG.

La réalisation de ces projets, et les autres intégrés également au projet CoMeT, contribuera à la mise en œuvre progressive du réseau de bus structurant, permettant de mieux mailler le territoire notamment entre l'Est et l'Ouest et de mieux relier les polarités urbaines et les secteurs urbains, aux zones d'emplois, en particulier à celles de la plateforme aéroportuaire, aux zones commerciales et de loisirs, et en rabattement, sur les gares existantes et futures (RER et Grand Paris Express).

Le **SCoT** insiste sur la nécessité de faire bénéficier à ce réseau de bus structurant, qui s'appuiera sur la trame viaire existante, de voies en site propre et d'un niveau de service adapté, afin de garantir sa performance et son attractivité.

Le SCoT rappelle aussi la nécessité de :

- Renforcer les liaisons routières Est-Ouest au sein du territoire, notamment par la réalisation de l'avenue de Parisis qui doit accueillir une ligne structurante de transports collectifs (BHNS Garges-Sarcelles-PIEX-Roissypôle") et par le bouclage de La Francilienne à l'Est de l'aéroport CDG;
- Améliorer l'offre de service des transports collectifs, notamment les liaisons Est-Ouest, afin de renforcer les lignes existantes, la fiabilité des déplacements (exploitation, ponctualité) et de mieux répondre aux besoins des salariés et des entreprises (réduire les temps de transport, horaires décalés);
- Encourager le développement du transport à la demande et de services à la mobilité (parking-relais, aires de covoiturage, autopartage, navettes...), complémentaires des réseaux de transports collectifs, permettant de répondre aux besoins de mobilité des habitants et des usagers de territoires moins bien desservis ou à des temporalités spécifiques et d'accompagner le développement de ses territoires.

2.2.5.3 Favoriser l'égal accès aux ressources et notamment à l'emploi

Le SCoT porte l'objectif de **favoriser un égal accès aux ressources pour les habitants**, en particulier pour les publics les plus précaires, non motorisés et captifs des services publics de mobilité, et pour les publics éloignés de l'emploi, pour qui la mobilité peut constituer un frein majeur.

Compte-tenu du PEB qui contraint le développement du territoire et de la structure du tissu économique, une partie des grandes zones d'emploi ont vocation à rester monofonctionnelles du fait de l'importance des tènements, ce qui pose la question de leur accès, en particulier pour les résidents du territoire qui profitent aujourd'hui peu de l'emploi local.

Le SCoT vise à offrir le choix à travers un bouquet d'offre de transport et de services à la mobilité, qui réduise la dépendance à la voiture, notamment pour l'accès aux grandes zones d'emploi du territoire.

L'agglomération accompagnera le développement de l'agence locale de mobilité du Grand Roissy et les plans de mobilité entreprises, notamment pour faciliter l'accès ou le retour à l'emploi. Le développement de l'Agence se fera en association avec les grands employeurs du territoire, générateurs de flux et intéressés au premier chef à l'élaboration de solutions de mobilités performantes pour les actifs.

2.2.5.4 Conforter l'usage de la marche à pied et permettre l'usage du vélo, en limitant les coupures urbaines

La marche à pied constitue le principal mode de déplacement d'une part importante d'usagers, notamment pour les déplacements de proximité ou en rabattement sur le réseau de transports collectifs, et plus particulièrement dans les zones denses du territoire.

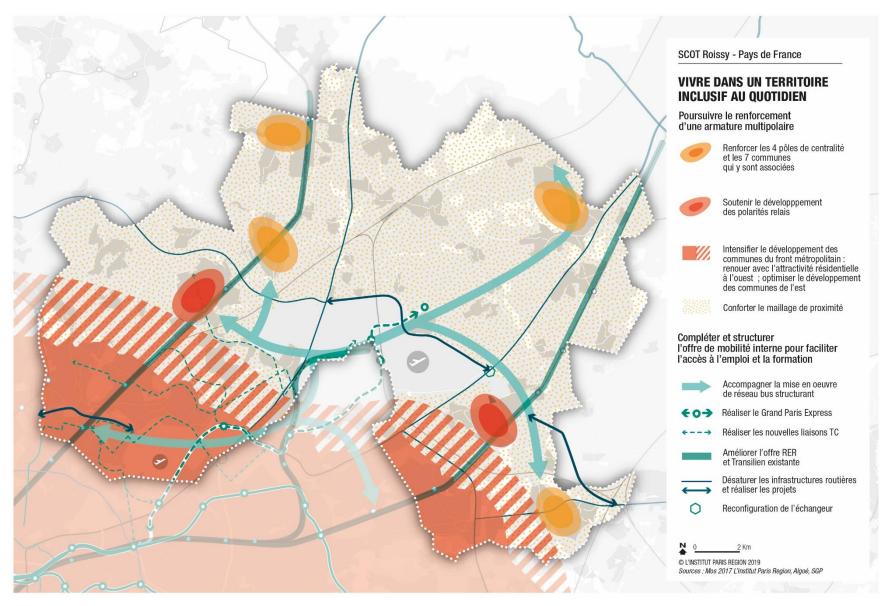
L'usage du vélo, encore peu développé en dehors d'une pratique de loisir, peut constituer une offre de transport individuel crédible, par sa souplesse et sa flexibilité pour de courtes et moyennes distances, le développement du vélo à assistance électrique ouvre encore la possibilité de cet horizon.

En ce sens, le **SCoT promeut :**

- Le développement d'un réseau cyclable structurant, qui passe notamment par la valorisation et l'exploitation du potentiel que représente l'Euro-Véloroute « Scandibérique » d'une part, et d'autre part, par des aménagements sécurisés, notamment le rabattement sur les pôles gare pour accompagner le déploiement de cette pratique dans le territoire qui peut être particulièrement croissante avec le développement du vélo à assistance électrique ;
- La qualité des aménagements et des espaces publics, au sein des polarités et des communes, véritable vecteur à la pratique des modes actifs et à l'amélioration de la qualité et du cadre de vie.



2.2.6 Carte de synthèse de l'orientation



2.3 Un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et de préservation des ressources communes

Le territoire Roissy Pays de France est marqué par des infrastructures imposantes, mais aussi de grands espaces agricoles destinés à une économie productive, qui sont autant de grands marqueurs paysagers, sans véritablement traduire ni correspondre aux composantes attendues d'un cadre de vie de qualité.

Le territoire recèle des richesses et un patrimoine naturel et bâti, qui lui confèrent de véritables atouts pour renouer avec un cadre de vie de qualité à l'échelle du territoire. Les PEB, introduits en 2007, ont pour partie contribué à préserver un certain nombre d'espaces qui peuvent aujourd'hui servir de supports à la reconquête de la qualité du cadre de vie.

La lutte contre le changement climatique et la nécessité de travailler à la transition écologique et énergétique, s'imposent avec davantage d'acuité sur le territoire de la CARPF avec des enjeux nombreux, qui concernent tant les équipements qui génèrent une importante consommation d'énergie fossile, les flux aériens et routiers générateurs de pollutions sonores et atmosphériques, l'agriculture conventionnelle impactant la qualité de l'eau et des sols, que l'urbanisation aujourd'hui de plus en plus maîtrisée.

Poursuivre son développement ne signifie pas le subir. C'est bien dans cette « reprise en main » d'un développement économe en ressources, d'un développement raisonné, que le territoire souhaite dorénavant s'inscrire. Le SCoT en est un levier majeur. Ne pas subir son développement, mais le maîtriser et surtout le concilier avec la valorisation du cadre de vie et la préservation des ressources communes, telles sont les volontés portées par le SCoT et qui doivent guider l'aménagement du territoire d'ici les 10 prochaines années.



Concilier préservation des ressources et développement urbain

Protéger les habitant des risques et des nuisances : une exigence de qualité de vie et de santé publique





Révéler la trame verte et bleue, un atout à part entière du territoire Espaces agricoles : un équilibre à trouver entre valorisation de l'activité et nécessité du développement Maria de la compansión de la compansión

2.3.1 Concilier préservation des ressources et développement urbain

Le développement urbain s'est réalisé ces dernières années bien souvent au détriment des ressources naturelles. Il doit être repensé afin de préserver le territoire et ses ressources pour les générations futures. La périurbanisation, les consommations de foncier, d'énergie et de la ressource en eau, la production croissante de déchets ne peut constituer un développement durable du territoire.

Le SCoT entend 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 que sont les sols, l'air et l'eau et en favorisant le maintien de la biodiversité et des paysages.

Pour cela, il invite à mobiliser toutes les possibilités de limitation des consommations, pour optimiser le développement et compenser les consommations et tendre ainsi à s'inscrire à un horizon 2050 dans les principes d'un territoire à énergie positive. Le PCAET, en cours d'élaboration, viendra en préciser les objectifs et les décliner en actions concrètes pour le territoire.



2.3.1.1 Poursuivre une consommation économe du foncier pour préserver les terres agricoles et naturelles, qui va au-delà des objectifs imposés par le SDRIF

La CARPF a pour objectif de limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles et l'étalement urbain, sans pour autant renoncer à son développement, nécessaire pour ses habitants, nécessaire pour la région et le pays.

La CARPF fait le choix volontariste d'intégrer au cœur de sa stratégie les dispositions de préservation des terres agricoles issues de la charte agricole du Val d'Oise et de Seine-et-Marne – document non opposable. Ce sont ainsi plus de 16 245 hectares sur les 34 238 hectares qui sont préservés (soit 47% du territoire), allant ainsi au-delà des objectifs du SDRIF, en limitant les potentiels d'extension offerts.

La collectivité souhaite également :

- Prioriser la valorisation et la rationalisation des espaces urbanisés existants, permettant ainsi aux communes concernées par des règles de protection et de restriction de l'urbanisation, de contribuer à l'effort de production urbaine :
- Diversifier les formes urbaines au sein de chaque commune, tant dans le cadre du renouvellement urbain que des extensions urbaines, en promouvant des formes urbaines plus compactes, plus sobres et intégrés sur le plan architecturel, paysager, urbain et environnementale.
- Intensifier les espaces dédiés à l'accueil de la population et des emplois.

2.3.1.2 Viser la neutralité carbone

Dans un contexte particulier, au sein duquel le territoire ne maîtrise pas de nombreux flux de transit (routiers, aériens, etc.) générateurs d'émissions de GES, le SCoT entend néanmoins tout mettre en œuvre pour faciliter et accélérer la transition énergétique sur les paramètres qu'il peut influencer : l'urbanisation, la mobilité interne, la production de biens, de services et d'énergie.

Le SCoT promeut la sobriété et l'efficacité énergétique, la limitation des émissions de gaz à effet de serre et le recours à la production d'énergies renouvelables locales.

En premier lieu, les éléments de stratégie déjà énoncés en matière d'organisation de l'espace, sur le principe du territoire des proximités incluant la limitation des déplacements, la volonté de maintenir et développer des espaces de détente servent principalement l'objectif de neutralité carbone.

Dans la recherche d'une plus grande sobriété et de l'efficacité énergétique, la stratégie du SCoT vise à :

- Réduire les consommations énergétiques lors d'opérations de renouvellement ou d'extensions urbains, pour limiter l'impact sur les ressources naturelles : développement de formes urbaines économes en énergie, architecture bioclimatique, amélioration de l'isolation, réhabilitation des bâtiments...
- Alléger le bilan carbone des opérations d'aménagement : permettre et encourager des processus constructifs et des matériaux innovants (ossature bois, intégration de matériaux biosourcés, isolation en chanvre, etc.) ou encore le réemploi des terres et des matériaux sur place :
- Lutter contre la précarité énergétique des logements les plus anciens, qu'ils soient individuels ou collectifs.



Viser la neutralité carbone passe également par **la limitation des émissions de gaz à effet de serre**. Concomitamment à l'augmentation de la séquestration carbone², le SCoT promeut la diminution des déplacements motorisés, en même temps que la diversification des choix de la mobilité, pour une mobilité plus responsable qui passe notamment par :

- Le développement d'une offre de transports en commun plus efficiente, mieux reliée aux autres modes (intermodalité) et moins gourmande en énergie fossile
- Le développement des nouveaux modes collaboratifs de transports, qui se multiplient sur le territoire national, afin de lutter contre l'autosolisme (covoiturage / autopartage...)
 - Par leur articulation avec les autres modes et le développement de l'intermodalité : parking relais voiture, parking vélo, etc. ;
- Le déploiement et le maillage des modes actifs :
 - La mise en sécurité, quand cela le nécessite, des voies douces déjà existantes ;
 - Le développement des itinéraires cyclables et de randonnée, prenant appui sur la trame verte et bleue, tout en cherchant à relier, de façon sécurisée, les principaux pôles d'emploi. La réalité du développement de l'utilisation des vélos à assistance électrique est véritablement à prendre en compte dans un renouvellement de la conception des infrastructures sur le territoire et peut s'avérer particulièrement bien adaptée au territoire, à condition que l'offre d'infrastructures le permette;
- L'appui à des actions en faveur de la mobilité avec les entreprises :
 - En incitant les entreprises du territoire à la mise en œuvre de plans de mobilité ;
 - En encourageant la priorisation des implantations logistiques sur des nœuds multimodaux et de travailler pour la logistique du « dernier kilomètre » le recours à des véhicules électriques.

 L'adaptation du territoire aux nouvelles technologies (bornes électriques, GNV...)

Le soutien aux initiatives visant à favoriser le télétravail

Pour augmenter la séquestration carbone, le SCoT protège strictement les espaces de biomasse (bois et forêts principalement) qui recèlent également d'autres fonctions indispensables pour le territoire telles des fonctions écologiques, paysagère et sociales.

Enfin, le SCoT encourage le développement de projets d'énergies renouvelables (électricité et chaleur d'origine renouvelable, biogaz, méthanisation notamment agricole...), compatibles avec les contraintes du territoire. L'éolien, demeure contraint par les activités aéroportuaires et la proximité des zones d'habitat. Il conviendra d'étudier les projets de méthanisation, de géothermie, de biomasse et de solaire photovoltaïque ou thermique, y compris sur les équipements individuels. Dans cette perspective, les grands projets structurants à venir sur le territoire devront intégrer des principes d'économie circulaire.

Le PCAET viendra fixer les objectifs en termes de réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et préciser le futur mix énergétique.



² Captage et stockage du carbone de l'atmosphère dans des puits de carbone (comme les océans, les forêts et les sols) par le biais de processus physiques et biologiques tels que la photosynthèse

2.3.1.3 Contribuer à la préservation de la ressource en eau

Les compétences dans le domaine de l'eau, que ce soit l'alimentation en eau potable ou l'assainissement (collectif, non collectif et eaux pluviales) sont actuellement en cours de transfert à la CARPF.

- La connaissance, la structuration et mise à niveau du réseau et des dispositifs épuratoires côté Seine-et-Marne (la partie val d'oisienne est gérée de longue date par plusieurs syndicats).
- La sécurisation de l'approvisionnement en eau potable sur la partie seine-et-marnaise, marquée par des captages d'Alimentation en Eau Potable indépendants les uns des autres non mis en réseau.

La CARPF dispose depuis le 1er janvier 2018, de la GEMAPI - gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.

L'enjeu de l'eau est accentué par la situation du territoire en tête de bassins versants ce qui confère à la CARPF une responsabilité vis-à-vis des territoires aval que ce soit en termes qualitatifs (pollutions) que quantitatif (risque d'inondation). Il apparaît donc essentiel de gérer de manière raisonnée la ressource en eau, qu'elle soit superficielle (cours d'eau, bassins, étangs, mares...) ou souterraine (nappes)

La structuration et le renouvellement des réseaux d'assainissement à l'échelle de l'agglomération doivent permettre de résoudre des dysfonctionnements encore importants tels que des non conformités en termes de collecte, sur les systèmes d'assainissement. De plus, au regard de certains projets d'urbanisation envisagés sur certaines communes (par exemple Moussy-le-Neuf), le dimensionnement de certains dispositifs épuratoires pourrait rapidement devenir insuffisant avec la nécessité de les reconstruire.

Dans le respect du SDAGE en vigueur sur le territoire et du SAGE de la Nonette, et en lien avec le futur SAGE CEVM, la stratégie du SCoT vise à préserver, tant au niveau qualitatif que quantitatif, les ressources en eaux superficielles et souterraines, et pour lesquels il s'agit de :

- Limiter les pressions des rejets domestiques, industriels ou agricoles dans le milieu naturel et dans les réseaux ;
- Identifier et préserver les rares zones humides du territoire ;
- Protéger et renaturer les cours d'eaux ;
- Lutter contre l'imperméabilisation des sols afin de réduire le risque inondation.

La stratégie du SCoT vise également à **poursuivre la structuration et la mise en conformité des capacités des systèmes d'assainissement** du territoire avec les besoins liés au développement. La prise de compétences eau assainissement de la CARPF sur l'ensemble du territoire (à l'échéance 2020 pour la partie Val d'Oise) doit permettre de mettre en cohérence et de remettre à niveau le réseau sur la partie seine-et-marnaise.

Le SCoT cherche également à **améliorer et à sécuriser l'approvisionnement en eau potable** notamment par :

- la protection stricte des points de prélèvement de la ressource pour l'alimentation en eau potable (périmètres de captage), tout en maintenant un niveau de diversification de la ressource pour pallier aux différents aléas comme les inondations, les vidanges, les sécheresses;
- la mise en réseau plus efficiente sur la partie seine-et-marnaise et globalement à l'échelle du territoire;
- la sensibilisation des industriels et agriculteurs à optimiser et réduire leurs prélèvements en eau.



2.3.2 Révéler et restaurer la trame verte et bleue, un atout à part entière du territoire

La trame verte et bleue du territoire de Roissy Pays de France est à ce jour méconnue et peu mise en valeur. En grande partie obérée par l'urbanisation et la fragmentation du territoire par les infrastructures terrestres, aéroportuaires et autres lignes à haute tension, cette trame manque de lisibilité.

Pourtant le territoire dispose d'éléments significatifs tels que les rivières du Croult, du Petit-Rosne, de la Biberonne et de la Beuvronne, les forêts et boisements de Claye-Souilly, de Montgé ou d'Ecouen, de vastes espaces agricoles ouverts ou de de grands parcs, urbains comme celui de la Patte d'Oie, du nord du parc départemental Georges-Valbon situé en partie sur Garges-lès-Gonesse, tous vecteurs d'une identité territoriale et supports de biodiversité, à condition qu'ils soient bien réintégrés dans le fonctionnement du territoire.

2.3.2.1 Faire de la trame verte et bleue, un élément constitutif du maillage territorial

La reconquête de la TVB du SCoT passe par deux grandes actions concomitantes :

- La protection des réservoirs de biodiversité présents sur le territoire
- La protection ou la création de corridors entre ces réservoirs avec la prise en compte des continuités écologiques recensées au niveau du SRCE.

Les réservoirs de biodiversité de l'agglomération sont identifiés par le SCoT. Il s'agit bien évidemment les espaces naturels protégés ou inventoriés³, rares peu étendus (à peine 2 % du territoire). Ainsi les vallées Beuvronne, de l'Ysieux et de la Marne, les bois de Montgé et de Saint-Laurent, les fosses Malore ou le nord du parc départemental Georges-Valbon sont strictement protégés par le SCoT. Mais d'autres vallées et d'autres boisements (souvent classés en ENS au niveau départemental) peuvent s'ajouter à la liste : il s'agit de la vallée de la Biberonne, les forêts d'Ecouen, du Moulin du Marais, de Claye-Souilly, des vallées de la Biberonne du Croult et du Petit Rosne, le parc de la patte d'Oise. Ces réservoirs de biodiversité sont protégés voire sanctuarisés par le SCoT, du fait de leur rareté, de leur sensibilité ou des fonctions qu'ils rendent au territoire.

Parallèlement, le SCoT prône de recréer un maillage territorial naturel riche et cohérent, support de biodiversité et de nouvelles fonctionnalités pour le territoire :

Retrouver une trame bleue :

- Conformément aux futurs objectifs du SAGE CEMV en cours d'élaboration, avoir une vigilance accrue des prairies humides et des cours d'eau et plus particulièrement du Croult et du Petit Rosne, (qui font l'objet d'une artificialisation historique et d'une eutrophisation induite, générant des barrières à la circulation des espèces), et de la Biberonne
- Accompagner les projets de renaturation et de restauration des continuités aquatiques et de leur ripisylve, en lien avec les orientations et actions définies dans le cadre du SAGE.



On entend par espaces protégés ou inventoriés les espaces classés en Natura 2000, en ZNIEFF ou en ZICO.

- Affirmer la trame verte « forestière » en préservant les bois et massifs et en renforçant les connexions entre eux (alignement d'arbres, réseaux de haies...) et avec les massifs jouxtant le territoire. Plus spécifiquement :
 - Contribuer à la conservation des milieux arborés du territoire tels que le bois de Saint-Laurent, la forêt de Montgé-en-Goële, la butte de Dammartin-en-Goële, le site du Moulin des Marais, la forêt régionale du moulin des marais, le boisement de Survilliers (intégré au PNR), la vallée de l'Ysieux et de la Theve, la forêt d'Ecouen. Pour ceux d'entre eux reconnus d'intérêt départemental, il conviendrait également de renforcer les mesures de protection dont ils peuvent faire l'objet;
 - Renforcer les corridors arborés entre les réservoirs internes ou externes au territoire en préservant la fonctionnalité et la diversité :
 - Des continuums arborés des bords de routes, voies de chemin de fer et délaissés autoroutiers très présents sur le territoire;
 - Des bosquets, haies ou arbres isolés relictuels des espaces agricoles
 - Affirmer la place de l'arbre en milieu urbain et périurbain
 - Conserver et renforcer les ripisylves ;
- Intégrer les espaces ouverts et herbacés comme une composante à part entière de la trame verte. Plus spécifiquement, il s'agit de :
 - Maintenir les espaces ouverts de respiration entre les zones urbanisées permettant de stopper l'avancée des fronts urbains et la création de continuité urbaine;
 - Valoriser les espaces herbacés « entretenus » au sein des aéroports, le long des infrastructures ou dans les sites fréquentés (parcs et jardins) par une gestion écologique appropriée;
 - Préserver strictement les zones humides le long des cours d'eau

En lien avec les mobilités, il convient également de s'appuyer sur la trame verte et, dans une moindre mesure, bleue pour en faire le support de liens physiques entre les espaces infra-territoriaux et prioritairement pour les modes actifs. Il s'agit à la fois des promenades de randonnée mais aussi les pistes cyclables qui ont aussi un rôle à jouer dans les flux pendulaires. C'est un élément important de valorisation du territoire, contribuant directement à mieux faire connaître ses qualités intrinsèques et contribuer à son appropriation et son attachement par les habitants. C'est un vecteur d'accompagnement aux évolutions des comportements en matière de mobilité. C'est également un vecteur pour une reconquête et une « re-connaissance » des patrimoines vernaculaire et historique, en remettant en état des anciens cheminements qui existaient dans les liaisons entre communes (ex. cheminements historiques entre Arnouville-Sarcelles-Ecouen). La réalisation d'aménagements le long de ces chemins, notamment le site archéologique du château d'Orville, participe à la valorisation de la trame verte et bleu et ouvre des perspectives intéressantes dans le domaine de randonnées culturelles. Un travail est en cours afin d'élaborer des parcours-découverte qui permettra de donner à voir le territoire ou à le regarder autrement.

A terme, cette valorisation peut contribuer directement à l'attractivité globale du territoire et un point d'appui pour favoriser les courts séjours et le tourisme local, en donnant à voir une autre dimension de la qualité de vie du territoire. Dans cet objectif le SCoT entend s'appuyer également sur l'action culturelle à l'œuvre notamment par la valorisation des sites associés à Archéa et par la réalisation du pôle de valorisation et de conservation du patrimoine.

2.3.2.2 Faire de la trame verte et bleue, un élément garant de la biodiversité

En complément des espaces de biodiversité, réservoirs ou corridors, cités ciavant, le territoire de la CARPF compte également de **nombreux espaces de support d'une biodiversité « ordinaire »**, notamment les parcs urbains, les espaces publics d'une manière générale, et les jardins privés.



Ces différentes **composantes** de la trame verte et bleue sont à la fois **peu connues**, **peu reconnues**, **perçues de manière diffuse**, parfois incohérente, et ne sont pas suffisamment traitées à leur « juste » valeur fonctionnelle et peu appréhendées comme des potentiels structurants du territoire et de leur fonction systémique de biodiversité.

Pour remédier à cet écueil, la stratégie du SCoT vise à :

- Mieux connaître et reconnaître les espaces de biodiversité du territoire
- De manière générale, le SCoT préconise la protection voire la sanctuarisation, du fait de leur rareté, de leur sensibilité ou des fonctions qu'ils rendent au territoire, des espaces naturels d'intérêt tels que cités dans le paragraphe précédent.

De façon plus spécifique, le SCoT affirme la nécessité de :

- Poursuivre le travail de recensement et de cartographie et dont les communes doivent se saisir en reportant et précisant dans le PLU les espaces à protéger et à valoriser.
- En cohérence avec le SDRIF, créer des espaces verts et de loisirs de niveau régional, quatre de plus de 5 hectares et deux de moins de 5 hectares. Ces espaces doivent être localisés à Dammartin-en-Goële, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Louvres et Sarcelles. Au-delà de la biodiversité qu'ils peuvent développer, ce sont aussi des espaces multifonctionnels utiles et nécessaires à la cohésion sociale du territoire.
- Renforcer la biodiversité sur le territoire en faisant de son maintien et de son développement une exigence qui doit être intégrée à tout projet d'aménagement nouveau ou en renouvellement.
 En ce sens, le SCoT promeut le développement de la nature en ville, et encourage les projets d'aménagement à maintenir une part de pleine terre et/ou d'espaces végétalisés proportionnée au contexte local et de favoriser les toitures et / ou les façades végétalisées en veillant à la cohérence des espèces introduites.

De manière générale, les espaces herbacés associés aux grandes infrastructures ou aux sites fréquentés sont à valoriser. Le traitement paysager adapté des infrastructures permet d'enrichir le réseau écologique local. Le développement de nouveaux projets doit intégrer des espaces de nature favorisant la biodiversité. Les modes de gestion différenciée de ces espaces doivent être pensés dès le stade conception des projets.

2.3.3 Protéger les habitants des risques et des nuisances : une exigence de qualité de vie et de santé publique

Au carrefour de deux plateformes aéroportuaires et de grandes infrastructures majeures, le territoire subit deux principales nuisances que sont le bruit et les pollutions atmosphériques.

Par ailleurs, les risques naturels et technologiques sont multiples avec un indice d'occurrence et de gravité variable selon la nature du risque. Les risques d'inondations par ruissellement existent et sont directement liés à l'artificialisation des sols et aux capacités des réseaux. Localement, des risques de mouvement de terrain sont également recensés. Les risques les plus emblématiques restent ceux liés à la présence d'industries dites « à risque » ou au transport de matières dangereuses.

Le SCoT doit donc permettre d'assurer un développement urbain soutenable et être capable de prendre en compte dans son déploiement la vulnérabilité des personnes, habitants et usagers du territoire, par des mesures adaptées. Audelà de principes d'aménagement, la protection des habitants relève d'un enjeu de santé publique et constitue un critère dans l'attractivité du territoire.

SCoT - Roissy Pays de France

2.3.3.1 Mieux prendre en compte les incidences sonores liées aux trafics

Le territoire est fortement exposé aux nuisances sonores, qu'elles soient d'origine aérienne avec les deux aéroports ou d'origine routière avec la multitude d'infrastructures à fort trafic. De nombreuses voies routières sont classées au titre des infrastructures sonores et les deux plateformes aéroportuaires font l'objet de Plans d'Exposition au Bruit. Un assouplissement du PEB de Paris-Charles de Gaulle a été autorisé au titre de la révision du CDT en 2015, sous couvert de la mise en œuvre de principes constructifs renforcés permettant le bien-être des habitants.

Au vu de l'impact sanitaire du transport aérien, en particulier par les mois de vie en bonne santé perdus par les riverains des aéroports de Paris-CDG et de Paris-Le Bourget, et dans le contexte d'augmentation du trafic aérien, la protection des riverains contre les nuisances sonores constitue un enjeu de santé publique majeur. La CARPF souhaite, en accompagnement d'autres actions spécifiques d'aménagement, une réforme du dispositif d'aide aux riverains pour l'insonorisation, qui fonctionne mal en lle-de-France, avec de fréquents blocages dans l'instruction des dossiers et des temps d'attente – de trois ans en moyenne et jusqu'à 5 ans, trop longs pour les riverains.

La recherche d'une amélioration des indemnisations des habitants par ADP sur les dispositifs de renforcement des protections acoustiques dans l'ancien pourra être étudiée également afin d'inciter les propriétaires à effectuer les travaux nécessaires et qualifier le parc de logements.

Constatant une augmentation du trafic de nuit sur la plateforme Paris-CDG entre 22h et 6h, avec 170 mouvements en moyenne par nuit entre 22h et 6h ce qui la place en tête des aéroports européens, et les mesures prises par les autres aéroports européens pour préserver les habitants des nuisances en particulier la nuit, la CARPF demande aucune croissance supplémentaire du trafic de nuit entre 23 heures et 5 heures. Elle souhaite également l'adoption de mesures de restriction opérationnelles du trafic de nuit visant les mouvements commerciaux de passagers entre 23 heures et 5 heures, et la relance du projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex.

Plus globalement, le SCoT vise à étudier toutes les modalités permettant de limiter voire de réduire les nuisances sonores liées aux transports, en fonction des particularités liées aux secteurs traversés et impactés comme par exemple de mettre en place des dispositifs adaptés, qu'ils soient sous forme de configurations urbaines ou d'écrans efficaces aux abords des grandes infrastructures routières et des voies les plus bruyantes.

Parallèlement, il convient de **réduire également cette nuisance « à la source »**. En lien avec les autres niveaux de pouvoirs publics mais également avec les actions engagées en faveur de la multimodalité des transports et de la logistique, des **efforts sont à partager en faveur de la réduction des trafics routiers de transit**. Dans la perspective du projet CAREX, il conviendra de travailler avec les partenaires sur la minimisation des nuisances sonores que l'augmentation du fret ferroviaire va néanmoins générer.



2.3.3.2 Limiter l'exposition des populations aux risques et adapter le territoire au changement climatique

Plusieurs risques sont identifiés : le risque inondation, le risque de mouvement de terrain, les risques technologiques et le risque de pollutions des sols.

Le risque d'inondation est à prévenir par une rationalisation dans l'artificialisation des sols et le renouvellement des réseaux (majoritairement unitaires dans les zones urbaines anciennes). Cela rejoint les objectifs en matière de lutte contre l'étalement urbain et d'une volonté d'une ville plus compacte. Le SCoT encourage également dans tous projets d'aménagement de mettre en place les dispositifs adaptés, en fonction de l'ampleur du projet : bassins de rétention mutualisés, renaturation des cours d'eaux ; et les documents d'urbanisme à intégrer des schémas de gestion d'eaux pluviales, des prescriptions relatives à l'imperméabilisation et au ruissellement agricole.

Par ailleurs, deux PPRI sont en cours d'élaboration (le premier concernant les bassins versants du Croult et du Petit Rosne, le second sur celui de la Beuvronne). Ces PPRI permettront de mieux identifier et localiser les aléas qui seront à prendre en compte dans les PLU.

De façon générale, le SCoT vise à accompagner la mise en place de tout dispositif concourant à mieux connaître et prévenir le risque d'inondation.

Le territoire est soumis à deux SAGE qui vont dans le sens de la protection des champs d'expansion des crues.

Le risque des mouvements de terrain demeure principalement lié à la nature des sols (présence de gypse, d'argile ou de d'anciennes carrières) et est localisé. Quinze communes sont couvertes par des PPRNMT. Le SCoT incite à vérifier les éventuelles limitations et prescriptions constructives des secteurs sensibles et de poursuivre le recensement des risques de mouvements de terrain.

Les risques technologiques sont les plus abondants sur le territoire avec des installations classées de type SEVESO ou du transport de matières dangereuses qui se font dans les zones denses habitées.

Concernant les établissements industriels, ceux-ci sont clairement identifiés et répertoriés dans le cadre de la directive « SEVESO III », entrée en vigueur le 1^{er} juin 2015. Cette directive prescrit des mesures spécifiques s'y appliquant et imposent aux établissements à seuil haut d'actualiser leurs études de danger ainsi que de mettre en place des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT), ce qui induit déjà un cadre à la limitation de l'urbanisation.

Le SCoT vise à limiter et circonscrire les risques technologiques et les risques de matières dangereuses par :

- Une amélioration du suivi et du contrôle des impacts des installations existantes ;
- Une limitation des installations de nouvelles ICPE dans la limite des besoins du territoire et devra s'inscrire dans une logique de rééquilibrage régional.

Enfin, concernant le risque de pollution des sols, il convient de distinguer les anciennes friches industrielles (risque de pollution lourde ponctuelle) du risque de pollution diffus des sols et des eaux, occasionné par les pratiques agricoles conventionnelles. A noter que le niveau de pollution des sols causé par l'agriculture est encore assez méconnu (les intrants se retrouvent de manière certaine dans l'eau, de façon moins mesurée dans les sols). Cela impose d'entretenir un dialogue continu avec les représentants de la profession agricole pour mieux comprendre et maîtriser les effets de l'agriculture intensive sur la qualité écologique du territoire et l'épuisement des sols ainsi qu'un accompagnement à la transition agricole vers d'autres modes de cultures et de cultiver. Cette orientation va dans le sens de la loi « agriculture et alimentation » adoptée le 2 octobre 2018, dont les mesures doivent être encore précisées par le législateur, loi qui cherche à répondre aux enjeux sanitaires de cohabitation entre les espaces cultivés et les riverains. Elle prévoit en effet qu'à partir du 1er janvier 2020, "l'utilisation des produits phytopharmaceutiques à proximité des zones attenantes aux bâtiments habités et aux parties non bâties à usage d'agrément contiguës à ces bâtiments est subordonnée à des mesures de protection des personnes habitant ces lieux".

SCoT - Roissy Pays de France

2.3.3.3 Poursuivre l'amélioration de la gestion du cycle des déchets

En matière de déchets, le territoire de l'agglomération est confronté à un paradoxe : d'un part, il concentre une part non négligeable des filières de traitement des déchets, responsable d'émissions importantes de GES, mais il manque d'infrastructures de gestion de ses propres déchets. Si le déploiement de points d'apports volontaires (PAV) est en cours, le territoire ne compte par ailleurs que 6 déchetteries (plus 1 en dehors du territoire) accessibles au public, pour 350 000 habitants.

La CARPF est, en matière de déchets, un territoire d'accueil métropolitain. Il contribue ainsi à l'économie régionale, en concentrant les nuisances induites, notamment au travers de 2 Installations de Stockage de Déchet Non Dangereux (Plessis-Gassot et Claye-Souilly) accumulant 65% des capacités de stockage des déchets non dangereux de l'Ile-de-France et 4 Installations de Stockage des Déchets Inertes (ISDI - Villeneuve-sous-Dammartin, Saint-Witz, Puiseux-en-France, Moussy-le-Neuf), en activité traitant 35% des déchets inertes de l'Ile-de-France.

Pour faire face aux problèmes induits mais conscient de la nécessité et de l'enjeu du traitement des déchets, le SCoT préconise de soumettre l'accueil d'installations de stockage des déchets inertes :

- Aux besoins stricts du territoire
- A l'analyse des impacts constatés de celles déjà présentes ;
- A l'analyse des effets induits en termes de consommation d'espaces naturel et agricole que cela nécessiterait;
- A l'analyse des flux de poids lourds induits
- A l'analyse de l'impact sur les paysages et sur la modification éventuelle de la TVB

Par ailleurs, la gestion du cycle des déchets dans son entièreté implique des actions qu'il faudra poursuivre dans le cadre et le calendrier du SCoT :

- Tendre vers un ajustement de la capacité des installations actuelles à hauteur des besoins, tout en prévenant des risques de pollution
- Réduire la production de déchets à la source, par des actions de sensibilisation, le développement du réemploi et l'incitation au compostage individuel lorsque possible et l'appui au développement de ressourcerie (en cohérence avec le PDEDMA);
- Poursuivre le développement, et la sécurisation de la collecte sélective autour de PAV (points d'apports volontaires);
- Continuer à valoriser les déchets inertes du BTP pour leur réutilisation plutôt que leur envoi direct en centre de stockage, et développer l'économie circulaire

Plus globalement, la récupération de la chaleur par le traitement des déchets peut aussi être une opportunité à systématiser dans la poursuite des initiatives déjà engagées par l'usine d'incinération de Sarcelles (qui fournit 82 % de l'énergie du réseau de chaleur de la ville) ou encore l'ISDND du Plessis-Gassot qui produit de la chaleur et de l'électricité.

2.3.4 Les espaces agricoles : un équilibre à trouver entre valorisation de l'activité agricole et nécessité du développement

Les espaces agricoles occupent aujourd'hui plus de 50 % du territoire de l'agglomération. C'est une activité économique importante, certes peu pourvoyeuse d'emplois, mais contribuant à la richesse du territoire et plus largement à la métropole. Ils constituent des paysages particuliers, emblématiques de la Plaine de France, même s'ils peuvent être qualifiés parfois de monotones.

Les conditions du bon exercice de l'activité agricole doivent être maintenues et facilitées sur le territoire tout en permettant aux autres activités du territoire de se développer, en bonne intelligence, en priorisant la densification afin de minimiser le prélèvement des terres agricoles.



La charte agricole élaborée à l'échelle du Grand Roissy a permis de s'accorder sur la préservation de 8 000 hectares dont 7 700 hectares d'espaces agricoles concentrés dans le Val d'Oise auxquels il convient d'ajouter les 8 545 hectares portant sur la partie Seine-et-Marnaise du territoire du SCoT, ce qui porte à 16 245 hectares d'espaces agricoles à préserver dans le cadre du SCoT, allant ainsi au-delà des objectifs du SDRIF en matière de limitation de la consommation de l'espace.

Le SCoT entend réaffirmer la place structurante de l'agriculture tant dans le fonctionnement économique du territoire que dans son organisation paysagère et souhaite également favoriser le développement d'autres formes d'agricultures.

2.3.4.1 Valoriser le potentiel agronomique et pérenniser les espaces agricoles

Le potentiel agronomique des terres agricoles du territoire constitue un atout, voire un véritable patrimoine, qu'il convient de préserver et de valoriser dans un contexte de réponse au défi climatique qui doit encourager de nouvelles pratiques agricoles.

Le SCoT sera, par ailleurs, particulièrement vigilant par rapport au **risque de déstructuration des exploitations agricoles qui serait induite par la création d'infrastructures nouvelles**, plus particulièrement la ligne à grande vitesse Roissy-Picardie, dont la réalisation a été confirmée comme prioritaire en septembre 2018 par le gouvernement, et à laquelle les élus de la CARPF sont opposés. L'impact du projet sur le fonctionnement des exploitations devra être particulièrement étudié par les maîtres d'ouvrage des opérations et apporter des réponses crédibles quant à l'utilité socio-économique du projet par rapport à la perte en termes environnementaux et économiques.

2.3.4.2 Promouvoir le développement d'autres formes d'agriculture dans la poursuite de la charte agricole

Dans le même temps, le SCoT entend promouvoir le développement d'autres formes d'agriculture, telles que la charte agricole en pose déjà les principes et les principales orientations. Il s'agit de valoriser les milieux agricoles en accompagnant à la fois l'évolution des pratiques agro-écologiques pour renforcer les actions en faveur de la biodiversité, protéger la ressource en eau mais aussi une agriculture de proximité respectueuse de l'environnement, favorisant les circuits courts et concourant à favoriser l'autonomie alimentaire des habitants à l'échelle du territoire.

Le SCoT encourage l'identification d'espaces à dédier à d'autres pistes de diversification (maraîchage, agro-foresterie, polyculture -élevage, méthanisation etc.) adaptés aux milieux urbain, périurbain et rural.

L'objectif est de favoriser également le déploiement de formes variées de pratiques agricoles, professionnelles ou non, notamment dans les lisières urbaines : jardins partagés, jardins familiaux, ateliers pédagogiques de sensibilisation à l'environnement ou à la lutte contre le gaspillage alimentaire. Des projets expérimentaux de fermes urbaines pourront aussi être développés dans les projets de renouvellement urbain.

Enfin, en lien avec la valorisation des atouts patrimoniaux du territoire, notamment archéologiques, le développement de l'agrotourisme constitue aussi un élément de diversification agricole.

SCoT - Roissy Pays de France

2.3.4.3 Valoriser la lisibilité des paysages agricoles

Le SCoT a pour objectif de préserver les grands paysages ouverts, au caractère agraire dominant. Les paysages formés par la « nature ordinaire », auxquels contribuent les espaces agricoles, constituent en effet un marqueur du territoire, et des espaces de respiration et de séquencement de la lecture du territoire.

Le SCoT vise à valoriser la lisibilité de ces paysages :

- Par l'instauration de limites claires au développement urbain en prenant appui sur les 10 fronts urbains d'intérêt régional (FUIR) identifiés par le SDRIF;
- Par le maintien d'espaces ouverts stratégiques de bords de routes,
- Par le maintien de coupures d'urbanisation à toutes les échelles.



2.3.5 Carte de synthèse de l'orientation

