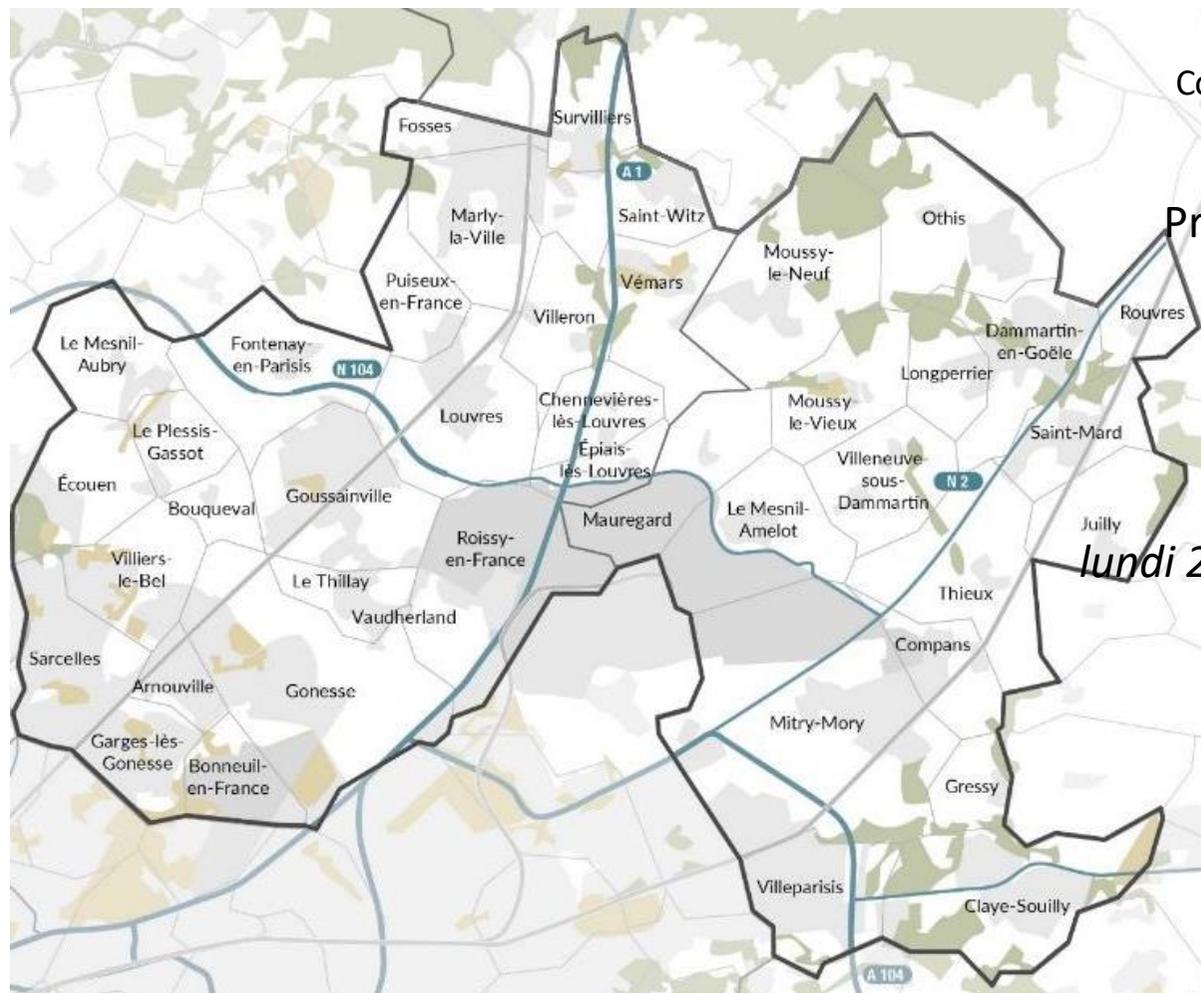


Départements du Val d'Oise et de Seine-et-Marne

Communaute d'Agglomération Roissy Pays-de-France

Projet de Schéma de Cohérence Territorial



## ENQUÊTE PUBLIQUE

*lundi 23 septembre au samedi 26 octobre 2019*

*(34 jours consécutifs)*

RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE

et CONCLUSIONS MOTIVÉES

Commission d'enquête

Présidente : Madame Dalila DA COSTA ALVES,

Titulaires : Monsieur Gérard RADIGOIS et Madame Marie-Françoise SEVRAIN

## Table des Matières

I. -GÉNÉRALITÉS .....	
I. GÉNÉRALITÉS.....	6
I.1 Objet de l'enquête.....	6
- Le SCoT.....	6
- La communauté d'agglomération Roissy Pays de France .....	7
I.2 Cadre juridique de l'enquête .....	9
I.3 Composition du dossier.....	9
II. ORGANISATION et DÉROULEMENT de l'ENQUÊTE .....	19
2.1 - Désignation du commissaire enquêteur .....	19
2.2 Organisation de l'enquête .....	19
2.2.1 Publicité et information du public .....	20
✓ Publicité légale .....	20
✓ Publicité complémentaire .....	21
2.2.2 Mise à disposition du public du dossier et d'un registre.....	23
2.2.3 Permanences de la commission d'enquête .....	24
- Dates et lieux des permanences.....	24
✓ Bilan de l'accueil du public dans les 9 communes et des observations déposées .....	26
2.3. Information de la commission d'enquête.....	27
2.3.1 Réunion d'organisation de l'enquête.....	27

2.3.2-Réunions de la commission d'enquête.....	29
III. LE PROJET DE SCoT .....	30
3.1. Le Rapport de Présentation .....	30
3.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) .....	30
3.2.1- L'ambition portée par la Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France .....	30
3.2 - Le Document d'Orientation et d'objectifs (DOO) .....	41
3.2.1 Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire .....	42
3.2.2 Maîtriser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers .....	44
Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain .....	44
3.2.3 Développer les mobilités durables .....	45
3.2.4 Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie .....	46
3.2.5 Garantir le développement économique du territoire .....	47
3.3 Le bilan de la concertation .....	50
3.3.1 Modalités de la concertation .....	50
3.3.2 Moyens engagés .....	51
3.4 Bilan de la Co-Construction .....	53
IV- Les AVIS.....	55
4.1 Les Observations du Public.....	55
4.2 Synthèse des avis et observations du public .....	55
4.2 Avis des PPAC .....	57

4.2.1 Les communes : Avis, demandes et/ou remarques .....	61
4.2.2 Les avis des PPA et les réponses de la CARPF .....	62
4.2.3 L’avis de l’Ae et les réponses de la CARPF .....	71
4.4 Analyse Thématique des observations .....	73
4.4.1 Le Dossier .....	73
4.4.2 l’urbanisme.....	76
4.4.3 Le Triangle de Gonesse .....	82
4.4.4 Agriculture.....	84
4.4.5 Le projet de terminal 4 .....	86
4.4.6 Formations .....	90
4.4.8 Emplois .....	91
4.4.9 La mobilité.....	93
4.4.10 Les nuisances et pollutions/EAU.....	97
4.4.11 les espaces naturels.....	100
4.4.12 Le SCoT .....	102

Projet de Schéma de Cohérence Territorial

# ENQUÊTE PUBLIQUE

*lundi 23 septembre au samedi 26 octobre 2019*

*(34 jours consécutifs)*

## **Partie 1 - RAPPORT D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

Commission d'enquête,

Présidente : Madame Dalila DA COSTA ALVES,

Titulaires : Monsieur Gérard RADIGOIS et Madame Marie-Françoise SEVRAIN

## I. GÉNÉRALITÉS

### I.1 Objet de l'enquête

#### - Le SCoT

La présente enquête publique porte sur le projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

Le SCoT est un document de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale à un horizon de 10 à 15 ans. Il détermine des orientations exprimées dans un Projet de d'Aménagement et Développement Durables (PADD) traduction d'un projet politique stratégique et prospectif se concrétisant dans des axes d'actions exprimés dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Le SCoT respecte les principes du développement durable :

- principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, le
- développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages ;
- principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ;
- principe de respect de l'environnement, comme les corridors écologiques.

Le SCoT est un document intermédiaire entre d'une part, les documents de niveaux supérieurs tels le Schéma Directeur d'Île-de-France (SDRIF), le Schéma Directeur d'Aménagement des Eaux du Bassin Seine Normandie (SDAGE), le Schéma Régional de l'Habitat et de l'Hébergement (SRHH), le Plan de Déplacements Urbains d'Île de France (PDUI), le Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SCRAE) et le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE) et d'autre part, les plans aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH) et des Plans de Déplacements Urbains (PLD). Selon la nature desdits documents supra-communaux, le SCoT doit leur être compatible ou les prendre en compte.

Le SCoT est un document d'urbanisme traduisant le projet d'organisation du territoire de la CARPF et les grandes orientations de son développement à l'horizon 2030. Ce qui signifie que cela touche de nombreux domaines comme l'habitat, les mobilités, les activités économiques, l'agriculture, l'environnement. Il est destiné à servir de cadre de référence à chaque commune de la CARPF.

Le projet de SCoT de la CARPF s'inscrit donc dans le cadre de mesures transitoires qui ne l'oblige pas à comporter un document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC). L'article L 141-17 de la loi ELAN du 23 novembre 2018 prévoit que le DAAC soit intégré au DOO. Or, cette loi est entrée en vigueur le 25 novembre 2018 et l'article L 141-17 ne s'applique donc pas au projet de SCoT de la CARPF qui était en cours d'élaboration. Le projet de SCoT est a été élaboré par la communauté d'agglomération Roissy Pays de France.

### - La communauté d'agglomération Roissy Pays de France

Les préfets du Val-d'Oise et de Seine-et-Marne ont entériné le 9 novembre 2015 la création de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

La communauté Roissy Pays de France résulte de la fusion de deux intercommunalités du Val d'Oise (la [communauté d'agglomération Val de France](#) et de la [communauté d'agglomération Roissy Porte de France](#)) étendue à des communes de Seine-et-Marne.

Les 42 communes sont :

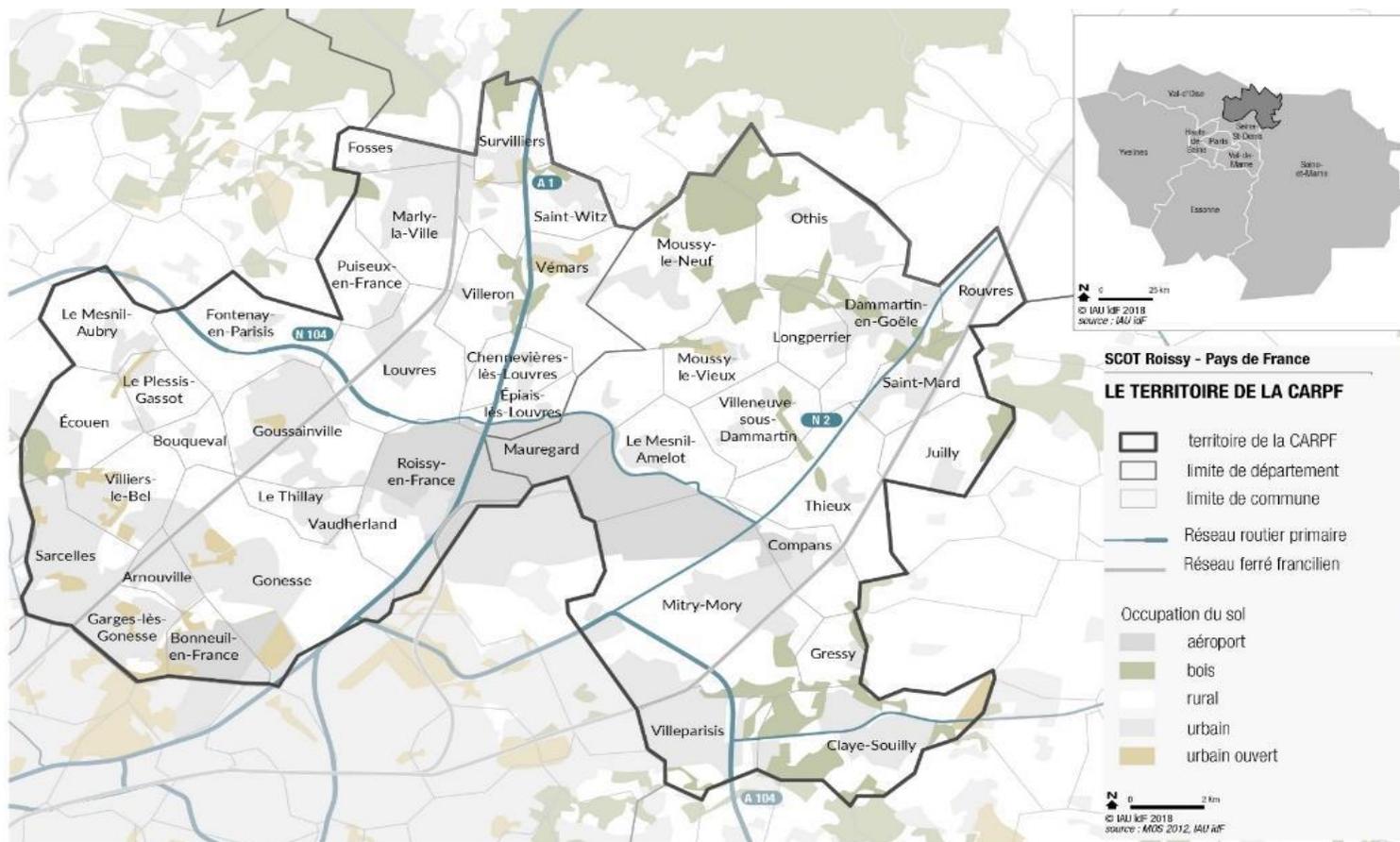
- Pour le Val d'Oise : Arnouville, Bonneuil-en-France, Bouqueval, Chennevières-lès-Louvres, Ecoeu, Epiais-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Fosses, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Le Mesnil-Aubry, Le Plessis-Gassot, Le Thillay, Louvres, Marly-la-Ville, Puiseux-en-France, Roissy-en-France, Rouvres, Saint-Witz, Sarcelles, Survilliers, Vaud'herland, Vémars, Villeron, Villiers-le-Bel ;
- Pour la Seine-et-Marne : Claye-Souilly, Compans, Dammartin-en-Goële, Gressy, Juilly, Le Mesnil-Amelot, Longperrier, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux, Othis, Rouvres, Saint-Mard, Thieux, Villeneuve-sous-Dammartin, Villeparisis appartenant auparavant à la [communauté de communes Plaines et Monts de France](#).

Le conseil communautaire est constitué de 105 élus représentant l'ensemble des communes. Les compétences de la communauté d'agglomération sont de trois ordres :

- **Obligatoires** : en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace communautaire, d'équilibre social de l'habitat, de politique de la ville, d'accueil des gens du voyage, de collecte et traitement des déchets, de gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations ;
- **Optionnelles** : en matière de création ou aménagement et entretien de voiries d'intérêt communautaire, de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie, Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire, d'action sociale d'intérêt communautaire ;

- **Facultatifs** : en matière d'assainissement collectif et non collectif, d'eau potable, de petite enfance, de coopération décentralisée, de culture et patrimoine, de sports, d'informatique et télécommunication, de transport, d'action sociale, d'environnement.

- **Carte du territoire de la CARPF (extraite du rapport de présentation)**



C'est un territoire situé aux confins de l'Île-de-France constituant une entrée dans la région parisienne par le nord.

## **I.2 Cadre juridique de l'enquête**

La définition, le contenu du SCOT et sa procédure d'approbation sont encadrés par les articles L. 141-1 à L. 143-31 et R.141-1 à R.143-9 du Code de l'urbanisme.

L'article L.143-22 précise que le projet de SCoT est soumis à enquête publique dans les formes prévues par les articles L. 123-1 à 16 et R. 123-1 à 33 du code de l'environnement.

L'enquête a été prescrite par l'arrêté n°19-26 du 03 septembre 2019 pris par le président de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France sur la base du dossier d'enquête et dans le respect

- Du Code général des collectivités territoriales
- Du Code de l'urbanisme
- Du Code de l'environnement
- De la délibération du conseil communautaire N°19.101 arrêtant le projet de SCoT ainsi que le bilan de la concertation.

## **I.3 Composition du dossier**

Le sommaire général du dossier d'enquête relatif au projet de SCOT Roissy Pays de France est le suivant

1. Notice enquête publique : éléments prévus à l'article R.123-8 3° du Code de l'environnement
2. Projet de SCoT arrêté par le conseil communautaire du 28 mai 2019
  - Rapport de présentation
  - Projet d'Aménagement et de Développement Durables
  - Documents d'Orientation et d'Objectifs
3. Bilan de la concertation
4. Avis des personnes publiques associées et consultées
  - Délibérations des communes
  - Avis des Personnes Publiques Associés et Concertées

5. Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse
6. Recueil des pièces administratives

## **Sommaire détaillé des différentes pièces du dossier**

### **Rapport de présentation (483 pages)**

#### **A. Préambule**

1. Définition et objet du SCoT de la communauté d'agglomération de Roissy Pays de France
1. Le périmètre du SCoT Roissy Pays de France
2. Présentation méthodologique d'élaboration du SCoT
  - 2.1 Méthodologie d'élaboration du SCoT
  - 2.2 Instances et intervenants
  - 2.3 Les réseaux partenaires sollicités et associés
3. L'évaluation environnementale
  - 3.1 Cadre réglementaire et environnemental
  - 3.2 Une évaluation environnementale intégrée à chaque étape d'élaboration du SCoT
  - 3.3 Méthodologie de l'évaluation environnementale : analyse des incidences et mesures associées
  - 3.4 Déclinaison des indicateurs de suivi
  - 3.5 Un résumé non technique transparent et pédagogique
4. Contenu du SCoT

#### **B. Diagnostic et enjeux**

##### **1. Préambule**

- Un positionnement stratégique en Île-de-France, une attractivité à soutenir pour assurer le rôle du territoire dans le développement de la région capitale
  - 1.1 Un territoire qui connecte la région capitale et la France au monde
  - 1.2 Un moteur économique régional pour que l'Île-de-France pèse dans l'économie-monde
  - 1.3 Un bassin d'habitat concurrencé par les territoires voisins et un bassin d'emplois ne bénéficiant pas suffisamment à ses habitants
  - 1.4 Les prévisions sociodémographiques à l'horizon 2030
- 2. Une économie diversifiée, puissante qui s'appuie sur des sites majeurs

- 2.1 Une économie diversifiée, dans laquelle se distingue les filières d'un écosystème aéroportuaire
- 2.2 L'offre d'accueil économique : entre obsolescence, renouvellement et développement, les enjeux forts des zones d'activité
- 2.3 Les problématiques particulières de l'emploi sur le territoire
3. Un territoire aux contrastes sociaux et spatiaux croissants
  - 3.1 un dynamisme démographique inégalement réparti
  - 3.2 des parcours résidentiels au sein du territoire qui restent difficiles à organiser
  - 3.3 Un territoire des proximités incomplet : renouveler l'offre de service pour accompagner le développement du territoire
  - 3.4 Une armature commerciale en transition
4. Une habitabilité à renforcer et un cadre de vie à améliorer
  - 4.1 Des paysages franciliens emblématiques mais un territoire qui participe modestement à l'équilibre environnemental régional
  - 4.2 La préservation de la ressource en eau, pour répondre aux besoins actuels et futurs
  - 4.3 Un territoire fortement exposé aux risques et aux nuisances : des enjeux de santé publique et environnementaux majeurs
  - 4.4 Une maîtrise de la consommation de l'espace engagée
5. Une armature territoriale singulière et multipolaire
  - 5.1 Trois premiers niveaux de polarité identifiés, en croisant densité, desserte par le réseau de TC métropolitain et leur rôle de centralité
  - 5.2 Des polarités confortées par une analyse quali-quantitative des dynamiques territoriales des 42 communes.
6. Les mobilités à l'horizon 2030, un fondement majeur du projet de SCoT
7. Des défis à relever avec les 42 communes et l'ensemble des acteurs producteurs de politiques publiques et partenaires du développement

## **C. État initial de l'environnement**

### 1. Approche paysagère

- 1.1 Un grand paysage articulé autour de la Plaine de France
- 1.2 Un grand paysage structuré en 4 unités paysagères
- 1.3 Un territoire traversé
- 1.4 Des disponibilités foncières créant des paysages périurbains
- 1.5 Des paysages agricoles sous forte pression
- 1.6 Et pourtant les reliques d'un patrimoine remarquable à préserver et mettre en valeur

2. Trame verte et bleue et continuités écologiques
  - 2.1 Un territoire charnière au carrefour de sites d'intérêt écologique
  - 2.2 La trame verte et bleue
3. Ressource en eau
  - 3.1 Une ressource en eau menacée à préserver
  - 3.2 Une alimentation en eau potable qui présente des marges d'amélioration
  - 3.3 L'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales : une optimisation attendue
4. Risques naturels et technologiques
  - 4.1 Des risques naturels présents mais localisés
  - 4.2 Des risques technologiques abondants
5. Nuisances et pollutions
  - 5.1 Des nuisances et pollutions liées à une activité industrielle intense
  - 5.2 Un environnement sonore très contraint par les grandes infrastructures de transport
  - 5.3 Une qualité de l'air dégradée en lien avec le contexte régional
  - 5.4 Des lignes à haute tension entravant très localement le territoire
  - 5.5 Traitement des déchets : un enjeu régional voire national
6. Climat, énergie et matières premières
  - 6.1 Un climat francilien
  - 6.2 Des ressources en matières premières exploitées
  - 6.3 Le transport responsable des deux tiers des émissions de gaz à effet de serre
  - 6.4 Des engagements de réductions des consommations d'énergie et d'émissions
  - 6.5 Des potentiels d'énergies renouvelables
7. Hiérarchisation des enjeux
8. Annexes
  - 8.1 Annexe 1 liste des réseaux de chaleur du territoire
  - 8.2 Annexe 2 : Liste des espèces exotiques envahissantes en Ile de France

## 9. Table des figures

### **D. Justification des choix**

1. Les enjeux environnementaux du SCoT
  - 1.1 Focus sur les espaces naturels et forestiers du territoire
  - 1.2 Focus sur les espaces agricoles
  - 1.3 La réduction de la vulnérabilité du territoire aux risques
2. Les enjeux de maîtrise de la consommation d'espace
  - 2.1 Les objectifs de densification
  - 2.2 Des capacités d'extension urbaine encadrées (justification des objectifs de délimitation de la consommation d'espaces)
3. Les enjeux de développement du territoire
  - 3.1 L'armature territoriale
  - 3.2 L'amélioration des déplacements au sein du territoire dans une approche de développement durable
  - 3.3 Pour un territoire inclusif et solidaire : répondre aux besoins en logement garantissant la qualité du cadre de vie
  - 3.4 Le développement économique du territoire

### **E. Analyse des incidences notables prévisibles du schéma sur l'environnement**

1. Analyse des incidences du PADD sur les composantes de l'environnement
  - 1.1 Analyse qualitative du PADD
  - 1.2 Analyse globale du PADD
2. Analyse des incidences environnementales du DOO
  - 2.1 Méthodologie d'analyse et de description du DOO
  - 2.2 Analyse qualitative du DOO
  - 2.3 Analyse global du profil environnemental du DOO
  - 2.4 Analyse thématique des incidences et mesures d'évitement, de réduction, compensation et d'accompagnement prévues par le DOO
  - 2.5 Synthèse des mesures
3. Analyse des incidences sur les sites Natura 2000
  - 3.1 Contexte

- 3.2 La ZPS « sites de Seine-Saint-Denis »
- 3.3 La ZPS « les boucles de la Marne »
- 3.4 La ZPS « Forêts picardes : massif des Trois-Forêts et Bois du Roi » et SIC « Massifs forestiers d'Hâlette, de Chantilly et d'Ermenonville »
- 3.5 La ZPS « Bois de Vaires-sur-Marne »
- 3.6 Les incidences notables du SCoT et les mesures proposées

**F. Description de l'articulation du SCoT avec les autres documents de planification et de stratégie**

- 1. Documents avec lesquels le SCoT doit être compatible
- 2. Documents et projets que le SCoT prend en compte

**G. Critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du SCoT**

- 1. Préambule
- 2. Méthode retenue pour le suivi de la réalisation du SCoT
  - 2.1 Acteurs sur le plan du suivi, la communauté d'agglomération, qui en est le responsable, travaillera en lien étroit avec les communes
  - 2.2 Mise en œuvre du SCoT
- 3. La transcription des objectifs et orientations du SCoT
  - 3.1 Dans les documents d'urbanisme locaux
  - 3.2 Dans les PLH et PDU
- 4. Indicateurs de suivi du SCoT

**H. Résumé non technique**

- 1. Qu'est-ce que le SCoT ?
- 2. Le périmètre du SCoT Roissy Pays de France
- 3. Le diagnostic territorial et l'état initial de l'environnement
  - 3.1 Approche territoriale
  - 3.2 Zoom sur l'état initial de l'environnement
- 4. L'analyse de la consommation foncière et les objectifs chiffrés de limitation

- 4.1 Les objectifs de densification
- 4.2 Analyse des effets des objectifs de limitation de la consommation d'espace
- 5. L'évaluation environnementale
  - 5.1 Méthodologie d'analyse
  - 5.2 Analyse des incidences du PADD sur l'environnement
  - 5.3 Analyse des incidences du DOO sur l'environnement
  - 5.4 Synthèse des mesures
  - 5.5 Incidences du SCoT sur les zones Natura 2000
- 6. Les modalités de suivi de l'application du SCoT
- 7. L'articulation du Schéma avec les plans et programmes

### Liste des acronymes

#### Projet d'aménagement et de développement durable PADD (50 pages)

Préambule

- 1. Introduction : l'ambition portée par le SCoT
  - 1.1 Des équations complexes à résoudre collectivement
  - 1.2 Une ambition pour le territoire à l'horizon 2030
  - 1.3 Une intercommunalité qui met l'ensemble de ses leviers au service d'une identité commune et d'une vision partagée
- 2. Orientations et objectifs stratégiques du PADD
  - 2.1 La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire
  - 2.2 Un territoire inclusif et solidaire qui permet l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantir la qualité de vie au quotidien
  - 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

#### Document d'orientation et d'objectifs DOO (33 pages)

Préambule

- 1. Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire
  - 1.1 Protéger et valoriser les espaces naturels et forestiers du territoire
  - 1.2 Protéger et valoriser les espaces agricoles

- 1.3 Préserver les ressources et en développer de nouvelles
- 1.4 Réduire la vulnérabilité du territoire aux risques
- 2. Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée
  - 2.1 Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain
  - 2.2 Maîtriser les extensions urbaines
- 3. Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables
  - 3.1 Faciliter les déplacements
  - 3.2 Organiser le stationnement et lutter contre l'imperméabilisation
- 4. Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie
  - 4.1 Répondre aux besoins en logement et en hébergement
  - 4.2 Renforcer l'offre d'équipements
  - 4.3 Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers
- 5. Conforter le développement économique du territoire
  - 5.1 Orientations communes à l'ensemble des sites d'activités économiques
  - 5.2 Les zones d'activités
  - 5.3 Les plateformes aéroportuaires
  - 5.4 Le tertiaire
  - 5.5 La logistique
  - 5.6 L'équipement commercial
  - 5.7 La formation

#### **Bilan de la concertation (57 pages)**

##### **Partie 1 - Introduction : modalités de la concertation**

- 1. Le processus de concertation et de co-construction du SCoT
- 2. Les grandes étapes du processus de concertation et de co-construction du SCoT

##### **Partie 2 – Les moyens engagés au titre de la concertation publique et de l'information du public**

- 1. Moyens mis en œuvre
  - 1.1 Le site internet de la CARPF
  - 1.2 L'information du public : les dossiers spéciaux du SCoT

- 1.3 Les panneaux d'exposition
2. Focus sur les réunions publiques étape par étape
  - 2.1 Les réunions publiques du diagnostic : une appropriation de la démarche et la mise en exergue de problématiques territoriales convergentes
  - 2.2 Les réunions publiques du PADD : un partage des grandes orientations et la volonté d'un territoire proche de ses habitants
  - 2.3 Les réunions publiques du DOO : de fortes attentes exprimées sur les mobilités, l'environnement et l'offre de services en matière de santé
3. Bilan et conclusions de la concertation réglementaire auprès du public

### **Partie 3 – Synthèse de la délibération de prescription du SCoT : le SCoT, une opportunité pour faire peser le territoire au sein de la Région francilienne**

1. En amont de la délibération de prescription du SCoT : le SCoT, une opportunité pour faire peser le territoire au sein de la Région francilienne
    - 1.1 Éléments généraux issus des entretiens avec les élus
    - 1.2 Éléments thématiques issus des entretiens avec les élus
  2. Bilan de la première phase : Diagnostic
    - 2.1 5 ateliers thématique pour étudier les grands enjeux du SCoT
    - 2.2 Un séminaire politique associé à une visite commentée du territoire : le 07 mars 2018
    - 2.3 Les comités des partenaires
  3. Bilan de la phase 2 : PADD
    - 3.1 Les réunions politiques de construction des orientations stratégiques
    - 3.2 Les comités partenaires
    - 3.3 Le conseil communautaire du 20 décembre 2018 : une étape clé dans la consolidation du PADD, avant le travail sur le DOO
  4. Bilan de la phase 3 : DOO
    - 4.1 Les réunions politiques d'élaboration du DOO, volet réglementaire du SCoT
    - 4.2 La conférence des 42 maires du 09 avril 2019 : une adhésion au projet
    - 4.3 Les comités partenaires : des échanges constructifs sur la rédaction des prescriptions du DOO
- Annexes : comptes rendus synthétiques des débats

### **Avis des personnes publiques associées et consultées**

Délibérations des communes

Avis des personnes publiques et associées PPAC

**Avis de l'autorité environnementale du CGEDD (36 pages) et mémoire en réponse (14 pages)**

**Recueil des pièces administratives**

Délibération du conseil communautaire 29 septembre 2016

Courrier du préfet du Val d'Oise du 08 novembre 2017

Arrêté inter préfectoral Val d'Oise Seine-et Marne n° 2017-14343 portant publication du périmètre du Scot du 12 octobre 2017

Délibération du conseil communautaire 23 novembre 2017

Délibération du conseil communautaire 20 décembre 2018

Délibération du conseil communautaire 28 mai 2019

Arrêté 19.26 du président du conseil communautaire de la CARPF prescrivant l'enquête publique relative au projet de SCoT du 03 septembre 2019.

## **II. ORGANISATION et DÉROULEMENT de l'ENQUÊTE**

### **2.1- Désignation du commissaire enquêteur**

Une fois le projet de SCoT arrêté le conseil communautaire de la CARPF, son président a sollicité le tribunal administratif de Cergy-Pontoise pour la désignation d'une commission d'enquête. Par ordonnance n°E19000050/95 en date du 21 juin 2019, le président du tribunal administratif de Cergy-Pontoise a désigné une commission d'enquête pour mener l'enquête publique, relative au projet de schéma de cohérence territoriale de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France. La commission d'enquête publique est ainsi composée :

- Madame Dalila DA COSTA ALVES, présidente
- Monsieur Gérard RADIGOIS et Madame Marie-Françoise SEVRAIN, membres titulaires

Ceux-ci sont inscrits sur la liste d'aptitudes à la fonction de commissaire enquêteur du Val d'Oise pour Mme Dalila DA COSTA ALVES et M. Gérard RADIGOIS de la Seine et Marne pour Mme Marie-Françoise SEVRAIN.

Ont déclaré sur l'honneur, n'avoir aucun lien de qui assure la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre ou le contrôle de l'opération soumise à enquête au sens des dispositions de l'article L.123-5 du Code de l'environnement.

### **2.2 Organisation de l'enquête**

Afin d'organiser l'enquête publique, deux réunions entre les membres de la commission d'enquête et les représentants de la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France ont eu lieu les 19 juillet et le 28 juillet, au siège de la CARPF, 6bis avenue Charles De Gaulle, 95700 Roissy-en-France. A l'issue de ces réunions, des échanges entre les membres de la Commission et la CARPF organisatrice de l'enquête, il a été fixé en concertation avec la commission les modalités de cette enquête. Ces réunions furent aussi l'occasion d'une présentation du projet de SCoT aux membres de la commission.

Ainsi l'ouverture de l'enquête publique relative au projet de SCoT de Roissy Pays de France a été prescrite par l'arrêté n° 19.26 du 30 août 2019 pris par Monsieur Patrick RENAUD, Président de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France CARPF du lundi 23 septembre 2019 au samedi 26 octobre 2019 à 12h00.

### 2.2.1 Publicité et information du public

#### ✓ Publicité légale

Conformément à l'article R. 123-11 du Code de l'environnement, un avis au public a été publié en caractères apparents quinze jours au moins avant le début de l'enquête et rappelé dans les huit premiers jours de celle-ci, dans quatre journaux régionaux et locaux diffusés dans chacun des deux départements, à savoir :

Annonces légales	1ère parution	2ème parution
• Le Parisien 77	Mercredi 04 septembre 2019	Mercredi 25 septembre 2019
• La Marne 77	Mercredi 04 septembre 2019	Mercredi 25 septembre 2019
• Le Parisien 95	Mercredi 04 septembre 2019	Mercredi 25 septembre 2019
• L'Écho Régional 95	Mercredi 04 septembre 2019	Mercredi 25 septembre 2019

L'avis a également été publié quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci sur le site internet de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France : <https://www.roissypaysdefrance.fr/>.

En outre, quinze jours au moins avant le début de l'enquête et pendant toute la durée de celle-ci, cet avis a été apposé par voie d'affichage, au siège de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France et dans les communes suivantes :

- **Val d'Oise** : Arnouville, Bonneuil-en-France, Bouqueval, Chennevières-lès-Louvres, Ecoen, Epiais-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Fosses, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Le Mesnil-Aubry, Le Plessis-Gassot, Le Thillay, Louvres, Marly-la-Ville, Puiseux-en-France, Roissy-en-France, Rouvres, Saint-Witz, Sarcelles, Surveilliers, Vaud'herland, Vémars, Villeron, Villiers-le-Bel ;
- **Seine-et-Marne** : Claye-Souilly, Compans, Dammartin-en-Goële, Gressy, Juilly, Le Mesnil-Amelot, Longperrier, Mauregard, Mitry-Mory, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux, Othis, Rouvres, Saint-Mard, Thieux, Villeneuve-sous-Dammartin, Villeparisis.

La commission a pu constater par elle-même lors des permanences la réalité cet affichage dans les 9 Mairies, lieux des permanences. Les communes étant en charge de communiquer un certificat d'affichage à la CARPF justifiant que les affichages ont été réalisés dans les conditions prévues par l'arrêté prescrivant l'enquête.

✓ **Publicité complémentaire**

Cet avis a été également publié sur le site internet de certaines communes, et le tableau ci-après renseigne sur les mesures de publicité complémentaire destinée à faire connaître cette enquête publique (les communes dont le nom est écrit en gras, sont siège de permanences) que la commission a relevé.

Communes	COMMUNICATION: sites Internet, Autres...
Arnouville	<b>La permanence du 17 octobre est annoncée et une fiche de demande de renseignement peut être déposée, en laissant notamment son nom.</b> + <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>
Bonneuil-en-France	Pas d'information sur le site de la Mairie, ni aucune référence au SCoT, mais, article sur la nouvelle Intercommunalité, avec un entretien du Président M. RENAUD
Bouqueval	Pas d'information sur le site de la Mairie, ni aucune référence à l'Intercommunalité et au SCoT
Chennevières-lès-Louvres	Pas d'information sur le site de la Mairie, aucune référence à l'Intercommunalité ni au SCoT le CR /CM 23 mai 2019/ point N°4 qui présente et met aux voix le projet de SCoT /9 voix pour et 1 abstention
Ecouen	Pas d'information sur le site de la Mairie, <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF</a> sur lequel on trouve l'Avis de l'enquête et l'information « donner son avis ».
Epiais-lès-Louvres,	information sur le site de la Mairie concernant l'Intercommunalité, <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>
Fontenay-en-Parisis	Pas d'information sur le site de la Mairie, <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>
Fosses	Pas d'information sur le site de la Mairie, mais dans l'onglet <i>Notre VILLE/CARACTERISTIQUES</i> <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>
Garges-lès-Gonesse	Rien, mais <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>
Gonesse	<b>Donne dates de l'enquête, des permanences, et présente brièvement le SCoT :</b> <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>

Goussainville	<b>Donne dates de l'enquête, des permanences, et dit en une ligne ce qu'est le SCoT : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a></b>
Le Mesnil Aubry	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Le Plessis-Gassot	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Le Thillay	<b>Présentation claire, complète, avec consultation immédiate du dossier possible.</b>
Louvres	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Marly-la-Ville	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Puiseux-en-France	<b>Présentation claire, complète, avec consultation immédiate du dossier possible.</b>
Saint-Witz	<b>Présentation claire, complète , information efficace.</b>
Sarcelles	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Survilliers	<b>Dit qu'il y a une enquête ; <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a></b>
Vaud'Herland	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Vémars	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Villeron	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Villiers-le-Bel	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Roissy-en-France	<b>Présentation claire, complète, avec consultation immédiate du dossier possible.</b>
Claye-Souilly	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Compans	<b>Présentation claire et complète sur l'enquête, pas sur le dossier ; <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a></b>
Dammartin-en-Goële	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a>
Gressy	<b>Présentation claire et complète sur l'enquête et sur le SCoT en général. <a href="#">renvoi sur le site de la CARPE.../...</a></b>
Juilly	Rien,
Le Mesnil Amelot	Rien.
Longperrier	<b>Annonce complète, information efficace.</b>

Mauregard	Rien.
Mitry-Mory	Rien, mais : <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>
Moussy-le-Neuf	Rien.
Moussy-le-Vieux	Rien.
Othis	Rien, mais, <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>
Rouvres,	Rien.
Saint-Mard,	Rien.
Thieux,	Rien.
Villeneuve-sous-Dammartin	Rien.
Villeparisis	<b>Présentation sommaire de l'enquête.</b> <a href="#">renvoi sur le site de la CARPF.../...</a>

La commission constate que :

- 12 communes** sur 45 ont communiqué sur l'enquête et les dates sur le site Internet de leur commune, dont
  - 8 communes, font une présentation claire, complète, avec consultation immédiate du dossier possible,
  - 4 communes informent seulement sur les dates
- 21 communes ont créé un lien depuis le site de la commune sur le site de la CARPF dédié à l'enquête
- 12 communes n'ont RIEN FAIT

### 2.2.2 Mise à disposition du public du dossier et d'un registre

Conformément à l'arrêté n° 19.26 du 30 août 2019 prescrivant l'enquête publique, 16 dossiers d'enquête et 16 registres côtés ont été paraphés par un membre de la commission d'enquête avant ouverture de l'enquête, puis mis à disposition du public dans les mairies sièges de permanence, aux jours et heures habituels, d'ouverture des services au public :

- dans le Val d'Oise : Arnouville, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Goussainville, Louvres, Marly-la-Ville, Sarcelles, Vémars, Villiers-le-Bel et Roissy-en-France.
- en Seine-et-Marne : Claye-Souilly, Dammartin-en-Goële, Mitry-Mory, Othis, Villeparisis.
- au Siège de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France situé au 6bis avenue Charles de Gaulle, 95700 Roissy en France

D'autre part, pendant toute la durée de l'enquête publique, le public pouvait consulter le dossier d'enquête publique :

- sur support dématérialisé 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 pendant toute la durée de l'enquête publique à l'adresse suivante : <https://www.registredemat.fr/scot-roissypaysdefrance>;
- ou sur un poste informatique qui sera mis à disposition du public au siège de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France, aux jours et horaires habituels d'ouverture au public précités, sauf les jours fériés et jours de fermetures exceptionnelles.

### 2.2.3 Permanences de la commission d'enquête

#### - Dates et lieux des permanences

Pendant toute la durée de l'enquête du **lundi 23 septembre 2019 au samedi 26 octobre 2019 à 12h00**, soit 34 jours consécutifs, il était possible de prendre connaissance du dossier.

Un membre de la commission d'enquête s'est tenu à la disposition du public pour recevoir, lors des 25 permanences pour recueillir les observations, tout entretien ou information, explication relatives au dossier, écoute des remarques, propositions et expressions d'avis, dans les mairies sièges de permanences, aux dates et heures indiqués dans le tableau suivant

Communes du Val d'Oise, siège de permanences				
Arnouville - 15-17 rue Robert Schuman 95400 Arnouville	Mercredi	09/10/2019	15h00 - 18h00	
	Jeudi	17/10/2019	16h00 - 19h00	

<b>Garges-lès-Gonesse</b> 8 place de l'Hôtel de Ville / BP2 95140 Garges-les- Gonesse	<b>Jeudi</b>	<b>17/10/2019</b>	14h15 - 17h15
	<b>Mardi</b>	<b>01/10/2019</b>	08h45 - 11h45
<b>Gonesse</b> 66 rue de Paris / BP10060 95503 Gonesse	<b>Mardi</b>	<b>01/10/2019</b>	14h30 – 17h30
	<b>Lundi</b>	<b>21/10/2019</b>	09h00 – 12h00
<b>Goussainville</b> Place de la charmeuse - 95190 Goussainville	<b>Samedi</b>	<b>28/09/2019</b>	9h00 – 12h00
	<b>Mercredi</b>	<b>23/10/2019</b>	14h30 – 17h30
<b>Louvres</b> 84 Rue de Paris - 95380 Louvres	<b>Jeudi</b>	<b>03/10/2019</b>	17h00 - 20h00
	<b>Lundi</b>	<b>21/10/2019</b>	14h00 - 17h00
<b>Marly-la-Ville</b> 10 rue du Colonel Fabien - 95670 Marly-la-Ville	<b>Mardi</b>	<b>22/10/2019</b>	15h00 - 18h00
<b>Sarcelles -</b> 3 Rue de la Résistance - 95200 Sarcelles	<b>Lundi</b>	<b>23/09/2019</b>	9h00 - 12h00
	<b>Jeudi</b>	<b>24/10/2019</b>	16h25 - 19h25
<b>Vémars</b> 5 rue Léon Bouchard 95470 Vémars	<b>Samedi</b>	<b>12 /10/2019</b>	9h00 à 12h00
<b>Villiers-le-Bel</b> 37 rue de la République - 95400 Villiers-le-Bel	<b>Samedi</b>	<b>28 /09/2019</b>	9h00 - 12h00
	<b>Mercredi</b>	<b>16/10/2019</b>	14h30 -17h30
<b>Roissy-en-France</b> 40 avenue Charles-de-Gaulle - 95700 Roissy-en-France	<b>Lundi</b>	<b>23 /09/2019</b>	
			15h00 à 18h00

### Communes de Seine et Marne, siège de permanences

<b>Claye-Souilly</b> 1, Allée André-BENOIT - 77410Claye-Souilly	<b>Mercredi 25/09/2019</b>	9h00- 12h00
	<b>Vendredi 25/10/2019</b>	14h00 -17h00
<b>Dammartin-en-Goële</b> 79, rue du Général-de-Gaulle - 77230 Dammartin-en-Goële	<b>Jeudi 24/10/2019</b>	16h00- 19h00
<b>Mitry-Mory</b> 11 rue Paul-Vaillant Couturier - 77290 Mitry-Mory	<b>Lundi 30/09/2019</b>	9h00- 12h00
	<b>Vendredi 18/10/2019</b>	14h00 -17h00
<b>Othis -</b> 4-6 rue Gérard de Nerval - 77280 Othis	<b>Samedi</b>	9h00- 12h00
	<b>19/10/2019</b>	
<b>Villeparisis -</b> 32 rue de Ruzé - 77270 Villeparisis	<b>Mardi 08/10/2019</b>	14h30 -17h30
	<b>Samedi 26/10/2019</b>	9h00- 12h00

Au total 15 communes ont été désignées siège de permanences et pour cinq d'entre elles, il n'y eu qu'une seule permanence, pour les dix autres deux permanences.

Pour ces permanences, cinq samedis et une nocturne ont été choisis afin de faciliter l'accès du public au dossier et la possibilité de s'entretenir avec un membre de la commission.

#### ✓ Bilan de l'accueil du public dans les 9 communes et des observations déposées

La commission constate que les permanences se sont déroulées dans de bonnes conditions et sans aucun incident particulier à rapporter.

Sur les registres papier déposés en mairies et au siège de l'enquête 15 observations ont été déposées.

Cependant, la participation sur voie électronique dédiée à l'enquête a été plutôt fructueuse, avec des contributions pour certaines bien étayées et/ou circonstanciées eu égard aux critiques formulées. Au terme légal de clôture de l'enquête, samedi 26 octobre 2019 à 12h : 409 observations étaient déposées sur le registre dématérialisé et 3 par courriels. Au total cette enquête a fait l'objet de 424 observations dont 109 (26%) expriment un avis favorables et 259 (61%) d'avis défavorables.

Il y a lieu de préciser que :

- la majorité des intervenants ont focalisé leur contribution sur les projets EuropaCity et T4 et n'ont pas pu et/ou su appréhender le SCoT dans sa globalité et ont souvent peu argumenté leurs observations,
- les avis défavorables sont souvent émis sur la base d'une opposition de principe à ces 2 projets (nuisances, infrastructures induites). En conclusion, il ressort une grande majorité d'avis défavorable ainsi qu'un grand nombre de déposants anonymes pratiquement le quart des intervenants.

La commission tient à souligner que certaines observations ne sont pas argumentées tandis que d'autres le sont, notamment celles des associations et qui, très souvent, résument l'expression des opposants au projet de SCoT basée sur les projets EuropaCity et T4.

La commission n'a pu prendre connaissance des deux demandes de prolongation d'enquête transmises par courriel par le Collectif non au terminal 4 et l'ADVOCNAR qu'une fois l'enquête close. Le Collectif non au terminal 4 demandait également la tenue d'au moins une réunion publique.

Ces demandes sont parvenues trop tardivement à la commission d'enquête qui n'a pu y répondre. L'article L 123-9 qui prévoit la prolongation précise que la décision de prolonger l'enquête doit être portée à la connaissance du public « au plus tard, à la date prévue initialement pour la fin de l'enquête ».

## **2.3. Information de la commission d'enquête**

### **2.3.1 Réunion d'organisation de l'enquête**

Une première réunion en date du 19 juillet 2019 a été organisée au siège de la communauté avec d'une part la commission d'enquête, et d'autre part par Madame CECCHERINI et ses collaborateurs au siège de la CARPF. Les échanges entre les membres de la Commission et la

CARPF maitre d'ouvrage, ont permis de fixer les modalités l'enquête et d'envisager une deuxième réunion afin de finaliser l'arrêté prescrivant l'enquête.

Une deuxième réunion a été organisée le 28 juillet 2019 a permis d'arrêter en concertation les modalités de cette enquête, selon les dispositions des articles R123.7 à R.123-23 du Code de l'environnement, à savoir :

- la durée de l'enquête publique de 34 jours consécutifs
- les dates de l'enquête publique se déroulerait du lundi 23 septembre 2019 à 09h00 au samedi 26 octobre à 12h00 inclus
- le nombre de communes siège de permanences serait au nombre de 15 communes, sur 42 du périmètre du SCoT.
- le nombre total de permanences de 25.
- Le siège de l'enquête publique fixé au siège de la CARPF situé au 6bis Avenue Charles de Gaulle à 95700 Roissy-en-France.

L'équipe de la communauté d'agglomération a largement associé la commission à la rédaction de l'arrêté et de l'avis d'enquête en lien avec l'avocat de la CARPF.

Une troisième réunion a été organisée le 18 septembre 2019

Étaient présents, des représentants de la CARPF, du bureau d'études et de son conseil juridique

Cette réunion fut l'occasion

- De faire le point sur les documents mis à l'enquête y compris l'avis de l'Ae qui comprend 37 recommandations auxquelles la CARPF répondra selon sa propre méthodologie, en prenant en compte certaines recommandations et d'autres pas.
- Pour la Commission d'enquête de formuler des demandes et/ou remarques, en particulier la mise à disposition de cartes de travail plus lisible (A3, limites communales,...)
- De prévoir les modalités pratiques de début et fin de l'enquête, du registre dématérialisé qui sera opérationnel et mis à disposition du public dès le 1<sup>er</sup> jour, soit le 23.09.2019 et de la mise en ligne des observations des registres papiers transmises régulièrement par les communes

Une quatrième réunion a été organisée le 07 novembre 2019

Sont présents Mme Dalila DA COSTA ALVES, M. Gérard RADIGOIS et Mme Marie-Françoise SEVRAIN, Mme CECCHERINI, Mikael PEREL et Mme Annie PERONNET/Vice-Présidente de la CARPF en charge de l'Aménagement du territoire.

La réunion avait pour objet la remise du PV de synthèse de l'enquête publique, conformément à l'article R.123-8 du Code de l'urbanisme.

Une cinquième réunion a été organisée les 22 novembre, pour une présentation des premières réponses de la CARPF qui ont été finalisées sous la forme d'un mémoire en réponse transmis à la commission par courriel le 25 novembre.

### 2.3.2-Réunions de la commission d'enquête

La commission s'est réunie à plusieurs fois entre le 19 juillet et le 29 novembre :

- 1<sup>e</sup> - 19 juillet 2019, permettant l'élaboration d'une méthodologie de travail.
- 2<sup>e</sup> - 29 juillet 2019, cette réunion fait suite à la réunion avec la CARPF, et permet de faire le point sur le travail à fournir avant le 06 août 2019 (congés) et la répartition des tâches.
- 3<sup>e</sup> - 18 septembre 2019, cette réunion fait suite à la réunion avec la CARPF ce même jour de 10h00 à 13h00 et entend faire le point sur l'exploitation des documents et sa répartition.
- 4<sup>e</sup> - 04 octobre 2019, elle permet de faire une première évaluation des permanences et du registre dématérialisé
- 5<sup>e</sup> - 04 octobre 2019 : synthèse et organisation du dépouillement des 421 observations permettant de rédiger le PV de synthèse.
- 6<sup>eme</sup> le 22 Novembre: pour travailler sur les 12 thèmes retenus en interaction avec observations du public, demandes des PPA.
- 7<sup>eme</sup> le 27 novembre, pour finaliser le rapport et les conclusions motivées.

### III. LE PROJET DE SCoT

#### 3.1. Le Rapport de Présentation

Le rapport de présentation est le document le plus volumineux du dossier d'enquête, il compte presque 500 pages.

Après avoir présenté l'état initial, il établit le diagnostic du territoire, il explique les choix retenus pour établir le PADD et le DOO. Ce diagnostic s'appuie sur les prévisions économiques et démographiques, les projets répertoriés en matière de développement économique et d'aménagement de l'espace, la préservation des terres agricoles, la protection de l'environnement (biodiversité, nuisances, etc.), la typologie des logements, les transports, les équipements, les infrastructures et services. Il indique les espaces dans lesquels les documents d'urbanisme communaux pourront se densifier, et limiter leur extension. Il fait un état des consommations d'espaces naturels, agricoles et forestiers depuis l'approbation du SDRIF.

Au rapport de présentation est intégrée une évaluation environnementale qui après avoir dressé l'état initial, analyse les objectifs et orientations retenus ainsi que leurs incidences. Cette évaluation présente les mesures envisagées pour éviter, réduire ou compenser la mise en œuvre du SCoT. Le rapport de présentation définit aussi des critères et indicateurs de suivi de la mise en œuvre du SCoT

Il est complété par le résumé non technique.

#### 3.2. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le document décrit l'ambition portée par la Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France (CARPF) pour le territoire à l'horizon 2030, pour le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT). Ce n'est pas un document opposable et il n'a pas de valeur prescriptive

##### 3.2.1- L'ambition portée par la Communauté d'Agglomération de Roissy Pays de France

Consiste en la présentation d'une vision d'avenir partagée pour le territoire, la volonté de favoriser les projets et l'intégration des politiques publiques qu'elle mène et d'accompagner leur déclinaison à l'échelle de chaque commune.

**Les trois orientations et objectifs fondateurs pour le territoire sont ci-dessous déclinés :**

##### **1. La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire :**

→ Poursuivre et accompagner le développement économique et urbain avec des perspectives liées à de grands projets en :

- Affirmant le territoire comme un moteur majeur de la compétitivité de l'Île de France au moyen de deux orientations :
  - Mettre la puissance et le potentiel économiques du territoire au service du rééquilibrage des polarités de l'Île de France, conformément aux objectifs du SDRIF ;
  - Contribuer à la réduction du déficit de logements qui bride l'attractivité et la compétitivité de la région Île de France, et enrayer le déficit migratoire du territoire de Roissy Pays de France.
- Offrant un environnement urbain de qualité :
  - Renouer avec une attractivité résidentielle,
  - Présenter une offre de logements et d'équipements diversifiée, cohérente et adaptée aux besoins de la population.
- Renforçant à très court terme l'accessibilité régionale du territoire par un système de transport durable (enjeu majeur pour le territoire) :
  - les perspectives de développement urbain comme les grands projets vont générer de nouveaux besoins de mobilité et de nouveaux flux ;
  - de plus les infrastructures actuelles connaissent des niveaux de trafic déjà très élevés, une saturation chronique et de multiples dysfonctionnements en visant à :
    - Soutenir le fret ferroviaire et fluvial (CAREX, canal Seine Nord Europe, maintien voire développement des dessertes ferroviaires des ZAE
    - Améliorer la fiabilité et la performance des lignes RER B et D, les lignes H et K du Transilien.
    - Inscrire plusieurs projets structurants de transports collectifs d'échelle régionale, dont est-ouest au sein du territoire, gare aéro-fret entre parc des expositions et CDG, ligne 17 pour relier CDG, triangle de Gonesse, PIEX de Villepinte et le Bourget, prolongement T5 de Garges au Bourget, le BIP (TCSP Argenteuil-Roissy) 4 lignes du réseau COMET (corridor métropolitain).
- Ce que la liaison CDG Express et la liaison TGV Roissy Picardie n'obèrent pas le fonctionnement des lignes existantes, ne déstructurent des exploitations agricoles et aient un impact réduit sur la consommation foncière.
- Améliorer la performance du réseau routier : gestion dynamique des voies, voies réservées (TC, covoiturage), qualité des revêtements pour limiter les nuisances, intégration paysagère...
- Complétant, fiabilisant et homogénéisant les infrastructures numériques (plan France très haut débit d'ici 2022).

→ Consolider le moteur économique autour de l'aéroport et favoriser l'ancrage des entreprises en :

- Confortant le positionnement international des aéroports Paris Charles de Gaulle et Le Bourget tout en veillant aux incidences sur le fonctionnement et l'organisation du territoire (aérogare T4, densification zone cargo CDG., projet CAREX de fret TGV.)
- Confortant la place de l'immobilier tertiaire de haut niveau tournée vers le marché métropolitain et international et connectée à la plateforme aéroportuaire (triangle de Gonesse, sites tertiaires majeurs existants et futures gares du Grand Paris Express).
- Renforçant l'offre de salon et de congrès de rang international (International Trade Center en particulier)
- Accompagnant l'offre hôtelière (plus de 15000 chambres à l'horizon 2025).
- Appelant à une coopération renforcée et transparente entre les acteurs du territoire (notamment Air France, ADP, la région Île-de-France, diverses communautés d'agglomération, et communautés de communes, divers conseils départementaux).
- Maximisant les effets d'entraînement et de diffusion induits par CDG auprès des filières :
  - Du fret aérien, de la logistique, de sous-traitance et maintenance
  - De services (hôtellerie / restauration, nettoyage et sécurité)
  - De l'économie des échanges internationaux (tertiaire de bureaux, tourisme d'affaires, événementiel, commerce international).

→ Maintenir un rythme de création d'emplois soutenu, selon trois principaux enjeux majeurs :

- Création d'emplois, accueil et maintien des entreprises en mettant l'accent sur les ZAE / ZI, via l'amélioration des conditions de déplacement (personnes et fret), la qualité de l'environnement urbain et le développement des services aux salariés, la maîtrise d'une logistique à haute valeur ajoutée (compacité des nouveaux sites et activités accueillies mieux ciblées).
- Faire bénéficier aux habitants de l'emploi local en :
  - Favorisant le lien entre l'activité économique générée par le bassin aéroportuaire et les territoires.
  - Créant des synergies entre acteurs
  - Favorisant les retombées socio-économiques en termes d'emplois, d'insertion et d'inclusion.
  - Favorisant la mise en place de services aux entreprises et aux salariés en renforçant l'accès au territoire autour de la zone aéroportuaire en complétant et fiabilisant la desserte numérique du territoire.
- Accompagner et anticiper les mutations de l'économie agricole en s'appuyant sur la charte agricole du Val d'Oise et celle en cours d'élaboration en Seine et Marne, notamment pour :
  - Préserver les surfaces agricoles.
  - Favoriser les interactions entre urbain et rural (agriculture de proximité).
  - Soutenir l'agroforesterie, le développement de l'économie circulaire (méthanisation, compostage, agriculture urbaine)

- Développer l'offre d'équipement de formation et d'enseignement supérieur, car le territoire est fortement carencé en la matière, seule une antenne de l'IUT de Cergy-Pontoise est implantée à Sarcelles, selon trois objectifs :
- Offrir un enseignement supérieur en vue de faciliter la diversification économique du territoire et de renforcer son positionnement tertiaire, notamment en soutenant le développement d'une université des métiers de l'aérien et de l'aéronautique.
  - Favoriser l'accès à l'emploi des habitants du territoire Roissy Pays de France.
  - Conforter l'écosystème aéroportuaire par une offre de formation de niveau universitaire pour favoriser les synergies avec les entreprises.

En parallèle à cette formation d'enseignement supérieur, les programmes de formation qualifiante et d'accompagnement vers l'emploi pour l'ensemble des publics du territoire.

## 2. L'accomplissement de tous les parcours de vie et une garantie de qualité de vie au quotidien :

→ L'organisation territoriale est singulière, car le territoire est contrasté avec des niveaux de développement résidentiels et économiques très différents selon les communes, générant d'importants besoins de déplacements et des coupures urbaines fortes. Le projet vise à y remédier, en poursuivant notamment une limitation de la consommation foncière pour préserver les espaces naturels et agricoles.

Le SCoT poursuit le renforcement d'une armature multipolaire en :

- Renforçant les 4 pôles de centralité (Fosses, Dammartin-en-Goële, Claye-Souilly et Louvres) et les 7 communes qui y sont rattachées.
- Intensifiant le développement dans les communes du front métropolitain (notamment Sarcelles, Garges - les - Gonesse, Villiers-le-Bel, Bonneuil - en - France, Arnouville – les - Gonesse, Villeparisis).
- Soutenant le développement des « polarités relais » (Goussainville et Mitry – Mory).
- Améliorant le maillage de proximité du territoire (équipements de services et urbanité aux plus petites échelles).
- Renforçant la vocation économique de Roissy-en-France, le Mesnil-Amelot, Mauregard, Gonesse, Saint-Mard et Moussy-le-Neuf.

→ Offrir un logement accessible et abordable pour tous :

- Le territoire de l'agglomération doit produire annuellement 1700 logements dont 25% de logements sociaux (SRHH).

La dynamique actuelle est légèrement inférieure.

L'objectif est de permettre les parcours résidentiels de tous les publics.

La cible des actifs est importante en vue du renforcement de l'équilibre entre habitat et emploi.

Le PLHi en cours d'élaboration viendra préciser cet objectif quantitatif ainsi que qualitatif. Le développement résidentiel y sera privilégié prioritairement dans les espaces urbanisés et en particulier dans :

- Les communes du front métropolitain
- Les 4 pôles de centralité ci-avant désignés
- Les polarités relais
- Les secteurs bien desservis par les transports collectifs.

Les deux schémas départementaux d'accueil des gens du voyage seront coordonnés sur le territoire. Prévoir et organiser les conditions d'accueil des gens du voyage est un engagement du SCoT.

- L'offre nouvelle de l'habitat sera répartie spatialement de façon équilibrée et cohérente et cadré par :

- La nécessité de limiter la consommation d'espace, rééquilibrer l'offre de logements, préservée des nuisances liées à la présence de CDG et du Bourget.

- La définition de nouvelles règles par les opérateurs et le gouvernement :

- L'arrêt de l'aide aux maires bâtisseurs
- Le rééquilibrage par l'ANRU en vue de favoriser la mixité sociale à l'échelle intercommunale
- Les lois LEC et ELAN.

- Le choix de préservation de l'environnement, du cadre de vie, de développement économique (maintien activité et surfaces agricoles, valoriser les coupures vertes, mettre en exergue la trame verte et bleue, maintenir et développer une offre économique).

- L'affirmation des principes de mixité sociale, intergénérationnelle et fonctionnelle, tant dans les formes urbaines que dans la variété de l'offre de logements, qui devront se décliner aux différentes échelles communales.

- Le parc de logement existant, privé ou public, sera valorisé pour en assurer sa pérennité et l'inscrire comme un choix de parcours résidentiel.

- Il est souhaitable que le PLHi fixe des objectifs de réhabilitation du parc de logements privés.
- Il est souhaitable que les collectivités s'inspirent des projets de renouvellement urbain pour remettre à niveau le parc de logements sociaux.
- Il faut réduire les effets de concentration des populations précarisées en replaçant les quartiers de la politique de la ville dans les dynamiques de développement de l'agglomération, en améliorant leur image et renforçant leur attractivité (approches en termes d'habitat mais aussi en termes d'aménagement urbain, de développement économique et commercial, d'accès à la culture).

→ Promouvoir une offre d'équipements, de services, de commerces garante de la complémentarité et de la proximité, passage obligé pour une amélioration de la qualité de vie :

- Tout équipement devra avoir une taille, une capacité d'accueil, un niveau de rayonnement en cohérence avec les capacités actuelles des communes et de leurs potentialités de développement.
  - Tout projet structurant devra également être conditionné à sa bonne accessibilité.
  - Le SCoT encourage la prise en compte des équipements culturels existants (cinémas, médiathèques, salles de spectacles communaux).
  - Le SCoT encourage toute valorisation patrimoniale, architecturale et naturelle visant à promouvoir les spécificités du territoire.
  - Le SCoT souhaite lutter contre la fracture numérique (couverture uniforme et de qualité sur l'ensemble du territoire).
- Le rééquilibrage de l'offre commerciale entre le commerce de centre-ville et les zones commerciales périphériques constitue un objectif du SCoT :
  - En renforçant l'offre commerciale de proximité dans les centres-villes, les centralités et centres-bourgs.
  - En renforçant l'armature commerciale dans les communes du front métropolitain, les 4 pôles de centralité et les pôles relais.
  - Conforter le développement des zones à vocation uniquement commerciales pour anticiper les risques de déqualification et d'obsolescence.

Le SCoT accompagnera le développement du projet Europacity et une charte de développement commercial impliquant les communes constituera une avancée sur les équilibres multipolaires et une stratégie partagée.

- La couverture sanitaire est insuffisante. L'accès à la santé est un enjeu au point de vue de l'accès aux droits fondamentaux des habitants et à la santé publique mais aussi au point de vue attractivité résidentielle et rayonnement métropolitain du territoire.

Le SCoT vise à soutenir :

- L'amélioration de la desserte de l'hôpital de Gonesse.

- L'amélioration de l'accès au grand hôpital de l'Est francilien à Jossigny.
  - L'étude du second hôpital à l'Est de l'agglomération.
  - L'accompagnement du développement de toutes les formes d'équipements à vocation sanitaire.
  - L'émergence de projets innovants de réseau de soignants en lien avec la télémédecine.
  - La création d'équipements d'accueil pour les personnes en situation de handicap.
- L'accès à la culture et au patrimoine doit être ouvert au plus grand nombre :
    - En renforçant les équipements culturels et patrimoniaux structurants pour le territoire.
    - En créant un partenariat avec plusieurs partenaires institutionnels (musée national de la renaissance, centre national des arts de la rue).
    - En encourageant le maillage et l'accessibilité aux équipements culturels.
    - En soutenant le décloisonnement des équipements culturels, l'innovation et la mise en réseau des équipements.

**→ Améliorer les équipements et services de formation pour mieux faire coïncider le potentiel de main d'œuvre et les emplois offerts sur le territoire.**

- Permettre une meilleure qualification des jeunes et apprenants en soutenant le développement et la diversification de l'offre de formation.

À l'offre d'emploi (100.000 à l'horizon 2030) doit correspondre une offre de formation adéquate pour augmenter le taux d'emploi sur le territoire.

Il faut réfléchir, en lien avec les deux académies qui sectorisent le territoire, à l'enrichissement de l'offre globale (métiers de l'aérien et de l'aéronautique, l'hôtellerie, la restauration, les langues étrangères, l'économie de services dont l'aide à la personne.

Que ce soit pour les jeunes, les actifs, les demandeurs d'emploi, l'accès à la formation doit être facilité par une offre d'hébergement adaptée aux différentes situations des apprenants et le cas échéant de permettre aux jeunes du territoire d'aller étudier en dehors en agissant sur la performance des liaisons du territoire avec le cœur métropolitain.
- Adapter la capacité formative du territoire aux évolutions démographiques et en cohérence avec l'armature territoriale.

La localisation de nouveaux collèges et lycées devra se faire dans le respect de la hiérarchisation souhaitée, en tenant compte de l'accessibilité par une desserte en transports en commun ou un cheminement modes actifs et sécurisé.

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

- Le SCoT vise à :
  - Améliorer les conditions de déplacement au sein du territoire.
  - Établir les conditions d'un système de mobilité plus durable (organiser de façon complémentaire les modes de déplacement individuels et collectifs, en favorisant les TC, en confortant l'usage de la marche et en contribuant au développement du vélo de loisir au quotidien.
  - Garantir l'accès à la mobilité pour tous.
  - Promouvoir de nouvelles organisations innovantes de la distribution de marchandises.
  
- Le Scot affirme la nécessité de renforcer le réseau de transports collectifs : le réseau métropolitain (RER, Transilien, GPE) et le réseau de bus structurant (nécessité de voies en site propre et d'un niveau de service adapté).  
Le renforcement des liaisons Est-Ouest au sein du territoire (avenue du Parisis, bouclage de la Francilienne à l'Est de CDG) et l'encouragement du transport à la demande et de services à la mobilité (parking-relais, aires de covoiturage, auto-partage, navettes...) sont également des objectifs du SCoT.
  
- Le Scot favorise l'égal accès aux ressources et notamment à l'emploi, en particulier pour les personnes les plus précaires, non motorisés.  
Le bouquet d'offre de transport et de services à la mobilité qui sera mis en place réduira la dépendance à la voiture, notamment pour l'accès aux grandes zones d'emploi du territoire.
  
- Le SCoT confortera l'usage de la marche à pied et permettra l'usage du vélo, en limitant les coupures urbaines.

**3. Le développement du territoire asservi à la valorisation du cadre de vie et à la préservation des ressources communes.**

→ Minimiser l'impact du développement urbain sur les sols, l'air, l'eau, les paysages, la biodiversité :

- Le développement sera adapté aux ressources et non l'inverse.

- Le PCAET en cours d'élaboration doit préciser les objectifs et les décliner en actions concrètes pour le territoire.
- La consommation économe du foncier sera poursuivie, afin de préserver les terres agricoles et naturelles.
    - La collectivité souhaite également
      - La valorisation et la rationalisation des espaces urbanisés existants seront une priorité.
      - Dans chaque commune, des formes urbaines plus compactes, plus sobres et mieux intégrées aux paysages seront recherchées.
      - Des espaces dédiés à l'accueil et à l'emploi seront intensifiés.
  - La neutralité carbone sera recherchée là où le SCoT peut influencer certains paramètres :
    - Urbanisation
    - Mobilité interne
    - Production de biens, de services, d'énergie.

(Pas de maîtrise sur les trafics routiers et aériens générateurs de GES).

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

- Réduire les consommations énergétiques (formes urbaines économes en énergie, architecture bioclimatique, amélioration de l'isolation, réhabilitation des bâtiments...
- Alléger le bilan carbone des opérations d'aménagement
- Lutter contre la précarité énergétique des logements les plus anciens.

La limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) engendra :

- Le développement d'une offre de transports en commun plus efficiente
- Le développement des nouveaux modes collaboratifs de transports (covoiturage, autopartage,).
- Le déploiement et le maillage des modes actifs (mises en sécurité des voies douces, développement des itinéraires cyclables et de randonnées).
- L'appui à des actions en faveur de la mobilité avec les entreprises (plans de mobilité, implantations logistiques sur des nœuds multimodaux.
- L'adaptation aux nouvelles technologies (bornes électriques,)
- Le soutien aux initiatives visant à favoriser le télétravail.

Le SCoT protège strictement les espaces de biomasse afin d'augmenter la séquestration carbone.

Le SCoT encourage le développement de projets d'énergies renouvelables

- Le SCoT contribuera à la préservation de la ressource en eau par :
  - La maîtrise des dispositifs épuratoires côté Seine et Marnais.
  - La sécurisation de l'approvisionnement en eau potable côté Seine et Marnais.
  - La limitation des pressions des rejets dans le milieu naturel et dans les réseaux.
  - Le recensement et la préservation des rares zones humides du territoire.
  - La protection des cours d'eaux.
  - La lutte contre l'imperméabilisation des sols.
  - La protection stricte des points de prélèvement de la ressource pour l'alimentation en eau potable.
  - La mise en réseau plus efficiente.
  - La sensibilisation des industriels et agriculteurs à optimiser et réduire leurs prélèvements en eau.

→ Restaurer la trame verte et bleue : Méconnue, peu mise en valeur, obérée par l'urbanisation et la fragmentation du territoire par les infrastructures terrestres, aéroportuaires et lignes à haute tension, cette trame est illisible :

- La trame verte et bleue doit faire partie de l'identité paysagère du territoire :
  - La trame bleue bénéficiera d'une vigilance accrue (Futurs objectifs du SAGE en cours d'élaboration)
  - La trame verte « forestière » verra la préservation renforcée des bois et massifs et le renforcement des mesures de protection des corridors arborés, des continuums arborés des bords de routes, voies de chemin de fer et délaissés autoroutiers, etc...
  - Les espaces ouverts et herbacés seront maintenus et valorisés en tant qu'espaces verts ouverts de respiration, espaces herbacés « entretenus »
  - Les zones humides le long des cours d'eau seront préservées.
- La trame verte et bleue est un élément garant de la biodiversité :
  - La stratégie du SCoT vise ici à :
    - Mieux connaître et reconnaître les espaces de biodiversité
    - Protéger les espaces de biodiversité du fait de leur rareté, de leur sensibilité ou des fonctions qu'ils rendent au territoire.
    - Recenser les espaces de biodiversité et les cartographier puis les inclure dans les PLU (espaces protégés à valoriser)
    - Créer des espaces verts et de loisirs, en cohérence avec le SDRIF.

- Faire une exigence du maintien et du développement de la biodiversité.
- Promouvoir le développement de la nature en ville.

→ Dans le contexte d'augmentation du trafic aérien, la protection des riverains constitue un enjeu de santé publique majeur, non exclusif de lutttes contre les nuisances liées aux transports terrestres :

- Au vu de l'impact sanitaire du transport aérien, une réforme du dispositif d'aide aux riverains s'impose.
- Le trafic de nuit sur la plateforme CDG doit être plafonné au nombre de mouvements actuels (170 en moyenne entre 22h00 et 6h00)
- La réduction du trafic nuit des vols de passagers doit être mise en œuvre.
- Le projet de fret ferroviaire à grande vitesse Euro Carex doit être relancé.
- Des dispositifs de réduction de nuisances sonores liées aux transports terrestres doivent être mis en place.
- La réduction à la source de cette nuisance doit être étudiée, notamment celle des trafics routiers de transit.

→ Limiter l'exposition des populations aux risques d'inondation, de mouvements de terrain et aux risques technologiques :

- En accompagnant la mise en place de tout dispositif concourant à mieux connaître et prévenir le risque d'inondation.
- En vérifiant les limitations et prescriptions constructives des secteurs sensibles aux mouvements de terrain.
- Pour les risques technologiques et de matières dangereuses, en améliorant le suivi et le contrôle des impacts des installations existantes, en limitant les installations de nouvelles ICPE.

→ Limiter l'accueil d'installations de stockage de déchets inertes aux besoins stricts du territoire, et tendre à une réduction de la production de déchets à la source ; développer et sécuriser les points d'apports volontaires ; valoriser les déchets inertes du BTP.

→ Veiller aux incidences nocives des infrastructures nouvelles sur les conditions de fonctionnement des exploitations agricoles.

Les espaces agricoles occupent 50% du territoire de l'agglomération.

Les conditions du bon exercice de l'activité agricole doivent être maintenues, en bonne intelligence avec les autres activités du territoire.

- La charte agricole a permis la préservation de 16345ha de terres agricoles, allant au-delà des objectifs du SDRIF.

- Le risque de déstructuration des exploitations agricoles induit par la création d'infrastructures nouvelles sera particulièrement étudié et la communauté sera vigilante sur la préservation de l'unité fonctionnelle de chaque exploitation.

→ Promouvoir le développement d'autres formes d'agriculture (la charte agricole en pose les principes et les principales orientations) :

- Maraîchage.
- Agroforesterie.
- Polyculture – élevage.
- Méthanisation ;
- Etc...

→ Valoriser la lisibilité des paysages agricoles :

Par l'instauration de limites claires au développement urbain, par le maintien d'espaces ouverts stratégiques de bords de routes, par le maintien de coupures d'urbanisation à toutes échelles.

Chaque orientation est accompagnée d'une carte qui apparaît difficilement lisible dans le dossier en version papier.

Le PADD, qui n'est pas opposable, donne le cap du SCoT, précise clairement et exhaustivement les trois grandes orientations, articule de façon cohérente et pertinente les différentes politiques publiques territorialisées. Il est traduit en prescriptions dans le Document d'Orientation et d'objectifs (DOO).

### **3.2 - Le Document d'Orientation et d'objectifs (DOO)**

Le DOO est le volet réglementaire et prescriptif du SCoT.

Il définit les orientations et objectifs opposables visant à assurer la cohérence d'ensemble

- Des documents sectoriels (ceux liés aux transports, eau, risques naturels et technologiques, biodiversité, paysages, logements et habitat, énergie, ...).
- Des documents communaux (PLU) ainsi que des opérations foncières et d'aménagement (ZAC, ...),

Il s'organise autour de cinq thèmes qui déclinent les trois orientations et objectifs stratégiques du PADD :

1. Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire.
2. Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée.
3. Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables.
4. Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie.
5. Conforter le développement économique du territoire.

Après une introduction indiquant :

- son rôle prescriptif dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT),
- son obligation du rapport de compatibilité sur les PLU, le PLH, les opérations d'aménagement et foncières de plus de 5 ha, les ZAC, les ZAD, les autorisations d'exploitation commerciale et d'établissements cinématographiques
- sa prise en compte pour les PCAET (plan climat air énergie territorial),

**Il énonce 112 prescriptions accompagnées de quatre cartes et expose une ou plusieurs orientations communes et ensuite des orientations spécifiques.**

### 3.2.1 Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire

#### **Orientation commune**

*Prescription n° 1* : préserver les réservoirs de biodiversité, maintenir et remettre en état les continuités écologiques, en créer de nouvelles.

#### **Orientations spécifiques**

##### **La trame verte forestière**

*Prescriptions n° 2 à n° 5* : protection des bois et forêts, identification sur tous documents d'urbanisme des espaces boisés à protéger, application de la règle des « 50m » non constructible pour les massifs boisés de plus de 100ha ainsi que préserver, recréer et valoriser les corridors naturels en milieu urbain reliant les parcs, bois et forêts.

### **La trame verte herbacée**

*Prescriptions n° 6 et n° 7 :* identifier, préserver et valoriser les espaces herbacés, notamment aux abords des infrastructures de transports et dans les grands parcs urbains.

### **La trame bleue**

*Prescriptions n° 8 à n° 13 :*

- Protéger les zones humides, les cours d'eau, leurs berges, leurs rives, leurs fonds de vallée.
- Instaurer une zone non constructible qui tiendra compte du lit majeur.
- Rétablir les continuités écologiques altérées des bassins versants ; tout projet de constructions à proximité de ces zones altérées intègrera la restauration des berges.
- Veiller à la perception paysagère du réseau hydrographique.

### **Les espaces agricoles**

*Prescriptions n° 14 à n° 19 :*

- Préserver les espaces agricoles représentés sur la carte ou non. Une partie des terrains non exploitables ou non nécessaires à l'activité agricole sera préservée (espaces de respiration, continuité écologique ou qualité paysagère).
- Éviter le fractionnement des espaces agricoles.
- Les limites des fronts urbains d'intérêt régional sont intangibles ; la réalité du terrain permet toutefois d'ajuster leur positionnement.
- D'autres fronts urbains peuvent être définis dans les documents d'urbanisme locaux.
- Inscrire les continuités agricoles dans les documents d'urbanisme locaux (circulation des engins agricoles et accès aux exploitations).
- Favoriser les transitions urbain / rural : agriculture biologique ou raisonnée, maraîchage, vergers.
- Promouvoir les circuits courts.

### **La qualité des sols, de l'eau et la production d'énergies renouvelables : les objectifs primordiaux de renforcement de la durabilité du territoire**

*Prescriptions n° 20 à n° 29 :*

- Protéger les captages d'eau potable (trames bocagères, espaces protégés pour ouvrages et installations destinés à l'alimentation en eau potable, espaces protégés pour l'implantation de réseaux d'assainissement et d'eau potable).
- Assurer une gestion vertueuse de l'eau (infiltration et récupération des eaux pluviales) en évitant le ruissellement.
- Lutter contre la pollution des sols (installations polluantes, friches industrielles, eaux de ruissellement, pollution agricole).
- Limiter les rejets domestiques, agricoles, industriels.
- Limiter l'atteinte aux paysages pour l'exploitation des gisements de minerais.
- Développer et favoriser la part des énergies renouvelables (biogaz, géothermie, ...).
- Des objectifs de performances environnementales à définir dans les documents d'urbanisme locaux conditionneront l'ouverture à l'urbanisation.

### **Limiter les risques d'inondations, de mouvements de terrain et technologiques**

*Prescriptions n° 30 à n° 35 :*

- Lutter contre l'imperméabilisation (pleine terre, infiltration,)
- Identifier dans les documents d'urbanisme les zones vulnérables.
- Maîtriser l'urbanisation dans les zones vulnérables aux risques d'inondation.
- Assurer une gestion vertueuse de l'eau (infiltration et récupération des eaux pluviales) en évitant le ruissellement.
- Identifier dans les documents d'urbanisme les risques de mouvement (carrières souterraines...)
- Limiter les ICPE à proximité des zones d'habitat et d'emplois.
- Éviter les infrastructures de transport de matières dangereuses à proximité des zones d'habitat.

### **3.2.2 Maîtriser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers**

Privilégier l'intensification et le renouvellement urbain

*Prescriptions n° 36 à n° 41 :*

- Prioriser le renouvellement urbain par rapport à l'extension urbaine (dents creuses, sites mutables, friches urbaines...).
- Augmenter la densité humaine et la densité moyenne des espaces « habitat et emplois » dans les PLU.  
+15% pour les communes avec quartiers à densifier à proximité des gares,  
+ 10% pour les autres communes.

- Renfort de la mixité fonctionnelle, création d'espaces de respiration, qualité paysagère et architecturale des nouveaux projets, efficacité des transports en commun, des équipements et des services seront mis en œuvre dans les documents d'urbanisme.
- Lutter contre les friches urbaines (urbanisme de transition).

### **Maîtriser les extensions urbaines**

*Prescriptions n° 42 à n° 48 :*

- Capacité définie par le SDRIF à l'horizon 2030 ; 1422 hectares dans l'enveloppe retenue par le SCoT, localisés sur la carte « consommation maîtrisée des espaces » et quantifiés par communes (P44), quantifiés et conditionnés à une desserte en TC pour quatre communes (P 45).
- Chaque gare est centre d'un cercle de rayon 2km dans lequel les communes disposent de capacités d'urbanisation de l'ordre de 5% de l'espace urbanisé : les extensions seront réalisées en continuité de l'espace urbanisé et doivent être suffisamment denses pour lutter contre l'étalement urbain. (22 communes concernées).  
Objectif SRHH : 1700 logements par an jusqu'en 2030.

### **3.2.3 Développer les mobilités durables**

Faciliter les déplacements

*Prescriptions n° 49 à n° 59 :*

- Réserves foncières pour désaturation des réseaux routiers magistraux et locaux, réseaux ferrés, réseaux tram, réseaux BHNS, corridor métropolitain (réseau Comet partiellement en TCSP).
- Réduire les coupures urbaines, identifier les sites urbanisés à désenclaver, faciliter les TCSP notamment à partir des futures gares du GPE.
- Développer un réseau cyclable à l'échelle du territoire ; réseaux existants à renforcer autour des gares existantes et futures.
- Y prévoir des emplacements de stationnement vélos.
- Faciliter la marche en zone urbaine et d'activité.
- Réserver des espaces pour aires des systèmes de mobilité partagée dans les parcs relais, centres commerciaux, zones d'activité, etc... et aux abords des voies structurantes.
- Implanter des bornes de rechargement pour favoriser le déploiement des véhicules électriques.

## Organiser le stationnement et lutter contre l'imperméabilisation

*Prescriptions n° 60 à n° 63 :*

- Favoriser les parcs relais autour des pôles de TC structurants.
- Les nouveaux parcs seront économes en espaces, faciliteront l'infiltration ou/et la retenue des eaux pluviales, intégreront le rechargement électrique.
- Améliorer l'insertion paysagère et développer la végétalisation des parcs relai.
- Limiter les places de stationnement des véhicules motorisés particuliers à proximité d'une desserte par TC.
- Application des prescriptions du PDUIF en matière de création de places de stationnement lors de la construction de bureaux.

### 3.2.4 Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie

## Répondre aux besoins en logement et en hébergement

*Prescriptions n° 64 à n° 69 :*

- Objectif SRHH : 1700 logements par an (dont 391 logements sociaux) à l'horizon 2030.
- Favoriser les parcours résidentiels.
- Accueillir les nouvelles populations, en privilégiant les communes bien desservies par les TC.
- Favoriser la mixité sociale (taux de 25% loi SRU).
- Lutter contre l'habitat indigne, améliorer la performance énergétique des bâtiments, renforcer l'isolation phonique.
- Lutter contre « l'isolement » des quartiers.
- Prévoir des emplacements pour l'accueil des gens du voyage dans le cadre du développement du territoire.
- Maintenir le niveau d'équipement en structures d'hébergement.

## Renforcer l'offre d'équipements

*Prescriptions n° 70 à n° 72 :*

- Renforcer cette offre d'équipements et de services en articulation avec une bonne desserte par les TC.
- Favoriser leur mutualisation.
- Création d'un nouvel établissement hospitalier.

## Améliorer la qualité du cadre de vie des habitants et des usagers

### *Prescriptions n° 73 à n° 89 :*

- Préserver et valoriser les paysages et le patrimoine, améliorer les insertions paysagères des grands projets (dont les cônes de vues)
- Identifier le patrimoine remarquable à protéger.
- Réduire la visibilité des zones présentant une moins bonne insertion paysagère, notamment le long des grands axes routiers.
- Préserver et aménager les espaces verts publics et espaces de loisirs ; y faciliter les événements sportifs ou culturels éphémères.
- Développer leur accessibilité.
- Dans les espaces de loisirs et équipements sportifs « verts », favoriser une gestion différenciée des espaces verts (bosquets, boisements, végétation liée aux ripisylves, etc...).
- Créer de nouveaux espaces verts dans les secteurs denses, notamment celles du front métropolitain.
- Maintenir des espaces de pleine terre par des constructions économes de l'espace.
- Renforcer la place du végétal dans tout projet d'aménagement ou de construction ; y renforcer la qualité paysagère, architecturale et urbaine.
- Aux abords des grands axes routiers, autoroutiers et des plateformes aéroportuaires, éviter les implantations des habitations et établissements recevant des populations sensibles.
- Éviter les installations émettrices de polluants atmosphériques dans les zones urbaines denses.
- Rechercher une meilleure insertion paysagère des infrastructures de transports. Favoriser le long de ces infrastructures l'implantation ou le maintien des activités notamment tertiaires qui feront écran aux nuisances générées par lesdites infrastructures.

### 3.2.5 Garantir le développement économique du territoire

#### ➔ Orientations communes à l'ensemble des sites d'activités économiques

### *Prescriptions n° 90 à n° 94 :*

- Privilégier le renouvellement et la modernisation à la création de nouveaux sites.

- Implanter les nouveaux sites à proximité des TC et veiller à une consommation économe de l'espace, à la qualité architecturale et environnementale, l'intégration paysagère et le maintien de la biodiversité.
- Y faciliter les déplacements piétonniers et cyclables.
- Là où nécessaire, développer la desserte par bus.
- Développer les infrastructures numériques.

→ **Orientations spécifiques** : Les zones d'activités

*Prescriptions n° 95 à n° 97 :*

- Limiter l'imperméabilisation des sols (pleine terre et végétalisation).
- Préserver et créer des espaces verts
- Favoriser l'infiltration des eaux pluviales (toiture végétale, récupération des EP, etc...)
- Gestion durable des déchets
- Mutualisation des aires de stationnement.
- Favoriser mixité des activités.
- Améliorer l'intégration paysagère des sites existants.
- Développer une offre de services de proximité aux usagers (restauration, garde d'enfants, etc....) le cas échéant en mutualisant.

→ **Les plateformes aéroportuaires**

*Prescriptions n° 98 à n° 102 :*

- Renforcer et moderniser l'offre de services (coworking, accessibilité des centres de congrès).
- Y favoriser les déplacements (nouveaux modes de déplacements individuels et collectifs, réseau cyclable sécurisé).
- Valoriser et développer le tourisme de loisirs.
- Les sites bénéficiant d'une liaison en TC avec les plateformes seront prioritaires pour les implantations des services et équipements.
- Améliorer l'intégration paysagère.

→ **Le tertiaire**

*Prescriptions n° 103 et n° 104 :*

- Intensifier et conforter l'offre de bureaux. (Prioritairement dans les zones de bureaux existantes ou sites identifiés, patrimoine végétal à préserver et à améliorer, avec offres adaptée de services aux entreprises).

#### → La logistique

*Prescriptions n° 105 à n° 107 :*

- Maintenir les plateformes existantes et favoriser leur accès multimodal.
- Soutenir le développement des sites multimodaux et du fret ferroviaire (Goussainville, Mitry-Mory, projet Carex).
- Rechercher la compacité des nouveaux sites et favoriser leur intégration paysagère et environnementale.

#### → L'équipement commercial

*Prescriptions n° 108 à n° 111*

- Favoriser le maintien et le renforcement de l'offre commerciale en centre-ville.
- Dans les bourgs et villages, maintenir voire développer l'offre commerciale.
- Dans les programmes de logements et les zones d'emploi, intégrer une offre commerciale de proximité.
- En périphérie, renouveler les zones obsolètes, améliorer la qualité urbaine et paysagère des espaces de transition.
- Améliorer la desserte en TC.
- Mutualiser les aires de stationnement.
- Aucune extension des zones existantes (**en-dehors de** celles inscrites dans une ZAC et Europacity) ne sera admise.
- Veiller à ne pas nuire aux commerces du tissu urbain.
- Rechercher la compacité des nouveaux sites et favoriser leur intégration paysagère et environnementale.

#### → La formation

*Prescriptions n° 112*

- Structurer une offre d'équipements de formation et d'enseignement adaptée aux besoins des entreprises (métiers de l'aérien et de l'aéronautique, école hôtelière internationale, etc....).
- Veiller à leur accessibilité par TC.

### 3.3 Le bilan de la concertation

La pièce du dossier intitulé « Bilan de la concertation » est composé de 2 parties. D'une part, le bilan de la concertation qui expose les grandes étapes de la concertation, les moyens mis en œuvre et la synthèse des débats et d'autre part, le processus de co-construction avec les élus qui expose BILAN DE LA CONCERTATION

#### 3.3.1 Modalités de la concertation

La délibération de prescription du lancement du SCoT, en date du 23 novembre 2017 définit les modalités d'organisation et d'animation de la concertation publique.

##### Objectifs de la concertation :

- Information et participation du public
- sensibilisation aux enjeux du projet pour le territoire
- incitation aux échanges et partages autour du projet.

##### Modalités d'information du public:

- Mise en ligne des informations relatives à la procédure avec mises à jour régulières
- Mise à disposition au siège de la CARPF d'un dossier de concertation, régulièrement actualisé.
- Publication dans le magazine Com'agglo d'un dossier de synthèse avant le débat sur les orientations du PADD et avant l'arrêt du projet, ainsi qu'une transmission aux médias locaux.
- Présentation d'une exposition itinérante sur le projet.
- Six réunions publiques : 3 avant le débat sur les orientations du PADD et 3 avant l'arrêt du projet,

##### Modalités de participation du public:

- Registre au siège de la CARPF.
- Courrier postal ou électronique à la CARPF.
- Voie orale lors des réunions (compte rendu).

Les grandes étapes du processus de concertation et de co-construction :

- En 2017, entretiens bilatéraux avec les 42 maires en vue de formaliser la délibération de prescription du SCoT.
- Premier semestre 2018, échanges avec les élus, les partenaires et réunions publiques : diagnostic du territoire et état initial de l'environnement.
- Deuxième semestre 2018 : élaboration du PADD à partir d'un pré-projet issu des débats et réunions avec les élus, les partenaires et les habitants du territoire. puis débat du conseil communautaire fin décembre 2018.
- Premier trimestre 2019 : élaboration du DOO à partir de propositions et de prescriptions discutées avec les élus, les partenaires et les habitants du territoire.
- Le 28 mai 2019, le Conseil communautaire a délibéré l'arrêt du SCoT.

### 3.3.2 Moyens engagés

Moyens mis en œuvre :

**Information** : déjà cités ci-avant, ils sont ici détaillés et agrémentés de photos :

- mise en ligne,
- mise à disposition du public,
- publication dans le magazine de la CARPF,
- transmission aux médias,
- exposition itinérante (12 panneaux sur 14 sites),
- six réunions publiques.

**Participation du public :**

- registre au siège de la CARPF (aucune remarque)
- courriel (une remarque ; complexité de lecture du magazine ; *remède apporter aux magazines suivants*).

- synthèses des réunions publiques et comptes rendus (annexés à la fin de ce bilan).
- des personnalités du monde associatif ont obtenus des rendez-vous personnalisés (FNE Seine et Marne et Val d'Oise Environnement).

#### **Le site internet de la CARPF :**

- Le site internet de la CARPF propose l'ensemble des documents produits pendant les différentes phases d'élaboration du SCoT :
  - supports de présentation des réunions publiques,
  - versions provisoires du diagnostic,
  - PADD,
  - DOO et EIE,
  - les suppléments
  - SCoT du Comm'Agglo.

#### **Le livret du SCoT relatif au DOO :**

- Document d'information à destination des habitants du territoire qui est paru dans « *Com' Agglo supplément SCOT Edition Spéciale Avril 2019* ». La presse locale a été informée de cette publication par communiqué de presse.

#### **Focus sur les réunions publiques étape par étape :**

- Quatre réunions publiques du diagnostic :

Organisées en soirée en mai et juin 2018 pour partager le diagnostic avec les habitants du territoire et leur permettre d'y contribuer. La communication a été assurée par voie de presse (communiqué), dans le journal de l'intercommunalité (*magazine Com' agglo*), sur le site internet, par un affichage dans les locaux de l'intercommunalité et des communes (mairies) et, lorsque la commune en disposait (Arnouville), sur les panneaux d'affichage digitaux de la ville.

Le dispositif :

- panneaux d'exposition,
- introduction par CARPF puis maire,
- exposés par les prestataires, et enfin
- échanges avec la salle.

Recueil des observations du public sur registre dans la salle, site internet de la CARPF ou courrier électronique

Une centaine de participants dont un bon nombre d'élus.

- Deux réunions publiques du PADD :

Organisées en soirée en octobre 2018 pour partager le diagnostic avec les habitants du territoire et leur permettre d'y contribuer.

La communication a été assurée par voie de presse (communiqué).

Le dispositif :

- introduction par un élu de la CARPF puis maire,
- exposés par les prestataires, et enfin
- échanges avec la salle.

Recueil des observations du public sur site internet de la CARPF ou courrier électronique.

- Quatre réunions publiques du DOO :

Organisées en soirée en avril 2019, pour partager le diagnostic avec les habitants du territoire et leur permettre d'y contribuer.

La communication a été assurée par voie de presse (communiqué).

Le dispositif :

- introduction par un élu de la CARPF puis maire,
- exposés par les prestataires, et enfin
- échanges avec la salle.

Recueil des observations du public sur site internet de la CARPF ou courrier électronique et une soixantaine de participants.

De fortes attentes exprimées sur les mobilités, l'environnement et l'offre de services en matière de santé.

**Une proposition qui sera intégrée : *la nécessité de prévoir des aires de stationnement des poids lourds dans les ZAE.***

### **Bilan et conclusions de la concertation règlementaire auprès du public**

L'ensemble de ces échanges ont conforté les élus dans la formalisation de leur projet politique exprimé dans le PADD par les trois orientations fondatrices et leur ont permis de décliner dans le DOO les objectifs et prescriptions qui s'imposeront aux documents d'urbanisme des communes.

### **3.4 Bilan de la Co-Construction**

Ce bilan permet de retracer les principaux éléments de réflexion qui ont été débattus au fil des différentes réunions organisées avec les élus de la CARPF, les maires des 42 communes et les personnes publiques associées, et ce à chaque grande étape d'élaboration.

Elle se décompose en 5 ateliers thématiques :

- socio démographie et modes de vie,
- mobilité,
- environnement et ressources,
- développement économique,
- l'armature territoriale (trame verte et bleue, cadre de vie, etc....)

Elle retrace ensuite le séminaire associé à une visite commentée du territoire, organisé par le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement de Seine-et-Marne et celui du Val d'Oise (CAUE). Elle énumère enfin les différentes réunions restreintes ou plénières qui se sont tenus au siège de la CARPF.

Le 9 avril 2019, la conférence des 42 maires a adhéré au projet du SCoT.

### **ANNEXES**

L'ensemble des pièces liées à cette concertation préalable a été annexé.

## IV- Les AVIS

### 4.1 Les Observations du Public

Pour rendre compte de l'ensemble des remarques recueillies pendant toute la durée de l'enquête, la commission d'enquête a réalisé un dépouillement des observations sous la forme d'un tableau **joint en annexe ?** remis et commenté à la CARPF **le 07 novembre 2019 avec le procès-verbal de synthèse des observations recueillies**. Ce document est **joint en annexe 5**

Lors de cette rencontre au siège de la CARPF, la commission a pu exposer le résultat du dépouillement réalisé par thèmes des 424 observations recueillies et commenter de vive voix les principaux arguments abordés par le public.

Le **tableau de dépouillement** est le résultat de l'analyse des observations du public déposées tant sur les registres papier que par voie dématérialisée. Il y est effectué un classement des observations par thèmes parfois peu évidents à identifier.

Le tableau de dépouillement des observations organise ainsi par thèmes les *Observations du public* qui sont au nombre de 409 par voie dématérialisée (*chiffre constaté le 26.10.2019 à 12h00, heure de clôture de l'enquête*) et au nombre de 15 sur les registres papier, soit un total de 424. Les observations pouvaient être déposées selon différentes voies :

- |  |                  |
|--|------------------|
| - Dématérialisée : registre et courriel  | 409 observations |
| - Sur les registres déposés en mairies et au siège de l'enquête                | 15 observations  |
| - Par courrier adressée à la présidente de la commission au siège de l'enquête | aucun            |

### 4.2 Synthèse des avis et observations du public

En préliminaire, il y a lieu de préciser que :

- la majorité des intervenants ont focalisé leur contribution sur les projets Europacity et T4 et n'ont pas pu et/ou su appréhender le SCoT dans sa globalité et ont souvent peu argumenté leurs observations,
- les avis défavorables sont souvent émis sur la base de ces 2 projets (nuisances et infrastructures induites), *environ 80% des exprimés*

D'une part, il ressort une grande majorité d'avis défavorable et d'autre part un grand nombre de déposants anonymes pratiquement le quart des intervenants. La commission tient à souligner que certaines observations sont argumentées et d'autres non. Ainsi, les associations ont d'une manière générale déposées des contributions argumentées qui résument l'ensemble des doléances présentées.

De façon générale et globale, on peut encore constater que les :

- **Favorables** au projet de SCoT sont plutôt motivés par l'emploi, les transports (réduction du temps déplacement domicile/travail), les logements, les études, une meilleure « image » de leur territoire via les grands projets. Toutefois, subsiste l'idée que les attentes sont liées aux projets eux-mêmes et non au SCoT.
- Défavorables au projet de SCoT, pourraient quant à eux se subdiviser en deux groupes :
  - « *ceux opposés par principe* », souvent des habitants proches de l'aéroport et/ou subissant les désagréments, tels la forte progression des vols à basse altitude, les nuisances sonores, les pollutions affectant la santé (études démontant espérance de vie plus courte dans le secteur), la saturation des voies adjacentes...etc. L'ensemble de ces « désagréments » crée semble-t-il une crispation et ipso-facto un rejet de TOUT qui semble détériorer davantage la situation.
  - « *ceux qui pour certains ayant un discours plus politique et/ou militant* », davantage préoccupés par l'avenir et l'environnement, parfois adhérents à des associations, connaissant en général assez bien la loi et la réglementation, les accords gouvernementaux, tels ceux du 29.07.2019. Globalement ces habitants savent motiver et argumenter leurs propos et/ou rejets, C'est dans ce groupe qu'on va trouver les partisans :
    - « à la sanctuarisation de 35 ha » des Monts-Gardés,
    - du respect de la CoP 21,
    - du projet CARMA,
    - de l'agroforesterie,
    - de la permaculture,

Les **favorables** au projet sont au nombre de **109**, ils semblent à priori, **attachés à l'emploi et à l'expansion économique du périmètre**.

Les **défavorables** au projet, explicitement exprimés, sont au nombre de 259, ils avancent prioritairement des préoccupations de protection de **l'environnement, la crainte de disparition de terres agricoles et le refus de la « bétonisation »**.

Cette analyse dégage des grandes lignes et se doit d'être plus finement analysée. Les observations recueillies, peuvent chacune d'entre elles aborder plusieurs items, elles ont été regroupées de façon thématique et le tableau joint regroupe de façon synthétique le dépouillement selon les 12 thèmes suivants :

- thème 1 Dossier
- thème 2 SCoT
- thème 3 Urbanisation
- thème 4 Triangle de Gonesse
- thème 5 Agriculture
- thème 6 T4
- thème 7 Commerces
- thème 8 Formation
- thème 9 Emplois
- thème 10 Mobilités
- Thème 11 Nuisances
- thème 12 Espaces naturels

Les thèmes identifiés et retenus comme pertinents seront traités ci-après dans le chapitre 4.4- Analyse Thématique. Chacun des thèmes sera brièvement exposé, puis celui-ci sera mis en corrélation avec d'une part, les Observations du public et d'autre part les Réponses apportées par la CARPF et enfin l'Appréciation de la Commission. Auparavant seront passés en revue les avis des Personnes Publiques Associées ou Consultées (PPAC).

## 4.2 Avis des PPAC

L'Avis des PPAC ont fait l'objet d'une synthèse (*tableau à l'Annexe 2*), dans lequel en « vis à vis » ont été portées à la fois les appréciations et/ou demandes de la commission et les réponses de la CARPF. Les réserves et recommandations sont présentées avec les réponses de la CARPF.

**Avis Favorables :**

1. Centre Régional de la propriété Forestière Île-de-France /Centre- Val de Loire,
2. Chambre de Commerce et Industrie de Seine-et-Marne ; **sous 3 réserves** :
  - réserve 1 : définir les modalités d'une armature économique future et la localiser.
  - réserve 2 : définir les modalités d'une armature commerciale et la localiser
  - réserve 3 : affiner la justification des choix relatifs au développement économique et commercial.
3. DDT 95 + DDT 77 : AVIS de l'ÉTAT, **sous 5 réserves** :
  - la consommation foncières /rythme et potentiel offerts par le SDRIF
  - les activités économiques, commerciales et logistiques,
  - les transports et déplacements,
  - les paysages et enjeux TVB,
  - les réseaux stratégiques.
4. COMMUNAUTE DE COMMUNES Carnelle Pays de France ;
5. Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers /CDPENAF/95 : **3 recommandations**
  - mieux expliquer et rendre visible pour les communes, l'application du SCoT sur le potentiel théorique ou réel de la consommation des espaces,
  - mieux prendre en compte les dispositions de la « Charte agricole », notamment en ce qui concerne le Volet circulation, qui identifie les voies de circulation des engins agricoles et les voies indispensables à la poursuite de cette activité, plus particulièrement dans les documents prescriptifs du SCoT.
  - préciser à quelle échelle les cartes « prescriptives » sont-ils utilisables.
6. CONSEIL DEPARTEMENTAL 95
7. CONSEIL DEPARTEMENTAL 77 **sous réserve de la prise en compte de 3 enjeux fondamentaux**:
  - l'équilibrage économique à l'est de l'aéroport ;
  - l'amélioration des mobilités ;
  - l'augmentation du nombre de logements et respect du cadre de vie.CD 77, fait remarquer que le projet de SCoT ne répond que partiellement aux attentes du CD 77 et qu'il devra être complété.

### **Avis défavorable**

8. Commission Locale de l'Eau du SAGE de la Nonette, *Syndicat Interdépartemental du SAGE de la Nonette* ;

9. **Chambre d'Agriculture / Région Île-de-France / Service Territorial : Avis défavorable en attente règlementation des ZNT /reçu hors délais**

**Pas d'Avis :**

10. Institut National de l'Origine et de la Qualité /Délégué Territorial ;  
11. Chambre des Métiers et de l'Artisanat : Pas d'Observations mais Offre de participation à un « outil de gouvernance » / PADD p.33

**Pas d'Avis, mais apporte des précisions**

12. L'Association France NATURE Environnement / Seine et Marne (FNE77) ;  
13. L'Association Ile-de-France Mobilités (**reçu hors délais**),

**Au total 13 PPA ont répondu,**

- 2 Avis émane d'une Association, (**dont 1 reçu hors délais**),
- 2 PPA ont répondu sans émettre d'Avis,
- **2 avis défavorables (dont 1 hors délais)**
- **7 Avis favorables**, dont 2 Avis avec **réserves (8 au total)** et 1 Avis avec **recommandations (3)**

Par ailleurs, ont été **identifiées 237 remarques émises par l'ensemble des PPA**, qui se répartissent ainsi :

- 58 portent sur la thématique de l'aménagement du territoire
- 6 portent sur la thématique « Air-Climat-Énergie »,
- 52 portent sur la thématique « Économie »,
- 32 portent sur la protection et la restauration de la biodiversité,
- 31 portent sur la thématique « Mobilité-Transport »,
- 48 « Divers » mais à dominante « Environnement »,
- 10 sur « Autres Observations »

La Commission constate que **numériquement 3 thèmes ont été retenus plus particulièrement l'attention des PPA, puisqu'ils regroupent 158 sur 237 des observations, soit 67%** du total des observations émises. Les Remarques et/ou Recommandations des PPA sont ventilées de la façon suivante :

- 70 observations de la part de l'ÉTAT, dont 27 relatives à leur Annexe qui sont à prendre en compte,
- 51 remarques/ observations de la CCI 77
- 38 remarques/ observations du CD 77
- 5 remarques/ observations de la CDPENAF 95,
- 6 remarques/ observations de la commune de Compans,
- 8 remarques/ observations de la commune de Garges-lès-Gonesse,
- 13 remarques/ observations de la commune de Villiers-le-Bel,
- 8 remarques/ observations du SAGE de la Nonette,
- 3 remarques/ observations de l'INAO,
- 7 remarques/ observations de la FNE,
- 16 remarques/ observations de la Chambre d'Agriculture (transmis en cours d'enquête),
- 9 remarques/ observations d'Ile-de-France Mobilités (transmis en cours d'enquête),

**En ce qui concernant les 237 remarques émises par les PPA, la CARPF est en mesure de répondre pour :**

- FAVORABLE à 120 remarques
- Défavorable à 85 remarques
- Sans objet à 32 remarques

Par ailleurs, les réponses apportées par la CARPF se doivent d'être scindées en deux groupes :

- Les demandes auxquelles la CARPF peut donner seule une réponse technique,
- Les demandes qui demanderont auparavant un arbitrage politique.

Les réponses Favorables ou Défavorables de la CARPF seront reprises plus spécifiquement dans l'analyse thématique des thèmes retenus. Toutefois, il est à souligner, que la CARPF estime que de nombreuses remarques (notamment celle du CGEDD) dépasseraient l'exercice du SCoT et également les capacités de faire au regard du calendrier.

#### 4.2.1 Les communes : Avis, demandes et/ou remarques

Ci-après sont détaillées les remarques des 4 communes, **Garges-lès-Gonesse, Goussainville, Villiers-le-Bel, Compans et Othis**. Le tableau complet concernant les Avis et les demandes et/ou remarques des communes est à trouver dans l'**Annexe 4 (PV de synthèse)**.

##### **GARGES-lès-GONESSE**

- demande une étude plus « fine » pour le tracé du BHNS sur l'avenue de Stalingrad Nord et rejette le tracé sur l'avenue du Parisis (privilegié par le Scot).
- L'objectif « offre logistique plus maîtrisée et à forte valeur ajoutée » laisse perplexe : plus de pollution sonores, atmosphériques, plus d'engorgements routiers pour peu d'emploi et peu d'avenir.
- Remplacer prescription par recommandation pour l'accessibilité en transports en commun ou modes actifs et sécurisés des nouveaux établissements scolaires.
- Arrêter le nouveau tracé du T5 conformément aux vœux de la commune.
- Prendre en compte les remarques déjà formulées vis-à-vis du PLHI.
- Ne pas imposer à la ville le recensement des risques (DOO prescription n° 34) et dire qui sera en charge de l'identification

##### **GOUSAINVILLE**

- Manque les 6 écoles élémentaires dans le rapport de présentation (page 98).
- R.P. page 446 : manque le projet du centre-ville dans la présentation du CDT.

**VILLIERS-le-BEL** : Intégrer le secteur à urbaniser du Noyer Verdelet dans le DOO.

## COMPANS

- Rapport de présentation, page 74 : ZI de Mitry-Compans et non ZI de Mitry-Mory.
- DOO, orientation 86 : limiter les implantations aux abords des grands axes routiers, autoroutiers et plateformes

## OTHIS.

- Note que la cohérence du projet est liée à la volonté de l'État de traiter les infrastructures et la mobilité aux abords de la plateforme aéroportuaire.
- Observe que pour ne pas laisser aux communes la seule charge d'accès à l'offre de soins, un deuxième équipement hospitalier à l'Est du territoire est obligatoire.

### 4.2.2 Les avis des PPA et les réponses de la CARPF

La CARPF a répondu à l'ensemble des remarques des PPA, voir l'annexe . Dans le tableau suivant ne sont repris que les réserves et recommandations, la commission n'a repris que les réserves et les recommandations avec les réponses que pouvaient envisageaient d'y apporter. La commission a noté que la CARPF apportera les corrections aux erreurs relevées et complétera son dossier dans la mesure des informations dont elle disposera. La commission note que globalement la CARPF souhaite lever les réserves et répondre aux recommandations. Sachant que pour certaines, relevant d'un arbitrage politique c'est le conseil communautaire qui sera amené à statuer.

PPAC	Avis émis
<b>Commission Locale de l'Eau du SAGE de la Nonette</b> <b>Syndicat Interdépartemental du SAGE de la Nonette</b>	<p><b>Avis défavorable</b></p> <p>La commission constate que les représentants du SAGE la Nonette ont émis un avis défavorable au projet de SCoT en raison de la l'absence de prise en compte de données du SAGE.</p> <p>Le syndicat Interdépartemental du SAGE de la Nonette souhaiterait de manière récurrente, être associé à toute étude menée par la CARPF et partager les proposition concernant la gestion des eaux (assainissement et eau potable)</p> <p>A noter que dans son avis, l'État demande que soit pris en compte les données du SAGE de la Nonette.</p> <p><b>Commission : la CARPF compte-t-elle prendre en compte les données du SAGE ?</b></p>

	<p><i>Réponses de la CARPF</i>  <i>Les données du SAGE de la Nonnette seront intégrées au SCoT.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dans l'État initial de l'environnement</li> <li>- dans le rapport de présentation.</li> </ul> <p><i>Les zones humides seront indiquées.</i>  <i>Une mention générale sera intégrée dans le RP afin de préciser que le territoire du bassin versant est fortement soumis aux risques de ruissellement.</i>  <i>Les objectifs du SAGE à savoir « poursuivre les efforts en assainissement collectif », « développer une gestion des eaux pluviales en zone urbanisée », « connaître et améliorer la gestion et l'organisation de l'alimentation en eau potable » seront complétés dans le RP</i>  <i>Le SAGE sera associé aux études au-delà du cadre strict du SCoT ; les services sont d'ores et déjà informés par la direction de l'assainissement de la CARPF.</i></p>
<p><b>Chambre de Commerce et Industrie de Seine-et-Marne</b></p>	<p><b>Avis favorable sous 3 réserves :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Réserve 1 :</b> définir les modalités d'une armature économique future et la localiser.</li> <li>- <b>Réserve 2 :</b> définir les modalités d'une armature commerciale et la localiser</li> <li>- <b>Réserve 3 :</b> affiner la justification des choix relatifs au développement économique et commercial.</li> </ul> <p>Fait 4 remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>remarque 1: adopter une définition adaptée des zones d'activités économiques et compléter leur recensement ;</i></li> <li>- <i>remarque 2: des secteurs économiques à étayer</i></li> <li>- <i>remarque 3 : compléter le maillage des infrastructures routière</i></li> <li>- <i>remarque 4 : compléter le maillage des infrastructures routières</i></li> </ul>
	<p>La CCI demande de revoir certaines données et de compléter notamment les documents graphiques.  <b>Commission : la CARPF compte-t-elle prendre en compte les données de la CCI ?</b></p>
	<p><i>Réponses de la CARPF</i>  <i>La double vocation de Saint Mard sera précisée.</i>  <i>Il ne sera pas possible de préciser les demandes issues du T4 car il n'y a pas de données disponibles par le porteur du projet</i>  <i>La référence au site de Mitry-Compans sera précisée page 22 du PADD</i>  <i>Le Scot entend poursuivre un développement maîtrisé de l'activité logistique. Elle sera déployée prioritairement sur les secteurs déjà ouverts à cette activité. La carte page 25 du PADD indique les sites où le développement de l'activité logistique est privilégié. La localisation de ces secteurs est en cohérence avec les engagements que la CARPF a pris notamment par le courrier du 15/11/2018.</i>    <i>Concernant la gare du Mesnil Amelot le PADD sera repris et complété et précisera le renforcement de la polarité de la gare qui, comme toutes les</i></p>

*autres gares du GPE, a un potentiel de développement économique associé (tertiaire ou autre). La collectivité étudiera avec la SGP les conditions futures de développement*

*Le SCoT s'appuie sur la définition suivante pour caractériser les sites d'activité économique :*

*Les données analysées recouvrent des sites de vocation différente : des zones mixtes (pour lesquelles il n'est pas possible de dégager une dominante d'activité), zones artisanales, zones logistiques, zones industrielles, zones tertiaires et des zones commerciales. Les sites y sont recensés sans seuil de surface, sauf pour les Centres Commerciaux et pour les plateformes logistiques de la Métropole. Les quartiers d'affaires font référence à une densité de m<sup>2</sup> de bureaux et non à une surface précisément délimitée au sol*

*Le renforcement économique est traité dans la partie précédente et illustrée dans la carte page 25. la carte page 40 est destinée à représenter l'armature territoriale dans une approche "logement / services etc". Dammartin est un pôle de centralité à renforcer*

*L'armature économique est définie dans 1ere partie PADD et illustrée dans la carte p.25*

*La proposition d'intégration de 2 cartes relatives à la Seine et Marne va à l'encontre du choix des élus de définir un projet de territoire commun. RN2 et N104 sont explicitement visées en priorité ; le projet de mise à 2\*3 voies n'est pas identifié à ce stade dans le contrat de plan État/Région. Page 18 du PADD il sera précisé que le SCoT inscrit plusieurs projets **non exclusifs**. Dans la P49 DOO on ne vise que les projets connus mais non exhaustifs des autres projets qui émergeraient d'ici 2030 et qui nécessiteraient plus de précisions.*

*La déclinaison de polarités intermédiaires n'a pas été retenue. Les pôles commerciaux d'échelle régionale et intercommunale sont déclinés dans la prescription 109 et 110 et l'échelle communale dans la e prescription 108. Il est rappelé que le SCoT n'a pas d'obligation de réaliser un DAAC*

*Un premier travail de définition d'une stratégie de développement commercial a été initié et sera achevé dans les deux années à venir suite à l'approbation du SCoT Le premier travail de définition d'une stratégie de développement commercial a permis de s'accorder sur les principes d'orientations telles que présentées.*

*Compte tenu du choix politique, les orientations ne seront pas modifiées.*

*En page 55 du RP le nombre d'emplois est détaillés.*

*La demande de préciser les surfaces dédiées à l'activité économique n'est pas retenue.*

*Le choix de définir les secteurs d'habitat et de développement économique est laissé aux communes et sera déclinée dans les documents d'urbanisme locaux. Les PLU devront être en cohérence avec les orientations de l'armature territoriale du SCoT qui identifie les communes définies comme des pôles économiques à renforcer.*

*Compte tenu des interrogations et ambiguïtés relevées sur les questions de consommation foncière, les documents du SCoT seront mis en cohérence : aussi, la justification des choix sera reprise afin d'être plus explicite ; elle précisera l'articulation entre les potentiels cartographiée et*

	<p><i>non cartographiés afin d'éviter toute ambiguïté. L'enveloppe maximale de consommation de l'espace agricole et forestier est bien de 1 422 ha.</i></p> <p><i>L'estimation de 513,7 ha relève d'un calcul théorique. A ce titre ne peut pas figurer dans le DOO, car ce n'est pas une donnée prescriptive. Les documents d'urbanisme locaux déclineront cette possibilité dans la mesure où elle ne modifie pas la protection des terres agricoles. La P 47 sera modifiée pour la ville de Thieux qui bénéficie encore d'une partie de ses capacités d'extension. Moussy le Vieux et Moussy le Neuf ont consommé l'intégralité de leurs capacités d'extension au titre de bourgs et hameaux</i></p>
<p><b>DDT 95 + DDT 77 : AVIS de l'ÉTAT Préfet du Val d'Oise et Préfet de Seine et Marne</b></p>	<p><b>Avis favorable sous 5 réserves :</b></p> <p><b>- 5 Réserves</b> <b>Et</b> <b>- 4 Recommandations avec compléments et/ou ajustements</b> (détaillés dans l'annexe 3)</p> <p>La commission relève les demande des compléments afin de respecter les textes en vigueur et de vérifier la cohérence entre le rapport de présentation et le DOO.</p> <p>L'analyse de la complétude met en évidence des éléments du RP, du PADD et du DOO qui devront être rajoutés et mis en cohérence, de façon à rendre le projet de SCoT arrêté conforme au contenu impose par le Code de l'urbanisme. (Cu)</p> <p><i>Réponses de la CARPF</i></p> <p><i>L'approche qualitative des temps de déplacement est abordée de façon indirecte. Elle se décline au travers des orientations suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>par la notion d'intensification urbaine,</i></li> <li>- <i>par le rapprochement de l'urbanisation aux modes de transport et la desserte en TC,</i></li> <li>- <i>par le développement des pistes cyclables,</i></li> <li>- <i>par l'objectif d'une armature territoriale qui rapproche les services et les commerces de proximité aux centres-villes.</i></li> </ul> <p><i>Cela sera précisé dans le PADD</i></p> <p><i>Toutes les continuités écologiques identifiées par le schéma régional de cohérence écologique ont été reportées et leur tracé affiné sur la carte de trame verte et bleue du DOO. Parmi les continuités identifiées par le SDRIF, seuls les espaces de respiration (R), les liaisons agricoles (A) et les continuités écologiques (E) ont été reportés et affinés sur la carte de protection des espaces agricoles (pour les liaisons R et A) et sur la carte de trame verte et bleue (pour les liaisons E). La carte de protection des espaces agricoles sera complétée par les continuités manquantes.</i></p> <p><i>Le préambule sera complété par la précision disant que le SCoT ne comporte pas de DAAC, compte tenu des mesures transitoires qui lui sont applicables.</i></p>
<p><b>annexe 2: explique les RESERVES et</b></p>	<p>La commission constate une nécessité de mise en cohérence le rapport de présentation et le DOO dans le respect du SDRIF, de compléter le PADD, les documents graphiques.</p>

<p>détaille la LISTE des MODIFICATIONS</p>	<p><b>Commission : la CARPF compte-t-elle prendre en compte les données lever les 5 réserves de l'ÉTAT?</b></p> <p><i>Réponses de la CARPF</i></p> <p><i>Compte tenu des interrogations et ambiguïtés relevées sur les questions de consommation foncière, les documents du SCoT seront mis en cohérence : aussi, la justification des choix sera reprise afin d'être plus explicite ; elle précisera l'articulation entre les potentiels cartographiés et non cartographiés afin d'éviter toute ambiguïté.</i></p> <p><i>L'enveloppe maximale de consommation de l'espace agricole et forestier est bien de 1 422 ha.</i></p> <p><i>Le SCoT rend opposable le volet « protection des espaces agricoles et forestiers » de la charte par l'introduction dans le DOO des cartes « protection des espaces agricoles » et « trame verte et bleu ». Les prescriptions P14 et P2 précisent la portée de protection de la carte.</i></p> <p><i>La charte agricole pourra être annexée au RP du SCOT.</i></p> <p><i>Aussi il n'est pas utile de modifier les prescriptions P 4 à 47.</i></p> <p><i>Il est à souligner que le DOO comporte des cartes et des prescriptions qui s'appliquent de manière cumulative.</i></p> <p><i>La formulation des prescriptions sera revue afin de lever toute ambiguïté.</i></p> <p><i>Le Scot entend poursuivre un développement maîtrisé de l'activité logistique. Elle sera déployée prioritairement sur les secteurs déjà ouverts à cette activité. La carte page 25 du PADD indique les sites où le développement de l'activité logistique est privilégié. La localisation de ces secteurs est en cohérence avec les engagements que la CARPF a pris notamment par le courrier du 15/11/2018.</i></p> <p><i>La P 107 assure la limitation des entrepôts de grande taille.</i></p> <p><i>Les sites multimodaux d'intérêt national de Goussainville et de Mitry-Mory sont des secteurs de projet, notamment Carex à Goussainville. Leur ouverture à l'urbanisation est conditionnée à la desserte du secteur. Ils sont visés par la prescription 106, qui pourra utilement être renforcée dans l'objectif du SDRIF. Le site multimodal d'enjeux métropolitain de Goussainville est également mentionné dans la P 106.</i></p> <p><i>La P 105 se réfère aux secteurs d'accueil de logistique existants, et souhaite favoriser l'accès multimodal ; néanmoins la CARPF ne dispose pas des leviers opérationnels pour garantir notamment l'accès ferré. Aussi elle peut néanmoins inscrire dans le SCoT de veiller au maintien d'une accessibilité multimodale pour les zones qui en sont pourvues (qu'elle soit en service ou pas)</i></p> <p><i>Le projet Roissy Picardie sera rajouté sur la carte page 40 du RP ainsi que le prolongement du T5.</i></p> <p><i>Le SCoT n'a pas pour objet de présenter un programme de travaux. Le PLD s'attachera à définir le cadre du réseau cyclable intercommunal et son articulation avec les secteurs urbains.</i></p> <p><i>L'approche qualitative des temps de déplacement est abordée de façon indirecte.</i></p> <p><i>Elle se déclina au travers des orientations suivantes :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>-par la notion d'intensification urbaine,</i></li> <li><i>-par le rapprochement de l'urbanisation aux modes de transport et la desserte en TC,</i></li> <li><i>-par le développement des pistes cyclables,</i></li> <li><i>-par l'objectif d'une armature territoriale qui rapproche les services et les commerces de proximité aux centres-villes.</i></li> </ul> <p><i>La spatialisation et l'échelonnement des projets d'aménagement se heurtent à des aléas forts de mise en œuvre.</i></p> <p><i>Par ailleurs les calendriers des grandes opérations qui relèvent souvent de l'initiative d'opérateurs privés ne sont pas maîtrisés par la CARPF. Il en va</i></p>
--	--

	<p><i>de même pour les principaux projets de transports.</i></p> <p><i>Le SCoT propose un cadre de protection et de valorisation de sa structure et de ses identités paysagères en formulant des grandes orientations dans le cadre du PADD et traduites dans le DOO au travers des prescriptions 16,18 et 102.</i></p> <p><i>La CARPF engagera dans les années à venir un travail d'analyse paysagère à une échelle plus fine, en collaboration avec les communes ou dans le cadre de l'élaboration des documents d'urbanisme communaux.</i></p> <p><i>Toutes les continuités écologiques identifiées par le schéma régional de cohérence écologique ont été reportées et leur tracé affiné sur la carte de trame verte et bleue du DOO. Parmi les continuités identifiées par le SDRIF, seuls les espaces de respiration (R), les liaisons agricoles (A) et les continuités écologiques (E) ont été reportés et affinés sur la carte de protection des espaces agricoles (pour les liaisons R et A) et sur la carte de trame verte et bleue (pour les liaisons E). La carte de protection des espaces agricoles sera complétée par les continuités manquantes.</i></p> <p><i>Recommandation intéressante qui pourra être intégrée dans les prochaines évolutions du SCoT, car elle nécessite une analyse fine de ces espaces afin de déterminer leur intérêt.</i></p> <p><i>Une prescription en articulation entre les objectifs de végétalisation et les questions d'allergies aux pollens n'est pas à l'échelle du SCoT.</i></p> <p><i>Un travail d'identification des espèces allergènes pourra être conduit en partenariat avec l'ARS venant alimenter les documents d'urbanisme locaux ainsi que des éventuelles orientations des politiques publiques mettre en œuvre.</i></p> <p><i>L'État affirme que concernant les dispositions P2 et P3 il pourrait être précisé ...Il est proposé que ces moyens de protections soient précisés à l'échelle des documents d'urbanisme communaux.</i></p> <p><i>Une prescription sera intégrée au DOO afin de préserver les terrains d'emprise affectés aux lignes stratégiques du réseau de transport électrique à très haute tension</i></p>
<p><b>Annexe 3 :</b>  <b>thèmes qui :</b>  <b>méritent d'être</b>  <b>développés,</b>  <b>ont besoin d'être</b>  <b>complétés</b>  <b>ont des erreurs à</b>  <b>corriger</b>  (sans que leurs  rédactions ne  remettent en cause la  légalité du</p>	<p>La commission note que l'État demande pour plus de clarté du SCoT d'apporter des précisions ou de détailler certains documents notamment graphiques.</p> <p><i>Réponses de la CARPF</i></p> <p><i>Le PLHi comporte un volet Atlas qui précise la localisation des projets et intègre un tableau qui quantifie les LLS</i></p> <p><i>Les documents d'urbanisme locaux et les études associées comporteront cette analyse ; la CARPF accompagnera cette démarche, le cas échéant, dans le cadre de l'exercice de la compétence développement économique.</i></p> <p><i>Les éléments mentionnés dans l'avis seront corrigés dans l'état initial de l'environnement.</i></p> <p><i>Les prescriptions du Schéma départemental d'alimentation en eau potable du val d'Oise seront rappelées dans l'état initial de l'environnement. Ce document sera utilement mentionné dans le DOO dans la P20.</i></p>

<p>document).</p>	<p>Les besoins en eau potable sont corrélés à l'accroissement de population induit pas la nécessité de création de logements. Les besoins en eau seront à conforter, si besoin, pendant la mise en œuvre du SCoT, notamment dans le cadre de la prise de compétence et de la structuration du réseau d'approvisionnement en Seine et Marne.</p> <p>Un indicateur sur la protection des ressources en eau sera créé.</p> <p>La CARPF mène une campagne de mise aux normes des stations d'épurations des communes de Seine et Marne. Un programme pluriannuel d'investissement est mis en œuvre et des premiers travaux sont réalisés, l'objectif étant de permettre la réalisation des projets d'habitat notamment et ce prioritairement pour les communes qui sont en déficit de logements locatifs sociaux.</p> <p>Le recensement des schémas directeur d'assainissement sera complété. Ce travail interviendra dans un deuxième temps, durant la mise en œuvre du SCoT. La structuration du réseau est pour le moment prioritaire. La P23 sera renforcée pour privilégier les "solutions de récupération des EP" La P 33 veille à permettre les projets de renouvellement et à ce titre le « zéro rejet » aurait pu être pénalisant.</p> <p><i>Les élus de la CARPF n'ont pas retenu l'option d'annexer la charte agricole au SCoT. Ce document dépasse le périmètre du SCoT et inclut 3 communes de la Métropole ; il intègre des actions qui ne sont pas du ressort du SCoT. Le SCoT rend opposable le volet « protection des espaces agricoles et forestiers » de la charte par l'introduction dans le DOO des cartes « protection des espaces agricoles » et « trame verte et bleu ». Les prescriptions P14 et P2 précisent la portée de protection de la carte. Il est à souligner que le DOO comporte des cartes et des prescriptions qui s'appliquent de manière cumulative. La formulation des prescriptions sera revue afin de lever toute ambiguïté. L'annexion de la charte au SCoT ne lui confère pas d'opposabilité.</i></p> <p>Le RP mentionnera les plans visés afin d'améliorer la qualité de l'air</p> <p>L'actualisation du RP pages 128 et 248 sera réalisée ainsi que le périmètre de Vaud'herland</p> <p>Compte tenu de l'existence d'une carte qui identifie les arrêtés préfectoraux des mouvements de terrain, la distinction des risques de mouvement de terrain le SCoT renvoie à l'échelle des documents d'urbanisme locaux.</p> <p>Compte tenu de l'existence d'une carte qui identifie les arrêtés préfectoraux des mouvements de terrain, la distinction des risques de mouvement de terrain le SCoT renvoie à l'échelle des documents d'urbanisme locaux. L'insertion d'une carte à annexer au DOO n'était pas réalisable à ce stade de la procédure.</p>
<p><b>Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels</b></p>	<p><b>Avis favorable avec 3 recommandations</b></p> <p><i>Réponses de la CARPF</i> La CARPF répond favorablement à cette demande de potentiel théorique ou réel de consommation d'espaces (voir réponses précédentes)</p>

<p><b>Agricoles et Forestiers /CDPENAF/95</b></p>	<p>L'échelle des cartes est définie au 1/150 000<sup>ème</sup> Le volet circulations sera traité dans les documents d'urbanisme locaux</p>
<p><b>Association France NATURE Environnement / Seine et Marne</b></p>	<p><b>L'association FNE 77 n'émet pas d'avis</b> mais apporte des précisions, signale des manques et demande des compléments. Elle souligne l'incohérence du projet d'une aire destinée au gens du voyage sur Claye-Souilly et demandes études les besoins en eau potable, les risques inondations sur le bassin versant Beuvronne et Nonette, une étude sur les mobilités et sur la qualité de l'air et les GES.</p> <p><b>Commission : la CARPF était-elle en mesure d'apporter les compléments demandés par l'association?</b></p> <p><i>Réponses de la CARPF</i>  <i>Il s'agit d'un premier exercice de définition du projet de territoire ; ce dernier est soumis à des problématiques environnementales importantes. Le PCAET en cours de finalisation, définira précisément les objectifs qui seront traduits dans son plan d'actions</i></p> <p><i>Le lieudit des Monts Gardés d'une surface de 35 ha a fait l'objet de renaturation, accueille sur la majeure partie de sa surface des mesures de compensation dans le cadre de la réalisation de la ligne 17 du MGP et de CDG express. La protection de 31 ha au titre des espaces agricoles laisse 4 ha sans protection. Le PLU de Claye Souilly définira la destination de cet espace. Ce secteur est identifié au SDRIF pole de centralité à conforter. De façon globale, et non exclusive à ces pôles, le SCoT priorise la densification et les ouvertures à urbanisation à une desserte en TC (P40 et P64) Les deux stations d'épuration font l'objet d'un programme pluriannuel d'investissement et leur mise aux normes est suivie par les services de La préfecture.</i></p> <p><i>Pour mémoire et comme précisé dans l'état initial de l'environnement (page 245), seul un PPRI a été prescrit sur le territoire. Il est en cours d'élaboration sur les bassins versants du Croult et du Petit Rosne. La DDT de Seine-et-Marne a missionné le CEREMA pour élaborer les cartes d'aléas sur l'ensemble du bassin versant de la Beuvronne mais aucun PPRI n'a été prescrit à cette date sur ce secteur. Elles seront prises en compte par le SCoT ainsi que par les PLU au fur et à mesure qu'elles seront établies.</i></p> <p><i>Lors de l'élaboration du SCoT il n'a pas été prévu de réaliser ces études.</i></p>
<p><b>Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers /CDPENAF/77</b></p>	<p><b>Avis défavorable</b> considérant des imprécisions, un rythme de consommation trop important, l'incohérence de projet d'aire des gens du voyage et l'absence de prise en compte du projet de Terminal 4/</p> <p><b>Commission : La CARRPF est-elle en mesure d'apporter des réponses la CDPENAF 77 ?</b></p> <p><i>Réponses de la CARPF</i>  <i>Cette remarque a fait l'objet d'explications dans le cadre des remarques de l'État.</i></p>

	<p><i>Le SCoT n'a pas identifié les friches industrielles. La P90 stipule de privilégier le renouvellement et la modernisation des sites d'activités économiques existants à la création de nouveaux sites.</i></p> <p><i>Le SCoT a vocation à permettre tous les projets en cours qui répondent à ses objectifs en termes de production de logements et de développement économique, sans remettre en cause les protections agricoles. Le rythme de consommation prend en compte la réalisation de ces projets.</i></p> <p><i>Voir réponse à la remarque de l'association France NATURE Environnement. Le projet du T4 n'est pas défini à ce jour. Le SCoT a intégré les hypothèses de mobilité des visiteurs de l'aéroport d'une part et d'autre part la portion d'externalisations des activités supplémentaires générées par ce nouvel équipement</i></p>
--	---

<p><b>CONSEIL DÉPARTEMENTAL 77</b></p> <p><i>Melun 03.09.2019</i></p> <p>Avis de 10 pages + 5 pages de cartes</p>	<p><b>Avis favorable sous réserve</b> de la prise en compte de 3 enjeux fondamentaux que sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Équilibrage économique à l'est de l'aéroport ;</li> <li>- L'amélioration des mobilités ;</li> <li>- Augmentation du nombre de logements et respect du cadre de vie.</li> </ul> <p>Il fait remarquer que le projet de SCoT ne répond que partiellement aux attentes du CD 77 et qu'il devra être complété.</p> <p><b>Commission : la CARPF est-elle en mesure d'apporter des réponses permettant de lever les réserves du CD 77 ?</b></p>
	<p><i>Réponses de la CARPF</i></p> <p><i>La ville de Mitry-Mory ne souhaite pas urbaniser les 275ha des potentialités de développement sur son territoire afin de préserver la coupure entre l'aéroport et le tissu urbain.</i></p> <p><i>Le Scot entend poursuivre un développement maîtrisé de l'activité logistique. Il sera déployé prioritairement sur les secteurs déjà ouverts à cette activité avec l'objectif de mettre en œuvre une logistique à haute valeur ajoutée</i></p> <p><i>Concernant la gare du Mesnil Amelot le PADD sera repris et complété et précisera le renforcement de la polarité de la gare qui, comme toutes les autres gares du GPE, a un potentiel de développement économique associé (tertiaire ou autre). La collectivité étudiera avec la SGP les conditions futures de développement</i></p> <p><i>Le SCoT a souligné les difficultés liées aux déplacements et à la faiblesse du réseau routier. Le DOO page 31 précise « Afin d'améliorer l'accessibilité, notamment aux pôles d'emploi du territoire, il convient de compléter le réseau viaire... » ; la prescription 49 précise :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- « Réserver les espaces permettant la réalisation des projets routiers et autoroutiers dans une perspective de désaturation du réseau viaire</li> <li>- magistral et du réseau local,... »</li> </ul>

	<p><i>IDFM engage des réflexions spécifiques à cette partie du territoire. La carte du DOO mobilités et transports sera complétée dans ce sens.</i></p> <p><i>L'aménagement des pôles gare est évoqué à plusieurs reprises dans le DOO et dans PADD ; ils seront complétés et l'intermodalité à partir des pôles gare sera réaffirmée.</i></p> <p><i>Le PLHi comporte un volet Atlas qui précise la localisation des projets et intègre un tableau qui quantifie les LLS</i> <i>La CARPF n'a pas souhaité avoir une approche sectorialisée de son territoire. Néanmoins dans le cadre du PLHi des hypothèses d'augmentation de la population seront réalisées.</i></p> <p><i>Le PLHi Décline à la commune les projets de construction de logements.</i></p> <p><i>La CARPF va engager un PLD qui répondra à cette demande.</i></p> <p><i>La mise en œuvre d'un observatoire agricole pour la charte ainsi que le suivi du SCoT permettront un suivi de cette consommation.</i></p> <p><i>Il s'agit là d'un premier exercice de protection stricte des espaces agricoles.</i></p> <p><i>Dans les instances de suivi du SCoT cette démarche pourra utilement être engagée.</i></p> <p><i>Un PCAET est en cours d'élaboration et vise à présenter les vulnérabilités du territoire au changement climatique.</i></p> <p><i>Le PCAET définira les actions à mettre en œuvre pour répondre à l'ensemble de points soulevés.</i></p> <p><i>Dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie de mobilité dans le PLD on pourra introduire des indicateurs pertinents</i></p> <p><i>IDFM engage des réflexions spécifiques à cette partie du territoire. La carte du DOO mobilités et transports sera complétée dans ce sens.</i></p>
--	---

#### 4.2.3 L'avis de l'Ae et les réponses de la CARPF

Le dossier de SCoT comportant une évaluation environnemental, il devait être soumis à l'avis de l'autorité environnementale, c'est ainsi que la CARPF a adressé à la DRIEE, son projet de SCoT arrêté le 28 mai 2019.

En application du Code de l'environnement et de l'art. R. 104-21 du Code de l'urbanisme et eu égard à la complexité du projet de SCoT et de ses enjeux environnementaux.

L'Autorité environnementale (Ae) du CGEDD s'est saisie du projet de SCoT et par décision du 24 juillet 2019, a donné son avis.

**L'Ae soulève les absences du SCoT**, relève des **insuffisances** et recommande de compléter le dossier :

- en annexant la charte agricole au SCoT et de rendre l'ensemble du schéma conforme à cette charte.
- En prenant en compte :
  - L'ensemble de la plateforme aéroportuaire dans la zone d'étude, ainsi que les évolutions qu'elle induit pour l'analyse des incidences du SCoT ;
  - de compléter significativement l'état initial en matière de bruit (plans liés à l'aéroport, cartes de bruit cumulé,...), en particulier en zone C du plan d'exposition au bruit ;
  - de présenter des solutions de substitution raisonnables pour les principaux choix structurants et de mieux argumenter la justification des consommations d'espace qui seraient encore permises par le SCoT ;
  - de reprendre l'analyse des incidences, en définissant précisément le scénario de référence et en modélisant l'évolution des effets pour les enjeux les plus forts ;
  - de compléter et préciser les prescriptions du DOO pour ;
    - *mieux maîtriser les consommations d'espace, en particulier celles des développements logistiques et commerciaux, et de mieux assurer la protection des espaces naturels ;*
    - *définir un cadre de cohérence pour les modes alternatifs à la route ;*
    - *réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec l'objectif affiché par le SCoT en matière de neutralité carbone ;*
    - *définir une stratégie globale de réduction des impacts sanitaires et de préciser par des distances les règles d'éloignement des extensions urbaines vis-à-vis de toutes les sources de risques et de nuisances.*
- Recommande de compléter les mesures (ERC) insuffisantes pour :
  - *la consommation d'espace,*
  - *les déplacements à l'intérieur du territoire,*
  - *la consommation des ressources,*
  - *les impacts sanitaires.*

L'Ae constate que démarche « ERC » aurait permis d'intégrer dans les prescriptions du DOO des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation contribuant à remédier aux principaux « passifs environnementaux » du territoire, non prises en compte, afin de gommer en partie les écarts attendus.

Le mémoire en réponse de la CARPF reprenant la forme de l'Avis de l'Ae, est organisé en 3 grandes parties :

- Le contexte, présentation du SCoT et enjeux environnementaux,
- L'analyse de la qualité des informations fournies dans le rapport de présentation et de la pertinence de la démarche d'évaluation environnemental,
- L'analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de SCoT.

De manière générale, la plupart des recommandations formulées dans l'avis de l'Ae, font ressortir la nécessité de travailler à la pédagogie du projet du SCoT, et de ses contenus. La CARPF estime néanmoins, que de nombreux éléments de réponse sont déjà dans le SCoT Le mémoire en réponse les rappelle également en tant que de besoin.

- **La Commission : pour une lecture simultanée l'Avis de l'Ae, a été « croisé » dans même document (Tableau Annexe 3), permettant la lecture des réponses de la CARPF aux 38 recommandations de l'Ae, auxquelles elle était en mesure de répondre.**

## 4.4 Analyse Thématique des observations

### 4.4.1 Le Dossier

#### - Ce que dit le dossier

La définition et le contenu du DOSSIER du SCOT et sa procédure d'approbation sont encadrés par les articles L. 141-1 à L. 143-31 et R.141-1 à R.143-9 du Code de l'urbanisme. Le dossier est composé du

- Rapport de présentation qui comprend 3 TOMES,
  - Tome 1 : fascicules A et B,
  - Tome 2 : fascicule C,
  - Tome 3 : fascicules D, E, F, G et H *ce dernier étant le Résumé non Technique*
- Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD),

- Documents d'Orientation et d'Objectifs (DOO) seule partie opposable et prescriptive, qui énonce *112 prescriptions accompagnées de quatre cartes et expose une ou plusieurs orientations communes et ensuite des orientations spécifiques.*

Et de l'avis de l'AE et des avis des PPAC

#### - Observations du public

Le Thème Dossier a fait l'objet d'une trentaine d'observations, dont 3 portent sur sa consultation et les autres sur des remarques concernant à la fois la forme et le fond :

FORME : il est considéré comme :

- *pléthorique et difficile à décoder,*
- *un catalogue de mesures et/ou propositions,*
- *il serait bavard, ampoulé et souvent abscons.*

Par ailleurs sont encore soulignés :

- les incohérences (*injonctions contradictoires du PADD*), et *emploi à contre-sens de mots et/ou formules* (exemple : *la plateforme est un écosystème*)
- la consultation du document sur internet, jugée par quelques personnes « *compliquée et l'ensemble du dossier trop complexe* ».

Fond du dossier : des insuffisances et/ou absences sont soulignées, par rapport à :

- absence d'analyse de certains impacts (*environnementaux, nuisances induites, minorées et/ou non prises en compte,*
- *insuffisance des mesures ERC*). Ces insuffisances et/ou carences seront développées dans le thème idoine.
- absence de certaines thématiques et dont des engagements avaient été pris à l'issue de la phase de la concertation (*circulations douces, et les transports en communs ...etc.*). Ces insuffisances et/ou carences seront développées dans le thème idoine.

Quelques observations soulèvent un éventuel non-respect de certains articles du Code de l'urbanisme :

- les articles L.101-1, L121-1 et L.141-20,
- le non respect des articles 1 et 2 Charte de l'Environnement et des insuffisances par rapport aux articles 3, 4, 5, 6, 7, 8.

De façon plus globale, les PPA soulignent des oublis, des carences et/ou des insuffisances qui seront appréhendées dans le développement des thématiques.

**- Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

*La mise en forme du SCoT a été organisée de manière à permettre un accès aisé au projet. La mise en place du registre dématérialisé, qui était d'accès simple et intuitif, semblait être à la portée du plus grand nombre. La forme du dossier, même si elle peut être jugée compliquée et le dossier complexe, est régie par des textes auxquels on ne peut pas déroger. Ce document de planification, qu'au moment de l'enquête publique s'adresse à la société civile, est par sa forme, peu accessible aux lecteurs non avisés. Dans le cadre de la concertation la CARPF a, au fil du temps, adapté les supports de communication et les a rendus plus accessibles. Le rapport de présentation comporte en page 3 du premier volume, un index des différentes parties du document. Le résumé non technique, intégré au RP, est facilement identifiable. Il est illustré de documents graphiques et donne à voir de manière plus accessible, la globalité de ce document.*

*Puis, chaque partie du RP comporte un index propre. Afin de rendre le document plus accessible un index général en début du document, peut être proposé. La commission nous a fait part de la difficulté de lecture des cartes, notamment au niveau du DOO. Aussi il est proposé d'intégrer au document soumis à l'approbation, les cartes au 1/150000<sup>ème</sup> au format A3. Les périmètres des communes pourront être reportés.*

*L'enquête publique s'est déroulée sur le périmètre de la CARPF, conformément aux textes.*

*Les collectivités limitrophes, en tant que « personne publique associée », conformément à l'article L 132-11 du CU ont été appelées à émettre un avis sur le projet de schéma. Les permanences sur le périmètre de la CARPF ont été largement accessibles et en nombre suffisant. La société civile s'est exprimée majoritairement sur le registre dématérialisé. Les permanences ont été très peu fréquentées. On peut remarquer que seulement 15 observations ont été déposées sur les 16 registres mis à disposition dans les communes lieux de permanence, contre 406 observations déposées sur le registre dématérialisé.*

**- Appréciations de la commission**

**La FORME**

**Le dossier manque d'un guide de lecture car il est constitué de plusieurs fascicules sans un sommaire général, a été compliqué à prendre en main par un public non averti. La pagination a aussi déconcerté les lecteurs les moins avertis. La numérotation des pages était conçue pour se poursuivre d'un fascicule à un autre sans sommaire général. De façon diffuse le texte « dilue », et/ou utilise des formulations « hors contexte », pouvant être contre-productives voire nuisibles dans certains contexte (la rédaction des prescriptions par exemple.). Ces critiques se doivent d'être relativisées eu égard au faible nombre d'observations.**

**La consultation du dossier sur internet et l'utilisation du registre dématérialisé demande une certaine « habitude », voire une certaine « habilité » de l'outil informatique, aussi le nombre très restreint des critiques, eu égard le nombre conséquent des d'observations déposées (421), permet de relativiser ces quelques critiques et attesterait au contraire, que les registres dématérialisés marchent et ont du succès, sans toutefois exclure le rôle présentiel du commissaire enquêteur pour aider à trouver les informations.**

## Le FOND

Les insuffisances et « critiques » sur le non-respect du code de l'urbanisme ou autres documents réglementaires, n'ont pas été soulevées par les PPA et en particulier par l'État. Aussi, peut-on en déduire du respect du document à la règle.

- La Commission constate que si, certaines observations sur les « insuffisances » semblent relever d'une certaine méconnaissance du « cadre » du SCoT, certaines autres « font sens », c'est le cas des insuffisances par rapport à l'analyse des impacts environnementaux, des nuisances induites, qui sont soit minorés, soit occultées...etc. (ces questions seront développées dans les thèmes idoines).
- La commission a constaté l'existence des micros « zones blanches », dispersées, à peine visibles se différencient difficilement du zonage jaune (agriculture). Ces zones sont absentes du dossier, n'ont pas été répertoriées dans le texte, ni légendées sur les cartes. Il est constaté en effet, qu'une partie du site des Monts-Gardés sur la commune de Claye-Souilly est en « zone blanche ».
- La commission considère que le Résumé non Technique (fascicule H du Tome 3, dans le RP), aurait dû être un document individualisé plus pédagogique et illustré de cartes plus lisibles. Les cartes sont insérées dans le texte et sont de trop petite pour être lisible.
- La commission souhaite que les « cartes de travail », fournies à la commission pour l'enquête soient celles qui figureront au SCoT.

### 4.4.2 l'urbanisme

#### - Ce que dit le dossier

Le dossier aborde la question de l'urbanisation principalement dans le DOO à travers des prescriptions qui seront déclinées dans les documents d'urbanisme communaux. Les prescriptions applicables l'urbanisme sont :

- *Prescriptions n° 30 à n° 35*, abordent les questions de vulnérabilité, d'imperméabilisation...etc. :
- *Prescriptions n° 36 à n° 41*, définit et cadre l'extension urbaine future avec la priorité à densification.
- *Prescriptions n° 42 à n° 48*, quant à elles reprennent les données du SDRIF, déclinées et appliquées au territoire
- *Prescriptions n° 64 à n° 69* : Annoncent et déclinent au niveau du territoire de la CARPF, les besoins en logement et en hébergement à l'horizon 2030

#### - Observations du public

La thématique urbanisme se divisait en deux i thème : extension et logements. Le dépouillement **identifie une cinquantaine d'observations cumulées sur les 2i thèmes**, dont :

- une quinzaine détaille les deux,
- une douzaine est seulement sur les logements
- une quinzaine favorable à l'extension urbaine mais PAS sur le site des Monts Gardés (sujet développé dans une autre thématique).

Une association a soulevé le problème des inondations du bassin versant de la Beuvronne et une observation s'interroge de la corrélation aux zones d'extension possible, entre SCoT

**- Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

- **Question de la commission : la commission s'interroge sur la possibilité pour la CARPF de joindre au SCoT l'étude risques-inondations, sollicitée par associations.**

*La politique de gestion du risque d'inondation se définit dans le cadre d'une Stratégie Nationale de Gestion du Risque d'Inondation (SNGRI) déclinée à l'échelle de chaque grand bassin hydrographique par un Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI). Au titre du PGRI, aucune commune du territoire n'est identifiée en tant que Territoire à Risques importants d'Inondation (TRI).*

*Aucun Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) n'est pour l'instant approuvé sur le territoire. Cependant il est rappelé qu'un seul PPRI est en cours d'étude sur les bassins versants du Croult et du Petit Rosne. Un autre PPRI devait être prescrit à l'échelle de l'ensemble du bassin versant de la Beuvronne.*

*Il est précisé que la prescription des PPRI est à l'initiative de l'État.*

- **Question de la commission : Est-ce que cette flexibilité introduite par le SCoT impactera les terres agricoles ? (ajustements possibles du front urbain intangible)**

*Les fronts urbains sont définis par le SDRIF et reportés au SCOT.*

*La carte « protection des espaces agricoles » les précise. A la demande des services de l'État et pour plus de clarté, la légende sera modifiée et comportera la mention fronts urbains. Les ajustements éventuels dans le cadre de l'élaboration des PLU ne pourront pas aller au-delà de cette limite. La prescription 16 précise qu'aucune urbanisation nouvelle ne peut être réalisée au-delà de la ligne continue.*

- **Question de la commission : Il faudra répondre à la question posée (décalage entre les zones d'extension possible et la réalité du terrain, différence d'1 hectare de surface consommée sur Mauregard).**

*La commune de Mauregard dispose d'un potentiel de 2.2 ha urbanisables au SDRIF au titre des Bourgs et Hameaux. La consommation de l'espace entre 2012 et 2017 sur la commune a été estimée de 1 ha. Par délibération du conseil municipal, au cours de l'enquête publique, la Ville a contesté ce chiffre.*

*Les calculs de la consommation ont été repris sans tenir compte des arrondis : elle est ramenée à 7000 m<sup>2</sup>.*

- **Question de la commission :**
  - **Comment assurer la protection des terres agricoles et le site des Monts-Gardés ;**
  - **Comment réaliser la compatibilité de 4 ha de terres agricoles à protéger, ainsi que l'activité existante objet d'un suivi scientifique avec des espaces imperméabilisés ? Quel serait l'accès au site ?**

*Le lieudit des Monts Gardés d'une surface de 35 ha a fait l'objet de renaturation, sur un secteur exploité par la SNCF pendant le chantier de construction de la ligne TGV est.*

*Il accueille sur la majeure partie de sa surface des mesures de compensation dans le cadre de la réalisation de la ligne 17 du MGP et de CDG express.*

*La carte protection des espaces agricoles a réduit pour une surface de 4 ha la protection de ce secteur, conformément à la carte de la charte agricole, sur laquelle le SCoT s'est appuyé, car lors de l'élaboration de la charte un projet d'équipement nécessaire à la mise en œuvre du schéma départemental d'accueil des gens du voyage a été envisagé. Il est précisé que les élus de la CARPF recherchent avec les élus des communes membres des secteurs d'implantation pour l'accueil des gens du voyage, afin de respecter la réglementation en vigueur.*

*Concernant le site des Monts-Gardés des études de définition sont en cours ainsi que des échanges avec la SNCF propriétaire des terrains. En tout état de cause le futur projet sera étudié de manière à minimiser l'impact sur ce secteur, compte tenu de sa valeur en termes de biodiversité.*

- **Question de la commission : Il y aurait-il des sites plus adaptés pour l'accueil d'une aire de grand passage des gens du voyage ?**

*La prescription 68 rappelle aux communes qu'il y a une obligation d'accueil des gens du voyage. En aucun cas elle impose de les localiser sur des espaces agricoles protégés au SCoT.*

- **La commission constate une incohérence entre le DOO/P68 et les cartes graphiques de consommation des espaces agricoles (zonage en jaune/espace à protéger)**

*Le maintien de l'agriculture sur le territoire est un enjeu fort, porté par l'ensemble des élus du territoire. La démarche d'élaboration d'une charte agricole et forestière atteste de l'importance du rôle et des fonctions de l'agriculture. Dans un contexte de forte pression foncière, les élus de la CARPF ont souhaité, au travers de la Charte, rappeler que l'agriculture est un acteur économique à part entière et qu'un équilibre entre les différentes activités sur le territoire est nécessaire. Aussi, dans ce cadre, le SCoT protège 16 245ha de terres agricoles, conformément aux travaux de la charte, allant au-delà des objectifs du SDRIF en matière de consommation de l'espace.*

- **La commission s'interroge sur la possibilité pour la CARPF de joindre au SCoT l'étude risques-inondations, sollicitée par associations.**

*La politique de gestion du risque d'inondation se définit dans le cadre d'une Stratégie Nationale de Gestion du Risque d'Inondation (SNGRI) déclinée à l'échelle de chaque grand bassin hydrographique par un Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI). Au titre du PGRI, aucune commune du territoire n'est identifiée en tant que Territoire à Risques importants d'Inondation (TRI).*

*Aucun Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) n'est pour l'instant approuvé sur le territoire.*

*Cependant il est rappelé qu'un seul PPRI est en cours d'étude sur les bassins versants du Croult et du Petit Rosne. Un autre PPRI devait être prescrit à l'échelle de l'ensemble du bassin versant de la Beuvronne.*

*Il est précisé que la prescription des PPRI est à l'initiative de l'État.*

- **La commission : Il faudra répondre à la question posée (décalage entre les zones d'extension possible et la réalité du terrain, différence d'1 hectare de surface consommée sur Mauregard).**

*La commune de Mauregard dispose d'un potentiel de 2.2 ha urbanisables au SDRIF au tire des Bourgs et Hameaux. La consommation de l'espace entre 2012 et 2017 sur la commune a été estimée de 1 ha. Par délibération du conseil municipal, au cours de l'enquête publique, la Ville a contesté ce chiffre.*

*Les calculs de la consommation ont été repris sans tenir compte des arrondis : elle est ramenée à 7000 m<sup>2</sup>.*

- **La commission : est-ce que cette flexibilité introduite par le SCoT impactera les terres agricoles ? (ajustements possibles du front urbain intangible)**

*Les fronts urbains sont définis par le SDRIF et reportés au SCOT.*

*La carte « protection des espaces agricoles » les précise. A la demande des services de l'État et pour plus de clarté, la légende sera modifiée et comportera la mention fronts urbains. Les ajustements éventuels dans le cadre de l'élaboration des PLU ne pourront pas aller au-delà de cette limite. La prescription 16 précise qu'aucune urbanisation nouvelle ne peut être réalisée au-delà de la ligne continue.*

**La CARPF en réponse à l'Ae concernant le thème urbanisme/logements, a apporté les réponses suivantes**

- **Les extensions induites :**

*Peuvent faire partie du scénario de référence du projet du SCoT et cette approche permet de répondre favorablement à une autre recommandation de l'Ae (page 25), relatif à la définition du scénario de référence, évitant ainsi toute possible contradiction.*

- **Le Triangle de Gonesse :**

*doit être desservi par la ligne 17 du GPE, celle-ci ayant fait l'objet de la DUP (déc.n°2017- 186 du 14.02.2017), répond donc aux conditions d'ouverture à l'urbanisation.*

- **Les documents d'urbanisme en vigueur des 42 communes :**

*Ne présentent pas un caractère suffisamment homogène (date d'approbation), permettant de récapituler « à date » les différentes surfaces.*

*Mais, l'exercice de recueil de ces données a été engagé lors de l'élaboration du SCoT,*

*en collaboration étroite avec les services de l'État sans en être concluant. Cela ne relève pas réglementairement du rôle du SCoT.*

*Conscients de l'importance de disposer des informations favorisant un suivi de qualité de la consommation et de la destination des sols, un Observatoire des documents d'urbanisme pourra être utilement mis-en place dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT et notamment au moment de la mise en compatibilité des PLU avec le SCoT.*

- **A l'issue de l'enquête, la justification des Explication des Choix retenus pourra être enrichie par :**

*Une mise en perspective étoffée du scénario de référence,*

*Une présentation des solutions de substitution des principaux projets et des raisons qui ont conduit aux choix retenus pour le SCoT*

*La méthode qui a conduit à la répartition des possibilités d'extension d'urbanisation :*

- *pourra être davantage explicitée à l'issue de l'EP, dans la justification des choix,*

*Elle appelle que le SCoT privilégie l'intensification urbaine à l'extension de l'urbanisation et que dans le cadre de la mise en œuvre du SCoT, la CARPF sera présente auprès des communes pour les accompagner dans la déclinaison des orientations et prescriptions du SCoT en matière de localisation de logements en articulation avec le PLH qui est en cours d'élaboration et qui demeure le document de référence programmatique dans lequel sont précisés toutes les répartitions ainsi que la territorialisation de l'offre de logements.*

- **Appréciations de la commission**

- **La commission constate que le SCOT souscrit aux préoccupations environnementales et respecte la réglementation. Elle souligne que concernant la thématique Urbanisme, une des préoccupations constatées est une limitation des extensions urbaines sur des espaces agricoles dans un souci de leur préservation et pour éviter d'augmenter l'imperméabilisation des sols et ses conséquences néfastes. Le problème de la vulnérabilité a été peu soulevé par le public, mais surtout par les PPA.**
- **Pour la densification urbaine telle que prescrit dans la P40 il y a lieu d'explicitier et rendre opérationnel les 5 principes énoncés :**
  - **renforcer la mixité fonctionnelle**
  - **intégrer des espaces de respiration accessibles au public**
  - **prendre en compte les formes architecturales et les caractéristiques paysagères du site sur lequel s'intègre le projet**

- **s'articuler avec une desserte en transports en commun adaptée**
- **accompagner les besoins en équipements et services aux habitants et aux usagers.**

#### 4.4.3 Le Triangle de Gonesse

##### - **Présentation succincte du thème**

Le Triangle de Gonesse est situé sur la commune de Gonesse le long de l'autoroute A1, entre l'aéroport Paris-CDG et Paris-Le Bourget en limite de la Seine-Saint-Denis. Les terres du Triangle de Gonesse ont jusqu'à maintenant été préservées en raison de la proximité des aéroports du Bourget à l'ouest et de Paris-CDG à l'est qui engendrent des nuisances sonores couvertes par des PEB limitant l'urbanisation. Le Triangle de Gonesse se décompose en une ZAC d'État déclarée d'utilité publique de superficie de 280 hectares jouxtant 680 hectares classées en terres agricoles.

Sur ce site, devait voir le jour le projet EuropaCity, qui devait réunir des espaces culturels, sportifs, de loisirs, d'hébergements, de restauration et de shopping ainsi qu'un parc urbain avec une nouvelle desserte en transport en commun assurée par la future ligne 17 du Grand Paris Express. Ce projet avait donc été intégré dans le projet de SCoT. Or, après la fin de la période de consultation du public de la présente enquête, l'État a annoncé l'abandon du projet EuropaCity sur la ZAC du Triangle de Gonesse.

L'aménagement du Triangle de Gonesse, prévu par le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) consiste à l'urbaniser, à condition qu'il soit desservi par la ligne 17 du métro du Grand Paris.

Dans le PADD, il est clairement énoncé que le SCoT accompagnera le développement du projet EuropaCity et dans le DOO qu'aucune extension des zones existantes (en-dehors de celles inscrites dans une ZAC et EuropaCity) ne sera admise.

Le projet CARMA, cet acronyme signifie Coopération pour une ambition Agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir. Le groupe CARMA a développé un projet éponyme sur le site du Triangle de Gonesse d'agriculture périurbaine. Un premier projet a démarré en 2016 sur 15 ha et ses promoteurs voudraient l'étendre à l'ensemble du Triangle de Gonesse en un « *projet-phare de transition écologique pour le Triangle de Gonesse et les communes environnantes s'inscrivant dans le bassin du Grand Roissy.* » Ils proposent « *la mise en place d'une démarche exemplaire au bénéfice du territoire, pour un cycle alimentaire sain et durable. La priorité était de répondre aux besoins des habitants du territoire.* » en rassemblant des opérateurs du monde agricole et de la distribution alimentaire.

**- Observations du public**

**LA ZAC du Triangle de Gonesse et EuropaCity**

Les observations du public sur le triangle de Gonesse se partagent en plus de 100 qui manifestent une opposition clairement exprimée au projet Europacity et une quarantaine le soutenant. Certains intervenants n'ont pas été suffisamment explicites pour que leur avis soit interprété sans erreur.

Un certain nombre d'intervenants a fait remarquer que pour le SDRIF le Triangle de Gonesse correspondait à une mosaïque agricole d'urbanisation conditionnelle.

Les opposants expriment une vive opposition à la réalisation d'un centre commercial et de loisirs sur des terres agricoles reconnues comme fertiles estimant primordial de les préserver afin de favoriser des circuits de distribution courts.

Beaucoup d'opposants considèrent que la réalisation d'EuropaCity augmenterait les nuisances qu'elles soient sonores, atmosphériques ou de saturation des infrastructures routières.

La création d'emplois, si elle n'est pas niée, est mise en cause en raison d'emplois estimés peu qualifiés et même précaires.

**- Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

*La ZAC du Triangle de Gonesse est à l'initiative de l'État. L'EPA Plaine de France, puis Grand Paris Aménagement ont la charge de la mise en œuvre de ce projet*

*L'instruction du gouvernement relative à l'engagement de l'État en faveur d'une gestion économe de l'espace, appelle les Préfets à un renforcement de la mobilisation de l'État local pour porter les enjeux de lutte contre l'artificialisation des sols...*

*Le SCoT est compatible avec le projet du Triangle de Gonesse, la ZAC État dont le programme prévisionnel a été rappelé plus haut.*

*Le projet CARMA, quant à lui, n'est pas compatible avec le SCoT au regard des prévisions de création d'emplois (50 000 emplois prévus sur la ZAC).*

*La compatibilité de cette ZAC avec l'instruction du Gouvernement sera à analyser au vue de l'évolution éventuelle du projet de la ZAC du triangle de Gonesse.*

**- Appréciations de la commission**

**La commission constate que l'annonce de l'abandon à une date correspondant à la fin de l'enquête crée une situation inédite et incertaine. L'aménagement de la ZAC quel qu'il soit demandera une mise à jour du projet de SCoT et peut-être sa révision. Les prévisions d'emplois semblent aussi remises en cause vu le nombre important d'emplois qui avait été annoncé pour EuropaCity.**

**- Le projet CARMA**

Certains intervenants ont proposé qu'il soit mis en œuvre sur le Triangle de Gonesse un projet de substitution, le projet CARMA. Cet acronyme signifie Coopération pour une ambition Agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir. Le groupe CARMA a développé un projet éponyme sur le site du Triangle de Gonesse d'agriculture périurbaine. Un premier projet a démarré en 2016 sur 15 ha et ses promoteurs voudraient l'étendre à l'ensemble du Triangle de Gonesse en un « *projet-phare de transition écologique pour le Triangle de Gonesse et les communes environnantes s'inscrivant dans le bassin du Grand Roissy.* » Ils proposent « *la mise en place d'une démarche exemplaire au bénéfice du territoire, pour un cycle alimentaire sain et durable. La priorité était de répondre aux besoins des habitants du territoire.* » en rassemblant des opérateurs du monde agricole et de la distribution alimentaire.

**- Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

Le projet CARMA est plus compatible avec les engagements pris par l'État dans le cadre de la circulaire puisqu'il conduit à une moindre artificialisation des sols que le projet de ZAC du Triangle.

Il n'est cependant pas compatible avec le SCoT au regard des prévisions de créations d'emplois (50 000 emplois prévus pour la ZAC)

**- Appréciation de la commission**

**La commission ne peut que constater que le projet CARMA paraît difficilement compatible avec la ZAC.**

#### **4.4.4 Agriculture**

**- Présentation succincte du thème**

**Le rapport de présentation**

- précise la place particulière de l'agriculture essentiellement céréalière qui occupe 50% de l'espace du territoire,

- Identifie comme enjeu faible le maintien et la valorisation des paysages agricoles pour conserver des espaces de respirations,
- Identifie comme enjeu fort la préservation du potentiel agronomique et les espaces agricoles,
- Identifie comme enjeu fort la promotion de la transition agricole du territoire en cohérence avec les objectifs de densification du SDRIF.

Le SCoT préserve 16 197 ha. (48% de la surface du territoire) en limitant les potentiels d'extension à 1 422 ha (ce qui correspond à la superposition des espaces agricoles du MOS 2017 et de la charte agricole du SCoT).

Le PADD affirme vouloir

- poursuivre une consommation économe du foncier, afin de préserver les terres agricoles et naturelles.
- s'appuyer sur la charte agricole du Val d'Oise et celle en cours d'élaboration en Seine et Marne en vue de favoriser les interactions entre urbain et rural et favoriser l'agriculture urbaine (agriculture de proximité, biologique ou raisonnée, maraîchage, vergers, etc....)

Le DOO traduit le PADD en six prescriptions (P 14 à P 19) en incluant notamment la préservation des circulations des engins agricoles et l'accès aux exploitations ainsi que la promotion des circuits courts de proximité.

#### - Observations du public

Une **certaine d'observations** du public consignées dans les registres, soit **25% des observations totales, démontrent clairement un intérêt réel pour ce thème.**

La plupart de ces observations déplorent l'artificialisation des terres agricoles.

D'autres imputent au modèle choisi du développement du territoire la destruction qualitative de ses riches terres agricoles, ce qui constitue une aberration écologique et environnementale.

Quelques-unes évoquent la nécessaire mise en place de « circuits courts », tant pour la consommation francilienne que pour le bilan carbone « agricole ». Certains enjeux majeurs n'ont pas été pris en compte, dont l'autonomie alimentaire.

Enfin, une dizaine d'observations se félicite de la consommation des terres agricoles plus vertueuse que celle permise par le SDRIF.

Il est noté l'absence de la charte agricole.

#### - Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF

*La large préservation des espaces agricoles qui s'appuie sur la charte agricole est un choix assumé, un certain nombre de pastilles de capacité d'extension offertes par le SDRIF ont été soustraites.*

*Chaque projet d'aménagement fait l'objet d'une évaluation environnementale où les mesures ERC sont intégrées aux études d'impact.*

**- Appréciations de la commission**

- **Le territoire sera entièrement couvert par une charte agricole avant l'approbation du SCoT puisque celle de Seine-et-Marne sera signée dans les prochains jours.**
- **Le rapport de présentation évoque la superposition du MOS et de la charte au niveau territorial, ce qui rend souhaitable l'annexion de cette charte.**
- **Le projet de charte agricole souligne onze ambitions dont neuf ont été reprises par le SCoT. En effet, deux ne sont nullement évoquées dans le SCoT: la réalisation d'un schéma de circulation pour les véhicules agricoles et l'agroforesterie (pratiques associant arbres-cultures et/ou animaux). La Commission souhaiterait que ces deux ambitions soient elles aussi au SCOT.**
- **Peu d'observations concernent l'agriculture d'aujourd'hui et celle du futur. Le projet de SCoT renvoie de toute façon en la matière à la charte agricole en cours d'élaboration comme un sujet primordial.**
- **Peu importe que le projet de consommation des terres agricoles soit plus économe que celui autorisé par le SDRIF, l'opposition est importante et clairement exprimée.**  
**Il est vrai qu'un certain nombre de critiques épinglent la consommation globale de 1 422 ha, mais il s'agit essentiellement d'une critique sur l'emprise d'Europa City qui est désormais caduque.**  
**Il est aussi vrai que certaines observations déplorent toute consommation d'espace agricole ; alors que la Chambre d'Agriculture elle-même la tolère, se contentant de contester le nombre d'hectares « perdus ».**
- **La commission considère que le SDRIF est respecté et que le développement social et économique de la région ne peut se faire uniquement par de la densification mais aussi par de l'étalement urbain limité, délimité, réfléchi, et correctement contrôlé. La superficie agricole du territoire qui représente aujourd'hui 52% de la superficie totale passera en 2030 à 48%, ce qui paraît tout à fait raisonnable.**

#### 4.4.5 Le projet de terminal 4

**- Présentation du thème**

Le T4 est un projet d'ADP de nouveau terminal interne la plateforme aéroportuaire Paris-CDG

**- Les observations du public**

Le T4 est considéré comme un projet écocide Une forte mobilisation sur ce thème pour beaucoup le considérant comme « une projet écocide » pour l'environnement et une forte dégradation du cadre de vie. Ce projet ne ferait qu'apporter des pollutions, plus de nuisances. Ce refus du T4 traduit le refus de davantage de trafic aérien.

**- Appréciation de la commission**

Même s'il est cité dans le PADD, le projet de T4 ne fait pas partie du SCoT.

#### 4.4.6.Commerce

**- Présentation succincte du thème**

Le rapport de présentation qualifie l'offre commerciale de traditionnelle avec la prédominance du commerce de périphérie et une perte de vitalité du commerce de centre villes, villages et bourgs.

Il identifie comme enjeu fort la vitalité commerciale du territoire en articulant les centres villes vivants et animés avec les surfaces en périphérie pérennes.

Le PADD affirme

- vouloir rééquilibrer l'offre commerciale de centre villes, bourgs et villages avec les zones commerciales périphériques,
- éviter les risques de déqualification et d'obsolescence des grandes zones à vocation exclusive de commerces,
- s'appuyer sur la charte du développement commercial impliquant les communes,
- et accompagner le développement du projet EuropaCity.....

Le DOO traduit le PADD en quatre prescriptions (P 108 à P 111) en y incluant des prescriptions concernant la qualité urbaine et paysagère des espaces de transition, la desserte en transports en commun, la mutualisation des aires de stationnement, l'intégration d'une offre commerciale de proximité dans les programmes de logements et les zones d'emploi.

**- Observations du public**

Le projet d'EuropaCity a parasité le thème « commerce » en recueillant la grande majorité d'un peu plus de 120 observations sur ce thème du commerce (plus d'une trentaine sont favorables au projet EuropaCity). Il ne reste réellement qu'une dizaine observations pour évoquer la problématique commerciale.

Le souhait d'une aide aux commerces existants est récurrent, souvent compte tenu du projet EuropaCity.

La CCI 95 qui n'avait pas répondu en tant que PPA souhaiterait que soit autorisé les extensions de l'offre commerciale de périphérie. Elle constate que le potentiel en surfaces disponibles est incorrect et que le recensement doit être présenté. Elle considère qu'autoriser du commerce de proximité pour chaque nouveau programme immobilier n'est pas recommandé sans étude préalable et que le projet de création de la ZAC de Gonesse doit être précisé.

L'association des commerçants d'O'Parinord s'est également inquiétée des conséquences de la réalisation d'EuropaCity pour leur centre commercial, estimant mise en cause sa pérennité.

**- Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

*L'intérêt communautaire relatif à la politique locale du commerce et de soutien aux activités commerciales a été défini et organisé autour d'objectifs visant à agir toujours plus efficacement pour ses habitants.*

*Aussi, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France inscrit sa démarche de développement économique dans le cadre de la nouvelle stratégie régionale en faveur de l'artisanat et du commerce pour la période 2018-2021. Elle s'appuie aussi sur l'expertise des chambres consulaires (CCI/ CMA) et des organisations professionnelles pour mener à bien les dispositifs existants et ceux à co-construire.*

*Dans ce cadre un premier travail a été conduit. Il a abouti à l'adoption d'une proposition de définition et de mise en œuvre de la stratégie de développement intercommunal.*

*Le SCoT a intégré cette démarche dans son projet politique.*

*La définition d'une stratégie commerciale plus aboutie se fera dans les 2 ans à venir.*

*La déclinaison règlementaire se fera dans les PLU éventuellement au travers d'Orientations d'aménagement et de Programmation thématiques (OAP) pour intégrer des prescriptions plus adaptées par commune et par types d'activités*

*L'association des commerçants du centre commercial O'Paris Nord s'insurgent contre le projet Europacity. Comme précisé plus haut, ce projet s'inscrit dans la ZAC du Triangle de Gonesse. Le programme prévisionnel des constructions à édifier dans la zone se décompose en :*

- 800 000m<sup>2</sup> de bureaux
- 200 000m<sup>2</sup> d'activités technologiques
- 75 000m<sup>2</sup> d'activités hôtelières
- 20 000m<sup>2</sup> d'équipements d'enseignement et de centres de formation
- 15 000m<sup>2</sup> d'équipements sportifs et culturels
- 15 000m<sup>2</sup> de commerces et de services
- 760 000m<sup>2</sup> d'activités de loisirs, de culture et commerce

*Les mises à jour et les corrections seront réalisées en fonction des éléments en notre possession.*

*Les données concernant les plus petites surfaces commerciales ne sont pas disponibles. La déclinaison des polarités intermédiaires n'a pas été retenue.*

**- Appréciations de la commission**

**La charte du développement commercial fait défaut. Ce document stratégique serait un outil d'aide à la décision pour mieux connaître l'évolution des différentes facettes de l'appareil commercial et ainsi mieux gérer son devenir.**

- **La commission ne peut que déplorer l'absence de cette charte qui lui impose de rester muet sur ce sujet de l'évolution commerciale du territoire et des moyens qui devraient être mise en œuvre pour accroître ses attraits et ses performances.**
- **La commission souligne que l'Interaction avec les territoires adjacents et limitrophes n'est pas prise en compte. La notion de « zone de chalandise » est omise et constitue pourtant une notion primordiale pour toute étude de faisabilité commerciale, quel que soit l'ampleur du projet. Il existe un document stratégique qui pourrait aborder ce sujet de la faisabilité, le SEE (schéma des espaces**

économiques) du Grand Roissy mais qui lui aussi n'a pas été inclus dans le dossier d'enquête. Le Scot étant par nature un document stratégique pour le territoire, l'absence de ce SEE est plus que « fâcheux... »

- La commission déplore l'absence la charte du développement commercial et du schéma des espaces économiques du Grand Roissy qui rendent inconsistant ce thème des commerces dans le projet du SCoT.

#### 4.4.7 Formations

##### - Présentation succincte du thème

Le rapport de présentation

- Un constat : l'enseignement en perte d'emplois...un appareil de formation inadapté aux besoins des entreprises...un déficit d'attractivité des équipements scolaires, en particulier des collèges et des lycées... seule une antenne de l' IUT de Cergy-Pontoise est implantée à Sarcelles...
- L'un des enjeux pour le Scot : le développement de l'offre de formation initiale et continue en cohérence avec les besoins des entreprises du territoire.

Le PADD

- Développer l'offre d'équipement de formation et d'enseignement supérieur (soutien à une université des métiers de l'aérien et de l'aéronautique.
- Développer des programmes de formation qualifiante et d'accompagnement vers l'emploi pour l'ensemble des publics du territoire.

Le DOO

Une seule prescription (P 112) pour ce qui concerne des équipements de formation qui seront adaptée aux besoins des entreprises et pour lesquels on veillera à leur accessibilité les TC.

##### - Observations du public

**Une vingtaine d'observations** : la moitié environ pense qu'EuropaCity et le T4 notamment vont créer de l'emploi et par voie de conséquence de la formation ; l'autre moitié s'inquiète de la réalité de la situation en matière de formation et du manque total d'ambition du SCoT.

##### - Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF

*Le territoire est défaillant en centres de formations, y compris en matière d'offre de formation aéroportuaire et en restauration dans un contexte de niveau de formation des habitants plus faible qu'en moyenne en Île-de-France. L'ambition d'améliorer les équipements et les services de formation (initiale, continue, professionnelle, campus des métiers et des qualifications, etc.) constitue un levier majeur pour les habitants du territoire. Les emplois liés à la plateforme aéroportuaire sont surreprésentés et le type de formations lié à ce secteur d'activités sera priorisé...(métiers de l'aérien et de l'aéronautique, restauration, hôtellerie).*

*Concernant l'enseignement supérieur, seul l'antenne de l'IUT de Cergy pontoise, située à Sarcelles, est présente sur le territoire.*

*Néanmoins, une offre de formation en lien avec les emplois du secteur d'activités offerts par la présence de la plate-forme aéroportuaire est opportune et il est logique de prioriser l'accueil de ce type de formations.*

*En complément de ces formations le SCoT incite, compte tenu des tendances démographiques qui vont générer des besoins dans le secteur de l'économie de services et d'aide à la personne, des formations spécifiques comme, à titre d'exemple, celle proposée par le lycée professionnel des métiers de l'action sociale à Longperrier.*

*Le développement de l'offre de formation initiale et continue en cohérence avec les besoins des entreprises du territoire est un enjeu fort pour les élus du territoire.*

**- *Appréciations de la commission***

**A l'évidence, cet enjeu n'a pas semblé être une priorité du public, ni celle des PPA.**

- **La commission pense que sur ce thème, le SCoT est largement défaillant et même si les initiatives en matière de formation ne sont pas du ressort de la CARPF, l'accompagnement de tout projet devrait être une préoccupation forte et pas seulement limité au seul problème de l'accessibilité.**

**La commission note qu'en matière de développement économique, la CARPF est bien plus disserte...**

#### 4.4.8 Emplois

**- Présentation succincte du thème**

Le rapport de présentation

- Le territoire est créateur d'emplois (100.000 à l'horizon 2030) peu accessibles aux habitants de la CARPF pour des raisons de transport ou de qualification.
- Les métiers de l'aérien représentent 65% des emplois et est en constante progression.
- Des secteurs en croissance : construction, santé, services à la personne, hébergement-restauration et transport aérien
- Des secteurs en perte d'emplois : enseignement et administration (avec pourtant d'importants besoins...).

Deux enjeux forts en matière d'emploi pour le territoire :

- L'accessibilité des habitants du territoire aux pôles d'emploi par la nécessaire amélioration des mobilités internes au territoire quel que soit le motif de déplacement (enjeu majeur),
- L'attractivité des équipements scolaires et la diversification des formations proposées.

Le PADD

Affirme vouloir maintenir un rythme de création d'emplois soutenus :

- Aides aux entreprises via des améliorations (déplacements, environnement, services aux salariés,...)
- Faire bénéficier aux habitants de l'emploi local (lien entre activité économique de l'aéroport et les territoires, synergie entre acteurs, insertion, inclusion, desserte numérique...)
  - Développer l'offre d'équipement de formation et d'enseignement supérieur (soutien à une université des métiers de l'aérien et de l'aéronautique, favoriser l'accès à l'emploi des habitants de la CARPF, conforter « l'écosystème » aéroportuaire,
- Programmes de formation qualifiante et d'accompagnement vers l'emploi pour l'ensemble des publics du territoire.

Le DOO

- n'a aucune prescription directe sur l'emploi,
- une seule prescription (P 112) pour ce qui concerne des équipements de formation qui seront adaptée aux besoins des entreprises et pour lesquels on veillera à leur accessibilité.

#### - **Observations du public**

Une quarantaine d'observations du public essentiellement liées aux retombées positives du projet Europa City en matière d'emploi...

Très peu évoquent la plateforme aéroportuaire et ses effets collatéraux (tourisme, hôtellerie, etc....).

Emplois qui ne profiteront pas aux habitants du territoire pour une dizaine d'observations.

- **Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

*Dans la perspective d'augmentation du nombre d'emplois sur le territoire, un des enjeux est d'outiller le territoire pour permettre de pourvoir à ces emplois et augmenter le taux d'emploi global. C'est ce lien fort avec les offres de formation qui permettra aux populations de pouvoir accéder à ces nouveaux emplois.*

*Le développement d'emplois dans le cadre de l'économie présentielle est un ultérieur levier pour les populations présentes sur le territoire.*

*La garantie d'accès à la mobilité, notamment pour permettre l'accès à l'emploi, à la formation, aux services est un objectif pour le SCoT.*

- **Appréciations de la commission**

- **La Commission estime, que le rythme de création d'emplois restera soutenu sur le territoire, mais handicapé par 2 phénomènes**
  - **des infrastructures sous dimensionnées et insuffisantes et des TC peu fiables en terme de cadence et dont le maillage est insuffisant et non performant.**
  - **l'insuffisance notoire des formations existantes pour les habitants du territoire.**
- **La Commission estime, que si, ces deux « handicaps » du territoire ne sont pas traités correctement, la progression prévue de l'emploi profitera comme aujourd'hui quasi exclusivement aux habitants extérieurs au théorique « principal bassin d'emploi » que devrait être la CARPF.**

#### 4.4.9 La mobilité

- **Présentation succincte du thème**

Le projet de SCoT dresse le constat d'une forte dépendance à la voiture, saturation du réseau routier et faiblesse des transports en commun, avec un déséquilibre entre le nord et le sud du territoire en contact avec le front métropolitain et que 20% de ménages sont non motorisés ce qui a un impact sur l'accès à l'emploi et aux services.

Les objectifs annoncés du SCoT sont :

- *de 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 ;*
- *d'établir les conditions d'un système de mobilité plu durable, plu équitable et plus fiable ;*
- *de garantir l'accès à la mobilité pour tous (emploi, formation et autres)*

Le SCoT promeut un système qui s'appuierait sur un bouquet d'offres de transport et de mobilité :

- ensemble des modes de déplacement individuels et collectifs de façon qu'ils soient complémentaires
- favorisant le développement de solutions de mobilité durables et innovantes
- renforçant les liaisons routières Est-Ouest au sein du territoire
- améliorant l'offre de service des transports collectifs
- encourageant le développement du transport à la demande et de services à la mobilité (parkings-relais, aires de co-voiturage, auto partage, navettes,...)

Nécessité de renforcer le réseau de transports collectifs afin de mailler le territoire

La ligne 17 du Grand Paris Express pourrait desservir la plateforme du Bourget, le Triangle de Gonesse, la plateforme de Paris CDG et le Mesnil-Amelot avec la nécessité d'organiser le rabattement pour le secteur nord-est du territoire.

Autres projets structurants Tramway T5, projet de 3 liaisons BHNS est-ouest

Le DOO propose 11 prescriptions (49 à 59) pour faciliter les déplacements et 4 (60 à 63) prescriptions pour le stationnement

- en proposant de réserver des espaces pour la réalisation des projets routiers, autoroutiers, de transport en commun tout en tenant compte des continuités écologiques, covoiturage, de stationnements. Les tracés sur la carte "Mobilité et transports" ne sont pas figés mais les communes devront prévoir les réserves ;
- en identifiant les secteurs à désenclaver et améliorer les dessertes en TC visant le désenclavement ;
- en favorisant le développement du réseau cyclable ;
- en favorisant les véhicules électriques (bornes de rechargement)

#### - **Observations du public**

Le thème de la mobilité est abordé dans une soixantaine d'observations. Ce thème regroupe des choses très différentes comme la saturation du trafic routier, les transports en commun, les circulations douces.

Il est fait le constat d'infrastructures insuffisantes avec une saturation du trafic. Certains intervenants considèrent que les circulations douces sont insuffisamment traitées.

Les opposants à EuropaCity et au T4 s'interrogent sur la desserte par la ligne 17 et même parfois y sont opposés, tandis que les partisans d'EuropaCity considèrent que l'arrivée de la ligne 17 sera essentielle pour assurer une liaison vers la métropole.

Beaucoup demandent le renforcement des transports en commun existants.

**- Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

- o **La commission demande, quels moyens pourraient être mis en place, afin de palier à l'absence actuelle de TC structurants. Qu'est-ce que le « bouquet d'offres de transport »/ DOO, expliciter.**

*Les moyens à mettre en place sont explicités dans le PADD/DOO ...*

*Le terme « bouquet d'offres de transport » vise l'ensemble de l'offre de transport tous modes (voiture particulière, transports en commun structurants et de proximité, transport à la demande, covoiturage, auto partage, vélo, marche à pied...) proposée aux habitants et usagers du territoire.*

*Ce terme prend tout son sens sur un territoire présentant une telle diversité de contextes. Par exemple, alors que la partie urbaine dense du territoire est relativement bien desservie par les transports en commun, ce mode trouve ses limites (en termes de fréquences et d'amplitudes horaires) dans la partie rurale du territoire, du fait de la faible densité de population : il faut donc être en capacité de proposer le développement des modes de transports adaptés à ce contexte de demande plus diffuse (transport à la demande, covoiturage...).*

*L'amélioration de la mobilité de tous les habitants de la CARPF suppose donc la mise en place d'un « bouquet » diversifié d'offre de transport, permettant à chaque habitant de bénéficier d'une offre adaptée à ses besoins et performante.*

- o **La commission demande, que devient l'engagement pris lors de la concertation par rapport au stationnement des PL dans les ZAE, n'apparaît pas ni dans le PADD, ni dans le DOO... qu'en est-il ?**

*La communauté d'agglomération a engagé fin 2018, avec les Chambres de Commerce et d'Industrie du Val d'Oise et de Seine-et-Marne, l'élaboration d'un Plan de Mobilités Inter-Entreprises sur les principales ZAE du territoire. Ce programme d'étude permettra d'étudier, en 4 ans (2019-2022), avec l'ensemble des partenaires concernés (entreprises, transporteurs, autorité organisatrice...) les conditions d'accessibilité des salariés à leur lieu de travail et les conditions de circulation dans les ZAE. La question du stationnement des PL sera naturellement étudiée dans l'étude de chacune des zones.*

- **La commission demande, qu'en est-il des engagements pris lors de la concertation, concernant les continuités sécurisées jusqu'aux gares, ainsi que le stationnement sécurisé des deux-roues ? A quel horizon ?**

*L'aménagement de continuités sécurisées jusqu'aux gares et de stationnement sécurisé pour les deux-roues est étudié au cas par cas dans le cadre des études de pôles menées dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France. Ce sera le cas du pôle gare de Goussainville, dont l'étude de pôle a été menée en 2019 et doit donner lieu à un réaménagement complet du pôle gare et de ses accès à horizon 2023 (temps nécessaire aux acquisitions immobilières). Ce sera aussi le cas des pôles gares de Villiers-le-Bel/Gonesse/Arnouville et de Villeparisis/Mitry-le-Neuf, dont les études doivent être engagées en 2020.*

o **Absence aussi de pistes cyclables, sans aucune prévision et aucune incitation, quelles possibilités ? A quel horizon ?**

*Un schéma de développement des circulations douces sera réalisé dans le cadre d'un Plan Local de Déplacements à réaliser en 2020-2021. Cette démarche permettra d'identifier les continuités cyclables à assurer en complémentarité des pistes existantes et, côté Val d'Oise, du schéma de circulations douces du Conseil départemental du Val d'Oise.*

o **Quelles actions pour un meilleur maillage du territoire, avec une réponse concrète autre que celle généraliste donnée dans le PADD/P54 du DOO ?**

*Le financement des investissements en matière d'infrastructures de transport en commun en site propre est assuré par l'État, la Région et les Départements dans le cadre des contrats de plan État-Région et les contrats particuliers Région-Département.*

*Le financement de l'exploitation est assuré par Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice de la mobilité en Île-de-France, abondé au besoin par les collectivités locales dans le cadre des contrats de type 3.*

*En tout état de cause, la communauté d'agglomération n'est pas maîtresse des décisions en la matière.*

*Des actions concrètes figurent toutefois au SCOT, avec l'inscription de 3 lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) sur la partie valdoisienne de la CARPF :*

- Goussainville – PIEX
- Villiers-le-Bel – Roissypôle
- Garges/Sarcelles – PIEX.

*Les études de faisabilité de ces 3 nouvelles lignes seront engagées dès début 2020 par le Conseil départemental du Val d'Oise.*

*Côté Seine-et-Marne, un diagnostic doit être réalisé début 2020 sous l'égide d'Île-de-France Mobilités afin d'identifier les liaisons BHNS qu'il conviendrait de réaliser afin d'irriguer le territoire : des études de faisabilités devraient être engagées à l'issue de ce diagnostic.*

o **Comment est assurée la complémentarité des modes de transport ? Expliciter...**

*La complémentarité des modes de transport est étudiée dans le cadre des études de pôle IdFM.*

- **Appréciations commission**

- o **La commission estime que projet de SCOT est ambitieux car il vise à proposer un « bouquet d'offres de transport » dont la réalisation sort des compétences de la CARPF, qui ne peut être mis en œuvre sans l'intervention de multiples acteurs : État, IdF Mobilités, départements, chambres de commerces, entreprises,...**
- o **Il est prévu et est nécessaire de décliner toutes les intentions dans un Plan Local de Déplacement Urbain.**

#### 4.4.10 Les nuisances et pollutions/EAU

- **Présentation succincte du thème**

Le rapport de présentation

- Constat : développement d'infrastructures régionales au détriment de l'environnement et du cadre de vie : nuisances sonores, pollutions, un paysage marqué par les espaces d'activités et les infrastructures.
- Nuisances et pollutions liées principalement aux transports (routiers, ferrés et aériens) mais aussi à l'activité économique (nombreuses installations classées BASOL et BASIAS)
- Un environnement sonore très contraint et une qualité de l'air dégradée (deux aéroports, plusieurs axes routiers et ferrés majeurs)
- Un véritable territoire d'accueil pour le traitement des déchets.
- Des lignes à haute et très haute tension entravant le territoire.
- Enjeux forts : limiter les nuisances et pollution liées aux transports et à l'activité industrielle, diminuer la production des déchets et rationaliser la filière de traitement des déchets.

Le PADD

- constate que la protection des riverains constitue un enjeu de santé publique majeur, face au contexte d'augmentation du trafic aérien, non exclusif de luttés contre les nuisances liées aux transports terrestres,
- propose plusieurs mesures pour accompagner cet enjeu fort.
- Le développement urbain se fera selon les objectifs déclinés dans le Plan Climat Air Énergie Territorial. Le constat des nuisances impactant la santé sera fait ultérieurement.

Le DOO

- n'a aucune prescription directe sur les nuisances et pollutions (environnement sonore, qualité de l'air, etc....)

- **Observations du public**

Essentiellement liées aux incidences des « grands projets, ce thème recueille plus de 40% des observations.

Aggravation de toutes les pollutions, insuffisances dans l'étude d'impact sur l'environnement et la santé, absence d'évaluation environnementale, non-respect des impératifs écologiques, non-respect de la COP 21 et des instructions gouvernementales du 29 juillet 2019, projet incohérent avec la neutralité carbone...

La critique est très sévère sur le non prise en compte ou minoration des nuisances et pollutions notamment des effets sur la santé pas assez développés.

Des études montreraient que l'espérance de vie est moindre sur certaines zones du territoire subissant notamment des nuisances sonores.

- **Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

*Il est rappelé que le SCoT apporte une plus-value environnementale par rapport au scénario au fil de l'eau.*

*Concernant la thématique des pollutions et nuisances, le profil environnemental qui ressort de l'EE précise que les objectifs envisagés pour les déplacements ainsi que les actions de maintien et de préservation de la trame verte été bleu, ont un impact significatif à ce sujet.*

*Le du SCoT favorise le report modal des déplacements motorisés vers les transports en commun et les modes doux ce qui permet de maîtriser l'impact sur la qualité de l'air et limiter les rejets de GES. La plus-value du SCoT par rapport au scénario au fil de l'eau est notable et plusieurs préconisations participent directement ou indirectement à la réduction des émissions et à l'augmentation du potentiel de séquestration.*

- **Air /particules et Santé**

*L'enjeu sanitaire sur le territoire est traité par la réduction de l'exposition de la population aux nuisances sonores et aux pollutions.*

*Le SCoT prévoit de limiter l'implantation de nouvelles installations émettrices de polluants atmosphériques **dans les zones urbaines denses** ... afin réduire l'impact, limiter les concentrations de pollution et ainsi agir sur la santé des habitants.*

*Cette thématique est traitée de façon transversale au sein du SCoT au travers des différentes prescriptions visant à réduire les émissions de polluants atmosphériques notamment par le développement de systèmes de transports en commun performants et favorisant le report modal de la voiture vers ces modes.*

*Concernant les pollutions plus localisée, le SCoT encourage le développement d'une agriculture respectueuse de l'environnement à proximité des zones habitées.*

*Le manque d'offre d'équipements sanitaires est abordé ; le SCoT prévoit la création d'un nouvel équipement hospitalier à l'est du territoire qui viendra améliorer les conditions d'accès aux soins des populations de cette partie du territoire.*

**- Appréciations de la commission**

**Le public s'est mobilisé pour ce thème, inquiet pour l'avenir. opposé à certains grands projets au vu de leurs impacts sur la santé et sur la pollution du territoire. Les PPA sont particulièrement disertes sur ce thème. En revanche, le dossier est très léger et le DOO peu prescriptif en matière de nuisances et pollutions.**

**La CARPF constate dans le rapport de présentation un développement réalisé au détriment de l'environnement et du cadre de vie.**

**A l'évidence, la Commission constate un développement dans des conditions quasi identiques au détriment de l'environnement et du cadre de vie.**

**Concernant la thématique Eau :**

**Indéniablement l'augmentation de population induite notamment par l'obligation d'accueillir 1 700 nouveaux logements par an ainsi que l'augmentation des emplois va augmenter la consommation d'eau potable du territoire.**

- **La commission a demandé : quelles mesures pour mettre en adéquation l'urbanisation avec les capacités d'approvisionnement en eau potable**

*L'enjeu de préservation de la ressource en eau potable est traité. La préservation de la TVB contribue à améliorer la qualité de l'eau et, favorisant l'infiltration de l'eau, participe à son épuration naturelle.*

*La limitation de l'imperméabilisation des sols permet de lutter contre les inondations.*

*La protection des captages d'eau potable est traitée au travers de prescriptions qui encouragent notamment une agriculture respectueuse de l'environnement et ainsi limiter les pressions sur la ressource en eau et la dégradation de la qualité, liée notamment à l'activité agricole «conventionnelle».*

*L'intégration dans tout projet d'aménagement et de construction de dispositifs permettant une gestion vertueuse de la ressource en eau notamment par la récupération et réutilisation des eaux pluviales fait l'objet d'une prescription spécifique*

- **La commission constate que le dossier est peu disert sur la question des besoins d'eau potable et ne conditionne pas l'urbanisation en conséquence, il importe de maintenir des capacités d'approvisionnement d'eau potable et mettre en place les mesures de protection préservant sa qualité.**

#### 4.4.11 les espaces naturels

##### - Présentation succincte du thème

Dans le rapport de présentation et l'évaluation environnementale sont relevés les enjeux relatifs aux paysages considérés comme des espaces de respiration, de lutte contre la banalisation des zones périurbaines ou plus remarquables à mettre en valeur.

Les espaces naturels protégés ou inventoriés représentent environ 2% du territoire. Les 3 trames naturelles principales, mais la trame boisée est fragmentée par le réseau routier et ferroviaire, la trame bleue est constituée des cours d'eau accompagnant des continuités écologiques structurante accompagnées de zones humides (Biberonne, Beuvronne, Croult, Petit-Rosne, Nonette et la trame herbacée plus méconnue.

Le SCOT fait état d'enjeux suivants au regard des caractéristiques du territoire :

- une trame verte et bleue à renforcer,
- des espaces herbacés associés aux grandes infrastructures ou aux sites fréquentés à valoriser,
- des espaces ouverts de respiration entre les zones urbaines à maintenir,
- des cours d'eau à préserver, renaturer et valoriser,
- la place de la nature ordinaire à affirmer.

La première prescription du DOO assez générale est "préserver les réservoirs de biodiversité, maintenir et remettre en état les continuités écologiques, en créer de nouvelles." complétées par 13 orientations spécifiques pour la protection de la trame verte forestière (P2 à P5), la trame verte herbacée (P6,P7) et la trame bleue (P8 à P13).

**- Observations du public**

Une trentaine d'observations traitent sans équivoque des espaces naturels, indépendamment des opposants au projet EuropaCity qui considèrent que l'urbanisation de la ZAC du Triangle de Gonesse correspondra à la destruction d'un écosystème naturel entraînant une perte de biodiversité.

Il est posé la question de comment concilier l'Axe 1 du Plan Biodiversité qui vise à "Reconquérir la biodiversité dans les territoires", ou l'objectif 4 de "Limiter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers pour atteindre l'objectif de zéro artificialisation nette" avec le projet de SCOT.

Des questions sont soulevées dont celle de la crédibilité des objectifs de maintien et de valorisation des trames vertes et bleues (de leur continuité et de leur biodiversité) avec l'augmentation de la circulation automobile, de nouvelles infrastructures.

Il est souhaité que soit donné la priorité pour l'aménagement du territoire une place importance aux espaces de respiration en redonnant aux espaces naturels toute leur place, et créant de nouveaux espaces naturels pour le bien-être des habitants.

**- Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

*La préservation de la biodiversité et de la trame verte et bleue est un enjeu fort pour le SCoT.*

*L'axe 3 du PADD « Un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et de préservation des ressources communes » porte cette politique ambitieuse.*

*Elle est développée dans le DOO car la protection et la valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers du territoire constituent le principal objet de l'axe 1. Les treize premières prescriptions concernent directement cette thématique.*

*Au travers d'autres axes le SCoT entend renforcer le maillage écologique du territoire ; en effet là où le SCoT promeut la densification des espaces urbains, inscrit en parallèle l'intégration d'espaces de respiration accessibles au public. Ces espaces doivent accueillir des éléments arborés et /ou végétaux afin de diminuer le phénomène d'îlots de chaleur au sein des villes.*

**- Appréciations de la commission**

- **La TVB a souvent été rendue illisible par l'urbanisation et la fragmentation des territoires. C'est avec satisfaction que la commission note que le PADD envisage qu'elle soit une partie de l'identité paysagère du territoire et un élément garant de la biodiversité afin d'en avoir une meilleure connaissance, de la recenser, la cartographier pour sa prise en compte dans les PLU et la protéger.**

- **La commission ne peut qu'approuver la création d'espaces verts et de loisirs, en cohérence avec le SDRIF, du développement de la nature en ville et faire une exigence du maintien et du développement de la biodiversité.**
- **La commission espère que toutes ses bonnes intentions se traduiront dans des actes.**
- **La commission souhaite qu'il soit répondu aux recommandations de l'Ae.**
  - **d'analyse paysagère à une échelle plus fine, pour expliciter les enjeux spécifiques de certains sous-ensembles du territoire, mais aussi pour recenser les secteurs qui mériteraient au moins une vigilance voire une requalification;**
  - **de complément de l'état initial de l'environnement.**

#### 4.4.12 Le SCoT

##### - **Présentations succincte**

Le SCoT est un document de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale à un horizon de 10 à 15 ans. Il détermine des orientations exprimées dans un Projet de d'Aménagement et Développement Durables (PADD) traduction d'un projet politique stratégique et prospectif se concrétisant dans des axes d'actions exprimés dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO).

Le SCoT respecte les principes du développement durable :

- principe d'équilibre entre le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé,
- développement de l'espace rural et la préservation des espaces naturels et des paysages ;
- principe de diversité des fonctions urbaines et de mixité sociale ;
- principe de respect de l'environnement, comme les corridors écologiques.

Le projet de SCoT élaboré par la communauté d'agglomération Roissy Pays de France, s'inscrit donc dans le cadre de mesures transitoires qui ne l'oblige pas à comporter un document d'aménagement artisanal et commercial (DAAC). L'article L 141-17 de la loi ELAN du 23.11.2018 ne s'applique pas, car le projet de SCoT était en cours d'élaboration avant le cette date.

##### - **Observations du public**

Les observations mettant en cause le SCoT sont au nombre de 50, soit 12%, pour certains les « critiques sont cumulatives » :

Une trentaine énonce l'obsolescence du modèle économique et écologique développé par le projet du SCoT, par rapport aux choix faits :

- *jugés trop « couteux environnementalement et trop polluants »,*
- *ne respectant pas les accords gouvernementaux du 27 juillet 2019 sur la non artificialisation des sols et sur la neutralité carbone (CoP 21).*

Une autre trentaine soulève la question des enjeux, qui sont en décalage avec les préoccupations environnementales plus larges (dérèglement climatique...), le manque et/o refus de vision concernant les impacts environnementaux. Certains évoquent encore :

- *le non-respect du code de l'urbanisme et par exemple la non application de l'article L.101.1 du code de l'urbanisme « ...le territoire français est le bien commun..... ».*
- *l'incohérence entre le déficit offre de soins/augmentation des pollutions.*

Peu d'observations cumulent l'obsolescence du modèle et périmètre retenu ainsi une certaine « absence » de vision quant aux interactions de la CARPF avec les territoires voisins

Une dizaine d'observations soulève de façon concomitante l'obsolescence du modèle retenu par le SCoT et les enjeux.

Globalement les préoccupations (et/ou critiques), sont bien étayées par les associations qui reprennent l'ensemble des critique formulées par les habitants. Pour certains le projet de SCoT :

- *« semble être proactif sur l'attractivité du territoire au seul profit du développement de l'emploi, en sacrifiant l'environnement (au sens large) ;*
- *« c'est une Déclarations d'intention, sans rien de concret prévu, il est axée sur le développement exclusif de la «ville aéroportuaire », avec des projets surdimensionnés ; CDG express, T4, Triangle de Gonesse, Ligne 17N, (observation 76 et pièces jointes).*

**- Ce que dit le mémoire en réponse de la CARPF**

*Le SCoT est le document fondateur de ce territoire qui, au travers de son élaboration, définit son projet commun. Les élus ont abordé son élaboration avec la conscience de leur responsabilité au regard de ses habitants ; cette approche a constitué le socle de la délibération de prescription du SCoT.*

*La ZAC du Triangle de Gonesse, a été créée par arrêté préfectoral signé le 21 septembre 2016. La ZAC avait été annulée en mars 2018 par le tribunal administratif de Cergy-Pontoise suite aux recours déposés par plusieurs associations dont le Collectif pour le Triangle de Gonesse. Par un arrêté en date du 11 juillet 2019 la cour administrative d'appel de Versailles a validé la création de la ZAC.*

*Le T4 est un projet en cours d'élaboration par ADP. A ce titre le DOO ne peut pas s'y référer. Le SCoT n'est pas l'incarnation de ces projets. Ils sont intégrés au document de planification notamment afin d'en tirer le meilleur parti pour le territoire en termes d'emploi, de développement économique pour ses populations (qui sont parmi les plus pauvres de la région), de maîtrise des mobilités et d'atténuation des incidences sur l'environnement. L'évaluation environnementale s'attache à démontrer que malgré la volonté forte du SCoT de conforter l'attractivité économique du territoire, son projet permet de maîtriser le développement : il limite les possibilités d'urbanisation et évite la surconcentration d'impacts. Le projet de territoire influe ainsi, de manière directe ou indirecte, l'ensemble des thématiques environnementales. Cette influence est variable selon les thématiques mais on observe que globalement le SCoT apporte une plus-value environnementale au regard du scénario au fil de l'eau.*

*Les documents de communication produit dans la phase de concertation et tout au long de l'élaboration du SCoT ont présenté de manière pédagogique la démarche, son déroulement, sa mise en œuvre. Une partie de la société civile a utilisé l'élaboration du SCoT comme tribune pour réaffirmer son opposition au projet de ZAC du Triangle de Gonesse.*

**- Appréciations de la commission**

- **Le Scot dans son ensemble respecte le formalisme réglementaire requis pour sa légalité, mais la commission a constaté un décalage entre le document de planification et les préoccupations des citoyens, qui semblent à priori, vouloir des choix plus respectueux et vertueux de l'environnement, prenant en compte les accords gouvernementaux concernant la réduction des GES.**
- **Le SCoT document d'urbanisme et de planification se construit dans une approche « supra-communale », mais cohérente, mais le commission constate que le développement prévu ainsi que la philosophie véhiculée par le SCoT, confortés par les grands projets « destructeurs de terres agricoles très fertiles », ont fait que le SCoT a été perçu et jugé hors contexte sociétal.**
- **La commission a constaté aussi, une certaine confusion, voir l'amalgame des « projets incidents » avec le projet du SCoT. Elle s'est donc interrogée sur l'absence d'une communication ciblée, explicative et pédagogique : qu'est-ce qu'un SCoT, sa vie, son œuvre. Cette absence semble avoir nourri cet amalgame. En effet, à défaut d'explication concrète et audible par les citoyens, la forte proportion d'avis défavorables au SCoT est due au rejet des projets T4 et EuropaCity, paradoxalement les avis favorables au projet sont justifiés par la réalisation d'EuropaCity.**
- **La commission s'interroge sur le passage opérationnel du SCoT au PLU et la possibilité d'envisager un document pédagogique à l'attention des communes.**