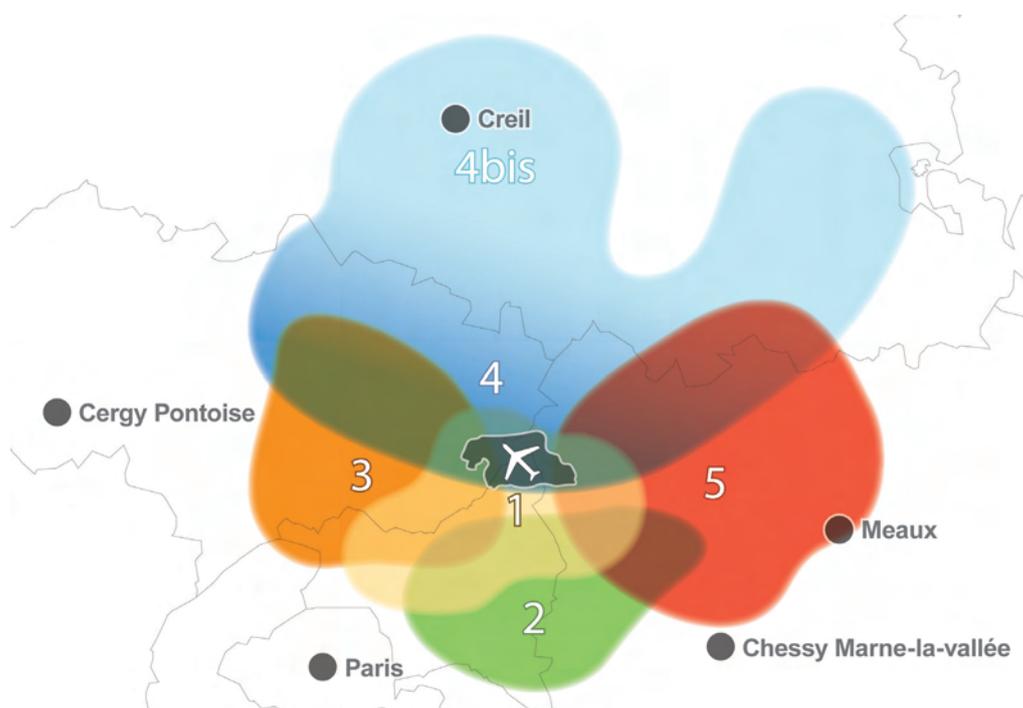


Rapport final

Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy

juillet 2012



Grand Roissy • sommaire

Agir à l'échelle du Grand Roissy : pourquoi, comment ?	5
Une démarche inédite	5
Un chantier ouvert: les suites à donner	6
Les trois défis du Grand Roissy	8
La méthode	13
Penser le territoire à 360°	13
Combiner les scénarios: les conséquences pour l'action publique	17
Adopter une démarche de co-production et qui s'adapte au fur et à mesure	20
Le résultat: l'articulation d'orientations stratégiques et d'instruments de travail commun	21
Les propositions	23
Objectif 1 : La mobilité durable: rompre avec le mode routier exclusif	25
Objectif 2 : Organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique	31
Objectif 3 : Ré-équilibrer la dynamique habitat/activités	35
Objectif 4 : Rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer durablement les ressources foncières et naturelles	41
Synthèse	47
Mode d'emploi des documents produits	51
Processus d'élaboration : acteurs, étapes	53
Annexes séparées	
Annexe 1 : Les dix principes d'aménagement	
Annexe 2 : Les axes fédérateurs	
Annexe 3 : Sept dispositifs pour aller plus loin	

Agir à l'échelle du Grand Roissy : pourquoi, comment ?

La complexité croissante des dynamiques socio-économiques, les interdépendances entre les territoires incitent partout à agir à la grande échelle, qu'il s'agisse des réseaux de villes engagés dans les démarches de pôles métropolitains, du projet de la vallée de la Seine entre Paris et Le Havre, ou du Grand Paris et des « schémas de développement territorial » en chantier en son sein.

Dans ce contexte, plus que toute autre, l'échelle du Grand Roissy constitue une évidence et une urgence pour l'action publique :

- Une évidence car la principale plateforme aéroportuaire nationale, au travers tant des contraintes, des dynamiques de développement que des flux qu'elle engendre, organise incontestablement un système territorial au sein de l'espace métropolitain, même s'il est impossible d'en établir le périmètre absolu.
- Une urgence car la combinaison des effets de la plateforme, du desserrement parisien vers le nord et des développements induits par la fonction de porte vers le nord ouest européen de ce secteur y concentre les plus fortes dynamiques et les moins maîtrisées de la métropole.

La nécessité d'agir à cette échelle fait consensus, reste à définir comment.

Une démarche inédite

Cette démarche visant la cohérence de l'aménagement et du développement du grand territoire de Roissy a démarré en 2009, dans le cadre des commissions mises en place sous l'égide du préfet de la région Ile-de-France. Le président de la République avait confié au préfet la mission d'améliorer l'équilibre entre le développement de l'aéroport et les territoires environnants, en s'appuyant sur les 35 propositions du rapport de Jacques Dermagne¹.

C'est pourquoi la DRIEA a lancé cette étude en octobre 2010, sans cadre juridique de mise en œuvre et malgré les questions qu'elle soulevait : fallait-il poursuivre la perspective d'une directive territoriale d'aménagement comme le préconisait le rapport Dermagne ? Serait-ce une contribution sous forme de zoom au SDRIF ? S'agissait-il d'aider les collectivités à engager l'élaboration d'un SCOT malgré l'absence d'intercommunalité porteuse à l'échelle pertinente ?

Le parti-pris a été pragmatique : essayer de définir, de façon partagée, les conditions d'équilibre du développe-

¹ Rapport de Jacques Dermagne, président du conseil économique, social et environnemental de la République de novembre 2008 « pour un développement durable de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ».

ment des territoires du Grand Roissy, pour contribuer à fabriquer une vision et partager un projet collectif.

L'étude, confiée au groupement Acadie-atelier Christian de Portzamparc-agence Güller et Güller a été une expérience nouvelle sur Roissy tant dans son large périmètre que dans la méthode, associant les élus et les acteurs majeurs du développement et de l'aménagement (voir en fin de document le processus de co-production). Au fur et à mesure des réunions, les intérêts communs et la vision de ce qui pourrait déboucher de ce travail se sont précisés. La création est venue autant des propositions des concepteurs que de la compréhension et de l'acceptation par les partenaires d'une démarche ouverte et plutôt « expérimentale ». De ce fait, l'intitulé initial « étude et schéma d'aménagement durable... » a suscité des interrogations car le schéma implique généralement l'arrêt et la validation d'un projet. C'est au contraire une oeuvre ouverte, appelée à être transformée.

Un chantier ouvert : les suites à donner

Parallèlement à cette démarche, le projet de transport métropolitain - le Grand Paris Express - et la loi Grand Paris créant les contrats de développement territorial (CDT) ont favorisé la fabrication de nouveaux projets d'enjeux métropolitains dans l'espace Grand Roissy, sous l'impulsion des collectivités locales.

Fin 2011, les collectivités se sont regroupées au sein de « l'association des collectivités du Grand Roissy » pour s'engager dans la gouvernance et dans des dispositifs communs (projets de charte, d'autorité organisatrice de transport de 2ème rang, de SCOT à l'échelle du Grand Roissy...).

Début 2012, la deuxième conférence annuelle du Grand Roissy organisée par l'EPA plaine de France, sous l'égide du préfet de Région, en partenariat avec la Région Ile-de-France et la nouvelle association des collectivités, a été l'occasion de faire le point sur ces projets :

- à la grande échelle, cette étude propose **des instruments pour la gouvernance et une base pour une charte d'orientations d'aménagement durable** dont les engagements restent à écrire dans le même esprit de co-production

- à l'échelle infra-territoriale, **les CDT sont de nouveaux outils pour structurer le développement autour de modes de transports renouvelés.**

Au moment où le projet de SDRIF et les projets de CDT se précisent, ce processus collectif engagé depuis deux ans connaît une nouvelle étape.

Ce qui a été acté :

L'ensemble des partenaires se retrouve et converge aujourd'hui autour d'un socle commun d'enjeux et d'objectifs en matière d'aménagement du territoire : rompre avec le modèle routier exclusif, assurer la cohérence spatiale du développement économique, rééquilibrer l'habitat et l'emploi, gérer durablement les ressources foncières et naturelles (mais aussi permettre l'accès à l'emploi aux populations locales par la qualification, problématique non traitée dans l'étude).

Ce qu'il reste à consolider : les dispositifs pour la mise en œuvre

- **Créer une autorité organisatrice de transport de proximité**, permettant d'organiser au plus près des besoins l'offre de mobilité, ce qui nécessite l'accord du STIF et de la Région. Le principe d'une agence de mobilité fait déjà consensus.
- **Mettre en place un pilotage coordonné du développement économique à partir d'un observatoire** commun de l'offre et de la demande, le « monitoring » qui, avec une logique de « labellisation » pourrait donner une meilleure visibilité et fournirait un argument vis-à-vis des investisseurs privés.
- **Disposer d'un schéma d'aménagement « dynamique »** c'est-à-dire un cadre régulateur entre règles et projets, un processus de planification capable de pérenniser les secteurs agricoles et de faire face aux variables. Cette première approche est nécessaire dans la perspective d'un SCOT du Grand Roissy à l'initiative des collectivités du Grand Roissy.

Enfin, plusieurs propositions de dispositifs ont été faites pour relancer l'offre résidentielle, indispensable à l'équilibre du Grand Roissy (et pour limiter l'allongement des distances domicile-travail). **Ce chantier prioritaire du logement** devra s'articuler avec les autres dispositifs.

Le présent document reprend d'abord les principales conclusions des deux premières phases de l'étude - les enjeux des différents systèmes territoriaux (« les pétales ») et du système Grand Roissy à travers le scénario joué et les scénarios possibles – puis il synthétise les propositions issues de la dernière phase autour d'objectifs cadre. Les trois annexes détaillent ces propositions.

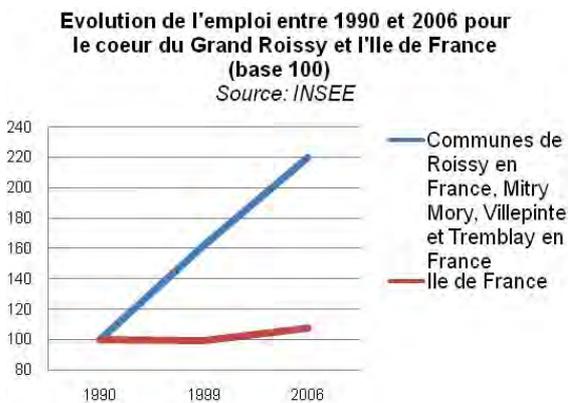
Ces documents sont accessibles dans le dossier « grands territoires » sur le site de la DRIEA :
<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Les trois défis du Grand Roissy

Le diagnostic stratégique a fait apparaître trois défis majeurs pour le territoire du Grand Roissy : la performance métropolitaine, la qualité urbaine et l'efficacité fonctionnelle.

Le défi de la performance métropolitaine

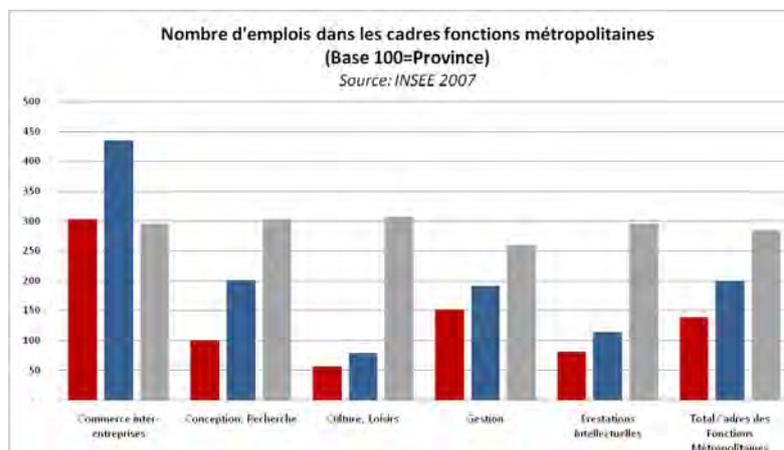
Le Grand Roissy est un puissant moteur territorial en termes de création d'emplois. Les quatre communes de Roissy, Tremblay, Mitry Mory et Villepinte ont connu une croissance de l'emploi de 36% entre 1999 et 2006, contre 9.4% pour l'Ile de France dans son ensemble : le pôle concentre aujourd'hui plus de 125 000 emplois.



Il constitue donc un puissant aimant, générant chaque jour d'importantes navettes domicile-travail. Il se présente ainsi comme le pôle d'Ile de France qui combine la plus forte concentration d'emploi, et la zone d'influence en termes de bassin d'habitat la plus étendue. Ce pôle de Roissy fonctionne également comme un diffuseur d'actifs et d'activités sur l'ensemble du grand territoire : activités logistiques, activités liées au tourisme d'affaire se développent dans un périmètre très élargi.

Si cette configuration (attraction/diffusion) n'est pas unique en Ile de France, le Grand Roissy se distingue par une certaine adéquation entre pôle et territoire : on observe un ajustement relatif du profil des emplois générés par le pôle avec les qualifications des populations vivant sur le territoire.

Cependant, si Roissy constitue un puissant moteur territorial, il ne fonctionne pas encore comme un moteur métropolitain. Les fonctions développées sur le territoire sont majoritairement des fonctions support à la métropole: le transport et la logistique représentent 38% des emplois du territoire en 2006, tandis que les cadres des fonctions métropolitaines (prestations intellectuelles et conception/recherche) ne représentent que 6% des emplois (contre 9.9% en Ile de France). On est donc loin des autres régions aéroportuaires dans le monde, qui attirent des activités à forte valeur ajoutée.



→ Relever le défi de la performance métropolitaine, c'est mettre en cohérence les stratégies de développement pour combiner:

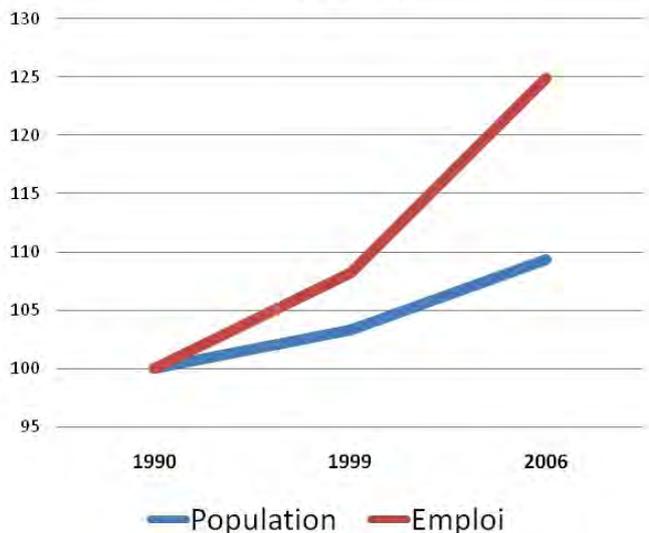
- l'excellence dans les fonctions support
- la diversification par le développement des fonctions métropolitaines supérieures.

Mais cette ambition métropolitaine ne pourra être réalisée qu'à deux conditions : celle de la qualité urbaine et celle de l'efficacité fonctionnelle.

Le défi de la qualité urbaine

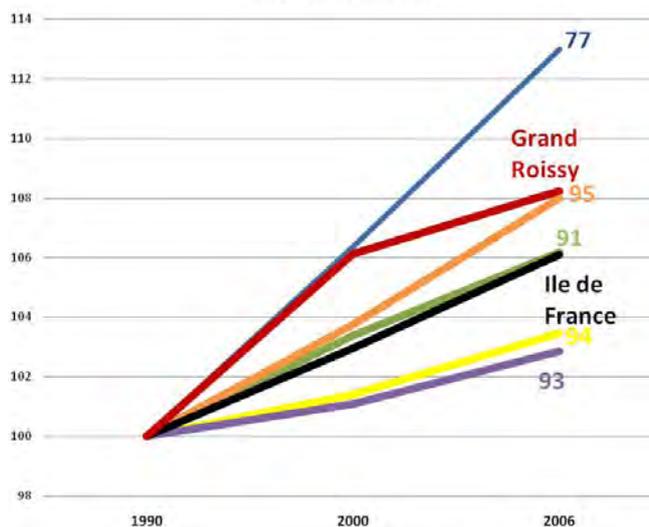
Evolution de la population et de l'emploi sur le territoire du Grand Roissy, base 100

(Source: INSEE)



Evolution de la surface de terres artificialisées entre 1990 et 2006, en base 100

(Source: Corine Land Cover)



Durant la dernière décennie, le décalage entre la croissance de l'emploi et la croissance de la population s'est fortement accentué sur le territoire. Le Grand Roissy peine à produire une offre de logement substantielle pour attirer de nouveaux ménages, même dans les territoires situés hors PEB.

Vu du dehors, il n'apparaît pas comme un territoire consistant, à l'égard des villes nouvelles (par exemple : absence de grands équipements métropolitains de types sanitaire et universitaire). Au-dedans, il fait montre d'un déficit de services et d'aménités urbaines (espaces publics notamment), qui l'empêche de disposer d'une identité partagée, et portée par les habitants. Le seul référentiel commun est celui du rapport aux retombées économiques d'une part, et aux nuisances d'autre part.

Par ailleurs, l'urbanisation sur le territoire se fait sur un mode extensif, avec une consommation foncière importante. En atteste l'évolution de l'artificialisation des sols, qui placent le Grand Roissy en haut parmi les départements d'Île de France.

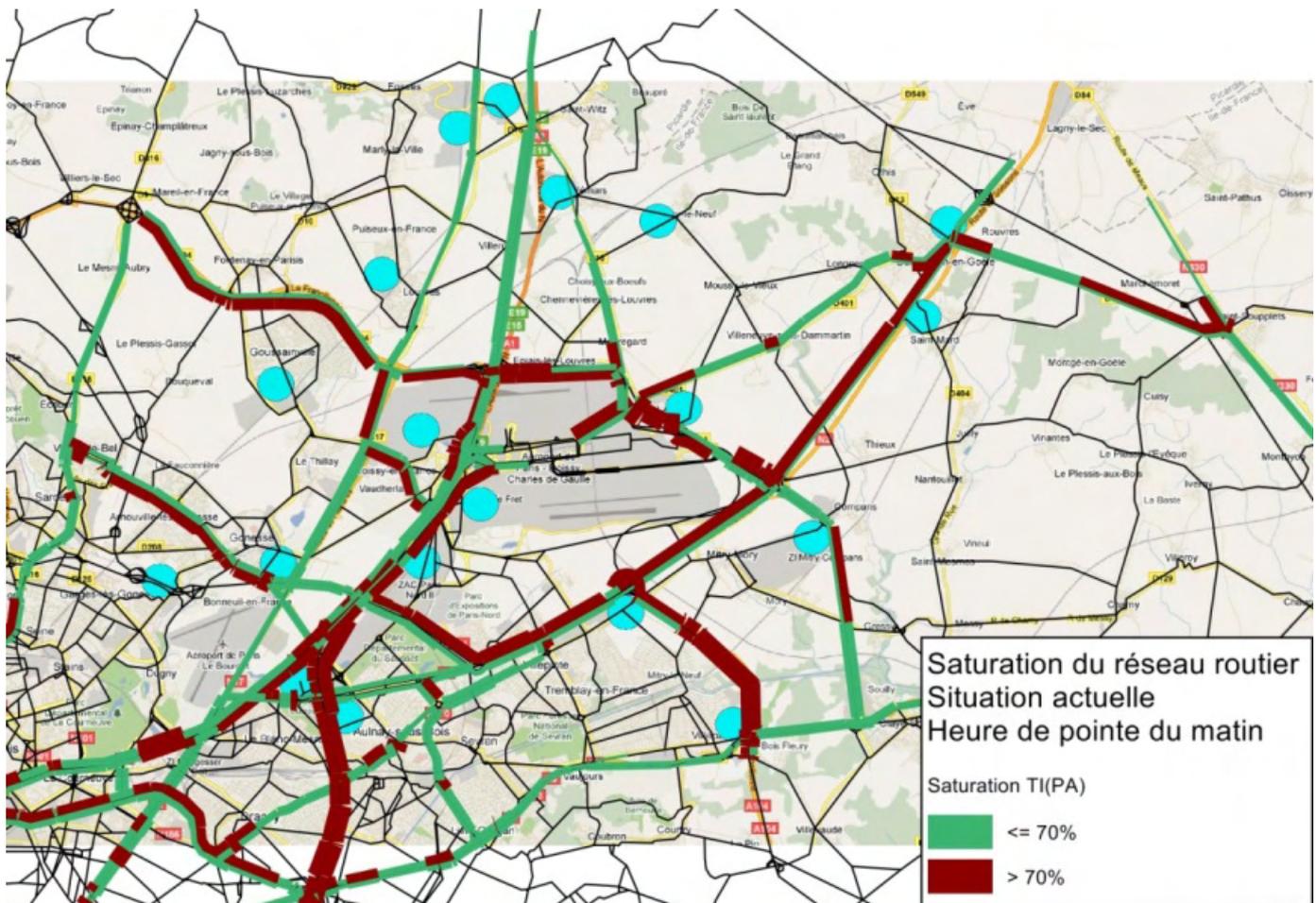
Cela exprime la difficulté majeure du territoire du Grand Roissy à se présenter comme un territoire urbain de qualité et attractif d'un point de vue résidentiel.

→ Relever le défi de la qualité urbaine, c'est garantir :

- la mixité des fonctions urbaines
- la prise en considération des atouts paysagers (espaces agricoles et naturels) comme une valeur (qualité de vie, attractivité pour les activités économiques haut de gamme), et non comme de simples réserves foncières.

Le défi de l'efficacité fonctionnelle

Enfin, le Grand Roissy doit faire face au problème de cohabitation des usages. Les infrastructures actuelles, qu'elles soient routières ou ferroviaires, sont en voie de saturation.



Source: DRIEA. Situation en 2010

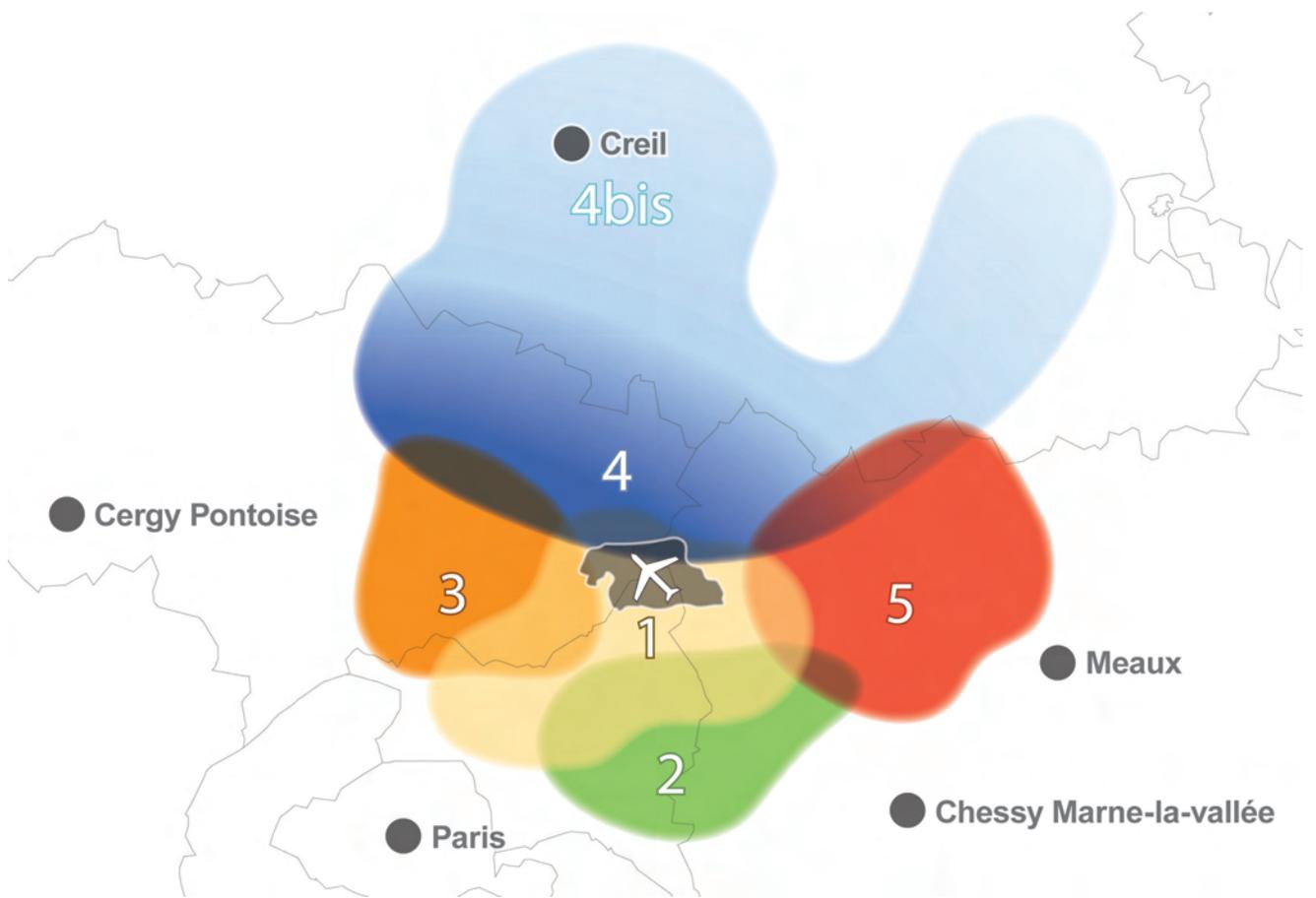
Rapport entre la demande et la capacité d'écoulement des infrastructures: lorsqu'il est supérieur à 70-80%, l'infrastructure est considérée en état de saturation (vitesses inférieures à 30km/h)

Or, les dynamiques de développement et les projets en cours (vont encore accroître les risques de thrombose.

Au sud, le développement urbain (projet du Dôme à Sarcelles, projet Europa City à Gonesse,...) concomitant au développement économique (notamment logistique) risque d'accroître les difficultés d'accessibilité à la plateforme aéroportuaire. **Au nord**: le développement logistique concomitant au développement résidentiel génère un décalage qui s'incarne symboliquement dans l'entremêlement problématique du PNR et de l'A1.

→ Relever le défi de l'efficacité fonctionnelle, c'est dégager de nouvelles marges de manœuvre pour :

- **garantir l'efficacité de la plateforme aéroportuaire** (amélioration des infrastructures, fluidification du trafic,...)
- **et la bonne coexistence des différentes fonctions** présentes sur le territoire.



Grand Roissy • la méthode

Penser le territoire à 360°

Le Grand Roissy est un territoire neuf. S'il avait bien sûr une existence propre, il n'était jusqu'à présent pas intégré dans les analyses et récits des différentes « plaques » de la métropole francilienne. La représentation fonctionnelle a en effet longtemps dominé les points de vue sur le territoire de Roissy :

- **La représentation du pôle économique**, où Roissy apparaît comme un potentiel « cluster des échanges », un spot métropolitain plutôt qu'un territoire à part entière : une île fonctionnant indépendamment de ses territoires voisins, mais connectée aux autres grands pôles métropolitains franciliens.
- **La représentation de la périphérie d'un faisceau radial**, où le territoire de Roissy apparaît comme l'extrémité d'un couloir partant de Paris, qui organiserait l'ensemble des logiques de son développement.
- **La représentation d'un territoire sous contraintes**, où le développement du Grand Roissy semble freiné par la présence d'infrastructures lourdes, et le bruit de l'aéroport et les règles d'urbanisme induites.

Ces points de vue exclusivement fonctionnels n'ont pas permis d'initier une stratégie de développement cohérente : ils n'ont pas doté le territoire d'une identité propre, et n'ont pas permis de dépasser le sentiment de « blocage » lié aux contraintes aéroportuaires. **Pour avancer, un changement de perspective est aujourd'hui nécessaire. Il faut :**

- **penser le territoire à 360°** pour articuler les effets du pôle de Roissy, les dynamiques des territoires locaux, et les influences extérieures (Paris, le bassin parisien, Marne-la-Vallée, Cergy,...). Il faut doter le Grand Roissy d'une identité vis-à-vis de l'intérieur et de l'extérieur.
- **faire de l'échelle du grand territoire une opportunité** pour recombinaison des contraintes et les potentialités afin de dégager des marges de manœuvre nouvelles.

→ **Fabriquer le Grand Roissy, c'est reconnaître cette diversité et optimiser les dynamiques de développement en conjuguant, pour chaque territoire, le rapport à la plateforme et le rapport à la métropole. C'est le sens de la représentation du territoire en cinq pétales.**

D'est en ouest : suivre le fil rouge de la qualité urbaine



Ce croissant est-ouest, allant d'Ecouen à Dammarville-en-Goële semble aujourd'hui figé dans la représentation d'un territoire contraint, tant sur le plan des nuisances (bruit), que sur celui de l'accessibilité aux ressources métropolitaines (emplois, équipements,). Or, ce territoire est indispensable au système Roissy, en cela qu'il recèle, au-delà des représentations, **un fort potentiel d'urbanité**, indispensable pour faire du grand territoire une pièce à part entière de la métropole francilienne. Pour ce grand croissant, **l'enjeu stratégique premier réside donc dans l'amélioration de la qualité urbaine et de l'habitabilité.**

Si historiquement, l'enjeu essentiel des territoires situés à l'ouest et à l'est de la plateforme résidait dans l'amélioration de l'accessibilité, tant radiales qu'en couronnes, de multiples projets de transport permettent désormais de travailler l'urbanité, en considérant cet espace comme une chaîne ponctuée de différents maillons.

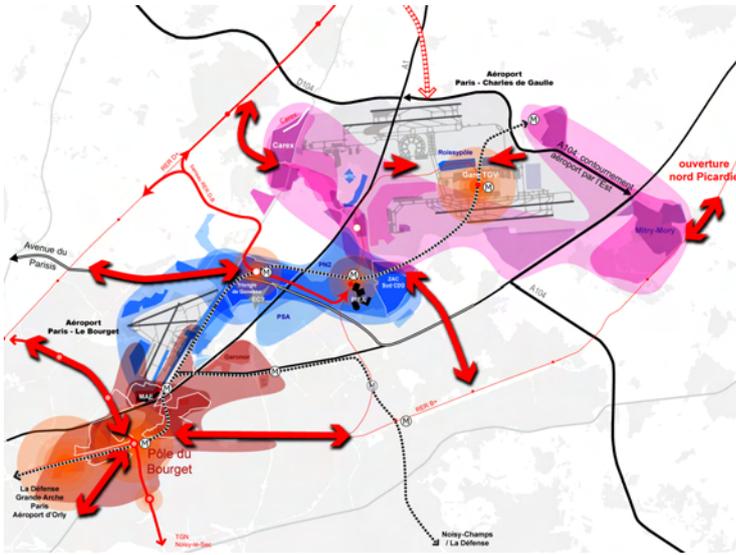
Du sud au nord : suivre le fil rouge de la cohérence du développement



Le fuseau Nord-Sud est l'axe « historique » de développement économique lié à la présence de la plateforme aéroportuaire et des infrastructures majeures. Ce développement s'est effectué de manière extensive, que ce soit au sud, entre Roissy et le Bourget dans une simple logique de « remplissage », ou dans une moindre mesure vers le Nord, dans une logique de « mitage » et de course au foncier.

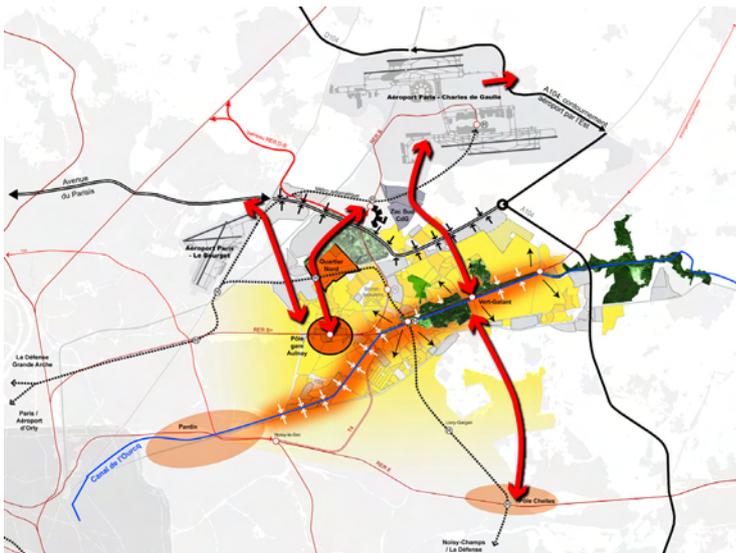
Cette croissance économique exceptionnelle n'a pas été le gage d'un développement cohérent, que ce soit en termes spatial ou fonctionnel, et il comporte des risques de concurrence entre les territoires.

L'enjeu stratégique premier réside donc dans l'organisation de ce développement rapide, pour permettre **une montée en gamme fonctionnelle et économique de cet espace.**



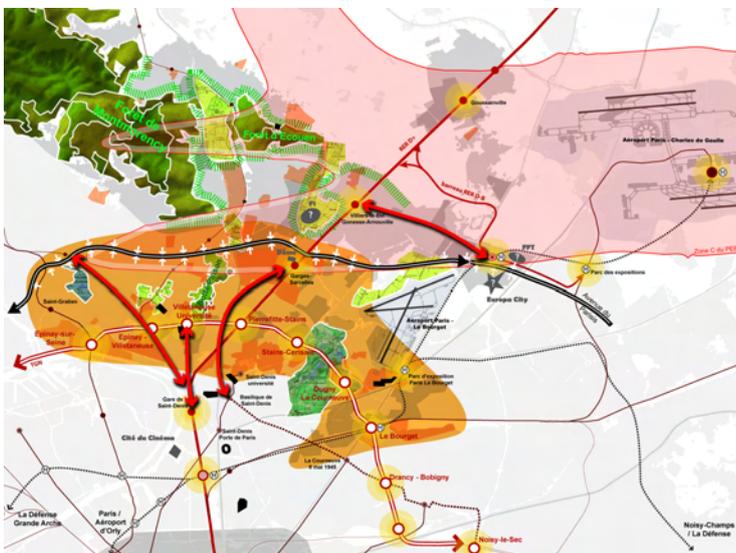
Pétale 1 La ville aéroportuaire INTENSITÉ

Le pétale 1 correspond à l'espace couronne aéroportuaire, de l'aéroport CDG à l'aéroport du Bourget - Le scénario joué sur cet ensemble ville aéroportuaire est celui de projets de développements très importants en perspective, mais hétérogènes, chacun jouant pour son propre compte. En ce sens, le scénario joué est globalement en dessous du potentiel de cet espace stratégique métropolitain. Perspective : la recherche de cohérence pourrait passer par le fil rouge de «l'intensification».



Pétale 2 La ville avant l'aéroport RÉCIPROCITÉ

Le pétale 2 représente l'espace urbain au sud qui s'est développé (historiquement) «avant l'aéroport». Du constat d'un fonctionnement «dos-à-dos» (dynamiques territoriales au Sud peu en rapport avec l'aéroport, faible porosité du «glacis» construit entre A1 et la RN2...) les pistes de travail proposées sont les rapports de «réciprocité» entre le territoire sud (tirer profit des dynamiques économiques) et le pôle économique de Roissy (bénéficier au sud d'un territoire renouvelé, de haute qualité urbaine)



Pétale 3 La ville contrariée HYBRIDITÉ

Le pétale 3 correspond à l'espace urbain à l'ouest, la ville contrariée. Territoire unifié par le fait d'être à la fois sous le PEB et d'être un grand territoire habité qui peut tirer son épingle du jeu en jouant la carte de «l'hybridité», dans son ouverture vers le sud et vers l'est avec des fonctions économiques endogènes et des fonctions métropolitaines à partir des grands équipements, enfin dans son rapport ville-nature.

Combiner les scénarios : conséquences pour l'action publique

La seconde étape a consisté à échanger autour de quatre futurs contrastés qui avaient pour but de débattre des risques et des faiblesses de chacun et d'identifier les enjeux d'action publique. Les acteurs ont convergé vers le souhait de combiner deux scénarios permettant à la fois :

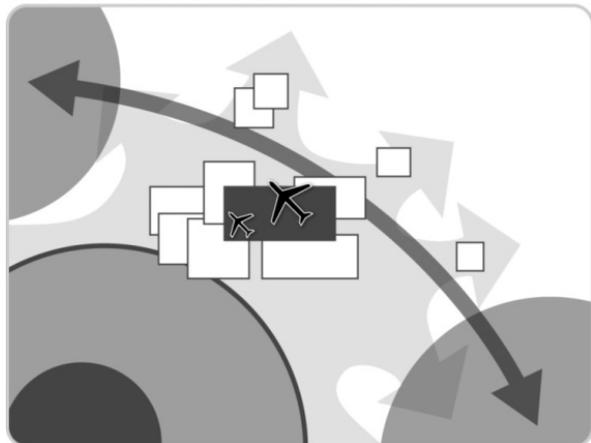
- l'optimisation du moteur Roissy
- la possibilité que chaque territoire contribue à la dynamique du Grand Roissy tout en tirant parti de son positionnement dans la métropole.

Les documents détaillés de cette deuxième phase sur « les futurs possibles » sont accessibles dans le dossier « grands territoires » sur le site de la DRIEA :

<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

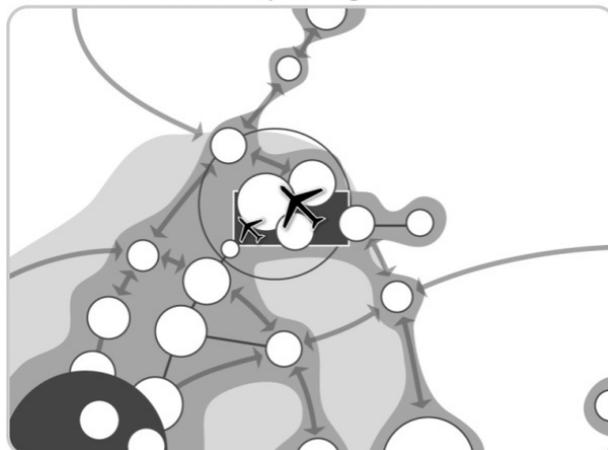
Le nord à la poursuite du nord

L'aérobase dans la métropole cardinale



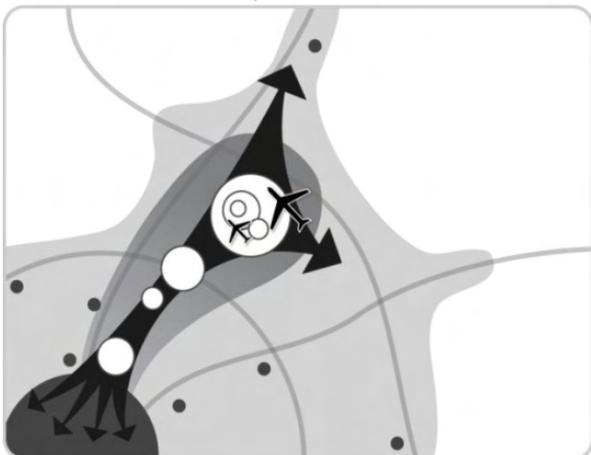
Le multipiste

L'aéroville dans la métropole augmentée



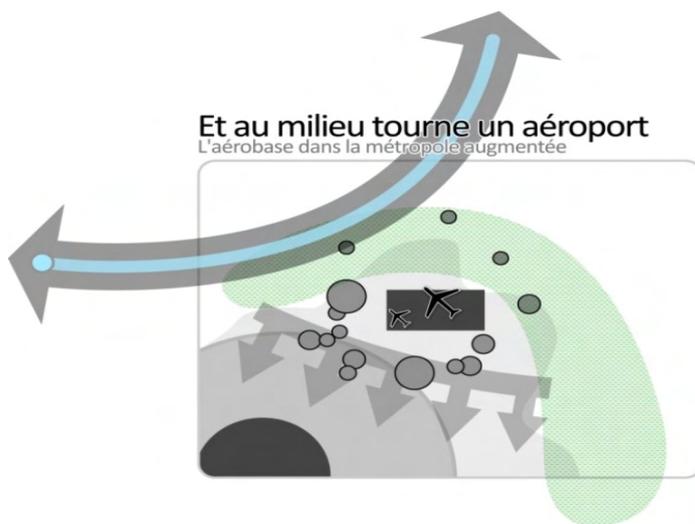
Le petit territoire du Grand Roissy

L'aéroville dans la métropole cardinale



Et au milieu tourne un aéroport

L'aérobase dans la métropole augmentée



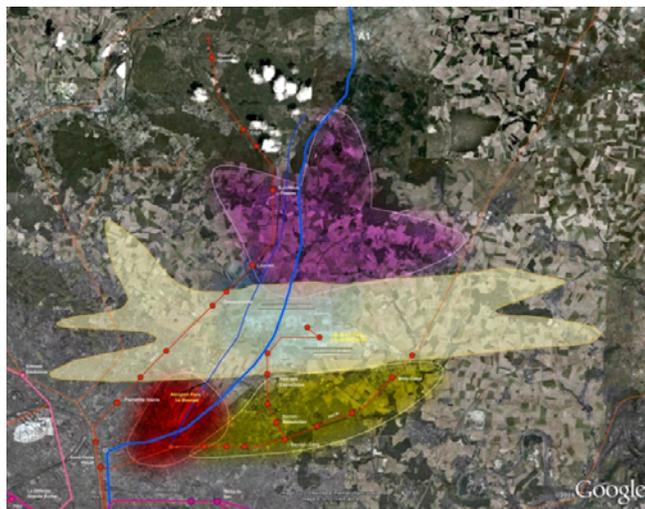
Pour que cette perspective soit jouable, les acteurs ont considéré que la condition-clé réside dans l'organisation de la gouvernance, territoriale et sectorielle du Grand Roissy.

Au vu des échanges, sur le registre de l'aménagement, cette gouvernance devrait avoir trois priorités :

- celle de l'**organisation de la fluidité** au sein de ce vaste système territorial : au-delà de la réalisation effective des infrastructures en projet, chacun sent bien que le développement tous azimuts de ce grand territoire est porteur d'un risque d'embolie généralisée. **Cela nécessite donc une concertation permanente entre les acteurs afin de coordonner les programmations d'investissements des uns et des autres.**
- Celle de la **maîtrise foncière**. Les différents scénarios sont bâtis sur un socle commun : la persistance d'une forte dynamique de développement induite par la position de ce grand territoire (à l'interface des zones dense et non dense, entre la métropole et le nord-ouest européen...). Si la disponibilité foncière est à l'évidence un des atouts premiers, il faudra rompre collectivement avec la logique extensive, de «cavalerie foncière».
- Celle de l'organisation des relations entre activités et habitat. Ce grand territoire est et demeurera d'abord un territoire économique mais sa performance tiendra de plus en plus à son «habitabilité», à sa **qualité urbaine qui doit être largement améliorée.**

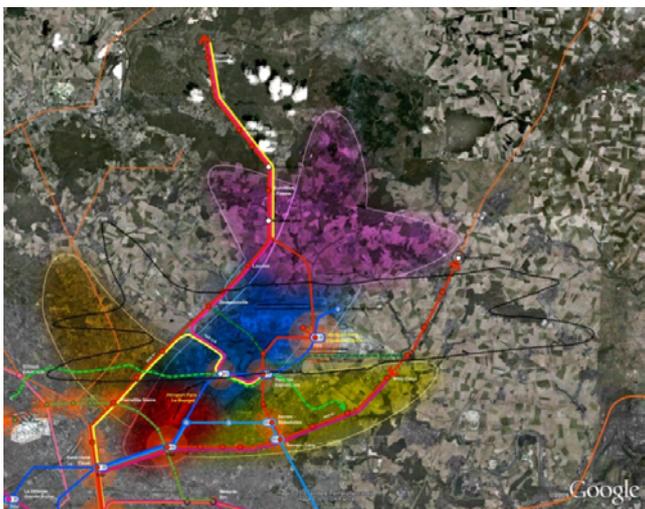
Enfin, les acteurs ont conscience de l'intérêt d'une construction identitaire à l'échelle du Grand Roissy. Face aux risques évoqués par les scénarios, il est nécessaire de démontrer et d'affirmer au travers d'un récit collectif que le Grand Roissy fait territoire. Pour autant, cette identité partagée ne peut induire une stratégie de développement unique et homogène : **il s'agira plutôt de décliner des stratégies territoriales singulières autour d'un horizon souhaitable partagé.**

AUJOURD'HUI : La représentation dominante du Grand Roissy est celle d'un grand territoire contraint (dont le PEB est symptomatique), encadrant un pôle de croissance économique et fonctionnelle. Cette vision suggère un système fonctionnant sur une logique « autobloquante » est-ouest, et une logique « extensive » nord-sud.



DEMAIN : Le Grand Roissy se dote d'une vision cohésive à 360° où l'ensemble des territoires sont indispensables les uns aux autres et participent d'une même dynamique, tout en jouant leur propre carte. La métaphore de l'avion symbolise cette nouvelle posture : le Grand Roissy ne décollera que lorsque le fuselage et la voilure fonctionneront ensemble, de manière solidaire. Cette vision doit permettre :

- d'optimiser le développement du moteur Roissy, en identifiant les conditions de réussite de la montée en gamme des fonctions économiques sur le territoire.
- d'assurer la contribution de chacun des territoires à la dynamique du Grand Roissy, tout en leur permettant de tirer parti de leur positionnement dans la métropole.



Adopter une démarche de co-production qui s'adapte au fur et à mesure

Dans la première phase, on s'est attaché à caractériser collectivement, moins un diagnostic que le « scénario joué », sous un angle territorial (les pétales du Grand Roissy). Il s'agissait d'intégrer les projets en cours au diagnostic afin de qualifier les dynamiques tendanciennes et d'en dégager l'enjeu majeur par territoire.

La seconde phase a cherché à décaler les termes du débat en utilisant la méthode des scénarios prospectifs pour interpellier les acteurs locaux. Elle a en particulier permis d'intégrer au raisonnement les contraintes et ouvertures à une échelle plus vaste, celle de la méga région métropolitaine.

La dernière phase, celle de l'élaboration du scénario jouable affirme la volonté de travailler collectivement, non pas à la production d'un projet fini, mais à l'identification des conditions de mise en cohérence des projets par les acteurs du Grand Roissy, dans une perspective commune.

En effet, à cette échelle, on dispose de deux modes de faire éprouvés mais inadaptés à la situation du Grand Roissy au moment de l'étude : la planification et le projet de territoire.

La planification sert en général à produire la règle à moyen terme, plus ou moins prescriptive et à spatialiser la programmation des grands investissements d'infrastructures.

Or dans le cas présent, cette programmation était en cours dans le cadre du Grand Paris, qu'il était impossible d'intégrer simultanément. De plus, tenter de maîtriser et organiser, au travers de la règle, des pressions aussi fortes et des dynamiques aussi évolutives risquait à cette échelle et dans ce timing de produire au mieux des généralités sans effets réels ou une règle en perpétuelle réécriture.

D'autre part, la fabrication d'un projet de territoire nécessite l'existence d'une instance politique locale maître d'ouvrage, dont le Grand Roissy ne dispose pas encore. Mais surtout, si la plateforme aéroportuaire définit un vaste espace sous influences, elle n'en constitue pas le « cœur ». Chacun des territoires autour de Roissy regarde vers la plateforme et simultanément, vers d'autres horizons de l'espace métropolitain. Les territoires concernés par le Grand Roissy présentent de multiples enjeux communs, ils n'ont pas pour autant qu'un « destin commun » et la production d'un projet de territoire à cette échelle relèverait largement de la fiction.

Autrement dit, la démarche engagée autour du Grand Roissy est absolument nécessaire sans qu'on dispose des cadres et références pour la mettre en œuvre. Elle induit un « devoir d'invention » qui explique à la fois la méthode mise en place et les productions qui en résultent.

Le résultat : l'articulation d'orientations stratégiques et d'instruments de travail commun

Articulation de quatre registres de propositions :

Affirmer une perspective de rupture autour de quatre objectifs majeurs

Afficher des objectifs de mobilité durable ou d'équilibre habitat/activités pourrait paraître à première vue relever de la rhétorique ordinaire de l'action publique territoriale actuelle. Dans le cas du Grand Roissy, il n'en est rien. Faire de ces objectifs le socle de la stratégie du grand Roissy indique une volonté collective de rupture, de changement de modèle de développement : rupture avec une mobilité du tout automobile qui structure l'aménagement spatial à partir de l'offre routière et menace le Grand Roissy de thrombose, rupture avec un développement économique placé sous le signe du « tout partout » au risque de gâcher les potentialités de montée en gamme du territoire, rupture avec un décrochage entre développement économique et croissance résidentielle, au prix d'une extension « sans issue » des mobilités quotidiennes, rupture avec un modèle de développement spatial extensif, aveugle à l'économie des ressources, au risque de son incapacité à faire face aux incertitudes à venir.

Partager des règles du jeu : dix principes

Si l'échelle du Grand Roissy est celle de l'énonciation stratégique, elle ne sera jamais celle de la mise en œuvre opérationnelle qui restera de la responsabilité des acteurs locaux, communes et intercommunalités, conseils généraux, grands opérateurs... La stratégie doit donc être déclinée sous forme de « règles du jeu partagées » que chacun s'engage à mettre en œuvre, sur son propre territoire, dans ses domaines de compétence.

Susciter des convergences entre les territoires : des axes fédérateurs

Ces maîtrises d'ouvrage locales sont liées entre elles par des interdépendances multiples. Les dynamiques socio-économiques, les enjeux d'aménagement ne s'arrêtent pas aux frontières institutionnelles. C'est pour traiter ces interdépendances que des orientations spatialisées, cartographiées ont été proposées. Elles visent à rendre lisibles ces interdépendances : ici l'espace des fonctions économiques à dominante aéroportuaire, là la chaîne des espaces lisière agricole, ailleurs le belvédère des pôles ruraux...

La vocation de ces axes fédérateurs est de constituer le support pour l'ouverture de chantiers inter territoriaux à géométrie variable, entre les acteurs du Grand Roissy.

Organiser un cadre de travail coopératif : des dispositifs opérationnels :

Si la nécessité d'une gouvernance globale à l'échelle du Grand Roissy a été ressentie par tous et se met progressivement en place en parallèle à cette démarche stratégique, chacun sait qu'elle fera véritablement ses preuves, de façon pragmatique objectif par objectif, en mettant en place les cadres de travail coopératif ad hoc.

Grand Roissy • les propositions

La plate-forme de Roissy exerce son influence sur un vaste territoire à 360°, qui s'étend du nord de la Seine Saint Denis au sud de l'Oise, et de l'ouest du Val d'Oise au nord est de la Seine-et-Marne : le Grand Roissy est donc composé d'une grande diversité d'espaces et de réalités territoriales. Néanmoins, quatre enjeux majeurs sont communs à l'ensemble de ces espaces :

- objectif 1** La mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif
- objectif 2** Organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique
- objectif 3** Ré-équilibrer la dynamique habitat / activités
- objectif 4** Rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer les ressources foncières et naturelles

objectif 1 la mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif

Sur le territoire du Grand Roissy, la question de la mobilité représente, peut-être encore plus qu'ailleurs, un enjeu incontournable :

- d'une part, la part modale des véhicules particuliers y est particulièrement élevée : de l'ordre de 80%, voire 90% dans certains secteurs ;
- d'autre part, c'est un territoire traversé par des flux massifs et de toutes nature : mobilités domicile-travail des actifs, mobilités des usagers de l'aéroport, flux liés à la logistique, ...
- enfin, les prévisions ambitieuses de développement vont peser sur l'armature routière qui, même complétée (bouclage de la francilienne, boulevard du Parisis...) va se heurter à des risques croissants de congestion. L'horizon d'une croissance de plus de 50% de l'emploi, mais aussi de la population et du nombre de visiteurs¹ se traduira par une croissance corrélée des déplacements, qui devront donc être massivement réalisés par des modes alternatifs au véhicule individuel.

Le développement du grand Roissy ne sera donc soutenable qu'à la condition d'un infléchissement significatif de la tendance actuelle au profit de l'usage **des transports en commun**, des modes actifs (deux roues, piétons) et de nouvelles pratiques de mobilité (co-voiturage, auto-partage, parcs-relais...). **Un objectif d'évolution de la part modale des transports en commun (et modes actifs) de 20% aujourd'hui à 40% demain n'est possible qu'avec une politique très ambitieuse.** Le schéma de transport permettra déjà de faire un saut quantique : dans le périmètre des nouvelles gares du grand Paris express, un gain de 10 points des parts modales des déplacements en faveur des transports en commun est envisageable. Les 10 points supplémentaires seront en revanche plus difficiles à gagner.

L'évolution des parts modales dépendra en grande partie :

- d'un changement dans l'action publique de développement et de l'aménagement. L'aménagement en mode extensif basé sur une desserte purement routière augmente la congestion et n'est pas compatible avec une évolution des pratiques modales. La conception de l'aménagement doit être suffisamment compacte, la localisation et les programmes suffisamment dimensionnés et polarisés pour permettre le développement d'une offre de transport en commun.
- d'une offre de mobilité globale de toute la chaîne des déplacements impliquant une politique et une gestion coordonnée à l'échelle du grand Roissy. Cette offre devra tenir compte des spécificités des mobilités sur le territoire, des flux de visiteurs jusqu'aux employés travaillant en horaires décalés.
- des politiques de stationnement, qui n'incitent pas aux déplacements VP (véhicules particuliers) à partir du moment où une offre globale existe avec plusieurs choix modaux sur les grands pôles de développement.

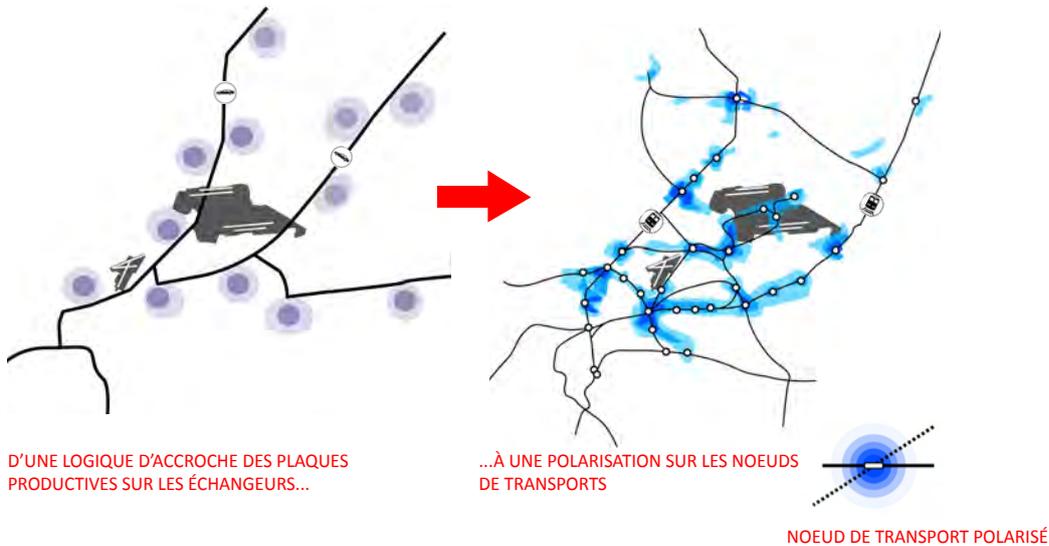
¹ Hypothèses en mai 2011 : 230 000 emplois et 118 000 habitants nouveaux, 68 millions de nouveaux visiteurs à horizon 2025-2030 générant 1,4 million de nouveaux déplacements motorisés. (source : note Setec, étude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy)

Deux principes d'aménagement vont dans ce sens¹

Principe 1

→ Penser ensemble aménagement et TC

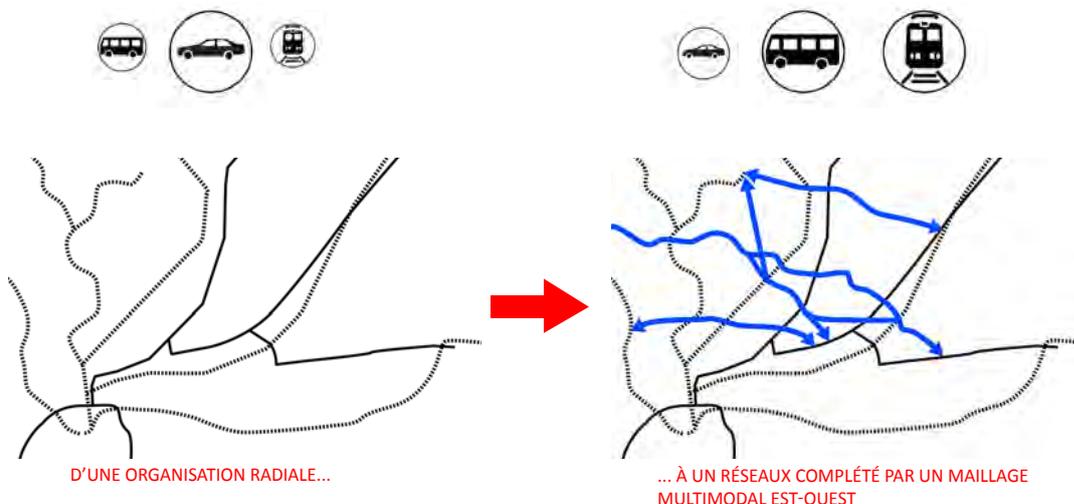
La logique routière doit être renversée par une logique de polarisation de l'aménagement autour des transports en commun : Il s'agit désormais d'orienter l'aménagement sur des polarités équipées d'un niveau d'accessibilité en transports en commun supérieur et multimodal, qui permettra le développement d'une urbanité compacte et dense autour des corridors de transport en commun, des gares Grand Paris Express et du RER.



Principe 2

→ Maillage multimodal des liens

Aujourd'hui la structuration dominante du territoire s'organise le long des axes radiaux de transports. L'objectif est de compléter ce réseau existant par une composante transversale qui adoptera prioritairement une logique multimodale et assurera une intensité urbaine attractive porteuse de développement.



1 Voir annexe 1: les dix principes

Les axes fédérateurs pour mailler le territoire¹

Pour passer d'une logique centre-périérie à un réseau métropolitain du Grand Roissy, la création d'un réseau structurant s'oriente selon quatre axes et prend appui sur les projets en cours et de nouveaux projets à étudier :

- **A _ Renforcer et développer le réseau à grande capacité**
Le renforcement et le développement du réseau à grande capacité s'appuie majoritairement sur l'amélioration de l'offre RER, le nouveau réseau Grand Paris Express et de nouveaux projets comme Roissy-Pi-cardie dont l'offre doit être pensée en lien avec les besoins des usagers du nord francilien.
- **B _ Améliorer le maillage est-ouest sur une base multimodale**
L'amélioration du maillage est-ouest s'appuie essentiellement, en plus du projet ferré de la tangentielle Nord, sur deux nouveaux projets structurants de voirie conçus sur une base multimodale que sont l'avenue du Parisis et la RD902a et sur les liaisons -express Cergy-Roissy et Meaux-Roissy.
- **C _ Organiser le réseau de voirie de l'agglomération**
Enfin, l'organisation du réseau de voirie d'agglomération prendra majoritairement appui sur le bouclage à l'est de la francilienne et sur le renforcement des tangentielles urbaines. Une hiérarchisation des fonctions des différentes voies est nécessaire pour améliorer la lisibilité et le fonctionnement du réseau qui sera de plus en plus sollicité (cf augmentation de la demande de déplacements liée aux projets de développement).
- **D _ Organiser la diffusion et le rabattement dans le système multipolaire**
L'organisation de la diffusion et du rabattement dans le système multipolaire s'appuie sur le nouveau réseau de bus de surface dont certaines lignes pourront bénéficier de sites dédiés sur la voirie (TCSP) et offrir un haut niveau de services ; ces lignes permettent à la fois d'irriguer le territoire et de renforcer l'offre des pôles multimodaux.

Dispositif : vers une agence de mobilité et une AOT de second rang du Grand Roissy²

Pour faire évoluer les parts modales et pour que se déplacer dans le Grand Roissy devienne une commodité renforçant l'identité de son aire métropolitaine, en prenant appui sur les axes de projets, un dispositif en plusieurs étapes est à envisager :

- **La mise en place d'une agence de mobilité**, outil de promotion du transport durable auprès des usagers, associant acteurs publics et privés dans un seul lieu de coordination, d'information et de conseil pour tous les modes de transports.
- **La création d'une autorité organisatrice de transports** de proximité permettra de travailler au plus proche des besoins du territoire, de gérer les liaisons et leurs évolutions, de développer les multimodalités, les services à proposer...

1 Voir annexe 2: les axes fédérateurs

2 Voir annexe 3: les dispositifs



Réseau structurant du Grand Roissy

Existant inchangé

- RER A
- RER B
- RER C
- RER D
- RER E
- Transilien
- Réseau TCSP
- Gare TGV existante
- Métro RATP
- Réseau viaire structurant

En cours / Projet

- Liaison Roissy-Picardie / services TER
- Métro automatique
- Nouvelle gare métro automatique (/ option)
- Tangentielle Nord
- RER D - B 'Barreau de Gonesse'
- Nouvelle Gare RER
- Prolongement / création TCSP
- Prolongement RER E
- Prolongement métro existant
- Nouvelle gare métro
- CDG Express
- Réseau viaire structurant

Proposition de Maillage à étudier

Renforcer et développer le réseau à grande capacité

- Amélioration de l'offre
- Liaison Nord - PIEX à étudier
- Gares supplémentaires
- Prolongement du métro ligne 7
- Gare TGV à l'étude

Améliorer le maillage est-ouest sur une base multipolaire

- Liaisons express Cergy-Roissy / Meaux-Roissy
- Liaisons structurantes bus ou TCSP tangentiels à créer / prolonger

Organiser la diffusion et le rabattement dans un système multipolaire

- Principes de liaison de surface (dont certains en site propre) / prolongement du T5
- Réseau interurbain 'Grand Roissy' à étudier
- Noeud intermodal renforcé
- Parking-relais

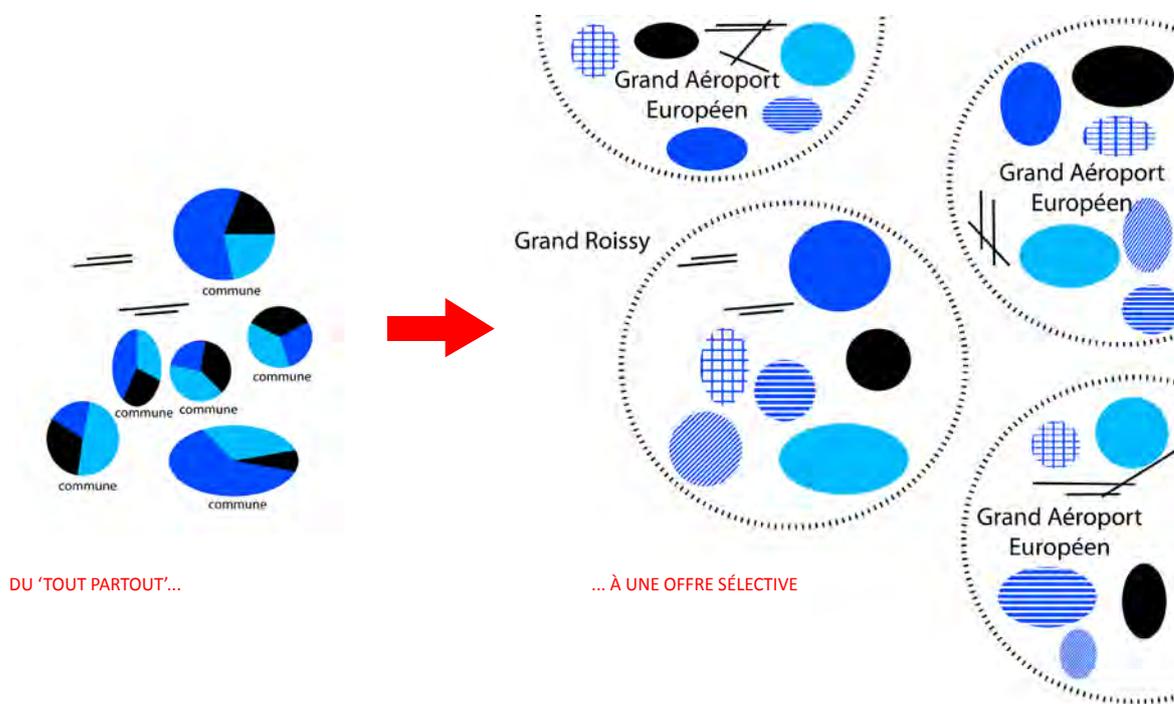


objectif 2 organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique

Le développement économique du Grand Roissy se caractérise par une logique du « tout partout » et de concurrence territoriale. Il faut désormais organiser une plus grande différenciation et une plus grande cohérence de l'offre, cruciales pour la visibilité et la compétitivité du Grand Roissy :

- D'une part, il s'agit d'organiser et de cibler le développement économique à partir des qualités intrinsèques des différents sites (atouts de mobilité et de desserte, impact des projets sur les infrastructures et le risque de thrombose routière, positionnement stratégique par rapport aux plates-formes aéroportuaires et leur proximité à Paris, contexte urbain).
- D'autre part, il faut réguler l'offre de produits similaires : disséminés, ils ne permettent pas d'obtenir les masses critiques pour atteindre une qualité et une performance économique.

La différenciation doit permettre une montée en gamme des activités de l'espace économique « Roissy-le Bourget », le maintien et la valorisation des sites de logistiques urbaines en petite couronne (embranchements ferroviaires) la « plate-formalisation » des sites logistiques et la recherche de site pour des plates-formes combinées rail-route.

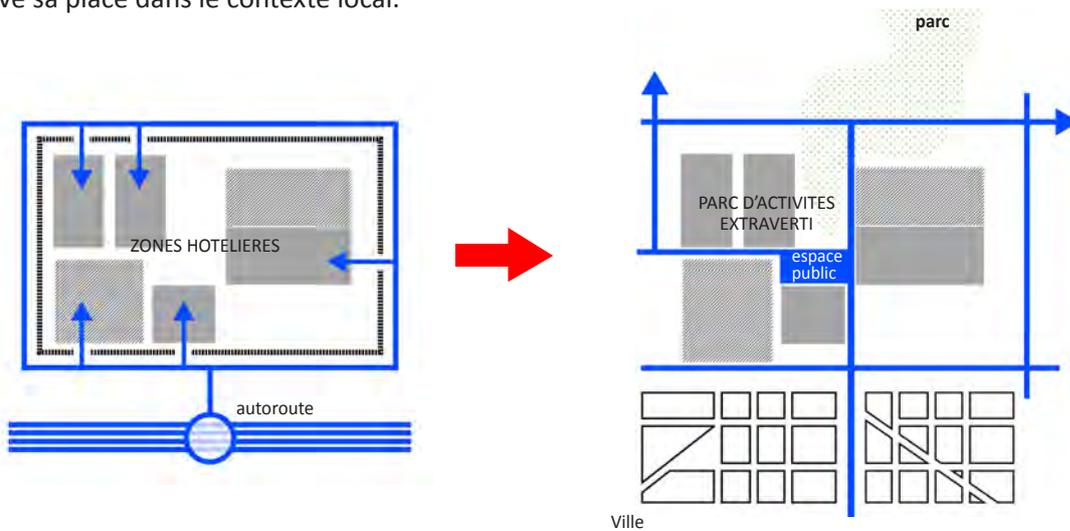


Deux grands principes d'aménagement vont dans ce sens :

Principe 3

→ Lisibilité de la ville aéroportuaire

Le développement du pôle économique s'est fait sans recherche de processus de fabrication de la ville, avec souvent des architectures sans façades. La conception des projets d'aménagement doit rompre avec les caractéristiques introverties pour faire place à une logique de ville plus amène, plus maillée, moins consommatrice d'espace et qui retrouve sa place dans le contexte local.



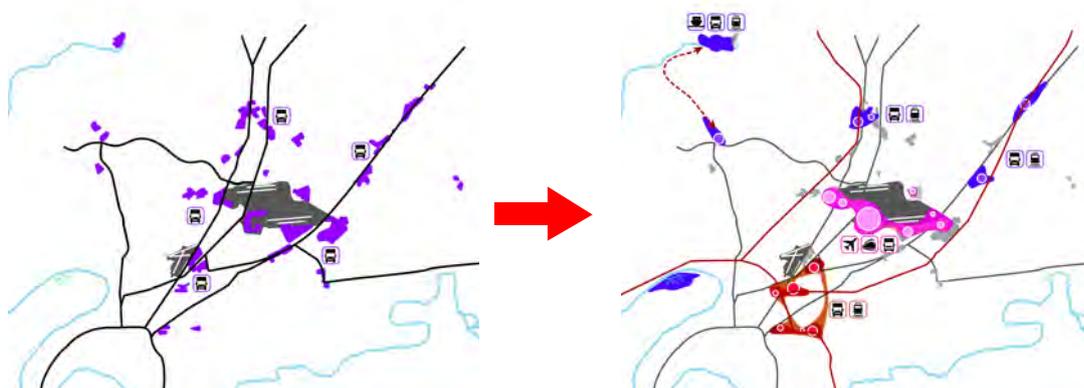
D'UNE ZONE INTROVERTIE ET EXCENTRÉE...

... À DES SECTEURS PROCHES, OUVERTS ET INTÉGRÉS

Principe 4

→ Plateformisation et offre multimodale logistique

Les logiques qui ont prévalu jusqu'alors à l'implantation logistique ont recherché principalement l'accessibilité autoroutière et une offre foncière bon marché. Pour retrouver une logique d'ensemble cohérente, globale et performante des implantations logistiques, il faudra orienter le développement de l'offre en la structurant : selon la multimodalité, les spécificités infrastructurelles offertes par chaque site ainsi que les types d'activités logistiques.



D'UNE LOGIQUE D'ACCROCHE DES PLAQUES PRODUCTIVES SUR LES ÉCHANGEURS...

... À UNE CONCENTRATION DE PLATE-FORMES COMPACTES AU CARACTÈRE LOGISTIQUE ADAPTÉ

MULTIMODALITÉ
 🚚 routier
 🚂 ferroviaire
 ✈️ ferroviaire (TGV)
 🛩️ aérien
 🚢 fluvial

Les axes fédérateurs pour différencier les dynamiques économiques

Pour gagner en lisibilité et maintenir la position de concurrence internationale du Grand Roissy (compétitivité) il est temps d'organiser la croissance économique sur la base des atouts spécifiques de chaque territoire, dans un système solidaire où chacun joue un rôle complémentaire. Cette organisation spatiale s'oriente d'une part sur la cohérence des fonctions au sein de l'espace économique Roissy-Le Bourget et d'autre part sur l'identification des grandes fonctions logistiques de Roissy dans la métropole :

- **A _ Différencier quatre grands ensembles dans l'espace économique Roissy - Le Bourget**

Quatre grands ensembles dans l'espace économique Roissy-Le Bourget sont différenciables : 1/la ceinture sud de la plate-forme CDG a vocation à accueillir en priorité les fonctions fortement dépendantes de l'aéroport ; 2/Le Bourget s'identifie autour de la vocation d'un pôle métropolitain à partir des fonctions urbaines mixtes et du projet de pôle aéronautique ; 3/ entre les deux plates-formes de CDG et du Bourget, un ensemble de fonctions internationales tournées vers la métropole est en plein essor; 4/ L'axe est-ouest (le boulevard du Parisis-RN2) présente également un fort potentiel de développement et de requalification des activités.

- **B _ Concentration et plateformisation de la logistique**

Les fonctions logistiques nécessitent d'être pensées différemment selon la géographie : dans l'arc agricole, il faut chercher à concentrer les activités et structurer des plates-formes logistiques pour organiser leur accessibilité et sans miter les espaces agricoles ; dans la zone dense, la compatibilité entre le maintien des zones d'activités et de zones logistiques existantes avec les changements de vocation liés au nouveau réseau de transport est un enjeu stratégique pour la métropole ; la ceinture sud de la plateforme, doit conserver des marges de manœuvre pour les activités à haute valeur ajoutée liée au fret aérien.

Dispositif: le pilotage coordonné du développement économique et la labellisation des projets du Grand Roissy

Renforcer la lisibilité et la performance de la place de Roissy par une offre immobilière cohérente avec les atouts des différents sites nécessite un dispositif de pilotage coordonné du développement économique.

- Ce dispositif doit être instrumenté par **un outil de suivi global et partagé recensant l'ensemble des projets économiques** et différenciant les profils immobiliers qui permette une coordination effective du développement.

- **La labellisation des projets** par une marque d'aménagement durable du Grand Roissy permettrait également d'améliorer la lisibilité des projets, de négocier avec les autres acteurs des financements, et constituerait un gage de qualité et d'intérêt pour les investisseurs privés.

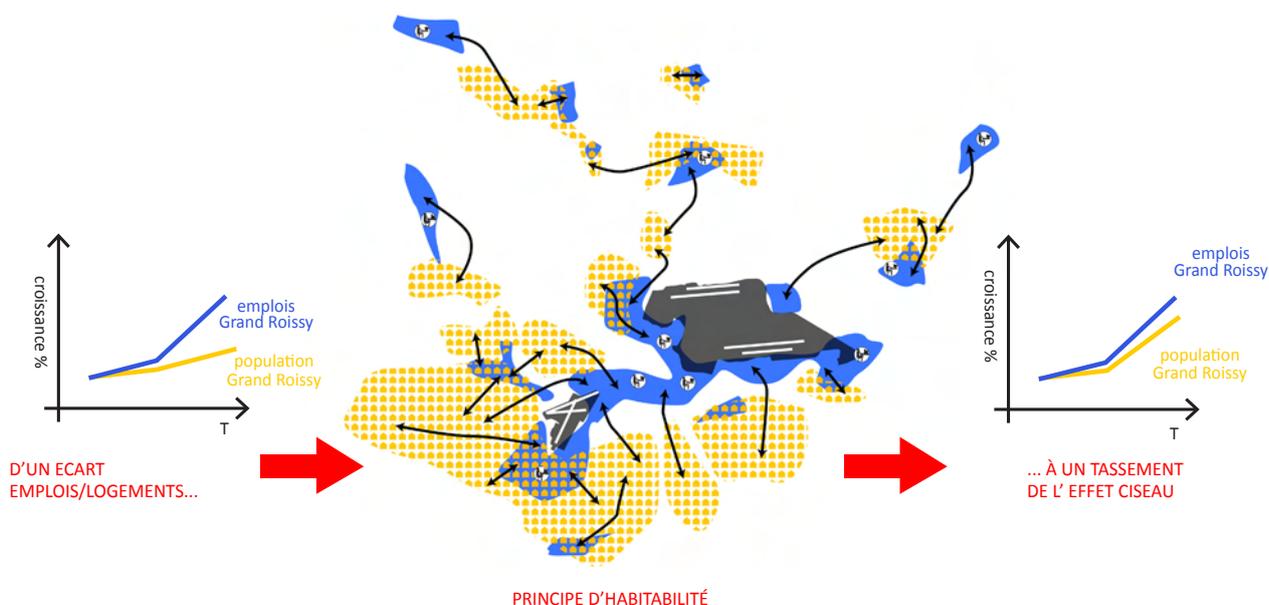
objectif 3 ré-équilibrer la dynamique habitat / activités

Tandis que la dynamique de croissance entre l'habitat et l'activité était à peu près équivalente jusqu'à la fin des années 80, il existe depuis 10/15 ans un décrochage extrême entre la croissance économique et l'habitat.

Ce décrochage s'explique par les contraintes qui pèsent sur le territoire : le plan d'exposition au bruit limite l'augmentation de la population et par conséquent l'offre nouvelle de logements alors qu'il n'est pas dirimant pour le développement économique. Ce déséquilibre va se poursuivre si l'on se base sur le « scénario joué » : en prolongeant les tendances actuelles, l'écart se creuse entre le taux de croissance annuelle de l'emploi de 2% et celui de la population de 0,8%.

Ce scénario n'est pas durable, rendant le territoire de plus en plus inhospitalier, s'il continue de se développer pour accueillir des emplois pour de moins en moins d'actifs résidents. Renforcer l'habitabilité du territoire est donc un objectif majeur y compris pour garantir la compétitivité du pôle de Roissy (nécessité pour les entreprises de recruter des salariés dans des distances-temps supportables).

L'objectif n'est pas tant d'atteindre un ré-équilibrage en stock mais un équilibre dans les dynamiques par la réduction de cet effet de ciseau : puisque la tendance actuelle de développement de l'emploi se prolonge, la construction de nouveaux logements devra se réaliser à un rythme beaucoup plus soutenu.



Trois principes d'aménagement vont dans ce sens :

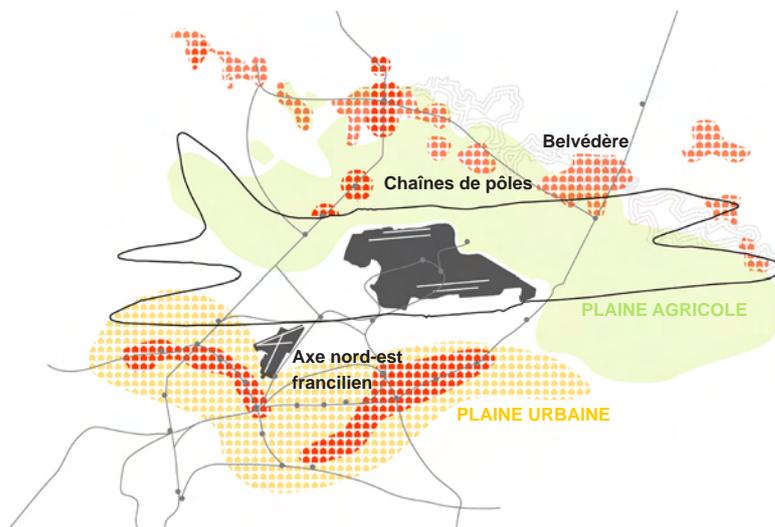
Principe 5

→ Négociation de marges de manœuvre

Le développement d'une offre significative de logements pour rééquilibrer emplois et population ne se fera pas dans les zones de bruit. Par contre, l'application du code de l'urbanisme sans regarder les réalités locales comporte des risques de blocages : le principe, à droit constant est de définir les conditions d'application du code de l'urbanisme pour mieux tenir compte, dans les zones déjà peuplées, des besoins de desserrement des ménages (la diminution de la taille moyenne des ménages nécessite de construire davantage de logements pour un même nombre d'habitants) et des besoins liés aux politiques de renouvellement urbain. D'autres hypothèses visant à négocier des marges de manœuvre, nécessitant une évolution de la réglementation pourraient être étudiées.

Principe 6

→ Intensification résidentielle



En dehors des zones de bruit, le territoire doit mobiliser tout son potentiel pour renforcer l'offre nouvelle de logements. Au nord, il faut garantir un cadre de développement spatial qui permette de relancer l'offre résidentielle tout en maintenant une agriculture performante. Au sud de la plateforme, il s'agira de re-stimuler le tissu urbain en se basant sur la dynamisation des nœuds infrastructurels et la valorisation paysagère.

UNE RELANCE DU TERRITOIRE PAR UNE ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE
VALORISANT LES POTENTIALITÉS QUALITATIVES LOCALES

Principe 7

→ Programmation coordonnée des équipements et des services

Le territoire du Grand Roissy ne manque pas d'équipements phares d'échelle métropolitaine mais il manque d'équipements à l'échelle de l'aire aéroportuaire : une implantation négociée et coordonnée d'équipements répondant aux besoins du quart nord-est francilien notamment en termes de formation, de santé et de culture, la mise en réseau de l'existant et la recherche de mutualisation d'équipements et services entre les intercommunalités pourraient contribuer à « l'habitabilité » du territoire.



D'UN NIVEAU D'ÉQUIPEMENT MANQUANT...

... À UNE ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE

Les axes fédérateurs pour renforcer l'habitabilité

- **C _ Utiliser les lieux et les liens comme appui d'intensification de « l'arc nord-est » francilien**

Au sud, dans la zone dense, il s'agit d' « utiliser les lieux et les liens comme appui d'intensification de l'arc nord-est francilien » : la tangentielle nord, le RER, le Grand Paris Express... doivent permettre d'intensifier la ville, notamment par la densification des espaces autour des gares existantes et nouvellement créées ; l'habitabilité y sera renforcée par une bonne accessibilité aux emplois, aux services, aux loisirs et par la valorisation d'importants espaces verts (parc de la Courneuve, Parc du Sausset, Butte Pinson, canal de l'Ourcq...). Dans les espaces sous PEB, une application adaptée du code de l'urbanisme pour répondre aux besoins de renouvellement urbain, doit permettre d'offrir un meilleur confort d'habitat.

- **D _ Intensifier l'habitat sur le « belvédère du Grand Roissy »**

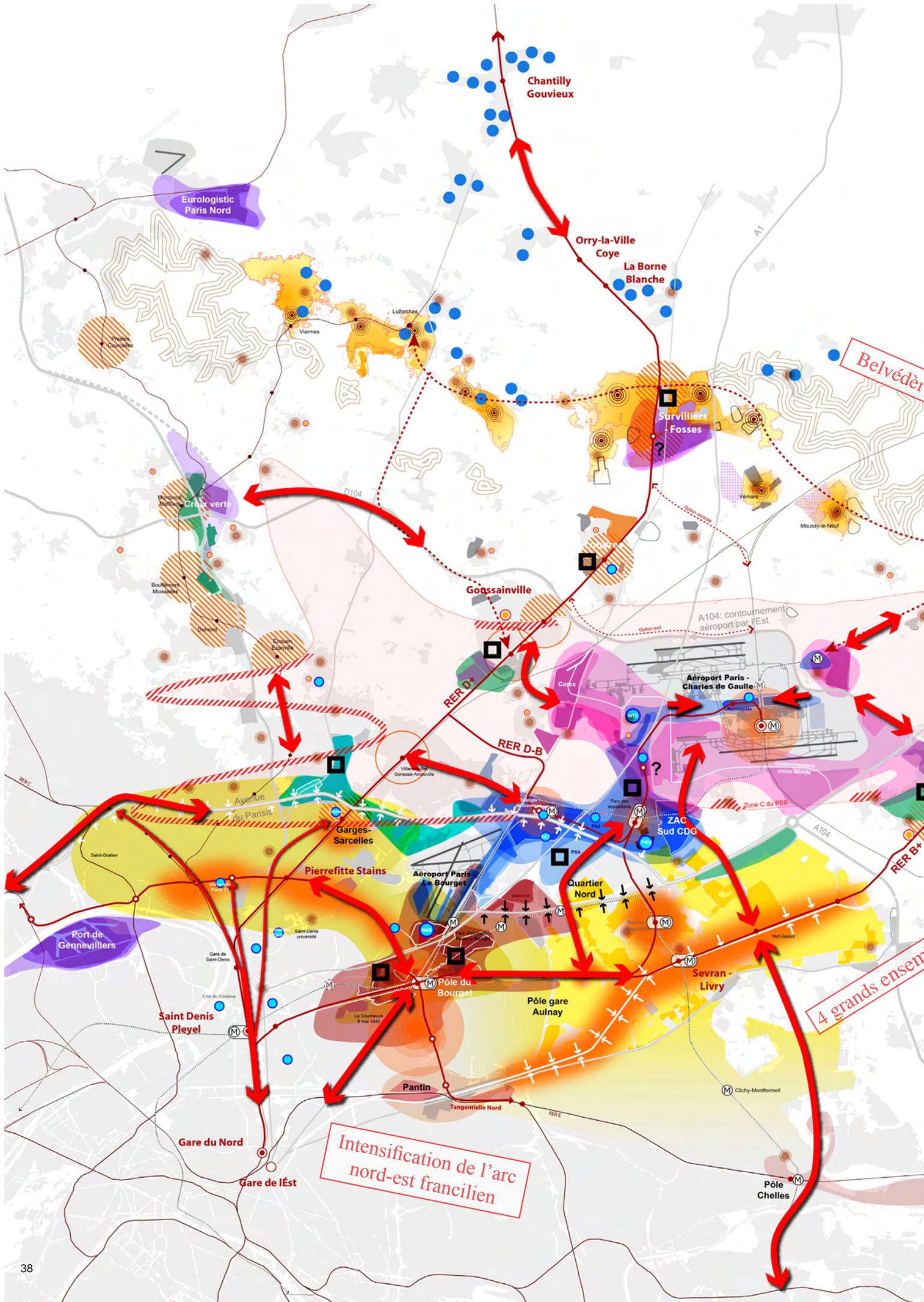
Au nord, « intensifier l'habitat sur le belvédère du Grand Roissy » s'appuie sur la densification des pôles et des centralités existantes ; grâce à l'amélioration des services RER, la création optionnelle de nouvelles gares et à un réseau de transport inter-urbain à renforcer, le développement d'une nouvelle offre résidentielle doit contribuer aux besoins en logements dans l'aire aéroportuaire, répondant au désir de « ville à la campagne », tout en minimisant l'étalement urbain.

Dispositifs: la contractualisation, l'expérimentation, la mutualisation

Alors que l'on recense un nombre important de grands projets de développement économique et d'équipements de dimension métropolitaine à destination des visiteurs, le nombre d'opérations d'urbanisme qui renforcent significativement l'offre de logement est limité sur le Grand Roissy. L'écoquartier Louvres-Puiseux est la principale opération d'envergure (3500 logements) recensée, avec le nouveau quartier urbain de Dammartin-en-Goële (près de 800 logements).

Comment susciter la même dynamique de projet d'habitat que celle du développement économique et de l'immobilier d'entreprise ?

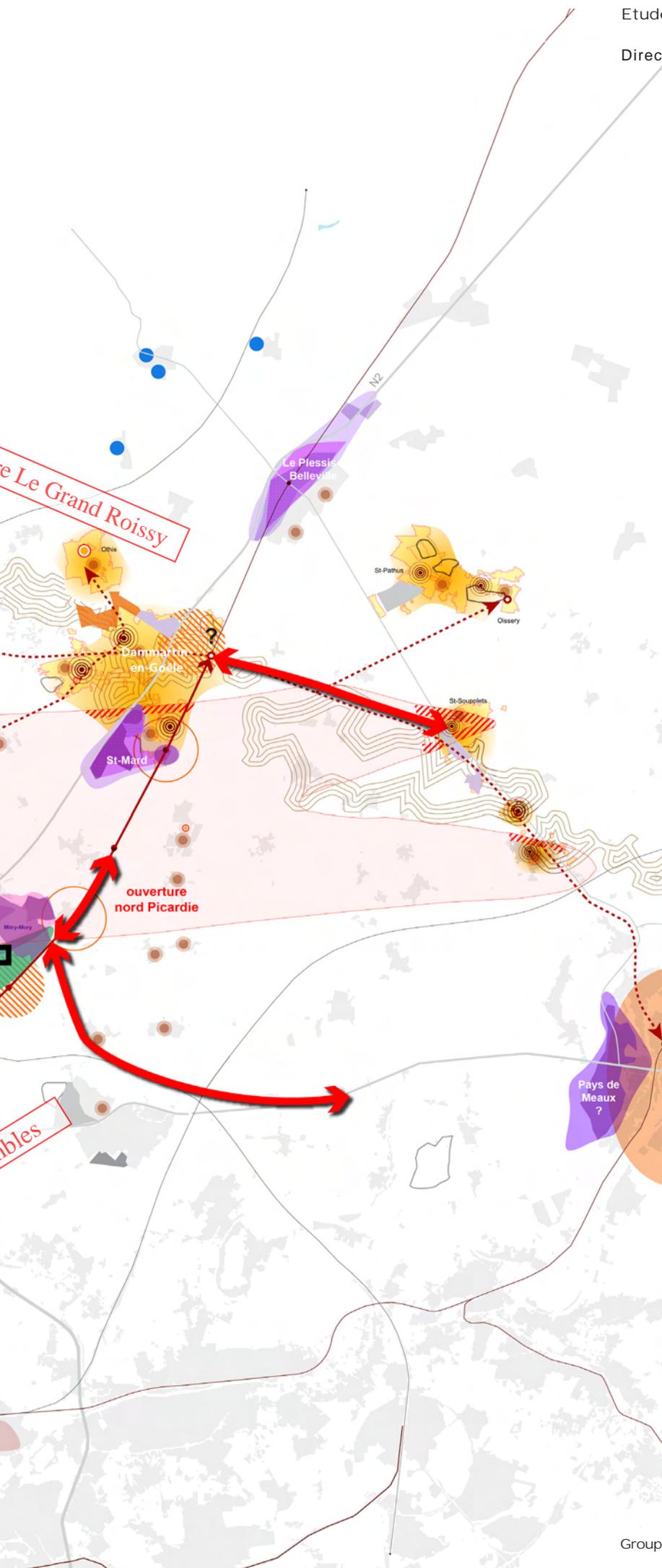
- En définissant **un cadre contractuel sur la base d'un accord-cadre à l'échelle du Grand Roissy définissant les équilibres emplois/logements/liaisons domiciles-travail**, mobilisant les acteurs publics comme les acteurs privés.
- **Un laboratoire d'expérimentation urbaine** pourrait être consacré aux recherches sur l'adaptation des règles d'urbanisme, au lancement d'appels à projets, à la réflexion sur les moyens de généraliser ces expérimentations à l'échelle du Grand Roissy.
- Pour répondre aux besoins d'accès aux équipements et services (existants et à développer) des habitants actuels et futurs, **une mise en réseau et une offre lisible** sur le territoire pourrait passer par la mise en place d'un « pass services » du Grand Roissy.



Intensification de l'arc nord-est francilien

4 grands ensem...

**Cohérence économique et habitabilité
du Grand Roissy**



- Accroches territoriales / métropolitaines
- Portes d'entrée Charles de Gaulle
- Équipements régionaux
- Axes de valorisation urbaine
- Voirie structurante existante
- Voirie / TC structurants en étude
- Voirie / TC structurants, tracés non arrêtés
- Gare RER proposée

Habitabilité

- Requalification et intensification de la ville
- Polarisation adossées aux infrastructures de transport
- Créer des marges de manoeuvre sur les pôles gares sous PEB
- Créer des marges de manoeuvre adossées à l'adaptation du PEB: Intensification urbaine
- Poursuivre la densification des centres ville
- Renforcer la vitalité des centres bourgs

Profil économique

- Prioriser les fonctions fortement dépendantes de l'aéroport
- Organiser les fonctions internationales tournées vers la métropole
- Restructurer à partir de fonctions urbaines mixtes et d'un pôle aéronautique
- Renforcer les plateformes logistiques régionales
- Promouvoir la concentration et la plateformisation des activités à valeur ajoutée
- Articuler les activités mixtes
- Economie présenteielle d'affaires existantes
- Logistique existante
- Logistique en cours/ à l'étude
- Requalification des ZAE existantes



objectif 4 rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer durablement les ressources foncières et naturelles

Le grand Roissy est un des principaux secteurs d'expansion de l'urbanisation en Ile-de-France, dynamique liée à la présence de l'aéroport, mais aussi aux infrastructures routières (A1, RN2...) qui ont favorisé l'essor de la logistique et des entrepôts.

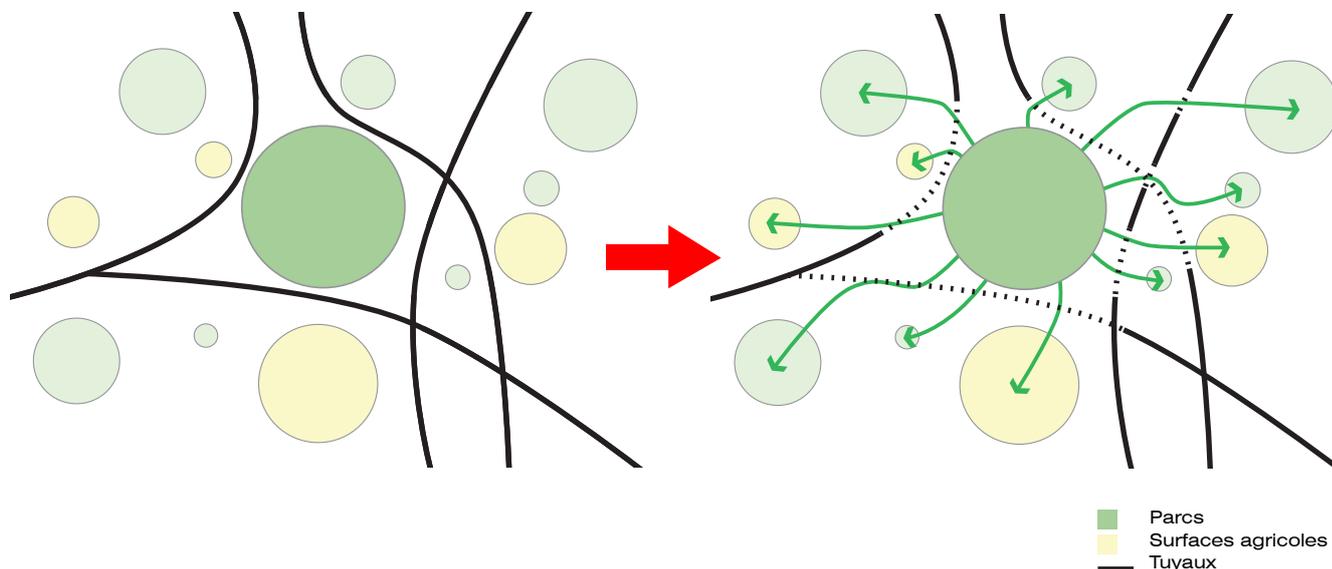
Pour des raisons économiques, écologiques et paysagères les espaces agricoles et naturels doivent être considérés comme un patrimoine, une richesse à conserver et non comme une réserve foncière bon marché. Cela implique de valoriser au maximum les derniers espaces d'expansion urbaine (modèle d'aménagement plus dense et adossé aux transports) de requalifier la ville existante et de concevoir un développement urbain réversible, permettant la mutabilité des emprises foncières, fondé sur la trame régulière d'espace public.

Trois principes d'aménagement vont dans ce sens :

Principe 8

→ Valorisation des espaces ouverts

L'arrivée de l'aéroport et des infrastructures ont radicalement modifié le paysage et se sont accompagnés d'un urbanisme fragmenté, en créant des espaces enclos et déconnectés les uns des autres. Il faut retrouver du lien entre ces espaces, travailler l'ouverture pour valoriser la topographie du Grand Roissy.



D'ESPACES OUVERTS ENCLAVÉS...

... À UNE MISE EN RÉSEAUX

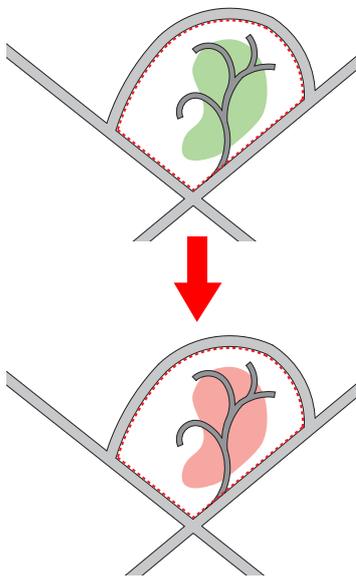
Principe 9

→ Réversibilité du développement urbain

Pour maîtriser la consommation foncière, il faut concevoir un développement urbain réversible, permettant la mutabilité des emprises foncières, qu'elles soient occupées par des zones d'activités, des friches, des infrastructures de transports, ou des zones résidentielles.

Irréversibilité du modèle d'aménagement

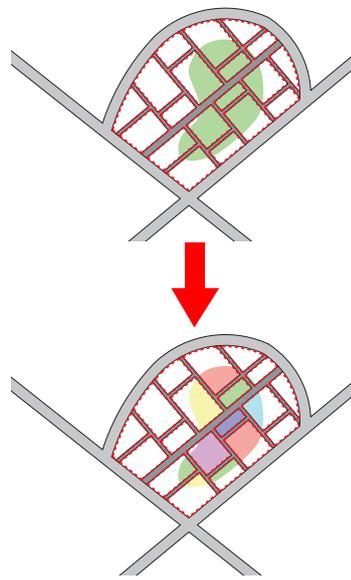
Non-maîtrise de la consommation foncière



Condominiums : accès unique, non transformable

Réversibilité du modèle permettant la mutabilité des emprises foncières

Trame régulière constituée d'une maille fine permettant la transformation d'espaces indépendamment des espaces voisins

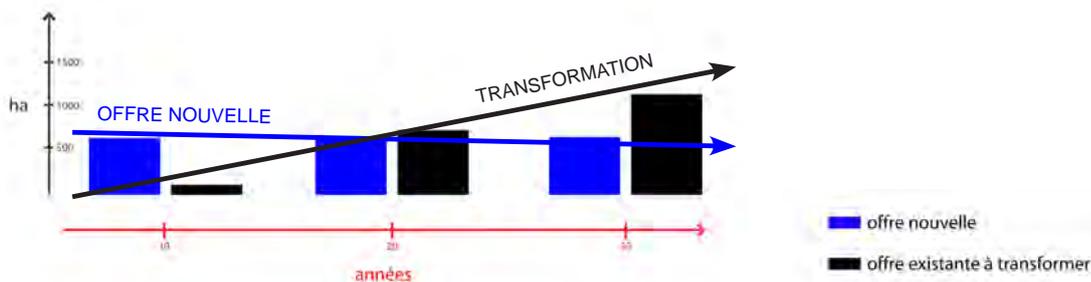


Ilôts : accès multiples, si transformation la ville passera

Principe 10

→ Requalification de la ville et des zones d'activités existantes

Le modèle d'aménagement extensif n'est pas durable : il faut désormais penser la requalification des espaces. Un nouveau modèle implique une politique de gestion et de transformation des zones d'activités, parallèlement à la création de nouvelles zones ainsi que la promotion active du regroupement des activités pour limiter le mitage. Ce principe renvoie à l'objectif sur la sélectivité du développement économique.



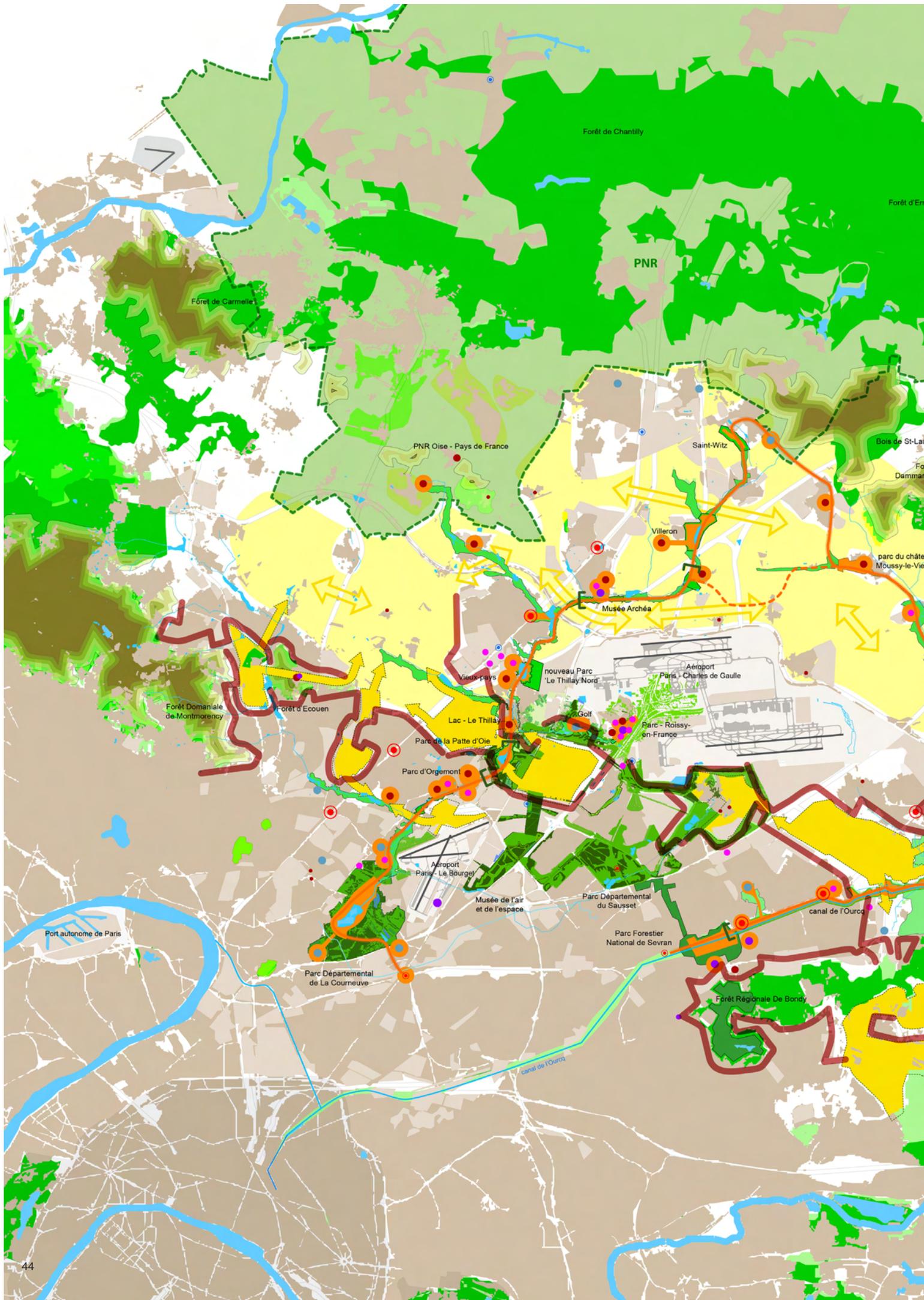
Les axes fédérateurs pour valoriser et préserver les espaces ouverts

La seule logique de conservation statique des espaces ouverts ne suffit pas à limiter l'étalement, il s'agit de passer à une vision plus dynamique de l'interpénétration ville-nature et de valoriser les fonctions et des services assurés par ces espaces agricoles et naturels.

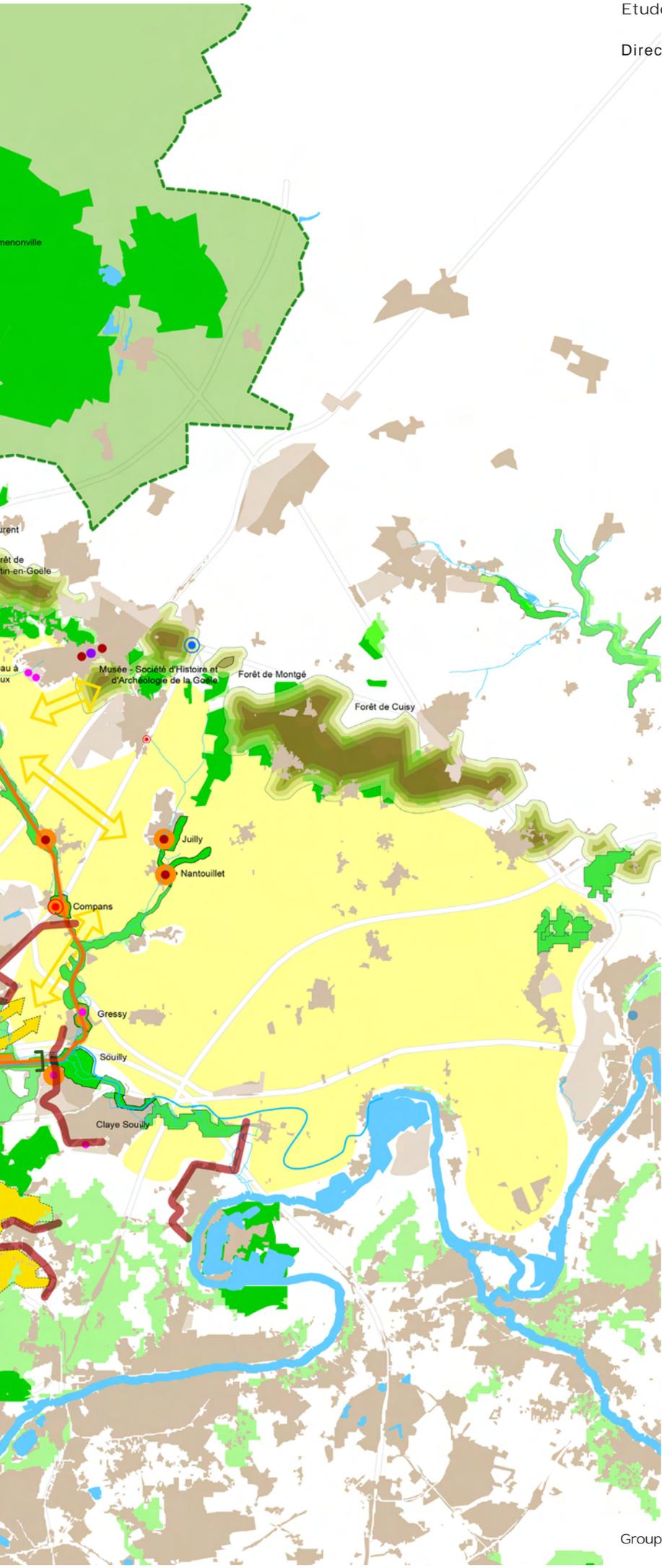
- **A _ Pérenniser l'arc agricole à grande échelle**
Au nord et à l'est, la pérennisation de l'arc agricole à grande échelle, repose sur la grande continuité agricole qui s'étend entre Meaux et Domont/Écouen avec une fonction économique essentielle : elle dispose d'une excellente qualité économique et autorise de hauts rendements.
- **B _ Valoriser les interpénétrations ville-nature et maîtriser la mutation de la lisière**
À l'ouest et au sud de la plate-forme, la valorisation des interpénétrations ville-nature et la maîtrise de la mutation de la lisière sont indispensables pour maintenir les poches existantes en lisière de l'agglomération. Si les fonctions agricoles traditionnelles sont menacées, une évolution vers d'autres productions agricoles doit pouvoir être envisagée.
- **C _ Prendre appui sur un « cercle vert » pour le développement urbain**
À l'image d'autres régions aéroportuaires, la création d'un « cercle vert » tramant l'espace urbain et péri-urbain peut revaloriser l'identité paysagère du Grand Roissy.
- **D _ Mettre en « réseau les parcs urbains » comme socle qualitatif de la ville aéroportuaire**
La mise en réseau des différents parcs urbains, aujourd'hui isolés permettrait d'améliorer leur accessibilité et leur visibilité pour constituer un vaste espace praticable pour les actifs et les résidents.

Dispositif : la planification

Complémentaire de la dynamique de projet, la planification est le mode privilégié pour donner aux agriculteurs une visibilité à long terme sur la pérennité des espaces agricoles. La SDRIF à l'échelle régionale « dialoguant » avec un SCOT à l'échelle du Grand Roissy permettront de définir les grandes orientations et les règles. L'identification des fonctions agricoles à une échelle fine (parcellaire agricole) permettra à court terme de diagnostiquer les enjeux de préservation et de mutation.



**La trame du site
 du Grand Roissy**



- Urbanisation existante
- Projets en cours et à l'étude (sources IAU/ EPA)
- PNR
- Maintenir la fonction agricole
- Pérenniser et/ou faire évoluer l'interface agricole
- Mettre en réseau les parcs péri urbains
- Prendre appui sur le 'Cercle Vert' pour le développement urbain
- Relief remarquable
- Projets en cours
- Trame bleue structurante
- Hôtel
- Piscine / Sports
- Monument / attraction
- Gare
- Nouvelle Gare



Grand Roissy • synthèse pour le projet de charte d'orientations d'aménagement du grand territoire de Roissy

Objectifs	Indicateurs	Principes d'aménagement
<p><u>La mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif</u> Le développement du grand Roissy ne peut être soutenable qu'avec un infléchissement de la tendance actuelle au profit de l'usage des transports en commun, des modes « actifs » (piétons, deux roues) et de nouvelles pratiques de mobilité (co-voiturage, autopartage, parcs-relais...). L'objectif est de réduire massivement la part modale des véhicules particuliers, afin de répondre aux difficultés croissantes de congestion du réseau routier.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Évolution des parts modales en faveur des TC</i> • <i>% de la progression des emplois dans le périmètre des gares</i> • ... 	<p>Principe 1 _ Penser ensemble aménagement et TC Il s'agit d'orienter l'aménagement sur des polarités équipées d'un niveau d'accessibilité en transports en commun supérieur et multimodal, pour le développement d'une urbanité compacte et dense autour des corridors de transport en commun, des gares Grand Paris Express et du RER.</p> <p>Principe 2 _ Maillage multimodal des liens L'objectif est de compléter le réseau existant par une composante transversale qui adoptera prioritairement une logique multimodale et assurera une intensité urbaine attractive porteuse de développement.</p>
<p><u>Organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique</u> Le développement économique du Grand Roissy se caractérise par une logique du « tout partout » et de concurrence territoriale. Il faut désormais organiser une plus grande différenciation et une plus grande cohérence de l'offre. Il s'agira de cibler le développement économique à partir des qualités intrinsèques des différents sites et de réguler l'offre de produits similaires afin d'obtenir les masses critiques suffisantes pour la qualité et la performance économique.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>% de la progression des cadres dans l'emploi</i> • <i>Evolution des parts modales du transport logistique (à construire)</i> • ... 	<p>Principe 3 _ Lisibilité de la ville aéroportuaire Il faut rompre avec les caractéristiques introverties des espaces construits et passer à une logique de ville plus ouverte, plus maillée, moins consommatrice d'espace et qui retrouve sa place dans le contexte local.</p> <p>Principe 4 _ Plateformisation et offre multimodale logistique Pour retrouver une logique d'ensemble cohérente, globale et performante des implantations logistiques, il faudra orienter le développement de l'offre en la structurant : selon la multimodalité, les spécificités infrastructurelles offertes par chaque site ainsi que les types d'activités logistiques.</p>
<p><u>Ré-équilibrer la dynamique habitat/activités</u> La tendance du développement du Grand Roissy conduit à une dissociation entre la production de logements et celle d'activités. Il s'agit de créer une offre de logements et de services adéquate, qualitativement et quantitativement, en parallèle à la montée en gamme du développement économique du Grand Roissy pour développer l'urbanité du territoire, et proposer aux populations une offre résidentielle diversifiée favorisant les parcours résidentiels.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Réduction de l'effet de ciseau emplois/habitants</i> • ... 	<p>Principe 5 _ Négociation de marges de manœuvre Pour que le développement du territoire ne soit pas contredit par les contraintes qu'il génère, il faut négocier des marges de manœuvre : protocole d'application du code de l'urbanisme tenant compte des besoins de desserrement des ménages dans les zones de bruit.</p> <p>Principe 6 _ Intensification résidentielle Au nord de la plateforme, il faut garantir un cadre de développement spatial qui permettra de relancer l'offre résidentielle tout en maintenant une agriculture performante. Au sud de la plateforme, il s'agira de restimuler le tissu urbain en se basant sur la dynamisation des noeuds infrastructurels et la valorisation paysagère.</p> <p>Principe 7 _ Programmation coordonnée des équipements et des services Pour monter en qualité et en visibilité, les territoires doivent se coordonner pour permettre l'installation de nouveaux équipements et la mise en réseau de l'existant.</p>
<p><u>Rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer durablement les ressources</u> Le grand Roissy est un des principaux secteurs d'expansion de l'Ile-de-France, liés à l'aéroport mais aussi aux infrastructures routières. Pour des raisons économiques, écologiques et paysagères les espaces agricoles et naturels doivent être considérés comme une richesse à conserver et non comme des réserves foncières bon marché.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Progression des mètres carrés de construction par rapport aux surfaces déjà urbanisées</i> • ... 	<p>Principe 8 _ Valorisation des espaces ouverts L'arrivée de l'aéroport et des infrastructures ont radicalement modifié le paysage et se sont accompagnés d'un urbanisme fragmenté : il faut retrouver du lien entre ces espaces, travailler l'ouverture pour valoriser la topographie du Grand Roissy</p> <p>Principe 9 _ Réversibilité du développement urbain Concevoir un développement urbain réversible, permettant la mutabilité des emprises foncières, qu'elles soient occupées par des zones d'activités, des friches, des infrastructures de transports, ou des zones résidentielles.</p> <p>Principe 10 _ Requalification de la ville et des zones d'activités existantes Le modèle d'aménagement extensif n'est pas durable : il faut désormais penser la requalification des espaces, et ce dans des termes différenciés selon le type d'activités et la localisation des zones.</p>

Axes fédérateurs	Dispositifs
<p>Les liens A_ Renforcer et développer le réseau à grande capacité B_ Améliorer le maillage est-ouest sur une base multimodale C_ Organiser le réseau de voirie d'agglomération D_ Organiser la diffusion et le rabattement dans le système multipolaire</p>	<p>Vers une agence de mobilité et une AOT de second rang du Grand Roissy La mise en place d'une agence de mobilité sera un outil de promotion du transport durable auprès des usagers. La constitution d'une Autorité Organisatrice des Transports de second rang permettra de faire évoluer le réseau à partir du local.</p>
<p>Cohérence économique... A_ Différencier quatre grands ensembles dans l'espace économique Roissy - Le Bourget B_ Concentration et plateformisation de la logistique</p>	<p>Pilotage coordonné du développement économique Il s'agit de mettre en place un outil de suivi global et partagé recensant l'ensemble des projets économiques et différenciant les profils immobiliers afin de permettre une coordination effective du développement.</p> <p>La marque « Aménagement durable du Grand Roissy » La labellisation améliore la lisibilité des projets, sert à négocier avec les autres acteurs des financements, et constitue un gage de qualité et d'intérêt pour les investisseurs privés.</p>
<p>... et habitabilité C_ Utiliser les lieux et les liens comme appui d'intensification de « l'arc nord-est » francilien D_ Intensifier l'habitat sur le « belvédère du Grand Roissy »</p>	<p>Laboratoire d'expérimentation urbaine du Grand Roissy Un laboratoire d'expérimentation urbaine pourrait être consacré aux recherches sur l'adaptation des règles d'urbanisme, au lancement d'appels à projets, à la réflexion sur les moyens de généraliser ces expérimentations à l'échelle du Grand Roissy</p> <p>Contractualisations pour l'équilibre emploi-habitat Pour renforcer la dynamique démographique, il convient de mobiliser les acteurs publics comme les acteurs privés autour d'objectifs partagés.</p> <p>Mise en réseau des équipements et des services sur le territoire La mutualisation de l'offre sur le territoire pourra passer par la mise en place d'un « pass services ».</p>
<p>Les lieux A_ Pérenniser l'arc agricole à grande échelle B_ Valoriser les interpénétrations ville-nature et maîtriser la mutation de la lisière C_ Prendre appui sur un « cercle vert » pour le développement urbain D_ Mettre en « réseau les parcs urbains » comme socle qualitatif de la ville aéroportuaire</p>	<p>Le Schéma dynamique d'Aménagement du Grand Roissy Les développements à venir du Grand Roissy nécessitent un outil de planification permettant d'en assurer la cohérence.</p>

Grand Roissy •

Mode d'emploi des documents produits

Trois annexes détaillées complètent le rapport final :

- L'annexe 1 : les dix principes

Présentés sous forme de fiches avec des illustrations, les principes visent à produire un référentiel commun aux multiples acteurs pour penser globalement l'aménagement du territoire et la conception urbaine, pour partager des "règles du jeu".

- L'annexe 2 : les axes fédérateurs

Des cartes stratégiques illustrent les enjeux et les axes de coopération territoriale au-delà des frontières institutionnelles. Si ces documents de travail peuvent servir de base à l'élaboration d'un schéma de cohérence, cela nécessite évidemment le chantier ad hoc.

Tout d'abord parce que la méthode d'élaboration des cartes a été de partir du "scénario joué", prenant comme base un recensement des coups partis, de projets et d'intentions sans les évaluer ni les arbitrer. Ensuite parce que ce travail de mise en cohérence est à faire, en intégrant le principe de requalification par rapport à l'urbanisation extensive, en ayant un regard plus sélectif, en vérifiant la faisabilité dans le temps. Autrement dit ces propositions fonctionnent avec les autres- les principes et les dispositifs- en particulier celui du pilotage de la cohérence spatiale du développement économique.

C'est pourquoi si dès demain des acteurs choisissent les cartes pour communiquer individuellement, cela doit se faire avec l'idée de revenir ensuite à la table de discussion...

- L'annexe 3 : les dispositifs

En l'absence de structure de pilotage classique (pas d'établissement de coopération intercommunale à cette échelle) et pour faire face aux nombreuses variables, le grand territoire de Roissy nécessite moins un schéma statique que des dispositifs de travail vivants, de gestion et de régulation collective. L'annexe 3 précise l'intérêt de ces dispositifs avec des exemples à l'appui.

documents accessibles dans le dossier « grands territoires » sur le site de la DRIEA :

<http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Grand Roissy • Processus d'élaboration : acteurs, étapes

La démarche Grand Roissy a été engagée en 2009, à l'initiative de l'Etat, avec la commission « projet spatial », suivie en 2010 du lancement de cette étude sous la maîtrise d'ouvrage de la DRIEA.

Il allait de soi qu'elle n'aurait d'effets qu'à la condition que l'ensemble des acteurs concernés s'en saisisse, dès le départ. De là découle le souci constant de conduire cette démarche sur un mode itératif, au travers de la mise en place d'ateliers, tant territoriaux que thématiques, accompagnés d'un certain nombre de réunions bilatérales d'explicitation ou d'ajustement.

Les différents acteurs et étapes de ce processus sont listés ci-après :

Maîtrise d'ouvrage de l'étude : service aménagement de la DRIEA

Comité de maîtrise d'ouvrage de l'étude : UTEA 93, DDT 95, DDT 77, EPA Plaine-de-France, unité aménagement durable du conseil régional d'Ile-de-France, chargés de mission Grand Paris de la préfecture de Région, DRIAFF, avec la participation de la DRIEE en dernière phase.

Réalisation : ACADIE, mandataire du groupement Acadie- atelier Christian de Portzamparc- agence Güller Güller.

Comité de pilotage :

Réunions :

- COPIL de lancement le 13 octobre 2010 à Paris
- COPIL d'étape le 11 mai 2011 à Paris
- COPIL final le 29 novembre 2011 à Roissy

Composition du comité de pilotage de l'étude :

- Monsieur le préfet de la région d'Ile-de-France, président du comité
- Monsieur le président du conseil régional d'Ile-de-France
- Monsieur le président du conseil général de Seine-et-Marne
- Monsieur le président du conseil général de Seine-Saint-Denis
- Monsieur le président du conseil général du Val-d'Oise
- Monsieur le président de la communauté d'agglomération Terres de France, député-maire de Tremblay-en-France
- Monsieur le président de la communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget
- Monsieur le président de la communauté d'agglomération Val de France
- Monsieur le président de la communauté de communes du Pays de la Goële et du Multien
- Monsieur le président de la communauté de communes de la Plaine de France
- Monsieur le président de la communauté de communes Roissy Porte de France
- Monsieur le président du GAREN 77, député-maire de Meaux
- Monsieur le député-maire de Claye-Souilly
- Monsieur le député-maire de Sarcelles
- Madame le maire de Mitry Mory
- Monsieur le maire d'Aulnay-sous-Bois
- Monsieur le maire du Blanc-Mesnil

- Monsieur le maire de Gonesse
- Monsieur le maire de Goussainville
- Monsieur le président de l'association EUROCAREX, député-maire de Sannois
- Monsieur le président directeur général d'Aéroports de Paris
- Monsieur le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris
- Monsieur le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de de Seine-et-Marne
- Monsieur le président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Versailles, Val d'Oise-Yvelines
- Monsieur le président directeur général de l' AFTRP
- Monsieur le directeur général de l' EPA Plaine de France
- Monsieur le directeur de l'environnement et du développement durable d' Air France
- Monsieur le vice-président des opérations de FedEx pour l'Europe du Sud
- Madame la directrice générale du STIF
- Monsieur le directeur régional de RFF
- Monsieur le coordinateur de la démarche HUBSTART PARIS
- Monsieur le préfet de Seine-et-Marne
- Monsieur le préfet de Seine-Saint-Denis
- Monsieur le préfet du Val-d'Oise
- Monsieur le directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France
- Monsieur le président du directoire de la Société du Grand Paris
- Monsieur le président du Parc Naturel Régional Oise Pays de France

Phase 1 « scénario joué » : séminaires « par pétales »

Invités du séminaire pétale 1 du 2 novembre 2010 à Villepinte :

Communauté d'agglomération de l'aéroport du Bourget, communauté d'agglomération Terres de France, communauté d'agglomération Val de France, SCOT Sievo/communauté de communes Roissy Porte de France, les villes de Gonesse, Goussainville, Bonneuil, Mitry Mory, Compans, le Mesnil-Amelot, l'AFTRP, les trois conseils généraux, les trois CCIP, la chambre des métiers 93, agences Roissy-Développement et Seine-Saint-Denis Avenir, ADP, Air-France, Fedex, Euro-Carex, Aérotrópolis

Invités du séminaire pétale 2 du 4 novembre 2010 à Villepinte :

Communauté d'agglomération Terres de France, communauté d'agglomération Clichy-Montfermeil, SD Marne-Nord, communauté d'agglomération Marne et Chantierine, les villes d' Aulnay-sous-Bois, Bondy,

Pavillons-Sous-Bois, Livry-Gargan, le Raincy, Vaujours, Coubron, Claye-Souilly, Villeparisis, les conseils généraux 93 et 77, la CCIP93, l'agence Seine-Saint-Denis Avenir, l'AFTRP, profession banlieue,

Invités du séminaire pétale 3 du 8 novembre 2010 à Sarcelles :

SCOT Sievo/communauté de communes Roissy Porte de France, communauté d'agglomération Val de France, SMEP ouest Plaine-de-France/CCOPF, communauté d'agglomération Vallée de Montmorency, les villes de Gonesse, Goussainville, le conseil général 95, chambre d'agriculture 95, l'ANRU, ADP, AFTRP

Invités du séminaire pétale 4 du 8 novembre 2010 à Sarcelles :

SCOT Sievo/communauté de communes Roissy Porte de France, communauté de communes Plaine de France, communauté de communes Pays-de-la Goële et du Multien, SIEP Dammartin, la commune de Louvres, le PNR Oise-pays-de-France les conseils généraux 95 et 77, la CCIP 95, les chambres d'agriculture 95 et 77, ADP, Fedex, Prologis, DREAL Picardie

Invités du séminaire pétale 5 du 3 novembre 2010 à Meaux :

Communauté de communes Plaine de France, communauté de communes Pays-de-la Goële et du Multien, communauté de communes Monts de la Goële, Communauté d'agglomération Pays de Meaux, SIEP Dammartin, SD Marne-Nord, les communes de Dammartin, Saint-Mard, Thieux, Claye-Souilly, conseil général 77, CCI 77, chambre d'agriculture 77, Garen 77, ADP,

Invités du séminaire de SYNTHÈSE du 3 décembre 2010 à Paris

Membres du comité de pilotage et participants aux séminaires par pétale

Phase 2 : Les futurs possibles

Invités du séminaire du 7 janvier 2011 à Saint-Denis

Membres du comité de pilotage et participants aux séminaires par pétale, l'agence d'urbanisme Oise la vallée, le CAUE de l'Oise

Phase 3 : le scénario jouable

Invités du séminaire du 30 mars 2011 à Saint-Denis

Membres du comité de pilotage et participants aux séminaires par pétale

Ateliers thématiques

Participants atelier économie de l'espace ville aéroportuaire du 15 juin 2011 à Paris :

Communauté d'agglomération Terres de France, communauté d'agglomération Val de France, CCRPF/Roissy développement, ville de Gonesse, Aulnay-sous-Bois, Mitry-Mory, conseil régional Ile de France, Conseil général 93, 95 et 77, CCIP 93, CCI 95/78, ADP, DRIEA, UT93, DDT95, EPA Plaine de France,

groupement Acadie-atelier Christian de Portzamparc-agence Güller Güller

Participants atelier zones d'activités et logistiques du 21 juin 2011 à Paris :

Communauté d'agglomération Terres de France, communauté d'agglomération Val de France, communauté de communes Pays-de-la Goële et du Multien, CCRPF/Roissy développement, ville de Goussainville, CCIP 93, agence Seine-et-Marne développement, conseil régional, conseil général 93, 95 et 77, ADP, DRIEA, UT93, DDT95, DDT77, EPA Plaine de France, groupement Acadie-atelier Christian de Portzamparc-agence Güller Güller

Participants atelier habitabilité du 21 juin 2011 à Paris :

Communauté d'agglomération Terres de France, communauté d'agglomération Val de France, communauté de communes Pays-de-la Goële et du Multien, villes de Goussainville, Dammartin, Conseil général 93, 95 et 77, conseil régional, AORIF, ADP, CCI95/78, DRIEA, UT93, DDT95, DDT77, groupement Acadie-atelier Christian de Portzamparc-agence Güller Güller

Participants atelier « retrouver les lieux » du 22 juin 2011 à Paris :

Communauté d'agglomération Terres de France, communauté d'agglomération Val de France, communauté de communes Roissy Portes de France, communauté de communes Pays-de-la Goële et du Multien, ville de Gonesse, Mitry-Mory, conseil général 93, 95 et 77, conseil régional, DRIEA, UT93, DDT95, DDT77, DRIAAF, EPA Plaine de France, ADP, Agence des espaces verts, groupement Acadie-atelier Christian de Portzamparc-agence Güller Güller

Participants atelier organiser les flux (maillage) le 22 septembre 2011 à Paris :

Communauté d'agglomération Val de France, communauté de communes Roissy Portes de France, communauté de communes Pays-de-la Goële et du Multien, villes de Goussainville, Mitry-Mory, conseil général 93, 95 et 77, conseil régional, CCIP 93, CCI95/78 ADP, DRIEA, UT93, EPA Plaine de France, STIF, groupement Acadie-atelier Christian de Portzamparc-agence Güller Güller.

Echanges avec l'association des collectivités du Grand Roissy à Roissy

- Echanges sur les principes et les axes fédérateurs le 13 septembre 2011
- Présentation des propositions de dispositifs le 18 novembre 2011

Rencontres du Grand Roissy le 14 février 2012 à Roissy

- Débat sur le projet de charte d'orientations d'aménagement durable du Grand roissy



Direction Régionale et Interdépartementale de
l'Équipement et de l'Aménagement Ile-de-France
Service de l'Aménagement
21, 23, rue Miollis-75732 PARIS CEDEX 15
Tél. 33 (0)1 40 61 80 80



Groupement Acadie, Atelier Christian De Portzamparc, Agence Güller Güller

acadie

AVECDP

GG_{au}
Güller Güller architecture urbanisme
Reims-Lyon