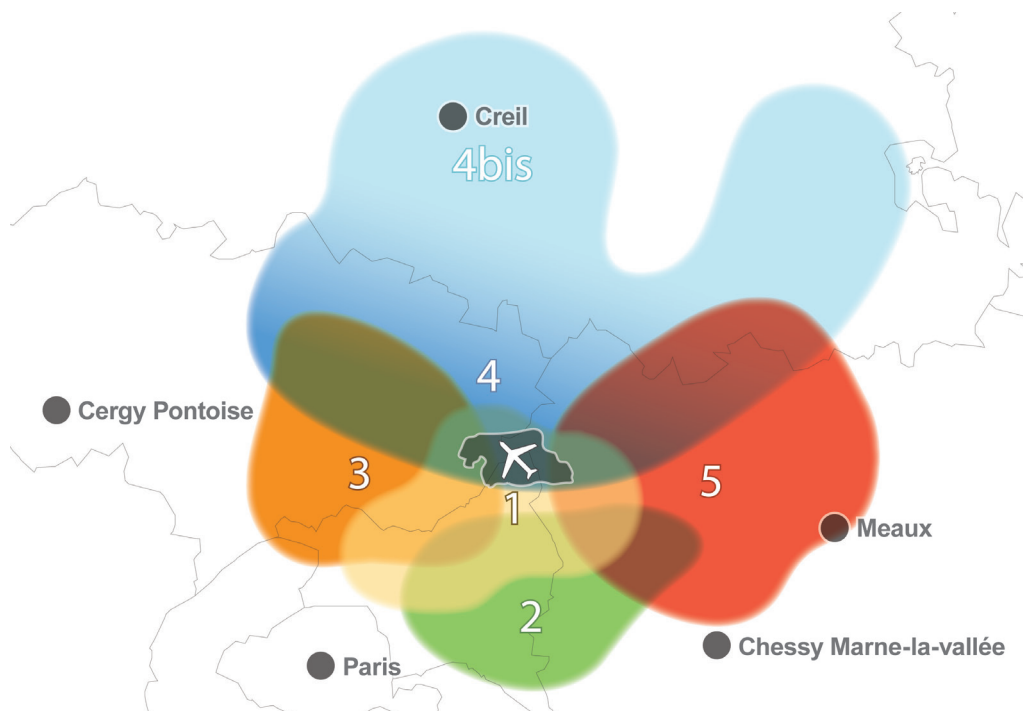


# Rapport final

## Annexe n°3/3

Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable  
du grand territoire de Roissy  
juillet 2012

## Grand Roissy • sept dispositifs pour aller plus loin



Annexe séparée du rapport final qui comprend deux autres annexes.

Documents téléchargeables sur le site de la DRIEA: <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr>

Objectifs	Indicateurs	Principes d'aménagement
<p><b><u>La mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif</u></b></p> <p>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"> <li>• <i>Évolution des parts modales en faveur des TC</i></li> <li>• <i>% de la progression des emplois dans le périmètre des gares</i></li> <li>• ...</li> </ul>	<p><b>Principe 1 _ Penser ensemble aménagement et TC</b> 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><b>Principe 2 _ Maillage multimodal des liens</b> 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><b><u>Organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique</u></b></p> <p>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"> <li>• <i>% de la progression des cadres dans l'emploi</i></li> <li>• <i>Evolution des parts modales du transport logistique (à construire)</i></li> <li>• ...</li> </ul>	<p><b>Principe 3 _ Lisibilité de la ville aéroportuaire</b> Il faut rompre avec les caractéristiques introverties des espaces construits et passer à une logique de ville plus amène, plus maillée, moins consommatrice d'espace et qui retrouve sa place dans le contexte local.</p> <p><b>Principe 4 _ Plateformisation et offre multimodale logistique</b> 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><b><u>Ré-équilibrer la dynamique habitat/activités</u></b></p> <p>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"> <li>• <i>Réduction de l'effet de ciseau emplois/habitants</i></li> <li>• ...</li> </ul>	<p><b>Principe 5 _ Négociation de marges de manœuvre</b> 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><b>Principe 6 _ Intensification résidentielle</b> 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 nœuds infrastructurels et la valorisation paysagère.</p> <p><b>Principe 7 _ Programmation coordonnée des équipements et des services</b> 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><b><u>Rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer durablement les ressources</u></b></p> <p>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"> <li>• <i>Progression des mètres carrés de construction par rapport aux surfaces déjà urbanisées</i></li> <li>• ...</li> </ul>	<p><b>Principe 8 _ Valorisation des espaces ouverts</b> 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><b>Principe 9 _ Réversibilité du développement urbain</b> 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><b>Principe 10 _ Requalification de la ville et des zones d'activités existantes</b> 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>

# annexe 3

Axes fédérateurs	Dispositifs
<p><b>Les liens</b></p> <p>A _ Renforcer et développer le réseau à grande capacité</p> <p>B _ Améliorer le maillage est-ouest sur une base multimodale</p> <p>C _ Organiser le réseau de voirie d'agglomération</p> <p>D _ Organiser la diffusion et le rabattement dans le système multipolaire</p>	<p><b>Vers une agence de mobilité et une AOT de second rang du Grand Roissy</b></p> <p>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><b>Cohérence économique...</b></p> <p>A _ Différencier quatre grands ensembles dans l'espace économique Roissy - Le Bourget</p> <p>B _ Concentration et plateformisation de la logistique</p>	<p><b>Pilotage coordonné du développement économique</b></p> <p>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><b>La marque « Aménagement durable du Grand Roissy »</b></p> <p>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><b>... et habitabilité</b></p> <p>C _ Utiliser les lieux et les liens comme appui d'intensification de « l'arc nord-est » francilien</p> <p>D _ Intensifier l'habitat sur le « belvédère du Grand Roissy »</p>	<p><b>Laboratoire d'expérimentation urbaine du Grand Roissy</b></p> <p>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><b>Contractualisations pour l'équilibre emploi-habitat</b></p> <p>Pour renforcer la dynamique démographique, il convient de mobiliser les acteurs publics comme les acteurs privés autour d'objectifs partagés.</p> <p><b>Mise en réseau des équipements et des services sur le territoire</b></p> <p>La mutualisation de l'offre sur le territoire pourra passer par la mise en place d'un « pass services ».</p>
<p><b>Les lieux</b></p> <p>A _ Pérenniser l'arc agricole à grande échelle</p> <p>B _ Valoriser les interpénétrations ville-nature et maîtriser la mutation de la lisière</p> <p>C _ Prendre appui sur un « cercle vert » pour le développement urbain</p> <p>D _ Mettre en « réseau les parcs urbains » comme socle qualitatif de la ville aéroportuaire</p>	<p><b>Le Schéma dynamique d'Aménagement du Grand Roissy</b></p> <p>Les développements à venir du Grand Roissy nécessitent un outil de planification permettant d'en assurer la cohérence.</p>

# Grand Roissy • sept dispositifs pour aller plus loin

<b>dispositif 1</b>	Vers une agence de mobilité et une AOT de second rang du Grand Roissy	5
<b>dispositif 2</b>	Pilotage coordonné du développement économique	9
<b>dispositif 3</b>	La marque « Aménagement durable du Grand Roissy »	13
<b>dispositif 4</b>	Le laboratoire d'expérimentation urbaine du Grand Roissy	15
<b>dispositif 5</b>	Les contractualisations pour l'équilibre emploi-habitat	17
<b>dispositif 6</b>	Mise en réseau des équipements et des services sur le territoire	21
<b>dispositif 7</b>	Le Schéma dynamique d'Aménagement du Grand Roissy	23

## **dispositif 1** Vers une agence de mobilité et une AOT de second rang du Grand Roissy

### **Fonctions du dispositif**

La structure radiale du Grand Roissy est l'un des obstacles au développement de son urbanité et au désenclavement de l'ensemble des territoires qui le composent. Se déplacer dans le Grand Roissy doit devenir une commodité qui renforce son identité. Il faut donc travailler au maillage, et ce de manière hiérarchisée et multimodale, afin de servir au mieux le système multipolaire du territoire.

De plus, la ressource routière, même complétée (contournement à l'est A104) apparaît insuffisante pour faire face à l'accroissement de la demande de déplacements routiers générée par les perspectives de développement du Grand Roissy. La poursuite des tendances actuelles de déplacements (80% par les véhicules individuels) n'est pas compatible avec un niveau d'accessibilité qui soit viable économiquement<sup>1</sup>.

Dans cette optique, deux pistes sont proposées :

- La mise en place d'une agence de mobilité, outil de promotion du transport durable auprès des usagers. Il s'agit d'associer acteurs publics et privés dans un seul et même lieu de coordination, d'information et de conseil pour tous les modes de transports.
- la constitution d'une Autorité Organisatrice des Transports de second rang peut constituer à terme un levier stratégique. Cette option, autorisée par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), permet de travailler au plus proche des besoins du territoire, dans l'optique d'identifier les liaisons à créer ou à faire évoluer, les multimodalités à développer, les services à proposer aux usagers. Les intercommunalités du Grand Roissy pourraient donc se donner les capacités de négocier avec le STIF une délégation de compétences afin de mettre en place une Autorité Organisatrice des Transports de second rang.

### **Intérêts et défis**

#### **Intérêts :**

- Une capacité de proposition accrue pour la création de nouvelles lignes
- Une capacité d'action au plus près des besoins des habitants
- Un dispositif également symbolique, capable d'augmenter le sentiment d'appartenance des habitants à un territoire commun

#### **Défi :**

- La définition du périmètre de l'AOT.

1 il faut faire la distinction entre « accès » (moyen physique d'accéder) et « accessibilité » (qualifiant le coût nécessaire à atteindre sa destination, en temps notamment, incluant la congestion )

## Méthodologie

**Acteurs...** : Intercommunalités, STIF, Région, Etat, EPA Plaine de France

**Etapas :**

- La première étape réside dans l'élaboration d'un **schéma de voirie d'agglomération** : ce schéma doit permettre d'aboutir à une hiérarchisation du réseau routier, afin d'assurer la viabilité des accès et les conditions de déplacements, de renforcer la lisibilité et la continuité du réseau. Il devra contribuer à l'amélioration de la multimodalité sur le territoire en s'articulant avec les différents projets de transport en commun, de mobilités douces,... Une connaissance préalable des usages des différents modes de déplacements (modes de déplacements des résidents, des actifs, des visiteurs) sera nécessaire pour définir l'état initial des pratiques et les conditions d'évolution des parts modales.
- La deuxième étape aurait pour objet la constitution du groupe des intercommunalités support de l'AOT et de l'agence de mobilité, la négociation avec le STIF, et la signature de la convention.

## Des exemples ailleurs

### Le schéma multimodal de voirie de Marseille Provence Métropole

Dans le cadre de la révision du PLU, la Communauté urbaine MPM et la Ville de Marseille ont décidé de lancer un groupe de travail sur la hiérarchisation du réseau de voirie marseillais. Les propositions ont permis d'aboutir à une nouvelle armature lisible et continue, transversale et hiérarchisée. La multimodalité de la voirie et la cohérence avec les tissus urbains traversés ont été des problématiques centrales.

Une première phase, menée en 2009 autour d'un groupe de travail partenarial, a permis d'aboutir à de grands éléments de diagnostic et des premiers principes de hiérarchisation des voies. Précisées en 2010, ces propositions s'articulent autour de cinq niveaux distincts de hiérarchie, et d'un objectif systématique de multimodalité et d'une prise en compte de l'environnement urbain des voies.

Notamment, un nouvel échelon apparaît comme élément fondateur du réseau : les Boulevards urbains multimodaux (BUM). Ce réseau structure les circulations d'échanges en évitant le centre-ville et constitue le support de connexions aux autoroutes, de desserte des pôles d'échanges, d'aménagements cyclables, de continuités d'espaces publics, de plantations,...

L'animation de ce travail a été confiée à l'agence d'urbanisme.

### **L'agence de mobilité « Bougez futé » de Nanterre**

« Bougez futé ! » est une agence, permettant un accueil à la fois physique et dématérialisé (site Internet, téléphone) du public. Elle fonctionne comme un guichet unique rassemblant l'ensemble des informations et des services de mobilité du territoire, avec des liens vers les autres acteurs du territoire.

L'agence travaille à des actions en direction des différents publics :

- des services de mobilité et de sensibilisation, à destination de tous les publics : conseil en mobilité individualisé, diagnostic transport, information sur l'offre de transport existante, location de vélo et VAE (Vélo à assistance électrique), covoiturage, autopartage, formations au vélo,...
- des actions « d'écomobilité » en entreprises, à destination des entreprises et administrations des Hauts de Seine, désireuses de mettre en place un plan de déplacement ou une politique durable en matière de transports.
- des actions « d'écomobilité » scolaire, à destination des écoles primaires, collèges, lycées et universités des Hauts de Seine. La plateforme travaille avec les associations de parents d'élèves et les équipes pédagogiques afin de mettre en place des services de mobilité adaptés aux scolaires (bus pédestre), ainsi que des animations sur le développement durable et sur la sécurité routière.
- l'action « Bougez vers l'emploi ! » qui favorise l'accès et le maintien à l'emploi ou en formation des publics en parcours d'insertion sociale et professionnelle. Elle permet d'une part, de résoudre les freins psychologiques à la mobilité des bénéficiaires, en leur proposant des ateliers de formations complets. Et d'autre part, de répondre à leur besoin matériel, par la mise à disposition de véhicules : scooters, vélos à assistance électrique, vélos à très bas prix.

### **L'AOT de second rang du Plateau de Saclay**

En 2011, la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay (CAPS), la CA Versailles Grand Parc ; la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et la Communauté d'agglomération Europ'essonne ont validé le « Projet d'aménagement des 4 agglomérations ». Ce projet comprend une dimension transports significative. Faisant le constat d'une déficience de transports nord-sud, d'un besoin en transports collectifs interbassins, et de la nécessité d'améliorer la performance des réseaux existants, le projet expose trois orientations :

- Le développement de l'offre en transports collectifs
- La promotion des modes doux
- La mise en place d'une agence de mobilité et de services afférents

Cette entente des intercommunalités et le travail mené pour l'élaboration d'un projet commun a permis la création d'une Autorité Organisatrice de Proximité

Cette convention aboutit à une **délégation de compétences du STIF vers les collectivités** qui leur permet d'agir au plus près des besoins des habitants, de gagner en réactivité et aussi en anticipation dans le cadre d'échanges réguliers avec le STIF. Elle vise à renforcer leur pouvoir de décision concernant la politique de transport sur le territoire :

- modification de l'offre,
- implantation de nouvelles stations,
- préparation d'un plan de développement commun.

D'autres compétences sont également déléguées :

- le contrôle de la qualité et de la régularité des services,
- la conduite d'études de développement de lignes,
- la participation au développement de l'information multimodale.



## **dispositif 2 Pilotage coordonné du développement économique**

### **Fonctions du dispositif**

Une stratégie collective du développement économique du Grand Roissy nécessite de se doter d'une lecture claire et partagée de l'ensemble des projets économiques selon leurs profils immobiliers : ceux à dominantes tertiaires, ceux à dominante logistique, ceux à dominante hôtelière, ainsi que les autres catégories de programme. L'objectif est d'aboutir à des principes d'équilibre :

- équilibre global à l'échelle du Grand Roissy entre ces champs économiques (tertiaire, logistique, hôtellerie), afin d'optimiser leur potentiel et de garantir une diversité économique;
- équilibre territorial, afin d'aboutir à une répartition efficace de ces fonctions sur le territoire du Grand Roissy.

Pour ce faire, il convient de se doter d'un outil de suivi global, permettant un aller retour régulier entre l'observation et la définition d'orientations stratégiques partagées. Cet outil de suivi pourrait prendre la forme d'un observatoire, au sein duquel des informations quantitatives et qualitatives constitueraient une base de données stratégique : suivi de l'utilisation du foncier économique, estimation des besoins en espace, identification anticipée de l'obsolescence des sites, ...

Un bilan annuel serait présenté aux élus, et donnerait lieu à un débat sur les orientations stratégiques à définir. A terme, ces recommandations orienteront le territoire vers des développements en phase avec la demande prospective du marché et répondant aux besoins locaux et régionaux: en permettant de s'ajuster aux exigences du marché que ce soit en terme de profil ou de besoin, cet outil de suivi servira à éviter une inflation inutile d'offres et de projets économiques de même nature.

### **Intérêts et défis**

#### **Intérêts :**

- fabriquer un outil d'aide à la décision utile à l'ensemble des acteurs pour élaborer leurs stratégies de développement économique et d'aménagement urbain coordonnées avec les enjeux globaux du grand Roissy.
- Produire une offre diversifiée en phase avec la demande locale et une montée en gamme en réponse aux enjeux de la compétitivité internationale.

#### **Défis :**

- mise en place d'une politique foncière maîtrisée et d'un développement économique coordonné sur le territoire du Grand Roissy associant l'ensemble des autorités publiques et le secteur privé.

## Méthodologie

**Acteurs...** : CCI , Intercommunalités, Région IDF, EPA Plaine de France, acteurs privés (secteurs entreprises)

**Etapes :**

### 1. Création par l'EPA d'un observatoire de suivi de la dynamique économique :

- Collecte, centralisation, renseignement et mise à jour des informations : fonciers / produits immobiliers/ implantation d'entreprises / connaissances des filières / références / cycle de vie.
- Production d'outils de suivi, d'outils de représentation, dispositif de mise à jour, diagnostic.

### 1. Mise en place d'une conférence territoriale annuelle :

- Présentation des travaux de l'observatoire : rapport annuel, recommandations et conseils
- Auditions d'experts indépendants sur les différents marchés (logistique, tertiaire, hôtellerie,...)

### 1. Pilotage de la planification :

- Dans une coopération étroite, le secteur public assurera l'évaluation du secteur du Grand Roissy, le pilotage de la planification et localement la direction et le suivi de la mise en œuvre des programmes.
- En coordination avec les recommandations et les orientations définies par les autorités publiques, les opérateurs privés s'impliqueront dans les opérations d'aménagement, de renouvellement et de transformation définies et priorisées grâce à l'outil de suivi.

## Un exemple ailleurs

### Aéroport de Schiphol, PLAKEBA

Il s'agit d'un dispositif de coopération entre les communes, la Région et les chambres de commerce dans la région métropolitaine d'Amsterdam afin de créer une base commune de données des projets en cours, de monitorer la dynamique économique (existante et prospective) et de mieux mettre en relation offre et demande. L'objectif final est d'assurer une dynamique plus durable et compétitive, et une politique foncière maîtrisée à travers une sélectivité volontariste des projets à poursuivre conjointement.

Son objectif principal est d'élaborer une stratégie commune à l'échelle métropolitaine en matière de développement des parcs de bureaux et de zones d'activités et ainsi renforcer le positionnement économique de la région.

Il s'agit d'une organisation traitant des questions foncières et financières de l'activité de programmation d'opération d'aménagement de bureaux et de zones d'activités au travers d'études annuelles qui produisent une analyse complète du marché régional. A partir d'un diagnostic global et rapporté annuellement de l'offre existante de bureau et de parc d'activités, des recommandations sont formulées afin d'orienter vers un développement plus équilibré prenant en compte les exigences du marché. En 2011, p.ex., la décision était prise de réduire l'offre excessive de l'agglomération métropolitaine de 200 ha de surfaces d'activité et tertiaire.

Certaines orientations visent plus spécifiquement à restructurer et stimuler des secteurs d'activités obsolètes, en programmant une offre dans les emplacements libres relayant la demande de nouveaux bureaux et centres d'affaires.

	Rôle des acteurs publics				Rôle des acteurs privés		
Tâche	Etat	Province	Région/ Plabeka	communes	propriétaire/ investisseur	développeur	utilisateur
<b>Réduction de la programmation excessive</b>		Fournit le cadre (vision régionale, estimation des besoins des surfaces nouvelles)	<b>Pilotage de la planification</b>	Contrôle de la mise en œuvre des plans	Recommandation / conseils (parfois mise en œuvre)		
<b>Evaluation de l'offre de bureau existante</b>	Favorise et stimule à travers la législation	Favorise et stimule			<b>Réaménagement et transforme</b>		Réfléchi en amont sur les aménagements spatiaux
<b>Dispositifs concernant les sites obsolètes</b>		Restimuler au travers de financements	Niveau d'harmonisation / hiérarchisation	<b>Rôle dirigeant</b> Prioriser, Initialiser Coordonner, Réaliser	L'initiative et l'implication dans le processus est nécessaire	L'initiative et l'implication dans le processus est nécessaire	L'initiative et l'implication dans le processus est nécessaire



## **dispositif 3** La marque « Aménagement durable du Grand Roissy »

### **Fonctions du dispositif**

Les acteurs du Grand Roissy s'entendent sur des critères de labellisation, afin de faire monter en visibilité les projets d'aménagement économiques qui contribuent à l'intérêt général du territoire : ce sont des projets locaux, mais qui répondent à des enjeux du niveau du Grand Roissy dans son ensemble et qui sont en conformité avec les principes d'aménagement de la charte. Afin d'éviter toute confusion avec la labellisation « Grand Paris », la labellisation « Grand Roissy » prend la forme d'une marque « Aménagement durable du Grand Roissy ».

Cette labellisation améliore la lisibilité des projets les uns par rapport aux autres, sert à négocier avec les autres acteurs publics des financements, et constitue un gage de qualité et d'intérêt pour les investisseurs privés potentiels. Elle ne se résume pas à un constat a posteriori, mais engage un véritable processus : le pilotage du projet est élargi à un ensemble d'acteurs qui dépasse le cadre territorial du projet.

### **Intérêts et défis**

#### **Intérêts :**

- Une attractivité améliorée du territoire pour les investisseurs
- Un dispositif qui contribue à définir, chemin faisant et concrètement, l'intérêt collectif au sein du Grand Roissy

#### **Défi :**

- La capacité de définition collective de critères d'éligibilité suffisamment consensuels pour permettre une répartition équitable des projets labellisés et simultanément véritablement sélectifs.

### **Méthodologie**

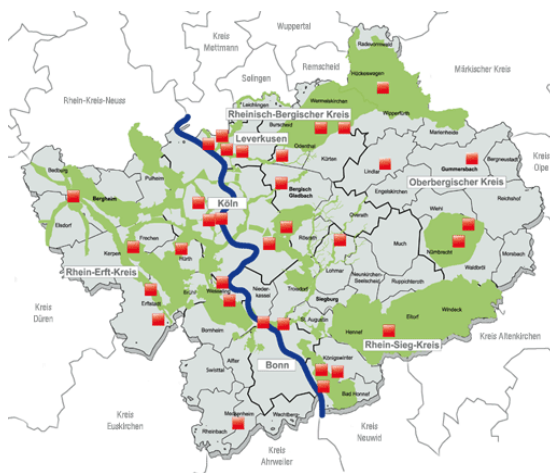
**Acteurs...** : L'association des collectivités du Grand Roissy.

#### **Étapes :**

1. **Mise en place d'un conseil scientifique constitué d'experts indépendants**
2. **Elaboration collective d'un guide de labellisation** des projets du Grand Roissy, qui liste un certain nombre de « critères d'éligibilité » à partir des principes d'aménagement et des axes fédérateurs.
3. **Lancement d'appels à projets**
4. **Choix des opérations** à labéliser parmi les opérations en cours et parmi les opérations en préparation proposé par le conseil scientifique. Validation par les acteurs du territoire.
5. **Constitution de l'échéancier** : possibilité de mettre en place un palmarès annuel.

## Un exemple ailleurs

### Région de Cologne/Bonn / REGIONALE 2010



Depuis sa création en 1992, la région Cologne / Bonn s'attache à promouvoir la coopération régionale aux niveaux politique et administratif, à soutenir la compétitivité de la région au travers de mesures appropriées ainsi qu'à construire un processus de sensibilisation et de compréhension de la réalité régionale. La coopération entre les mondes politique, économique et scientifique s'est intensifiée et la stratégie régionale de

développement s'est consolidée à travers « REGIONALE 2010 », offrant un cadre de développement de la Région dans une vision cohérente et partagée.

La vision prend corps à travers la réalisation de projets, de signes lisibles incarnant les visions régionales sur la nature, la culture, le développement urbain, l'économie et la science, intégrées dans des programmes structuraux (Strukturprogramme). Chacun des projets doivent répondre à des exigences de qualité spécifiques pour être éligibles.

Toutes les bonnes idées peuvent nourrir les projets du « REGIONALE 2010 » s'ils répondent aux critères de qualité, à commencé par le principal : la pertinence régionale. Cela concerne aussi bien dans les programmes structuraux la qualité du contenu en matière d'intégration que la coopération transversale sectorielle et locale.

Par la suite, les propositions de projet sont affectées à des groupes thématiques du « REGIONALE 2010 ». Par exemple, les projets portant le développement urbain appartiendront à l'atelier 'Ville', les interventions sur les espaces ouverts ou de loisir concerneront à l'atelier 'espace vert, ceux relatifs à l'enfance ou à la jeunesse concerneront à l'atelier 'génération future'. Le projet doit ensuite être qualifié dans un processus dynamique appliquant des 'catégories graduées de développement' : du niveau A (projets urgents de la plus haute importance) au niveau D (projets dont la mise en œuvre n'entre pas directement dans le cadre du « REGIONALE 2010). Les projets de niveau B nécessitent un travail de qualification supplémentaire, et ceux de niveau C sont conditionnés par une meilleure intégration au cadre régional. Un aperçu complet des projets du 'Strukturprogramme' sélectionnés et des actions engagées pour concrétiser les projets à l'échelle locale ou régionale, est disponible.

## **dispositif 4** Le laboratoire d'expérimentation urbaine du Grand Roissy

### **Fonctions du dispositif**

Pour améliorer la cohérence du développement du Grand Roissy, le territoire doit aujourd'hui se constituer en tant que ville, en montant en urbanité, en renforçant son attractivité résidentielle et en développant une offre d'habitat de qualité. Sur un tel territoire, marqué par les contraintes (infrastructures, PEB, développement rapide des activités), ces enjeux nécessitent une capacité d'expérimentation. Ce n'est que par le biais de l'innovation que l'urbanité pourra être « généralisée » à l'échelle du Grand Roissy.

La création d'un laboratoire d'expérimentation urbaine pourrait être une réponse stratégique pertinente. Ce laboratoire pourrait être consacré :

- aux recherches sur l'adaptation des règles d'urbanisme,
- au lancement d'appels à idées auprès d'architectes, d'urbanistes et de paysagistes et d'appels à projets auprès des collectivités locales ;
- à la réflexion sur les moyens de généraliser ces expérimentations à l'échelle du Grand Roissy

### **Intérêts et défis**

#### **Intérêts :**

- Une capacité d'innover collectivement au sein du Grand Roissy
- Une forte visibilité et une attractivité accrue vis-à-vis des investisseurs

#### **Défi :**

- Un coût financier, notamment en matière d'ingénierie.

### **Méthodologie**

**Acteurs...** : l'AIGP, l'EPA, les collectivités locales.

#### **Etapes :**

1. Lancement d'une consultation de l'AIGP via l'EPA : élaboration de cahiers des charges
2. Lancement d'appels à projets
3. Suivi mutualisé des projets sélectionnés
4. Elaboration d'un guide des bonnes pratiques.

## Un exemple ailleurs



### **Les Internationale Bau-Ausstellung (IBA, Exposition Internationale d'Architecture)**

L'Allemagne a inventé et fait évoluer un modèle de laboratoire d'expérimentation urbaine : il s'agit des IBA (Expositions Internationales d'Architecture), qui constituent des démarches de projet, visant à fédérer des acteurs pour mettre en mouvement la transformation d'un vaste territoire sur une période de temps limité (10 ans).

Les IBA élaborent une charte politique qui doit permettre de prendre en compte des projets de toute taille et de nature différente, souvent « catalyseurs » de transformations. Au travers de l'IBA, les projets incarnent la mutation d'un territoire bien plus vaste que leur territoire d'implantation. Quel que soit leur taille, ils ont souvent un caractère innovant dans leur contenu ou dans leur élaboration.

Une autre particularité des IBA réside dans le fait qu'elles ne mettent pas en place de crédits particuliers. Elles s'appuient sur les crédits de droit commun des collectivités qui portent le(s) projet(s), et tiennent donc une fonction d'impulsion et de coordination de l'innovation sur un territoire.

Du point de vue de la gouvernance, les IBA se dotent d'un « Comité de pilotage » qui regroupe les élus, auxquels sont adjoints quelques experts. Il a pour mission d'aider les porteurs à mieux définir leurs projets et d'animer la démarche par des événements de tout type (colloques, événements culturels, présentation de l'avancement de la démarche...).

### **2013 : L'IBA Hambourg le thème : intégration urbaine des espaces fonctionnels**

Le périmètre de l'IBA de Hambourg inclut l'île Wilhelmsburg, située sur l'Elbe, le quartier de Veddel ainsi que le port intérieur de Harburg. Cet espace concentre les potentiels et les problèmes générés par la rencontre du global et du local: Wilhelmsburg, situé à seulement 7 minutes de RER de la gare centrale, réunit le port, l'industrie, la ville, et des réserves naturelles (marais salants). Cette zone de 28 km<sup>2</sup> est sillonnée de nombreuses voies de transport et compte environ 55 000 habitants issus de plus de 30 nations.

Ce sont ces contradictions que l'IBA Hambourg doit travailler : articuler le développement économique, l'urbanisme et la cohésion sociale pour que cet espace devienne un point de contact exemplaire entre les cultures internationales et le passage de marchandises provenant du monde entier. L'IBA Hambourg s'est donné trois axes de travail :

1. L'atout que représente une société cosmopolite pour une métropole.
2. Les « franges urbaines », ces « métrozones » qui doivent être transformées en lieux originaux et attrayants.
3. La ville face au changement climatique.



## **dispositif 5** Les contractualisations pour l'équilibre emploi-habitat

### **Fonctions du dispositif**

Sur le territoire, l'écart entre la création d'emplois et la production de logements tend à s'accroître. Cette dynamique doit désormais être maîtrisée pour que le Grand Roissy monte en qualité urbaine, et devienne un espace métropolitain à part entière. 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, dans le but de maintenir un équilibre raisonnable entre les fonctions résidentielles et économiques.

Dans cette optique, il convient de mobiliser les acteurs publics comme les acteurs privés :

- Concernant les acteurs publics, une **convention cadre d'équilibre emploi-habitat** pourrait être mise en place à l'instar de celle prévue par le code de l'urbanisme. Celui-ci prévoit en effet qu'en Ile de France les objectifs de construction, reconstruction, réhabilitation ou extension de locaux d'activités soient réalisés en cohérence avec les objectifs de production de logement. Un tel accord est actuellement en vigueur sur plusieurs territoires d'Ile de France : Plaine Commune, Montreuil, Saint-Ouen, La Garenne-Colombes et la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre. Une convention cadre sans valeur juridique mais servant à délivrer les agréments pourrait ainsi être passée entre l'Etat et l'association des collectivités du Grand Roissy, après consultation des communes.
- Concernant les acteurs privés, il s'agit d'aller progressivement vers un **conventionnement** avec les promoteurs afin de les attirer et les diversifier sur le territoire du Grand Roissy.

Dans cette optique, plusieurs démarches sont envisageables, de la sélection des promoteurs via les appels à projets, jusqu'à des contractualisations collectives sur des objectifs quantitatifs précis, que ce soit en matière de nombre de logements que de prix de sortie. Plusieurs expériences de ce type sont actuellement menées par des collectivités.

### **Intérêts et défis**

#### **Intérêt :**

- Une maîtrise retrouvée et négociée sur la production de logement.

#### **Défis :**

- Une échelle inédite pour la signature d'une telle convention
- Une règle procédurale à adapter concernant l'agrémentation, dans la mesure où la convention serait interdépartementale (trois Préfets concernés)
- Des objectifs d'équilibre à décliner à une échelle plus fine que celle du Grand Roissy, en fonction des dynamiques propres à chaque territoire.

## Des exemples ailleurs

### La convention d'équilibre emploi-habitat pour la ville de Paris

Une convention d'équilibre emploi-habitat a été signée pour la période 2006/2010 entre l'Etat et la ville de Paris. Elle définit pour l'ensemble du territoire communal les équilibres à respecter entre les constructions destinées au logement et celles destinées au bureau (étant donné le caractère majoritairement tertiaire des activités à Paris).

Cette convention se fonde sur analyse de l'évolution de l'emploi et de la population sur le territoire communal : l'évolution depuis 1990 s'est traduite par une quasi-stabilité de la population, conforme aux objectifs, mais par une baisse du nombre d'emplois nettement plus forte que prévu. L'évolution du parc de logements et de bureaux montre que, par rapport aux perspectives chiffrées du SDRIF, l'augmentation du parc de logements a été nettement plus rapide, alors que l'augmentation du parc de bureaux a été nettement plus faible. Cependant, dans un contexte persistant de pénurie du logement, l'Etat et la ville de Paris se sont mis d'accord sur la poursuite du développement du logement, afin de contribuer de manière active à l'atteinte des objectifs régionaux. Il a donc été convenu que le ratio logement/bureau (L/B) ne devra pas être inférieur à une valeur de 2,7, retenue en référence au quotient des prévisions du SDRIF de 1994 sur 25 ans en matière de construction de logements et de bureaux ; cette valeur ne permettant pas de faire remonter le taux d'emploi de la capitale au niveau prévu par le schéma directeur régional mais contribuant à augmenter les capacités d'accueil du parc de logements parisien.

### L'appel à manifestation d'intérêt de Valbonne Sophia Antipolis

La commune de Valbonne Sophia Antipolis a initié une politique volontariste de maîtrise de la production d'habitat et de régulation du marché, dans l'optique de **garantir l'accès au logement pour la population de son territoire, en particulier pour les actifs qui y travaillent**. Elle a ainsi lancé Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), qui traduit de manière opérationnelle les objectifs fixés par la Commune. Il s'agit proposer de l'accession à la propriété abordable dans les quartiers plus résidentiels : *« Le volet « accession » de l'opération s'adresse prioritairement aux actifs de Sophia Antipolis qui ne trouvent pas à satisfaire leur besoin de logement dans un périmètre raisonnable par rapport à leur lieu de travail, en raison des prix prohibitifs du marché azuréen. Les acquéreurs visés sont exclusivement des personnes physiques, sous plafond de ressources PLI accession vivant ou travaillant à l'année sur le territoire et destinant l'acquisition à leur résidence principale. Les demandes de résidence secondaire actuelle ou programmée, ni celles liées à la constitution d'un patrimoine locatif, même si celles-ci sont adossées à un dispositif attractif de défiscalisation ne pourront pas être traitées sur ce programme. »*.

L'appel à manifestation d'intérêt établit un processus ainsi que des critères précis concernant la construction et la commercialisation des logements, que les prestataires devront respecter :

- **Scoring des candidatures à l'achat des logements** : la commune examine les candidatures des acheteurs pour vérifier qu'ils correspondent aux critères qu'elle s'est fixés. L'opérateur reçoit les candidatures adressées par la commune dans l'ordre décroissant du scoring obtenu.
- **Régulation du prix de vente** : le prix de vente des logements devra répondre aux objectifs de mixité et être largement ouvert aux différentes catégories socioprofessionnelles représentées sur le périmètre de la technopole.
- **Anticipation des évolutions du marché** : les ventes sont assorties d'une clause anti-spéculative d'une durée de 15 ans.

### **La charte promoteurs de Saint-Ouen**

En 2006, la ville de Saint-Ouen a signé avec vingt-sept promoteurs une charte, **document contractuel**, visant à réguler le marché immobilier et limiter l'envolée des prix. Plusieurs clauses composent cette charte :

- Une obligation de baisse de 10% des prix des logements neufs par rapport aux prix du marché par quartier, ainsi qu'une diminution supplémentaire de 10% pour les primo-accédants.
- Une limitation de la taille des copropriétés, qui ne doivent pas dépasser cinquante logements
- Une obligation programmatique d'au moins 70% de logements de trois pièces et plus .



## **dispositif 6** Mise en réseau des équipements et des services sur le territoire

### **Fonctions du dispositif**

Le territoire du Grand Roissy ne manque pas d'équipements métropolitains phares : plateformes aéroportuaires, PIEX, MAE, projet Europacity à l'étude,... Il a également su développer une offre d'équipements locaux, destinés à servir les citoyens dans la proximité. Cette offre mérite aujourd'hui d'être organisée : il faut passer d'une logique de concurrence entre les territoires à une logique de mise en complémentarité de leurs équipements. Ainsi, pour que le Grand Roissy dispose d'une offre diversifiée et de qualité, il faut mutualiser les offres, via leur mise en réseau.

La mise en réseau des différents équipements poursuit plusieurs objectifs selon les publics visés :

- Vis-à-vis des franciliens et des touristes : intensifier leur usage du territoire, en leur suggérant des « parcours » : une visite au PIEX peut s'accompagner de loisirs dans les centres commerciaux ou de visites culturelles.
- Vis-à-vis des habitants du Grand Roissy : renforcer la visibilité et l'accessibilité de l'ensemble des équipements, qu'ils soient d'envergure local ou métropolitaine, à l'ensemble des populations résidant sur le territoire, afin d'améliorer la qualité de vie du Grand Roissy et son attractivité résidentielle.

### **Intérêts et défis**

#### **Intérêt :**

- Une montée en gamme progressive des services offerts par le territoire.

#### **Défis :**

- Des concurrences territoriales à dépasser.
- Une accessibilité pour tous à l'ensemble des équipements à garantir.

## Méthodologie

**Acteurs...** : collectivités locales, Etat, Région, Départements..

**Etapes :**

- La mise en réseau des équipements requiert des études préalables concernant la formule retenue :
- Un « pass » par public, ou un même pass modulable selon les publics
- Quels services et équipements sont ciblés ? Le pass est-il valable pour des services et équipements privés ?
- Le pass fonctionne-t-il sur le mode de l'abonnement ou de réductions ?
- ...
- Déterminer la structure de gouvernance : vers une co-maîtrise d'ouvrage du pass entre les différents niveaux (collectivités locales, départements, région, Etat) ?

## Des exemples ailleurs

### Les pass urbains de Montpellier et d'Amiens : une seule maîtrise d'ouvrage

A Amiens, le « pass » est une **carte multiservices qui remplace différentes cartes d'abonnés**. Initialement créée pour un équipement (le théâtre) elle a vocation à être élargie à d'autres activités et services d'Amiens Métropole et sera utilisable dans d'autres espaces de sport, de culture et de tourisme (les bibliothèques, au musée de Picardie, au parc zoologique d'Amiens, à la piscine du Nautilus, au centre sportif G.Vallerey, à l'office de tourisme, la maison du Théâtre et au conservatoire Musicaa). A terme, la carte permettra également de louer un Vélam ou prendre le bus. En vue de sa généralisation à d'autres équipements, la Ville travaille actuellement à la création d'un portail internet sur lequel les usagers pourront recharger leur carte, être informés des activités et réserver.



A Montpellier, la logique multiservices similaire : Le Pass'Agglo permet aux résidents de l'agglomération de bénéficier de tarifs préférentiels dans les équipements de la Communauté d'Agglomération (piscines, planétarium Galilée, musée Fabre, médiathèques, écolothèque...) ; d'avoir accès aux 19 Points Propreté du territoire (carte indispensable depuis le 1er juillet 2005 pour l'accès à ces derniers) et aux services de la Cyber Base mis en œuvre par Montpellier Agglomération pour les personnes qui cherchent un emploi ou ont envie de créer une entreprise. Fonctionnant sur une logique tarifaire, le pass'agglo a pu être élargi à des partenariats avec des entreprises de loisirs privées : cinéma, bowling, laser game,...

## **dispositif 7** Le Schéma dynamique d'Aménagement du Grand Roissy

### **Fonctions du dispositif**

La démarche du Grand Roissy propose un cadre de cohérence fondé sur des principes et des axes stratégiques susceptibles de constituer les pierres fondatrices de la convergence entre les acteurs dans la construction de leur vision du Grand Roissy. Elle constitue la première étape vers un cadre de planification qui permettra d'assurer la cohérence des développements à venir, de manière concrète et pragmatique. Ce cadre de planification, sur la base de la présente démarche, devra être complété dans un premier temps par deux types de dispositifs :

Le premier est l'élaboration d'un schéma fonctionnel agricole, qui permette de définir de manière précise les enjeux de maintien et préservation des espaces agricoles existants. Cet enjeu est reconnu par tous, et s'avère particulièrement urgent. Pour ce faire, il s'agira de s'appuyer sur les études menées par la DDT du Val d'Oise et l'EPA, de définir les espaces agricoles stratégiques, et éventuellement de mettre en place des Zones d'Agriculture Protégées, permettant de modifier des documents d'urbanisme existants, sans engager leur mise à jour intégrale.

Le second réside dans la poursuite du travail esquissé dans la charte du Grand Roissy : les douze axes fédérateurs peuvent constituer la base de travail pour des chantiers inter-territoriaux à géométrie variable. Les différentes maîtrises d'ouvrage pourront travailler collectivement, en fonction des objectifs proposés par les axes fédérateurs.

A moyen terme, il s'agira de formaliser un document de planification pour le Grand Roissy. Etant donné les caractéristiques du Grand Roissy (un territoire large, en partie aggloméré, en partie rural, et dont la géographie intercommunale est morcelée), deux modalités différentes sont envisageables :

- Le « super-SCOT », élaboré à l'échelle du Grand Roissy dans son ensemble, proposant un cadre réglementaire et une capacité prescriptive ;
- L'InterSCOT du Grand Roissy, misant sur la cohérence de SCOT plus limités, et pouvant par exemple se concrétiser sous la forme d'un PADD commun.

### **Intérêts et défis**

#### **SCENARIO A : Le SCOT du Grand Roissy**

##### **Intérêts :**

- Un gage de cohérence accru sur l'ensemble du territoire
- Un dispositif commun et unique susceptible de faire de l'InterSCOT avec les territoires voisins (SCOT de Plaine Commune, SCOT du Pays de Meaux, SCOT de Marne et Gondoire,...)

## Défis

- Des risques de blocage lié à la gouvernance complexe
- La nécessité de faire évoluer rapidement l'association vers un statut plus formel de type SIEP...
- La remise en chantier des scot existants sievo...

## SCENARIO B : L'interSCOT du Grand Roissy

### Intérêts :

- Une première étape plus souple pour aller vers une planification commune, sans nécessité de mettre en place une institution supplémentaire.
- Une mise en route plus rapide des différents SCOT
- La possibilité d'élaborer un PADD commun.

### Défis :

- Pas de valeur juridique de l'InterScot : un document qui n'est pas opposable.
- Des SCOT à «plusieurs vitesses», dont les niveaux d'avancement différent, et qui rendent plus compliqué l'élaboration de l'InterSCOT.
- Le risque de la formalisation des antagonismes préexistants: SCOT Est versus SCOT Ouest versus SCOT Sud versus SCOT Nord.

## Méthodologie

**Acteurs...** : Intercommunalités, EPA, Région en lien avec l'Etat.

### Etapes :

1. Elaboration d'un schéma fonctionnel agricole
  2. Mise en place des chantiers interterritoriaux, sur la base des axes fédérateurs de la charte.
  3. Formalisation d'un document de planification :
- concernant la forme, les élus doivent décider s'ils préfèrent s'engager sur le modèle du super SCOT ou sur celui de l'InterSCOT.
  - concernant le fond, le présent rapport dégage des pistes stratégiques territorialisées avec les axes fédérateurs. Les trois thématiques abordées (les lieux, les liens et la cohérence entre le développement économiques et l'habitabilité du territoire) constituent un socle sur lequel il est possible d'engager l'élaboration d'un document de type SCOT.



## Des exemples ailleurs

### Le schéma agricole de Chambéry métropole

Chambéry métropole exerce depuis 2006 une compétence de suivi de l'agriculture périurbaine, de valorisation des espaces naturels. L'agglomération s'est engagée dans une démarche d'élaboration d'un schéma agricole afin de bien cerner la dimension agricole du territoire, de préciser la place et les rôles de l'agriculture dans l'agglomération ainsi que l'articulation entre les différentes utilisations de l'espace en matière d'habitat, d'économie, d'agriculture et de loisirs. Ce schéma agricole constitue un outil d'aide à la décision en matière d'aménagement spatial et de développement territorial pour concourir au maintien d'une agriculture viable trouvant sa place dans l'agglomération en rapide évolution.

La démarche initiée en 2008 s'est déroulée en trois étapes :

- la réalisation d'**une étude préalable** devant permettre de cerner la dimension agricole du territoire
- la définition des domaines d'action et d'intervention de Chambéry métropole à travers des **axes stratégiques** partagés et validés par tous
- une déclinaison de ces axes stratégiques en **plan d'actions opérationnelles** visant à définir les moyens à mettre en œuvre. Parmi ces actions, notons la définition des espaces agricoles stratégiques pour l'agglomération et le soutien des initiatives communales en matière d'outils pour rationaliser l'utilisation des terrains agricoles, la mise en place de Zones Agricoles Protégées, la négociation avec l'EPF pour des acquisitions foncières,...

### Le SCOT du Rovaltain – Drôme Ardèche

En Rhône Alpes, un vaste territoire dont le premier enjeu commun est constitué par la présence d'une gare TGV a décidé d'élaborer un SCOT. Le syndicat mixte SCoT Rovaltain Drôme-Ardèche rassemble 106 communes et compte 307 000 habitants. Il comprend neuf intercommunalités : deux communautés d'agglomération et sept communautés de communes et est à cheval sur deux départements : la Drôme et l'Ardèche. Le territoire constitue un vaste ensemble géographique de plus de 1500 km<sup>2</sup> et est organisé autour de trois pôles : Valence, Romans/Bourg de péage et Tain/Tournon.



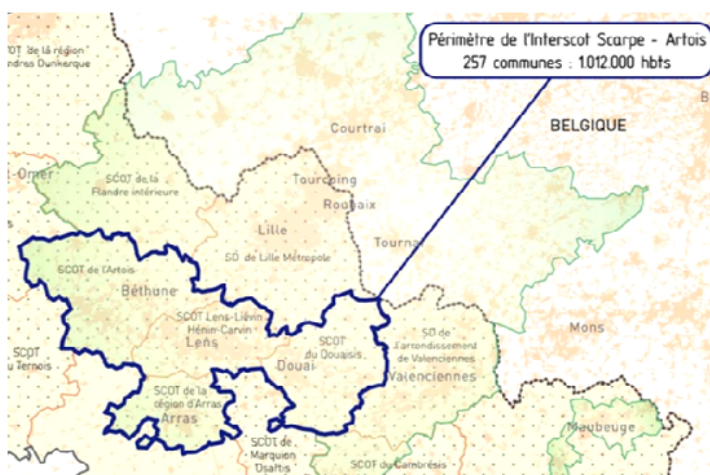
Il mêle plaines, plateaux, vallées et versants et recèle de nombreux espaces naturels dont les principales caractéristiques sont leur variété et leur proximité avec des sites d'occupation humaine en évolution. Le territoire accueille également

de grandes infrastructures de communication : la gare TGV, deux autoroutes, et le port de Valence/Portes-lès-Valence.

Le syndicat mixte SCoT est administré par un comité syndical composé actuellement de 67 délégués représentant 9 intercommunalités et 4 communes non fédérées. Ainsi, toutes les communes du territoire sont représentées. Pour faciliter ses travaux, le comité syndical s'organise en cinq commissions thématiques. Au quotidien, l'activité du syndicat mixte est suivie par un bureau de 15 membres.

### **L'interSCOT Scarpe Artois**

La démarche inter-Scot Scarpe Artois coordonne quatre Scot situés au sud de Lille, totalisant une population d'un million d'habitants : le SCoT du Gand Douais, le SCoT Lens-Liévin-Hénin-Carvin et le SCoT de l'Artois. L'inter-Scot naît d'abord d'une volonté technique,



en 2003 avec des rencontres entre les directeurs de Scot. A partir de 2006, les Présidents de Scot se réunissent également. La signature d'une « Convention partenariale et d'objectifs des Scot » a lieu en novembre 2009 et inscrit l'évolution d'une coopération technique informelle à une coopération plus politique et plus intégrée. Dès lors, la vie de l'InterSCOT est rythmée par les comités techniques (entre directeurs de Scot) et les comités de pilotage (entre Présidents de Scot)

Les thèmes étudiés dans la démarche sont l'étalement urbain, les transports en commun, l'urbanisme commercial, le plan climat territorial, le travail sur les espaces limitrophes entre les Scot et les indicateurs de suivi. L'extension de l'inter-Scot au Scot de Lille Métropole est un sujet en cours de discussion entre les élus.

### **L'interSCOT Vallée de l'Oise**

La démarche inter-Scot de la Vallée de l'Oise coordonne quatre Scot, dont celui du Grand

Creillois (88 000 habitants) et le Schéma Directeur de Compiègne (71 000 habitants). Contrairement à l'exemple du SCOT Scarpe-Artois, c'est une rencontre des Présidents des Scot qui marque son lancement en 2007. Par ailleurs, l'inter-Scot technique existe « de fait », sur un territoire où c'est l'agence d'urbanisme qui réalise les quatre Scot et travaille à leur cohérence.

En 2009, une Rencontre symbolique organisée sur un bateau descendant l'Oise permet aux élus de partager leur point de vue sur le territoire et d'évoquer les

grands projets dépassant ces périmètres comme le TGV Roissy-Creil-Amiens ou le Canal Seine-Nord Europe.

Depuis 2010, la mobilisation des élus s'intensifie, les Scot arrivant au stade d'élaboration de leur PADD. La rédaction par l'agence d'une sorte de PADD de l'inter-Scot, expression du projet politique, est également envisagée.



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**

**Λ/ECDP**  
Agences Elizabeth & Christian de Portzamparc

**GG**<sup>au</sup>  
Güler Güler architecture urbanism  
Robertson Green

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)