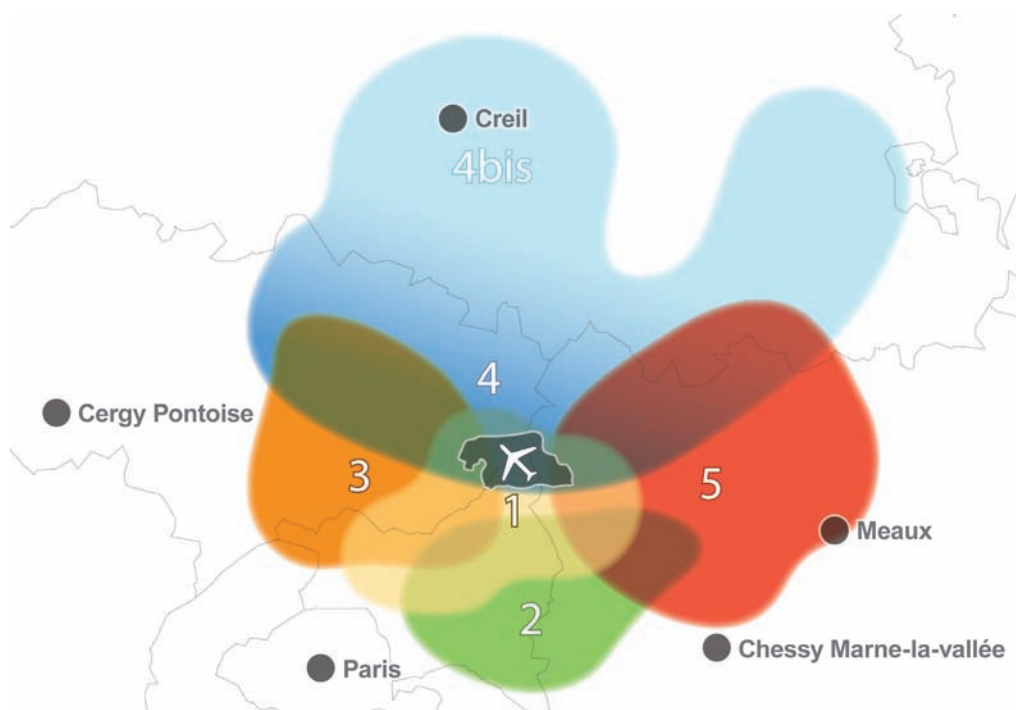


# Rapport final

## Annexe n°2/3

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

## Grand Roissy • les axes fédérateurs



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
<b><u>La mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif</u></b> 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.	<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>	<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.
		<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.
<b><u>Organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique</u></b> 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.	<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>	<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.
		<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.
<b><u>Ré-équilibrer la dynamique habitat/activités</u></b> 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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Réduction de l'effet de ciseau emplois/habitants</i></li> <li>• ...</li> </ul>	<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.
		<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 noeuds infrastructurels et la valorisation paysagère.
		<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.
<b><u>Rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer durablement les ressources</u></b> Le grand Roissy est un des principaux secteurs d'expansion de l'Île-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.	<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>	<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
		<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.
		<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.

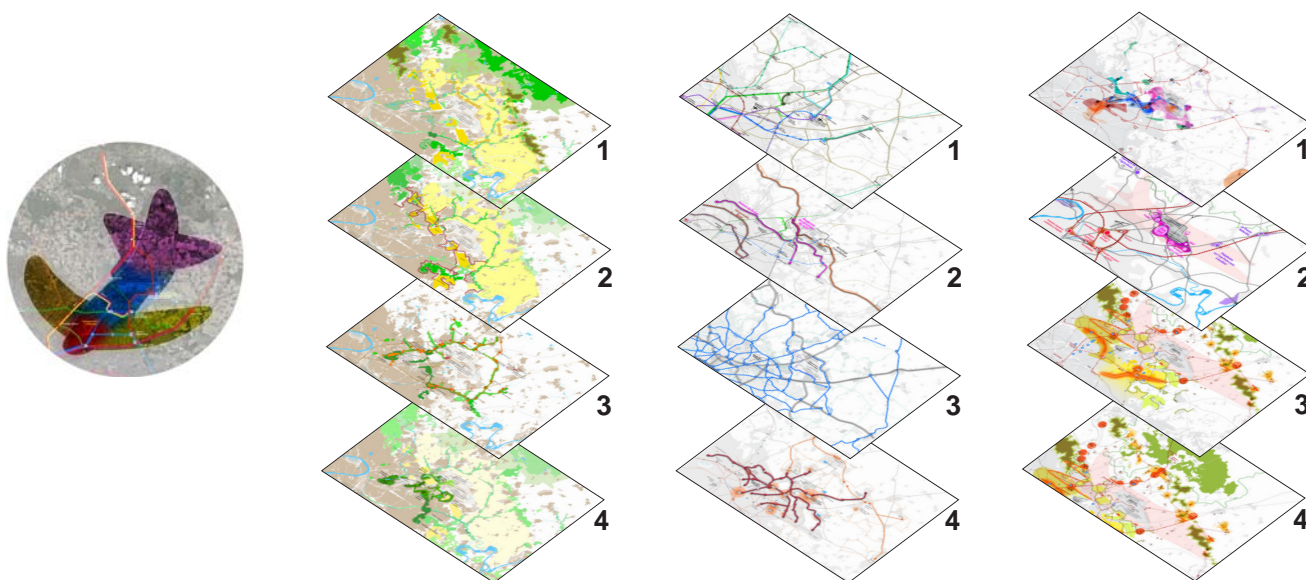
# annexe 2

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 • les axes fédérateurs

Le projet du Grand Roissy n'a pas la vocation d'un projet territorial, mais propose un cadre de cohérence aux projets territoriaux. Il s'agit de dégager les axes stratégiques susceptibles de constituer **les pierres fondatrices de la convergence entre les acteurs dans la construction de leur vision du Grand Roissy**. C'est pourquoi le projet s'articule autour de trois dimensions stratégiques, non exhaustives, mais cristallisant les enjeux fondamentaux du territoire.

l'avion **Grand Roissy** ↔ les lieux ↔ les liens ↔ cohérence économique et d'habitabilité



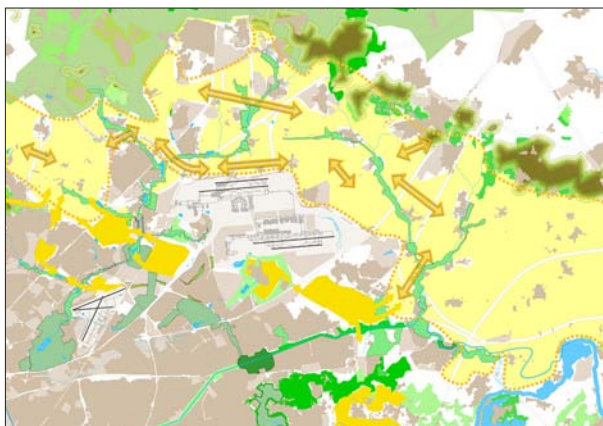
- 1- **la stratégie des lieux** promeut un mode de développement qualitatif et lisible du Grand Roissy, pour donner une identité forte à la région aéroportuaire au sein du Grand Paris. Elle dépasse la représentation fonctionnelle liée à la plateforme.
- 2- **la stratégie des liens** structure un réseau multimodal et métropolitain propre au territoire du Grand Roissy, organise ses flux internes et le maille avec le Grand Paris et le Nord-Ouest Européen
- 3- **la stratégie de la dynamique économique et d'habitabilité** vise à améliorer la lisibilité et la performance à travers la différenciation des qualités et des potentiels intrinsèques des espaces du Grand Roissy. Elle assure un équilibre durable entre la dynamique économique et l'habitabilité du Grand Roissy dans le Grand Paris.

NB : combinant schématisation et détails/contours précis, la représentation vise à rendre lisibles les propositions mais celles-ci ne résultent pas d'un travail d'arbitrage sur les vocations des espaces à une échelle fine ni d'arbitrage sur des projets. Ces cartes sont à la fois illustratives des enjeux à grande échelle et suggestives des projets possibles pour fabriquer un système cohérent, dans un contexte très évolutif, en particulier sur les transports. Ce ne sont donc pas des schémas finis mais des documents de travail utiles pour préparer les chantiers de coopération qui vont suivre.

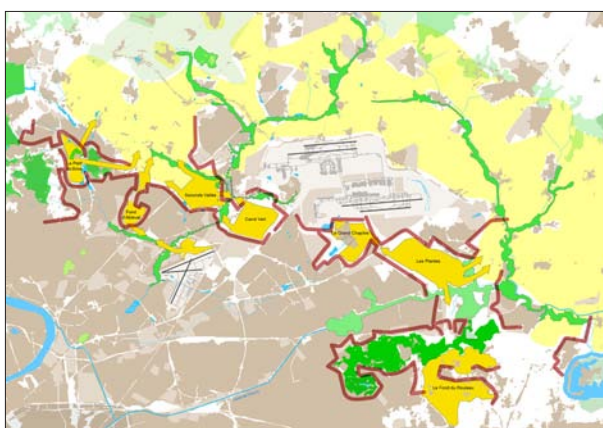
<b>les lieux</b>	<b>7</b>
La trame du site du Grand Roissy	8
A _ Pérenniser l'arc agricole à grande échelle	9
B _ Valoriser les interpénétrations ville-nature et maîtriser la mutation de la lisière	10
C _ Prendre appui sur un « cercle vert » pour le développement urbain	11
D _ Mettre en « réseau les parcs urbains » comme socle qualitatif de la ville aéroportuaire	12
 <b>les liens</b>	 <b>13</b>
Réseau structurant du Grand Roissy	14
A _ Renforcer et développer le réseau à grande capacité	15
B _ Améliorer le maillage est-ouest sur une base multimodale	16
C _ Organiser le réseau de voirie de l'agglomération	17
D _ Organiser la diffusion et le rabattement dans le système multipolaire	18
 <b>cohérence économique et habitabilité</b>	 <b>19</b>
Cohérence économique et habitabilité du Grand Roissy	20
A _ Différencier quatre grands ensembles dans l'espace économique Roissy - Le Bourget	21
B _ Concentration et plateformisation de la logistique	22
C _ Utiliser les lieux et les liens comme appui d'intensification de « l'arc nord-est » francilien	23
D _ Intensifier l'habitat sur le « belvédère du Grand Roissy »	24







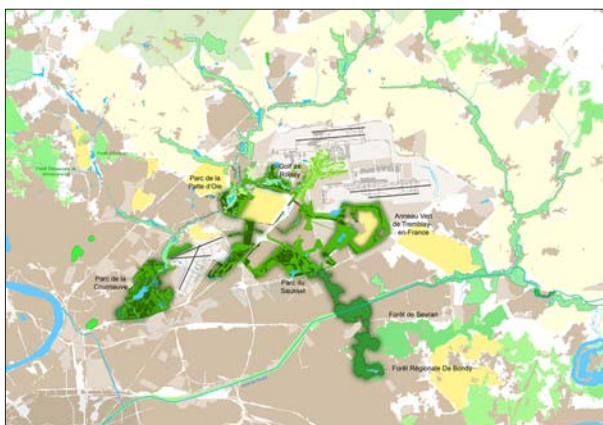
A \_ Pérenniser l'arc agricole à grande échelle



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

## Retrouver les lieux pour installer le développement

Avant l'installation de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, la topographie a longtemps orienté l'aménagement du grand territoire de Roissy. Les plaines qui accueillent une des productions agricoles la plus performante en Île-de-France ainsi que les vallons et les collines structuraient l'urbanisation du Nord-Est Francilien. Aujourd'hui, le développement économique et urbain se fait sur un mode extensif, le long des grands axes infrastructurels, sans égard pour la topographie. Cette dynamique génère des situations conflictuelles entre les différents usages de l'espace et une perte de « l'esprit particulier » du territoire.

Au demeurant, la question n'est pas celle de la conservation paysagère. Il s'agit au contraire de passer d'une vision, souvent un peu statique, de ceinture verte - qui n'a pas empêché l'étalement non-structuré de l'urbanisation massive des dernières décennies - à une vision plus dynamique de l'interpénétration de la nature et du développement urbain.

Cette démarche a pour objectifs (1) d'amener le futur développement, (2) de lui donner du sens et (3) finalement de conférer au Grand Roissy une identité forte à caractère «vert». Le Grand Roissy pourrait devenir le complément nord-est du faisceau vert de Versailles-Saclay-Boulogne au sud-est du Grand-Paris.



La trame du site  
du Grand Roissy

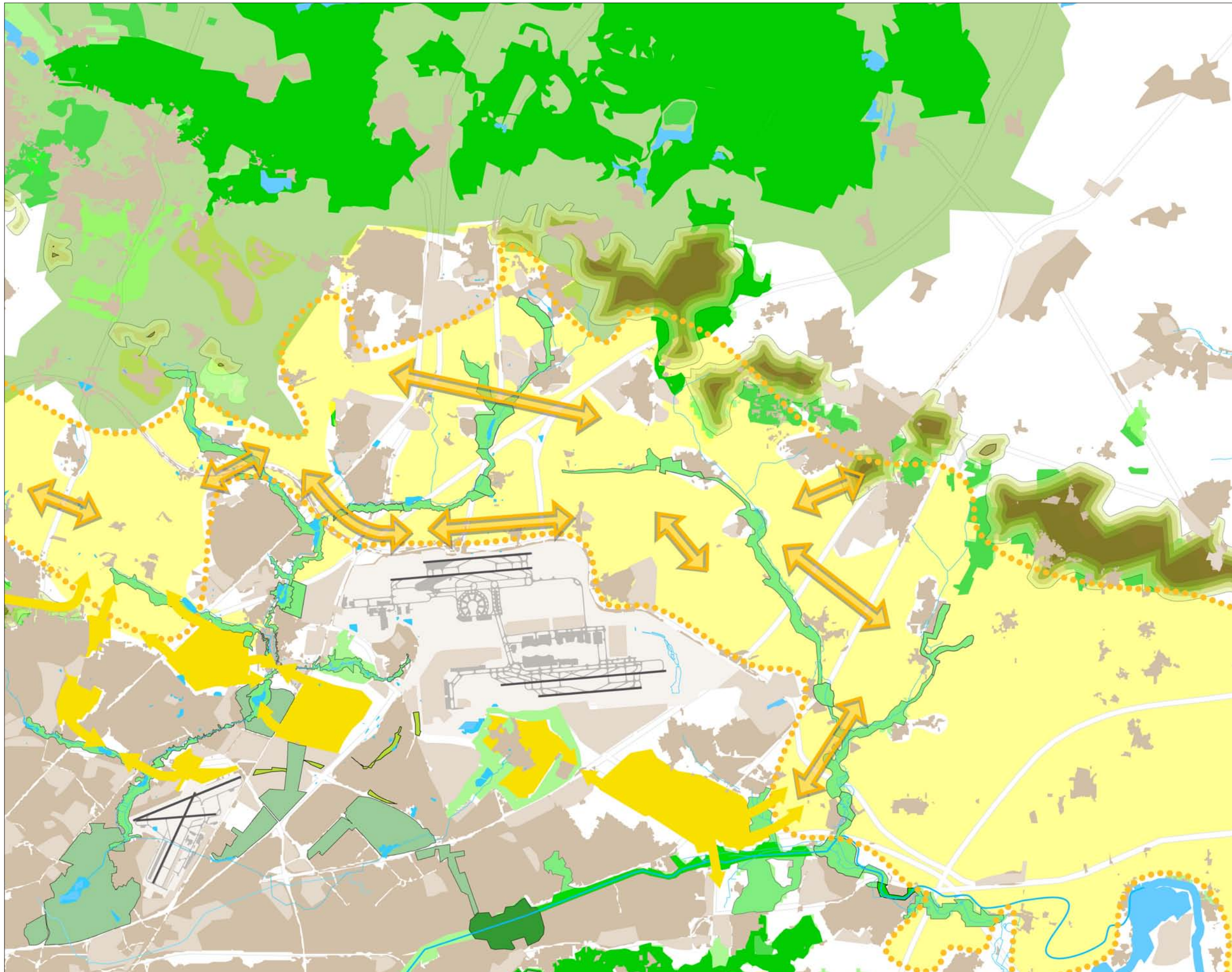
- Urbanisation existante
- Projets en cours et à l'étude (sources IAU/ EPA)
- PNR
- Maintenir la fonction agricole
- Pérenniser et/ou faire évoluer l'interface agricole
- Mettre en réseau les parcs péri urbains
- Prendre appui sur le 'Cercle Vert' pour le développement urbain
- Relief remarquable
- Projets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

0 1 km 2 km



## A\_ Pérenniser l'arc agricole à grande échelle

La grande continuité agricole qui s'étend entre Meaux et Domont / Écouen au nord de la plateforme aéroportuaire à une fonction économique essentielle: elle dispose d'une excellente qualité agronomique et autorise de hauts rendements. Il est aujourd'hui nécessaire d'assurer la pérennité de cette continuité pour garantir son bon fonctionnement, tant écologique qu'économique. L'étalement urbain au nord et au nord-est de la plateforme, autour des anciens villages et le long des infrastructures radiales, doit donc être contenu.



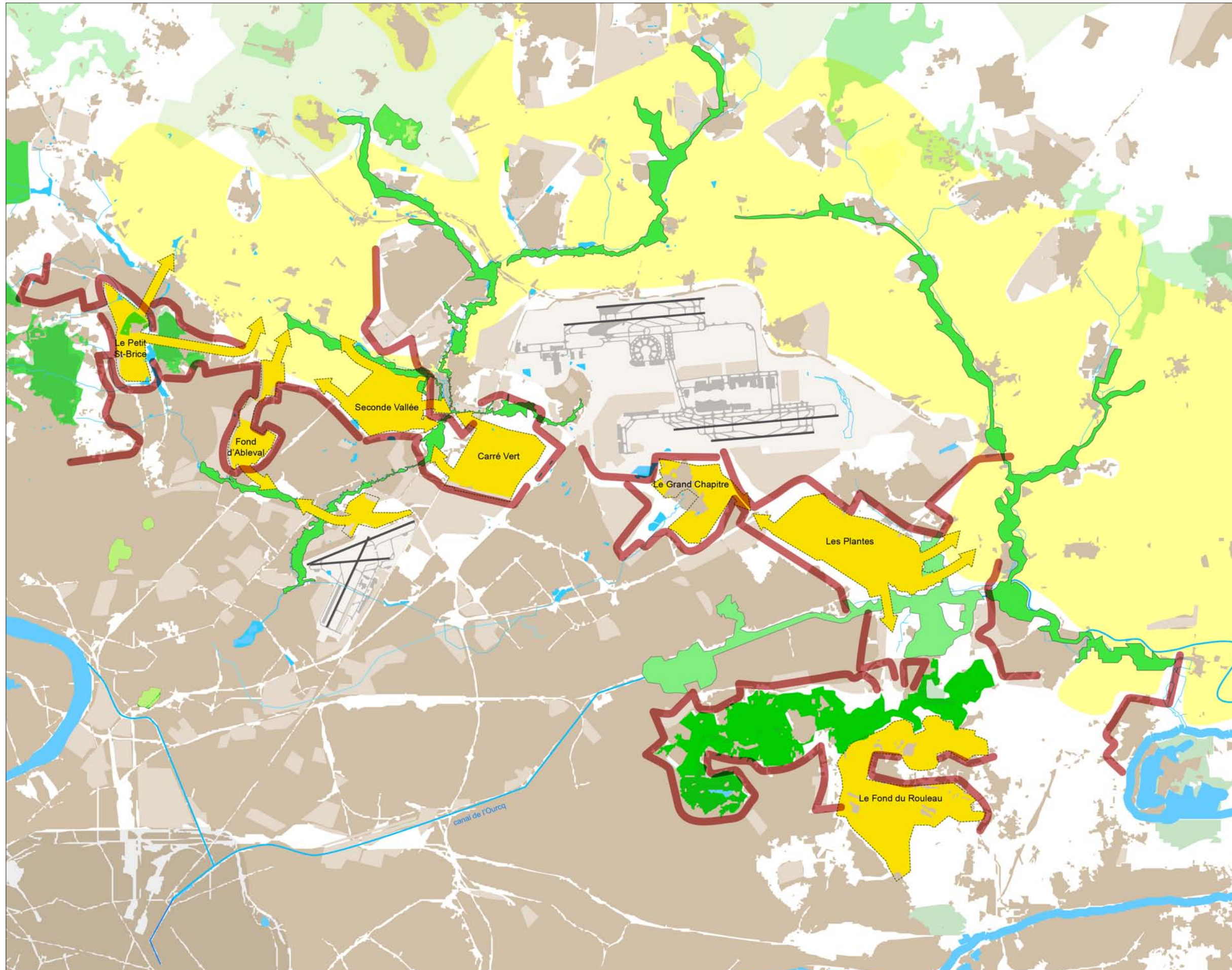
- Urbanisation existante
- Projets en cours et à l'étude (sources IAU/ EPA)
- Maintenir la fonction agricole à long terme
- Interface agricole
- Préserver les corridors agricoles

0 1 km 2 km



## B\_ Valoriser les interpénétrations ville- nature et maîtriser la mutation de la lisière

Les poches agricoles existantes en lisière urbaine de l'agglomération parisienne sont aujourd'hui considérées comme des réserves foncières locales. Ces poches disposent pourtant encore de la taille critique pour être rentables (de 300-500 ha) et pourraient constituer une coopérative agricole d'environ 4 000 ha. Aménager une «lisière des poches agricoles» permettrait, non seulement, de poursuivre leur exploitation et d'accueillir de nouvelles formes d'agriculture, mais également de créer de la valeur ajoutée en valorisant les lisières comme un élément structurant de la qualité urbaine. La valeur du paysage comme socle du développement urbain dépend donc largement des agriculteurs qui entretiennent l'espace.



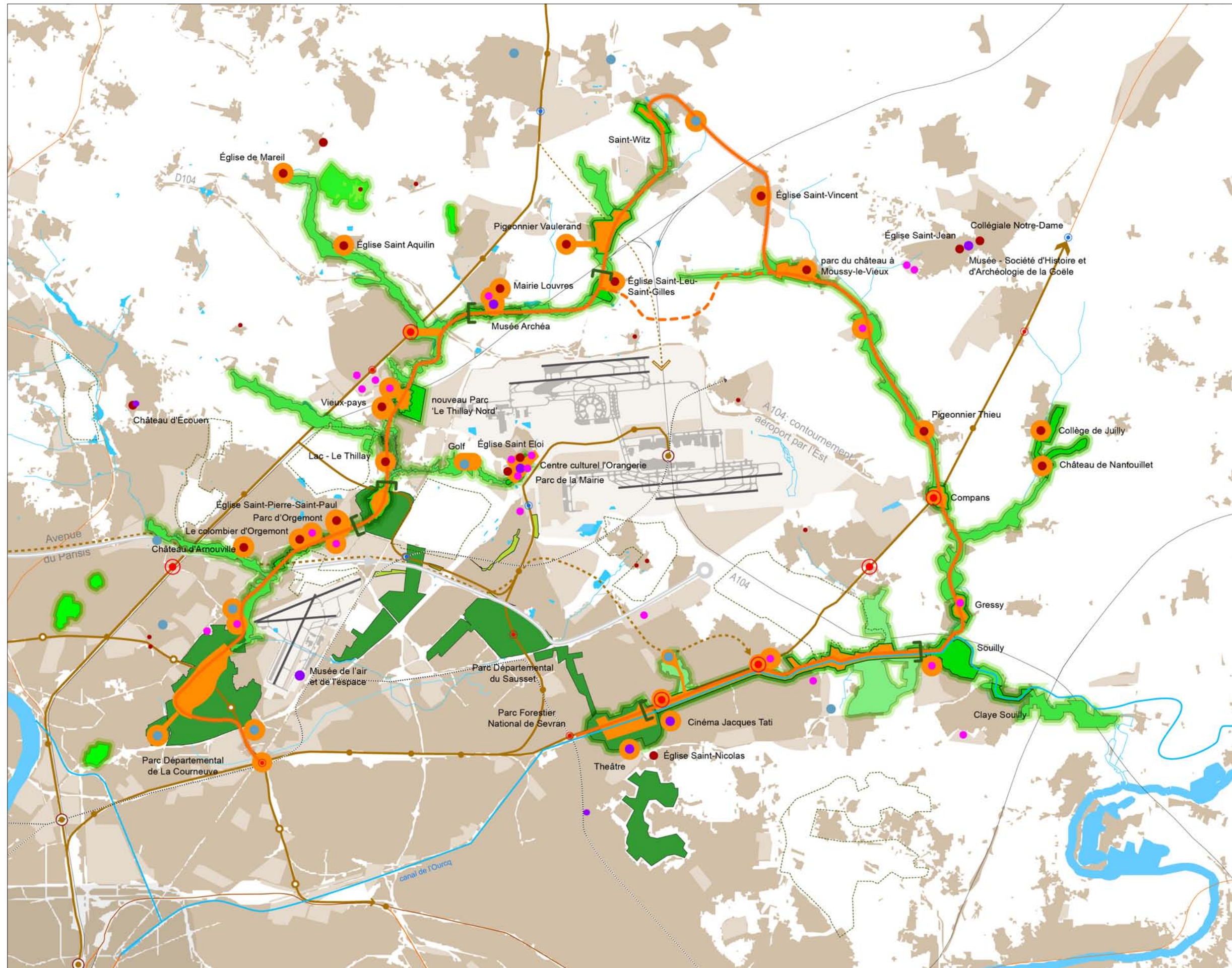
- Urbanisation existante
- Projets en cours et à l'étude (sources IAU/ EPA)
- Pérenniser et/ou faire évoluer l'interface agricole
- Frange urbaine

0 1 km 2 km



### C\_ Prendre appui sur un « cercle vert » pour le développement urbain

L'urbanisation locale doit être guidée par une vision cohérente à l'échelle du Grand Roissy. Les régions aéroportuaires étrangères (notamment Amsterdam et Francfort), ont montré leur capacité à concevoir un « cercle vert », tramant le grand espace urbain et lui conférant une identité écologique. A Roissy, la constitution du « cercle vert » peut se baser sur une capitalisation des atouts paysagers et topographiques, en reliant les vallons du Crould, du Rhin, de la Biberonne et de l'Ourcq. Sa réalisation est d'ores et déjà en cours, comme en attestent de nombreux projets (le parc de la Patte d'Oie, le projet paysager Goussainville-Villiers, le projet de requalification de la trame paysagère de la Seine-et-Marne, les parcs humides de Saint-Witz et la requalification du canal de l'Ourcq). Il s'agit aujourd'hui de mobiliser ensemble cet atout et de lui confier le caractère d'« axe de vie » du Grand Roissy. Cette trame verte multifonctionnelle doit pouvoir attirer des équipements publics et privés, structurer la requalification et l'expansion urbaine ainsi que rétablir et redécouvrir les éléments identitaires de la région aéroportuaire. Le « cercle vert » joue donc un rôle important de développement, complémentaire aux infrastructures de transport.



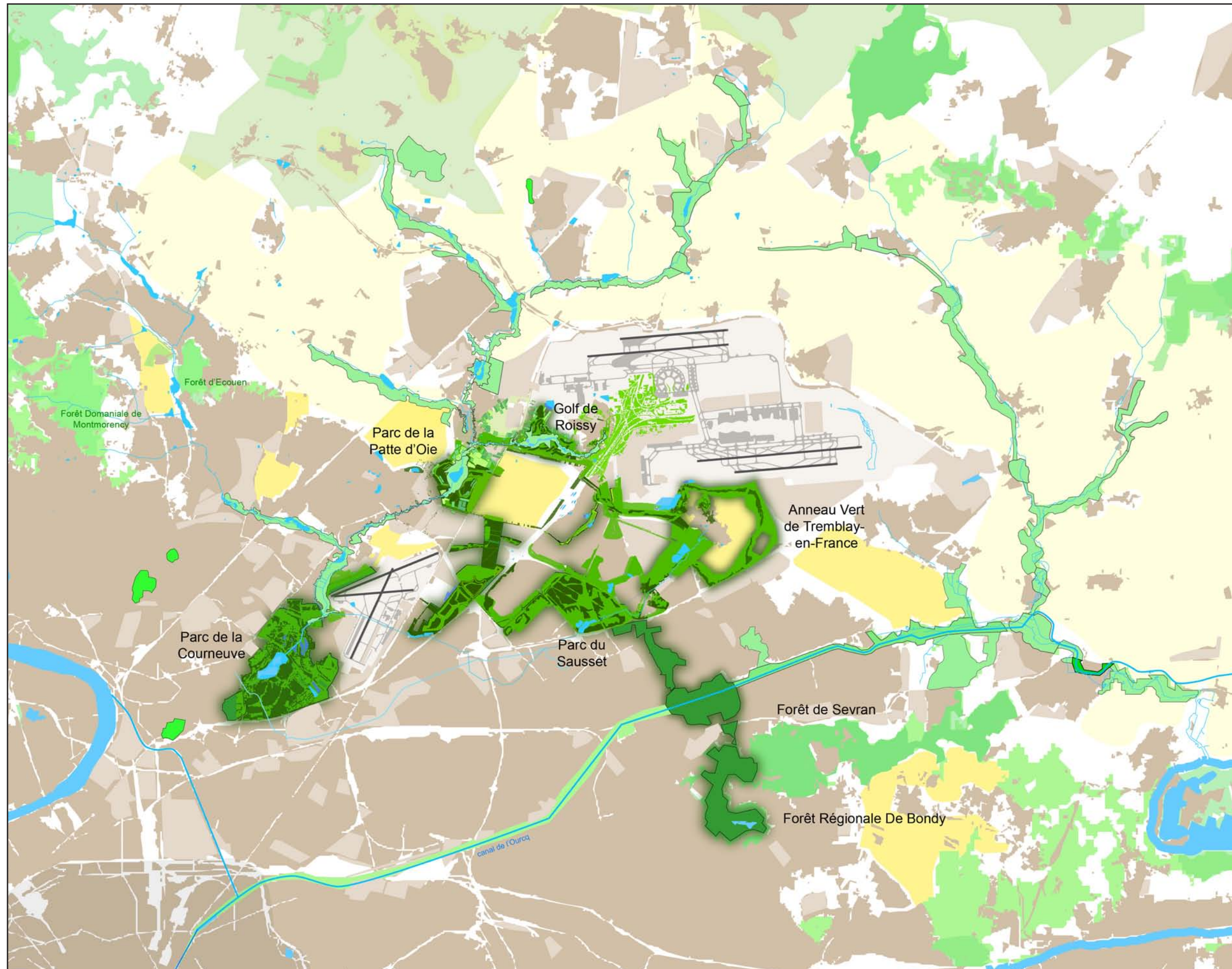
- Urbanisation existante
- Projets en cours et à l'étude (sources IAU/ EPA)
- Vallon
- Parc
- Equipements sportifs et culturels
- Monument / Attraction
- Hôtel
- Projet en cours
- Circulation douce
- Centralité verte
- Transport public structurant
- Gare
- Nouvelle gare





## D\_ Mettre en « réseau les parcs urbains » comme socle qualitatif de la ville aéroportuaire

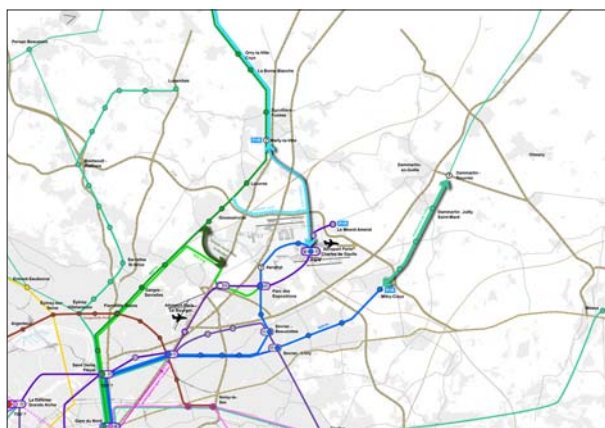
La dynamique rapide de développement des activités économiques au cœur du Grand Roissy demande à être complétée par un développement proportionnel des espaces verts. Les différents parcs périurbains isolés (Sausset, anneau de Tremblay, Vallons Vaudherland et golf de Roissy, Patte d'oie, Courneuve, Parc central du Triangle de Gonesse) doivent être mis en réseau, afin d'améliorer leur accessibilité et leur visibilité. Il s'agit de constituer un vaste espace de loisirs praticable pour les résidents et les actifs, et d'y promouvoir le développement des circulations douces pour les mobilités domicile-travail. Ce réseau de parcs devra garantir que la dynamique, qui résulte de la future croissance de l'attractivité de ce territoire (métro, barreau RER, TCSP, plateforme aéroportuaire Européenne dominante) sera durable, non seulement en termes d'effet climatique mais aussi en termes d'image, de qualité urbaine et de la valeur ajoutée.



- Urbanisation existante
- Projets en cours et à l'étude (sources IAU/ EPA)
- Parc en réseau
- Vallon
- Interface agricole

0 1 km 2 km





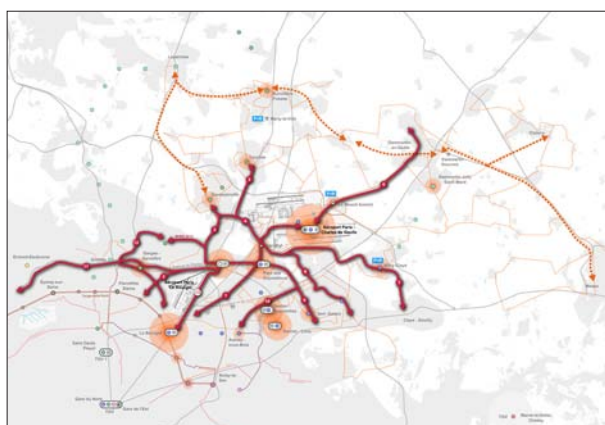
A \_ Renforcer et développer le réseau à grande capacité



B \_ Améliorer le maillage est-ouest sur une base multimodale



C \_ Organiser le réseau de voirie de l'agglomération



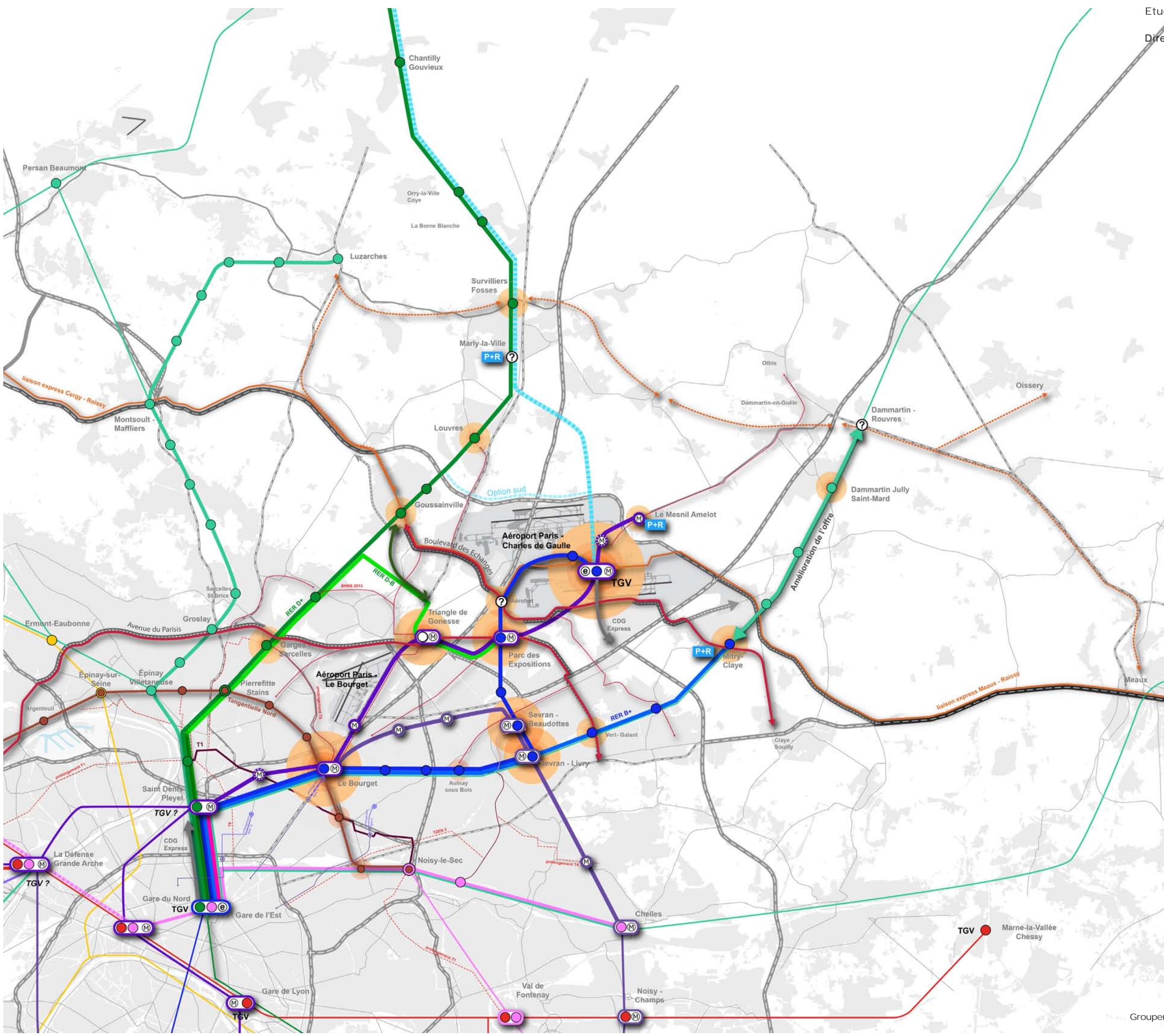
D \_ Organiser la diffusion et le rabattement dans le système multipolaire

## Mailler pour faire territoire

Les besoins de liaisons avec le pôle de Roissy sont multipolaires alors que l'accessibilité du Grand Roissy est encore essentiellement radiale avec Paris. Ce maillage pauvre engendre des difficultés: congestions routières, prédominance de l'automobile dans les déplacements internes en absence d'alternative modale, accessibilité est-ouest problématique, flux dispersés sans concentration sur les pôles d'échanges.

Il faut passer d'une organisation centre-périphérie à un réseau métropolitain à l'échelle du Grand Roissy. Ce réseau devra compléter les axes radiaux parisiens par un système maillé est-ouest et nord-sud multimodal. Ce maillage territorial sera essentiel pour le fonctionnement en interne du Grand Roissy et sa mise en réseau avec le Grand Paris.





**Réseau structurant du Grand Roissy**

**Existant inchangé**

- RER A
- RER B
- RER C
- RER D
- RER E
- Transilien
- Réseau TCSP
- TGV 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
- TGV ? 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 certaines en site propre) / prolongement du T5
- Réseau interurbain 'Grand Roissy' à étudier
- Noeud intermodal renforcé
- P+R Parking-relais

0 1 km 2 km

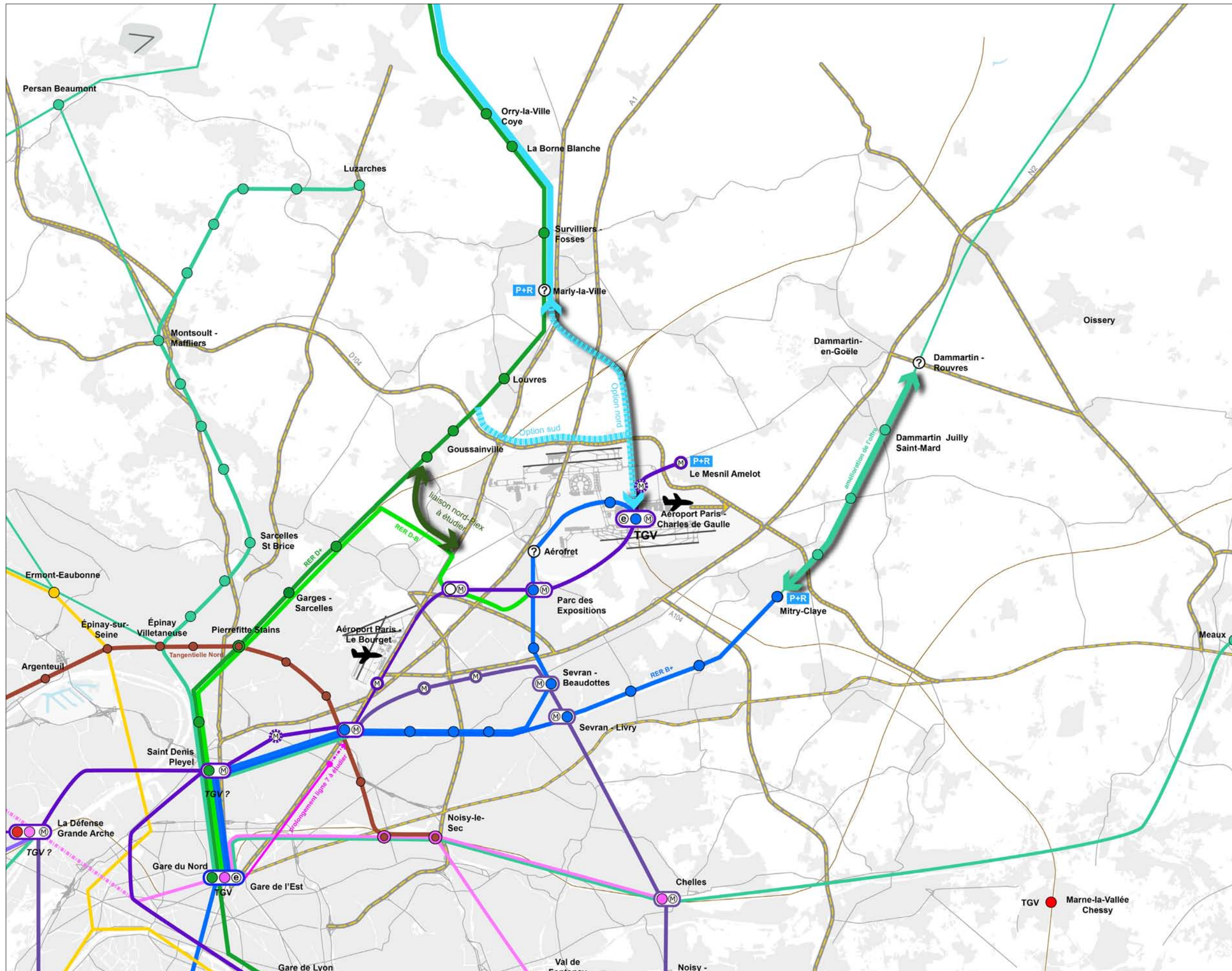


## A\_ Renforcer et développer le réseau à grande capacité

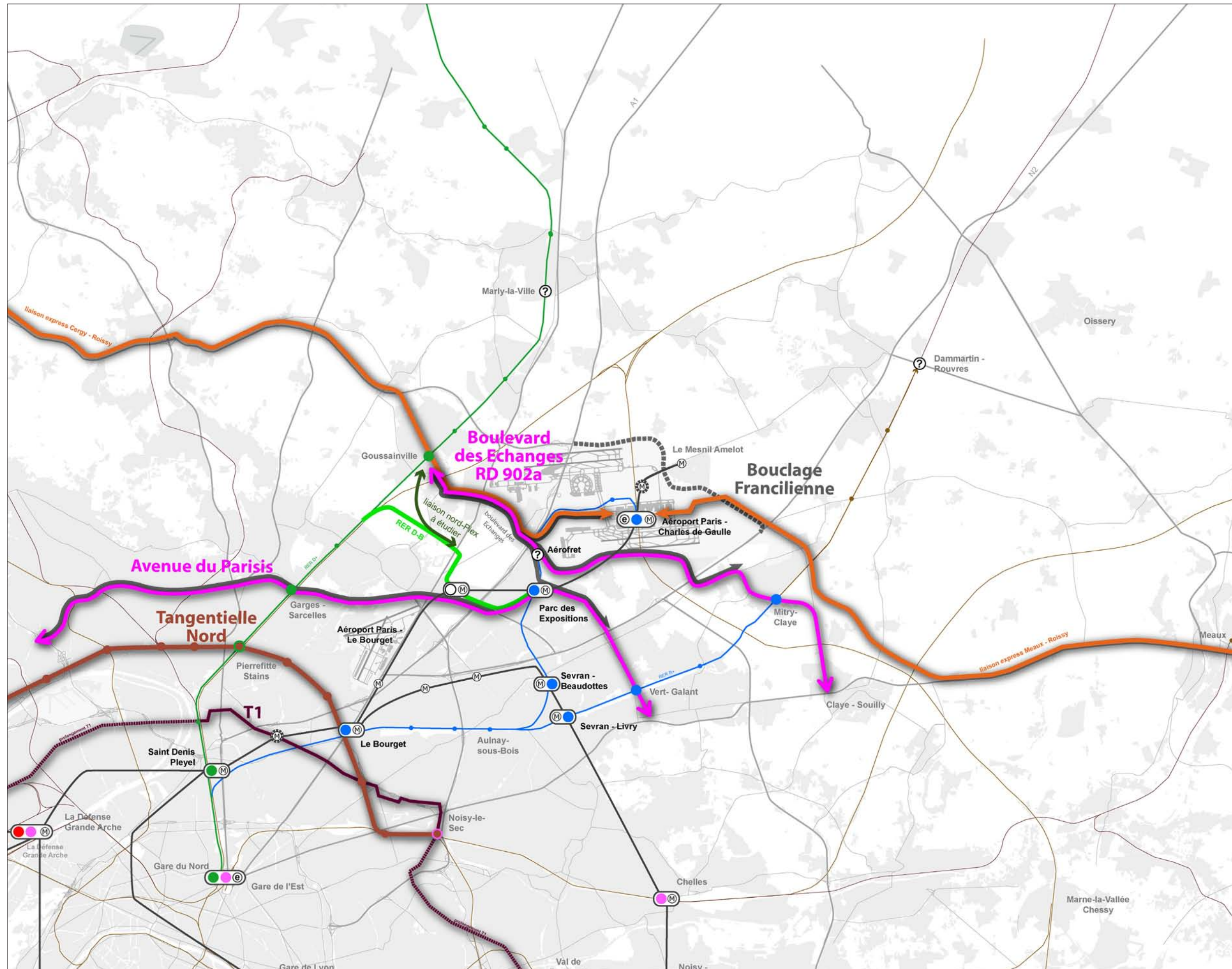
Pour renforcer et développer le réseau de transport à grande capacité (ferré) du Grand Roissy, pour qu'il soit à la dimension du bassin d'emploi et pour qu'il contribue à fabriquer un système métropolitain du Grand Roissy, il est nécessaire de renforcer l'offre radiale et de la compléter par des lignes tangentielles. Le réseau Grand Paris Express (métro automatique) va fortement améliorer le système tant radial qu'en rocade grâce à la création de deux lignes nouvelles (Roissy/La Défense et Noisy-Champs/le Bourget). Le réseau radial évolue avec la création d'une nouvelle offre ferrée Paris-Parc des expositions (barreau ferré RER D-B de Gonesse). Un nouveau service reliant le nord du Grand Roissy à Roissy-pole (projet liaison Roissy-Picardie) devrait s'accompagner d'une réflexion sur la liaison nord vers le parc des expositions. L'offre de service de Dammartin à Paris doit être améliorée.

Ce réseau ferré renforcé assure les grandes liaisons domicile-travail de la région parisienne et contribue en même temps à irriguer le territoire du Grand Roissy. Avec ses réserves de capacités, il devra encore davantage jouer ce rôle pour être attractif et engager le changement des pratiques modales indispensables au Grand Roissy. La politique d'offre de parc-relais sera déterminante.

- Existant**
- RER B
  - RER C
  - RER D
  - RER E
  - Transilien
  - Métro: ligne 7
  - TGV Gare TGV existante
  - Réseau viarie 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
  - CDG Express
  - Réseau viarie structurant à l'étude
- Proposition de Maillage à étudier**
- Amélioration de l'offre
  - Liaison Nord - PIEX à étudier
  - Gares supplémentaires
  - Prolongement ligne 7 à étudier
  - TGV ? Gare TGV à l'étude
  - P+R Parking-relais







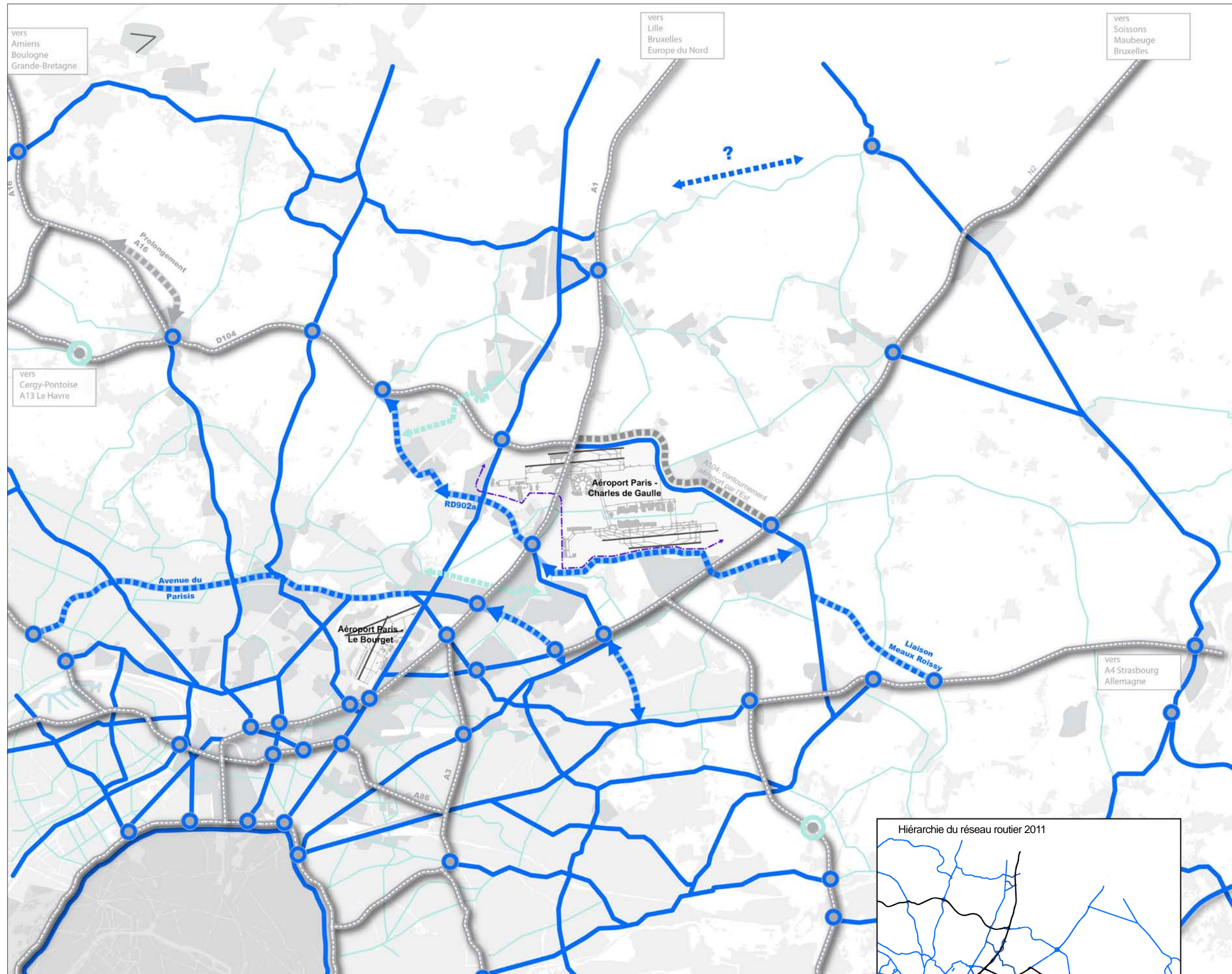
## B\_ Améliorer le maillage est-ouest sur une base multimodale

Mettre en réseau le Grand Roissy implique de compléter le réseau lourd métropolitain du Grand Paris Express et des lignes RER B et D, par des liaisons est-ouest . Hormis la rocade ferrée de la tangentielle, le maillage est-ouest peut être assuré par la transformation des voies routières en artères multimodales accueillant des bus à haut niveau de services irriguant et structurant le territoire : l'avenue du Parisis et la RD902a peuvent ainsi jouer un rôle dans l'aménagement, la desserte et le rabattement sur les gares du réseau métropolitain, ce qui implique des espaces dédiés, en site propre.

A plus grande échelle, les liaisons directes de bus entre le pôle de Roissy et les agglomérations de Cergy à l'ouest et de Meaux à l'est peuvent être assurées par les voies rapides (Francilienne et liaison Meaux-Roissy) puis par des sites propres à l'approche de Roissy.

- Existant**
  - Ligne RER
  - Gare RER A
  - Gare RER B
  - Gare RER D
  - Gare RER E
  - Tramway T1
- En cours / Projet**
  - Métro automatique
  - Nouvelle gare métro automatique ( / option)
  - Tangentielle Nord
  - RER D - B 'Barreau de Gonesse'
  - Nouvelle Gare RER
  - Prolongement tramway T1
  - CDG Express
  - Bouclage Francilienne
- Proposition de Maillage à étudier**
  - Liaison Nord - PIEX à étudier
  - Gares supplémentaires intégrées dans la mutation d'une offre RER
  - Liaisons express Cergy-Roissy / Meaux-Roissy
  - Liaisons structurantes bus / TCSP tangentielles à créer / prolonger
  - Voirie renforcée / créée (support de TCSP / express)



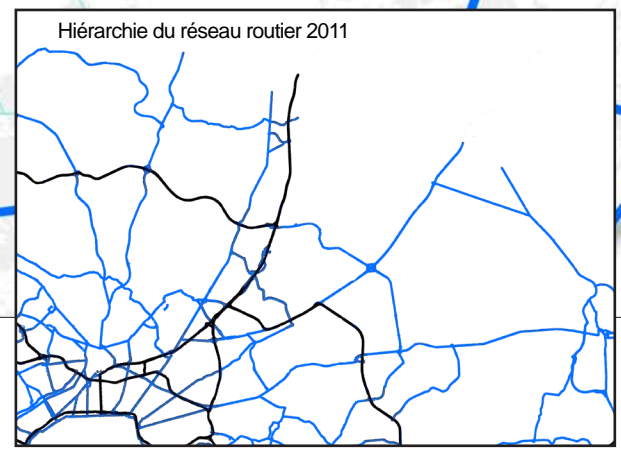


### C\_ Organiser le réseau de voirie de l'agglomération

Le maillage routier du Grand Roissy manque actuellement d'hiérarchisation. Le réseau supérieur (voies express et certaines voies nationales) accueille des trafics interdépartementaux et même locaux, le réseau local étant parfois directement branché sur le réseau supérieur. Le maillage actuel est aussi trop lâche pour supporter les projets prévus. Afin d'organiser les flux aux différentes échelles et d'améliorer la fonctionnalité du territoire, il est donc nécessaire de renforcer et de hiérarchiser le réseau routier : il faut structurer un véritable réseau de voirie d'agglomération qui organiserait les déplacements au sein du territoire.

Au Sud, de nouvelles liaisons (le réaménagement de la RD902 et l'avenue du Parisis) forment de grandes tangentes irriguant le territoire. Le projet de bouclage de la Francilienne offre l'opportunité de prolonger l'avenue du Parisis jusqu'à Sevran. Ces «boulevards urbains» doivent devenir un élément fort et unificateur du Sud du Grand Roissy. Au Nord-est, le réseau territorial actuel est quasi inexistant et limite la densification des villes en belvédère et leur maillage avec le pôle d'emplois de Roissy. Le surclassement de certaines voiries autorisant un maillage plus performant est-il envisageable? A l'Est, une nouvelle liaison territoriale projetée permettra un décongestionnement du niveau supérieur et reliera efficacement le territoire de Meaux à Roissy.

- Echangeur
  - Existant**
    - Liaison entre métropoles
    - Liaison entre département
    - Liaison locale
  - Projet / en cours**
    - Liaison entre métropoles
    - Liaison entre département à créer ou à renforcer
    - Liaison locale
  - Proposition de maillage à étudier**
    - Liaison entre département à créer ou à renforcer
    - Liaison locale
    - Liaison poids lourds interne au pôle de fret aérien / Carex / routier
- 0 1 km 2 km



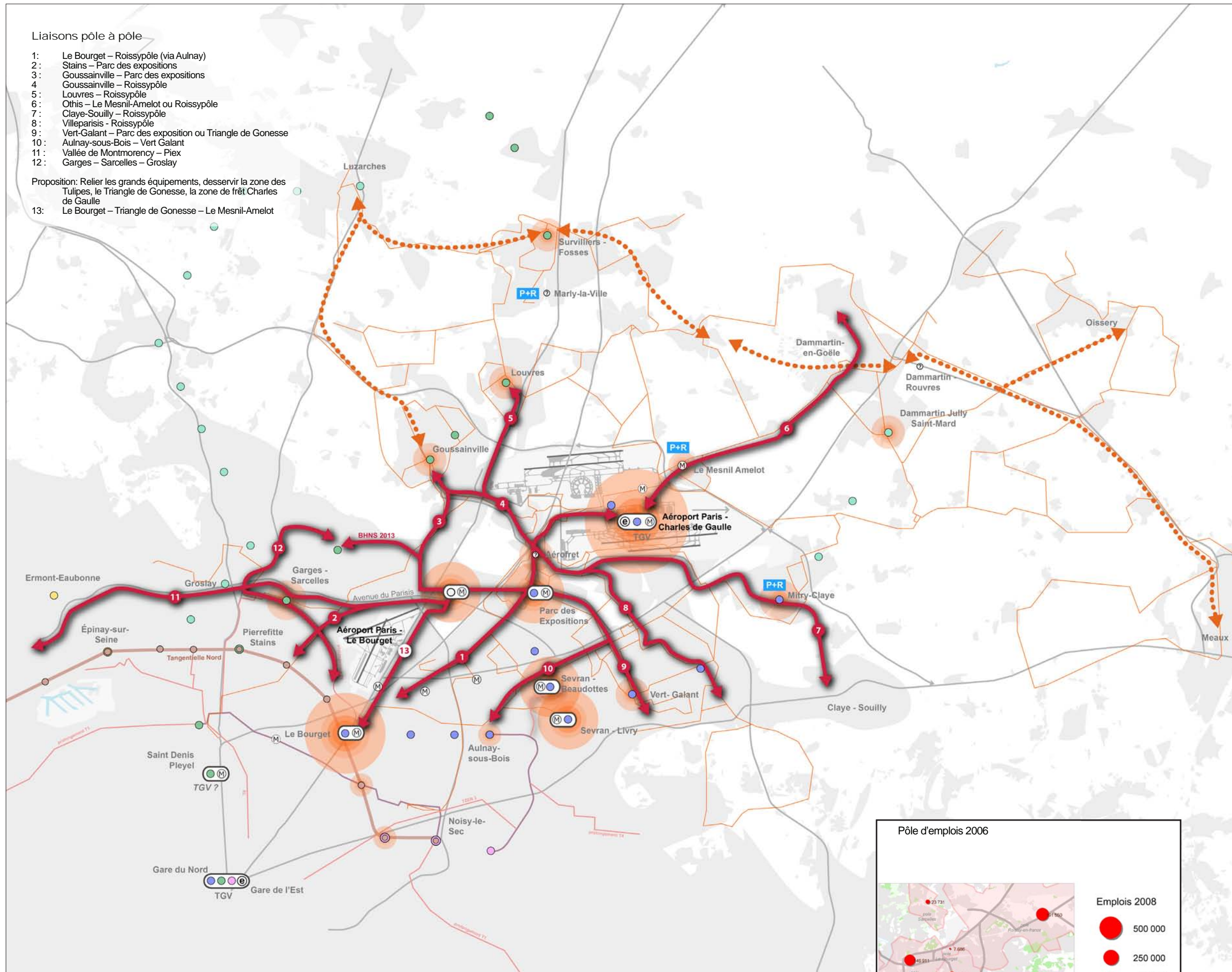


#### Liaisons pôle à pôle

- 1: Le Bourget – Roissy-pôle (via Aulnay)
- 2: Stains – Parc des expositions
- 3: Goussainville – Parc des expositions
- 4: Goussainville – Roissy-pôle
- 5: Louvres – Roissy-pôle
- 6: Othis – Le Mesnil-Amelot ou Roissy-pôle
- 7: Claye-Souilly – Roissy-pôle
- 8: Villeparisis - Roissy-pôle
- 9: Vert-Galant – Parc des exposition ou Triangle de Gonesse
- 10: Aulnay-sous-Bois – Vert Galant
- 11: Vallée de Montmorency – Piex
- 12: Garges – Sarcelles – Grosly

Proposition: Relier les grands équipements, desservir la zone des Tulipes, le Triangle de Gonesse, la zone de frêt Charles de Gaulle

- 13: Le Bourget – Triangle de Gonesse – Le Mesnil-Amelot



#### D\_ Organiser la diffusion et le rabattement dans le système multipolaire

La création de sites propre pour les bus sur les axes tangentiels (avenue du parisis, RD902a) et pour pénétrer sur la plate-forme de Roissy permet d'améliorer l'efficacité des liaisons pôle à pôle et d'obtenir, pour les plus fréquentées, un haut niveau de service.

L'étude en cours du STIF sur le réseau de surface identifie un certain nombre de liaisons qui favorisent l'accès des bassins résidentiels aux emplois de l'aire aéroportuaire de Roissy au Bourget : Dans ce système multi-polaire, les pôles les plus importants combinent plusieurs fonctions: lieux de destination pour les visiteurs, lieux de passage et de correspondance et pôle d'emplois. Cette combinaison de fonctions favorise l'intensité des pôles d'échanges et permet d'offrir plusieurs possibilités pour le voyageur (métro, RER, bus....)

Les principes de liaisons du réseau de bus de surface, dont certaines pourront emprunter des voies réservées permettent à la fois de relier ces différents pôles et de mettre en valeur les grands axes de développement urbain. Se déplacer dans le Grand Roissy doit ainsi devenir une commodité qui renforce l'identité de son aire métropolitaine, que le réseau à grande capacité ne permet pas à lui seul.

##### Existant

- Gare RER A
- Gare RER B
- Gare RER C
- Gare RER D
- Gare RER E
- Gare Transilien

Réseau TCSP

Réseau bus

TGV Gare TGV existante

##### En cours / Projet

Nouvelle gare métro automatique ( / option)

Tangentielle Nord

Nouvelle Gare RER

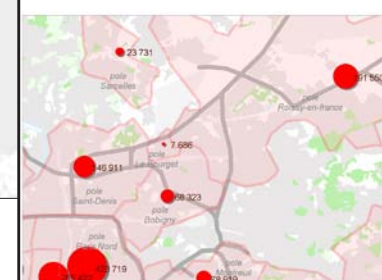
Prolongement / création TCSP

##### Proposition de Maillage à étudier

- Gares supplémentaires intégrées dans la mutation d'une offre RER
- Principes de liaison de surface (dont certaines en site propre)
- Réseau interurbain 'Grand Roissy' à étudier
- Etude STIF 2011: liens TC de surface à étudier
- Gare TGV à l'étude
- Noeud intermodal nouveau / renforcé
- Parking-relais

0 1 km 2 km

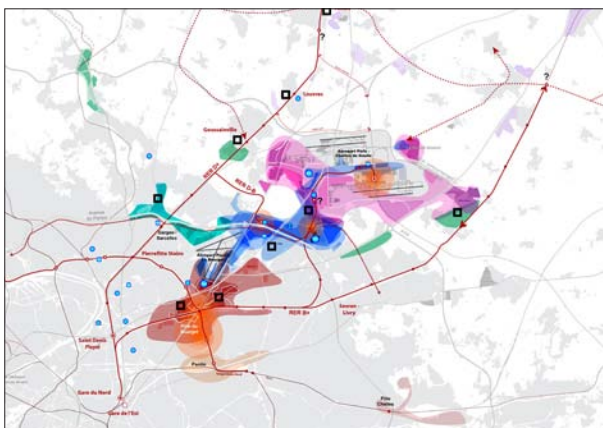
#### Pôle d'emplois 2006



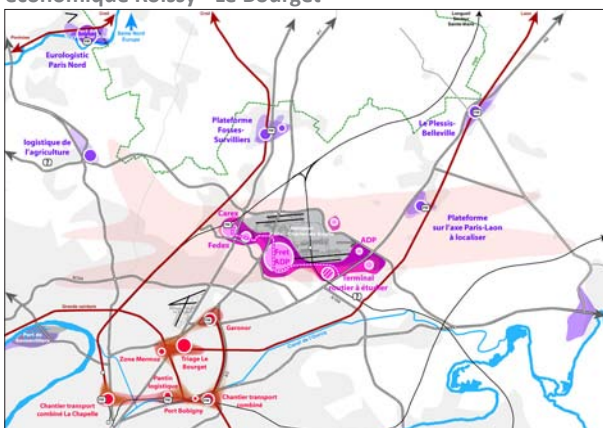
#### Emplois 2008

- 500 000
- 250 000
- 50 000

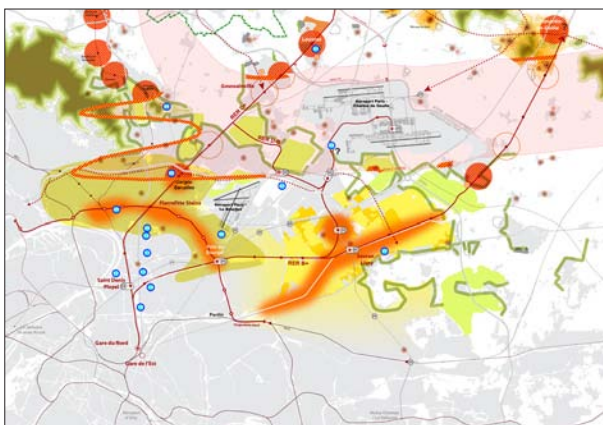




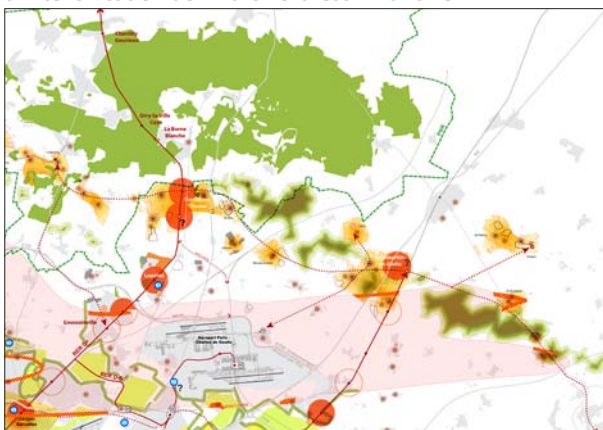
A \_ Différencier quatre grands ensembles dans l'espace économique Roissy - Le Bourget



B \_ Concentration et plateformisation de la logistique



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 »

## Différencier les dynamiques économiques et d'habitabilité pour gagner en lisibilité

La troisième dimension stratégique du Grand Roissy réside dans la maîtrise et la mise en cohérence de la dynamique économique et de la dynamique d'habitabilité, pour répondre conjointement au défi de la qualité urbaine et de la performance métropolitaine :

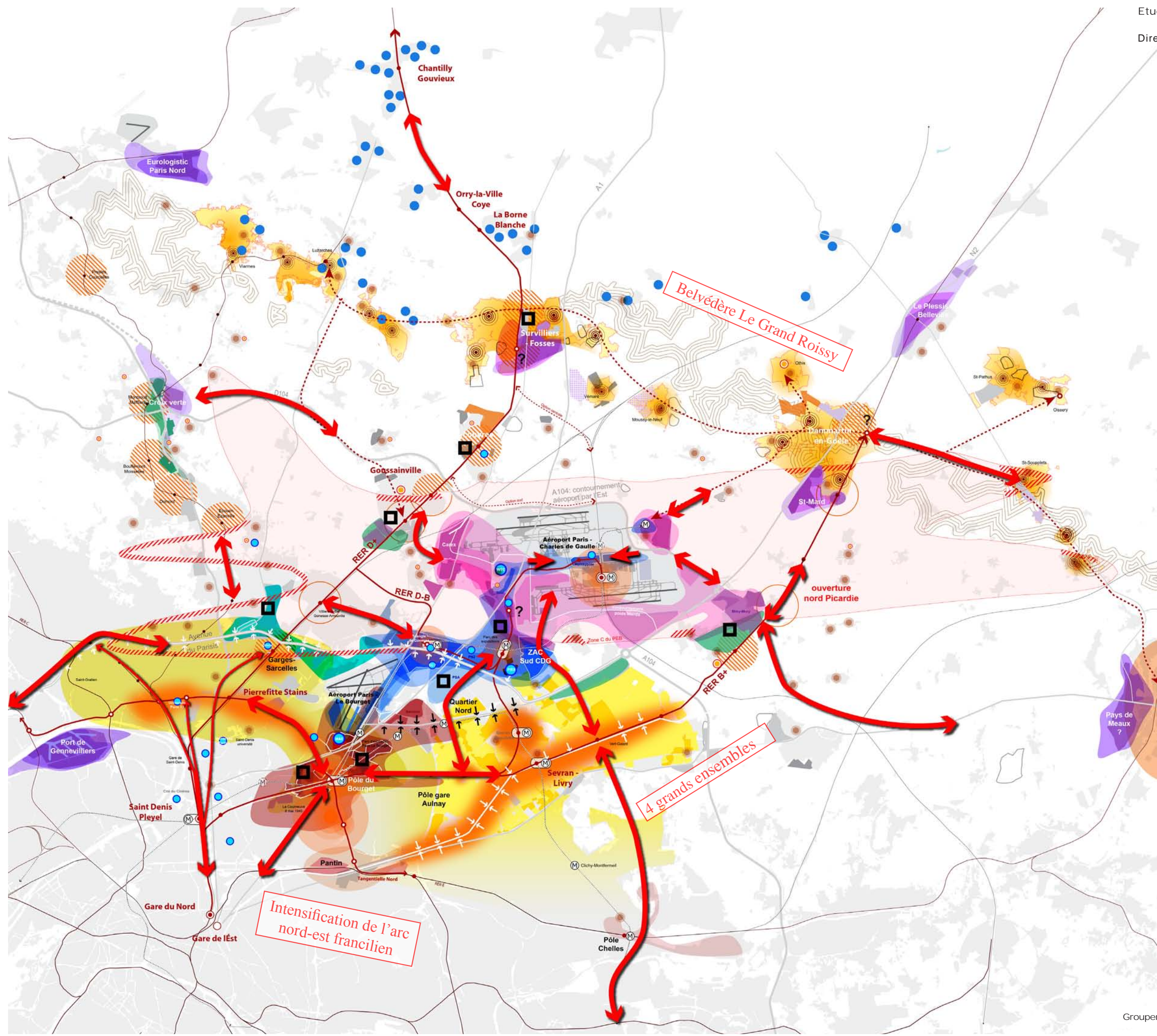
- il faut gagner en lisibilité et maintenir la position concurrentielle internationale du Grand Roissy (compétitivité)
- tout en stabilisant l'effet de ciseau entre la croissance de l'emploi et de la population (mixité de fonctions à l'échelle du territoire).

Pour ce faire, le Grand Roissy peut s'appuyer sur ses lieux (dimension stratégique No. 1) et ses liens (dimension stratégique No.2), qui vont offrir un cadre qualitatif et efficace sur lequel installer le développement futur.

Mais il faut également passer d'un développement dispersé et d'une consommation extensive du foncier à un système solidaire dont chacun des territoires joue un rôle complémentaire : il est temps d'organiser la croissance économique sur la base des atouts spécifiques de chaque territoire. Il est proposé (1) de différencier les qualités et potentiels des espaces, (2) de se focaliser sur des axes de développement concertés et (3) d'appliquer les principes de sélectivité et de temporalité du développement pour gagner des marges de manœuvre à moyen et long termes.

Par ailleurs, l'enjeu pour l'habitat réside dans la (co)production d'une masse critique de logements (production nouvelle et transformation) nécessaire à l'attractivité du territoire. Elle est fortement liée aux atouts paysagers du Grand Roissy, au développement des transports en commun et aux grands axes urbains.





**Cohérence économique et habitabilité  
du Grand Roissy**

Accroches territoriales / métropolitaines

Portes d'entrée Charles de Gaulle

Equipements 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 présentielle d'affaires existantes

Logistique existante

Logistique en cours/ à l'étude

Requalification des ZAE existantes

N 0 1 km 2 km



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

L'espace Nord-Sud entre la zone dense et l'aéroport, espace économique Roissy - Le Bourget, devrait être davantage différencié en quatre grands ensembles interpénétrés:

- la ceinture sud de la plateforme CDG, entre Carex et Mitry/Mesnil Amelot, accueille les fonctions fortement dépendantes de l'aéroport qui nécessitent une localisation à moins d'un quart d'heure de la plateforme (centres d'affaires, hôtellerie, logistique de haute valeur ajoutée, showroom, fret express, etc...). Il faut organiser leur développement, notamment réunies le long de la RD902a/D88, pour rendre lisible un véritable «Boulevard des échanges».

- Au Bourget, le projet s'articule autour de la structuration d'un pôle métropolitain à partir des fonctions urbaines mixtes (immobilier tertiaire, grands équipements, logements,...) et d'un pôle aéronautique et industriel en accroche sur l'aéroport du Bourget et la plateforme de Roissy.

- Entre les deux plateformes de CDG et Le Bourget, de Tremblay/Villepinte à Gonesse/Le Bourget, un ensemble de fonctions internationales tournées vers la métropole est en plein essor (équipements métropolitains, pôle techno-tertiaire), irrigué par le nouveau barreau RERD-B, le Grand Paris Express et l'avenue du Parisis (ZAC Sud CDG, PIEX, PN 2, Triangle de Gonesse, aéroport Le Bourget).

- L'axe est-ouest: la future tangentielle du Boulevard du Parisis-RN2, qui doit être conçu comme tangentielle multimodale, présente un fort potentiel de désenclavement du territoire. Des transformations (requalification et mutation) des zones d'activités existantes devront permettre une meilleure répartition des activités sur le territoire et aideront à une meilleure lisibilité. Le développement d'activités mixtes à forte valeur ajoutée est à promouvoir à l'est (Villepinte/Tremblay/Mitry) et à l'ouest (Sarcelles/Val de France) de ce futur axe urbain.

L'enjeu de la qualité durable de ces espaces réside dans une conception compacte, orientée sur les transports en commun qui permettent de travailler le caractère vert de la ville aéroportuaire.

N.B: Les différentes couleurs figurent des orientations et non un zonage

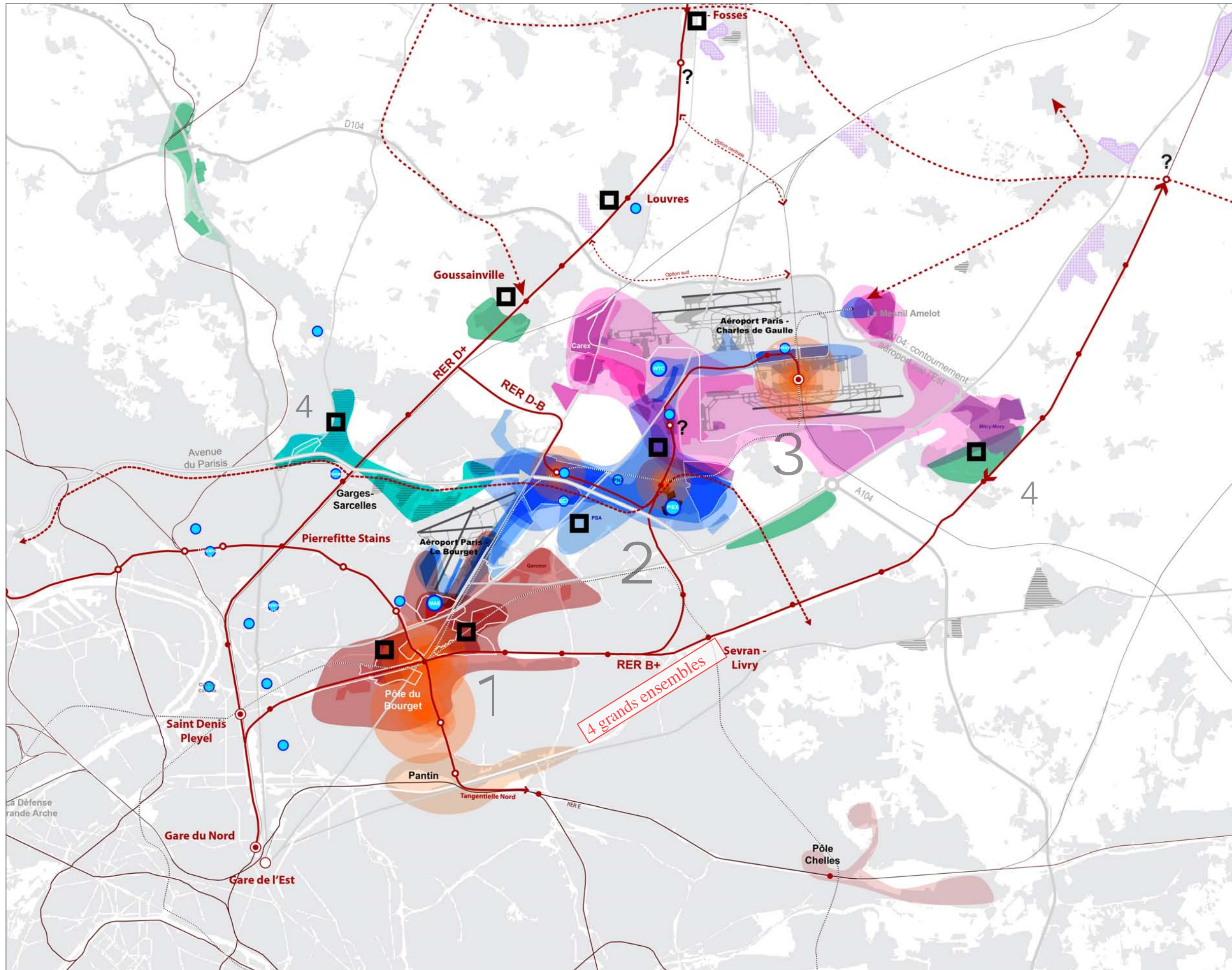
### En cours

- Requalification des ZAE existantes
- Equipement d'importance

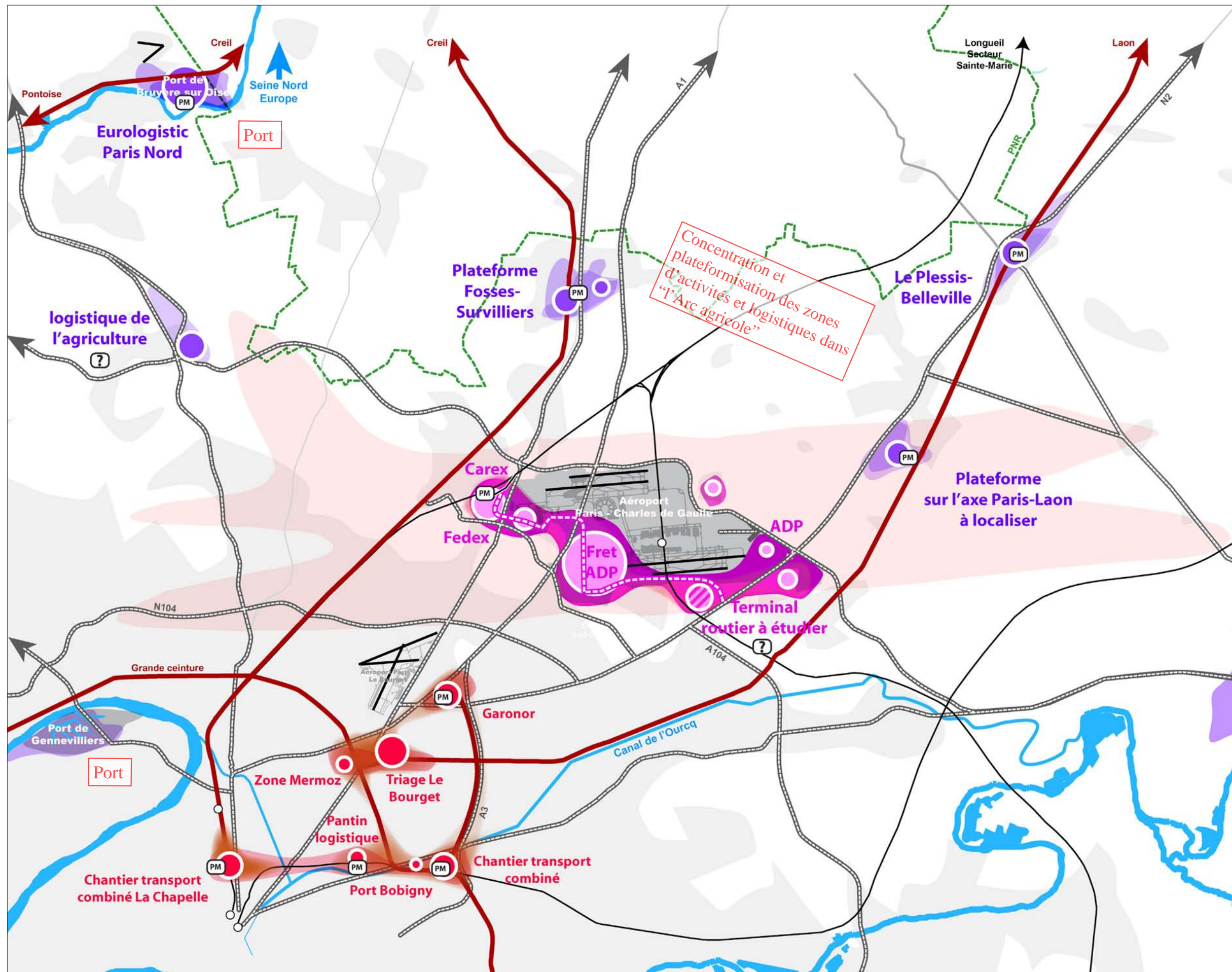
### Proposition de complémentarités économiques

- 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
- Articuler les activités mixtes

0 1 km 2 km







## B\_ Concentration et plateformisation de la logistique

Il faut désormais organiser le développement intensif des activités logistiques et productives en travaillant les logiques de localisation et en tirant parti au mieux de la multimodalité. Une structuration en plateformes, prenant appui sur des infrastructures mixtes (route/rail, route/eau,...) permettront une montée en gamme et la création de valeur locale. Notamment, les plateformes logistiques seront à la base d'une réponse plus cohérente (a) aux futurs besoins d'emplacement des activités logistiques variées et (b) aux exigences du développement durable du territoire.

Trois espaces distincts aux problématiques propres sont identifiables :

- la ceinture sud de la plateforme: cet espace n'est pas destiné à accueillir exclusivement des activités logistiques, mais un ensemble d'activités liées à la proximité de l'aéroport. Il faut donc maintenir des marges de manœuvre autour de la plateforme aéroportuaire dans ses fonctions primaires et dans la logique d'une plus grande sélectivité d'accueil des différentes activités économiques. C'est pourquoi, parmi les activités logistiques, cet espace donnera la priorité aux activités à haute valeur ajoutée liée au fret aérien.

- Le nord du Grand Roissy: pour répondre à la forte demande de logistique, il est nécessaire d'organiser une offre par le renforcement, voire la création de plateformes multimodales compactes le long des axes routiers structurants et des axes ferroviaires. Cette logique de localisation doit permettre de préserver les qualités agricoles et paysagères de ce territoire. Cette structuration devra être insérée dans un contexte plus vaste du réseau de plateformes logistiques régionales (Port de Gennevilliers, Bruyères-sur-Oise (ouverture du canal Seine Nord)).

- La zone dense: sur ce territoire, l'enjeu réside avant tout dans le maintien des zones d'activités et des zones logistiques, notamment autour du Bourget et du Blanc Mesnil (Garonor, parcs d'activités de La Molette et Mermoz,...), qui passera par une modernisation.

N.B: Les différentes couleurs figurent des orientations et non un zonage

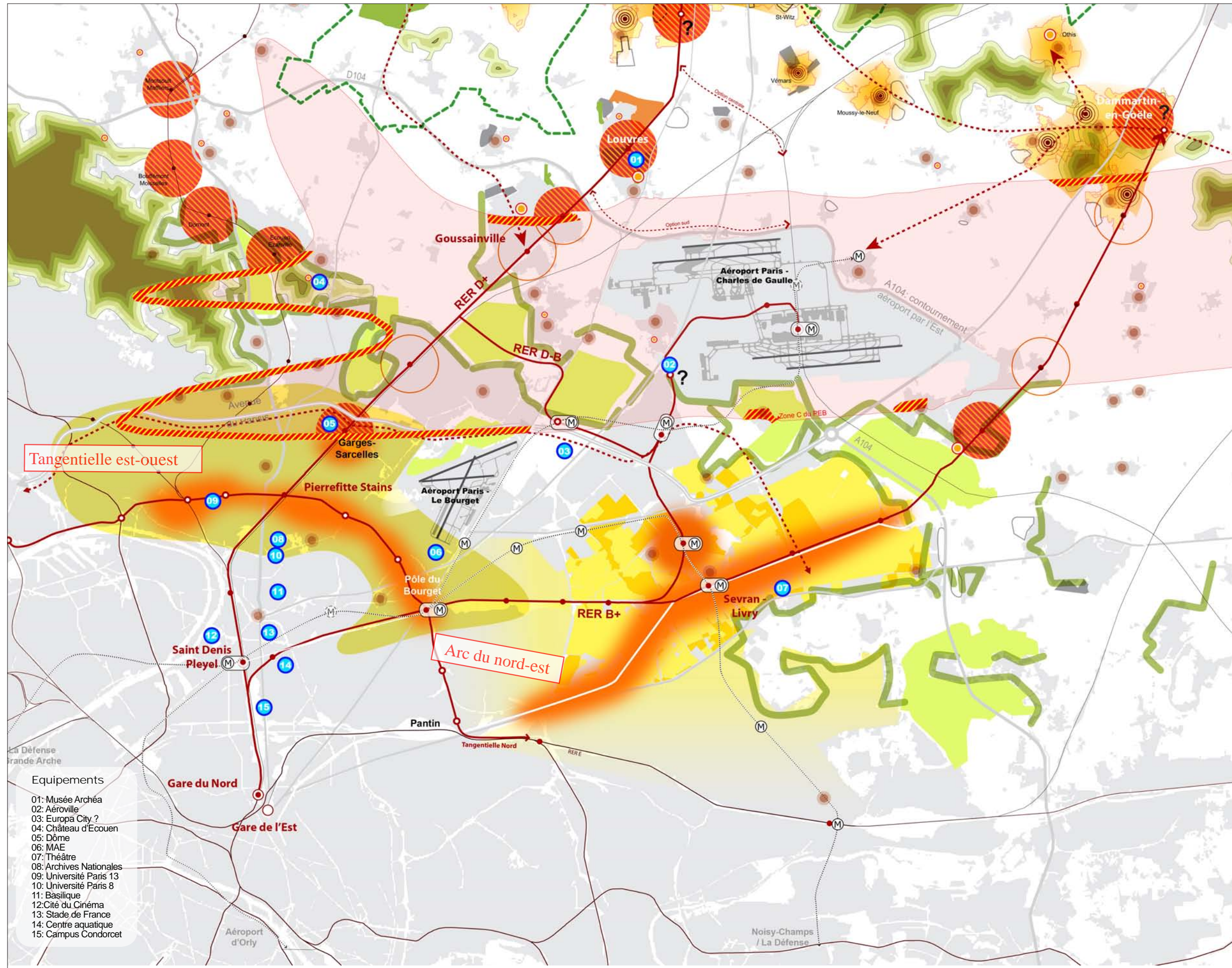
- Prioriser les fonctions fortement dépendantes de l'aéroport
- Renforcement / création de plateformes compactes
- Maintenir / moderniser les zones mixtes (logistique et activités)
- Infrastructure ferroviaire
- Voie poids lourds
- Voie navigable
- Plateforme multimodale existante / projetée/ potentielle

0 1 km 2 km



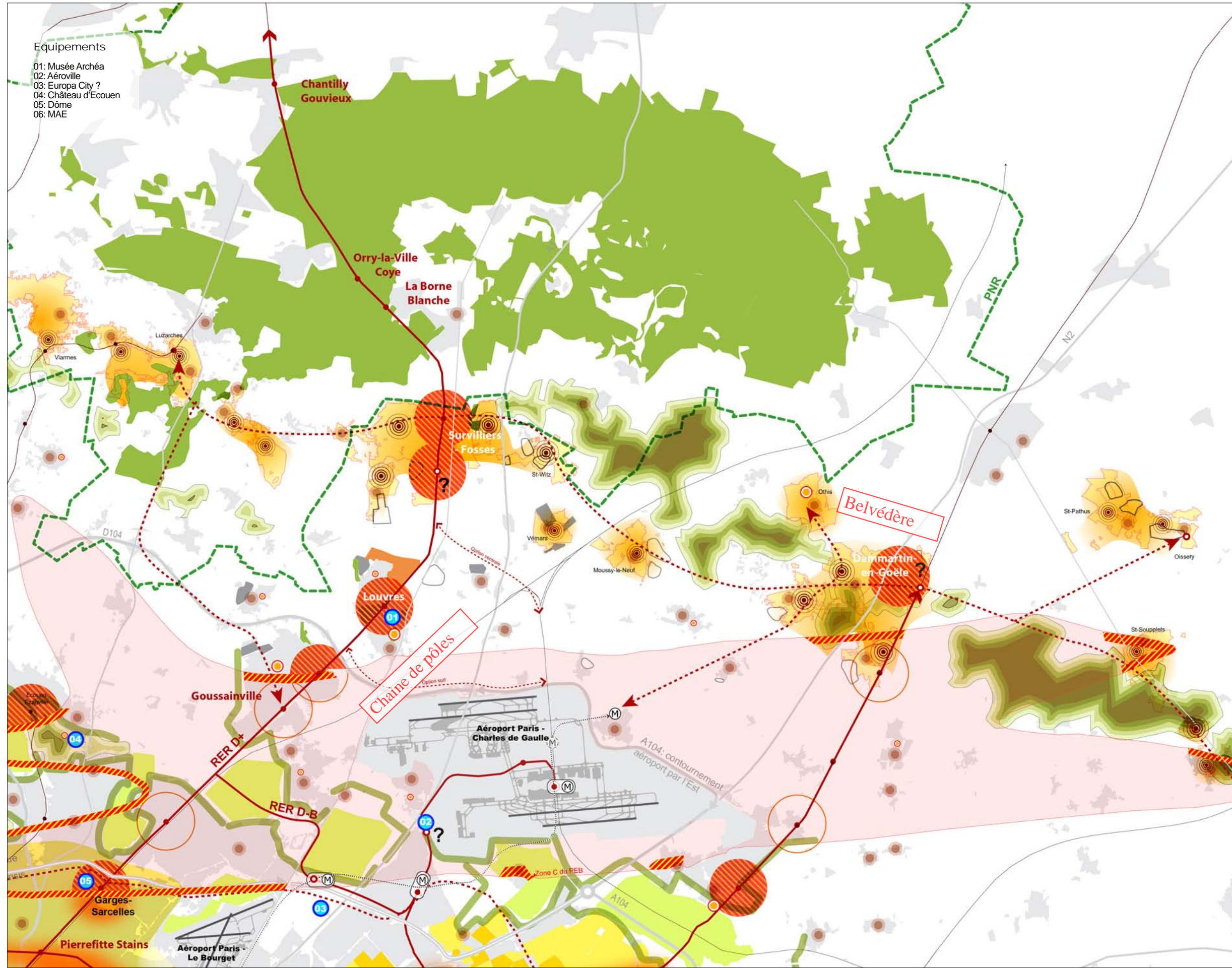
### C\_ Utiliser les lieux et les liens comme appui d'intensification de « l'arc nord-est » francilien

Au sud, dans la zone dense, le réseau de transports en commun (Tangentielle Nord, RER B et D, Grand Paris Express) doit permettre d'intensifier la ville, notamment via la requalification et 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 présence d'importants espaces verts (Parc de la Courneuve, Parc du Sausset, Buttes Pinson...) Par ailleurs, une application adaptée des règles d'urbanisme en zone C du PEB doit permettre la transformation du tissu existant, pour répondre au desserrement des ménages, et ainsi maintenir la population à niveau constant. Celui-ci peut alors offrir un meilleur confort d'habitat et la possibilité d'augmenter le parc de logement.



- Equipements
- 01: Musée Archéa
  - 02: Aéroville
  - 03: Europa City ?
  - 04: Château d'Ecouen
  - 05: Dôme
  - 06: MAE
  - 07: Théâtre
  - 08: Archives Nationales
  - 09: Université Paris 13
  - 10: Université Paris 8
  - 11: Basilique
  - 12: Cité du Cinéma
  - 13: Stade de France
  - 14: Centre aquatique
  - 15: Campus Condorcet

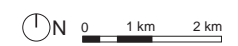




## D\_ Intensifier l'habitat sur le « belvédère du Grand Roissy »

Le nord du Grand Roissy se caractérise par un paysage généreux et riche en atouts naturels. Le PNR, paysage boisé remarquable, la plaine agricole et le relief s'ouvrant sur le panorama apportent identité et valeur au développement urbain. Le « Belvédère » du Grand Roissy s'étend entre Meaux et St Witz. En dehors de la zone de bruit et des axes de transports lourds, il deviendra un des catalyseurs de la production d'habitat. La poursuite d'une densification prudente des centres bourgs préserve de l'étalement et consolide les qualités de ces « villes-campagne » : elle donne du sens et de la lisibilité au développement urbain. Les hypothèses de densification permettent non seulement de renforcer la vitalité des pôles urbains, mais aussi de proposer une offre pertinente en termes de qualité et de masse critique pour répondre aux besoins de production d'habitat sur le territoire du Grand Roissy. L'amélioration des services RER sur la ligne D et B et la création optionnelle de nouvelles gares au Nord et à l'Est de la plateforme supportent le renforcement, voire la création de polarités fortes autour des gares. Lieux de mixité et de densification urbaine, elles permettent le maintien des terres agricoles et l'ouverture des villes sur ce paysage en minimisant l'étalement urbain. Grâce à leur position stratégique, les gares créent des liens et valorisent la « ruralité urbaine » existante.

- Equipement d'importance
- Relief remarquable
- Zone boisée
- Exposition au bruit, PEB 2007, Zone C
- Habitabilité**
- 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
- Réseau interurbain 'Grand Roissy' à étudier







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 Etatsieff & Christian de Portzamparc

**GG**au  
Güller Güller architecture urbanisme  
Reims - Paris

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