

CONTRAT DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL « Cœur Economique Roissy Terres de France »



Tremblay-en-France Villepinte

27 février 2014

imaginons



PREAMBULE

Le Grand Paris, selon la loi du 3 juin 2010, est « un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France (...), et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale. (...) Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat. Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial, définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain. »

Les Contrats de Développement Territorial sont des outils destinés à élaborer et mettre en œuvre, dans une démarche contractuelle et partenariale, sur le long terme, des projets de développement sur les territoires stratégiques du Grand Paris. Le décret du 24 juin 2011 relatif aux CDT en précise le contenu.

Le Grand Paris est un projet qui vise à positionner l'agglomération parisienne en une grande métropole du 21^{ème} siècle, d'envergure européenne et mondiale, à l'instar des cinq premières : New York, Londres, Tokyo, Shanghai et Hong Kong. L'aéroport Roissy Charles De Gaulle constitue le cœur du système aéroportuaire de Paris Ile-de-France, et joue un rôle exceptionnel dans la dynamique internationale, nationale et régionale, aussi bien en termes de compétitivité que de croissance.

La démarche du Grand Paris ambitionne, entre autres, de développer des pôles économiques majeurs autour de Paris dont celui du Cœur Economique de Roissy Terres de France (CERTF) au travers du concept « de cluster des échanges internationaux ». Le CDT du Cœur Economique de Roissy Terres de France (CERTF) repose sur l'ambition de favoriser la performance de la plateforme aéroportuaire et le développement des territoires environnants correspondant au pôle aéroportuaire.

Le cœur économique est constitué principalement de :

- **L'aéroport Paris CDG**, ses pistes et ses terminaux et le hub d'Air France – KLM. Sur le volet voyageurs, la plateforme Paris CDG a transporté en 2012 61,6 millions de passagers la plaçant au second rang après Londres au plan européen en matière de trafic passagers. Sur le volet marchandises, la zone cargo (300 hectares) et les hubs européens d'Air France KLM (premier transporteur de fret général au monde) et de FedEx, l'un des quatre grands intégrateurs mondiaux (3 500 emplois sur 35 hectares) représentent 2,1 millions de tonnes de fret en 2012 Et placent ainsi Paris CDG en premier rang au plan européen en matière de trafic fret.
- **Le Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte** créé en 1981 sur 115 hectares sur une superficie de 240 000 m². avec 2 millions de visiteurs par an, accueille des salons professionnels de dimension mondiale, vecteur déterminant de l'attractivité et de la capacité à s'exporter de notre tissu économique.
- **Paris Nord 2**, l'un des tous premiers parcs d'activités européens implanté sur 300 hectares dont 70 hectares paysagers, accueille plus de 500 entreprises et 16 000 emplois sur un millions de m² construit, un Centre Commercial regroupant 135 commerces et un parc hôtelier de 1 800 chambres.
- **La zone hôtelière de Roissy en France** qui accueille à ce jour environ 5 000 chambres d'hôtels et d'unités d'hébergement et d'ici 2014 environ 8000.

Le système aéroportuaire : un atout essentiel pour le statut de « ville monde » de la métropole parisienne, son rayonnement mondial, son attractivité économique et touristique

Le système aéroportuaire francilien est parmi les premiers au monde, et est un outil indispensable au service de la France et de l'Île-de-France dans un environnement économique mondial de plus en plus concurrentiel. Le développement durable des aéroports internationaux de l'agglomération parisienne constitue un enjeu déterminant pour l'ensemble des collectivités de la métropole, ces « portes » de l'agglomération étant un puissant facteur d'ouverture sur le monde et d'attractivité à l'international.

Les fortes dynamiques de croissance et d'emploi observées dans les territoires aéroportuaires (liées au système de hub) en font une des composantes essentielles de l'activité économique nationale. L'économie aéroportuaire au sens large doit veiller à sa meilleure compatibilité avec les attentes légitimes des populations riveraines, en termes de qualité de vie.

Le système aéroportuaire francilien s'organise principalement autour de trois aéroports, Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-le Bourget dont la complémentarité et la spécificité doivent être regardées comme des atouts.

- **L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle**, porte d'entrée du monde en France, est fréquenté par plus de 150 compagnies aériennes reliant les 5 continents. Hub passager le plus important en Europe de l'alliance Skyteam (autour d'Air France KLM), Paris-CDG est de plus un triple hub cargo (Air France, Fedex, La Poste). L'aéroport a accueilli en 2012 plus de 61,6 millions de passagers et plus de 2,1 millions de tonnes de fret. Il rassemble la plus grande part de liaisons commerciales long-courrier et intercontinentales du système aéroportuaire francilien, L'aéroport Paris-Charles de Gaulle se classe au 2ème rang européen (après Heathrow à Londres) et au 7ème rang mondial pour le trafic de passagers et 1er européen pour le fret aérien. Les deux activités, fret et passagers, sont très liées puisque le fret est pour plus de la moitié transporté dans les soutes des avions passagers. L'aéroport bénéficie d'une gare TGV au sein de ses installations qui a accueilli en 2012 près de 4 millions de passagers dont 75% en correspondance avec l'avion. Enfin il dispose de réserves de capacités bien supérieures à celles de ses principaux concurrents européens.
- **L'aéroport Paris-Orly**, aéroport à vocation d'aéroport point-à-point, est la deuxième plate-forme aéroportuaire de France et le onzième aéroport européen, avec 27,2 millions de passagers en 2012. Son trafic majoritairement domestique, incluant le trafic DOM-TOM, évolue sous l'effet de l'arrivée des compagnies à bas coûts. Ses destinations s'élargissent, notamment vers le bassin méditerranéen et l'Afrique. Son activité est réglementée par un plafonnement en nombre de mouvements et un couvre-feu interdisant les vols de nuit.
- **L'aéroport Paris-Le Bourget** est le premier aéroport d'affaires en Europe. Sa notoriété est renforcée par l'accueil tous les deux ans du Salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE). Paris-Le Bourget est également un pôle important de l'industrie aéronautique et accueille plus de 100 entreprises de maintenance, équipement et aménagements d'avions et services aéroportuaires.

Le système aéroportuaire francilien génère un total de 340 290 emplois dont 115 400 emplois directs, soit près de 2% de l'emploi salarié en France. La valeur ajoutée créée par les aéroports parisiens concentre 1,7% du PIB français (étude réalisée par le BIPE en 2010).

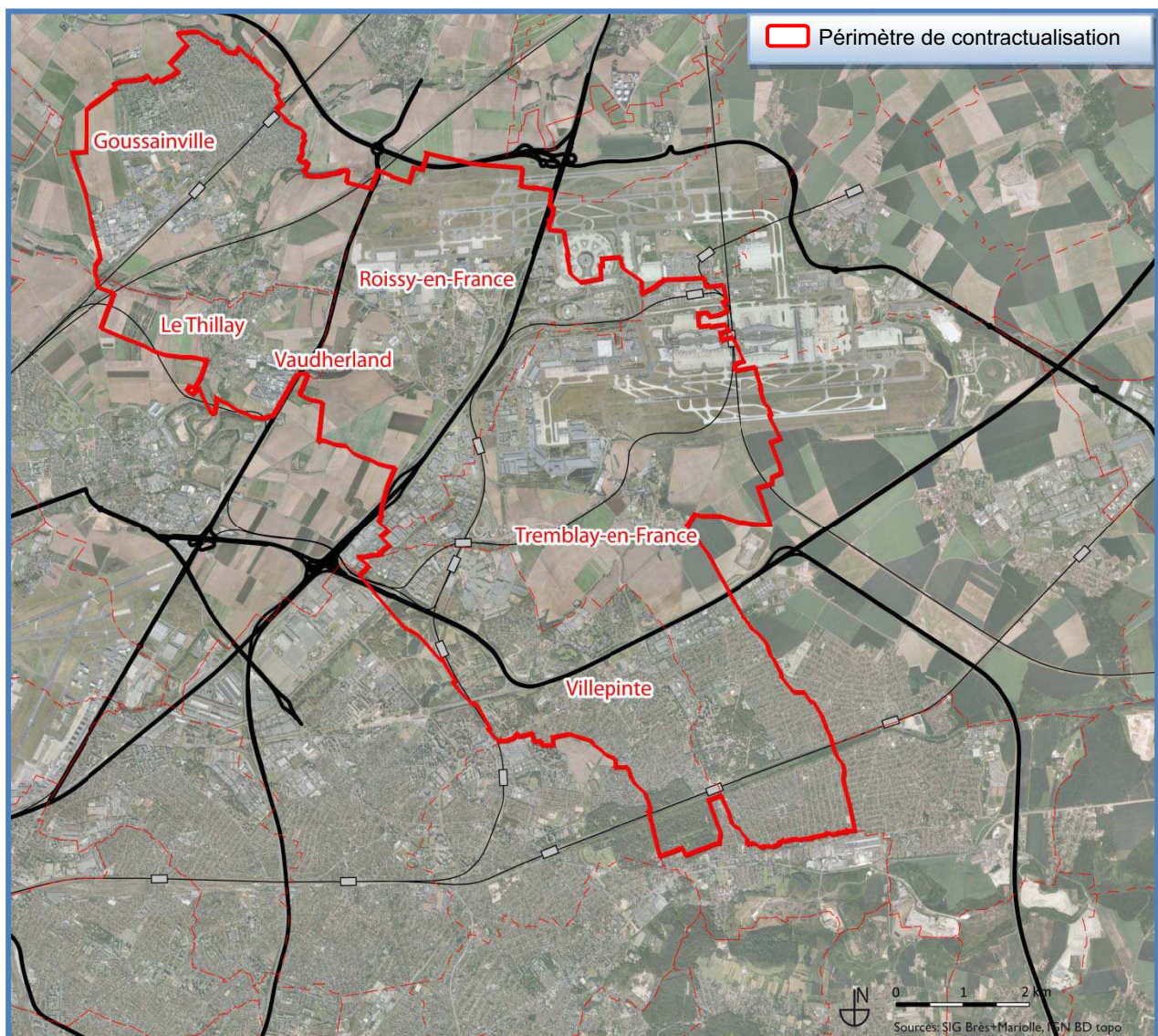
L'objectif est d'utiliser au mieux le système formé par ces trois aéroports franciliens et de :

- Chercher à optimiser leurs capacités (notamment via l'augmentation de l'emport moyen) et renforcer leur complémentarité.
- Renforcer l'intermodalité entre le transport aérien et les autres modes de transports, principalement le TGV.
- Renforcer l'accessibilité par les transports en commun depuis et vers Paris ainsi que vers les communes et territoires environnants.
- Assurer de bonnes liaisons entre les aéroports et les grands pôles économiques régionaux.
- Continuer d'améliorer la qualité du service offert par les aéroports et augmenter l'offre de services offerts aux clients passagers ainsi qu'aux entreprises travaillant sur les plateformes.
- Assurer un développement harmonieux avec les territoires environnants et le meilleur partage de la valeur ajoutée créée par le système aéroportuaire francilien.
- Participer activement à l'attractivité économique et touristique de la France et de ses différents territoires.

Au-delà du cœur économique, le périmètre pertinent d'appréhension du CERTF est marqué par quatre éléments majeurs du territoire, situés aux interfaces des logiques de diffusion et de développement urbain de la plateforme multimodale de Roissy – Charles de Gaulle :

- RER D à l'ouest (Goussainville, Louvres, Arnouville etc.),
- RER B à l'est (Sevran, Villepinte, Tremblay, Mitry-Mory etc.),
- Front bâti au sud,
- A104 (et son prolongement à venir) au nord.

Au plan institutionnel, le CDT CERTF est conclu pour une durée de 16 ans (jusqu'en 2030). Il est signé par la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France et la Communauté d'Agglomération Terres de France, par les communes de Goussainville, Le Thillay, Roissy-en-France et Vaud'herland membres de la CARPF, Tremblay-en-France et Villepinte membres de la CATF, et le Conseil général du Val d'Oise. Le Conseil Régional Ile-de-France et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis sont concernés par le CDT CERTF, notamment en tant que maîtres d'ouvrage des projets relevant de leurs compétences.



Le CDT s'inscrit dans la démarche du « Grand Roissy » qui vise à créer un cadre de cohérence pour le développement et l'aménagement durable du grand territoire de Roissy.

Cette démarche du Grand Roissy s'appuie sur une étude qui a permis de dresser un certain nombre de constats sur ce grand territoire et de faire des propositions d'évolutions :

- faire évoluer le modèle de développement vers une mobilité durable
- assurer une plus grande sélectivité du développement économique
- rééquilibrer le rapport habitat/emploi
- rompre avec le modèle d'aménagement extensif

Cette démarche a déjà abouti à la mise en place d'une Conférence Territoriale annuelle, d'une Association des Collectivités du Grand Roissy regroupant plus de 30 collectivités représentant 600 000 habitants et prévoit la mise en place d'un Conseil de pôle, instance de pilotage regroupant Etat, collectivités, entreprises, associations.

Ce dispositif vise à mettre en œuvre des propositions d'évolutions coordonnées sur les modalités de gouvernance du Grand Roissy, les enjeux économiques, sociaux et environnementaux du territoire, les projets de transports en commun, d'équipements et d'infrastructures indispensables au développement du Grand Roissy.

Des dispositifs spécifiques d'action collective seront mis en place pour enclencher concrètement la coordination des actions locales de développement, comme par exemple le projet d'une agence de mobilité, d'un observatoire dynamique du développement économique, etc.

C'est à cette échelle du Grand Roissy que la coordination inter-CDT sera portée pour veiller à la cohérence des projets contractualisés dans les CDT du secteur.

Le CERTF, espace partagé entre la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France et la Communauté d'Agglomération Terres de France, correspond au cluster des échanges internationaux, intermédiaire entre la vision d'ensemble portée par le Grand Roissy et les territoires d'intervention de chaque intercommunalité.

Le territoire du CDT est le cœur économique du Grand Roissy. Dans l'avenir, il continuera d'accueillir des activités très créatrices d'emplois et de développement. Cette position lui crée l'obligation d'irriguer un territoire plus vaste qui doit bénéficier de l'effet d'entraînement de ce cœur économique.

Le Grand Roissy, un cadre de cohérence pour l'aménagement durable du grand territoire

Le Grand Roissy est apparu dans le débat métropolitain comme l'un des territoires stratégiques du développement économique du Grand Paris devant être abordé à l'échelle du vaste territoire sous l'influence de l'aéroport. Cette démarche initiée en 2008 avec les principaux acteurs de l'aménagement et du développement territorial vise à améliorer la relation entre le développement aéroportuaire et les territoires « sous influence », le bassin de vie et d'emploi.

La démarche vise à créer un cadre partagé incitant l'ensemble des acteurs à travailler en commun tout en conduisant leurs propres projets. Un processus de gouvernance, dont le cadre se construit entre l'Etat, les collectivités, les entreprises et les associations est à l'œuvre : les collectivités du Grand Roissy se sont regroupées pour former une association créée en 2011. Une conférence territoriale annuelle mise en place en 2011, permet de débattre des principaux enjeux du grand territoire : en janvier 2011, le débat a porté sur l'impact du bruit aérien, l'accessibilité en transports au pôle d'emploi de Roissy et sur la qualification des actifs. En février 2012, il portait sur les orientations et leviers d'aménagement durable à l'échelle du grand territoire et des différents CDT qui s'inscrivent dans le Grand Roissy. En 2013, le débat porte principalement sur l'emploi et la formation.

Enfin, un Conseil de pôle, instance de pilotage constituée d'un collège Etat, d'un collège élus, d'un collège entreprises et d'un collège associations, mis en place en février 2012, permet de piloter les objectifs prioritaires du Grand Roissy. Une charte d'orientations d'aménagement durable (projet en cours) marquera les principaux engagements pour agir ensemble à l'échelle du Grand Roissy.

Le diagnostic stratégique du Grand Roissy a révélé cinq axes prioritaires préfigurant la Charte du Grand Roissy pour évoluer vers un scénario ville durable :

1. Faire évoluer le modèle de développement vers une mobilité durable

La très forte dynamique de création d'emploi du pôle de Roissy ne pourra se poursuivre qu'à la condition d'une évolution majeure des modes de déplacements terrestres au profit des transports en commun et des nouvelles pratiques de mobilité (covoiturage, modes actifs, parkings-relais...). Un objectif d'évolution des parts modales, aujourd'hui de 20% en moyenne pour les transports en commun et modes actifs à 40% demain (voire plus pour certains secteurs) pourrait être atteint à condition :

- de poursuivre et intensifier le développement, en orientant sur les axes et les nœuds de transports en commun structurants
- de réaliser les projets de transports et d'aménagement de voirie qui vont améliorer l'accessibilité à Roissy (les lignes 16 et 17 du réseau du Nouveau Grand Paris, le barreau ferré RER B-D, les lignes de BHNS, les liaisons cyclables ...)
- de mettre en place à l'échelle du Grand Roissy une politique de mobilité adaptée à la situation particulière du pôle (fonctionnement en horaires décalés de la plateforme, aires de recrutement large des actifs...).

Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :

La création d'une agence de mobilité du Grand Roissy permettrait de fédérer les initiatives ; la mise en place d'une autorité organisatrice de transport de proximité à moyen terme est étudiée avec le STIF.

2. Assurer une plus grande sélectivité et la cohérence du développement économique

L'aéroport international et les infrastructures ferrées et routières aux portes de la capitale font du territoire du Grand Roissy un secteur particulièrement attractif pour l'implantation de tous types d'activités.

Le Grand Roissy sera l'acteur d'une logique de coopération : penser l'offre immobilière en cohérence avec le développement local et celui de la métropole en fonction de la qualité des différents sites, des besoins de développement économique et du marché de l'immobilier.

Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :

La création d'un observatoire de l'offre et de la demande d'immobilier ainsi qu'un schéma global identifiant les différents espaces pourraient être les outils d'un pilotage coordonné du développement économique et partagé avec le territoire.

3. Rééquilibrer le rapport entre développement de l'habitat et des activités

Le territoire du Grand Roissy est caractérisé, compte tenu de la présence de l'aéroport international ainsi que d'infrastructures ferroviaires et routières très développées, par une croissance accélérée des emplois (taux de croissance annuelle de l'emploi de 2%) et une faible croissance de la population et des logements (la croissance de la population est de 0,8%).

Il est donc nécessaire à l'échelle de ce territoire d'affirmer une politique de construction de logements en adéquation avec le développement économique.

Les territoires à l'ouest et à l'est de la plateforme sont contraints par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Roissy-CDG. L'agglomération à l'ouest, la plus peuplée (160 000 habitants résident en zone C du PEB) est de surcroît contrainte par le bruit de l'aéroport du Bourget.

Les potentiels de développement résidentiel à proximité de la plateforme se situent dans l'arc sud de l'aéroport et les pôles urbains de l'arc agricole nord les territoires contraints par le PEB doivent quant à eux pouvoir assurer leur renouvellement urbain.

Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :

Coordination entre les acteurs à l'échelle du Grand Roissy. Une convention cadre d'équilibre habitat-activité pourrait être étudiée.

4. Gérer durablement les ressources naturelles et les espaces agricoles

Les espaces agricoles et les grands espaces ouverts de la Plaine de France sont des richesses pour l'économie francilienne, le cadre de vie des habitants et le paysage francilien. Ces espaces doivent être considérés comme un patrimoine, une richesse à conserver et non comme des réserves foncières. La densification et la requalification des zones d'activités existantes doivent être privilégiées sur l'urbanisation extensive nécessitant de faire évoluer le modèle de développement. Les opérations projetées sur des espaces aujourd'hui agricoles seront réalisées selon certaines conditions : des projets urbains compacts, réversibles (une trame d'espace public permettant la réversibilité des programmes), desservis par le réseau de transports en commun et des parcs d'activités logistiques ciblés sur des sites ferroviaires. Ces opérations sont identifiées dans les différents CDT.

En dehors de ces opérations, les projets doivent être examinés au cas par cas pour privilégier la requalification et la densification des zones d'activités existantes. La profession agricole a par ailleurs besoin de visibilité à long terme (30 ans) sur la destination des sols. La planification : le SDRIF à l'échelle régionale et les SCOT sont les outils privilégiés pour garantir cette visibilité.

Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :

Le dispositif mis en place pour le pilotage coordonné du développement économique (observatoire de l'offre et de la demande d'immobilier d'entreprise...) sera l'outil dynamique pour évaluer la part de valorisation de l'existant et celle de l'urbanisation extensive ainsi que le SDRIF et le (les) SCOT. Par ailleurs la réalisation d'un schéma fonctionnel des espaces agricoles doit également permettre de mieux articuler les fonctions agricoles, les projets d'aménagement et les infrastructures. Un partenariat avec les établissements publics fonciers (EPFIF, SAFER...) sera recherché.

5. Renforcer l'accès à l'emploi des populations riveraines aux emplois locaux

"Le territoire du Grand Roissy concentre 230 000 emplois salariés fin 2010, soit 5,6% de l'emploi salarié francilien. Cet emploi est caractérisé par une forte spécialisation puisque sept secteurs représentent 60% de l'emploi, et deux près de 30% : transports aériens et entreposage / services auxiliaires des transports".

Faire en sorte que le dynamisme économique lié aux activités aéroportuaires bénéficie aux populations locales constitue un des enjeux majeurs du Grand Roissy, ce d'autant que la population active du Grand Roissy est plus jeune et moins qualifiée que celle de l'ensemble de l'Île de France.

Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :

Renforcer les coopérations entre les nombreux acteurs présents sur le territoire pour:

- Promouvoir les recrutements et les formations en alternance
- Développer et coordonner les formations facilitant l'accès aux emplois aéroportuaires
- Sécuriser les parcours professionnels, en particulier des salariés les plus précaires
- Observer pour anticiper les évolutions de l'emploi et des compétences sur le territoire

Conscientes que le développement dépend autant de la mobilisation publique que privée, les collectivités signataires ont associé à leur réflexion et à la rédaction du CDT des acteurs privés qui portent le dynamisme du territoire :

- le propriétaire, aménageur et exploitant de la plateforme, Aéroports de Paris ;
- les acteurs du secteur du transport aérien de passagers et du fret aérien, comme Air France KLM ;
- les transporteurs multimodaux ou les intégrateurs, comme FEDEX ;
- les acteurs des filières Salons / Congrès, hôtellerie, tourisme, comme VIPARIS, ITC, ...
- l'association Pays de Roissy et d'autres associations et représentants du monde économique.

Au travers de son Contrat de Développement Territorial, le CERTF ambitionne de retrouver une cohérence interne entre les différentes composantes du moteur économique du Cœur du Grand Roissy, en lien avec la structuration du Grand Paris. L'objectif est d'ancrer l'ensemble du territoire dans la dynamique de croissance métropolitaine en prenant en compte différentes échelles de propositions, tout en veillant à ce que les populations du territoire bénéficient de cette dynamique dont elles sont aujourd'hui trop souvent écartées. Ce faisant, le CDT fonde un projet de territoire respectueux des préoccupations environnementales et du développement durable, notamment en favorisant des développements urbains pensés avec une desserte par les transports en commun.

Le développement durable de ce territoire au bénéfice des populations passe également par un développement de l'attractivité résidentielle du territoire qui renforce l'attractivité économique : développement accru de l'offre de logements, afin de répondre aux besoins des habitants pour leur permettre des parcours résidentiels, et pour l'accueil des nouvelles populations, en lien avec les développements économiques projetés.

Signature

imaginons



Signature

Les étapes du CDT « Cœur économique Roissy Terres de France »

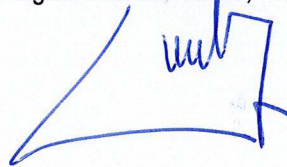
- **Juin 2009** : Note du secrétariat d'Etat chargé du développement de la Région Capitale : « ROISSY -VILLEPINTE -TREMBLAY et nos échanges avec le monde, la vitrine de nos excellences, la captation des marchés »
- **2009/2010** : Mise en place d'un groupe projet Paris CDG par la CARPF, CATF et la Mission Région Capitale pour la définition d'une « Vision partagée du développement de Paris CDG »,
- **Janvier 2011** : Etudes préalables à l'établissement du Contrat de Développement Territorial. Equipe retenue : Agence Brès& Mariolle et associés (mandataire), Ludovic Albert consultant, Cap Terre, ETC consultant en mobilité urbaine.
- **Février 2011** : Mission d'AMO pour l'élaboration du CDT CERTF : Equipe retenue Algoé Consultants (mandataire) / City Linked
- **Avril 2011** : Mission d'assistance pour la définition d'un programme d'actions pour le développement de la formation et l'accès à l'emploi : Equipe retenue : Dictys Conseil.
- **Novembre 2011** : Evaluation environnementale du CDT : choix du bureau d'études. Equipe retenue : SOBERCO Environnement.
- **14 février 2012** : Signature de la convention cadre
- **30 avril 2013** : Validation du CDT
- **De mai à juillet 2013** : Consultation des personnes publiques
- **Enquête publique** : du 16 septembre au 19 octobre 2013
- **27 novembre 2013** : Adoption du CDT
- **27 février 2014** : Signature du CDT

Contrat de développement territorial
« Cœur économique Roissy Terres de France »

Signé à Tremblay en France, le 27 février 2014

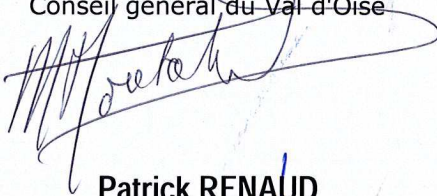
Jean DAUBIGNY

Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris



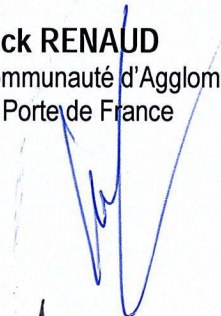
Michel MONTALDO

Vice-Président du Conseil général du Val d'Oise en charge du Grand Paris, par délégation d'Arnaud Bazin, Président du Conseil général du Val d'Oise



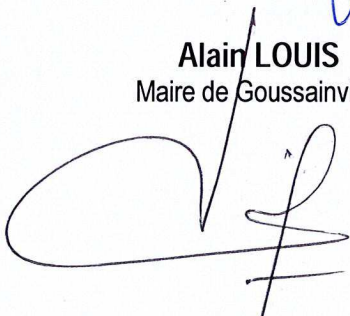
Patrick RENAUD

Président de la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France



Alain LOUIS

Maire de Goussainville



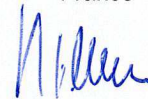
André TOULOUSE

Maire de Roissy en France



François ASENSI

Député, Maire de Tremblay-en-France et Président de la Communauté d'agglomération Terres de France



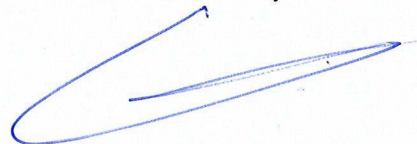
Nelly ROLAND-IRIBERRY

Maire de Villepinte



Georges DELHALT

Maire de Le Thillay



Bruno REGAERT

Maire de Vaud'herland



imaginons



SOMMAIRE

TITRE 1 : PROJET STRATEGIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE.....	17
1. Un développement économique basé sur la performance et la compétitivité du pôle aéroportuaire et le cluster des échanges internationaux	19
1.1. Conforter le moteur économique du pôle aéroportuaire sur les fonctions marchandises et passagers.....	20
1.2. Garantir l'accessibilité du pôle aéroportuaire aux échelles métropolitaines et locales	21
1.3. Mettre en valeur la filière tourisme d'affaires, congrès et salons.....	22
1.4. Accompagner le cluster des échanges par le soutien aux entreprises innovantes et le développement en réseau des services aux entreprises	23
1.5. Accompagner le cluster des échanges internationaux par une action économique coordonnée	24
1.6. Renforcer la cohérence spatiale comme élément de l'efficacité économique	25
1.7. Faciliter l'accès à l'emploi et à la formation pour les populations résidentes	27
2. Un développement favorisé par des infrastructures qui optimisent les liaisons entre les fonctions économiques, les espaces et les usagers du territoire	28
2.1 Renforcer la connexion avec la Région métropolitaine.....	28
2.2 Mailler le territoire, notamment en Est-Ouest pour franchir l'Al et connecter le corridor métropolitain aux territoires environnants.....	29
2.3. Renforcer le réseau local de transports en commun	30
2.4 Développer une infrastructure numérique	31
3. Un développement tourné vers les habitants et l'amélioration du cadre de vie.....	33
3.1 Renouveler l'offre de logements afin de répondre aux besoins de la population et accroître l'attractivité résidentielle du CERTF.....	33
3.2. Rendre la ville et son aménagement durables.....	35
3.3. Renforcer l'offre culturelle et de loisirs autour d'équipements emblématiques.....	39
TITRE 2 : OBJECTIFS ET PRIORITES PAR DOMAINES.....	41
1. Emplois et développement économique	43
1.1. Créer de nouveaux emplois et améliorer le taux d'emploi local.....	43
1.2. Développer l'offre de formation	46
1.3. Développer et coordonner les actions locales de développement économique	48
2. Transports et déplacements.....	50
2.1. Renforcer les transports en commun et les modes actifs	50
2.2. Améliorer la performance du réseau viaire	57

3. Habitat.....	59
3.1. S'inscrire dans l'objectif de production de 950 logements par an voulu par la loi Grand Paris.....	60
3.2. Développer la qualité de l'offre de logements.....	62
3.3. Achever les projets de rénovation urbaine engagés et améliorer le parc existant.....	63
4. Urbanisation et aménagement durable.....	64
4.1. Densification et limitation de l'étalement urbain.....	64
4.2. Aménager le Corridor métropolitain.....	66
4.3. Aménager le vallon de Vaudherland.....	67
4.4. Aménager le vallon du Sausset.....	68
5. Paysages et environnement.....	69
5.1. Mettre en place des liaisons paysagères reliant les espaces ouverts du territoire.....	69
5.2. Valoriser, renforcer les continuités écologiques, les zones humides et la biodiversité.....	71
5.3. Assurer la fonctionnalité des franges agricoles.....	72
5.4. Mettre en place un cahier de prescriptions environnementales.....	74
5.5. Améliorer la gestion de l'eau.....	75
TITRE 3 : PROGRAMME DES ACTIONS, OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET PROJETS D'INFRASTRUCTURES.....	77
1. Portefeuille de projets.....	78
2. Carte de localisation des projets.....	79
3. Etudes et démarches d'approfondissement des orientations du CDT.....	81
4. Fiches-actions.....	82
TITRE 4 : CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU CONTRAT.....	183
1. Instances de suivi et pilotage du CDT.....	185
2. Indicateurs pour l'évaluation triennale de l'avancement du CDT.....	189
3. La prise en compte du CDT dans les documents d'urbanisme.....	202
4. Les conditions de modification et de révision du CDT.....	203
ANNEXE 1 : partenaires associés au Comité de Pilotage du CDT.....	205
ANNEXE 2 : Diagnostic habitat prévu au II de l'art. 21 de la loi n°2010-597.....	209
ANNEXE 3 : Référentiel foncier.....	211

TITRE 1 : PROJET STRATEGIQUE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Titre 1

imaginons



1. Un développement économique basé sur la performance et la compétitivité du pôle aéroportuaire et le cluster des échanges internationaux

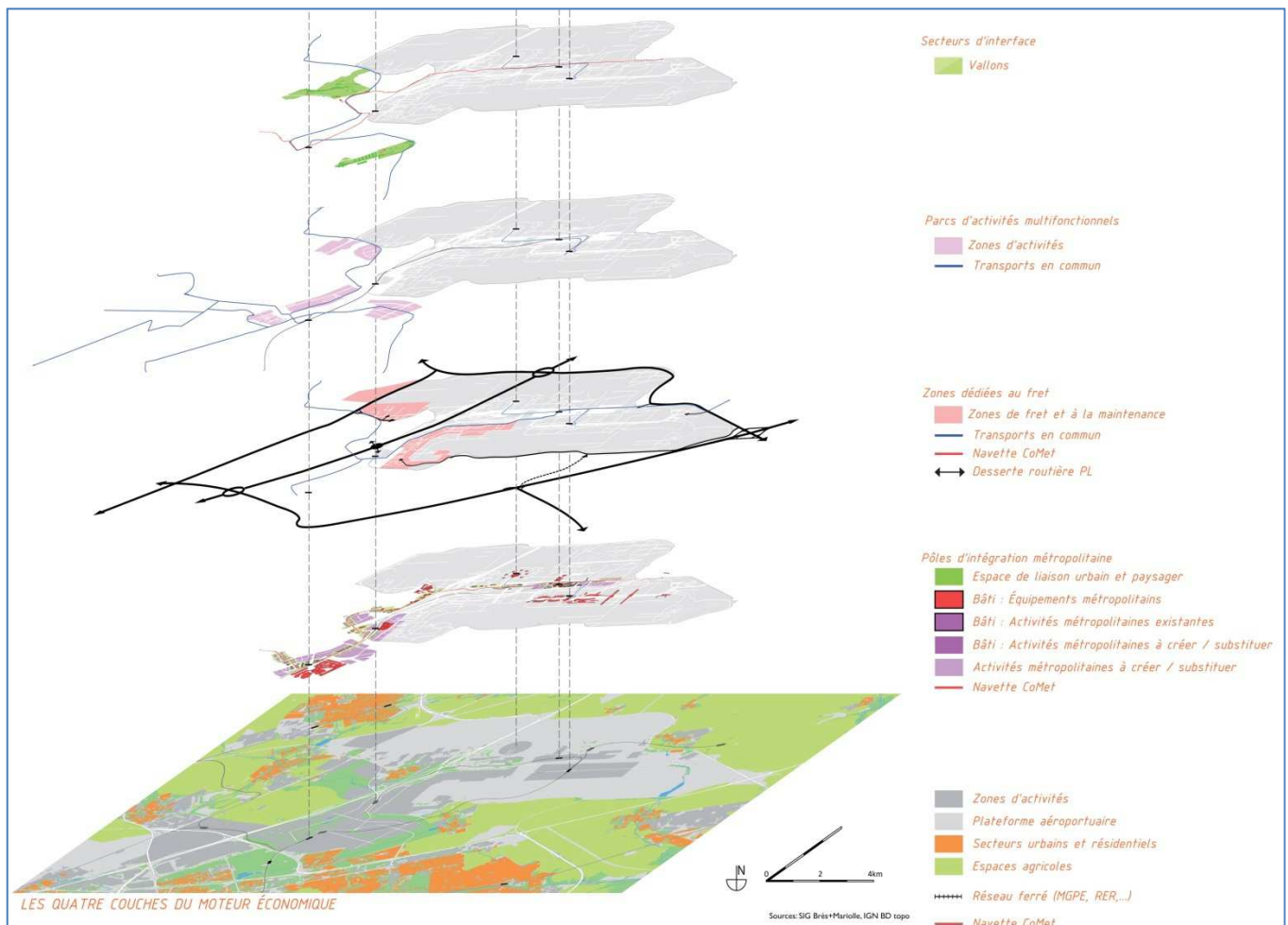
Porte d'entrée internationale d'une agglomération de 11 millions d'habitants, ouverte sur le couloir de circulation européen Nord-Sud qui rallie le Royaume-Uni, le BENELUX et l'Allemagne, le territoire du Cœur Economique Roissy Terres de France (CERTF) contribue à ouvrir et promouvoir la métropole parisienne sur la scène internationale.

Le développement économique du CERTF s'appréhende à trois échelles :

- La plateforme aéroportuaire, qui correspond à l'aéroport propriété d'Aéroports de Paris (ADP), confère au CERTF une dimension métropolitaine. Le territoire du CERTF nourrit une vision partagée de son développement avec différents acteurs dont Aéroports de Paris.
- Le pôle aéroportuaire qui correspond à l'aire de développement du CERTF, regroupe l'ensemble des pôles de développement tirés par la dynamique de la plateforme.
- Le Grand Roissy et la métropole du Nouveau Grand Paris, au travers des interactions économiques entre les différents pôles de développement du Grand Paris.

Le CDT CERTF s'inscrit en complémentarité du CDT du Pôle Métropolitain du Bourget. Ce dernier entend développer le cluster de l'aéronautique autour du triptyque : activités aéronautiques de pointe (ex Eurocopter), recherche et développement (projet Aigle) et enseignement formation (projet ALBA). Ce cluster sera adossé au développement de l'aviation d'affaires et des services aux voyageurs, et au renforcement des fonctions événementielles, en "vitrine" du pôle aéronautique.

Carte des composantes du pôle aéroportuaire



Ainsi, le territoire du CDT CERTF se positionne sur une vocation de cluster des échanges internationaux. Un « cluster » correspond à « *une concentration géographique d'entreprises liées entre elles, de fournisseurs spécialisés, de prestataires de services, de firmes d'industries connexes et d'institutions associées dans un domaine particulier* »¹. Le cœur économique qui se matérialise autour de la plateforme aéroportuaire devient un point de correspondance et un catalyseur, qui renforce les connexions de dimension internationale, entre marchandises, passagers, et entreprises... La proximité géographique entre les entreprises, les services et les institutions permet « *la création d'un avantage concurrentiel déterminant en favorisant les échanges et les interactions* ». Cette proximité favorise la compétitivité des entreprises, celle du territoire du CERTF, et de la métropole, contribuant au rayonnement économique du pays.

1.1. Conforter le moteur économique du pôle aéroportuaire sur les fonctions marchandises et passagers

La plateforme Paris CDG doit perpétuellement s'adapter dans un environnement caractérisé par un prix du pétrole croissant, et une tendance accrue à la concentration : des compagnies, des grands opérateurs transitaires... et également des hubs européens. Cette tendance à la concentration des acteurs s'accompagne d'une intensification de la concurrence internationale et de l'apparition de nouveaux entrants cherchant à capter une part des 35% en valeur du commerce mondial s'effectuant actuellement par transport aérien.

Dans ce contexte, le CDT veut consolider le positionnement international de la plateforme Paris CDG en termes de passagers et de cargo. La performance de la plateforme est l'élément clef de la dynamique de création de richesses et d'emplois sur le territoire.

Concernant les passagers, le confortement et la montée en intensité de la plateforme supposent de proposer une offre de services pour les passagers sans cesse améliorée et toujours à la pointe de l'innovation. Cela concerne autant les services présents sur la plateforme qui dépendent de son propriétaire, aménageur et exploitant Aéroports de Paris, que les services et équipements implantés à proximité de la plateforme et qui contribuent à son attractivité pour les passagers, à l'image du projet Aéroville par exemple (voir fiche-projet du Titre III).

Concernant les marchandises, la plateforme assure les échanges en cargo ou en fret express et accueille la majorité des activités de la filière transport / logistique du transport aérien, pour le fret express et à haute valeur marchande. Ces activités constituent un maillon clé de la pérennité d'un hub dont la compétitivité dépendra étroitement de l'attractivité de la plateforme et, pour les acteurs de l'aérien français, d'une nouvelle régulation internationale exigeante leur permettant d'affronter, à armes égales, la concurrence des compagnies étrangères.

Le développement et la densification des zones d'activités de la plateforme aéroportuaire, conjugués au développement de l'aéroport, vont générer une augmentation du fret et des circulations de marchandises sur le réseau routier du CERTF. Dans ce cadre, il apparaît nécessaire d'étudier les conditions de circulation du fret routier sur et autour de la plateforme, à l'échelle du Grand Roissy.

Le renforcement des activités de fret passe également par l'accroissement en variété et en qualité des services offerts pour assurer la circulation de marchandises à plus forte valeur ajoutée. Ceci concerne les activités logistiques qui portent sur la gestion physique et informatique des flux et en assurent le dédouanement, l'entreposage, le reconditionnement et, de manière plus générale, la gestion dynamique. Le projet Carex (voir fiche-projet du Titre III),

¹Source : Porter, M. E. 1990. *The Competitive Advantage of Nations*

qui vise à accroître l'intermodalité de la plateforme aéroportuaire, et la présence de majors du fret express (FedEx, UPS, TNT, DHL) et du fret classique, contribuent à structurer le fonctionnement de la plateforme. Et tout un ensemble de PME/PMI y trouvent aussi leur place, en générant des activités innovantes qui trouvent sur la plateforme un espace d'expérimentation in situ.

Les collectivités du CERTF s'engagent ainsi aux côtés des acteurs économiques du cluster des échanges internationaux à soutenir le potentiel d'innovation lié au développement des activités logistiques pour les marchandises transitant par la plateforme intermodale.

Donner la priorité à la performance de la plateforme suppose donc une collaboration étroite avec Aéroports de Paris, afin que chaque entité dans son champ de compétence participe à conforter la fiabilité, la sécurité et l'efficacité de la plateforme. Dans cet esprit, les signataires concluront **avec ADP une convention partagée pour la mise en œuvre du CDT**, une fois le CDT approuvé.

1.2. Garantir l'accessibilité du pôle aéroportuaire aux échelles métropolitaines et locales

Pour le pôle aéroportuaire, l'enjeu de l'accessibilité est une condition première du maintien de sa compétitivité économique, pour faire face de manière efficace à la forte fréquentation et à la congestion des infrastructures qu'il engendre, notamment sur le réseau primaire autoroutier, non compensées par une offre de transports en commun suffisante en quantité et de bonne qualité (fiabilité, matériaux roulants, fréquences ...).

L'accessibilité du pôle aéroportuaire est un enjeu qui doit être décliné à deux niveaux :

- **L'accessibilité métropolitaine** : afin de faire face à la concurrence internationale des autres hubs aériens, le pôle aéroportuaire doit être relié au réseau des pôles économiques métropolitains de l'Île de France (La Défense, Marne La Vallée, Paris, St-Denis-Pleyel). Il bénéficie déjà d'une bonne desserte autoroutière, dont la capacité de desserte doit être maintenue et améliorée. La ligne 17 du métro du Grand Paris Express permettra d'irriguer les territoires situés au pourtour de la plateforme (PIEX, triangle de Gonesse), et favorisera l'accès depuis le pôle aéroportuaire à l'ensemble des autres pôles économiques, urbains et universitaires majeurs de la métropole. Le métro NGPE permettra ainsi de faire face à ce défi et de renforcer la position compétitive qu'occupe aujourd'hui l'aéroport Paris Charles de Gaulle face aux autres aéroports européens. Le projet de liaison CDG Express constituera une avancée importante en proposant une liaison directe CDG-Paris, destinée aux voyageurs aériens. Il participera à la compétitivité de la plate-forme.
- **L'accessibilité locale** : afin d'irriguer l'ensemble du pôle aéroportuaire (et notamment toutes ses zones d'activités économiques), il est nécessaire d'améliorer la hiérarchisation du réseau viaire et de développer une offre efficace de transports en commun de surface pour assurer un rabattement vers les gares et une desserte en TC des différents sites économiques (voir fiche-projet du Titre III). L'accessibilité locale doit aussi fournir aux populations un accès facile aux emplois du pôle et permettre de maîtriser le risque de congestion routière lié à la dynamique aéroportuaire. Enfin elle permettra de relier entre eux les différents pôles économiques du CERTF.

L'accessibilité du pôle aéroportuaire est un facteur essentiel d'attractivité pour les investisseurs qui souhaitent s'implanter sur le pôle aéroportuaire. Elle est aussi un pré-requis pour engager une diversification des activités aéroportuaires à travers l'implantation d'activités métropolitaines à forte valeur ajoutée et une montée en gamme des services, des échanges et des emplois. Elle est un levier pour réduire les inégalités territoriales en reliant la population de ce territoire, très touchée par le chômage, au premier pôle créateur d'emplois en Ile-de-France. Néanmoins, l'accessibilité au pôle aéroportuaire est un enjeu qui devra être porté par tous les acteurs de ce territoire et nécessitera donc la mise en œuvre d'un travail partenarial entre ceux-ci.

1.3. Mettre en valeur la filière tourisme d'affaires, congrès et salons

Le cluster des échanges internationaux repose en partie sur le développement du tourisme d'affaires, des congrès et des salons et plus généralement des services liés aux rencontres d'affaires professionnelles de courte durée.

L'ensemble du complexe des Parcs Internationaux des Expositions (PIEX) de Paris Nord-Villepinte et du Bourget, ainsi que les capacités d'hébergement et d'accueil de réunions et de manifestations de « l'archipel hôtelier », constituent aujourd'hui un des pôles majeurs du tourisme d'affaires francilien, qui lui-même se situe au premier rang mondial. Le pôle de Paris CDG regroupe 39 hôtels et 7358 chambres, essentiellement centrés sur le haut de gamme et principalement localisés sur les zones de Roissy-pôle et de la zone hôtelière de Roissy-en-France. De nombreuses enseignes internationales (Sheraton, Hilton, Hyatt) et françaises (Pullman, groupe Accor et Louvre) sont installées, conférant une très bonne image internationale et une notoriété au pôle. Nombre d'hôtels sont équipés de services de restauration et de salles de réunion, favorisant l'économie des échanges et l'organisation de rencontres temporaires en face à face.

L'ambition du CDT est de créer un « hub mondial » dédié à l'événementiel, au tourisme d'affaires et aux rencontres professionnelles, qui s'appuiera sur :

- la modernisation et l'extension du PIEX de Paris Nord Villepinte (capacité portée de 240.000 m² à 390.000 m²) et la création de la cité de l'exposition (voir fiche-projet du Titre III), lui conférant une taille critique pour se hisser dans le top 5 des plus grands parcs mondiaux, et accroissant la visibilité internationale de la métropole francilienne.
- l'ITC International Trade Center (voir fiche-projet du Titre III) qui prévoit 7 hôtels de haut de gamme et un centre de congrès à Roissy-en-France.
- l'extension du parc hôtelier sur Roissy-en-France et Tremblay-en-France (y compris Roissy-pôle).
- l'émergence d'un équipement structurant dédié à l'événementiel sportif et culturel, au sein de l'opération Aérolians sur Tremblay-en-France (voir fiche-projet Titre III).
- la mise en réseau des capacités d'accueil en salle de réunions, d'hôtellerie et de restauration, et la recherche de synergies avec des territoires proches présentant des caractéristiques communes en matière de développement économique, comme le secteur du Bourget, mais également avec Val de France, Gonesse, MitryMory, Compans et le Mesnil Amelot.

En complément, la constitution de ce hub dédié au tourisme d'affaires favorisera le travail en synergie avec les acteurs du domaine de l'organisation matérielle des grands événements, en proposant sur place aux exposants et clients les services et produits utilisés pour les salons et

expositions. Tous les domaines des métiers de l'évènementiel et de l'exposition peuvent trouver ici un lieu privilégié d'implantation et de ressources.

Ce développement du tourisme d'affaires s'appréhende également à l'échelle de la Plaine de France et en synergie avec le Pôle du Bourget.

1.4. Accompagner le cluster des échanges par le soutien aux entreprises innovantes et le développement en réseau des services aux entreprises

Si le trafic cargo et le trafic passagers sont les moteurs du développement économique, le tourisme d'affaire et les services aux entreprises sont désormais des composantes essentielles à la compétitivité du territoire et au bon fonctionnement de ses activités. C'est la présence simultanée de ces différentes fonctions économiques qui forme le cluster des échanges internationaux. Le soutien à l'innovation et la mise en réseau de ces fonctions, et particulièrement des équipements et des services aux entreprises, sont un des enjeux de la compétitivité du territoire, sur lequel les collectivités du CDT peuvent agir.

Concernant le soutien aux entreprises innovantes, le potentiel d'innovation existe, même si le CERTF ne comprend ni un moteur universitaire, ni une concentration de centres de R&D privés. Dans nombre d'entreprises du territoire, des fonctions de conception sont mobilisées, bien souvent en lien avec des activités de production aval ou amont. Et ceci tant pour les activités directement liées à la plateforme, que pour celles qui sont présentes afin de bénéficier du potentiel de mobilité offert par la plateforme.

Pour ne pas limiter l'innovation aux seules démarches internes des entreprises, il faut initier des dynamiques de collaboration qui pourraient être nouées à trois échelles complémentaires.

- Localement, les entreprises du site doivent être encouragées à développer des dynamiques collaboratives d'innovation.
- A l'échelle régionale, il est nécessaire de compléter les déficits de compétences locales, en mobilisant celles présentes dans d'autres espaces de la métropole. C'est le cas par exemple des entreprises des technologies numériques qui sont présentes dans la zone dense.
- A l'échelle internationale, au-delà des efforts de marketing territorial qui ne peuvent seuls suffire, il est crucial de soutenir les entreprises locales qui cherchent à collaborer avec des partenaires étrangers et de leur permettre d'accéder à d'autres ressources et compétences.

Fortes de ces constats, les collectivités du CDT portent un projet de Centre de l'innovation (voir fiche-projet du Titre III), lieu facilitateur des échanges entre le monde de la recherche et celui des affaires, non concurrent des pôles d'innovation franciliens, mais facilitateur de leur rayonnement européen et mondial grâce à une connectivité renforcée. L'ensemble des filières d'excellence du CERTF sont ciblées à travers cet équipement qui contribuera à renouveler l'image du territoire et son attractivité.

Concernant le développement et la mise en réseau des services aux entreprises, L'offre de services doit être pensée dans une acception très large. Cela doit concerner à la fois les services aux entreprises (gardiennage, entretien des espaces verts, achats groupés, emplois partagés, équipements audiovisuels communs, salles de réunion, expertises et conseil, showroom, flotte de véhicules partagés, etc.), les services aux salariés (conciergerie, restauration interentreprises, crèche, loisirs sportifs et culturels, ...) ainsi que les services liés

aux déplacements (TC, modes doux, covoiturage, auto-partage, transport à la demande, etc.). Cette offre de services doit être pensée et gérée dans une logique de mutualisation. Le développement d'une offre de services et de prestations mutualisés (entre l'ensemble ou une partie des entreprises et des usagers) permettra d'améliorer la compétitivité des entreprises grâce à des économies d'échelle et d'optimiser les consommations et la réduction des impacts environnementaux.

1.5. Accompagner le cluster des échanges internationaux par une action économique coordonnée

Tout en identifiant le potentiel économique du pôle aéroportuaire, les études sur le Grand Roissy ont identifié des risques à moyen terme dans l'évolution du territoire, en l'absence de davantage de coopération territoriale dans le champ du développement économique.

S'il veut assurer le renforcement de compétitivité du pôle aéroportuaire, le rendre plus lisible et offrir des garanties accrues au monde économique, le territoire doit se doter progressivement d'une stratégie plus collective de développement économique et organiser progressivement la cohérence spatiale des développements économiques.

Cette démarche s'appuiera sur la mise en place d'un outil d'aide à la décision, utile à l'ensemble des acteurs pour élaborer leurs stratégies de développement économique et d'aménagement, coordonnées avec les enjeux globaux du Grand Roissy : un observatoire dynamique du développement économique (voir fiche-projet du Titre III).

Cette stratégie collective s'accompagnera d'une animation et promotion économique coordonnée pour faciliter sa visibilité vers l'extérieur. Des actions sont déjà en cours.

Concernant l'animation économique, (voir fiche-projet du Titre III), les actions seront portées soit par les collectivités, soit par les gestionnaires de sites, afin de favoriser l'externalisation de fonctions connexes (gardiennage, achats groupés, gestion collective des déchets, etc), de développer les collaborations entre les entreprises, et de renforcer les liens entre entreprises et acteurs locaux (soutien à l'emploi local et à l'insertion, partenariats sur la formation, partenariats sportifs ou culturels, etc.).

Concernant le marketing territorial, une stratégie coordonnée est incontournable pour garantir l'attractivité du Cœur Economique Roissy Terres de France et promouvoir le cluster des échanges internationaux. Elle doit s'inscrire dans une approche globale de marketing territorial tant vis-à-vis du territoire lui-même (en interne) qu'à destination de la métropole parisienne ou encore à l'échelle internationale, pour favoriser le développement des synergies et des collaborations. Les collectivités ont déjà engagé des initiatives communes en ce sens, à l'image de la promotion conjointe proposée lors des salons professionnels immobiliers.

Dans un souci d'efficacité, les collectivités du CERTF s'appuieront sur des acteurs ayant des périmètres d'actions en matière de promotion à l'international plus larges (notamment à l'échelle du Grand Roissy) tels qu'Aérotropolis et/ou Hubstart Paris, acteurs qui agissent aujourd'hui en matière de promotion et de marketing territorial en développant des outils et des actions collectives.

1.6. Renforcer la cohérence spatiale comme élément de l'efficacité économique

Le CERTF se compose d'un « patchwork » d'espaces urbains mixtes, d'espaces économiques, d'espaces verts, et de quelques terres agricoles, peu ou pas connectés entre eux.

Carte des coupures et ruptures générées par les infrastructures

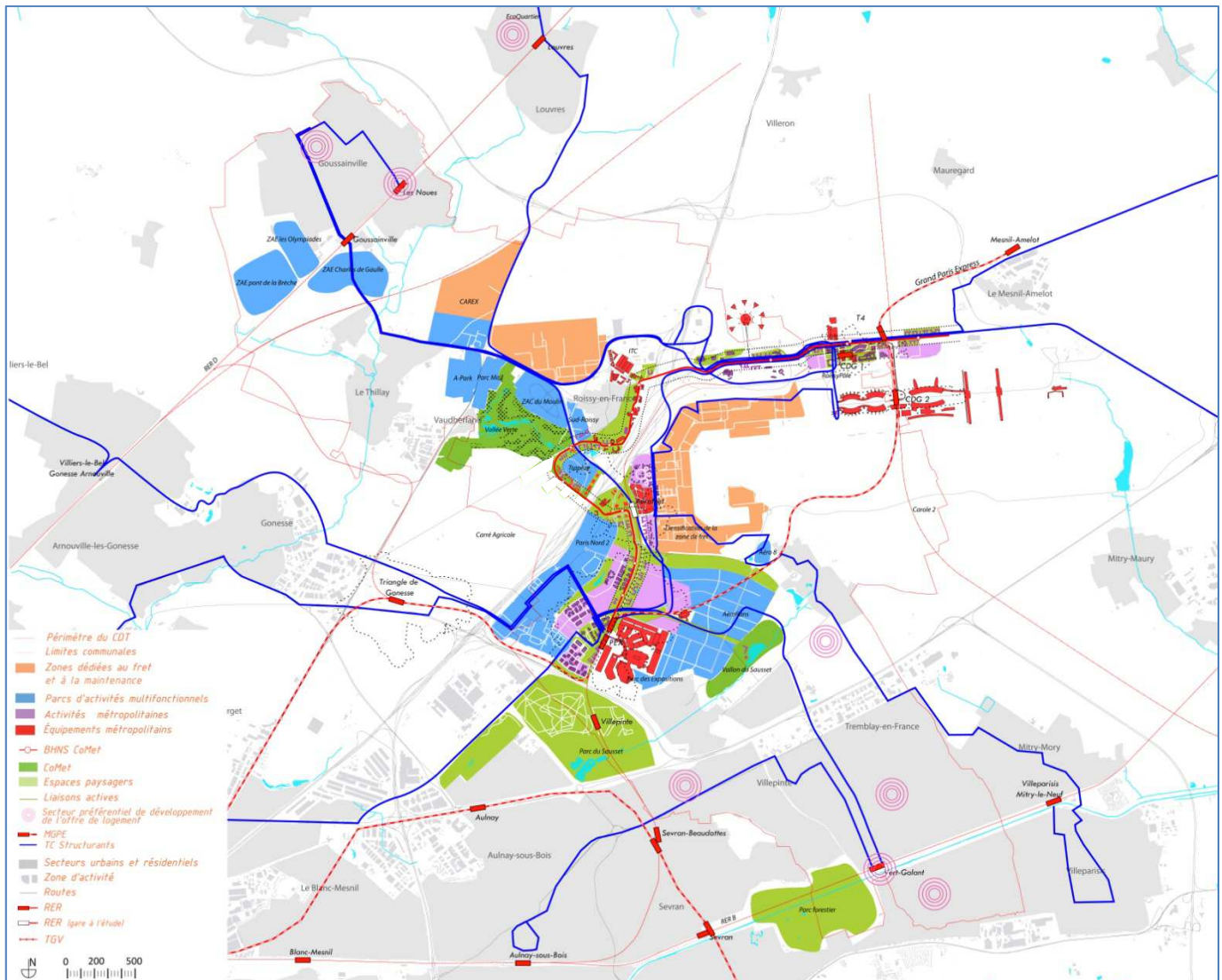


L'implantation cohérente des fonctions économiques devient ainsi une condition de la performance de la plateforme aéroportuaire et du cluster des échanges internationaux, et un levier pour favoriser l'accès de ces pôles d'emplois aux populations locales (point 1.7).

Pour assurer la cohérence de l'implantation de ces fonctions économiques, il s'agit ainsi de prévoir des dispositions d'aménagement pour :

- concentrer l'ensemble des activités et des équipements métropolitains concourant au cluster des échanges internationaux le long du Corridor Métropolitain, espace urbain identifiable, parcouru par un mode de transport en commun spécifique (voir fiche-projet du Titre III), qui relierait l'ensemble des sites majeurs : Roissypôle, ITC, zone hôtelière de Roissy, Trapèze, Aéroville, Paris Nord II, Aérolians-Paris et secteur du PIEX.
- localiser les activités liées au trafic cargo et ayant de fortes contraintes de proximité entre fournisseurs et clients autour de deux secteurs privilégiés : Au Sud, un secteur englobant l'actuelle zone cargo d'ADP et le nord d'Aérolians-Paris (voir fiche-projet du Titre III) ; à l'Ouest, sur la commune de Goussainville, un secteur englobant le site FEDEX et le futur site CAREX, service de fret ferroviaire à grande vitesse (voir fiche-projet du Titre III).
- optimiser l'urbanisation future, grâce à un partenariat avec l'aménageur de la plateforme ADP, en liaison avec les acteurs (Air France...) et les collectivités.
- optimiser et porter une attention particulière aux espaces économiques existants et notamment conduire une réflexion sur les conditions, notamment financières, de leur renouvellement et densification.

- valoriser des espaces de respiration et de détente, favorisant les relations (liaisons douces notamment) et les complémentarités entre secteurs économiques et secteurs urbains et résidentiels : vallons du Vaud'herland et du Sausset.
- maintenir les performances de l'économie agricole et la fonctionnalité des espaces agricoles sur le territoire, notamment au travers de la mise en œuvre du Schéma directeur des espaces agricoles du Grand Roissy.



Si l'accessibilité, la mise en réseau des équipements et des services et l'optimisation des implantations économiques sont des éléments incontournables contribuant à la compétitivité du pôle aéroportuaire, celle-ci repose également sur la qualité de son organisation spatiale. Ainsi, la performance du développement économique est intrinsèquement liée aux caractéristiques physiques du territoire : présence d'infrastructures structurantes, organisation du réseau viaire, présence d'aménités et d'équipements, espaces de respiration, qualité urbaine, architecturale et des espaces publics dans un effet vitrine de ce territoire pour la métropole, mixité fonctionnelle, atténuation des coupures urbaines, etc. L'aménagement spatial qualitatif du pôle aéroportuaire est un élément essentiel de son attractivité, notamment dans une perspective de montée en gamme permanente des activités économiques. Plus globalement, cette ambition qualitative est un levier pour l'amélioration du cadre de vie des habitants, en écho aux principes de la ville durable.

1.7. Faciliter l'accès à l'emploi et à la formation pour les populations résidentes

Le territoire du CERTF est confronté à un paradoxe, alors que ce territoire constitue le premier pôle d'emplois en Ile-de-France, les populations résidentes y accèdent difficilement. Cet enjeu dépasse largement le périmètre du CDT CERTF et appellera des réponses à une échelle plus large, notamment en s'appuyant sur les acteurs existants (tel le GIP Emploi).

Les leviers d'actions à cette nouvelle échelle territoriale du consistent à :

- **Conforter, adapter et développer l'offre de formation initiale relevant notamment de la voie professionnelle** en ciblant les métiers du pôle aéroportuaire, en dépassant les frontières administratives et géographique, en anticipant les évolutions métiers et en cherchant à structurer une gouvernance territoriale des questions d'emploi et de formation (voir fiche-projet du Titre III).
- **Développer l'offre de formation relevant de l'enseignement supérieur** sur le territoire du CERTF en s'appuyant notamment sur l'IUT de Tremblay en France (voir fiche-projet du Titre III) mais aussi en recherchant des synergies avec des territoires proches dotés d'une offre de formation correspondant aux besoins du CERTF.
- Faciliter l'accès à l'offre de formation pour les publics à la recherche d'un emploi et contribuer à favoriser l'accès et le retour à l'emploi. **La formation professionnelle continue** sera ainsi également privilégiée pour construire une réponse adaptée aux enjeux spécifiques du CERTF (défaut de pré-requis des publics, ingénierie pour développer une offre de formation sur mesure...)

2. Un développement favorisé par des infrastructures qui optimisent les liaisons entre les fonctions économiques, les espaces et les usagers du territoire

La performance économique du secteur de Roissy repose en partie sur l'amélioration des échanges de tous ordres au sein du CERTF. Au regard des projets de développement qui vont générer des flux supplémentaires, l'accessibilité est un enjeu de performance économique du territoire et de garantie de son développement futur. Elle est également importante pour l'accès à l'emploi et l'habitabilité.

Malgré une densité en infrastructures importante (A1-A3, A 104, plusieurs routes départementales, lignes de RER), l'accessibilité du secteur connaît des difficultés : congestion routière importante, manque de liaisons Est-Ouest, saturation des échangeurs, faible performance et inadaptation de l'offre de transport en commun, notamment pour les flux en horaires décalés et ceux liés aux salons. Les flux concernant le secteur se font essentiellement en transport individuel motorisé (voiture, camions, taxis, deux-roues motorisés) et la part modale des transports en commun reste faible.

Dans ce cadre, les collectivités souhaitent aller vers la création d'une agence de mobilité du Grand Roissy qui permettra de mettre en place un espace de dialogue avec l'ensemble des acteurs du déplacement et de fédérer les initiatives.

2.1 Renforcer la connexion avec la Région métropolitaine

Le secteur de Roissy, première région logistique européenne, se caractérise par la convergence d'infrastructures de transport (air, route, fer et voie d'eau) assurant une desserte francilienne, nationale et internationale de haut niveau (ferroviaire : RER B et D, TGV et routière : Francilienne, A1, A104, A3...).

Le CERTF est traversé par l'un des plus puissants axes d'échange de France, l'autoroute A1, véritable canalisation de fret entre l'Europe du Nord, l'Île-de-France et l'Europe du Sud-Ouest. La forte connectivité et l'intermodalité du territoire vont connaître une nouvelle accélération avec la desserte future par le réseau de transport public du Grand Paris Express. Pour dynamiser le développement économique de la métropole parisienne et mettre en relation l'aéroport CDG et le Parc International des Expositions avec l'ensemble des pôles économiques et urbains du Grand Paris, l'Etat, par le biais de la société du Grand Paris, prévoit la desserte du territoire par le réseau du Grand Paris Express (NGPE) et la réalisation sur le secteur de trois gares nouvelles :

- ➡ au niveau du PIEX à Villepinte en interconnexion avec le RER B et le futur débranchement du RER D. La gare du PIEX a vocation à devenir un pôle d'échange multimodal majeur du territoire.
- ➡ au cœur de l'aéroport Paris Charles de Gaulle avec deux gares, la première au Terminal 2, la seconde dans la zone de Roissypôle / futur Terminal 4. L'enjeu est d'équilibrer la desserte nord et sud de la plateforme au service des clients, des entreprises et des emplois. Deux pôles multimodaux seront ainsi créés permettant connectivité entre l'avion, la grande vitesse, la desserte régionale et celle des

territoires environnants et la desserte interne de la plateforme. Cette mise en réseau des aéroports avec l'ensemble des pôles économiques d'Ile-de-France favorisera ainsi les synergies de développement économiques et élargira leur zone d'influence.

Une partie des infrastructures du réseau du Nouveau Grand Paris sera réalisée en aérien sur le territoire.

La desserte du territoire sera complétée à proximité par quatre autres gares : deux gares à Sevrans, Sevrans-Beaudottes et Sevrans-Livry, en interconnexion avec le RER, une gare à Gonesse au cœur du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, et une gare au Mesnil-Amelot, à l'autre extrémité de la plate-forme aéroportuaire.

2.2 Mailler le territoire, notamment en Est-Ouest pour franchir l'A1 et connecter le corridor métropolitain aux territoires environnants

Le réseau viaire du Grand Roissy accueille aujourd'hui des flux liés aux passagers aériens, aux déplacements domicile-travail des actifs y résidant ou y travaillant, aux visiteurs et usagers des grands équipements. S'ajoutent des déplacements de poids-lourds générés par la présence de zones logistiques et industrielles.

Les développements urbains prévus sur le territoire vont conduire à une augmentation du trafic routier qui, même s'il est compensé en partie par une augmentation de l'offre et de l'usage des transports en commun, aura du mal à être absorbé par le réseau viaire existant. L'enjeu pour le territoire consiste à compléter le réseau viaire pour aller vers une meilleure hiérarchie et répartition des différents flux qui y transitent.

A l'échelle du corridor métropolitain, et malgré la densité des infrastructures structurantes (A1-A3, A104, RD 317), le CERTF manque d'axes traversant Est-Ouest sur son territoire pour la desserte locale. La création de nouvelles liaisons transversales Est-Ouest sera étudiée.

L'EPA a engagé l'élaboration d'un schéma viaire Roissy - Le Bourget. Ce schéma viaire consistera à proposer une hiérarchisation des réseaux, en interrogeant les besoins en termes d'infrastructures nouvelles, mais surtout en étudiant comment la gestion et l'exploitation du réseau pourraient répondre aux enjeux du territoire. Il tiendra compte des développements de transport susceptibles de diminuer la capacité automobile : transport en commun routier ou ferré (tramways) et modes actifs (vélo et marche à pieds). Prélude à la construction d'une vision du territoire commune à l'ensemble des acteurs, publics comme privés, l'élaboration d'un schéma viaire partagé par tous permettra la détermination des fonctionnalités que les différentes voiries doivent assurer au regard de la diversité des flux attendus et proposera des évolutions du réseau conformes à ces fonctionnalités.

L'amélioration de l'accessibilité du territoire est conditionnée par un aménagement d'importance : le bouclage nord-est de la Francilienne, primordial pour organiser et hiérarchiser les différents trafics de transit et d'échange du secteur de Roissy. L'Etat s'engage à mettre en œuvre le bouclage nord-est de la Francilienne.

2.3. Renforcer le réseau local de transports en commun

L'offre en TC est aujourd'hui insuffisante pour la desserte voyageurs de l'aéroport (fiabilité, capacité, confort, image, ...), pour les liaisons entre les différents sites économiques du pôle aéroportuaire, et pour les flux domicile-travail sur le territoire et au-delà.

Pour répondre à l'ambition de développer un cluster des échanges internationaux, il est indispensable de hiérarchiser l'offre globale en transports en commun :

- les lignes métropolitaines, qui ont également un intérêt local : métro Grand Paris Express / ligne RER D avec sa nouvelle branche / ligne RER B+ / TGV / CDG express
- les lignes locales structurantes à l'échelle du Grand Roissy
- les lignes locales secondaires de bus correspondant au réseau existant restructuré
- les lignes spécifiques (transport à la demande Filéo, navettes hôtels ou autre, cars, etc.) et le développement de pratiques innovantes (autopartage, véhicules en libre-service, etc.) pour répondre aux besoins particuliers de ce territoire.
- pour compléter l'offre de TC : un réseau de circulations douces, permettant un rabattement non motorisé vers les TC

Il manque aujourd'hui un échelon dans l'organisation de l'offre entre les transports de niveau métropolitain et le réseau local de bus (très peu en site propre et donc tributaire de la congestion routière). De plus, l'offre TC ne répond que trop peu à la problématique des horaires de travail décalés (75% des actifs de la plateforme aéroportuaire). L'intermodalité autour des gares de RER est faible et mal organisée ; seul Roissypole regroupe un grand nombre de lignes de bus autour de la gare RER CDG1.

Ainsi, la mise en œuvre d'une offre plus structurée de transports de surface, de préférence en site propre, en interconnexion avec le réseau lourd métropolitain du Grand Paris Express et les lignes RER B et D doit être encouragée. Le CDT s'engage à conduire un travail partenarial avec le STIF et la SGP pour développer le réseau de transports en commun, optimiser les déplacements dans le secteur, et favoriser l'intermodalité (parcs relais et pôles d'échange). Ce travail sera conduit avec les communes, mais également avec les entreprises souhaitant s'implanter sur le territoire afin de mieux articuler les nouveaux développements avec des pratiques de mobilité plus durables.

Cette nouvelle offre serait structurée autour :

- d'une ligne de bus en site propre parcourant le corridor métropolitain et permettant de desservir et relier entre eux les principaux sites économiques du pôle aéroportuaire. Cette ligne, dont l'objectif est différent des liaisons traditionnelles domicile-travail, a vocation à favoriser les échanges économiques et à développer des synergies entre des entreprises, services et équipement qui interagissent peu entre eux aujourd'hui. La faisabilité de ce BHNS «CoMet», colonne vertébrale du cœur du cluster des échanges internationaux, est à approfondir avec le STIF.
- Des lignes de bus en site propre pour les plus dimensionnantes, permettraient de relier le cœur économique, les gares NGPE et RER et les villes voisines directement concernées par l'accès au bassin d'emploi (comme Sevran pour la CATF et Louvres pour la CARPF). Ce réseau local permettrait aux populations

d'accéder aux emplois du pôle aéroportuaire dans des conditions de transport optimales, tout en participant à la réduction de l'empreinte énergétique du territoire et de l'émission de gaz à effet de serre.

En complément de cette offre de bus, les collectivités proposent la création d'une halte supplémentaire du RER B, « Aérofret », qui servira à favoriser le report modal vers les TC, notamment pour la desserte des équipements métropolitains limitrophes et des emplois de la zone cargo.

Enfin, l'opportunité de créer des parcs-relais aux entrées du territoire, interconnectés avec les gares NGPE et RER, sera étudiée avec le STIF et la SGP.

2.4 Développer une infrastructure numérique

La ville du futur constitue l'aboutissement de plusieurs tendances déjà à l'œuvre dans le développement urbain, en particulier dans les aires métropolitaines. Cela correspond à une interconnexion économique croissante des métropoles européennes et mondiales ainsi que de leurs pôles urbains qui sont amenés à fonctionner en réseau à différentes échelles.

Dans ces aires métropolitaines, de nouveaux comportements de mobilité multimodale émergent chez les habitants et les actifs, et se traduisent par une repolarisation des activités urbaines autour des hubs de transport multimodaux. Cela offre de nouvelles possibilités pour l'intensification urbaine au bénéfice du développement durable.

Dans cette perspective, le numérique s'inscrit comme un catalyseur, par le développement d'infrastructures et de services ouvrant la voie à de nouveaux usages dans les entreprises, les institutions et dans la société.

Le CDT CERTF identifie six priorités pour lesquelles le numérique présente une opportunité de développement pour son territoire.

- **Développement du Très Haut Débit**(voir fiche-projet du Titre III) : Le territoire CERTF souhaite atteindre au plus vite une desserte globale en Très Haut Débit, pour les entreprises, les institutions et aussi la population. Le territoire est desservi par différents opérateurs à Très Haut Débit dont l'association des deux départements de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise au sein de DEBITEX (pour réaliser une infrastructure de communications). Le Conseil Général de Seine-St-Denis porte un schéma directeur territorial d'aménagement numérique (SDTAN), validé le 15 novembre 2012. Le Conseil Général du Val d'Oise porte également un schéma départemental d'aménagement numérique qui a été adopté par l'assemblée le 22 juin 2012. Ces schémas constituent des outils de cadrage du déploiement du THD sur tout le territoire. Ainsi, le THD doit pouvoir irriguer l'ensemble des territoires aéroportuaires et les espaces connexes. L'accès au THD doit être un moyen de construction d'une société de la connaissance.
- **Opérateur de mutualisation des informations mobilité et tourisme** (voir fiche-projet du Titre III) : Le territoire devra faire face à une évolution toujours croissante de sa fréquentation (touristes d'affaire, employés locaux, logisticiens...) et gérer au mieux les mobilités intermodales dans un territoire complexe. L'objectif est d'offrir l'information nécessaire pour optimiser les déplacements des uns et des autres et favoriser l'accès à l'information sur l'offre touristique du territoire.

- **Gares du futur** : Le territoire hébergera des gares du Nouveau Grand Paris (PIEX, CDG2, Roissy-pôle T4, Mesnil-Amelot et 4gares à proximité, hors périmètre CDT), et souhaite s'inscrire dans le cadre des études de la SGP, qui donnent une large place au développement des services numériques dans les gares. L'objectif est de transformer ces gares en lieux de vie et en pôles d'animation et de services du tissu urbain. Les indicateurs à suivre pourront être les échanges multimodaux, les fréquentations et le temps passé par individu dans la gare (attendu en hausse) ou encore le montant moyen des dépenses dans la gare par individu (attendu en hausse) Cela inclura aussi la mesure de la diversité des services et commerces offerts.
- **Centre International de l'Innovation** : Il consistera dans le regroupement et la mise en réseau de différentes fonctionnalités et de différents lieux participant aux capacités innovatrices des entreprises et au développement territorial de l'économie de la connaissance à partir des fonctionnalités du « cluster des échanges ». Il valorisera les interactions multiples et les échanges immatériels résultant de la concentration des flux humains et de marchandises générés par le hub Paris-CDG. Le Centre International de l'Innovation intégrera des « show rooms » techniques, la mise à disposition de lieux de travail et de réunion desservi en THD, des espaces de travail à distance et de co-working permettant de développer de nouvelles configurations de travail collaboratif « face to face » et « face to far », des espaces professionnels à « haut niveau de service » pour les PME et TPE innovantes, la création « d'incubateurs » pour entreprises internationales, etc.
- **Télécentres etCoworking** : Le territoire souhaite déployer des places de coworking supplémentaires à l'échéance du CDT permettant d'accueillir des touristes d'affaire en déplacement sur le territoire. Ces espaces de coworking fonctionneront entre autres avec le Centre International de l'Innovation, à qui ils offriront des espaces de déploiement. Ils offriront des capacités de circulation de l'information bien supérieures aux outils classiques (Wifi hôtelière et des salons d'attente aéroportuaires....). Ils permettront d'offrir des lieux professionnels de rencontre mais aussi de travail à distance simultanément.
- **Ville numérique** : le territoire souhaite s'engager dans une démarche de Ville Numérique. Les innovations technologiques, qu'elles concernent les infrastructures, les services ou les usages font converger les espaces virtuels et physiques. Cette convergence peut être mise à profit des politiques publiques en matière de mobilité, de durabilité ou de convivialité. Des initiatives existent déjà comme l'intégration de capteurs de luminosités aux lampadaires publics, ce qui permet d'ajuster l'éclairage en temps réel et de réaliser des économies substantielles. Des études plus approfondies seront menées pour préciser la stratégie et les modalités de mise en œuvre.

3. Un développement tourné vers les habitants et l'amélioration du cadre de vie

3.1 Renouveler l'offre de logements afin de répondre aux besoins de la population et accroître l'attractivité résidentielle du CERTF

Participer au développement de l'offre de logements du territoire du Grand Roissy

Le CDT s'inscrit dans le périmètre plus large du Grand Roissy qui correspond aux territoires sous influence de la plateforme, tant sur la dimension économique que sur la dimension résidentielle.

La performance économique demeure relativement déconnectée du bassin de vie dans laquelle elle trouve son assise et il y a un décrochage entre la croissance de l'activité et celle de la population et des logements (taux de croissance de 0,8%). Cette tendance affaiblit progressivement l'attractivité du territoire, en ne répondant pas suffisamment aux besoins des habitants, mais aussi des entreprises, pour qui l'offre résidentielle est un facteur d'attractivité économique.

La montée en puissance résidentielle, sur le plan quantitatif comme qualitatif est une condition de la réussite de l'évolution globale du Grand Roissy. Les potentiels de développement résidentiels sont majoritairement situés dans l'arc sud de l'aéroport et dans les pôles urbains de l'arc agricole nord. Les territoires situés à l'ouest et à l'est de la plateforme sont davantage contraints par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport mais ils doivent pouvoir assurer leur renouvellement urbain.

L'approche des questions d'équilibre entre l'habitat et l'emploi, ainsi que la possible mise en place d'une convention d'équilibre habitat-emploi, devront nécessairement être analysées à l'échelle du bassin de vie élargi du Grand Roissy. Le CDT seul ne peut y répondre du fait de la contrainte liée au PEB dont les zones A, B et C couvrent 63% du territoire. Le diagnostic habitat que l'EPA doit faire réaliser pour le compte de l'Association des Collectivités du Grand Roissy pourra répondre à cette demande.

Le CDT du Cœur Economique de Roissy Terres de France s'engage à prendre sa part dans cet enjeu de montée en puissance résidentielle du territoire, en privilégiant la mixité et la construction de logements sur des secteurs non contraints par la zone C du PEB.

Développer une montée en puissance résidentielle progressive du CERTF

La loi relative au Grand Paris et le projet de SDRIF 2013 fixent un objectif ambitieux de production de 70.000 logements par an pour l'ensemble de la région capitale.

Cet objectif régional est réparti entre les territoires d'Ile-de-France au regard de leur potentiel de développement (critères d'attractivité, desserte des transports en commun, potentiel foncier, etc.) et des facteurs limitant de ces derniers (risques naturels, plan d'exposition au bruit, etc.). Il insiste également sur la nécessité d'enrayer l'étalement urbain et de favoriser la densification des espaces déjà urbanisés afin de préserver les espaces ruraux.

Dans ce cadre, le CDT du Cœur Economique de Roissy Terres de France s'est vu attribuer un objectif de production de 950 logements par an.

Le CDT CERTF s'engage sur une stratégie de développement de l'offre visant à atteindre cet objectif.

La réalisation de ces logements permettra de répondre aux besoins en logements des ménages déjà présents sur le territoire, ainsi qu'à l'accueil de nouveaux ménages.

Ce développement se fera progressivement et les objectifs sont déclinés en deux phases sur la durée totale du CDT de 16 ans.

Ce développement se fera en privilégiant 3 axes :

- Favoriser la densification des tissus urbains existants pour assurer une gestion et utilisation économe du foncier, notamment dans les quartiers bien desservis par les transports en commun ;
- Privilégier la mixité et la construction de logements sur des secteurs non contraints par la zone C du PEB.
- Assurer le renouvellement urbain des secteurs situés en zone C, et des grands ensembles ;

Développer une offre résidentielle qualitative

Les communes souhaitent mener un développement durable de l'habitat sur ce territoire et entendent accueillir les populations actuelles et futures dans un cadre de vie de qualité.

Cette approche qualitative s'appuiera sur :

- **une offre de logements diversifiée et adaptée aux besoins des populations** présentes sur le territoire et attractive pour de nouveaux habitants. Les habitants du CERTF font aujourd'hui face à une offre de logements limitée et faiblement diversifiée. Des besoins résidentiels spécifiques ont été constatés sur le territoire qui connaît aujourd'hui un solde migratoire négatif. En outre, le territoire du CERTF se caractérise aujourd'hui par une population jeune, un taux de natalité important, et une taille de ménage élevée. Cette structure de population génère d'importants besoins résidentiels à court et moyen termes. On constate également sur certains secteurs, en particulier sur Goussainville, un parc de logements indignes conséquent.
- **une offre de programmes de logements temporaires adaptés aux besoins spécifiques générés par l'activité aéroportuaire.** Depuis plusieurs années, des résidences d'hébergement ont été créées sur la commune de Roissy-en-France et ses alentours, et d'autres projets sont en cours ou à l'étude. Des projets de type résidence hôtelière sont programmés sur les communes de Roissy-en-France et du Thillay pour répondre à ces besoins spécifiques.
- **la mise en place d'un maillage des transports en commun plus efficace** (recomposition des lignes de bus, intensification des liaisons...) pour permettre une desserte renforcée du territoire, et limiter les effets négatifs engendrés par l'usage exclusif des véhicules particuliers (encombrement de voiries, difficultés de stationnement, émissions de GES, etc..).
- **une amélioration du cadre de vie** par la réalisation d'équipements publics, la mise en place de services nécessaires aux habitants, et une offre d'espaces verts offrant un cadre urbain équilibré.

3.2. Rendre la ville et son aménagement durables

Le développement de la plateforme aéroportuaire Roissy-Charles de Gaulle ne se fera pas au détriment des populations locales et de la qualité de leur cadre de vie. Soumis à de fortes nuisances, le territoire doit veiller à ce que chacune des actions de développement qui sera mise en œuvre s'inscrive pleinement dans les principes de développement durable.

Moteur économique, ce territoire nécessite une focalisation de l'attention politique sur la lutte contre la pollution et les nuisances sonores, la préservation de son patrimoine naturel et agricole, l'amélioration de la qualité urbaine, un travail de coutures et de franchissement des secteurs enclavés, le renouvellement urbain et la rénovation thermique/acoustique du bâti, notamment sous PEB.

Concernant les aspects sociaux, le CDT entend favoriser l'insertion de la population, la lutte contre la précarisation, et l'amélioration générale des conditions de vie.

Valoriser les espaces ouverts du territoire

Le territoire du CDT est un secteur d'interface entre l'agglomération parisienne et des secteurs ruraux qui ont vu se développer la périurbanisation depuis la création de la plateforme aéroportuaire Paris Charles De Gaulle. Le développement du secteur a ainsi contribué à recomposer ses entités paysagères rurales, agricoles et urbaines. Aujourd'hui, différentes entités paysagères s'imbriquent sur le secteur d'étude :

- La plateforme aéroportuaire qui constitue une entité paysagère singulière qui domine légèrement la plaine agricole de Tremblay-en-France et de Mitry-Mory ;
- les villages, au départ ruraux de Goussainville à Mitry-Mory, qui s'insèrent dans un grand paysage d'openfield structuré, au nord, par les grands ensembles boisés du Parc Naturel Régional Oise Pays de France ;
- les espaces agricoles au sud de la plateforme aéroportuaire Paris-Charles De Gaulle, amener à se transformer dans le cadre du projet Aérolians, où le regard vient buter sur les infrastructures de transports, les lignes à haute tension et les zones d'activités ;
- le vallon du Sausset et la vallée du Croult accompagnée de ses affluents (vallon du ru de Vaud'herland) qui offrent des horizons plus intimistes que ceux des grandes plaines céréalières et des milieux naturels plus complexes ;
- la limite nord de l'agglomération parisienne de Gonesse à Villeparisis qui constitue une entité paysagère très urbaine où alternent le tissu pavillonnaire, des grands ensembles, les cœurs historiques villageois et de grands espaces verts urbains : Parc Départemental du Sausset et Parc Forestier de la Poudrerie ;
- des paysages plus urbains au sud où se mélangent tissu pavillonnaire, grands ensembles et parcs paysagers.

Le CERTF bénéficie sur son territoire d'entités paysagères de grandes qualités, tels que le parc départemental du Sausset et les espaces boisés des abords du canal de l'Ourcq.

Le CDT entend valoriser l'ensemble des espaces ouverts de son territoire, qu'ils soient naturels ou agricoles, afin :

- d'assurer des continuités écologiques,
- d'améliorer la qualité urbaine et paysagère du territoire
- de favoriser leur appropriation par les habitants et usagers du territoire.

La mise en place de liaisons vertes sur le territoire se fera en coordination avec les réflexions issues des CDT limitrophes au territoire du CERTF (CDT Val de France Gonesse et CDT Est Seine-Saint-Denis) et les réflexions des collectivités (dont le CG93).

L'ensemble de ces propositions entend participer à la mise en place de la trame verte et bleue du Grand Roissy

En ce qui concerne les espaces agricoles, la configuration du territoire va sensiblement évoluer avec la mise en œuvre des projets déjà engagés et ceux du CDT. Dans cette perspective, le CDT entend mener une réflexion approfondie sur les espaces dont la vocation agricole devra être préservée à long terme et sur les modalités de maintien d'un usage agricole de ces espaces. Cette réflexion s'appuiera sur l'étude en cours conduite par l'EPA Plaine de France, qui vise à aboutir à la définition d'un schéma des espaces agricoles du Grand Roissy.

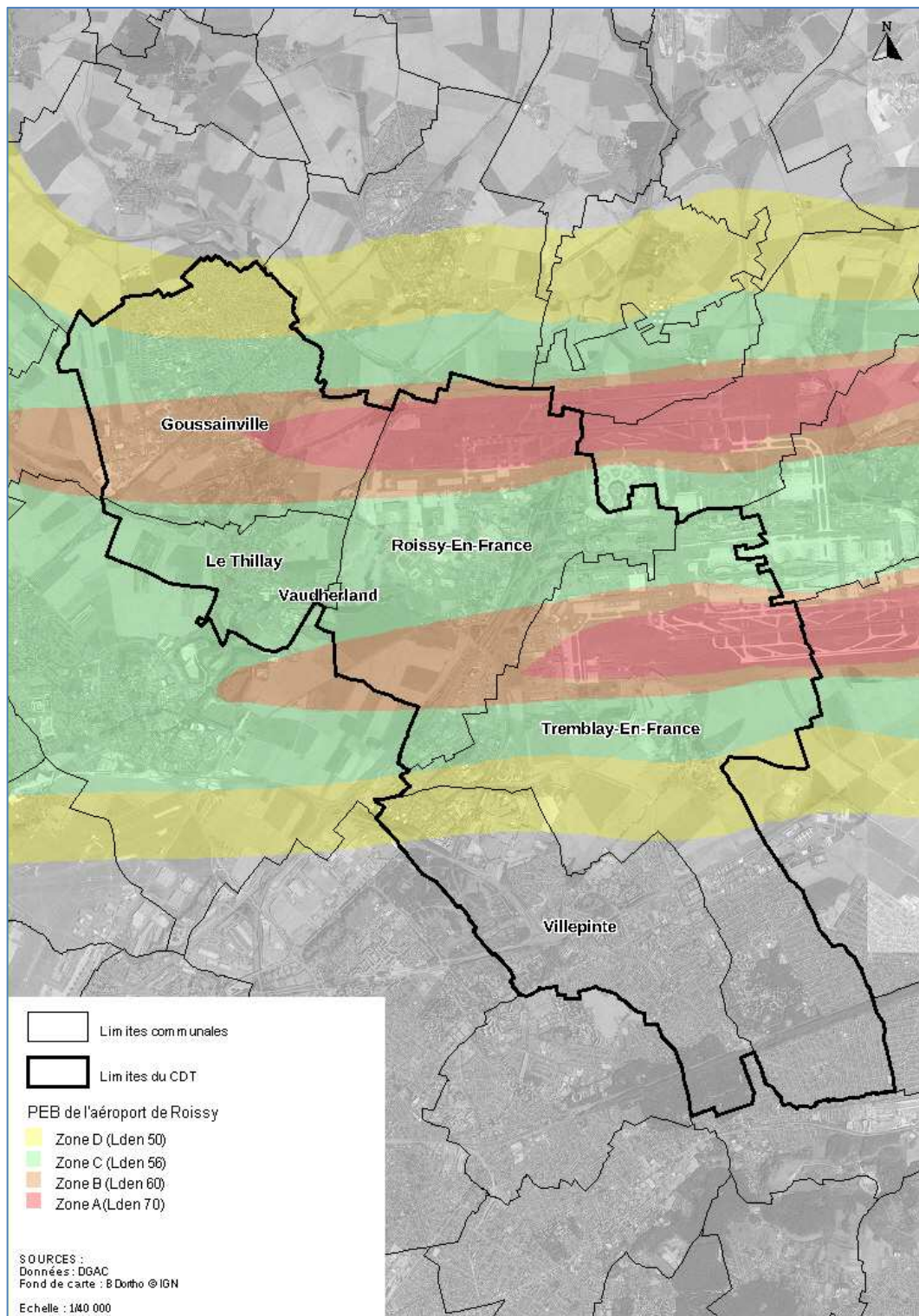
Promouvoir un aménagement durable du territoire

L'ambition du CDT en termes d'aménagement durable vise :

- l'introduction progressive de davantage de mixité de fonctions sur son territoire marqué par un urbanisme de zoning hérité des modèles de développement urbain des 40 dernières années et renforcé par les restrictions imposées par le PEB,
- une utilisation plus économe des emprises foncières. Fort de son développement économique et de sa rapide urbanisation, le CDT dispose aujourd'hui de réserves foncières limitées, principalement destinées aux activités économiques, car placées sous PEB. Le CDT ambitionne de poser les bases d'une réflexion sur une politique foncière d'ensemble qui pourrait, dans un premier temps, se traduire par la conduite d'une étude sur la situation foncière actuelle et le potentiel disponible.
- la densification des tissus urbains existants, notamment aux abords des gares de transport en commun et des axes structurants du territoire.
- pour les nouveaux projets, la prise en compte dès l'amont du potentiel de desserte en transports en commun, ou autres modes de transports collectifs, pour négocier des projets qui ne prévoient pas uniquement la desserte par la voiture particulière.
- la qualité de ses espaces publics, surtout si sont développés les transports en communs et les circulations douces qui intensifient l'usage piéton de l'espace public pour les déplacements quotidiens.
- les aménagements permettront la réversibilité du développement urbain, par une structuration de l'espace autorisant l'évolution du tissu urbain.

Lutter contre les nuisances sonores

La présence de la plateforme aéroportuaire représente la principale source émettrice de nuisances sonores pour la population résidente et/ou active du territoire, sans compter les nuisances générées par les infrastructures routières ou ferroviaires structurantes du territoire (A1, A104, RER D, TGV, RER B etc.). Les projets de transport en commun rendront possible un report modal permettant de diminuer l'intensité du trafic routier donc de limiter les nuisances sonores. Mais les collectivités n'ont pas de prise sur la réduction à la source des nuisances sonores générées par l'aéroport.



Néanmoins, les collectivités s'engagent sur plusieurs mesures permettant de réduire les incidences négatives de ces nuisances :

- Un aménagement urbain et des équipements qui favorisent une moindre exposition au bruit des populations exposées en privilégiant des formes urbaines adaptées à l'ambiance acoustique locales : recul par rapport aux voiries, bâtiments en U ou en L pour préserver des cœurs d'îlots calmes, bâtiments avec façade borgne, déclivité des hauteurs à partir des infrastructures bruyantes...
- Un aménagement des bâtiments situés en zone de fortes nuisances acoustiques favorisant une distribution adaptée des pièces de travail.
- L'élaboration d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) à l'échelle de la CA Terres de France prévoyant notamment l'identification de zones calmes.
- La mise en œuvre des techniques permettant de limiter la production de bruit à sa source pour les nouveaux projets d'infrastructures de transport (bitume spécifique pour réduire les bruits de roulements, limitation des vitesses, fluidité du trafic...) et sa propagation (recul des voies de circulation par rapport aux bâtiments, mise en place de murets antibruit...).
- La poursuite des efforts sous Périmètre de Gêne Sonore pour développer les travaux d'isolation phonique des bâtiments existants, et pour la construction de nouveaux bâtiments, veiller à la maîtrise des nuisances sonores aussi bien dans les secteurs de logement que dans les secteurs d'activité.

Prendre en compte les enjeux environnementaux sur l'ensemble des projets

Les projets d'aménagement et de construction participeront à la préservation des espaces ouverts, à la mise en œuvre des liaisons vertes, à l'intégration du cycle de l'eau dans la ville (préservation des zones humides, limitation de l'imperméabilisation des sols et gestion du risque d'inondation par ruissellement, lutte contre l'effet îlot de chaleur) et respecteront un principe de compacité afin de limiter la consommation d'espaces naturels.

Les projets d'aménagement et de construction portés par les collectivités satisferont à des normes environnementales plus exigeantes que celles fixées par la loi dite Grenelle II, en privilégiant les propositions de constructions passives au plan énergétique. L'utilisation des énergies renouvelables, notamment la géothermie, sera recherchée et encouragée.

Tous ces engagements seront formalisés dans un cahier de prescriptions environnementales (voir fiche-projet du Titre III).

3.3. Renforcer l'offre culturelle et de loisirs autour d'équipements emblématiques

Le territoire du CERTF pâtit d'une relative faiblesse de son offre culturelle, sportive et de loisirs, en retrait au regard de son niveau de rayonnement économique métropolitain et international.

La mise en réseau des équipements culturels et de loisirs existants à l'échelle de chaque communauté d'agglomération constituera un levier d'amélioration de l'offre culturelle et de loisirs, en plus de l'ouverture de nouveaux lieux.

La filière du spectacle vivant

Le CDT fait aujourd'hui une priorité de l'accès à la culture, à la pratique artistique et aux loisirs. Concernant plus particulièrement les jeunes, il s'agit de travailler à partir de la filière spectacle vivant, qui compte déjà sur le territoire des entreprises du secteur. Le CDT porte le projet de création d'une pépinière artistique, calquée sur le modèle des pépinières d'entreprises, qui permettrait d'offrir un lieu d'échanges pour les artistes et leurs publics.

En complément de ce projet, il est proposé de créer un « centre d'arts » au cœur du Parc forestier de la Poudrerie à Villepinte, dont certains bâtiments vestiges de la Poudrerie nationale pourraient être investis. Ce centre d'art sera dévolu à la création contemporaine, à l'expérimentation, à la production, à la recherche, à l'échange, à la formation et à l'accueil d'artistes en résidence. Ce projet est à étudier en partenariat avec le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, gestionnaire direct du parc forestier, et en articulation avec le projet de théâtre de la Poudrerie porté par le CDT Est Seine-Saint-Denis. Ces projets culturels seront à étudier dans le cadre de l'élaboration du "projet d'avenir" du parc, discuté avec l'ensemble des partenaires locaux. Ce projet fait actuellement l'objet d'une étude pilotée par l'EPA, dont les objectifs sont de valoriser le patrimoine forestier et industriel du site (à l'échelle locale et métropolitaine) en développant de nouveaux usages (sport/nature/culture). L'ambition est de permettre à de nouvelles populations de visiter le site et de conduire des démarches artistiques en relation directe avec l'espace boisé.

Les résidences d'artistes du centre seront réservées à des artistes, architectes, urbanistes, historiens de l'art, théoriciens, philosophes, cinéastes et écrivains dont le projet s'inscrit dans la vision de ce centre d'art. De façon tout à fait novatrice et originale, ces résidences situées dans un environnement naturel propice à la créativité et à la collaboration interdisciplinaire, se définissent comme des « résidences à projets », ce qui signifie qu'elles ne s'articulent plus seulement autour d'un artiste mais autour d'une ambition créatrice qui pourra regrouper plusieurs artistes.

Enfin, la Communauté d'Agglomération Terres de France ambitionne de développer un grand équipement multifonctionnel structurant, de type « Colisée », qui accueillerait des événements sportifs et culturels de portée nationale et internationale à l'entrée du parc international d'activités « Aérolians Paris » et qui contribuera à renforcer l'attractivité et l'urbanité du territoire.

Le patrimoine historique

Une autre spécificité culturelle du territoire tient à son exemplarité en matière de conservation du mobilier issu d'opérations d'archéologie préventive. La présence, sur le territoire, d'ARCHÉA, musée consacré à l'archéologie du Pays dont les collections proviennent en majorité de l'archéologie préventive, est le symbole de cet engagement.

Avec le CDT, il s'agit de replacer la mémoire de ce territoire dans des réflexions plus contemporaines via des outils variés. Le projet d'un pôle de conservation du patrimoine historique et vivant du territoire est un projet phare pour la conservation, la gestion et la mise à disposition des collections auprès des scientifiques, tout en prévoyant un accès au grand public. Compte tenu des besoins d'accessibilité des publics, le pôle de conservation du patrimoine pourrait être localisé, en fonction de l'évolution des projets d'aménagement de ce secteur, à proximité de la zone de développement du Trapèze et desservie par le BHNS «COMET».

TITRE 2 : OBJECTIFS ET PRIORITES PAR DOMAINES

Titre 2

imaginons



1. Emplois et développement économique

Dans un contexte de concurrence internationale, l'un des enjeux du CDT est de favoriser la compétitivité du pôle aéroportuaire en promouvant le développement des emplois, de la formation et des activités sur le territoire. Les objectifs présentés dans le Titre II sont propres au territoire du CERTF, néanmoins ce dernier présente de nombreuses interactions avec les territoires voisins et s'inscrit dans le territoire plus large du Grand Roissy.

1.1. Créer de nouveaux emplois et améliorer le taux d'emploi local

L'approche retenue pour déterminer un objectif quantitatif en matière de création d'emplois repose sur l'analyse des projets de développement les plus structurants et les plus fortement créateurs d'emplois à court et moyen termes.

Ces chiffres proviennent de *l'étude d'estimation des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy*, conduite par l'EPA en 2012 et d'estimations fournies par les porteurs de projets.

Compte tenu des projets engagés ou programmés, le CDT se fixe pour objectif de créer :

- 40.000 nouveaux emplois d'ici à 2020 (chiffres d'emplois découlant de projets acquis et dimensionnés).
- 65.000 nouveaux emplois d'ici à 2030.

Plus globalement, la structuration du cluster des échanges internationaux ouvre des perspectives de développement d'emplois notamment dans :

- Les activités aéroportuaires avec tous les emplois qui seront créés par le développement du trafic aérien
- le secteur du tourisme d'affaires (accueil, hôtellerie, événementiels...)
- la vente et le commerce
- les secteurs d'activité liés à l'accroissement des flux et des échanges (logistique, transports)
- la filière aéronautique, notamment en lien avec le Pôle du Bourget
- la construction et la maintenance des bâtiments, notamment en matière de performance énergétique
- des projets favorisant les services aux entreprises et aux salariés

Le déploiement des structures d'insertion par l'activité économique, et plus globalement relevant du champ de l'économie sociale et solidaire, sera favorisé, en ouvrant leur champ d'actions sur le territoire. Il contribuera à la création et à l'implantation de nouvelles structures.

Projet	Vocation économique	Phasage	Estimation potentiel de création d'emplois au terme du projet
Densification Paris Nord 2	Quartier d'affaires Activités industrielles de haute technologie	Phases 2 et 3	Env. 8 700 d'ici 2022 (avant l'échéance de réalisation du projet) Env. 25 000 à terme (2030 et au-delà)
Aerolians Paris (dont Colisée, extension du PIEX et Cité des Expositions)	Quartier d'affaires PME-PMI liées à l'international et à la connaissance Services aux personnes et aux entreprises Logistique à haute valeur ajoutée Événementiel-sport (Colisée) Événementiel	Phases 1 et 2	De 15 000 à 20 000 à terme (avec Extension PIEX et Cité des Expositions)
Aéroville	Centre commercial	Phase 1	Env. 2 600 à terme
International Trade Center	Événementiel : congrès, rencontres professionnelles Hôtellerie Tourisme d'affaires	Phase 1	Env. 2 500 à terme
Carex	Logistique Activités utilisatrices du fret express : transformation, conditionnement, services d'appui	Phases 2 et 3	Env. 900 sur une 1ère tranche de 20 ha
A-Park	Show room PME-PMI technologiques Logistique Hôtellerie	Phase 1	Env. 950 pour une 1ère tranche de 10 ha De 2 000 à 3 000 à terme
Roissypôle	Quartier d'affaires hôtellerie	Phase 1	Env. 2 900 d'ici 2022 Env. 12 000 d'ici 2030
Densification de la zone cargo de l'aéroport Paris-CDG	Logistique Fret express	Phases 1 et 2	Entre env. 500 et env. 1300 , selon la conjoncture économique, d'ici 2017 7500 en 2030
Revalorisation des ZAE de Goussainville	Restructuration - densification	Phase 2	A définir
Carrefour international de l'innovation (Sud Roissy)	show-room, hôtels	Phase 1	2500 (selon le porteur du projet)
Lieu de valorisation des savoir-faire français		Phase 1	10 environ
Trapèze		Phases 2 et 3	A définir
Aéro8 business park	Activités en lien avec le fret Plateforme	Phase 1	A définir

L'amélioration du taux d'emploi local passe par une amélioration de la responsabilité sociale et environnementale des entreprises. Le CDT CERTF s'inscrit dans le cadre de la Charte d'engagement « responsabilité sociale et environnementale » pour la réalisation des marchés du Grand Paris, portée par l'Etat.

Cette charte porte sur trois domaines d'engagement responsable :

- le développement de l'emploi : en facilitant l'accès des TPE et PME aux marchés publics par l'allotissement, en intégrant des objectifs chiffrés en matière d'insertion sociale avec la possibilité de mutualiser les heures d'insertion sur un territoire afin de favoriser les parcours longs ;
- le respect de l'environnement : en intégrant dans les marchés une démarche proactive en faveur de l'environnement, en veillant à la gestion économe des ressources non renouvelables et la valorisation des déchets, en incitant à la diminution des émissions de polluants atmosphériques et la diminution des nuisances, en veillant à la protection de la faune et de la flore et en contrôlant les risques de pollution ;
- les conditions de travail : en s'assurant de l'effectivité des obligations légales en matière de santé et sécurité et en améliorant la qualité de l'emploi dans le respect de la loi sur la sous-traitance et en matière de lutte contre le travail illégal ;

Le Préfet de région, ou son représentant, réunira au moins une fois par an l'ensemble des signataires de la Charte pour réaliser avec eux un suivi de son application.

1.2. Développer l'offre de formation

L'amélioration de l'accès à l'emploi pour la population du territoire passe notamment par une offre de formation renforcée en lien avec les métiers du pôle. Cela suppose également de coordonner les acteurs et les dispositifs existants en matière de formation, d'insertion et d'accompagnement des publics. Dans ce cadre, les collectivités s'appuieront notamment sur les Conseils Généraux de Seine-St-Denis et du Val d'Oise qui sont chefs de file en matière d'insertion.

Développer une offre de formation en adéquation avec les emplois existants et futurs du cluster

Pour répondre aux besoins croissants liés à la spécialisation du cluster des échanges internationaux, les trois domaines à privilégier sont les formations liées :

- aux métiers liés au domaine aéroportuaire et à la filière aéronautique pour lesquels des évolutions technologiques sont à prévoir ;
- aux métiers du tourisme (accueil, hôtellerie, événementiels...);
- aux métiers liés au commerce international, notamment à la vente à une clientèle haut de gamme.

Des besoins en formation sont également identifiés dans :

- les services aux entreprises, aux salariés, à la population ;
- la construction et la maintenance des bâtiments ...

Développer une offre de formation relevant de la voie professionnelle et de l'enseignement supérieur

Concernant la formation professionnelle, elle contribue à sécuriser les parcours et trajectoires professionnels, à conforter les compétences et les qualifications dans une perspective d'accès et de retour à l'emploi.

Si des Centres de Formations des Apprentis (CFA) existent à proximité, de même que des formations de pré-qualification, et des formations techniques, globalement, l'appareil public de formation n'est que faiblement positionné sur ce secteur.

Le CDT se fixe comme objectif :

- D'établir les conditions d'un dialogue entre les établissements et les acteurs territoriaux : EPCI, acteurs de l'aide à l'insertion et l'orientation, acteurs de la formation initiale et de l'apprentissage (voir fiche-projet du Titre III)
- Disposer d'une cartographie de l'offre de formation disponible et accessible, qui prenne en compte les différentes contraintes : possibilité de trouver un employeur (dans le cas de l'apprentissage), logement, mobilité, coût indirect de la formation...
- Favoriser les clauses d'insertion sociale dans les marchés

Et concernant plus particulièrement l'enseignement supérieur, le territoire pâtit du manque d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche sur le cluster lui-même. 6 diplômes sont accessibles (hors BTS) sur le territoire et relèvent du tourisme, de la logistique et de la gestion des entreprises.

Le développement du cluster des échanges internationaux et le CDT visent à développer les possibilités d'accès à l'enseignement supérieur :

- en favorisant le développement des établissements aujourd'hui présents sur le territoire, en s'appuyant notamment sur l'IUT de Tremblay en France. Un partenariat sera établi entre l'IUT et les 2 EPCI pour développer son offre de formation et renforcer son lien avec les acteurs économique du territoire (voir fiche-projet du Titre III).
- en recherchant des synergies avec des territoires proches présentant des caractéristiques économiques similaires, par exemple développer des formations communes dans le domaine de l'aéronautique en lien avec le pôle du Bourget.
- en créant des passerelles nouvelles ou en privilégiant de nouveaux partenariats avec les établissements d'enseignement supérieur situés au-delà du territoire (grandes écoles, universités).

Inscrire la réflexion à l'échelle du Grand Roissy

Le CDT s'inscrit dans la dynamique élargie du Grand Roissy, en articulation avec le Conseil Régional d'Ile-de-France, le GIP Emploi, l'ensemble des structures et institutions existantes et les autres CDT concernés, pour :

- structurer une gouvernance territoriale proactive des questions d'emploi et de formation en lien avec les ambitions des différents CDT et plus largement du Grand Roissy et du Grand Paris,
- orchestrer une observation partagée ciblée sur les métiers et filières jugés prioritaires, avec pour objectif d'anticiper les évolutions à venir des emplois et de contribuer à apporter les réponses coordonnées nécessaires. L'observation s'attachera aux métiers émergents liés à l'économie de la mobilité et de la connaissance structurant le cluster des échanges internationaux, tout en étayant un suivi des filières plus classiques mais néanmoins représentatives sur le territoire. Plus qu'un recensement statistique, il comportera une dimension prospective de type gestion prévisionnelle des emplois (GPEC) capable d'analyser l'évolution des emplois, de comprendre les modes de recrutement, etc. (voir fiche-projet du Titre III).
- dans la même logique de partage de l'information, mettre en place un « outil panorama des formations », alliant facilité d'accès pour tous les publics et opérationnalité pour les professionnels de l'intermédiation, afin de mieux construire les parcours professionnels.
- promouvoir les filières de formation liées au cluster auprès du grand public dans l'objectif de les faire connaître et de les rendre attractives.

1.3. Développer et coordonner les actions locales de développement économique

Mettre en place un observatoire dynamique du développement économique

Dans la perspective d'engager la coopération territoriale dans le champ du développement économique pour renforcer la compétitivité du pôle aéroportuaire dans son ensemble, le rendre plus lisible et offrir des garanties accrues au monde économique, le CERTF entend prendre sa part dans la mise en place d'un observatoire dynamique du développement économique à l'échelle du Grand Roissy.

Il s'agit de créer un outil d'aide à la décision, utile à l'ensemble des acteurs pour élaborer leurs stratégies de développement économique et d'aménagement, coordonnées avec les enjeux globaux du Grand Roissy. Cet outil de connaissance permettra des allers-retours réguliers entre observation et définition d'orientations stratégiques partagées.

Certains outils d'observation existent déjà sur ce territoire (bases de données des collectivités locales, des chambres consulaires, Datagora, etc.), mais ne sont pas encore suffisamment partagés par l'ensemble des acteurs locaux. Au-delà de la compilation des informations et des données, la mise en place d'un véritable observatoire dynamique se fera sur un mode de travail collaboratif entre toutes les parties prenantes, à travers la structuration d'une gouvernance élargie à mettre en place par le biais de l'association des collectivités du Grand Roissy et au sein du conseil de pôle, instance de pilotage regroupant Etat, collectivités, entreprises et associations.

L'Association des Collectivités du Grand Roissy vient d'engager une étude pour la réalisation d'un schéma des espaces de développement économique, qui contribuera à la mise en œuvre de cet observatoire du développement économique.

Mener une animation économique locale et la promotion coordonnée du pôle aéroportuaire

Il s'agira d'articuler l'ensemble des actions qui contribuent à développer des relations et des échanges entre les différents acteurs du territoire, que ce soit les entreprises, les collectivités locales, les partenaires économiques locaux, les investisseurs, etc. Les actions d'animation visent à favoriser l'émergence de relations de confiance et de logiques collaboratives qui seront de nature à produire les conditions de la diffusion et de l'essaimage sur le territoire du cluster des échanges internationaux.

L'animation économique au niveau du CERTF vise :

- La mise en relation des réseaux locaux d'entreprises existant notamment par la mise en place d'actions et d'animation commune.
- L'animation des cibles prioritaires, citées plus haut, en relation avec les CCI, les partenaires locaux et les acteurs économiques du territoire, les entreprises locales concernées et acteurs déjà investis sur ce champ.

Parallèlement aux actions d'animation, la promotion et la communication sont incontournables pour garantir l'attractivité du Cœur économique Roissy Terres de France et favoriser l'implantation de nouvelles entreprises et la création de nouveaux emplois.

La déclinaison d'une stratégie de communication / promotion partagée sur des cibles et des objectifs communs passera par :

- la participation à des salons sous la bannière CERTF ;
- la réalisation de plaquettes de promotion CERTF ;
- éventuellement l'organisation d'évènements ad hoc.

Renforcer l'offre de services aux usagers et aux entreprises

Les collectivités souhaitent mettre en place une gestion performante des sites d'accueil, gage de l'attractivité des zones d'activités du territoire. A ce titre, elles conduiront une étude à l'échelle de l'ensemble des sites d'accueil du CERTF.

Les collectivités pourront susciter la création d'associations de chefs d'entreprises.

Développer l'intelligence économique et protéger le savoir des entreprises

A travers ses outils de management de l'information, l'intelligence économique permet aux entités économiques de comprendre l'environnement dans lequel elles évoluent, d'anticiper les événements susceptibles d'impacter leur activité - tant en termes de contraintes que d'opportunités, de décrypter les stratégies concurrentes, et d'identifier les bons relais d'influence. Dans une même logique, l'intelligence économique leur offre les réflexes, bonnes pratiques et procédures nécessaires à la protection de leurs savoir-faire et innovations contre les tentatives de récupération d'informations sensibles, de déstabilisation et d'atteinte à leur réputation.

L'Île-de-France concentre actuellement 20 % des ingérences économiques constatées sur le territoire national. Les ingérences sont définies par la Direction Centrale du Renseignement Intérieur (DCRI) comme toutes situations dans lesquelles une entité économique est frappée ou menacée par des agissements légaux ou non, internes ou externes, susceptibles de ou destinés à lui nuire au profit d'intérêts extérieurs ou étrangers. Les projets économiques du Grand Paris doivent impérativement se prémunir des risques d'ingérence pour garantir l'existence de retombées locales suite aux investissements réalisés sur les territoires.

Parmi les projets développés dans le cadre du CDT « Cœur Économique Roissy Terres de France », certains sont particulièrement sensibles aux risques d'ingérence économique :

- l'aéronautique étant le secteur le plus touché par des ingérences économiques en France, les projets liés à la plateforme aéroportuaire, comme Roissypôle, la zone cargo ou CAREX, doivent faire l'objet d'une attention particulière.
- Plus généralement, la politique de visibilité internationale du Grand Roissy aura pour effet d'accroître la vulnérabilité des projets visant à accroître son attractivité économique, en renforçant leur exposition à la concurrence étrangère.
- Aérolians PARIS et A-Park, qui misent sur le développement de secteurs innovants, comme la logistique à forte valeur ajoutée et les technologies de la connaissance, sont concernés au premier chef par cette menace.

Pour contrer ces risques, trois actions seront conduites dans le cadre de la Stratégie Régionale d'Intelligence Économique 2012-2015, pilotée par le Préfet de la région d'Île-de-France :

- la préparation des visites de délégations étrangères, programmées au cours des opérations de promotion du Grand Roissy, avec la DCRI ;
- la sensibilisation des équipes permanentes en charge des structures citées ;
- l'organisation de conférences de sensibilisation par les services en charge de la contre-ingérence dans les principaux établissements engagés dans ces projets.

2. Transports et déplacements

Au regard des projets de développement du CERTF, l'accessibilité est un enjeu de performance économique du territoire et de garantie pour le développement futur. Elle constitue également un enjeu social lié à l'emploi, notamment par le développement d'une offre de transport en commun adaptée à l'échelle du bassin local d'emplois, permettant l'accès à l'emploi aux personnes non motorisées. Les objectifs du CDT s'inscrivent dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de la région Ile de France (PDUIF).

En termes d'objectifs, le CDT s'accorde sur la nécessité :

- de compléter le réseau viaire et les points d'échanges en amélioration du fonctionnement actuel et en accompagnement des développements futurs ;
- de développer un réseau de transports en commun lourds adaptés, performants et fiables ;
- de l'accompagner d'un réseau local performant reliant les principaux sites d'emplois et d'habitats ;
- de développer la pratique de la marche et du vélo pour les déplacements de proximité, en intégrant plus d'urbanité sur l'ensemble de ce territoire.

La mise en service de la ligne 17 du NGPE jusqu'à la plateforme aéroportuaire interviendra en 2027, et à plus court terme l'accent sera mis sur le renforcement du réseau TC de lignes de bus structurantes.

2.1. Renforcer les transports en commun et les modes actifs

Les objectifs quantitatifs en termes de transport s'apprécient principalement en fonction des gains de temps de parcours et de l'augmentation de la part modale des transports en commun.

L'accès à l'aéroport, au PIEX et aux emplois sur le secteur se fait essentiellement par le transport individuel motorisé (voiture, camions, taxis, deux-roues motorisées, ...), l'usage des transports en commun est faible, le recours aux modes actifs (marche, vélo) est quasi inexistant :

- Passagers Aéroport : 45% de part modale pour les TC, dont 14% pour les TC routiers bus et navettes, et 32% pour les TC ferroviaires (27% pour le RER B et 5% pour le TGV) (sources ADP et IAU), et 25% pour les taxis,
- Actifs de la plateforme aéroportuaire : 12,3% de part modale pour les TC (source ADP),
- Actifs sur Paris Nord II (gare RER du PIEX) : 20% de part modale pour les TC (source GIE),
- Actifs sur le reste du secteur : estimation entre 0 et 5% de part modale pour les TC (source étude transport du projet de territoire)
- Visiteurs du PIEX : 30% de part modale pour les TC.

Les besoins en déplacement vont fortement augmenter dans les 10 à 20 ans, liés au développement de l'habitat, mais surtout des emplois. Il est à craindre des difficultés supplémentaires d'accès à la plateforme aéroportuaire pour les actifs, par la route mais aussi pour les liaisons de transport en commun de surface.

Ainsi, le CDT vise un objectif de part modale des TC à 40 % en moyenne à l'horizon 2030.

Le renforcement des transports en commun lourds

L'objectif d'augmentation de la part modale des TC poursuivi par le CDT sera mis en œuvre progressivement, au regard des temporalités de réalisation des différents projets de transports :

- **A court terme** : La modernisation de la ligne de RER B nord sera effective. Les mêmes actions sur la ligne D seront en cours.
- **A moyen terme** : la nouvelle branche du RER D (desserte du Triangle de Gonesse via la gare du Triangle) raccordée à la gare du PIEX, augmentera l'offre en TC pour le parc des expositions, Paris Nord II et l'opération Aérolians. La réalisation de la ligne 17 du métro Grand Paris Express viendra renforcer l'offre en TC lourds, avec 3 stations prévues, PIEX, CDG2 et Roissypôle T4. Au-delà du périmètre du CDT, les gares NGPE du Triangle de Gonesse, du Mesnil-Amelot et les 2 gares NGPE de Sevran permettront d'améliorer la desserte de secteurs plus périphériques du CERTF.

Les collectivités portent également le projet d'une gare supplémentaire sur la ligne du RER B, la halte «Aérofret», qui permettrait de desservir la vaste zone intermédiaire d'emplois, située entre les stations RER PIEX et CDG Terminal 2. Ce projet ne figure pas à ce jour dans le Plan de mobilisation pour les transports. Les collectivités entendent poursuivre les réflexions en partenariat avec le STIF et la Région.

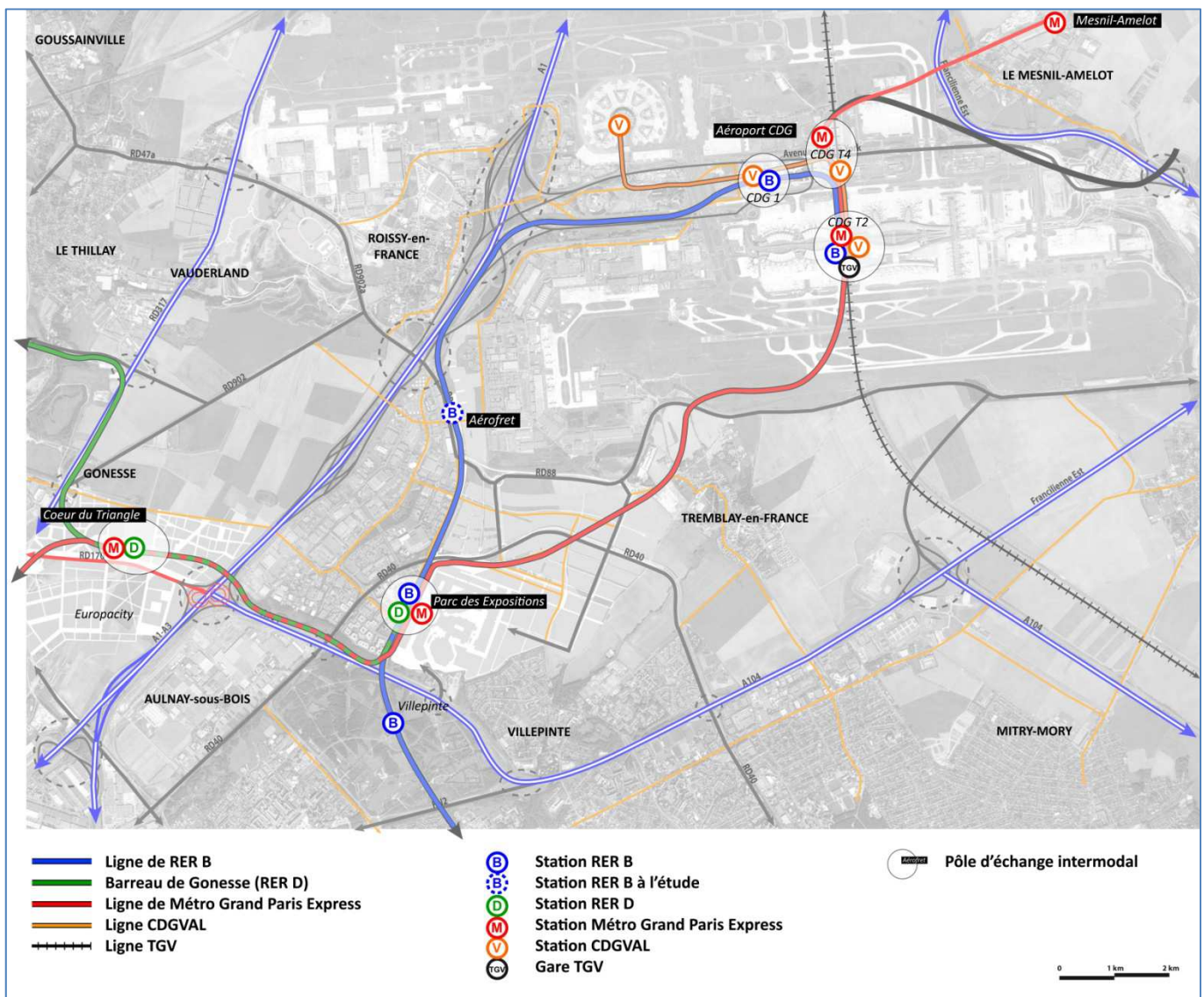
L'intermodalité autour des gares et des stations sera organisée et sera hiérarchisée en fonction de la montée en puissance de l'offre en transport en commun.

Cette valorisation de l'intermodalité sera particulièrement prégnante sur les 3 principaux pôles d'échanges du CERTF et quatre autres pôles majeurs hors CDT :

- **Le pôle d'échange Roissypôle-CDG T4** constituera un pôle multimodal structurant, organisé autour du RERB, de la gare NGPE, de la gare routière et de la desserte interne de la plateforme par CDG Val.
- **La gare du PIEX** se retrouvera au cœur du système et deviendra le lieu stratégique en matière d'offre en transports publics sur le territoire du CERTF. Elle accueillera le BNHS de préfiguration de la nouvelle branche du RER D. Elle proposera 2 lignes de RER B&D, une ligne de métro Grand Paris Express. Elle sera desservie à terme par plusieurs lignes de BHNS. En tant que pôle majeur d'accès au réseau de transport, cette gare permettra de soulager la congestion à Roissypôle.
- **Le Pôle d'intermodalité du Terminal 2** de CDG accueillant la gare TGV sera le lien entre le territoire, le réseau grande vitesse ferroviaire et les pôles de transports RER et futur Grand Paris Express.
- **La station de métro Grand Paris Express du Mesnil-Amelot** constituera un lieu de report modal stratégique, du fait de son positionnement au Nord-Est de la plateforme aéroportuaire et de sa proximité avec la Francilienne Est. Ce pôle d'échange sera en connexion avec plusieurs lignes de bus desservant les départements de la grande couronne.
- **Le pôle d'échange Cœur du Triangle** à Gonesse s'organisera autour de la gare du RER D et de la station de métro Grand Paris Express, au cœur d'un grand projet d'aménagement.

- La gare NGPE de **Sevrans Beaudottes** en interconnexion avec la gare du RER B existante, permettra la desserte des secteurs plus résidentiels du sud CERTF et notamment le projet de l'éco-quartier de la Pépinière de Villepinte.
- La gare NGPE de **Sevrans-Livry**, en interconnexion avec le RER R, qui dessert le sud du CERTF.

Un autre levier d'augmentation du report modal vers les TC réside dans la mise en place d'une politique coordonnée de stationnement. La création de parking relais sera étudiée avec le STIF, dans un cadre territorial plus large, afin d'assurer une cohérence d'implantation de ces structures. L'articulation avec les autres modes actifs sera favorisée (ex : installation de parkings vélos). Enfin, cette approche pourra se traduire par une évolution des normes de stationnement dans les PLU (à l'instar de ce qui a été fait pour ITC).



Le développement d'un réseau local de transport en commun

Le renforcement des transports en commun lourds doit s'accompagner du renforcement de l'offre de transport en commun de surface afin d'offrir une desserte locale efficace pour irriguer les secteurs d'emplois et les quartiers plus résidentiels, et assurer un rabattement depuis et vers les gares du réseau lourd. Cette offre doit être diversifiée, hiérarchisée et mailler l'ensemble du territoire du pôle aéroportuaire. Parallèlement, les collectivités du Grand Roissy étudient la mise en place d'une Autorité Organisatrice des Transports (AOT) de second rang en vue de faciliter le développement des transports.

Il apparaît ainsi indispensable :

- de mettre en place un réseau TC de lignes de bus structurantes intercommunales avec un niveau de service élevé (fréquence, amplitude horaire et journalière, vitesse commerciale, etc.). Ces lignes reliant les bassins d'emplois et d'habitat à l'échelle du bassin de Roissy-CDG constituent le maillon indispensable entre le réseau lourd et l'offre locale. Cette offre doit être mise en place à moyen terme, avant l'arrivée du NGPE en 2027.
- de restructurer l'offre locale de bus des différents réseaux existants,
- d'organiser l'intermodalité sur les gares existantes ou projetées.

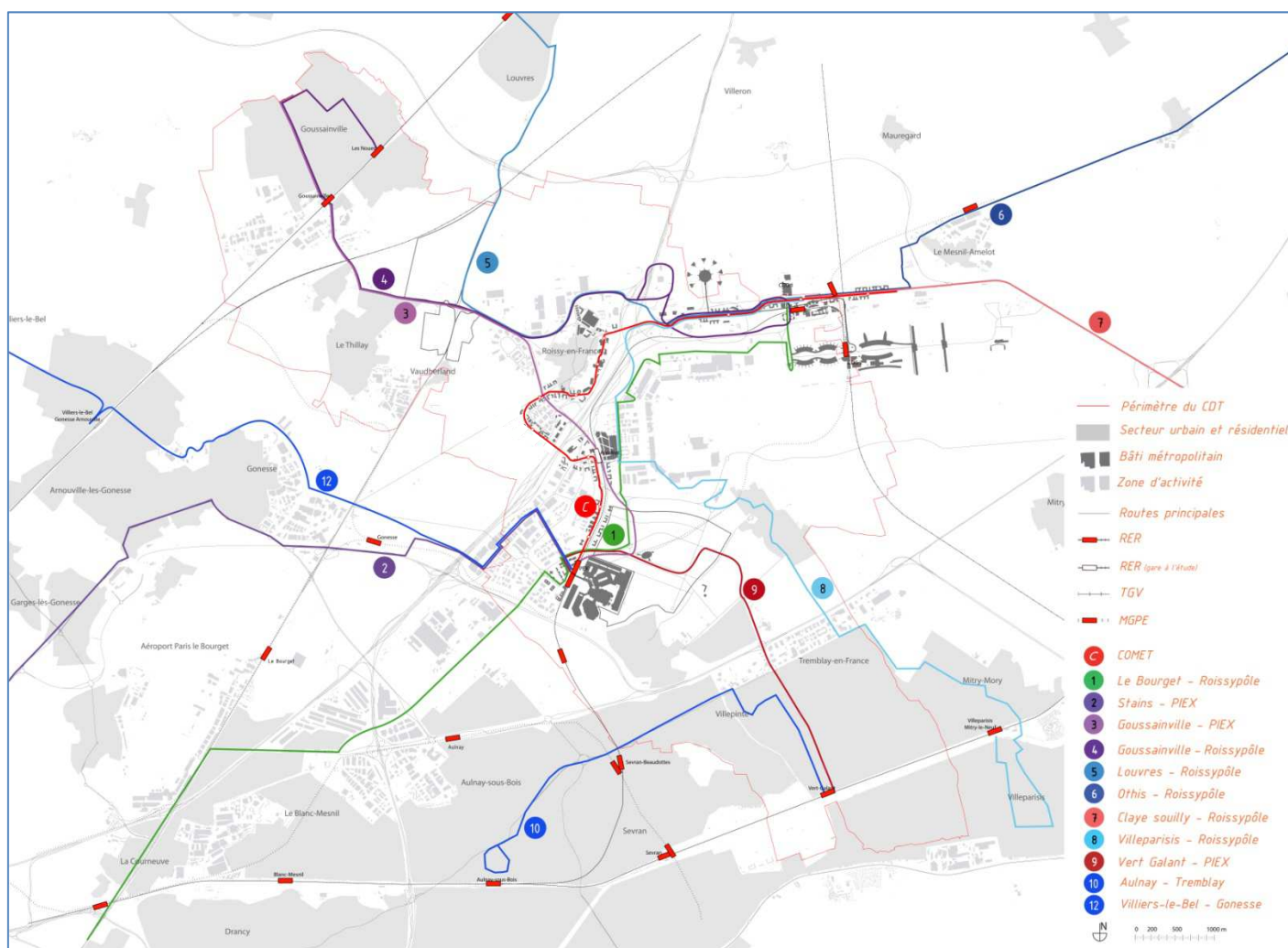
Pour répondre à ces objectifs, le CDT s'appuie sur :

- les réflexions en cours, initiées par le STIF sur la desserte en transport en commun du secteur de Roissy. Cette étude planifie une réorganisation des lignes de bus afin de mettre en place un réseau de lignes structurantes intercommunales. Elle prévoit de moduler les objectifs de niveaux de service pour chacune des liaisons proposées, en réponse aux besoins de déplacements dans le secteur. Elle spécifie également les aménagements de voirie qui sont jugés nécessaires pour assurer les objectifs de niveau de service définis.
- le projet de territoire du CDT, qui a fait émerger le principe d'une liaison par un espace urbain continu, associé à une ligne de bus structurante, entre les principaux sites économiques du CDT : le Corridor métropolitain. La mise en place de cette liaison se fera en articulation avec les autres lignes de bus structurantes et se mettra en place par étape, au fur et à mesure des développements urbains et économiques du territoire et des flux de trafic générés. Ce projet ne figure pas à ce jour dans le Plan de mobilisation pour les transports. Les collectivités entendent poursuivre les réflexions en partenariat avec le STIF et la Région.

Les lignes locales structurantes identifiées par le STIF sont les suivantes :

- Un axe structurant de desserte des secteurs économiques allant de Roissypôle au Bourget :
Le Bourget - Parc des Expositions – Zone cargo/Aéroville – Roissypôle
- Des lignes visant principalement la mise en relation des secteurs plus résidentiels au pôle d'emploi lié à la plateforme :
 - Goussainville - Parc des Expositions
 - Goussainville - Roissypôle
 - Louvres - Roissypôle
 - Othis - Roissypôle
 - Claye-Souilly - Roissypôle
 - Villeparisis - Roissypôle

- Des lignes visant davantage le rabattement vers les gares et la desserte des quartiers situés entre les gares du réseau lourd :
 - Aulnay RER Aulnay – RER Vert Galant
 - RER Vert Galant - RER Parc des Expositions
 - TLN Stains Cerisaie - Parc des Expositions
 - Garges/Sarcelles RER - Le Bourget RER
- Le BHNS de préfiguration du Barreau de Gonesse qui reliera la gare de RER D de Villiers-le-Bel/Arnouville/Gonesse à la gare de RER B du Parc des Expositions.



Réseau de Transports en commun projeté par le STIF et proposition d'insertion du Comet par le CERTF

Ces propositions de liaisons s'articulent avec l'ambition du CDT de concentrer activités et équipements métropolitains le long du Corridor Métropolitain. Plusieurs liaisons étudiées par le STIF desservent le Parc des Expositions, Roissypôle, Aéroville, la zone cargo ou Aérolians. Les lignes issues de Goussainville et Louvres relient quant à elles l'ITC, le site du Trapèze et Roissypôle. Au fur et à mesure de la réalisation des projets, le réseau de bus pourra être adapté de manière à les desservir et relier ainsi tous les pôles du CDT.

Le développement des modes actifs

Concernant les modes actifs, la marche et la pratique du vélo sont largement sous-représentées sur ce territoire de plaine présentant une géographie favorable à leur développement. De nombreuses infrastructures autoroutières et ferroviaires entraînent des coupures urbaines qui rendent certaines zones peu perméables aux modes actifs. Les modes actifs représentent un potentiel important en alternative aux déplacements individuels motorisés pour des déplacements de proximité.

Le CERTF ambitionne de développer les aménagements cyclables sur l'ensemble du territoire, pour garantir un maillage et une continuité de ces réseaux et un rabattement des modes actifs vers les lieux d'intermodalité (voir fiche projet du titre III).

Le projet de territoire propose d'aménager des liaisons confortables, directes et lisibles pour modes actifs en rabattement sur les lieux d'intermodalité et les arrêts TC, et d'accompagner les liaisons vertes par des aménagements pour modes actifs. La plateforme aéroportuaire, par l'aménagement d'espaces publics associés au TCSP et des aménagements cyclables sera rendue ainsi plus accessible pour les modes actifs. Des lieux majeurs dans la pratique du vélo seront identifiés, autour d'une offre en transports publics, et seront accompagnés de stationnement pour les vélos (B+R « Bike & Ride »).



Schéma d'intention non programmatique

Le développement de pratiques innovantes

Le développement de pratiques innovantes en termes de mobilité peut à la fois servir au mieux la chaîne des déplacements (dans les micro-déplacements autant que dans les plus longs) et également représenter une image de modernité pour les zones d'activités existantes ou futures.

Avec l'ensemble des partenaires concernés, les collectivités souhaitent :

- Inciter à la mise en place de centrales d'autopartage s'appuyant sur des Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE) ou Plans de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) ;
- Entrer dans le syndicat Mixte « Autolib' » pour les communes de Villepinte, Tremblay-en-France, Roissy-en-France et du territoire d'ADP, de façon à implanter des stations Autolib' (location courte durée de voitures), positionnées sur les gares et arrêts de métro. (localisations possibles des stations : PIEX, Opération Aérolians, Villepinte RER, Aéroville, Trapèze, Roissy-ITC, Roissypôle, CDGT4, Mesnil-Amelot, Triangle de Gonesse, ...);
- Mettre en place une offre de vélo en libre-service, à l'échelle des deux groupements de communes et du territoire d'ADP ;
- Mobiliser les outils numériques (cf volet numérique du CDT et fiche projet du Titre III) pour mettre en place un accès centralisé à l'ensemble des données transports du territoire, permettant de rendre visible et de coordonner l'offre de transport tous modes, pour des usagers qui peuvent alors choisir dans la palette de mode de transport qui s'offrent à eux.

L'incitation à de nouvelles pratiques de la mobilité pourrait également être un sujet à aborder à l'occasion de chaque nouveau projet sur les territoires (ITC, A Park, Carrefour de l'innovation, Aérolians, extension du PIEX, etc...), avec les porteurs de projets.

De nombreux projets prévoient actuellement des volumes de places de stationnement conséquents favorisant l'usage de la voiture particulière et concourant à l'engorgement du réseau viaire. En complément de la desserte en transport en commun amenée à se renforcer sur le secteur au fil du temps, les collectivités pourraient mettre en réflexion et négocier avec les porteurs de projet le développement d'offres alternatives et de pratiques innovantes pour favoriser une desserte des projets autre que la seule voiture particulière.

Pour atteindre cet objectif, des réflexions pourraient être mises à l'étude au sein de la Commission mobilité/transport de l'Association des collectivités du Grand Roissy en lien avec les partenaires concernés, y compris les exploitants de lignes de transports privés. Elles tireront partie des enseignements du PDIE, en s'articulant avec l'offre de transports collectifs, etc. Cette instance collective pourrait promouvoir l'évolution des modes de déplacements sur le territoire, vers une mobilité plus durable.

2.2. Améliorer la performance du réseau viaire

Le développement du nombre d'emplois à venir sur le CERTF est conséquent (+60 à 65.000 emplois à horizon 2030), et les transports en commun ne pourront à eux seuls répondre aux besoins des flux générés.

L'accessibilité routière se comprend à plusieurs échelles et en fonction des secteurs desservis : l'accessibilité métropolitaine et les liaisons avec l'agglomération parisienne, la desserte et le maillage local ; la desserte des grands équipements métropolitains et des secteurs de logistique ; l'accessibilité aux secteurs d'activités et d'habitat, et les équipements locaux.

Assurer une qualité de desserte du réseau métropolitain

Le réseau routier structurant sur le territoire repose principalement sur l'autoroute A1, la francilienne (A104), la RD317 et la RN2.

En ce qui concerne l'autoroute A1, voie majeure structurant le territoire en matière d'accessibilité routière, notamment pour desservir la plate-forme aéroportuaire : une étude menée par la DRIEA sur les déplacements du Nord Francilien a révélé une forte dépendance des territoires bordant l'A1 à cette infrastructure. Le pôle de Roissy fait partie des contributeurs principaux et il dépend fortement de l'accessibilité que lui offre l'A1, puisque plus de 20% des flux de l'autoroute ont pour origine/destination la zone de Roissy.

Les hypothèses d'augmentation du trafic voyageur, de création d'activités et d'emplois prévues sur le territoire de Roissy et tout le linéaire de l'A1 vont peser davantage sur l'infrastructure qui présente une forte congestion.

Outre un effort massif pour assurer un report modal vers les transports en commun et les modes actifs pour les déplacements de personnes, il sera nécessaire d'examiner, avec les gestionnaires de voirie, le renforcement du maillage viaire local et départemental et de le hiérarchiser, pour répondre aux différentes fonctions qui se concentrent sur le territoire (le trafic de transit et d'échanges, les flux poids lourds liés à l'activité fret...).

Cette hiérarchisation implique de ne pas démultiplier les possibilités d'utiliser le réseau magistral pour du trafic local et de privilégier le renforcement du maillage territorial pour la desserte interne au territoire.

Une étude lancée par l'EPA Plaine de France et co-pilotée par la DRIEA, vise à élaborer avec les acteurs du Grand Roissy un schéma de hiérarchisation, d'organisation et de compléments du réseau viaire. Ce travail partenarial doit permettre de répondre aux besoins de maillage du territoire et de maintien de l'accessibilité du pôle, dans une logique d'offre multimodale.

Le projet de territoire du CERTF a identifié des besoins de restructuration du système d'échanges à la sortie de l'autoroute entre A1 x Route de la Croix au Plâtre x RD902a, dit « giratoire Hyatt », en vue d'améliorer le fonctionnement de ce nœud souvent saturé et pour permettre l'accueil de bus en site propre.

Une étude exploratoire menée par l'EPA Plaine de France a proposé l'ajout d'une bretelle d'accès sur l'A1 (en plus de celle étudiée actuellement) comme piste pour améliorer le fonctionnement de ce nœud d'échange. Cette première approche devra faire l'objet d'études complémentaires qui pourront être portées par les collectivités et ADP, pour en vérifier l'impact sur le fonctionnement de l'autoroute. Toutes les réflexions sur l'amélioration et la modification des nœuds d'échanges avec l'A1 doivent vérifier que l'ajout de bretelles d'accès ne détériore pas les conditions de trafic sur l'autoroute.

En ce qui concerne le projet de contournement de Paris-CDG par la Francilienne : Ce projet, déclaré d'utilité publique, consiste à compléter le maillage en rocade du réseau autoroutier francilien. Le projet va permettre le contournement de la plate-forme aéroportuaire Paris-CDG à l'est, en améliorant le système d'échanges entre l'A1 et l'A104. Ce projet est nécessaire pour le fonctionnement du pôle aéroportuaire et la continuité des itinéraires routiers, il constitue une priorité. Les travaux ont déjà démarré, l'Etat réalisant ce projet progressivement (voir fiche projet du titre III).

Le projet de contournement prévoit la création de plusieurs points d'échanges avec le réseau routier qu'il croise et offrira un nouvel accès autoroutier direct à la plate-forme. D'est en ouest, les points d'échanges suivants sont prévus :

- l'échangeur entre A1 et l'A104, sur la commune d'Epiais-lès-Louvres sera complété par une bretelle d'A1 Sud vers A104 Ouest, de façon à décharger la RD317 et la RD902a ;
- un diffuseur complet au Mesnil-Amelot, facilitant les échanges avec la RD212 ;
- un accès Est à la plate-forme aéroportuaire, au sud du Mesnil-Amelot ;
- un échangeur complet RN2/A104 au niveau de Compans et à proximité immédiate, un échangeur complet avec RD212/83/84. Cet ensemble est déjà réalisé.

Renforcer le maillage du réseau viaire local

Le diagnostic réalisé au cours de l'élaboration du projet de territoire du CERTF a révélé un certain nombre de dysfonctionnements actuels au niveau du réseau routier existant et a anticipé sur les dysfonctionnements futurs dus à la mise en œuvre progressive des projets envisagés dans la CDT CERTF et les CDT adjacents.

Il apparaît ainsi indispensable d'améliorer la desserte routière locale par la hiérarchisation du maillage routier dans l'objectif de réduire le trafic de transit sur le réseau locale et d'améliorer la fluidité des déplacements routiers. Cela devra se faire en articulation avec les projets de CDT limitrophes et/ou contigus.

Afin de répondre à ces objectifs, l'EPA Plaine de France en concertation avec les acteurs locaux à l'échelle du Grand Roissy, a engagé une étude pour l'élaboration d'un schéma viaire (voir fiche projet n° 43 du titre III). La dernière phase de cette étude devra permettre de vérifier la faisabilité technique et financière des solutions retenues dans l'étude.

Néanmoins, des projets sont déjà en cours d'élaboration et/ou de réalisation, notamment :

- La mise à 2X2 voies de la RD 902a et requalification pour partie en boulevard urbain (fiche 10 du titre III)
- La déviation de la RD 47 contournement sud de Le Thillay (Fiche 11 du titre III)

D'autres projets ont fait l'objet de premières études et leur pertinence sera testée lors de l'étude du schéma viaire Roissy – Le Bourget, à savoir :

- La création d'une liaison entre la RD 317 et la RD 40 (Fiche 32 du titre III)
- Le réaménagement de la route de l'Arpenteur (Fiche 19 du titre III)
- Le réaménagement des voiries du secteur Hyatt (Fiche 21 du titre III)

Le Corridor Métropolitain en tant qu'espace urbain, continu et identifiable à l'échelle du territoire du CDT poursuit plusieurs objectifs (voir fiche 37 du titre III). Par son aménagement il devra participer à optimiser la hiérarchisation des réseaux d'infrastructures viaires qui feront l'objet de requalification urbaine et seront support, éventuellement, à la réalisation de sites propres pour les TC.

3. Habitat

Le diagnostic habitat réalisé dans le cadre du CDT montre qu'il existe sur le CERTF une offre résidentielle limitée et peu diversifiée. En effet, les importantes contraintes que subit le territoire (présence d'infrastructures lourdes, PEB de Paris CDG très restrictif en matière de construction...) ont grevé le développement du parc de logements.

Le CERTF, bien qu'il soit au cœur de nombreux enjeux métropolitains (mobilité, renouvellement urbain, limitation de l'étalement urbain, importance des zones d'activités...) souffre d'un manque d'attractivité résidentielle. La réalisation des objectifs du CDT en matière de logement sera l'un des facteurs d'amélioration de la corrélation entre dynamique économique, emploi et cadre de vie sur le territoire du CERTF.

Le développement de l'offre de logements du CERTF est nécessaire pour permettre le parcours résidentiel des ménages.

Pour cela, l'évolution du parc de logement doit accompagner celle des modes de vie, en proposant des typologies de logements adaptés aux besoins induits par la tendance au desserrement des ménages (décohabitation des jeunes, augmentation du nombre de petits ménages et familles monoparentales..).

Par ailleurs, l'offre résidentielle doit répondre aux caractéristiques sociales de la population, permettre d'attirer et stabiliser de nouvelles populations, notamment les salariés du territoire. La maîtrise du coût des logements à l'accession et du locatif privé est indispensable pour permettre le parcours résidentiel des ménages déjà présents sur le territoire.

Enfin, un renforcement de l'offre à destination des publics spécifiques est nécessaire pour répondre au vieillissement de la population et pour adapter le parc aux personnes à mobilité réduite. Il s'agit également de garantir l'accueil des jeunes travailleurs de la plateforme en confortant les structures existantes (FJT...).

Les projets résidentiels doivent avoir le souci de favoriser les échanges entre les différentes fonctions urbaines dans une logique de ville durable. Les collectivités entendent veiller à la qualité de la localisation de leurs opérations, tant en matière de desserte et de proximité des commerces et services qu'en termes d'insertion urbaine.

3.1. S'inscrire dans l'objectif de production de 950 logements par an voulu par la loi Grand Paris

Le CERTF est un territoire marqué par un développement économique majeur, d'importantes ambitions en termes de cadre de vie et d'habitat, ainsi que par de fortes contraintes liées aux infrastructures, et à la réglementation du PEB. Un réel effort de la production de logement est constaté depuis 2007, 1731 logements ont été réalisés sur la période 2007-2011, soit 346 logements par an.

Conscientes de l'effort de construction nécessaire pour répondre aux enjeux du grand Paris et être à la hauteur de leur dynamisme économique, les collectivités du CERTF souhaitent développer l'offre résidentielle du territoire et explorer toutes les solutions pour atteindre la réalisation de l'objectif de construction de 950 logements par an.

En termes de logement social l'objectif est d'atteindre 30% de logements locatifs sociaux dans le CERTF, conformément à l'objectif du SDRIF.

Assurer une première étape du développement résidentiel à l'horizon 2018

Pour répondre aux enjeux immédiats du territoire, les communes du CERTF envisagent à l'horizon 2018 la production d'environ 3 400 logements, soit environ 490 logements/an. Cette production sera complétée par une production dans le diffus qui ne relève pas de l'initiative publique, mais conduite par les particuliers ou opérateurs privés.

Au regard de la particularité du territoire largement soumis au PEB, la réalisation de l'éco-quartier de Louvres-Puiseux, qui prévoit la construction de 3 300 logements, soit 220 logements par an, a été considérée comme faisant partie du bassin d'habitat du CDT. L'offre de logements déployée dans ce projet est ainsi intégrée dans l'offre résidentielle du CDT.

Le volume de construction s'élève ainsi à hauteur de 710 logements/an pour le CDT du Cœur économique de Roissy pour la première période du CDT, à laquelle s'ajoute la production dans le diffus. Cet objectif et sa déclinaison par commune seront affinés et précisés dans le cadre des PLH en cours d'élaboration au sein de chaque communauté d'agglomération.

En outre, le CERTF est caractérisé par une demande de logements temporaires importante liée à l'activité aéroportuaire. Des résidences hôtelières privées sont programmées sur les communes du Thillay et de Roissy-en-France et vont offrir environ 750 unités d'habitation (soit environ 125 équivalent logements par an sur 6 ans). Bien qu'il ne s'agisse pas d'une offre de logements classique, cette offre répond à un besoin spécifique de logements temporaires pour les personnels de la plateforme aéroportuaire. Elle contribue à réduire une partie de la pression exercée par la demande en logement sur l'ensemble du territoire du CDT.

Dans le cadre du bilan triennal du CDT, il pourra être analysé précisément le rôle que joue ce parc hôtelier, en « équivalent-logement » sur le marché local de l'habitat.

Les démarches PLH engagées par les communes contribueront à préciser la mise en œuvre de ce développement résidentiel, tant quantitativement que qualitativement.

**Tableau des objectifs communaux de construction
de logements neufs sur la période 2014-2018**

<i>Commune du CDT CERTF</i>	<i>Objectif annuel de construction de logements neufs 2014-2018</i>
Goussainville	40
Le Thillay	20
Roissy-en-France	Du fait du poids du PEB, seul le renouvellement de l'existant est prévu sur ces 2 communes.
Vaud'herland	
Tremblay-en-France	200
Villepinte	230

Les SCOT seront également un levier pour préciser la stratégie de développement du territoire à moyen terme. Le SCoT du Syndicat intercommunal de l'Est Val d'Oise, auquel appartient la CARPF, est en cours de révision, son approbation est prévue pour fin 2014.

Maintenir un bon niveau quantitatif de production de logements à l'horizon 2026

Au-delà de 2018, les perspectives de construction méritent encore d'être clarifiées et quantifiées. Aussi, les engagements des communes s'inscrivent dans des orientations et des principes d'aménagement.

La densité urbaine est corrélée à l'amélioration générale de l'accessibilité en transport en commun du territoire, avec la mise en œuvre effective du tronçon Pleyel-Roissy du NGPE et le développement des transports de surface sur le territoire du CDT (TCSP et bus).

De même la densification devra s'accompagner de la réalisation des équipements collectifs induits, ce qui suppose de s'assurer des disponibilités foncières nécessaires, ainsi que des sources de financement indispensables pour l'accompagnement des communes pour leur réalisation.

Dans ce contexte, et en vue d'atteindre l'objectif de construction de 950 logements par an, des secteurs potentiels pouvant faire l'objet d'une construction accrue de logements ont été identifiés et feront l'objet d'études approfondies. Une fois leur premier PLH adopté, les collectivités entendent engager une étude foncière globale pour identifier les secteurs potentiels de construction de logements (fiche action n°34) et mettre en place une politique foncière sur leurs territoires.

Les collectivités s'appuieront également sur les observatoires mis en place dans le cadre des PLH pour mieux connaître le fonctionnement de leurs marchés de l'habitat et des besoins en logement de leur territoire.

Les collectivités entendent ainsi préparer la prochaine génération de PLH (2020-2025) afin de mettre en œuvre l'objectif de construction de 950 logements/an fixé par la TOL.

Plusieurs de ces secteurs stratégiques sont d'ores et déjà identifiés dans les PLU des communes, d'autres devront faire l'objet d'études ultérieures.

La construction de logement s'étudiera prioritairement selon les 4 axes suivants :

- Privilégier la densification aux abords des gares RER et NGPE et des axes structurants du territoire, desservis par les transports en communs de surface
- Limiter l'extension urbaine à quelques secteurs limitrophes de quartiers constitués, présentant une forte composante de qualité de cadre de vie
- Assurer le renouvellement urbain, notamment en zone C du PEB, la requalification et la densification des centres-villes, des grands ensembles et du tissu pavillonnaire
- Penser l'introduction d'une plus grande mixité fonctionnelle. Le CDT dresse le constat des conséquences d'un urbanisme de zoning hérité des 40 dernières années, conjugué aux restrictions imposées par le PEB pour le développement résidentiel sur tout le territoire situé en zones A, B et C du PEB

3.2 Développer la qualité de l'offre de logements

L'offre résidentielle du territoire du CERTF correspond à celle d'un territoire historiquement pavillonnaire sur lequel s'est développée progressivement une offre collective. Le parc de logement est caractérisé par la propriété occupante et l'offre locative y est faiblement représentée et concerne essentiellement le parc social. Ce dernier, assez important (24,7 %), est fortement mobilisé, mais ne permet pas pour autant de répondre à l'ampleur de la demande. Le parc locatif privé en subit une forte tension.

On observe également sur le territoire un besoin pour des logements de plus petites tailles, lié à la tendance au desserrement des ménages (décohabitation des jeunes, augmentation du nombre de petits ménages et familles monoparentales..), mais aussi lié aux capacités financières moindres des jeunes ménages présents sur le territoire.

Les contraintes actuelles du territoire qui pèsent sur son habitabilité (nuisances sonores et atmosphériques notamment) peuvent constituer des sources potentielles d'expérimentation, recherche-actions (mutualisation des réseaux d'énergie renouvelable, isolation thermique et phonique, conception urbaine...).

Sur ce sujet, des actions de proximité sont également engagées dans le cadre du PCET de la CA Terres de France.

Le CDT vise le développement d'une offre de logements diversifiée en typologie, de qualité, sur l'ensemble des produits logements et notamment sur le marché de l'accession et du locatif privé, pour répondre à ces enjeux et permettre des parcours résidentiels diversifiés sur ce territoire.

Un renforcement de l'offre à destination des publics spécifiques est également nécessaire pour répondre au vieillissement de la population et pour adapter le parc aux personnes à mobilité réduite. Il s'agit également de garantir l'accueil des jeunes et le maintien des populations jeunes sur le territoire, mais également l'accueil des jeunes travailleurs de la plateforme en confortant les structures existantes (FJT...).

Le CDT ambitionne en terme d'aménagement durable de favoriser l'introduction de davantage de mixité de fonctions urbaines et une utilisation plus économe des emprises foncières (densité, évolution de l'existant, notamment aux abords des gares TC et axes structurants du territoire...). Une réflexion pourra être menée sur certaines zones d'activités existantes ou projets futurs, qui sont situés hors zone C du PEB, dans l'objectif d'évaluer la mise en place d'une plus grande mixité, notamment dans les périmètres en interface avec des tissus urbains résidentiels existants.

Les projets résidentiels doivent avoir le souci de favoriser les échanges entre les différentes fonctions urbaines dans une logique de ville durable. Les collectivités entendent veiller à la qualité de la localisation de leurs opérations, tant en matière de desserte et de proximité des commerces et services qu'en termes d'insertion urbaine, et entendent favoriser la mixité des fonctions urbaines.

La construction d'une offre résidentielle plus dense s'accompagnera d'une offre d'espaces verts de respiration assurant un cadre de vie agréable pour les populations.

3.3. Achever les projets de rénovation urbaine engagés et améliorer le parc existant

Dans le cadre des programmes de rénovation urbaine, plusieurs opérations d'envergure sont en cours sur le territoire du CERTF. Ces programmes devront bénéficier du soutien des politiques publiques leur permettant d'être menés à terme.

A Goussainville, les quartiers Grandes Bornes, Buttes aux Oies et Ampère ont fait l'objet d'une convention ANRU signée en 2006 et d'un avenant signé en 2012. L'ensemble des logements devraient être livrés d'ici fin 2017. A Tremblay, la rénovation du grand ensemble du centre-ville, et à Villepinte le secteur Fontaine-Mallet, sont également concernés par ce dispositif.

Il importera ensuite d'accompagner les quartiers ANRU afin de garantir la pérennité des investissements réalisés. Des Plans Stratégiques Locaux (PSL) sont prévus pour poursuivre l'intégration du quartier ANRU dans la ville, en assurer sa gestion et y promouvoir l'égalité des chances et la cohésion sociale. Les PSL représentent également des outils pour identifier les secteurs restants à réhabiliter.

Sur certains secteurs, plusieurs indicateurs démontrent des situations d'indignité (taux de PPPI élevé, signalements de situation d'insalubrité en hausse...) Dans le cadre d'une politique volontariste d'amélioration du parc, des études devront être menées afin de mettre en place les dispositifs adéquats pour le traitement de ces situations. La résorption du parc indigne permettrait notamment de renouveler l'offre de logements en répondant aux besoins de la population endogène.

4. Urbanisation et aménagement durable

L'objectif du CERTF est de concilier un développement local qui contribue à la compétitivité métropolitaine (cluster des échanges, accueil de fonctions internationales...) et l'équilibre environnemental, par la compacité des projets, le respect des corridors écologiques, la valorisation des espaces ouverts.

Une partie des espaces ouverts du CERTF devrait être aménagée, notamment au travers des projets Aéroville, Trapèze, Vallée Verte, Carex et Aérolians, en veillant particulièrement à la compacité, la qualité paysagère et environnementale des aménagements et des programmations.

Ces objectifs d'aménagement sont déclinés sur trois secteurs de projet auxquels correspondent des approches et des programmations spécifiques :

- Le secteur central du corridor métropolitain qui a vocation à intensifier la dynamique économique du cœur du territoire en accueillant les principaux projets et activités du cluster des échanges internationaux et qui se caractérisera par une plus forte densité d'urbanisation
- Les vallons de Vaud'herland et du Sausset qui constituent des espaces de respiration et d'interface entre les secteurs à vocation économique, les secteurs urbains et résidentiels et les secteurs agricoles préservés

Sur ces 3 secteurs, les principes d'aménagement, qui seront privilégiés, sont :

- La densification en privilégiant les constructions en hauteur plutôt que l'étalement, de manière à préserver des emprises au sol généreuses qui accueilleront des espaces verts et des espaces publics ;
- La mutualisation, la compacité du stationnement et le développement de solutions alternatives à l'usage de la voiture particulière ;
- La qualité architecturale des bâtiments ;
- La qualité des espaces publics, favorisant la pratique des modes actifs ;
- Le traitement des espaces ouverts privilégiant les qualités paysagères et les fonctions écologiques à travers un choix adapté des végétaux.
- Le traitement alternatif des eaux pluviales.

4.1. Densification et limitation de l'étalement urbain

Soucieux de lutter contre l'étalement urbain, le CERTF accompagnera le développement de ces secteurs de projet d'un effort de densification des secteurs économiques et résidentiels déjà urbanisés, selon des principes d'aménagement durable et de gestion économe du foncier, à l'image de la densification de la zone Paris Nord II ou du pôle gare de Goussainville.

Du point de vue quantitatif, le CDT fixe des objectifs d'augmentation de la densité humaine conformes au SDRIF 2013. Cet objectif devra être retranscrit dans les documents d'urbanisme. Conformément aux prescriptions du SDRIF 2013, cette augmentation de la densité moyenne sera majorée de 30 à 50% dans le périmètre des 1000 mètres autour de chaque gare du futur réseau Grand Paris Express, et dans le périmètre des 500 mètres autour d'une station de TCSP.

Concernant spécifiquement le Territoire d'Intérêt Métropolitain du Grand Roissy, le SDRIF cherche à optimiser le potentiel de densification, y compris sur la plateforme aéroportuaire. Concernant spécifiquement les zones d'activités économiques, le CDT s'inscrit dans l'objectif du SDRIF de deux tiers de l'offre en densification et un tiers de l'offre en extension.

N° fiche action	Projet	Vocation économique	Surfaces	
			Densification	Consommation espaces
1	Densification de la zone cargo Paris CDG	Logistique Fret express	300 ha	0
2	Densification Roissypole	Quartier d'affaires hôtellerie	50 ha	50 ha
4	A-Park	Show room PME-PMI Technologiques Logistique Hôtellerie	0	28 ha
6	CAREX	Logistique Activités utilisatrices du fret express : transformation, conditionnement, services d'appui	0	116 ha
7	Valorisation tissu économique Goussainville	Restructuration densification	160 ha (dont 15ha de foncier non bâti)	0
13	International Trade Center	Événementiel : congrès, rencontres professionnelles Hôtellerie Tourisme d'affaires	13 ha	0
14	Carrefour International de l'Innovation Technologique	Show-room, hôtels	11 ha	11 ha
16	Trapèze	Formation et culture	0	20 ha
17	Aéroville	Centre commercial	10 ha situés sur l'emprise aéroportuaire	0
22	Aérolians Paris	Quartier d'affaires PME-PMI liées à l'international et à la connaissance Services aux personnes et aux entreprises Logistique à haute valeur ajoutée Événementiel-sport (Colisée)	0	150 ha Aérolians
23	Extension PIEX et création de la cité de l'Exposition	Salons Hall d'exposition extension des halls d'exposition Cité des Expositions	0	50 ha
24	Densification Paris Nord 2	Quartier d'affaires Activités industrielles de haute technologie	300 ha	0
27	Aero 8 Business Park	Activités en lien avec le Fret Plateforme	0	3 ha

Les zones d'activités existantes feront l'objet d'une réflexion sur leur renouvellement et donc leur densification. Enfin, le cahier de prescriptions environnementales (cf. fiche action n°44) traitera spécifiquement des questions de densité et de densification.

4.2. Aménager le Corridor métropolitain

Le projet stratégique du territoire du CERTF a fait émerger le principe d'un corridor métropolitain : espace urbain continu et identifiable à l'échelle du territoire, où se concentreraient les activités et équipements métropolitains du cœur économique, et doublé d'une ligne de bus structurante qui permettrait de relier ces principaux sites économiques.

L'aménagement du Corridor métropolitain (CoMet) poursuit cinq objectifs :

- Mettre en scène la dynamique économique du cluster des échanges internationaux
- Etre support de densification et accueillir au fil du temps les activités et équipements de vocation métropolitaine : Roissypôle, ITC, la zone hôtelière de Roissy, le carrefour de l'innovation, le Trapèze, Aéroville, la densification de Paris Nord 2, le PIEX, etc. La localisation de ces projets sur le corridor métropolitain a pour objectif de favoriser les échanges économiques entre les différentes activités et développer des synergies entre les entreprises, les services et les équipements.
- Relier les sites économiques majeurs du CERTF par une liaison en transport en commun, qui les connectera aux réseaux d'accessibilité régionale, nationale et internationale (CDG, TGV, MNGPE, RER). Il encourage ainsi les déplacements alternatifs au « tout automobile » en reliant les réseaux TC de toutes échelles territoriales.
- Aménager une continuité urbaine et paysagère de qualité, vecteur d'identité pour le CERTF et support des principes d'aménagement durable cités précédemment : densification, hauteur, emprises au sol généreuses pour favoriser l'aménagement d'espaces verts, espaces publics favorisant les modes actifs, etc.
- Aménager le CoMet pour qu'il contribue aux continuités écologiques du territoire. Dans ce secteur de fortes coupures des échanges écologiques, l'aménagement du Corridor métropolitain constitue une opportunité majeure pour restaurer ces échanges, notamment dans sa partie centrale, aux abords de l'A1 en intégrant des passages à faune. Le CoMet entend également dégager des emprises au sol pour aménager des espaces verts favorables à la biodiversité.

Le CoMet se déploie sur un linéaire d'environ 10km entre les stations RER/NGPE du PEX et de CDG. On identifie trois séquences qui seront étudiées par un groupement constitué a minima des collectivités et des opérateurs/aménageurs concernés :

- La séquence nord sur la plateforme qui concerne plus particulièrement ADP
- La séquence centrale entre les deux échangeurs de l'A1 qui concerne plus particulièrement les deux communautés d'agglomération ;
- La séquence sud dans le parc d'activités Paris Nord 2 jusqu'au PIEX, et voire au-delà jusqu'au triangle de Gonesse qui concerne plus particulièrement l'AFTRP, dans le cadre de sa démarche sur la densification de PN2.

La réalisation de ce projet ambitieux suppose l'approfondissement des principes d'aménagement issus des études de territoires du CDT et leur compréhension par les différents porteurs de projets. En ce qui concerne la séquence Nord, le partenariat avec ADP pourra être décliné dans le projet de protocole de déclinaison du CDT envisagé une fois le CDT signé.

La mise en œuvre progressive du COMET se fera également en articulation avec la mise en place progressive des lignes de transports en commun de surface structurantes prévues sur le secteur par le STIF.

4.3 Aménager le vallon de Vaud'herland

Le Vallon de Vaud'herland va accueillir deux projets d'aménagement majeurs : une aire de loisirs, la Vallée verte, et le Trapèze. Ces deux projets concourent aux objectifs suivants :

- aménager une emprise foncière en continuité des développements urbains récents, de manière à constituer un ensemble cohérent sur le linéaire de l'axe structurant du RD902a qui sera desservi par les TC.
- valoriser économiquement un site situé en vitrine sur l'A1, à proximité immédiate de la plateforme aéroportuaire
- offrir des équipements et services mutualisés, dédiés aux utilisateurs des zones hôtelières et d'activités et aux résidents et actifs des communes voisines.
- créer une lisière agricole et une transition entre ville et campagne, par des aménagements à forte qualité paysagère.
- valoriser le vallon créé par le cours d'eau, pour en faire un espace paysager de loisirs doublé d'une fonction de continuité environnementale dans la trame verte du territoire.
- développer une continuité pour les modes actifs qui permettrait de relier le Thillay au village de Roissy.

L'aménagement du vallon de Vaud'herland au nord et l'aménagement du Triangle de Gonesse au sud (qui prévoit la réalisation d'un quartier d'affaires aux abords de la future gare du métro du Grand Paris) encadrent -dans le SDRIF adopté le 18 octobre- un secteur agricole de 400 ha à préserver.

Concernant le projet d'aménagement de la Vallée verte, dans la partie Ouest du vallon, les aménagements prévus sont une aire de loisirs et de sports dans le fond de la vallée, comprenant un équipement golfique public. Le vallon de Vaud'herland déjà traversé par des chemins ruraux empruntés par les roisséens et les salariés du secteur comme itinéraires de promenade et de pistes cyclables, sera conforté dans sa fonction de loisirs verts pour en faire un lieu de détente, de promenade, de sports et de découverte. Cet espace sera structuré de séquences paysagères aménagées, dont la gestion s'articulera autour de l'enjeu essentiel de cohabitation d'usages.

Concernant le projet d'aménagement de la zone du Trapèze, au Sud du village de Roissy, le site est bordé par le parc d'activités du Moulin et le village de Roissy-en-France au nord ; la future zone de loisirs de la Vallée verte à l'ouest ; le futur carré agricole de 400ha du Triangle de Gonesse au Sud.

Le secteur du Trapèze constitue l'un des lieux d'affirmation du CERTF où sera conduite une réflexion pour l'accueil d'un équipement de formation supérieure en liaison avec les métiers de l'aérien et du tourisme (hôtellerie, restauration, évènementiel, communication...). Le projet s'inscrit en continuité du tissu urbain existant le long de l'axe structurant du RD 902A, futur boulevard urbain qui accueillera une desserte bus en site propre. Il permettra de créer une lisière agri-urbaine au sud de la place aéroportuaire en interface entre les secteurs d'activité, agricoles ou naturels.

La topographie du site est un atout et génère un point haut (côté Sud du Trapèze), qui donne une vue d'une grande qualité sur Paris. Le site est également en façade sur l'autoroute A1 et pourrait constituer un effet vitrine qui serait un atout pour un équipement métropolitain.

4.4. Aménager le vallon du Sausset

Le Vallon du Sausset est aujourd'hui un espace agricole en rives du cours d'eau à ciel ouvert du ru du Sausset. Il est classé au titre des Espaces Naturels Sensibles (ENS) du Département de la Seine-Saint-Denis. Il fait également partie d'un périmètre d'intervention foncière (PRIF) de l'Agence régionale des Espaces Verts, qui couvre tout le pourtour du Vieux Tremblay, L'instauration d'un tel périmètre vise à acquérir des espaces naturels ou agricoles pour les préserver de l'urbanisation et les réhabiliter, les aménager pour les ouvrir au public.

Ce vallon relie le centre-ville de Villepinte au Vieux Tremblay et sera à terme bordé sur sa rive nord par le futur parc d'activités Aérolians Paris.

Le CDT porte le projet d'aménager ce vallon en un parc paysager ouvert au public qui fera la transition entre les zones d'activités Aérolians et de Paris Nord 2 et les secteurs plus résidentiels de Villepinte et Tremblay situés aux sud.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- Aménager des espaces naturels de qualité le long du ru pour faire de ce parc un élément paysager valorisant pour le territoire du CERTF ;
- Préserver et mettre en valeur la qualité écologique du site ;
- Valoriser le grand paysage et maintenir les liens physiques et visuels avec les espaces agricoles connexes et les horizons sud-est ;
- Préserver le rôle de zone inondable du Vallon pour réguler les débordements du ru et les remontées de nappe phréatique ;
- Favoriser son usage tant par les actifs d'Aérolians, la clientèle du PIEX, les résidents et actifs des communes voisines. Ce parc pourrait accueillir quelques équipements légers ;

Une étude est conduite par la CA Terres de France pour explorer les possibilités d'aménagement du Vallon et du traitement de ses franges. (Fiche action 26 du titre III).

Le parti d'aménagement paysager retenu sera à très forte valeur écologique.

5. Paysages et environnement

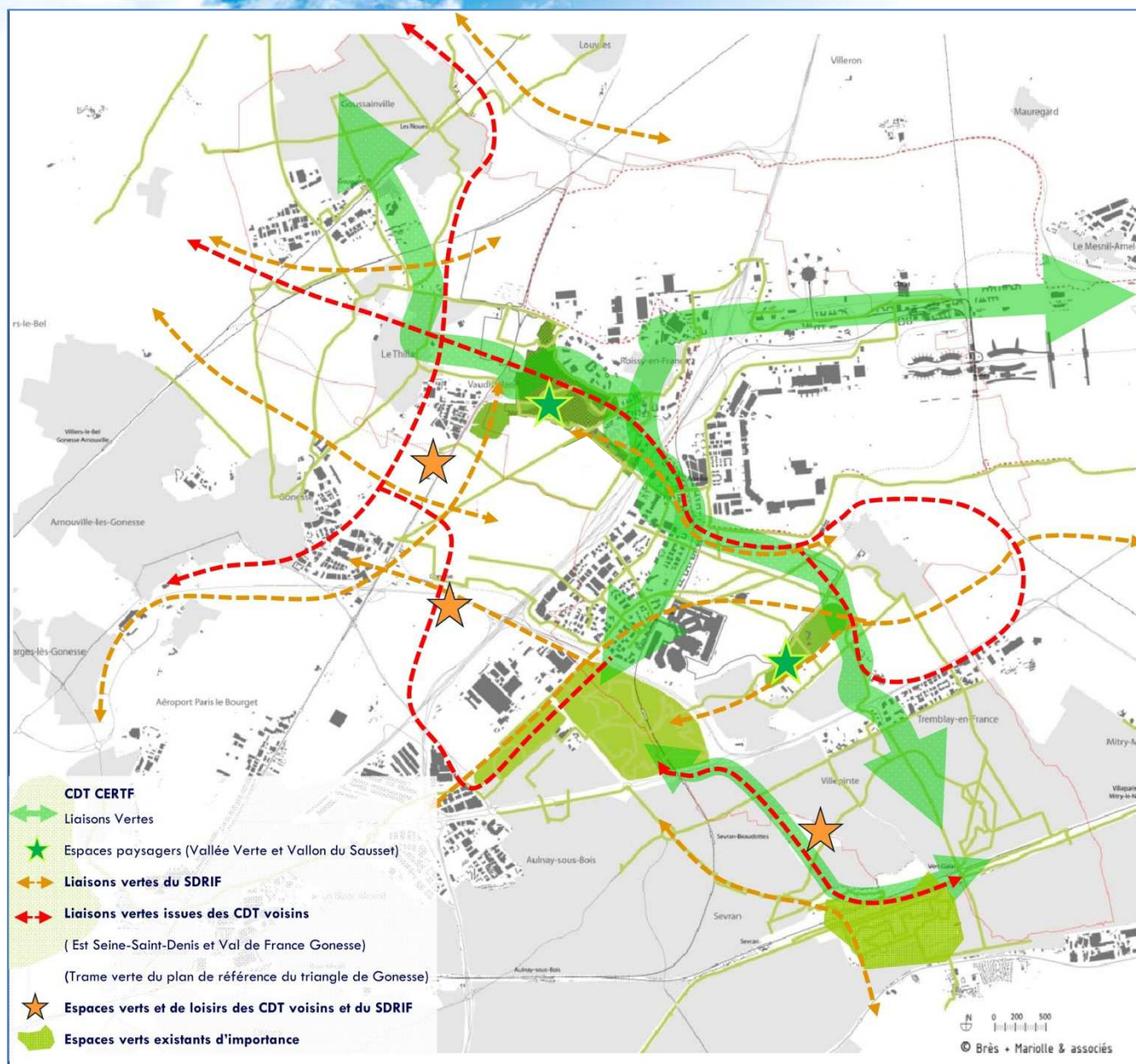
5.1. Mettre en place des liaisons paysagères reliant les espaces ouverts du territoire

Le CDT entend mettre en place sur son territoire des liaisons vertes conjuguant des fonctions paysagères, d'usage par les habitants et de biodiversité.

Les études urbaines du CDT, conjuguées aux travaux en cours du SRCE, et aux propositions de liaisons vertes identifiées dans le projet de SDRIF 2013, font ressortir deux grands axes de liaison verte du territoire CERTF :

- ➔ dans le sens Sud-Est – Nord-Ouest, un enchaînement d'espaces ouverts sera préservé. Il reliera les vastes secteurs agricoles situés à l'Est de Tremblay à ceux situés à l'Ouest de Goussainville, en passant par le vieux pays de Tremblay, le vallon requalifié du Sausset, les espaces récréatifs de la Vallée verte dans le vallon du Vaud'herland au nord du « carré agricole » du triangle de Gonesse. Il tirera parti des emprises libres situées sous les lignes électriques THT, qui assurent une continuité écologique pour la petite faune terrestre. Des risques de collision de l'avifaune sur les lignes THT sont potentiellement envisageables selon les espèces.
- ➔ dans le sens Nord-Est – Sud-Ouest, le corridor métropolitain assurera la liaison paysagère entre les espaces agricoles situés au Nord et à l'Est de la plateforme et les espaces paysagers imbriqués dans l'urbanisation au Sud, en passant par Roissy, les espaces verts de Paris Nord 2, pour rejoindre le Parc départemental du Sausset, puis se poursuivre vers le parc Georges Valbon et vers les boisements en bordure du Canal de l'Ourcq.

Ces deux grands axes sont complétés par des propositions de liaisons vertes à une échelle plus fine, visant à relier les espaces paysagers existants dans les villes.



Les propositions du CDT entendent participer à la mise en place de la trame verte et bleue du Grand Roissy. Une démarche vient d'être engagée par l'EPA Plaine de France afin de proposer une vision unifiée de cette trame verte et bleue entre les différents CDT du territoire.

Le diagnostic qui sera élaboré dans ce cadre permettra d'apporter des informations complémentaires sur l'état initial du territoire (fonctions écologiques des zones humides, corridors existants). Cette démarche comporte trois temps : analyse fonctionnelle des espaces ouverts / schéma de trame verte et bleue / plan d'action.

Le plan d'action qui en découlera sera décliné dans les documents d'urbanisme (PLU, SCOT, ...).

Les propositions du CDT seront étudiées en coordination avec les réflexions issues des CDT limitrophes au territoire du CERTF : le CDT Val de France Gonesse et le CDT Est Seine-Saint-Denis.

5.2. Valoriser, renforcer les continuités écologiques, les zones humides et la biodiversité

Concernant les fonctions écologiques, les continuités identifiées dans le cadre du CDT, et dans le projet de SRCE, feront l'objet d'un « épaissement » avec des prescriptions particulières sur les opérations limitrophes :

- coefficient de végétalisation minimum dans une bande de 100 m au sol et sur les bâtiments (toitures, façades,...) sur les tracés de l'ensemble des continuités écologiques identifiées par le CDT (qui sera défini dans le cahier de recommandations environnementales)
- recul des bâtiments et traitement des clôtures (larges mailles),
- synergie avec les ouvrages d'assainissement qu'il conviendra d'envisager à ciel ouvert avec un principe de valorisation écologique (plantations, point d'eau permanent,...),
- rétablissement des continuités écologiques par la création de passages à faune sous/sur les infrastructures,
- parti d'aménagement paysager à valeur écologique par des essences locales, diversifiées et participant à une mosaïque de milieux dans un principe de continuité,
- maîtrise de l'éclairage public.

Au sein des projets portés par le CDT, certains secteurs prioritaires feront l'objet d'aménagements en vue de renforcer et restaurer les continuités écologiques du territoire :

- les vallons du Sausset et du Vaud'herland
- le secteur du Trapèze (voir fiche-projet du Titre III)
- la traversée du COMET dans la zone Nord de Paris Nord 2 et la traversée de l'A1 (voir fiche-projet du Titre III)
- L'emprise des lignes à haute tension entre la zone Cargo de la plateforme aéroportuaire et la ZAC Aériolians

Concernant la biodiversité, la connaissance sur la diversité des espèces présentes à l'échelle du territoire est relativement limitée. L'amélioration de la connaissance de l'état de la biodiversité via la réalisation d'inventaires naturalistes réguliers et mis en commun contribuerait à assurer un suivi de son évolution. Aussi, le CDT prévoit, dans les trois ans, le passage de conventions, comme par exemple avec l'Observatoire de la Biodiversité Urbaine du Conseil Général de Seine-Saint-Denis, afin d'assurer le recensement, la collecte, la mise en forme et la mise à disposition des inventaires réalisés sur le territoire du CDT, ainsi que la réalisation d'inventaires naturalistes réguliers.

Concernant les zones humides, le territoire est concerné par de nombreuses zones humides potentielles et le CDT se fixe pour objectif de lancer, dans les trois ans, une étude d'identification des zones humides du territoire afin de les préserver dans les processus d'aménagement. Si une zone humide présentant un intérêt hydraulique et écologique est identifiée dans un périmètre d'aménagement, la définition du projet devra engager une démarche ERC - Evitement - Réduction – Compensation.

Si des projets d'aménagement sont lancés sur un secteur concerné par la présence potentielle de zones humides avant la réalisation de cette étude, ils feront l'objet d'une caractérisation des zones humides du secteur et des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation seront mises en place.

L'aménagement du secteur du Trapèze, la densification de Paris Nord 2, l'aménagement du ru du Sausset, le déplacement du circuit Carole, le linéaire du corridor métropolitain sont les principaux projets potentiellement concernés par ces zones humides (voir les 5 fiches projet du Titre III).

5.3. Assurer la fonctionnalité des franges agricoles

A l'horizon de mise en œuvre du CDT, le territoire du CERTF comptera encore quelques surfaces agricoles, réparties comme suit :

- La partie nord du carré agricole de 400ha au contact de l'aire de sports et de loisirs du ru de Vaud'herland et du Trapèze
- Les espaces agricoles situés entre le village du Vieux-Tremblay et l'A104 (lieu-dit la Garenne)
- L'ouest de Goussainville
- La liaison agricole entre Louvres et Goussainville

Si ces surfaces sont aujourd'hui dédiées presque totalement aux grandes cultures (céréales, oléo-protéagineux, betteraves et légumes plein-champ), la fonctionnalité des espaces agricoles restants après la réalisation des projets est étudiée pour évaluer leur pérennité : voies d'accès, mode de faire-valoir, etc. S'il s'avérait ainsi que les espaces de production avaient une fonctionnalité très dégradée, la préservation de ces espaces ouverts passerait par une démarche active des collectivités : actions en faveur du développement d'autres types de culture mieux adaptées au contexte, changement de type d'espaces ouverts.

Les terres agricoles qui ont vocation à muter à plus long terme (ex carex, ex trapèze), feront l'objet d'une gestion adaptée, dans l'objectif de préserver leur fonctionnalité agricole à moyen terme.

Une démarche de projet agricole de territoire est actuellement engagée sur le territoire du Grand Roissy, auquel appartient le territoire CERTF, sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France. Ce projet se décline en 2 axes :

- aboutir à la constitution d'un schéma agricole de territoire, destiné à être inscrit dans les documents de planification (SCOT SIEVO, SCOT du Grand Roissy, SCOT CATF).
- insuffler une véritable dynamique agricole sur l'un des territoires les plus fertiles de France.

Les sujets qui seront traités dans cette démarche concernent :

- accessibilité des terrains agricoles par les machines agricoles,
- fragmentation des îlots de culture,
- connexion des espaces agricoles avec les maillons amont et aval de la production agricole (fournisseur de machines agricoles, réparateurs, fournisseur de semences, silos, usines de transformation,...),
- fonctionnalité projetée des espaces agricoles avec prise en compte des projets prévus à court, moyen et long terme,

- protections juridiques à développer sur les espaces agricoles à préserver à long terme : périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN), zone agricole protégée (ZAP)... , périmètre régional d'intervention foncière (PRIF),
- espaces destinés à constituer durablement l'armature agricole du Grand Roissy.

Pour garantir la fonctionnalité des franges agricoles du CERTF, les principes suivants pourront être repris dans le cahier des prescriptions environnementales :

- Réalisation en amont d'une analyse fonctionnelle, pour positionner le périmètre du projet en prenant en compte la fonctionnalité agricole (accessibilité notamment),
- Prise en compte du schéma agricole de territoire (en cours de construction),
- Préconisations sur la densité du projet, la gestion des fronts urbains, le lien à développer avec les filières agricoles, ...

5.4. Mettre en place un cahier de prescriptions environnementales

Les importants projets de développement urbain à venir sur le territoire du CERTF doivent conduire les collectivités à réfléchir à de nouvelles modalités d'aménagement et de construction. Il s'agit de mieux répondre aux besoins à venir et également de susciter des innovations (de services, d'usages, technologiques, techniques et environnementales) dans l'aménagement de nouveaux quartiers ou le réaménagement de l'existant.

Les expériences réussies sur plusieurs communes du CERTF montrent l'intérêt croissant des promoteurs et des utilisateurs pour des modes de construction plus durables et plaident ainsi pour une réflexion globale à l'échelle de l'intercommunalité. L'élaboration d'un cahier de prescriptions environnementales vise à définir un ensemble de recommandations pour optimiser l'insertion environnementale des projets d'aménagement.

Ces recommandations pourront être prises en compte par les aménageurs dont le cadre des cahiers des Charges de Cession de Terrains et/ou intégrées dans les règlements des Plans Locaux d'Urbanisme des communes du CERTF.

Ces recommandations pourront concerner les thématiques suivantes :

- Gestion de l'eau pluviale : bassins et noues, toitures végétalisées, pré-traitement des eaux de voiries, récupération des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des espaces publics, usage des eaux de pluies à l'intérieur des bâtiments
- Utilisation d'espèces végétales nécessitant un arrosage raisonné dans les espaces verts publics et privés
- Usage raisonné des produits phytosanitaires
- Gestion de l'énergie, concernant le raccordement aux réseaux de chaleur lorsque cela est possible et le recours aux énergies renouvelables dans les projets d'aménagement.
- Aménagement des différentes zones d'aménagement et des équipements qui favorise une moindre exposition au bruit des infrastructures de transport
- Densification
- Prise en compte de la problématique de pollution du sol dans les opérations d'aménagements : des études d'identification des éventuelles pollutions, traitement sur site privilégié.
- Principes de chantiers verts
- Eco-construction
- Qualité de l'air
- Gestion des déchets

L'élaboration de ce cahier de prescriptions environnementales sera suivie par un comité de pilotage spécifique, ouvert notamment à des urbanistes et paysagistes.

5.5. Améliorer la gestion de l'eau

Plusieurs mesures sont proposées pour améliorer la gestion de l'eau :

- Les opérations d'aménagement devront respecter les débits de fuite définis par le SIAH (0,7 l/s/ha) et le Conseil Général de Seine-Saint-Denis.
- Les opérations d'aménagement privilégieront des techniques alternatives et innovantes de gestion des eaux pluviales (noue, système de prétraitement des eaux de ruissellement avant rejet au milieu naturel...). Cette prise en compte sera facilitée par la réalisation d'une étude hydraulique permettant de préciser l'aptitude des sols à l'infiltration et de vérifier l'adéquation des bassins de rétention du territoire (pour en prévoir de nouveaux le cas échéant).
- Les ouvrages de rétention et d'infiltration des eaux pluviales seront dimensionnés afin de gérer les effets d'une pluie décennale, et à titre exceptionnel d'une pluie cinquantennale (pour ne pas systématiser la réalisation de gros ouvrages de stockages à ciel ouvert, très consommateurs d'espace et difficilement réalisables en milieu urbanisé).
- Les capacités d'alimentation en eau potable doivent être étudiées au regard des projets de développement prévus au sein des différentes unités de gestion alimentant le territoire. Cette étude pourrait être conduite avec les différents gestionnaires. En fonction des résultats de cette étude, la recherche de nouvelles ressources ou la création d'interconnexions supplémentaires pourraient être programmées afin d'assurer la sécurité de l'alimentation en eau potable.
- Les opérations d'aménagement favoriseront une gestion économe de l'eau. Il s'agira d'utiliser des espèces végétales nécessitant un arrosage raisonné dans les espaces verts publics et privés, de récupérer les eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des espaces publics
- L'usage de produits phytosanitaires sera limité voire stoppé dans l'entretien des espaces verts publics et privés.
- Une étude sur les capacités de traitement des stations d'épuration du territoire au regard des projets de développement prévus au sein des différentes agglomérations d'assainissement pourrait être engagée par le SIAH avec le SIAAP.

Concernant les remontées de nappe, certaines précautions seront prises pour éviter les dégâts les plus importants liés au phénomène d'inondation par remontée de nappe. Il s'agit notamment d'éviter la réalisation de sous-sol dans les secteurs sensibles, ou de réglementer leur conception (préconiser que le sous-sol soit non étanche, que le circuit électrique soit muni de coupe-circuit sur l'ensemble des phases d'alimentation, y réglementer l'installation des chaudières et des cuves de combustible, y réglementer le stockage des produits chimiques, des phytosanitaires et des produits potentiellement polluants...).

Titre 3

imagin

TITRE 3 : PROGRAMME DES ACTIONS, OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET PROJETS D'INFRASTRUCTURES

1. Portefeuille de projets

CDT CERTF

Secteurs de projets opérationnels

Secteur Plateforme aéroportuaire Charles de Gaulle

- Densification de la zone cargo de Paris CDG (1)
- Développement Roissy-pôle (2)
- Requalification périphérique Sud ADP (3)

Secteur Nord Ouest

- A-Park (4)
- Aire de loisirs et de sports du Vallon de Vaud'herland (5)
- CAREX (6)
- Valorisation tissu économique Goussainville (7)
- Requalification Vieux Village Goussainville (8)
- Ecoquartier Louvres – Puisseux (9)
- Passage à 2*2 voies RD902a et requalification en Boulevard urbain (10)
- Déviation RD47 contournement sud Le Thillay (11)
- Gare de Goussainville : requalification du quartier de la gare (12)

Secteur Central

- International Trade Center Paris CDG (13)
- Carrefour International de l'Innovation Technologique (14)
- Lieu de valorisation des savoir-faire français (15)
- Trapèze (16)
- Aéroville (17)
- Faisabilité du pôle de conservation du patrimoine historique et vivant (18)
- Réaménagement route de l'Arpenteur (19)
- Poursuite études halte supplémentaire RER B en zone cargo / aérofret (20)
- Réaménagement des voiries du secteur Hyatt (21)

Secteur Sud

- Aérolians Paris (22)
- Extension PIEX et création de la cité de l'Exposition (23)
- Restructuration et densification de Paris Nord 2 (24)
- Déplacement du circuit Carole (25)
- Aménagement de la vallée du ru du Sausset (26)
- Aero 8 Business park (27)
- Etude faisabilité pépinière artistique (28)
- Etude définition centre d'art (29)
- Mise en place BHNS Villiers-le-Bel – Arnouville – Gonesse – PIEX (30)
- Coordination entre aménagement, transports et développement du quartier gare du PIEX (31)
- Création liaison RD317 / RD40 (y compris nouveau franchissement A1) (32)
- Projet de TCSP entre la Gare d'Aulnay et Tremblay (33)

Actions et projets transversaux

Logements

- Stratégie foncière favorable au développement de logements sur le territoire du CERTF (34)

Projets Transports en commun et modes doux

- Métro du Grand Paris Express (35)
- Construction nouvelle branche RER D en connexion avec RER B dit « barreau de Gonesse » (36)
- Corridor métropolitain (37)
- BHNS COMET (38)
- Amélioration des déplacements a destination du secteur de Roissy (39)
- Schéma de circulations douces (40)
- PDIE (41)

Projets routiers

- Francilienne : contournement Est de Roissy - liaison RN2 - A1 (42)
- Etude schéma viaire du Grand Roissy (43)

Environnement

- Cahier de prescriptions environnementales (44)

Volet numérique

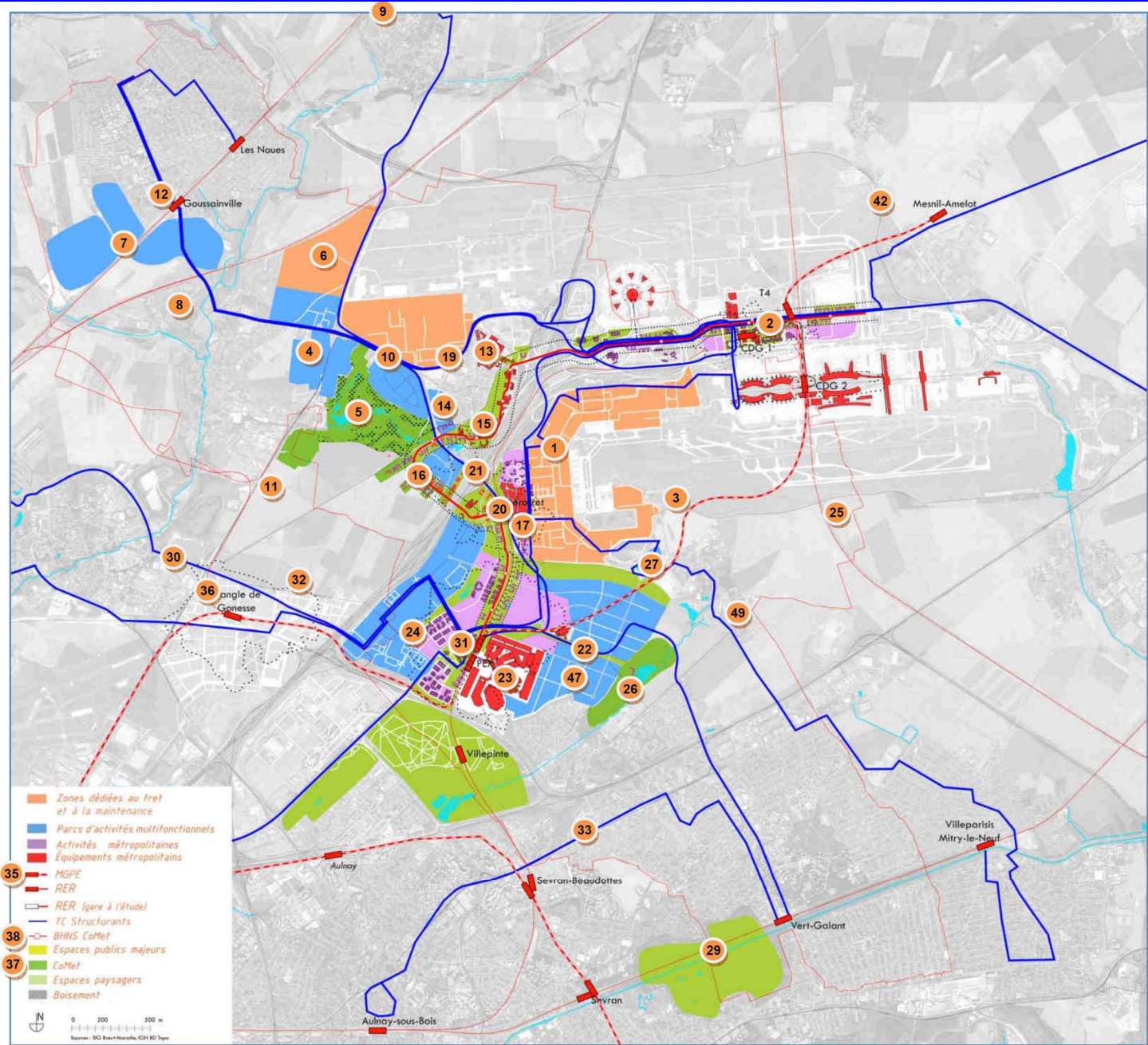
- Desserte Très Haut Débit (45)
- Etude Opérateur de mutualisation des informations mobilité et tourisme (46)
- Etude Centre de l'innovation (47)

Emploi / formation

- Dialogue avec les acteurs de la formation initiale (48)
- Partenariat avec l'IUT de Tremblay (49)
- GPEC (50)

(xx) : numéro de localisation de l'opération sur la carte des projets

2. Carte de localisation des projets



3. Etudes et démarches d'approfondissement des orientations du CDT

Des réflexions complémentaires seront engagées pour approfondir certaines orientations le cas échéant. Il s'agit soit de thèmes insuffisamment traités dans le CDT, soit d'études complémentaires à réaliser, soit de déclinaisons plus opérationnelles d'orientations du CDT.

Les études qui seront conduites dans les 3 ans de mise en œuvre du CDT sont :

Etudes et démarches d'approfondissement à l'échelle du CDT

- Étude sur les besoins d'offre de services aux usagers et entreprises (CARPF / CATF)
- Étude sur les télécentres (CDC)
- Cartographie de l'aptitude des sols à l'infiltration (CARPF / CATF en partenariat avec le CG93)
- Étude identification des zones humides du territoire (CARPF / CATF en partenariat avec le CG93)
- Inventaires naturalistes (CARPF / CATF en partenariat avec le CG93)

Etudes et démarches d'approfondissement sur un périmètre plus large que le CDT

- Observatoire dynamique du développement économique, outil d'aide à la décision pour déployer une stratégie plus collective de développement économique (Association des Collectivités du Grand Roissy)
- Démarche préalable à la mise en place d'une agence de mobilité à l'échelle du Grand Roissy, espace de dialogue avec le STIF et les partenaires déplacements (Association des Collectivités du Grand Roissy)
- Convention d'application du CDT avec ADP (CARPF / CATF)
- Étude sur la nécessité ou non de créer des parc-relais (avec STIF et SGP)
- Étude sur les gares du futur (à déterminer)
- Réflexion sur la ville numérique (EPA Plaine de France)
- Etude sur les conditions de circulation du fret sur et autour de la plateforme aéroportuaire

4. Fiches-actions

PROJET N°1	DENSIFICATION DE LA ZONE CARGO DE PARIS-CDG		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Plateforme aéroportuaire CDG Communes : TREMBLAY, ROISSY	STRUCTURE PORTEUSE	ADP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le tonnage de fret aérien opéré sur Paris-CDG positionne ce dernier comme premier aéroport européen de transport de marchandise depuis 2003.</p> <p>Par ailleurs, les 300ha et les 15 000 emplois basés de la zone cargo de CDG représentent un des premiers vecteurs d'échange et d'intégration de l'activité aéroportuaire dans le bassin économique nord-francilien. Ils sont le gage d'une continuité territoriale avec les nombreuses collectivités locales qui aspirent à poursuivre le développement du tissu économique et social lié à cette activité, en particulier la communauté d'agglomération Roissy Porte de France et la commune de Tremblay où est sise 95% de la zone cargo de CDG.</p> <p>La disponibilité historique d'espaces fonciers sur l'emprise de Paris-CDG a permis un développement peu dense, mais dans la perspective d'un doublément à terme de son trafic cargo, Paris-CDG doit désormais faire face à une problématique stratégique identique à celle rencontrée par les autres majors continentaux (Fraport et Schiphol), à savoir la densification de sa zone cargo.</p> <p>Cette mutation profonde engagée par ADP depuis 2009 doit permettre de transformer les emprises actuellement occupées par des activités de 2nd front (non connectées à la zone réservée de l'aéroport- ZR) pour créer 250 à 300 000m² de nouvelles surfaces de plancher dédiées au 1er front (connecté à la ZR).</p> <p>Ce projet doit ainsi contribuer aux ambitions stratégiques portées par le CDT de conforter le positionnement compétitif de la plateforme aéroportuaire et de développer un cluster des échanges internationaux sur la prochaine décennie.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>La densification de la zone cargo de Paris-CDG contribue activement à plusieurs objectifs définis au Titre II du CDT-CERTF.</p> <p>Cela contribuera d'abord au développement économique du territoire et à la création d'emplois. La mutation de la zone sera ainsi accompagnée par la création à long terme d'un réservoir de 5 000 à 8 000 emplois, notamment issus de l'intégration de nouveaux opérateurs spécialisés issus des faisceaux les plus porteurs (Asie).</p> <p>De plus, l'ensemble des principes d'aménagement de la zone cargo densifiée ne dérogeront pas aux principes d'aménagement durables rappelés dans le Titre II du CDT, notamment:</p> <ul style="list-style-type: none"> • en respectant un principe de compacité et de densification des espaces fonciers et des constructions envisagées, • en privilégiant les propositions de constructions certifiées HQE, • en limitant l'imperméabilisation des sols et la gestion des risques de ruissellement, <p>Enfin, le Schéma Directeur Immobilier Cargo d'ADP qui définit à l'échelle des emprises foncières de Paris-CDG les principes retenus pour la densification de ces derniers, satisfera au respect des conditions de réalisation, sur ces mêmes espaces fonciers, des liaisons TCSP envisagées dans le cadre de l'étude sectorielle du STIF (opération N°39 du CDT).</p>		
PROGRAMME	<p>Dans le cadre de ce qui précède, la densification de la zone cargo permettra de conforter le positionnement compétitif de la plateforme aéroportuaire à travers:</p> <p>La poursuite du développement de bâtiments frontières (Zone publique/zone réservée) sur les espaces fonciers actuellement non frontières du périmètre actuel de la zone cargo,</p> <p>La concentration sur ces bâtiments frontières de la plateforme aéroportuaire, de l'ensemble des activités de transit aérien (commissionnaires en transport), dans</p>		

l'optique d'une diminution des trafics poids-lourds issus de cette activité sur les voies de desserte locale connexes à l'emprise aéroportuaire,
Le projet d'acquisition par ADP d'espaces fonciers mitoyens à l'emprise aéroportuaire (ZAC AEROLIANS, CAREX) dédiés prioritairement au développement de bâtiments frontières dans l'optique du doublement à terme du tonnage opéré
 Le renfort de la compétitivité de la plateforme intermodale en améliorant la **sécurisation des flux** imports/exports/transit opérés dans la zone cargo par la mise en œuvre d'un contrôle d'accès à cette dernière.

DESSERTE TC

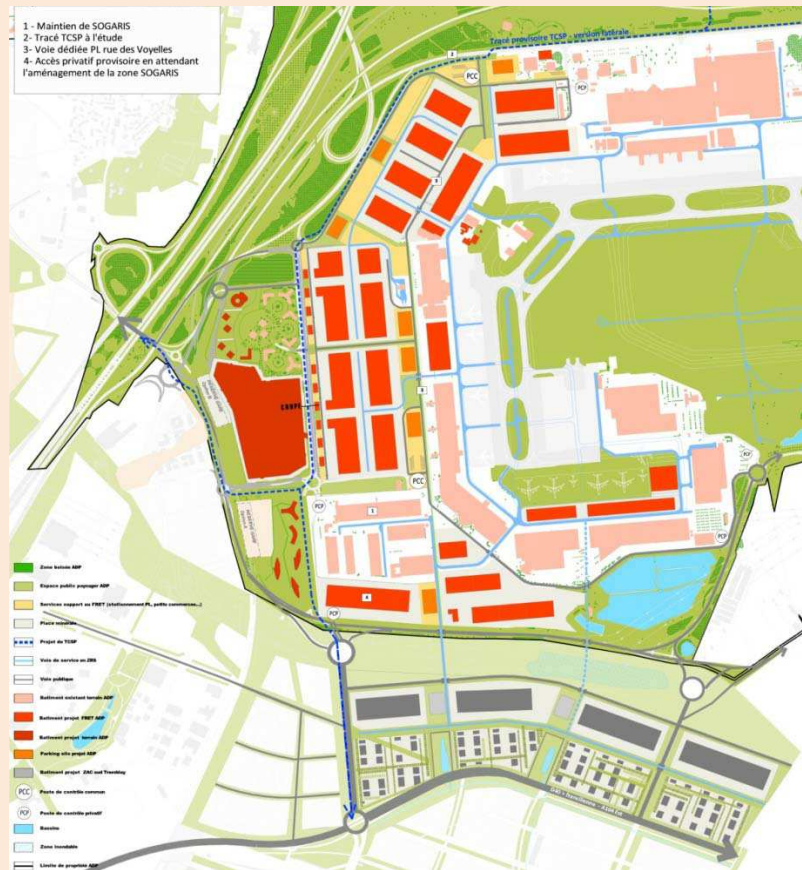
DESSERTE ACTUELLE

- RER B pour zones proches des terminaux
- De nombreuses lignes de bus ainsi que des lignes de TAD sont présentes sur le secteur. Toutefois, le niveau d'offre des lignes régulières ne permet pas une attractivité des TC et génère un usage majoritaire de la VP.

DESSERTE FUTURE

- BHNS Comet
- La densification et l'augmentation du nombre des emplois qui est générée n'accroît que davantage la nécessité d'améliorer l'accessibilité en TC lourd via une nouvelle gare au niveau de la zone cargo.

PLAN / ESQUISSE / VISUEL



ETAT D'AVANCEMENT

Elaboration du Schéma Directeur Immobilier Cargo d'ADP entamée début 2011.
 Mise en œuvre de la densification de la zone cargo initiée courant 2011 (programme GB3)

PHASAGE

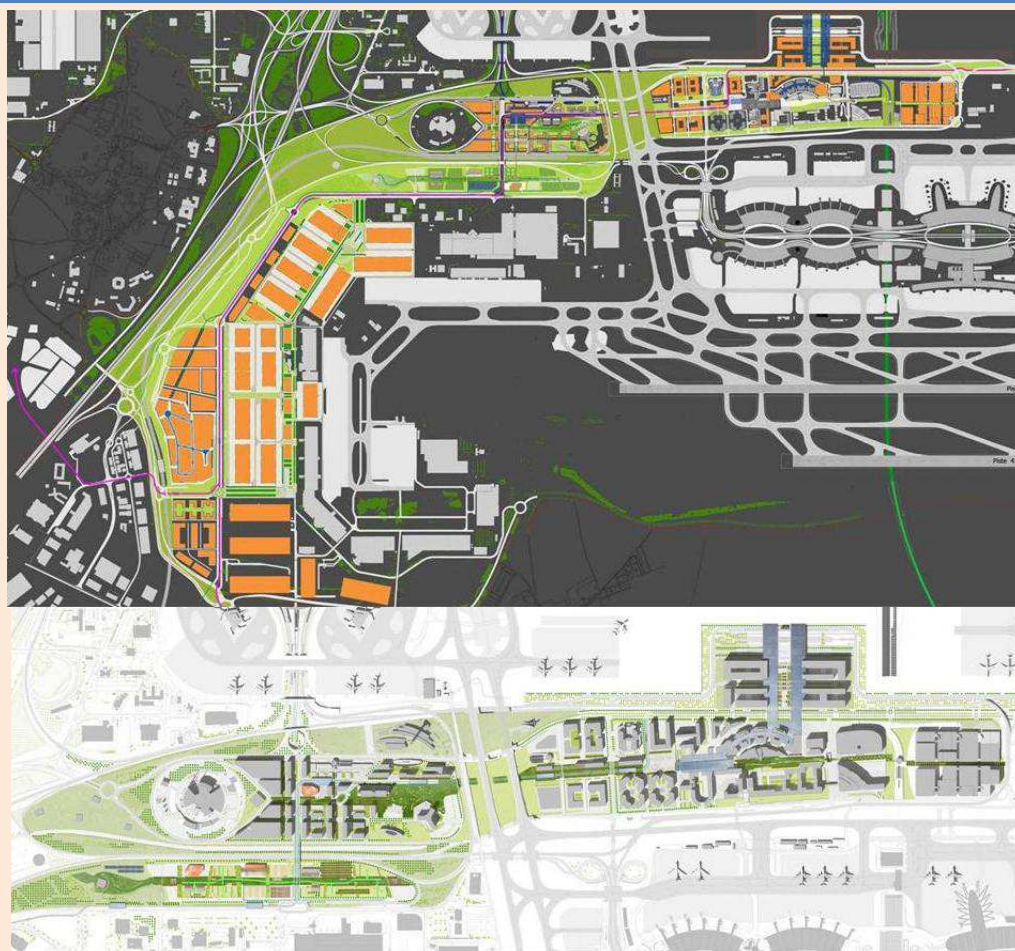
Approfondissement de ce Schéma Directeur Immobilier Cargo sur 2012-2015, notamment dans sa composante "Sécurisation de la zone Cargo de Paris-CDG".
 Réalisation de cette densification sur les CRE2 et CRE3 (contrat de régulation économique entre l'Etat et ADP), à savoir entre 2011 et 2030.

PROJET N°2	DEVELOPPEMENT DE ROISSYPOLE		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Plateforme aéroportuaire CDG Commune : Tremblay-en France, Roissy-en-France	STRUCTURE PORTEUSE	ADP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le développement de l'aéroport Paris-CDG se poursuit à un rythme régulier. En 2011, l'aéroport a accueilli 61MPax, soit une augmentation de 5,7% par rapport à 2010. En 2012, Aéroports de Paris ouvre le Satellite 4, qui permettra à terme d'accueillir jusqu'à 7,8MPax.</p> <p>Parallèlement, le besoin de bureaux s'accroît à un rythme de 4000 à 4500m²/an/MPax et celui des hôtels de 120ch/an/MPax.</p> <p>Le secteur depuis Aéroville jusqu'à Roissy-pôle sera irrigué par un TCSP qui permettra la desserte fine de ce territoire entre les deux stations RER : la gare existante du PIEX et le projet de gare Roissy-pôle CDG T4.</p> <p>Ce quartier existant, regroupant aujourd'hui 12000 salariés en journée, est appelé à se développer comme le noyau de "Airport City de Paris-CDG". Cette structure urbaine déjà présente dans de nombreux aéroports intercontinentaux, s'inscrit dans la dimension métropolitaine du Grand Roissy. Il a vocation à devenir une vitrine de l'aéroport.</p> <p>Il intègre également l'ambition de développement urbain durable, essentielle dans un contexte de concurrence entre aéroports européens, mais aussi pour participer à l'effort francilien vers l'environnement et la qualité de la vie.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>La lutte contre l'étalement urbain est un des objectifs de l'aéroport qui gère son foncier avec parcimonie.</p> <p>L'opération d'aménagement de Roissy-pôle a pour objet de redynamiser la zone existante située autour de la gare RER pour y développer un centre urbain plus dense, capable de porter une animation plus permanente dans le temps. Pour renforcer la qualité urbaine et la mixité de ce secteur, Roissy-pôle structuré autour d'un pôle d'affaires, d'activités et d'hôtellerie, comprendra aussi des services, des équipements, ainsi que des commerces de la vie quotidienne, notamment dans le cadre de la future rénovation de la gare RER.</p> <p>La mixité renforcée s'accompagne aussi d'une meilleure desserte TC au reste des zones actives : cargo, zones industrielles et centre commercial Aéroville. Le développement de mode de déplacements doux, sera recherché en interne plateforme. Il s'articulera sur les stations de transport en commun lourd et sur la création de grands parkings en silo en entrée de plateforme. Il viendra compléter la desserte fine du TCSP et du CDGVal.</p> <p>Le dynamisme économique de l'aéroport, nous permet d'entrevoir un développement d'environ 180000m² de bureaux et 4700 chambres à l'horizon 2025.</p> <p>Par ailleurs, l'aéroport restructure les zones cargo et industrielles engendrant un déplacement des bureaux supports vers les zones les mieux desservies par le CDGVal et le futur TCSP. Ce mouvement s'accompagne de la création d'espaces verts, d'équipements et de services qui complète la mixité du tissu de Roissy-pôle.</p> <p>Enfin l'aéroport souhaite préserver son patrimoine végétal, renforcer le traitement paysager d'entrée de plateforme et surtout le mettre à disposition de ces usagers en développant une offre de loisirs accessible depuis le centre de l'Airport city.</p>		
PROGRAMME	<p>En synthèse du plan de développement du noyau de l'Airport city, la densification de Roissy-pôle permet de reconsidérer l'ensemble du projet urbain aéroportuaire autour :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Du projet d'un TCSP reliant les deux stations RER : la gare existante du PIEX et le projet de gare Roissy-pôle CDG T4, ▪ Du développement d'un réseau de déplacement doux en interne plateforme, ▪ De la poursuite du développement de bâtiments tertiaires et hôteliers dans le 		

but de créer la masse critique nécessaire au fonctionnement urbain du noyau de l'Airport city,

- De la préservation et de la mise en valeur du patrimoine végétal autour d'une nouvelle offre de loisirs accessible depuis le cœur de la plateforme.

PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL



ÉTAT D'AVANCEMENT

L'élaboration du nouveau schéma directeur immobilier de Roissy-pôle a débuté en juin 2010 dans le cadre de la révision du PLU de Tremblay-en-France.

Aujourd'hui plusieurs permis de construire ont été obtenus et une opération sera livrée en juin 2012.

PROCEDURES

Les PLU de Tremblay-en-France et de Roissy-en-France permettent de réaliser le projet urbain développé dans le nouveau schéma directeur.

PHASAGE

L'approfondissement du schéma directeur de Roissy-pôle se poursuit en coordination avec les acteurs du développement du Grand Roissy.

La 1^{ère} phase de réalisation du projet s'étend jusqu'à 2020. Les phases ultérieures s'étendront jusqu'à 2030.

PROJET N°3	REQUALIFICATION DU PERIPHERIQUE SUD D'ADP		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Plateforme aéroportuaire Paris-Charles-de-Gaulle Commune : Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE	ADP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>La requalification du périphérique sud vise à accompagner les développements du secteur sud de la plateforme aéroportuaire, et plus spécifiquement la Zone Cargo afin de conforter sa compétitivité internationale, conformément à l'une des ambitions stratégiques du CDT.</p> <p>Cette infrastructure doit également contribuer à optimiser les liaisons entre les fonctions économiques, les espaces et les usagers, et favoriser ainsi le développement du territoire.</p> <p>Elle doit ainsi permettre d'améliorer l'accessibilité, et de favoriser les échanges locaux dans de bonnes conditions de déplacement. Elle doit également contribuer à la desserte des zones situées au sud de l'aéroport et favoriser ainsi leur développement. Enfin, elle vise à contribuer à assurer un lien entre les territoires au sud-ouest de l'aéroport notamment le sud de Roissy, le nord de Paris-Nord et le vieux Pays avec l'Est de la plate-forme et la Seine et Marne</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Les 2 objectifs du doublement et de la requalification du périphérique sud sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - conforter et développer la zone cargo qui représente environ 20.000 emplois directs sur la plateforme aéroportuaire. - préserver une desserte publique ouest-est de la zone réservée sûreté (ZRS) de la plateforme, entre la Zone Cargo existante et les aires avions situées à l'Est de CDG (au droit du Hub d'Air France). Cette liaison permettra de desservir localement les secteurs urbains qu'elle longe (Aérolians, futur circuit Carole, Vieux Pays de Tremblay). <p>En cela, le projet répond donc aux objectifs du CDT d'améliorer la desserte viaire du territoire et la desserte des secteurs d'activité.</p>		
PROGRAMME	<p>La route périphérique sud a été aménagée et appartient à Aéroports de Paris.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aéroports de Paris souhaite préserver la possibilité d'utiliser ultérieurement le Périphérique sud comme desserte interne de la Zone Cargo, pour être en capacité d'assurer une liaison rapide avec les aires du hub (dont les développements sont tournés vers l'Est de la plateforme). A moyen terme, une liaison sous statut sûreté au sud de la plate-forme pourrait être un facteur déterminant pour maintenir la compétitivité de la zone cargo. Cette évolution nécessiterait alors de passer l'actuel périphérique sud en zone réservée sûreté (ZRS). • Les collectivités souhaitent que soit maintenue la fonctionnalité de desserte à caractère public de cette liaison est-ouest qui structure la desserte du grand territoire autour de plate-forme. Cela impliquerait le doublement de l'axe du périphérique sud. La définition de ce projet de doublement et de sa maîtrise d'ouvrage reste à trancher dans le cadre de la convention spécifique qui sera signée avec ADP 		

ETAT D'AVANCEMENT

Le principe de doublement du périphérique sud est inscrit dans les orientations particulières d'aménagement du PLU de Tremblay-en-France.

L'ensemble des études reste à mener.

PHASAGE

L'ensemble des études reste à mener et leur conduite sera précisée dans la convention d'application du CDT prévue entre les collectivités et ADP en 2013-2014.

La réalisation du projet de requalification du périphérique sud est envisagée sur la deuxième période du CDT, soit 2020-2030, en lien avec la réalisation de la densification de la zone cargo d'ADP.

PROJET N°4	A PARK		
LOCALISATION	ZA Les Grands Champs Le Thillay	MAITRE D'OUVRAGE	SAS Les Grands Champs Aménagement
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le projet A PARK, situé sur le territoire de Le Thillay, est un parc d'activité mixte tourné vers les échanges internationaux ; il a pour vocation d'accueillir notamment un centre d'exposition show-room et un centre commercial dédié aux grossistes. Il est également orienté vers les échanges internationaux en lien avec l'hyper connectivité de la zone (aéroport CDG entre autre).</p> <p>De par son programme ambitieux le projet participe à l'émergence du « Hub mondial » dédié à l'événementiel, au tourisme d'affaires et à l'économie de la connaissance.</p> <p>Sa localisation, sur l'axe est-ouest du RD 902a, bénéficie d'une desserte routière qui garantit le bon fonctionnement des différents flux, tout en étant à proximité du Corridor Métropolitain.</p> <p>A PARK s'intègre dans un territoire où de nombreux projets d'envergure sont en cours de développement ou en cours de construction. L'association Aérotopolis Europe a été créé en 2009 ; A PARK est l'un des douze membres fondateurs. Elle regroupe les principaux acteurs, privés et publics, œuvrant pour le développement et la promotion du pôle aéroportuaire.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>A PARK contribue aux objectifs du CDT en matière de développement économique. Le programme de construction qui prévoit de développer 195 000 m² de surfaces de plancher, permettra la création d'environ 2 500 emplois à terme.</p> <p>La programmation économique prévue, notamment le centre d'exposition show-room et le centre commercial dédié aux grossistes, complètera l'offre existante et renforcera l'attractivité du territoire.</p> <p>La programmation hôtelière, qui vise une clientèle asiatique, contribuera à l'objectif de développer la filière tourisme d'affaires, véritable moteur du développement économique.</p> <p>A PARK contribue ainsi à la dynamisation du tissu économique.</p> <p>Le parc d'activité A PARK, tout comme le projet de centre International de l'innovation, a pour vocation d'offrir des fonctionnalités d'accueil pour les entreprises. A ce titre, il contribue au développement d'une infrastructure numérique qui connecte le projet aux tissus urbains existants.</p> <p>Les principes d'aménagement durable sont au cœur d'A PARK avec une recherche de la certification Leed NB. L'ensemble des bâtiments respecteront la réglementation thermique en vigueur au moment de leur construction tout en recherchant systématiquement une longueur d'avance dans la performance des bâtiments.</p>		
PROGRAMME	<p>Le projet de la zone d'activité d'A PARK concerne une surface totale de 285 597 m², et une surface plancher de 195 000 m² environ.</p> <p>Une offre multi-produits de qualité est ainsi prévue sur la zone avec notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Complexe hôtelier • Centre d'exposition / show-room • Programme de bureaux • Activité – Recherche High Tech • Centre commercial dédié aux grossistes • Zone de logistique 		
DESSERTE TC	DESSERTE ACTUELLE Ligne 32	DESSERTE FUTURE La localisation d'A PARK sur l'axe est-ouest bénéficiera du futur TCSP Goussainville - Roissypôle.	

PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL



ÉTAT D'AVANCEMENT

Les acquisitions foncières sont en cours de finalisation par l'établissement public foncier du Val d'Oise (EPFVO) pour le compte de la Communauté d'Agglomération de Roissy Porte de France (CARPF). Par ailleurs, le PLU, est en cours de modification simplifiée. Les études d'impact, enquête publique et étude de Sûreté et de Sécurité Publique et autres études nécessaires au dépôt du permis d'aménager sont en cours d'élaboration.

CADRAGE FINANCIER

L'ensemble des investissements nécessaires à l'aménagement de la zone est privé.
Le financement de l'opération se fait via la SAS sur les fonds propres de chaque entité.

PHASAGE

T1 2013: dépôt du permis d'aménager et du dossier loi sur l'eau
T1 2014 : dépôt des premiers permis de construire et démarrage des travaux d'aménagement
T2 2014 : démarrage des travaux de construction
T3 2015 : premières livraisons de bâtiments
2015-2018 : réalisation progressive du projet

MONTAGE OPERATIONNEL

Une fois la maîtrise foncière finalisée, un permis d'aménager sera déposé sur l'ensemble de l'emprise. Ce permis d'aménager définira des lots, des constructibilités et complétera les règles d'urbanisme existantes. Des permis de construire seront par la suite déposés lot par lot.
Le parc d'activité fonctionnera avec une structure commune pour la gestion des équipements communs.

PILOTAGE DU PROJET

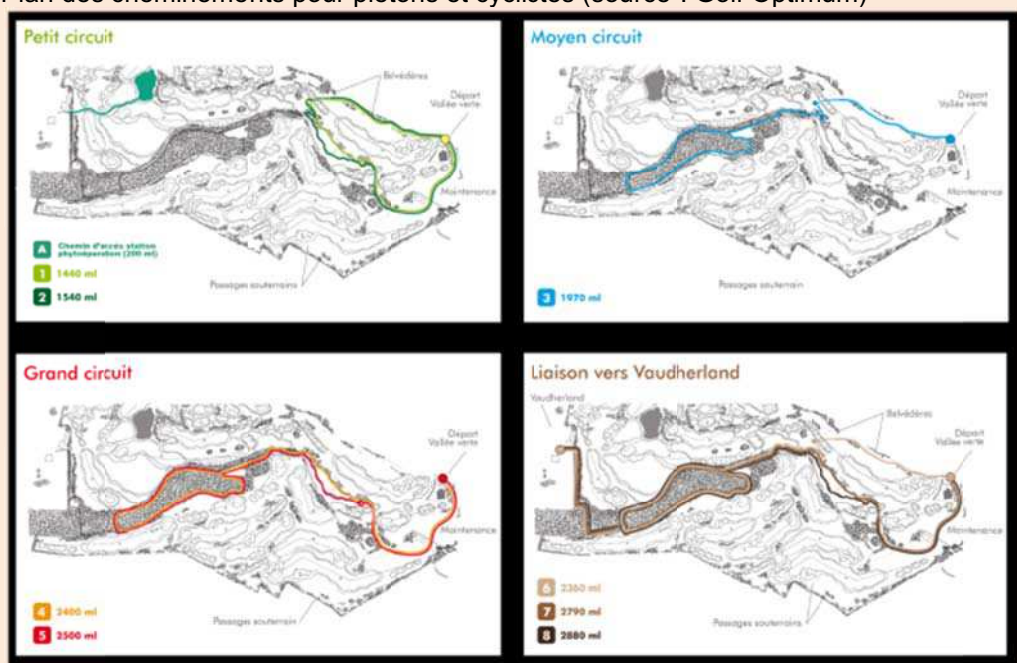
Le projet A PARK, dans sa phase aménagement, est porté par la SAS Les Grands Champs Aménagement. Cette société a été créée par la SEMAVO (société d'économie mixte d'aménagement du Val d'Oise), Portica (développeur indépendant) et SODEARIF (société de montage et de développement immobilier de Bouygues Construction en Ile-de-France).

PROJET N° 5	AIRE DE LOISIRS ET DE SPORTS DU VALLON DE VAUD'HERLAND		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Vallée verte Commune : Roissy-en-France	MAITRE D'OUVRAGE / STRUCTURE PORTEUSE	CARPF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le projet d'aire de loisirs et de sports d'intérêt communautaire participant à la valorisation du vallon de Vaud'herland contribuera à l'amélioration du cadre de vie des habitants. En effet ce projet offrira des espaces récréatifs aux résidents, mais également aux actifs et aux visiteurs (tourisme de loisirs et d'affaires), avec un parcours de golf et des lieux de détente et de promenade.</p> <p>Le projet se situe dans la partie ouest du vallon de Vaud'herland. Ce vallon, considéré comme un secteur d'interface à valoriser entre urbanisation et espaces ouverts, correspond à un point d'inflexion du corridor métropolitain. Les aménagements prévus visent à mutualiser les équipements et les services dédiés aux utilisateurs des zones hôtelières et d'activités et aux résidents et actifs des communes voisines, tout en assurant un traitement de la lisière agricole avec le « carré agricole » agricole du Triangle de Gonesse.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>L'objectif recherché dans le cadre de ce projet repose sur les principes de sauvegarde et de pérennisation d'un espace naturel significatif, par sa valorisation et son ouverture au public le plus large au travers d'équipements de loisirs verts, dont un golf de 18 trous, et d'aménagements paysagers structurants.</p> <p>Le vallon de Vaud'herland déjà traversé par des chemins ruraux empruntés par les roisséens et les salariés du secteur comme itinéraires de promenade et de pistes cyclables, sera conforté dans sa fonction de loisirs verts pour en faire un lieu de détente, de promenade, de sports et de découverte.</p> <p>Cet espace sera structuré de séquences paysagères aménagées, dont la gestion s'articulera autour de l'enjeu essentiel de cohabitation d'usages.</p> <p>Pour cela, afin de favoriser une fréquentation intergénérationnelle et tout public, l'aménagement du vallon de Vaud'herland consistera à développer un réseau de chemins de promenade et d'itinéraires cyclables (accessibles à toute heure), des clairières de détente et de pique-nique, des activités de découverte liées aux potentiels biologiques de la région (reconquête des divers biotopes : ru, bois, zones humides) avec des panneaux pédagogiques sur la faune et la flore.</p> <p>Le corridor biologique inscrit au SCOT du SIEVO sera valorisé par la création de milieux humides et de nouveaux boqueteaux. Une attention particulière a été portée pour que les clôtures soient les plus minimalistes possibles.</p> <p>Le parcours golfique, avec ses deux fois neuf trous situés de part et d'autre du bois de l'Aviation, se veut innovant en termes de gestion de l'eau. En effet les principes retenus sont la création de plans d'eau et par conséquent le développement de zones humides (qualité paysagère et écologique du site), la "renaturation" du ru par des plantations d'accompagnement, le surcreusement du bassin existant pour bénéficier d'un réservoir dédié à l'arrosage du parcours golfique, celui-ci étant alimenté par une partie des eaux du ru déviées. Les eaux de ruissellement en provenance du bassin versant amont seront traitées par phyto épuration avant leur utilisation pour l'arrosage.</p> <p>Emploi : Le nombre d'emplois directs créés pour l'entretien et la gestion du golf peut être estimé entre 15 et 50 personnes, en fonction des choix d'entretien et de maintenance, de fonctionnement de la maison de la vallée et ses différents services.</p>		
PROGRAMME	<p>Le programme de l'aménagement de la vallée verte, qui se répartit sur 80 hectares (hors bois de l'Aviation), se compose des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la création d'un parcours golfique (deux fois 9 trous) de part et d'autre du bois de l'Aviation accessible à tous, paysager et valorisant le site du vallon de 		

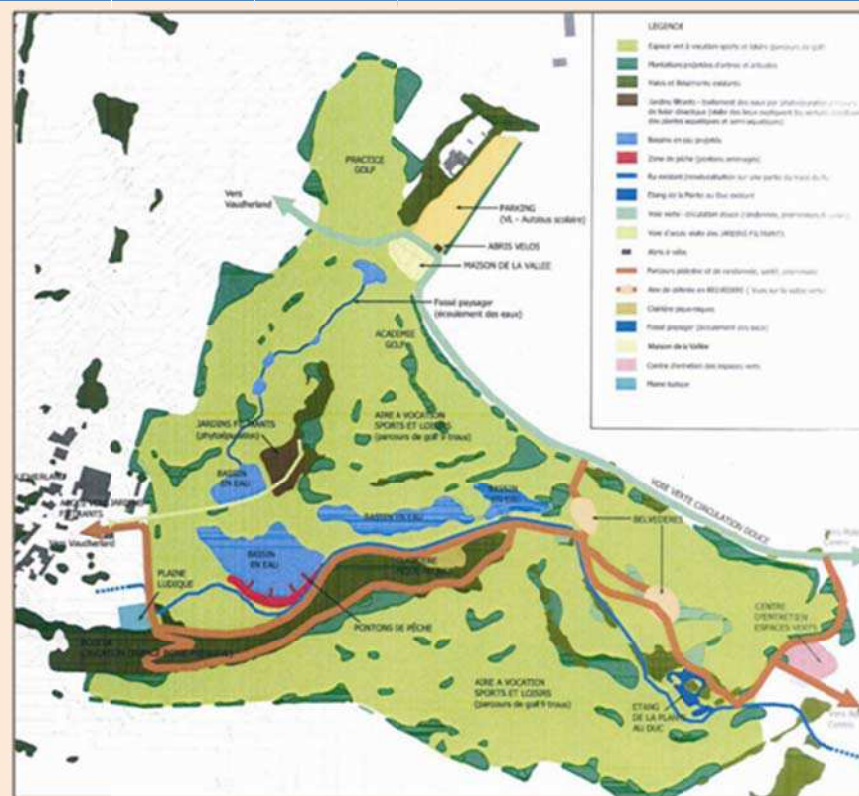
- Vaud'herland ;
- la réalisation d'une académie de golf pour l'apprentissage et le perfectionnement de tous ;
 - un réseau développé de chemins de randonnées, conservés et/ou recomposés, et étendus ;
 - la création d'une pelouse ludique à l'entrée de Vaud'herland équipée d'aires de jeux (jeux de ballon, ...), d'aires de pique-nique le long du ru d'une superficie d'environ 1 hectare ;
 - le réaménagement et la « renaturation » d'une partie des berges du ru le long des bassins en eau et l'installation de pontons pour la pratique de la pêche ;
 - la création de jardins filtrants, et parcours didactiques sur environ 6000 m² exposant les vertus dépolluantes des plantes aquatiques et semi-aquatiques ;
 - l'aménagement d'un parcours de découverte botanique sur un linéaire d'environ 200 mètres dont l'objectif sera la reconquête des biotopes naturels (boisements, prairies, zones humides, ru,...), supports pédagogiques de découverte de l'environnement notamment pour les écoles ;
 - l'installation de deux belvédères d'environ 400m² pour l'un et de 600m² pour l'autre, points de vue/panoramas de découverte du fond de la Vallée Verte, sur lesquels pourront s'organiser des manifestations sportives et/ou culturelles ;
 - des équipements d'accompagnement et de fonctionnement avec :
 - la construction de la maison de la vallée, d'environ 3 000m², incluant des services de restauration (bar, restaurant), des salles de séminaire, un accueil, des vestiaires, une boutique, une salle caddy, un centre de détente et de ressourcement ;
 - la réalisation d'un parking véhicules légers et autobus, d'une capacité de 250 places environ à l'entrée principale du site ;
 - la construction d'un centre de maintenance, comprenant un logement de gardien, de 900 m² environ avec une dizaine de places de stationnement.

PLAN / ESQUISSE / VISUEL

Plan des cheminements pour piétons et cyclistes (source : Golf Optimum)



Plan d'ensemble du projet (source : Golf Optimum) :



ETAT D'AVANCEMENT

- arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique la réalisation d'aires de loisirs et de sports : 22 décembre 2011
- arrêté préfectoral portant autorisation au titre de l'article L.241-3 du code de l'environnement : 28 juin 2012
- arrêté préfectoral déclarant cessibles les terrains nécessaires à l'opération : 26 octobre 2012
- permis d'aménager délivré : 12 novembre 2012
- poursuite d'acquisition du foncier à l'amiable, acquisition du foncier par voie d'expropriation lancée prochainement

PROCEDURES

Approbation de la modification du PLU de Roissy-en-France nécessaire au projet.

Poursuite de la procédure de DUP

Le projet est compatible avec le projet de SDRIF approuvé par le conseil régional le 18 octobre 2013.

PHASAGE

- 3^{ème} trimestre 2014 : PRO DCE
- 2nd trimestre 2015 : prise de possession des terrains
- 3^{ème} trimestre 2015 : Diagnostic archéologie (+fouilles?)
- 2016 – 2017 : travaux
- 2nd trimestre 2018 : ouverture

Projet n°6	CAREX		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Nord-Ouest Commune : Goussainville	MAITRE D'OUVRAGE / STRUCTURE PORTEUSE	EPA / ADP / CAREX / CARPF / Goussainville
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le projet CAREX (acronyme de Cargo rail express) par essence est un projet de service européen de fret ferroviaire à grande vitesse permettant le report modal des camions et des vols courts et moyens courriers, connecté à plusieurs pôles aéroportuaires et logistiques européens (première phase du réseau Euro Carex : Amsterdam-Schiphol, Liège-Biers et, Londres, Lyon Saint Exupéry, Paris Charles de Gaulle et l'Allemagne). Le terminal CAREX de Cœur économique terres de France sera situé sur la commune de Goussainville sur une surface de 72 ha. (il a été envisagé l'implantation d'un second terminal Carex sur Tremblay en France sur une échéance beaucoup plus lointaine)</p> <p>Ce projet est le pilier d'un vaste projet de développement économique sur une superficie de 150 ha, qui vise à accueillir de manière performante des activités liées à la prise en charge de marchandises et de services.</p> <p>Ce projet participe à la recherche d'une localisation optimale des activités privilégiant les services directement liés à la mobilité des marchandises, tout en repensant les modalités d'accès et de desserte de ces sites. L'association Roissy Carex a été créée en février 2006. Une première étude de faisabilité économique et technique a été menée en 2006 par Roissy Carex : c'est à partir de cette étude que les sites européens ont été identifiés en fonction des besoins des clients potentiels (FedEx, UPS, TNT, La Poste, Air France Cargo...) au niveau français, le projet a été labellisé Grenelle 1 en octobre 2007, inscrit dans le projet de SDRIF 2013 et dans l'engagement national pour le fret ferroviaire (septembre 2009). Au niveau européen, le projet est soutenu par l'ensemble des instances gouvernementales des Etats membres concernés.</p> <p>Des études complémentaires ont eu lieu au niveau local et européen (raccordement ferré, business plan, ...).</p> <p>Aujourd'hui, au regard du contexte économique, le gouvernement français a demandé aux instances dirigeantes de Roissy carex de repenser le projet de façon moins couteuse : réemploi de matériel roulant existant et création de terminaux « minimalistes ».</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet CAREX poursuit plusieurs objectifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise en place d'un mode de transport innovant permettant un report modal de l'avion et du camion vers le train à grande vitesse - L'utilisation du réseau ferroviaire à grande vitesse pour le transport du fret lorsque cela est pertinent (300 km/h sur des distances comprises entre 300 et 800 km) - Une réponse au problème des coûts énergétiques croissants - Une meilleure sécurité pour le transport des marchandises - Une solution pour réduire les émissions de carbone - Un outil de développement économique autour des terminaux - Une réponse à l'évolution de la réglementation en Europe (limitation des créneaux aériens de nuit et restriction de circulation pour les poids lourds) <p>Le projet a pour ambition</p> <ul style="list-style-type: none"> - La prise en charge de 700 000 tonnes/an de marchandises en fret ferré à grande vitesse. - L'économie de 56 000 TeC/an (tonnes équivalent carbone). 		

PROGRAMME

On distingue donc 3 zones de programmes compatibles entre elles :

- la zone A, qui doit recevoir la plateforme intermodale
- la zone B, zone naturelle, d'insertion paysagère et hydrologique
- la zone C, prévue pour l'aménagement d'une zone d'activités économiques.

Zone A : Plateforme multimodale

- implantation d'un terminal de 5 quais (4 voies).
- Implantation des équipements nécessaires à l'activité de traitement du fret et d'échange modal du fret (entrepôts, espaces de stockage, parkings et voiries)
- Mise en place de 3 types de services fret : express/rapide/différé
- Superficie aménageable : 72 ha.

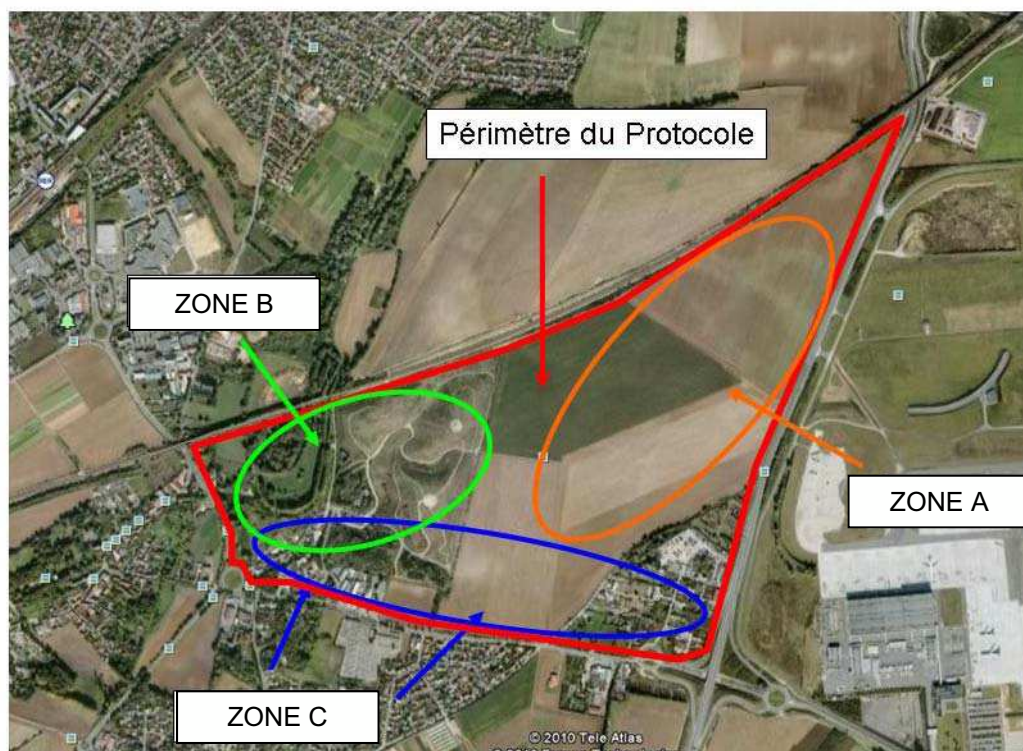
Zone B : zone naturelle, d'insertion paysagère et hydrologique qui sera préservée.

Zone C : activités, équipements et requalification d'entrée de ville

- Implantation d'activités liées de près ou de loin à la plateforme intermodale (activités captives, activités bénéficiant de la proximité, type fournisseurs ou clients, et activités sans lien direct mais intéressées par cette localisation particulière)
- La zone C sera aménagée par la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France.
- Superficie aménageable : 44 ha environ

PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL

Une étude d'aménagement et d'urbanisme est en cours.



ETAT D'AVANCEMENT

Plusieurs études de faisabilité ont été réalisées entre 2006 et 2010.

Un premier « test » grandeur nature a été réalisé en avril 2012, entre Lyon et Londres via Roissy.

Deux lettres d'intention ont été co-signées fin 2011 entre Goussainville, ADP et l'EPA Plaine de France :

- L'intention d'ADP et de l'EPA d'engager les études de programmation et de potentiel d'aménagement (cf. ci-dessous)

- L'engagement d'ADP pour le diagnostic et la gestion des opportunités foncières sur toute la zone de projet, et pour le portage foncier sur la zone de la plateforme (dite zone A).

Une étude à trois volets est lancée :

- Programmation économique de la ZAE liée à la plateforme intermodale
- Programmation et plan masse fonctionnel de la plateforme (y compris analyse des process, problématique de sûreté, réseaux divers, ...)
- Schéma d'aménagement et plan masse d'urbanisme (jusqu'à l'échelle du 1/1 000°) de l'ensemble de la zone de projet.

PHASAGE

Un planning opérationnel sera ensuite mis en place pour la création de la plateforme et l'aménagement de la ZAE. Les études s'étaleront jusqu'à fin 2015 puis les travaux seront phasés jusqu'en 2020. L'objectif est une mise en service en 2020.

MONTAGE OPERATIONNEL

Les études sont menées sous la maîtrise d'ouvrage respective d'ADP et de l'EPA Plaine de France.

Les acquisitions foncières pour la zone de la plateforme (« zone A ») sont menées par ADP.


La réalisation puis l'exploitation de la plateforme intermodale se fera sous maîtrise d'ouvrage d'une structure qui reste à identifier.

La maîtrise d'ouvrage de l'opération d'aménagement de la ZAE sera attribuée par consultation publique.

PILOTAGE DU PROJET

Le pilotage des études préalables est assuré conjointement par la Ville de Goussainville, l'association Roissy Carex, ADP et l'EPA Plaine de France. Le pilotage du projet d'ensemble sera identifié au terme de ces études préalables, en fonction des hypothèses de montage opérationnel retenues.

Projet n°7	VALORISATION DU TISSU ECONOMIQUE DE GOUSSAINVILLE		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Zones d'Activités Economiques Commune : Goussainville	STRUCTURE PORTEUSE	Goussainville / CARPF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Situées en entrée de Ville Sud, les zones d'activités économiques de Goussainville représentent une superficie totale de plus de 160 hectares. Goussainville pâtit aujourd'hui d'une image économique orientée vers la logistique, grosse consommatrice d'espaces et peu développeuse d'emplois. Ces zones d'activités économiques sont insuffisamment mises en valeur, vieillissantes composées d'espaces manquant de lisibilité et fonctionnant en vase clos. Ce fractionnement de l'espace est renforcé par les nombreuses coupures physiques (ferroviaires et routières), coupure historique par le Vieux Village, coupure verte par la vallée du Croult.</p> <p>Face à cette situation et à partir de réflexions menées depuis une dizaine d'années, la ville a décidé de lancer en 2010 une première étude en vue de requalifier ses zones d'activités.</p> <p>A proximité immédiate de la plateforme aéroportuaire de Roissy, la valorisation du tissu économique de Goussainville s'inscrit notamment dans une volonté de conforter le « moteur économique » que représente l'aéroport.</p> <p>Des disponibilités foncières d'environ 15 hectares sur l'ensemble de ces zones pourraient permettre l'implantation de nouvelles activités en complémentarité avec les activités du territoire et accueillir des filières innovantes et à haute valeur ajoutée. Cela pourra s'illustrer par l'implantation de structures relais comme une pépinière ou hôtel d'entreprises.</p> <p>Il s'agit d'encourager le développement d'activités qui sont, de manière directe ou indirecte, liées à la plateforme et à l'économie de la mobilité (en lien avec les principaux opérateurs comme Air France, Fedex ...).</p> <p>Le projet d'implantation sur la commune de Goussainville de la plateforme de fret ferroviaire CAREX et d'une zone d'activité économique dédiée à cette nouvelle activité, en est un exemple. Situé entre les parcs d'activités économiques existants et la plateforme de Roissy, le projet développera le lien géographique entre ces deux entités et renforcera l'attractivité du territoire et son identité économique liée à l'aéroport de Paris-CDG.</p> <p>La valorisation des zones d'activités économiques de Goussainville passera également par une offre de services mutualisés favorisant les économies d'échelle. Comme le préconise le titre I du CDT, cela doit concerner à la fois les services aux entreprises (gardiennage, entretien des espaces verts, achats groupés, emplois partagés, équipements audiovisuels communs, salles de réunion, expertises et conseil, showroom, flotte de véhicules partagés, etc.), les services aux salariés (conciergerie, restauration interentreprises, crèche, loisirs sportifs et culturels, ...) ainsi que les services liés aux déplacements (TC, modes doux, covoiturage, auto-partage, transport à la demande, etc.).</p> <p>L'intégration de Goussainville à la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France depuis le 1er janvier 2013 et son adhésion depuis 2011 à l'agence de développement économique Roissy Développement contribueront à valoriser le tissu économique de Goussainville en lien avec la plateforme.</p> <p>Dans ce cadre, en tant que communauté d'agglomération, les futurs projets de développement économique seront de la compétence de l'intercommunalité Roissy Porte de France. Les zones d'activités économiques de Goussainville seront ainsi d'intérêt communautaire et gérés par la CA Roissy Porte de France.</p> <p>Un détail du tissu économique est repris au sein des fiches 6 et 12. Par ailleurs, la partie Nord de la ZAE les Olympiades et Charles de Gaulle nécessitent la mise en œuvre d'une procédure globale d'aménagement alors que les ZAE Pont de la Brèche et François Mitterrand doivent être revitalisées.</p>		

OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>La valorisation du tissu économique de Goussainville consiste à transformer les zones d'activités économiques existantes d'une part en parcs d'activités multifonctionnels pour les zones d'activités Les Olympiades et Pont de la Brèche, et d'autre part en « secteur d'interface » pour le parc d'activité Charles de Gaulle et le quartier de la gare. Concernant les parcs d'activités multifonctionnels, les buts poursuivis sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Favoriser les échanges entre entreprises pour y développer des synergies et des logiques collaboratives - Connecter cette offre mixte avec le corridor métropolitain du CDT <p>Concernant « les secteurs d'interfaces », l'objectif principal consiste à favoriser les rapprochements entre les usagers du pôle économique et les populations locales : offre hôtelière, restauration, centres de formations, offres culturelles et de loisirs, etc. Ces objectifs correspondent à une volonté de construire une cohérence entre le développement économique de Goussainville et le corridor métropolitain.</p>	
PROGRAMME	<p>Plusieurs pistes d'action sont proposées pour la valorisation des zones d'activités économiques de Goussainville :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Requalification des infrastructures : voiries, stationnement, circulations douces, réaménagement des trottoirs, réseaux d'assainissement, et éclairage public (PPP), - Création d'une aire de stationnement poids lourd - Réfection des espaces verts - Offre de services mutualisés favorisant les économies d'échelle - Création d'une pépinière ou hôtel d'entreprises 	
DESSERTE TC	<p>DESSERTE ACTUELLE En termes d'accessibilité, la zone d'activité, notamment Les Olympiades, jouxte la gare RER D de Goussainville.</p>	<p>DESSERTE FUTURE Le maillage des cheminements « actifs » et des lignes de transport en commun sera renforcé et recomposé à partir des polarités développées dans le cadre du CDT.</p>
PLAN / ESQUISSE / VISUEL	<p>Périmètre des zones d'activités économiques</p> 	

ETAT D'AVANCEMENT

Une étude sur la requalification des parcs d'activités a été lancée en 2010 et réalisée en mai 2011.

Travaux en cours de réalisation :

- Réfection de l'éclairage public (1^{er} semestre 2013)
- Signalétique des activités économiques en cours

PHASAGE

A partir de 2013 un travail sur la définition d'un programme pluriannuel d'investissement pour la requalification des zones d'activités sera engagé. L'étude pré-opérationnelle prévue sur le quartier de la gare donnera des premières indications de projet sur la partie à l'Ouest de la gare de la zone Les Olympiades. La requalification sera conduite progressivement, sur toute la durée du CDT et en lien avec la recomposition du pôle gare RER Goussainville.

Projet n°8	REQUALIFICATION DU VIEUX VILLAGE DE GOUSSAINVILLE		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : nord-ouest Commune : Goussainville, Quartier du Vieux Village	STRUCTURE PORTEUSE	Ville de Goussainville
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le projet de requalification du Vieux Village de Goussainville répond à une ambition de revalorisation patrimoniale et s'inscrit dans l'ambition de renforcer l'offre culturelle et de loisirs autour d'équipements emblématiques.</p> <p>Remarquable dans sa perspective depuis la RD47A, l'entrée Sud de la Ville domine un îlot patrimonial constitué par l'Eglise Saint-Pierre Saint-Paul, et le « Vieux Village » de Goussainville. Centre historique de la Ville, situé majoritairement en zone B du PEB, il comporte un patrimoine riche avec notamment l'Eglise Saint-Pierre Saint-Paul classée monument historique.</p> <p>La plupart des maisons, rachetées aux habitants qui le souhaitaient par Aéroports de Paris (ADP), ont été murées. Cette mesure a entraîné une dégradation progressive du bâti.</p> <p>Face aux édifices très abimés, la Ville a acquis le patrimoine d'ADP en 2009.</p> <p>A proximité immédiate de la plateforme de fret ferroviaire CAREX et en entrée de ville sud, la revitalisation du Vieux Village s'inscrit dans un développement tourné vers l'amélioration du cadre de vie des habitants et la possibilité de renforcer l'offre culturelle et de loisirs dans un secteur où les perspectives de création de logements sont interdites.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet de revitalisation du Vieux Village va contribuer aux objectifs décrits dans le titre II du CDT de valorisation du site, ses paysages et son patrimoine.</p> <p>Il a pour but de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Redonner une âme au centre historique de Goussainville - Relier le quartier à la Ville - Améliorer le vivre-ensemble - Donner une ampleur et une attractivité à ce quartier - Renforcer les équipements et services publics - Rénover les constructions existantes - Instaurer un tissu artisanal de haute qualité pour promouvoir les métiers d'arts (broderie, ferronnerie, etc.), gage de promotion du savoir-faire français à proximité de la plateforme aéroportuaire. <p>La mise en œuvre de ce projet permettra en outre de réhabiliter les bâtiments principaux dont la dégradation se poursuit aujourd'hui par manque de moyens et d'entretien.</p> <p>Dans le cadre du CDT, l'objectif serait notamment de profiter de sa proximité immédiate avec des infrastructures routières stratégiques, en entrée de Ville et à 10 minutes de la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle pour mettre en valeur l'attrait de ce centre historique à destination des habitants du territoire mais également des touristes.</p>		
PROGRAMME	<p>La volonté politique de redonner une âme à ce quartier historique et de le relier au reste de la Ville s'est concrétisée tout d'abord par la rénovation de l'Eglise Saint-Pierre Saint-Paul entre 2010 et 2012.</p> <p>L'implantation d'un centre équestre dans le parc du Château et la création de jardins familiaux devraient également voir le jour entre 2012 et 2013.</p> <p>L'embellissement du parc du Château, la réhabilitation de la Maison du Parc et de son patrimoine bâti remarquable, ainsi que la mise en l'état des constructions environnantes sont également en projet.</p>		

PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL


ETAT D'AVANCEMENT

La rénovation de l'église Saint-Pierre Saint Paul a été lancée en 2010. Les deux premières tranches de travaux ont été réalisées entre octobre 2010 et septembre 2011. La 3^e tranche de travaux comprenant la rénovation de la toiture, de la charpente intérieure et la reprise de maçonnerie sur le côté nord, est en cours et devrait se terminer fin 2012.

Un bail emphytéotique a été signé le 23 mai 2012 entre la Ville et l'association des Attelages pour l'implantation d'un centre équestre au Vieux Village.

Plusieurs travaux de voiries et de traitement paysager du Vieux Village ont été lancés depuis 2011 dans le cadre de la valorisation de ce quartier.

Une procédure d'acquisition de terrains pour l'aménagement de jardins familiaux au Vieux Village est en cours. Le lancement d'une étude par l'EPA Plaine de France est en réflexion pour obtenir une vision globale et stratégique du projet à mener sur cette zone.

PROCEDURES

Le document d'urbanisme actuel permet la réalisation du projet tel que défini actuellement dans ses grandes lignes. Une révision du POS en PLU est engagée fin 2013.

Une fois que le programme sera établi de manière plus précise, il pourrait être envisagé de modifier le PLU selon les aménagements choisis.

CADRAGE FINANCIER (TRAVAUX DEJA ENGAGES)

INVESTISSEMENT		FINANCEMENT	
Rénovation de l'Eglise du Vieux Pays Tranche 1 (2010)	179 938 €	CG Val d'Oise (rénovation Eglise)	195 025 €
Tranche 2 (2011)	423 299 €	DRAC (rénovation Eglise)	163 260 €
Tranche 3 (2012)	618 482 €	Ville de Goussainville (rénovation Eglise)	863 434 €
Travaux voiries (2010-2011)	96 022 €	Financier Travaux voiries (2010-2011) et aménagement divers	132 711 €
Travaux d'aménagement et de rénovation divers	36 689 €	TOTAL	1 354 430 €
TOTAL	1 354 430 €		

PHASAGE

Etudes jusqu'à fin 2015. Programme de travaux ultérieurs restant à définir.

Projet n° 9	ECO QUARTIER LOUVRES-PUISEUX		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Nord-Ouest Commune : Louvres, Puisseux-en-France	MAITRE D'OUVRAGE	EPA Plaine de France
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>L'opération d'aménagement de l'Eco-quartier Louvres-Puisseux-en-France s'inscrit dans le cadre d'un projet global de restructuration et d'extension urbaine de ces deux communes faisant l'objet de réflexions depuis presque une décennie et qui est prévu par les documents d'urbanisme – SDRIF, SCOT du SIEVO, PLU et POS. Ce secteur bénéficie de plusieurs atouts : la situation stratégique par la proximité de la plateforme de Roissy et son pôle économique, un classement hors du PEB, présence de la gare de RER D et la proximité des grands axes routiers (Francilienne, RD317 et autoroute A1).</p> <p>Dans ce cadre, et conformément aux ambitions du CDT, le projet d'éco quartier a pour objectifs de créer une nouvelle offre conséquente de logements sur ce secteur et d'accroître ainsi son attractivité résidentielle. Sa réalisation s'accompagnera d'un renforcement des liaisons routières et des liaisons en transports en commun afin de connecter le secteur aux territoires environnants. Il s'agira enfin de créer un cadre de vie de qualité, le tout en intégrant les principes d'un aménagement durable.</p> <p>Afin de compléter l'effort lié à la construction de nouveaux logements, il a été acté par le Préfet de Région que la production de logements prévue dans le projet d'Eco-quartier de Louvres-Puisseux serait intégrée dans l'objectif de construction du CDT, car elle constitue une offre résidentielle majeure, hors PEB, à proximité immédiate du CERTF. En lissant l'ensemble de cette production prévue sur la durée du CDT (950 logements par an fixé par l'Etat), il convient de comptabiliser 220 logements par an.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>L'Eco-quartier Louvres-Puisseux reliant les deux communes, va accueillir à l'horizon 2027 environ 3 300 nouveaux logements, par l'urbanisation de nouveaux secteurs et par le renouvellement d'un secteur déjà urbanisé. Il favorisera l'émergence d'un nouveau pôle urbain central et structurant autour du quartier de la gare de Louvres tout en permettant la densification et la mixité d'usage du quartier. Ce pôle urbain sera en relation directe avec son environnement régional et l'enjeu de sa desserte par les transports en commun a été identifié par le STIF qui propose la mise en place d'une ligne de bus structurante reliant l'éco-quartier à la plateforme Paris CDG.</p> <p>De différentes typologies (maison individuelle au collectif) et des formes variées favorisant la mixité sociale et intergénérationnelle, ces logements seront adaptés à chacun. Cette opération sera ainsi remarquable du point de vue environnemental dont la conception du projet devra être innovante en termes de développement durable. Cela se fonde sur des labels « Nouveaux Quartiers Urbains », « @Aménagement durable » et la « Charte d'Aménagement Durable ».</p>		
PROGRAMME	<p>Le programme de l'opération se décline en trois secteurs : Quartier Gare, Frais-Lieux et Bois du Coudray</p> <ul style="list-style-type: none"> - Logements : 280 000 m² de SHON - Equipements publics (groupes scolaires, crèches, gymnase, centres de loisirs, agrandissement de l'école) - Infrastructures, espaces publics et VRD (pont sur la voie ferrée, l'élargissement du franchissement de la RD84, pôle d'échange, parc urbain, voiries primaires et secondaires, places publiques, espaces verts) - Commerces et services : 20 000 m² de SHON 		

**PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL**



ÉTAT D'AVANCEMENT

- Révision du plan local d'urbanisme de Louvres
- Elaboration du PLU de Puisieux-en-France
- Dossier de réalisation de la ZAC – en cours

PROCEDURES

Modification des documents d'urbanisme :

- Révision simplifiée du PLU de Louvres – en cours (approuvé au Conseil Municipal du 24/05/2012)
- Elaboration du PLU de Puisieux-en-France – en cours (arrêté au Conseil Municipal du 14/03/2012)

Procédures foncières, mise en œuvre d'une convention de veille et maîtrise Foncière en partenariat avec l'EPFVO

- acquisition par voie amiable
- acquisition par exercice du droit de préemption
- acquisition par voie d'expropriation
- ordonnance d'expropriation obtenue sur le secteur des Frais Lieux à Louvres
- élaboration d'un dossier de DUP travaux sur Pôle Gare et Puisieux
- procédure liée au classement/déclassement des voiries dans/hors le domaine public
- dépôt d'une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau (mai 2012)

Concertation :

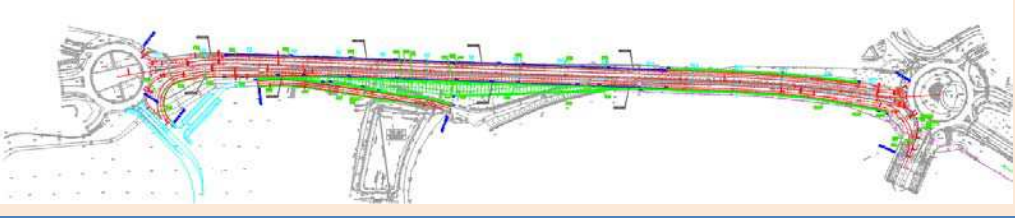
- création de la ZAC – achevée
- plusieurs enquêtes publiques auront lieu dans les prochaines années


CADRAGE FINANCIER

dépenses	K€	recettes	K€
Foncier	48,2	Droits à construire	134,5
Etudes	4,5	Subventions	28
Travaux	66,3		
Honoraires	11		
Participation aux équipements publics de superstructure	7,4		
Frais gestion financier et aléas	25,1		
Total	162,5	Total	162,5

PHASAGE

Phase de mise en œuvre s'étalant jusqu'en 2027.

Projet n°10	MISE A 2X2 VOIES RD 902A ET REQUALIFICATION EN BOULEVARD URBAIN		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : nord-ouest Commune : Roissy-en-France	MAITRE D'OUVRAGE	Conseil général du Val d'Oise
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le projet de mise à 2x2 voies de la RD 902a et sa requalification pour partie en boulevard urbain vise à optimiser les liaisons entre les fonctions économiques, les espaces et les usagers du territoire, conformément à l'une des ambitions du CDT.</p> <p>La RD 902a est identifiée comme route départementale de première catégorie structurante ce qui souligne le rôle majeur de cette voie dans une liaison Ouest-Est qui relie la RD 317 (ex-RN 17) et la rive Est de l'A1 et qui participe à la desserte du pôle aéroportuaire de Roissy et des zones d'activités implantées à Roissy-en-France. Le fort développement de cette partie du territoire de la Plaine de France a conduit cette voie à la saturation en terme de trafic.</p> <p>La réalisation de l'opération de mise à 2X2 voies de la RD 902a permettra d'accroître la capacité de cet itinéraire et ainsi d'améliorer l'accessibilité à la plate-forme aéroportuaire et le fonctionnement des zones d'activités.</p> <p>L'intérêt général de l'opération a été confirmé à l'occasion de l'enquête publique (2007). La déclaration d'utilité publique a été prononcée par le Préfet du Val d'Oise le 22 avril 2008.</p> <p>Par ailleurs, le Département s'est engagé à étudier l'aménagement en boulevard urbain de la RD 902a, entre la route de l'Arpenteur et le carrefour dit "du Terroir" avec aménagements en faveur des transports commun (voies dédiées, aide au franchissement,...), dans le cadre plus général de la création d'une liaison performante entre Goussainville et la plate-forme aéroportuaire de Paris CDG.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>L'opération contribue aux objectifs quantitatifs en matière d'accessibilité routière décrits dans le Titre II du CDT puisqu'elle vise à améliorer l'accessibilité à la plate-forme aéroportuaire de Paris CDG et aux zones d'activités environnantes en augmentant la capacité de sa desserte depuis et vers l'Ouest.</p> <p>Son orientation Est-Ouest renforce par ailleurs le maillage du réseau viaire structurant qui pâtit d'un déséquilibre entre voies radiales et voies de rocade.</p> <p>La requalification de la RD 902a pour partie en boulevard urbain contribuera quant à elle aux objectifs qualitatifs en matière d'aménagements routiers et de TC.</p>		
PROGRAMME	La mise à 2X2 voies de la RD 902a concerne la section comprise entre le carrefour de la Talmouse (avec la RD 317) et le carrefour du Terroir.		
PLAN / ESQUISSE / VISUEL	<p>Esquisse d'aménagement de la première section :</p> 		
ÉTAT D'AVANCEMENT			
Elaboration d'un dossier de consultation des Entreprises pour la réalisation d'une première tranche de travaux de terrassement et d'assainissement.			
CADRAGE FINANCIER			
Travaux de terrassement et d'assainissement de la 1 ^{ère} tranche : 1 M€ TTC (2013)			
PHASAGE			
Une 1 ^{ère} tranche de travaux de terrassement et assainissement pour la section comprise entre le carrefour giratoire de la Demi-Lune et l'accès au stand de tir sera mise en œuvre jusqu'à fin 2015.			

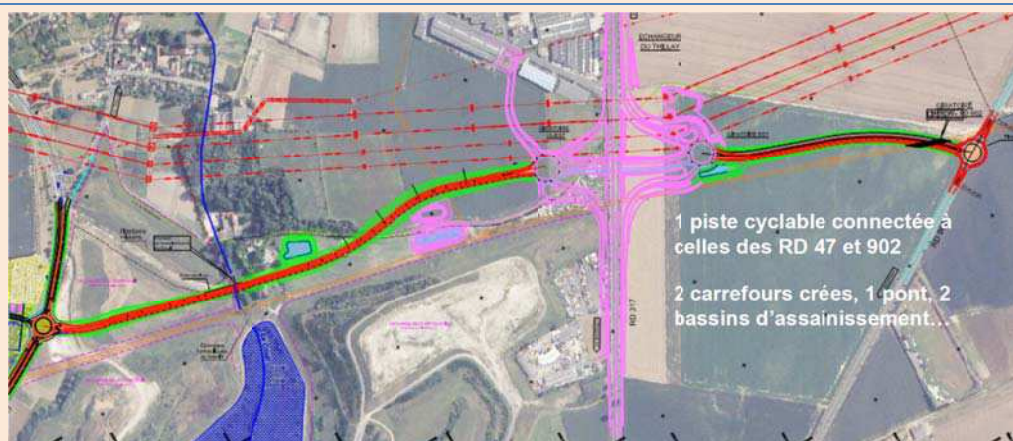
Projet n°11	DEVIATION RD47 (CONTOURNEMENT SUD DE LE THILLAY)		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : nord-ouest Commune : Gonesse, Le Thillay	MAITRE D'OUVRAGE	Conseil général du Val d'Oise
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Aujourd'hui et au regard des projets de développement, l'accessibilité est un enjeu de performance économique du territoire et de garantie de son développement futur. Malgré une densité en infrastructures importantes (A1-A3, A104, plusieurs routes départementales, lignes de RER), le territoire souffre d'un manque de desserte locale et fine entre ses différents secteurs : congestion routière importante, saturation des échangeurs, manque de liaisons est-ouest caractérisent aux heures de pointe la circulation routière quand l'accès aux emplois sur le secteur se fait encore essentiellement par le transport individuel motorisé (voiture, camions, taxis, deux-roues motorisés, ...).</p> <p>Elaboré et approuvé à deux reprises par le Conseil général (en 2004 et 2011), le projet dit de « déviation de la RD47 », contournement sud de Le Thillay, consiste en une voie nouvelle de liaison reliant les RD47, RD317 et RD902. Les deux sections qui la composent ont des rôles spécifiques pour offrir aux deux rives du territoire bordant cette voie des capacités d'accès nouvelles à la RD317.</p>  <p>Ce projet participe du développement d'un maillage local et complémentaire aux infrastructures existantes plus lourdes, et contribue ainsi à l'ambition du CDT d'optimiser les liaisons entre les fonctions économiques, les espaces et les usagers du territoire.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	Le projet a pour objectifs de : <ul style="list-style-type: none"> - Restaurer des fonctions d'échanges de la RD317 avec Gonesse et Roissy-en-France par la RD902, au niveau du diffuseur de Le Thillay. - Faciliter les échanges routiers directs entre la RD47 et la RD317 par un contournement Sud de Le Thillay, itinéraire alternatif à la RD47A et au réseau routier de cette commune (pour capter la circulation de transit). - Assurer une offre nouvelle de dessertes locales directes pour les futurs équipements publics (cimetière de Gonesse, parc urbain paysager). - En cela, il répond aux objectifs quantitatifs en matière d'accessibilité routière décrit dans le titre II du CDT. 		

PROGRAMME

Avec une chaussée à double sens (une voie par sens), branchée sur les ouvrages existants par des carrefours giratoires, et doublée par une piste cyclable bidirectionnelle, la voie nouvelle présente les caractéristiques courantes d'une voirie départementale de rase campagne.

La section Est (liaison RD 317 – RD 902) a pour principale fonction de rétablir les échanges supprimés à la Patte d'Oie et permettra de desservir Roissy. Elle mesure environ 490 m

La section Ouest (liaison RD 47 – RD 317), qui complètera, à terme, l'actuel maillage du réseau routier, a pour principale fonction d'assurer et faciliter la desserte locale à l'ouest de la RD 317 vers les communes du Thillay et de Gonesse. Elle mesure environ 1110 m.

PLAN
ESQUISSE
VISUEL

Tracé soumis à la concertation

ETAT D'AVANCEMENT

La concertation publique du projet s'est tenue du 31 janvier au 20 février 2012. Le bilan de la concertation a été approuvé par délibération du Conseil général du Val d'Oise en séance du 23 novembre 2012.

Suite à la concertation et aux oppositions émises, il convient de poursuivre les études sur la section est avec des variantes techniques suivantes :

- a - Tracé de la voie nouvelle plus au nord sur l'emprise de la voie agricole afin de limiter le morcellement des parcelles,
- b - Tracé de la voie nouvelle longeant le projet ferroviaire,
- c - Mobilisation de la RD902a pour à la fois offrir deux fois deux voies de circulation générale et un site-propre bidirectionnel pour les bus,
- d - Construction de bretelles d'échanges entre les RD317, RD84 et RD902 au droit de la Patte d'Oie de Gonesse



CADRAGE FINANCIER

L'opération est inscrite au Contrat particulier Région-Département du Val d'Oise 2007-2013.
Investissement évalué à 16,8 M€ TTC en juin 2012.
La Région Ile-de-France contribue à hauteur de 5,25 M€

PHASAGE

Le projet se décompose en deux sections présentant des fonctionnalités distinctes et pouvant être réalisées en deux temps :

- La section Est (liaison RD 317 – RD 902) est à réaliser en priorité car elle sert plus directement les enjeux de développement du territoire et présente les moindres contraintes techniques et coût.
- La section Ouest (liaison RD 47 – RD 317) doit voir sa réalisation coordonnée avec l'aménagement de la nouvelle branche du RER D par RFF car les deux projets sont juxtaposés sur environ 800 m.

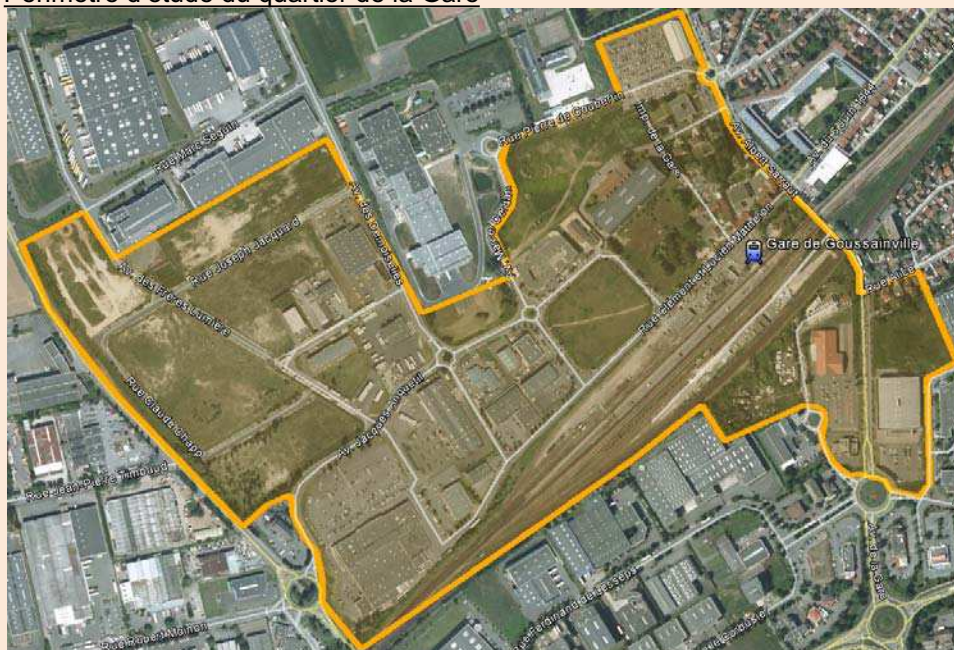
L'enquête publique se tient en 2013.

De 2014 à 2019 : Déclaration du projet d'utilité publique, acquisitions foncières, puis travaux d'aménagement en plusieurs phases, avec une mise en service progressive de l'équipement section par section.

Projet n°12	GARE DE GOUSSAINVILLE : REQUALIFICATION DU QUARTIER DE LA GARE		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Pôle Gare Commune : Goussainville	MAITRE D'OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	/ CARPF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>A l'intersection des ZAE et des quartiers d'habitat, le quartier de la gare principale de Goussainville, d'environ 47 hectares constitue une centralité forte notamment en termes de mobilité. Desservie par le RER D et plusieurs lignes de bus, il est possible de rejoindre Paris en 25min et Roissy en 15min.</p> <p>Le projet comprend un pôle d'échange et l'aménagement de l'ensemble du quartier de la gare visant à améliorer le fonctionnement quotidien de ce site par le biais d'actions en matière d'organisation fonctionnelle d'insertion urbaine et économique pour l'amélioration de la qualité de service offerte aux voyageurs.</p> <p>Ainsi, l'aménagement du pôle d'échange et du quartier de la gare doit faire apparaître un pôle de centralité pour la Ville de Goussainville et le territoire de la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France, en lien direct avec Paris et la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle.</p> <p>Dans le cadre du CDT, la requalification du pôle gare devra prendre en compte le développement des liaisons Est-Ouest en transport en commun et notamment l'implantation d'un TCSP Goussainville-Roissy et Goussainville-Parc des Expositions (cf étude du STIF sur les déplacements à destination du secteur de Roissy) Ces liaisons bus faciliteront l'accès aux emplois du pôle aéroportuaire de Roissy pour les habitants de Goussainville dans des conditions de transport optimales.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>La requalification du quartier de la gare a pour but principal de créer un pôle de centralité rayonnant au-delà des limites communales, doté d'une diversité d'activités économiques, tout en sachant donner une centralité urbaine à la Ville de Goussainville</p> <p>Le projet favorisera des radiants s'ouvrant sur le centre commercial, les espaces économiques et d'habitation à proximité, tout en valorisant les équipements publics existants et à créer sur place.</p> <p>Ses orientations spécifiques sont de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer un espace public ouvert - Faire de ce quartier un pôle de centralité à l'échelle intercommunale en lien direct avec la plateforme aéroportuaire Roissy Charles de Gaulle - Améliorer l'accessibilité et valoriser les piétons 		
PROGRAMME	<p>Sur un périmètre de 47 ha, on distingue 2 zones de projet interdépendantes à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le pôle Gare - Le quartier de la gare comprenant le pôle Gare et ses abords <p>Sur le périmètre du pôle Gare, une convention de veille foncière a été signée le 10 janvier 2011 entre l'Etablissement Public Foncier du Val d'Oise (EPFVO) et la Ville de Goussainville. L'EPFVO réalise des acquisitions foncières sur le périmètre du Pôle Gare afin de faciliter les opérations d'aménagement et en assurer le portage dans l'attente de la phase opérationnelle du projet.</p> <p>Ces opérations comporteront notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'aménagement des voiries pour renforcer la sécurité des piétons - La création de parkings supplémentaires - L'implantation de nouveaux commerces diversifiés, utiles aux usages de la gare <p>Sur le périmètre plus global du quartier de la gare, comprenant une partie de la zone d'activités Les Olympiades, plusieurs disponibilités foncières permettront une densification des activités économiques sur ce secteur.</p>		

PLAN / ESQUISSE / VISUEL

Périmètre d'étude du quartier de la Gare



ETAT D'AVANCEMENT

Dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle du Plan de Déplacement Urbain (PDU) d'Ile de France, une étude a été lancée par Goussainville en collaboration avec l'EPA Plaine de France et le STIF en 2004. Cette étude a abouti à la validation d'un contrat de pôle le 23 février 2006.

Pour accompagner le réaménagement en pôle multimodal de la gare principale et de ses abords, une convention de veille foncière a été conclue entre la ville et l'Etablissement Public foncier du Val d'Oise (EPFVO) le 10 janvier 2011 pour une durée de 6 ans.

Plusieurs outils ont été mis en place afin de faciliter l'aménagement de ce secteur et la diversification des commerces. En outre, un droit de préemption urbain renforcé ainsi qu'un droit de préemption sur les fonds artisanaux, les fonds de commerce et les baux commerciaux ont été instaurés fin 2010.

Une étude relative à l'aménagement du quartier de la gare a été initiée par le cabinet EAU par le biais de l'EPA Plaine de France entre janvier et juin 2012.

Une consultation sur une étude pré-opérationnelle portant sur l'aménagement du quartier de la gare a été lancée par la Ville de Goussainville en janvier 2013.

PROCEDURES

Réactualisation du contrat de Pôle signé en 2006

Révision du POS en PLU lancée en 2013

Poursuite d'acquisition du foncier à l'amiable ou par préemption par l'EPFVO

CADRAGE FINANCIER

Etude pré-opérationnelle : 250 000€

A ce stade des études, il n'est pas possible d'évaluer les investissements actualisés selon la base du contrat de pôle de 2006.

PHASAGE

Les études puis les travaux interviendront sur une période s'étalant de 2013 à 2023.

Projet n°13	INTERNATIONAL TRADE CENTER PARIS-CHARLES DE GAULLE												
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Centre de Congrès & d’Affaires International Commune : Roissy-en- France	MAITRE D’OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	/ Roissy Eurocentre SARL										
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>International Trade Center Paris fait partie intégrante de la stratégie du « Cluster des Echanges Internationaux » élaborée par les intercommunalités de Roissy Porte de France et de Terres de France.</p> <p>Ce futur équipement représente la réalisation du 1^{er} complexe intégré Congrès/Affaires en Europe, s’inscrivant ainsi dans la dynamique « Grand Paris » et permettant de renforcer à l’international la position de Paris, notamment en tant que 1^{ère} destination de tourisme d’affaires au niveau mondial.</p> <p>Sur un terrain de 13 hectares, ce complexe comprendra un centre de congrès, des halls d’exposition, un immeuble de bureaux, 7 hôtels et une résidence hôtelière.</p>												
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>ECONOMIQUE : De par la diversité de ses équipements, ITC PARIS contribuera à favoriser les échanges internationaux à tous niveaux : investissements, tourisme d’affaires – congrès, expositions, conventions, événementiels d’entreprise, tourisme de loisirs, escale gastronomique et culturelle. 1,2 millions de visiteurs sont attendus par an.</p> <p>Sur le plan de l’emploi, cela se traduira par environ 2.500 emplois directs à terme, essentiellement dans les secteurs de la restauration et de l’hôtellerie. En parallèle, la mixité des activités sur le site créera naturellement des emplois indirects tous corps de métier pour assurer l’ensemble de la logistique inhérente à la partie congrès, expositions et événementiels</p> <p>ENVIRONNEMENTAL : ITC PARIS s’engage dans une démarche très exigeante en matière d’objectifs environnementaux et innovants et mise sur les énergies renouvelables à hauteur de 30 – 40% des besoins énergétiques généraux. En plus des certifications HQE, BBC et des labels internationaux BREEAM & LEED réduisant la consommation de façon significative, la dernière technologie SMART GRID est envisagée pour mutualiser et transférer l’énergie entre les différentes entités du site en fonction des besoins</p>												
PROGRAMME	<p>Sur un terrain de 13ha, ce complexe comprendra un centre de congrès pouvant accueillir 5.000 participants. L’ITC Club et 1 immeuble de bureaux de 21 000 m² viendront compléter l’offre. S’y ajouteront 7 hôtels pour une capacité de 1734 chambres, une résidence hôtelière, un food-court de 4 000m².</p> <table border="1" data-bbox="580 1682 1222 1899"> <tr> <td>Espace Congrès & Conf.</td> <td>35 000 m²</td> </tr> <tr> <td>Halls d'Exposition</td> <td>49 000 m²</td> </tr> <tr> <td>Bureaux & Services</td> <td>25 000 m²</td> </tr> <tr> <td>Locaux techniques</td> <td>10 000 m²</td> </tr> <tr> <td>7 unités hôtelières</td> <td>1 734 ch</td> </tr> </table>			Espace Congrès & Conf.	35 000 m²	Halls d'Exposition	49 000 m²	Bureaux & Services	25 000 m²	Locaux techniques	10 000 m²	7 unités hôtelières	1 734 ch
Espace Congrès & Conf.	35 000 m²												
Halls d'Exposition	49 000 m²												
Bureaux & Services	25 000 m²												
Locaux techniques	10 000 m²												
7 unités hôtelières	1 734 ch												

**PLAN
ESQUISSE
VISUEL**

DESSERTE TC
DESSERTE ACTUELLE

Le projet ITC se situe à proximité immédiate de l'aéroport Paris-CDG et de la zone hôtelière de Roissy en France.

En transport en commun, il n'est pas situé à proximité immédiate d'une gare de RER, mais est accessible depuis l'aéroport en bus par une ligne (32), qui a été identifiée par le STIF comme ligne structurante de desserte du territoire (liaison Goussainville-CDG)

DESSERTE FUTURE

Le projet bénéficiera d'une desserte routière réaménagée (route de l'arpenteur, fiche action n°19). La ligne Goussainville-CDG a vocation à être aménagée à terme pour permettre la circulation de bus à haut niveau de service, sur un itinéraire qui sera en partie en site propre.

L'ITC sera desservi par le projet de TCSP qui circulera sur le corridor métropolitain, et qui le mettra en liaison directe avec les autres sites du CERTF, notamment l'aéroport, la zone hôtelière avoisinante et le PIEX.

Pour favoriser l'accès au site par des transports collectifs, les capacités de stationnement VP du projet seront affinées et il est prévu une modification du PLU pour faire évoluer les normes de stationnement.

ÉTAT D'AVANCEMENT

2007 - Acquisition du terrain de 13ha

Janvier 2011 – Obtention de 2 permis de construire Nord/Sud purgés de tout recours

L'ensemble des études de sol (géotechnique, amiante, plomb, pollution) ont été finalisées.

Appels d'offres AMO & Responsable de Programme en cours.

Finalisation des études en cours

CADRAGE FINANCIER

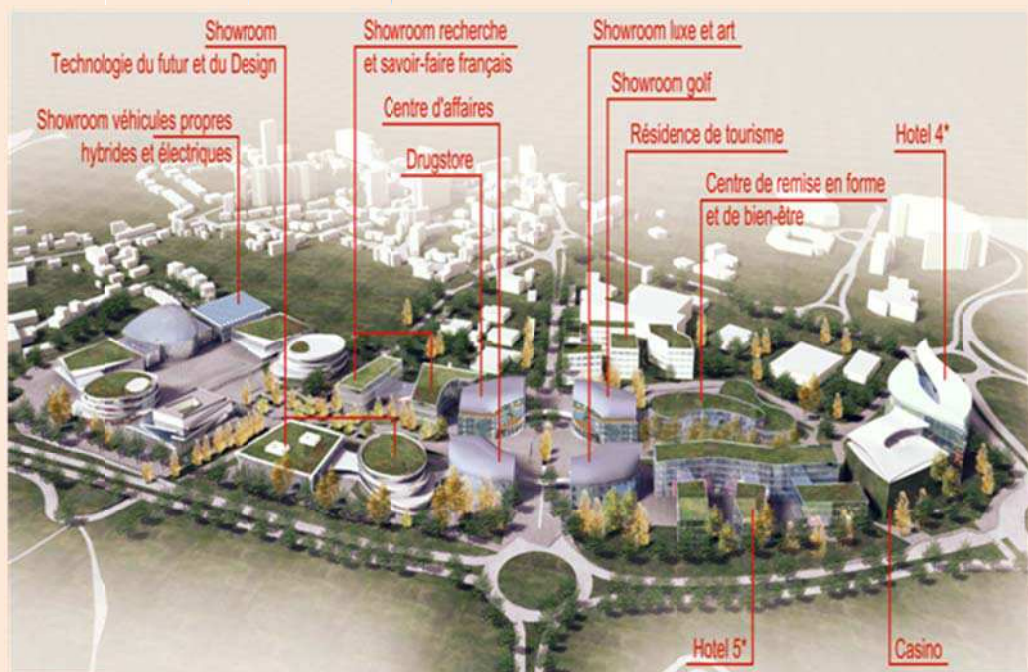
Ce projet représente un investissement de 600 millions d'euros.

PHASAGE

Début des travaux : 2014

Ouverture au public en 2016

PROJET N°14	CARREFOUR INTERNATIONAL DE L'INNOVATION TECHNOLOGIQUE ROISSY PORTE DE FRANCE		
LOCALISATION	Roissy-en-France	MAITRE D'OUVRAGE	SODECiIT/ NEXITY SEMAVO
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>La réalisation, sur le territoire de la commune de Roissy-en-France, de vitrines permanentes et animées des savoir-faire technologiques d'entreprises françaises et internationales, permettra de valoriser les innovations porteuses à haute valeur ajoutée dans un but d'accueil, d'exposition, de promotion et d'échanges à destination du tourisme d'affaires international.</p> <p>Porte ouverte sur le monde grâce à l'aéroport Paris-CDG, le projet de Carrefour International de l'Innovation Technologique (CiiT) sera un pôle de destination du tourisme d'affaires, une nouvelle adresse de classe mondiale permettant de conforter l'attractivité du Grand-Paris et de contribuer au dynamisme du cœur économique de Roissy Terres de France</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le Carrefour International de l'Innovation Technologique sera un lieu de valorisation de la mode, du design et des technologies du futur s'intégrera dans la stratégie d'ensemble du développement territorial du Grand-Roissy.</p> <p>La réalisation d'un projet architectural de qualité et compact son organisation spatiale et les performances énergétiques dont il bénéficiera témoigneront de sa vocation en termes de recherche, d'innovation et de savoir-faire.</p> <p>Dans cette programmation, le ludique, l'activité sportive en salle, le luxe, l'art et l'excellence hôtelière et gastronomique joueront un rôle prépondérant à la réussite de cette ambition immobilière.</p>		
PROGRAMME	<p>Les bâtiments et les showroom du Carrefour International de l'Innovation Technologique se déclinent autour des thématiques suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Les véhicules propres, hybrides et électriques ; 2. les technologies du futur et le design ; 3. la recherche et le savoir-faire français ; 4. un centre d'affaires et des bureaux d'accueil ; 5. un drugstore et ses boutiques spécialisées ; 6. le luxe français et l'art contemporain ; 7. le golf et ses accessoires ; 8. la remise en forme physique et le bien-être ; 9. un casino, des clubs branchés et une salle de spectacles ; 10. un hôtel 5**** ; un hôtel 4**** ; une résidence de tourisme. <p>La surface développée du CiiT représentera environ 110 000 m². Les collectivités étudieront avec le porteur du projet les moyens de maîtriser le nombre de places de stationnement compte tenu de la future desserte du site en TC. Les capacités de stationnement VP du projet seront affinées et il est envisagé une modification du PLU pour faire évoluer les normes de stationnement.</p>		

**PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL**

ETAT D'AVANCEMENT

Le programme du Carrefour International de l'Innovation Technologique Roissy-Porte de France (ZAC Sud Roissy) a été approuvé fin 2012 par la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France et la Commune de Roissy-en-France.

Les acquisitions foncières se poursuivent et représentent environ 70% des 11 ha de la ZAC.

PROCEDURES

Modification du dossier de création de la ZAC : début 2013

Adaptation du PLU : fin 2013

Obtention de la DUP : 2ème semestre 2014

PHASAGE

Réalisation des travaux de la ZAC: mi 2015

Début des travaux de construction : 2ème semestre 2015

Ouverture programmée au public : 1er semestre 2018

MONTAGE OPERATIONNEL

La ZAC Sud Roissy a été concédée à la SEMAVO, (société d'économie mixte du Val d'Oise) par la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France.

Un protocole d'accord en vue de la réalisation du Carrefour International de l'innovation Technologique Roissy Porte de France a été signé entre la SEMAVO et SODECiiT.

Projet n°15	LIEU DE VALORISATION DES SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : secteur central Commune : Roissy-en-France	MAITRE D'OUVRAGE	Commune de Roissy-en-France
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le territoire de la commune de Roissy-en-France se situe à proximité immédiate de l'aéroport Roissy CDG (5 minutes) qui accueille environ 60 millions de passagers par an. Fort de son parc hôtelier de plus de 5 000 chambres qui concentre chaque année plus de 1,6 millions de nuitées, la commune occupe ainsi une situation stratégique et privilégiée au contact direct de flux touristiques, notamment dans le domaine du tourisme d'affaires.</p> <p>Dans ce contexte, une propriété d'un peu plus d'un hectare située dans la partie sud du village à proximité immédiate de l'église, focalise depuis de nombreuses années l'attention de la commune. Non seulement parce qu'elle est en lien direct avec le parc hôtelier, mais aussi parce qu'elle bénéficie de forts atouts historiques et paysagers, de par son architecture et le parc boisé dans lequel elle se situe. Cette propriété se trouve également proche de futurs lieux de développement économiques comme la ZAC Sud-Roissy et le site du « Trapèze ».</p> <p>L'objectif est d'y créer un lieu de valorisation des savoir-faire français dans le domaine de l'artisanat et de l'artisanat d'art.</p> <p>Ce projet contribuera ainsi à l'ambition du CDT de créer un cluster des échanges internationaux et de mise en valeur de la filière tourisme d'affaires. Il contribuera également à l'ambition de renforcer l'offre culturelle et de loisirs du territoire autour d'équipements emblématiques.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>L'objectif du projet est de tirer parti des flux touristiques transitant par Roissy et de la dynamique dont ils sont porteurs pour présenter et promouvoir les savoir-faire français dans un site spécifique de qualité, représentatif du patrimoine français de par son architecture et son caractère paysager. La mise en œuvre de ce projet permettra en outre de valoriser ce site et de réhabiliter le bâtiment principal dont la dégradation se poursuit aujourd'hui par manque de moyens et d'entretien.</p> <p>En cela, ce projet répondra à la fois aux objectifs qualitatifs affirmés dans le titre II du CDT de protection et valorisation du patrimoine architectural et paysager, mais également aux objectifs quantitatifs de création d'emplois sur le territoire, et aux objectifs qualitatifs en matière d'actions locales de développement économique</p>		
PROGRAMME	<p>Ce lieu serait principalement composé d'espaces d'exposition interactifs dédié à la valorisation et à la promotion des savoir-faire français dans le domaine de l'artisanat. Il comprendrait également des espaces de réception et de conférences, d'accueil, de vente, ainsi qu'un restaurant gastronomique. La mise en œuvre de ce projet nécessite au préalable de maîtriser le foncier et de mener des études complémentaire permettant d'affiner la programmation préalablement au lancement d'un concours d'architecte.</p>		
DESSERTE TC	DESSERTE ACTUELLE -	DESSERTE FUTURE La desserte du site sera assurée par la ligne COMET mais aussi par le RD 902 A et le projet de ligne structurante identifiée par le STIF	
ETAT D'AVANCEMENT			
Phase d'acquisition en cours.			
PROCEDURES			
Le document d'urbanisme actuel permet la réalisation du projet tel que défini actuellement dans ses grandes lignes. Une modification du PLU pourrait cependant être envisagée une fois que le programme sera établi de manière plus précise.			
PHASAGE			
Etudes sur 2013 – 2014 / Travaux en 2015 Ouverture prévue en 2016			

Projet n°16	TRAPEZE		
LOCALISATION	Rond-point de la clé de France - ROISSY EN FRANCE	MAITRE D'OUVRAGE	CARPF et Commune de Roissy en France
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le secteur du Trapèze constitue l'un des lieux majeurs d'affirmation du CERTF. Les élus de la CARPF en accord avec la CATF, souhaitent engager un travail partenarial avec les acteurs institutionnels de l'éducation et de la formation afin d'accueillir sur le secteur du Trapèze un équipement de formation supérieure en liaison avec les métiers de l'aérien et du tourisme (hôtellerie, restauration, événementiel, communication ...). Le projet s'inscrit en continuité du tissu urbain existant le long de l'axe structurant du RD 902A, futur boulevard urbain qui accueillera une desserte bus en site propre. Cela renforcera ainsi les fonctions à caractère métropolitain identifiées dans le projet.</p> <p>Les possibilités d'extension urbaine offertes par le SDRIF par mutualisation seront mobilisées dans le cadre du SCOT du Sievo pour permettre la réalisation du projet du Trapèze, en continuité de l'urbanisation existante de la commune de Roissy, dans le respect du front urbain d'intérêt régional, et en assurant la préservation des 400 hectares d'espaces agricoles du Triangle de Gonesse.</p> <p>Il permettra de créer une véritable lisière agri-urbaine au sud de la place aéroportuaire en interface entre les secteurs d'activité, agricoles ou naturels. En valorisant leur proximité, il contribuera à créer un paysage spécifique et à limiter l'urbanisation des terres agricoles.</p> <p>Ce projet participera ainsi à la mise en place du Corridor Métropolitain et au développement économique qu'il portera en assurant la continuité entre les secteurs économiques de part et d'autre de l'A1 et avec la zone hôtelière de Roissy.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet du Trapèze se fonde sur les ressources que représentent son environnement paysager et agricole et sa situation au sein du Corridor métropolitain. La topographie du site est un atout et génère un point haut (côté Sud du Trapèze), qui donne une vue d'une grande qualité sur Paris. Le site est également en façade sur l'autoroute A1 et pourrait constituer un effet vitrine qui serait un atout pour un équipement métropolitain. Sa conception intégrera des objectifs très ambitieux en termes de qualité environnementale, urbaine et paysagère.</p> <p>Le principe d'interpénétration entre les différents espaces et fonctions (parcs d'activité, espaces agricoles et de loisirs) se propose de définir une nouvelle trame d'implantation des activités et des équipements métropolitains sur un périmètre d'une vingtaine d'hectares, qui reste à définir par le SCOT du Sievo en cours de révision.</p>		
PROGRAMME	<p>Le trapèze entend accueillir un équipement de formation supérieure en liaison avec les métiers de l'aérien et du tourisme (hôtellerie, restauration, événementiel, communication ...). Des études de programmation et techniques seront engagées, notamment avec les partenaires institutionnels impliqués dans la formation.</p> <p>Compte tenu de son caractère métropolitain, la desserte de ce secteur devra être assurée par le CoMet et par la ligne 32 identifiée par le STIF dans l'étude d'amélioration des déplacements à destination de Roissy.</p>		
DESSERTE TC	DESSERTE ACTUELLE -	DESSERTE FUTURE La desserte du site sera assurée par la ligne COMET mais aussi par le RD 902 A et le projet de ligne structurante identifiée par le STIF	
ETAT D'AVANCEMENT			
Etudes à engager			
PHASAGE			
Travail partenarial de définition de l'équipement de formation supérieure à engager dès 2014. Le processus se développera en continu jusqu'à la mise en œuvre de l'équipement.			

Projet n°17	AEROVILLE		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : secteur Central Commune : Roissy-en-France Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	SCI Aéroville
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	Aéroville s'inscrit en cohérence avec les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire au niveau du CDT. Ce projet permet de densifier des emprises d'ADP qui étaient disponibles, et de compléter l'offre de services et de commerces à destination des habitants et des salariés de la plateforme. Cet enjeu a été largement repris dans le cadre du CDT, dont les acteurs ont perçu, dès la genèse du projet Aéroville, la pertinence de l'implantation. Ainsi l'ensemble des collectivités concernées ont su mettre en œuvre, ensemble, les moyens permettant la réalisation d'Aéroville sans même attendre que le CDT ne soit en place.		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet répond à plusieurs des objectifs et priorités affirmés par le CDT :</p> <p>1 – Objectif en termes d'emploi et de développement économique S'inscrivant dans un nouveau territoire, il est apparu naturel pour Unibail-Rodamco de faire bénéficier les populations du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis de l'impact économique de ce projet et de mettre en place des partenariats avec l'ensemble des territoires pour aider l'emploi local. A terme, environ 2 500 emplois directs seront créés pour l'exploitation du centre. Dans un contexte économique incertain, Unibail-Rodamco a souhaité aller plus loin en incluant également les entreprises de construction dans les partenariats afin de faire bénéficier les actifs de la zone d'emplois de ce projet dès aujourd'hui. Pendant la phase chantier, ce sont jusqu'à 700 compagnons qui sont mobilisés. Ainsi, une convention a été signée entre la SCI Aéroville, la Communauté d'Agglomération Terres de France (CATF) et la Maison de l'Emploi de l'Est du Val d'Oise (M2E95) afin de mettre en place les outils permettant de coordonner l'offre et la demande d'emploi dans un objectif de maximiser le recrutement en local : Des clauses d'insertion sociale ont été intégrées aux contrats de construction pour promouvoir l'emploi des personnes rencontrant des difficultés particulières d'insertion. Ainsi, 10% du volume des heures travaillées pour la construction sera réservé aux salariés du bassin d'emploi géré par la CATF et la M2E95 Pendant l'exploitation du centre, tous les locataires et entreprises intervenant dans la gestion du centre seront incitées à recruter localement avec un objectif de 75% du recrutement en local.</p> <p>2 – Objectif en termes d'urbanisme et de développement durable Aéroville sera le premier centre de commerces et de services d'une nouvelle génération. Consciente que l'évolution des habitudes de consommation évolue vers la vente par correspondance et par internet en particulier, qui présente l'inconvénient d'être déshumanisée, la SCI Aéroville conçoit un lieu de partage, d'expériences et d'étonnements, conçu par l'architecte Philippe Chiambaretta et comprenant une offre complète (200 boutiques) dans tous les domaines de la distribution et pour tous les budgets. Les enseignes y planteront toutes leur dernier concept, et seront incitées à créer des vitrines exceptionnelles mesurant de 6 à 8 mètres de hauteur dans des mails dont les dimensions sont celles d'une rue parisienne. Une place importante sera par ailleurs réservée aux services (poste, pharmacie, crèche, etc...), permettant de répondre aux besoins de tous.</p> <p>Enfin, Aéroville a été conçu en suivant une démarche environnementale dès les premières esquisses. La qualité environnementale du projet sera assurée par l'engagement du projet dans une démarche de certification en suivant le référentiel</p>		

	BREEAM, pour lequel Unibail-Rodamco vise une certification « Excellent ». L'utilisation de la géothermie permettra de réduire les émissions de CO2 de 307 tonnes par an, soit l'équivalent d'une voiture parcourant 30 fois le tour de la Terre chaque année pendant 30 ans.	
PROGRAMME	84 000m ² de commerces, services et loisirs 200 boutiques 20 restaurants 1 cinéma avec 12 salles 1 hypermarché Auchan avec un Drive	
DESSERTE TC	DESSERTE ACTUELLE <ul style="list-style-type: none"> • De nombreuses lignes TC en diffusion ou en trajet direct desservent le secteur et notamment l'axe où sera situé l'entrée piétonne du centre commercial (av. des Buissons). Toutefois, l'offre est inadaptée, notamment le soir et le week-end 	DESSERTE FUTURE <ul style="list-style-type: none"> • Des réflexions pilotées par le STIF sont en cours pour améliorer la desserte TC du centre • Avec 40 000 visiteurs/jour et 2500 emplois à terme, Aéroville justifierait à lui-seul une gare supplémentaire sur la ligne B du RER.
PLAN / ESQUISSE / VISUEL		
ETAT D'AVANCEMENT		
Structure béton avancée à 45% Lots techniques démarrés le 1 ^{er} avril 2012 Lots décoration : démarrage décembre 2012		
PHASAGE		
Ouverture : fin 2013		
MONTAGE OPERATIONNEL		
Bail à construction consenti par ADP à la SCI AEROVILLE pour 70 ans à compter du 31 mai 2011 Réalisation des travaux sous Maîtrise d'Ouvrage SCI Aéroville (100% groupe UNIBAIL-rodamco) Financement 100% privé. La SCI Aéroville finance par ailleurs 12.5 M€ d'aménagements routiers permettant d'absorber les augmentations de trafic		

Projet n° 18	ETUDE DE FAISABILITE DU POLE DE CONSERVATION DU PATRIMOINE HISTORIQUE ET VIVANT DU TERRITOIRE		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : secteur central Commune : à définir	MAITRE D'OUVRAGE	CARPF/CATF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	Le CDT du Cœur économique de Roissy Terres de France porte le projet d'un pôle de conservation de patrimoine historique et vivant du territoire. Ce projet s'appuie sur la présence à Roissy-en-France d'ARCHEA, musée consacré à l'archéologie en Pays de France, et entend s'inscrire dans la continuité de ses actions pour la conservation du patrimoine archéologique, principalement issu d'opérations d'archéologie préventive, tout en l'ouvrant aux témoins de la mémoire plus contemporaine du territoire.		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	Ce projet vise à assurer de façon exemplaire la conservation, la gestion et la mise à disposition auprès des scientifiques de ces diverses collections, prévoyant aussi un accès pour le grand public via des manifestations. Il entend notamment explorer les thématiques de l'évolution de l'occupation du territoire (histoire de l'urbanisation, passé agricole, vague d'immigration), de l'histoire industrielle, des métiers, etc. Le périmètre du projet concerne un vaste territoire allant au-delà des collectivités signataires du CDT.		
PROGRAMME	La 1ère étape sera la réalisation d'une étude faisabilité scientifique et culturelle, qui aura comme objectifs principaux de recenser les structures, tant publiques que privées, détenant des collections liées à l'histoire du territoire, d'identifier parmi ces structures celles désirant s'associer au projet, de préciser leurs besoins et enfin de définir les fonctions que devra assurer le Pôle de Conservation (stockage, nettoyage, étude, consultation, etc.). Pour cette étude, tous les acteurs liés aux CDT seront sollicités, les collectivités signataires, les associations, les acteurs privés comme ADP ou Air France-KLM. Une 2nde étape sera la réalisation d'une étude de faisabilité technique, d'après les résultats de la 1ère étude.		

ETAT D'AVANCEMENT

2012 (2ème semestre) : rédaction d'un cahier des charges et publication d'une consultation publique afin de choisir le prestataire qui réalisera l'étude de faisabilité scientifique et culturelle. (réalisé)

2013 : réalisation de l'étude qui a pour objectif :

- identification et localisation des collections liées à l'histoire du territoire,
- détermination des potentiels partenaires du projet et de leurs besoins
- définition du concept de pôle de conservation en fonction des collections et des thématiques,
- définition de l'emplacement. En l'état actuel de la réflexion, ce Pôle pourrait être implanté au plus près de l'aéroport, sur le secteur dit du Trapèze. Cette localisation permettra une grande accessibilité aux scientifiques mais aussi aux structures de valorisation, qui pourront alors en assurer au mieux la communication au grand public.

PHASAGE

Fin 2013 : rendu de l'étude de faisabilité avec plusieurs scénarii possibles.

2014 : réalisation de l'étude de faisabilité technique.

Projet n°19	REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DE L'ARPEUTEUR		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur central Commune : Roissy-en-France	STRUCTURE PORTEUSE	ADP / CARPF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>La communauté d'Agglomération Roissy Porte de France et la mairie de Roissy-en-France ont souhaité mener, en partenariat avec Aéroports de Paris propriétaire de la voie et Air France Industries dont certaines des installations se situent sur ce secteur, une étude sur la route de l'Arpenteur.</p> <p>L'objectif de cette réflexion est d'abord d'accompagner les développements du secteur nord-ouest du CDT.</p> <p>Afin d'anticiper l'augmentation des flux et des échanges au nord-ouest de la plateforme aéroportuaire, et pour permettre aux entreprises implantées et en cours d'implantation (ITC par exemple) une bonne accessibilité à leurs installations, il était souhaité une meilleure connexion du réseau viaire de Roissy en France avec la route de l'Arpenteur et sur cette base nécessaire de travailler à l'aménagement et l'augmentation ponctuelle de la capacité sur la route de l'Arpenteur.</p> <p>Ce secteur est stratégique pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> - C'est une porte d'entrée de la plateforme aéroportuaire, cœur économique du CERTF ; - L'implantation d'ITC imposait aux collectivités de réfléchir avec le propriétaire de la voirie à des aménagements permettant une fluidification de la circulation pour ne pas obérer le développement actuel et futur de cette zone économique d'importance <p>In fine, ce projet vise à contribuer à l'une des ambitions portées par le CDT qui est de favoriser le développement du territoire par des infrastructures de transport qui optimisent les liaisons entre les fonctions économiques, les espaces et les usagers du territoire.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet de réaménagement de la route de l'Arpenteur vise à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assurer l'accessibilité des zones de développement du CDT dont l'ITC - Faciliter les échanges de ce secteur avec la zone aéroportuaire et les accès au nord de ce secteur via la plateforme aéroportuaire par le biais d'une simplification du réseau viaire ; - Sécuriser les circulations et notamment les interfaces piétons/automobiles ; <p>En cela, il répond aux objectifs quantitatifs en matière d'accessibilité routière portés par le CERTF puisqu'il contribuera à améliorer la performance du réseau viaire, à renforcer le maillage local et à assurer la desserte d'équipements et secteurs d'activités du CERTF.</p>		
PROGRAMME	<p>Le projet de réaménagement doit permettre d'absorber l'augmentation de trafic prévue dans la zone liée aux projets de développement identifiés dans le cadre du CDT et permettre d'assurer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La desserte des futurs pôles de développement : zone Fedex, projet ITC, Air France Industries, Zone Flexitec en particulier vers le nord et vers la plateforme aéroportuaire - La perméabilité des réseaux de voirie d'Aéroports de Paris et de la commune de Roissy-en-France - Un niveau de service et de sécurité satisfaisant en accompagnement du développement économique - Une meilleure régulation et un contrôle du trafic de la portion Nord Sud sous les pistes (recommandation de la CNESOR : Commission Nationale d'Evaluation de la Sécurité des Ouvrages Routiers en charge notamment de la sécurité des tunnels routiers) 		

Le principe d'aménagement conduirait à une restructuration des échanges et un redimensionnement de la Route de l'Arpenteur avec :

- la création de deux carrefours giratoires
- une augmentation de la capacité de la route de l'Arpenteur par ajout d'une voie supplémentaire sur certaines sections et à l'approche des carrefours.
- une reconfiguration des accès à certains sites se situant sur le secteur (parkings, entreprises, restaurants, etc.) ;
- la préservation et l'amélioration des accès piétons et aux transports en commun

PLAN / ESQUISSE / VISUEL

Plan des aménagements envisagés (étude Charré Conseils 2011)



ÉTAT D'AVANCEMENT

Etude de faisabilité en cours.

Mise au point du projet en cours en lien avec Aéroports de Paris, puis Air France, afin de répondre aux problématiques de foncier, d'exploitation et de développement futur de la zone.

Phase finale d'étude pré-AVP

PROCEDURES

AVP
Etude d'impact
Enquête publique

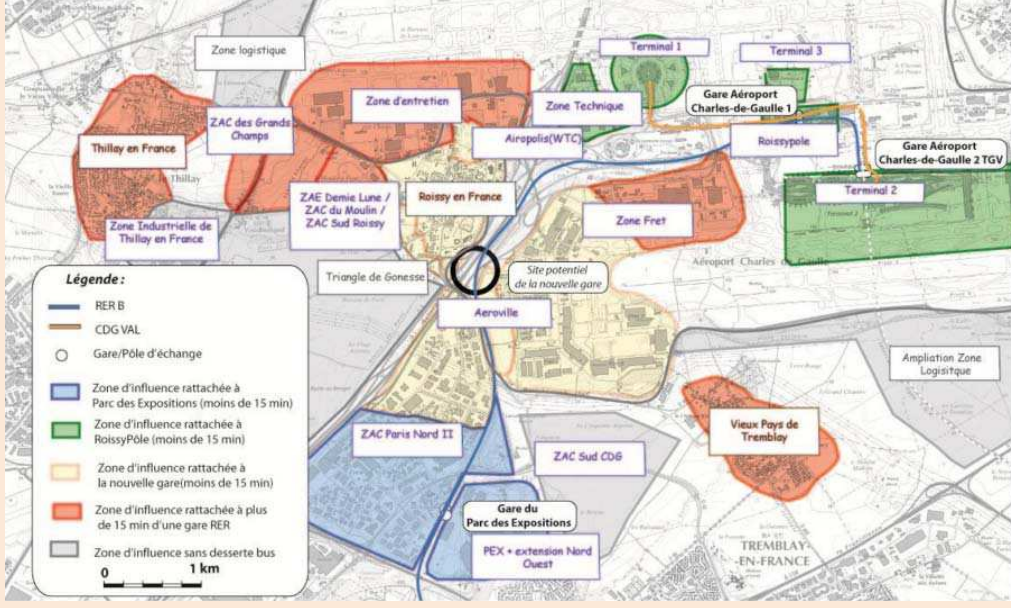
CADRAGE FINANCIER

L'évaluation financière reste à déterminer, une fois acté conjointement le cadrage technique du projet. Le projet se déroule sur le territoire d'Aéroports de Paris. La clé de répartition du financement de l'opération reste à définir et à valider par les partenaires.

PHASAGE

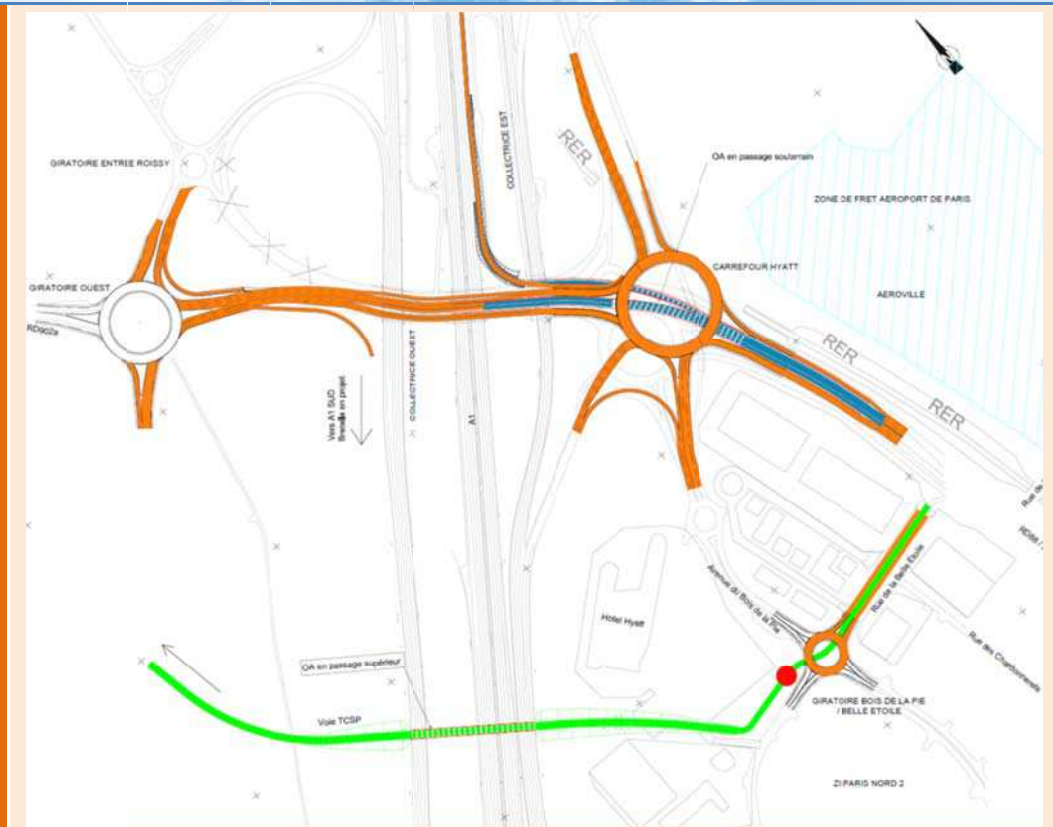
Etudes jusqu'à mi-2014
Aménagements jusqu'à fin 2015
Mise en service prévue en 2016

Projet n°20	POURSUITE DES ETUDES SUR UNE "HALTE" SUPPLEMENTAIRE SUR LA LIGNE B DU RER EN ZONE CARGO /AEROFRET		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur central Commune : Roissy-en-France/TEF	STRUCTURE PORTEUSE	CARPF / CATF / ADP (portage des études)
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Plus de 6 km séparent les gares du Parc International des Expositions de Villepinte et CDG1, alors que l'espacement moyen entre les arrêts de la ligne B se situe entre 1 et 1,5km.</p> <p>Tout un secteur du CDT, autour de la zone cargo actuelle, est donc dépourvu de desserte en transport en commun lourd, alors qu'il est stratégique à plus d'un titre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - C'est une des portes d'entrée du pôle économique de Roissy et une zone d'emploi importante et dont les développements prévus à court, moyen et long terme sont nombreux ; - A cause du manque de desserte en transport en commun, la part modale de la voiture est quasi-exclusive : 93% de l'accès à la zone se fait en voiture (contre environ 80% pour Paris Nord 2). Par ailleurs, les dysfonctionnements du réseau viaire (accès vers l'A1 Nord compliqué, manque de lisibilité, etc.) entraînent un allongement des temps de parcours. - Il accueille Aéroville, un centre commercial visant 10 millions de clients annuels, qui ne sera pas desservi par le réseau lourd. Les transports collectifs ne capteraient que 5% de la clientèle en l'état actuel des choses. <p>Une nouvelle « halte » au niveau de la zone cargo (au sud de la rue de la Belle Borne, en partie découverte des voies RER) créerait une nouvelle aire de chalandise pour le RER. Des secteurs tels que le Sud de la zone cargo, le nord de la ZAC Paris Nord 2 seraient à moins de 15 voire 10 minutes à pieds du RER. Ainsi, plus de 10000 emplois bénéficieraient directement de la nouvelle desserte.</p> <p>En intégrant les possibilités de rabattement en TC via l'offre actuelle, Roissy-en-France serait à moins de 15 minutes de la nouvelle « halte » qui verrait alors 25 000 usagers la fréquenter quotidiennement, dont plus de 11 000 pour le centre commercial Aéroville (cf. Fiche n°16). A titre de comparaison, la fréquentation journalière moyenne du PIEX est de 10 000 voyageurs/jours.</p> <p>La nouvelle « halte » faciliterait également la désaturation des quais de la gare du Parc des Expositions, qui subit de forts phénomènes de pointe lorsque les flux liés aux salons se superposent aux flux de salariés.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Une étude réalisée par la CATF a estimé le potentiel d'une nouvelle « halte ». Parmi les 25 000 voyageurs estimés, 9000 proviendraient d'un report modal depuis la route du fait d'une meilleure accessibilité à certaines zones d'emploi depuis la ligne B du RER.</p> <p>Outre ce transfert modal notable, ce sont 7000 voyageurs quotidiens qui seraient issus d'un report depuis la gare du PIEX. Grâce à une meilleure répartition des flux entre les gares du RER B, celle-ci serait moins soumise aux phénomènes d'hyper pointe constatée lors des salons.</p> <p>Pour les collectivités et ADP, l'implantation de la halte Aérofret sur le territoire du CERTF permettrait un report modal notable depuis le mode routier et générerait mécaniquement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un accès plus aisé à l'emploi - un rééquilibrage des flux sur le territoire du CERTF à même de soulager les pôles d'échange existants (PIEX et Roissypôle) dont les capacités d'accueil sont actuellement problématiques. <p>Un travail partenarial avec le STIF et qui associera les collectivités et ADP sera mené sur l'opportunité du projet à partir de mars 2014, qui marquera les 6 mois de</p>		

	fonctionnement du RERB +.
PROGRAMME	Poursuite des études sur le projet d'une halte supplémentaire sur la ligne B du RER entre les stations PLEX et CDG1 à l'endroit de la zone cargo/Aéroville et s'intégrant dans l'urbanisme du secteur pour permettre une accessibilité de la gare depuis l'ensemble de la zone.
PLAN / ESQUISSE / VISUEL	 <p>The map illustrates the CDG airport area with various zones and infrastructure. Key features include: <ul style="list-style-type: none"> Legend: <ul style="list-style-type: none"> RER B (blue line) CDG VAL (orange line) Gare/Pôle d'échange (circle) Zone d'influence rattachée à Parc des Expositions (moins de 15 min) (light blue) Zone d'influence rattachée à RoissyPôle (moins de 15 min) (green) Zone d'influence rattachée à la nouvelle gare (moins de 15 min) (yellow) Zone d'influence rattachée à plus de 15 min d'une gare RER (red) Zone d'influence sans desserte bus (grey) Map Labels: Zone logistique, Zone d'entretien, Zone Technique, Terminal 1, Terminal 3, Gare Aéroport Charles-de-Gaulle 1, RoissyPôle, Gare Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV, Terminal 2, Zone Fret, Aéroville, Site potentiel de la nouvelle gare, Triangle de Gonesse, ZAC Paris Nord II, ZAC Sud CDG, Gare du Parc des Expositions, PEX + extension Nord Ouest, Vieux Pays de Tremblay, Ampliation Zone Logistique, ZAE Demie Lune / ZAC du Moulin / ZAC Sud Roissy, ZAC des Grands Champs, Thilley en France, Zone Industrielle de Thilley en France, Aéroport Charles de Gaulle, and TREMBLAY-EN-FRANCE. </p>
ÉTAT D'AVANCEMENT	
<p>Conclusion d'une étude d'opportunité d'une nouvelle halte en zone cargo /Aéroville réalisée par Inexia pour le compte des collectivités. Le rapport final a été transmis aux différents partenaires et institutionnels (STIF).</p> <p>Le STIF a conduit des études dans le cadre du schéma directeur du RER B et a évalué l'impact de la création de cette halte sur l'exploitation complexe du RER B, ainsi que sa pertinence en termes de fréquentation.</p> <p>Le Schéma directeur du RER B devrait être validé à l'été 2013.</p> <p>Ce projet ne figure pas à ce jour dans le Plan de Mobilisation pour les Transports. Les collectivités entendent poursuivre les réflexions en partenariat avec le STIF et la Région Ile-de-France.</p>	
PHASAGE	
<p>Démarrage en 2014 de l'étude complémentaire portée par les collectivités et ADP, en concertation avec le STIF.</p>	

Projet n°21	REAMENAGEMENT DES VOIRIES DU SECTEUR HYATT		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Central Commune : Roissy-en-France	STRUCTURE PORTEUSE	A déterminer. Ces projets sont des objectifs dont le portage et le financement restent à définir.
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le système d'échanges entre l'autoroute A1 d'une part et le réseau routier structurant d'autre part (RD 902a, Route du Noyer du Chat, Route de la Croix au Plâtre, Déviation de Roissy et Avenue du Bois de la Pie) est compliqué et peu lisible du fait de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la coexistence de deux réseaux viaires structurants, le réseau départemental et le réseau de la plate-forme aéroportuaire, qui possèdent peu de points de connexion. • L'absence d'accès à l'A1 vers le Nord depuis le secteur contraint à des allongements de parcours pour les véhicules à destination du Nord et de l'Ouest de l'Île-de-France. Ces kilomètres supplémentaires sont effectués sur la partie plus saturée de l'autoroute A1 (les véhicules rejoignent l'échangeur avec la RD 170 pour repartir vers le Nord) et sur le réseau principal. • un fort trafic sur l'échangeur et les voiries environnantes avec un réseau qui n'est pas en mesure d'accueillir des flux supplémentaires dans de bonnes conditions. <p>Le réaménagement des voiries dans le secteur Hyatt est donc nécessaire pour améliorer les conditions de circulation actuelles et absorber le trafic généré par les projets de développement du territoire.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le réaménagement des voiries du secteur va permettre d'améliorer les conditions de circulation actuelles, notamment pour les liaisons Est-Ouest.</p> <p>Il va faciliter l'accessibilité routière des pôles existants ou des projets de développement futur, en améliorant la mise en relation des secteurs d'habitat et d'activité et en permettant une meilleure répartition des rôles entre réseau autoroutier et réseau routier structurant.</p> <p>L'amélioration de la qualité du cheminement pour les transports en commun et les modes actifs (notamment en termes de sécurité) va faciliter le report modal vers les modes alternatifs à la voiture et l'accueil des flux de trafic liés au développement des futures zones d'activités.</p>		
PROGRAMME	<p>Une étude exploratoire, menée par l'EPA, propose une piste de solutions fondée sur les aménagements suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ouverture de la bretelle depuis la RD902a Ouest vers l'A1 Sud (étudiée par la DIRIF) – Mutualisation des réseaux viaires parallèles : réaménagement des voies et des carrefours entre le rond-point du terroir et le carrefour Belle Etoile/Belle borne – Réalisation d'un passage en trémie : dénivellation du mouvement Rd902a-Déviation de Roissy (ADP) et du mouvement Déviation de Roissy (ADP) vers l'A1 Nord – Suppression de la voie Hyatt avec mise à double sens de la Route du Noyer au Chat – Création d'un by-pass sur le giratoire Ouest – Création d'un franchissement de l'autoroute A1 au Sud de l'échangeur, spécifiquement dédié aux Transports en Commun et aux modes actifs <p>Des études plus poussées s'appuyant sur ces premières propositions pourront permettre d'élaborer le programme définitif. Toutes les réflexions sur l'amélioration et la modification des nœuds d'échanges avec l'A1 doivent vérifier que les conditions de trafic sur l'autoroute ne sont pas détériorées.</p> <p>Ce projet d'aménagement de voirie fera une place plus grande à la multi modalité et accordera une importance particulière aux modes alternatifs à la voiture particulière.</p>		

PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL



ETAT D'AVANCEMENT

La bretelle permettant d'accéder à l'A1 Sud depuis la RD 902a Ouest est étudiée par la DIRIF. L'étude exploratoire menée par l'EPA Plaine de France est terminée depuis avril 2012. L'étude de l'EPA Plaine de France sur le schéma viaire devrait permettre de partager ces enjeux et de hiérarchiser les priorités d'action. A l'issue de ce schéma viaire, de nouvelles études plus approfondies pourront être définies. Les porteurs des études pourront être les collectivités et ADP.

CADRAGE FINANCIER

L'étude exploratoire de l'EPA a estimé les coûts d'investissement à 60 millions d'euros (incluant un nouveau franchissement pour le TCSP). Ce montant sera affiné lors d'études ultérieures.

PHASAGE

Etude en 2014-2015 suite à l'élaboration du schéma viaire de la Plaine de France.
Phasage des travaux ultérieurs restant à définir

Projet n° 22	AEROLIANS PARIS		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur sud Commune : Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	/ AFTRP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Créée en septembre 2008 à l'initiative de l'AFTRP, Aérolians PARIS (ZAC Sud CDG), d'une superficie de 200 ha, s'inscrit dans une vision ambitieuse et volontariste du développement du secteur de Roissy, visant à accroître son rayonnement et sa visibilité internationale.</p> <p>Portée par l'AFTRP et la CATF, cette opération assure le développement des services liés au commerce international, des fonctions métropolitaines, notamment en matière de congrès et salons, de la logistique à forte valeur ajoutée, le tout au sein d'un quartier exemplaire au plan du développement durable, et proposant un accueil aux standards internationaux.</p> <p>L'opération bénéficie d'une situation exceptionnelle aussi bien au niveau de sa desserte (autoroutes, aéroports, TGV, RER B, futur métro NGPE) que du dynamisme économique dans son environnement direct (Parc des Expositions, Paris Nord 2, zone cargo). Dédiée au développement économique du secteur sud du CDT, Aérolians PARIS contribuera directement au développement du commerce international.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Ce projet contribuera quantitativement et qualitativement aux objectifs du CERTF en termes d'emplois et de développement économique. En effet, l'opération vise à construire 850 000 m² de surface de planchers pour les activités métropolitaines et mixtes, autour de deux grands espaces d'aménagement, qui permettront la création de 15 000 à 20 000 emplois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Un Parc multifonctionnel d'activités internationales</u> : ce projet s'inscrit dans un espace de 150 ha situé entre le Parc des Expositions et l'aéroport. Il sera un lieu d'accueil privilégié d'entreprises innovantes, de haute technologie, dans divers secteurs identifiés comme porteurs pour le commerce international. Il est aussi prévu que le parc accueille le Colisée, équipement majeur du CDT. - <u>L'extension progressive du Parc des Expositions de Paris-Nord Villepinte</u>(cf. fiche 23°: La Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris prévoit de développer jusqu'à 350 000 m² de surfaces d'expositions couvertes dans Paris Nord 2, ainsi qu'une « Cité des Expositions » dans Aérolians PARIS. Cette dernière s'inscrit dans la dynamique des pôles de compétitivité en favorisant la « clusterisation » et l'innovation entre les entreprises de la filière congrès et salons et la formation dans ces métiers. <p>Le projet urbain et paysager a été conçu durablement et répondra donc aux objectifs et priorités affirmés par le CERTF en matière d'urbanisme et de développement durable :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitution d'entités urbaines homogènes et d'une centralité fédératrice pour permettre l'animation du quartier • Une animation et une qualité de vie diurne, mais aussi nocturne, avec des équipements attractifs aussi pour les habitants des communes proches (ex : Colisée) • Un pôle gare multimodal restructuré pour desservir Paris Nord 2, le PIEX et Aérolians PARIS dans les meilleures conditions (cf. fiche sur la gare du PIEX) • Réseau TC renforcé pour le rabattement et la desserte du secteur : amélioration des lignes existantes, site propre potentiel étudié par le STIF avec la liaison 9 de l'étude sur la desserte de Roissy (cf. fiche desserte) • Intégration du secteur Aerolians dans les réflexions pour le développement des circulations douces 		

	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'une instance de gestion et d'animation du tissu d'entreprises (promotion, accueil, développement des services, gestion mutualisée, etc.) • Conservation et mise en valeur du site limitant les mouvements de terres (talweg, ligne de crête, chemins existant, écoulement naturel des eaux, etc.) • Gestion à ciel ouvert des eaux pluviales • Conception d'espaces publics et d'infrastructures respectueux de l'environnement • Prescriptions environnementales exigeantes pour la construction des bâtiments
PROGRAMME	<p>La programmation de l'opération a fait l'objet de nombreux échanges avec l'ensemble des acteurs locaux. Il est prévu l'accueil d'activités métropolitaines et mixtes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les fonctions directionnelles à dominantes commerciales : organisations et entreprises internationales liées aux échanges commerciaux internationaux ; - La logistique à haute valeur ajoutée : logistique associée à des fonctions de production, d'assemblage ou de conditionnement, se développant autour des grands aéroports internationaux ; - Les activités liées à l'innovation et l'économie de la connaissance : il s'agit de développer une offre permettant l'échange d'informations liées aux nouvelles technologies et aux savoirs émergents ; - L'événementiel à finalité économique : la proximité du PIEX permet de développer l'économie de l'événementiel, à travers un projet de « Cité des Expositions » ; - Les services aux entreprises et à la personne : services publics et privés liés à la vie des entreprises et liés aux besoins quotidiens du personnel de ces entreprises ou de leurs visiteurs. <p>L'ambition de l'AFTRP et de la CATF pour hisser cette opération au niveau des standards internationaux l'a conduit à travailler sa programmation, son impact sur l'environnement, la qualité de ses équipements par la désignation d'équipes de maîtrise d'œuvre urbaine fortes, mais aussi l'image du projet, sa dénomination, et la mise en place d'une structure de services.</p>
	<p>Le Colisée</p> <p>Un projet de salle de spectacle multifonctionnelle à grande capacité est à l'étude pour s'intégrer dans Aérolians Paris. Le site exceptionnel, à proximité immédiate de la gare RER B et Métro NGPE ainsi que des parkings du PIEX, permettrait d'accueillir un équipement d'une capacité de 12 000 spectateurs pour des compétitions sportives ou des spectacles de rayonnement national et international.</p> 

DESSERTE TC

DESSERTE ACTUELLE

- Lignes de bus, notamment la 39 qui traverse le secteur via la D40.
- Proximité directe avec la gare du Parc des Expositions

DESSERTE FUTURE

- Intégration dans les réflexions du STIF et notamment la liaison 9 (Vert-galant / PIEX)
- Proximité du PIEX dont la connexion devra être intégrée dans le réaménagement du pôle avec le MNGPE
- Etude pour le développement des circulations douces par la CATF
- Proximité également de la nouvelle gare Aerofret qui serait à même d'être attractive pour une partie des employés.

PLAN ESQUISSE VISUEL

Vues générales du projet



(Copyrights : Luc Weizmann Architecte, TGT & associés, Ateliers AFA)



(Copyrights : Studiosezz, Luc Weizmann Architecte, TGT & associés, Ateliers AFA)

ETAT D'AVANCEMENT

Autorisation du CA de l'AFTRP à prendre l'initiative de l'opération : octobre 2007
 Approbation du dossier de création de ZAC par le Préfet de Seine-Saint-Denis : septembre 2008
 Approbation du dossier de réalisation par le CA de l'AFTRP : décembre 2010
 Approbation du PLU de Tremblay-en-France prévoyant l'ouverture à l'urbanisation des terrains : juin 2011
 Approbation du programme des équipements publics par le Préfet de Seine-Saint-Denis : janvier 2012

Approbation de l'AVP prévue pour : septembre 2012
 Commercialisation des premiers terrains : septembre 2012
 Démarrage des travaux prévu pour : mi 2013

CADRAGE FINANCIER

<u>Dépenses Prévisionnelles</u>	<u>Recettes prévisionnelles</u>
118 500 000 € HT (acquisitions foncières, études préalables, travaux, participation aux équipements publics, frais généraux...)	118 500 000 € HT (vente de charge foncière)

PHASAGE

Phase 1 au nord Est de l'opération :

- Fouilles archéologiques prévues pour : fin 2012
- Premiers actes de vente prévus pour : mi 2013
- Début des travaux des infrastructures : mi 2013
- Début des travaux des bâtiments : début 2014
- Livraison des premiers bâtiments : début 2015

Commercialisation de l'ensemble de l'opération sur 15 à 20 ans.

MONTAGE OPERATIONNEL

L'AFTRP est à l'initiative de la ZAC. La CATF, compétente pour l'aménagement et le développement économique de son territoire porte l'opération avec l'AFTRP. Une convention partenariale relative à la réalisation de l'opération d'aménagement a été signée en janvier 2011 entre les deux structures.

PILOTAGE DU PROJET

Des comités techniques et des comités de pilotages se tiennent régulièrement entre l'AFTRP et la CATF.
 Des comités techniques de commercialisation, associant l'AFTRP, la CATF et les 3 villes qui la constituent ont lieu régulièrement.

Projet n° 23	EXTENSION DU PIEX ET CREATION DE LA CITE DE L'EXPOSITION		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur sud Commune : Villepinte / Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE	SIPAC / CCIP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le Parc des Expositions constitue par son échelle et son rayonnement un équipement du Grand-Paris à part entière. Conçu à l'origine selon un schéma directeur cohérent et fonctionnel, il a fait l'objet d'extensions successives. Créé au début des années 1980, le Parc des Expositions de Villepinte est passé de 70 000 m² de surfaces d'expositions réparties sur quatre halls en 1982, à 242 000 m² en 2010. Le développement du Parc doit être prolongé afin de le placer au premier niveau européen. Ce projet important d'extension suppose la redéfinition d'un schéma directeur sur l'ensemble du site. Cette extension sera accompagnée du développement, dans la partie sud d'Aérolians PARIS, d'une « Cité de l'Exposition », projet d'un parc dédié aux fonctions logistiques de préparation des salons et aux fonctions événementielles associées à la filière tourisme d'affaire, congrès et salons.</p> <p>Le projet d'extension du PIEX participe directement à la création du cluster des échanges internationaux et à la mise en valeur de la filière tourisme d'affaires, congrès et salons, en se positionnant comme l'un des premiers parcs d'expositions européen.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Les importantes extensions de surface d'exposition, qui seront réalisées par phases successives, supposent une réflexion globale sur le devenir du site en termes d'accès, de déplacements, d'organisation spatiale et fonctionnelle, de qualité architecturale et paysagère, de prise en compte environnementale. Elles interviendront dans le périmètre de Paris Nord 2, au plus proche des halls actuels, pour conserver une homogénéité de fonctionnement.</p> <p>Le projet de « Cité de l'Exposition », porté par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, fait partie du projet d'extension du PIEX en prévoyant l'insertion, à proximité de l'équipement, d'une part d'entreprises spécialisées dans la logistique des salons et d'autre part des fonctions tertiaires associées à la fonction événementielle (salles de congrès, centres de formation, hôtellerie, etc.). La création de la Cité de l'Exposition se fera dans le périmètre d'Aérolians PARIS, au sud de son esplanade centrale est-ouest. Les programmes qui se développeront le long de cet axe majeur de l'opération s'inscriront dans une démarche de qualité architecturale, paysagère et environnementale.</p>		
DESSERTE TC	<p>DESSERTE ACTUELLE</p> <ul style="list-style-type: none"> • gare RER B du PIEX pour une accessibilité régionale et internationale 	<p>DESSERTE FUTURE</p> <ul style="list-style-type: none"> • MNGPE, RERD, barreau BHNS, circulations douces ... 	

PROGRAMME

Pour l'extension des surfaces d'exposition :

- Construction de halls d'exposition et salons en rez-de-chaussée
- Construction de locaux de commerces et services (restauration en particulier) intégrés dans les halls ou indépendants

Pour la création de la « Cité de l'Exposition » :

- Implantation d'entreprises de logistique pour le montage et le démontage des salons (bâtiments entrepôts)
- Implantation de PME/PMI spécialisées dans les activités liées la filière congrès et salons (bâtiments mixtes activités tertiaires et « matérielles » - démonstrations, formation, laboratoires, petite fabrication, maintenance, conditionnement)
- Implantation d'activités métropolitaines liées à la filière tourisme d'affaire, congrès et salons (hôtellerie, services à la personne, etc.)

Les collectivités engageront une réflexion avec VIPARIS pour maîtriser le développement de nouvelles aires de stationnement liées à cette extension.

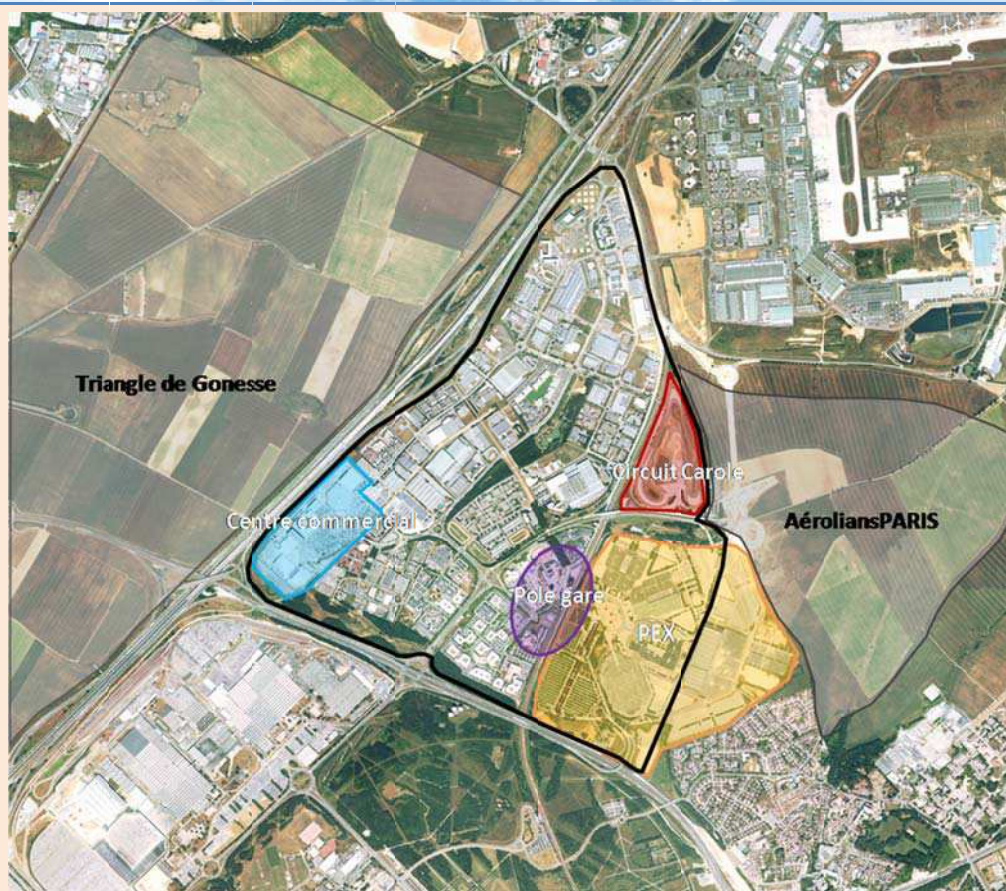
PHASAGE

La définition et la mise en œuvre du projet s'étaleront sur toute la durée du CDT jusqu'en 2030.

La construction de nouveaux halls d'exposition se fera en fonction des salons à venir qui nécessiteraient des surfaces d'expositions plus importantes.

Projet n° 24	RESTRUCTURATION ET DENSIFICATION DE PARIS NORD 2		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur sud Commune : Roissy-en-France, Tremblay-en-France, Villepinte, Gonesse, Aulnay-sous-Bois	STRUCTURE PORTEUSE	AFTRP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>L'AFTRP a lancé en décembre 2011 une étude pour la restructuration et la densification de Paris Nord 2.</p> <p>Ce parc, créé dans les années 1970 par l'AFTRP, est aujourd'hui le 1^{er} parc d'affaires privé européen. Avec 1 000 000 m² de SHON sur 300 hectares, il présente des potentialités importantes de densification par la tertiarisation des activités, la valorisation de ses équipements et de ses espaces publics, le développement des services. Il est traversé par le projet CoMet du CDT et est desservi par le futur pôle d'échanges RER B – Métro NGPE – RER D « Parc des Expositions ».</p> <p>L'étude doit permettre d'identifier les secteurs stratégiques de densification et de déterminer les conditions de cette restructuration.</p> <p>Le projet contribuera à l'une des ambitions stratégiques du CERTF qui est de favoriser le développement économique du territoire en confortant son positionnement compétitif et en renforçant la cohérence spatiale des activités.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Si l'ensemble présente une grande cohérence paysagère, Paris Nord 2 souffre d'un déficit en matière de centralité urbaine, notamment autour de la gare. Malgré son succès au plan commercial (500 entreprises implantées), le nombre d'emplois créés (18 000) et l'offre en moyens de transports, aucun lieu ne bénéficie d'une densité de services et de commerces permettant de générer l'espace urbain et les usages attendus pour un parc de cette envergure.</p> <p>Le développement de l'opération Aériolians PARIS à proximité immédiate doit être accompagné de la requalification générale du parc Paris Nord 2 et de l'affirmation d'une nouvelle urbanité organisée autour du pôle-gare restructuré. Le site dans son ensemble présente de fortes potentialités pour donner une meilleure lisibilité du dynamisme du territoire roisséen.</p> <p>L'objectif de l'étude est de réaffirmer la situation et l'ambition de Paris Nord 2 à l'échelle du territoire, de lui donner une meilleure lisibilité, en affirmant les pôles de centralité existants et futurs, en recréant des liens avec les projets voisins, tout en répondant aux objectifs de développement durable par la densification.</p> <p>La situation centrale du parc dans le territoire du CDT permet de positionner le site comme un futur lieu pour l'accueil de nouvelles activités tertiaires entraînant ainsi une augmentation significative du nombre d'emplois.</p>		
PROGRAMME	<p>L'étude doit permettre de définir un schéma d'ensemble de restructuration et de densification du parc. L'ensemble des terrains étant déjà commercialisé, il faudra définir une stratégie de transformation du site en impliquant les propriétaires privés pour qu'ils s'inscrivent dans cette dynamique.</p> <p>Les grandes orientations issues du schéma d'ensemble intégreront les aspects architecturaux, urbains, paysagers, environnementaux et programmatiques.</p> <p>Un phasage de la stratégie de transformation sera proposé.</p>		

PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL



DESSERTE TC

DESSERTE ACTUELLE

- gare RER B du PIEX mais une majorité vient encore en voiture.
- Des lignes de bus dont 2 internes qui irriguent la zone

DESSERTE FUTURE

- de nombreux projets vont concerner le PIEX : BHNS, RERD, MNGPE et découpler l'accessibilité à la zone
- réflexions pour le développement des circulations douces (études CATF, itinéraires Paris Nord 2)

ÉTAT D'AVANCEMENT

- Diagnostic en marchant (visite du site avec l'ensemble des partenaires) réalisé en avril 2012
- Rendu du diagnostic octobre 2012
- Proposition d'un schéma d'ensemble fin 2013 / 2014

PROCEDURES

- Eventuelle modification des PLU après définition des ambitions de restructuration
- Eventuelle modification des documents de ZAC (dossier de création et réalisation)

PHASAGE

Les études préalables dureront jusqu'à fin 2014 et la mise en œuvre progressive s'étalera sur toute la durée du CDT jusqu'en 2030, en lien avec le calendrier d'arrivée des transports en commun RER B+, Barreau ferroviaire RER D, NGPE (2027).

MONTAGE OPERATIONNEL

L'AFTRP est toujours l'aménageur de la ZAC. Les espaces publics ont été en partie rétrocédés à l'AFUL Paris Nord 2. La mise en œuvre du schéma de restructuration se fera conjointement entre les collectivités, l'AFUL, l'AFTRP et les propriétaires.

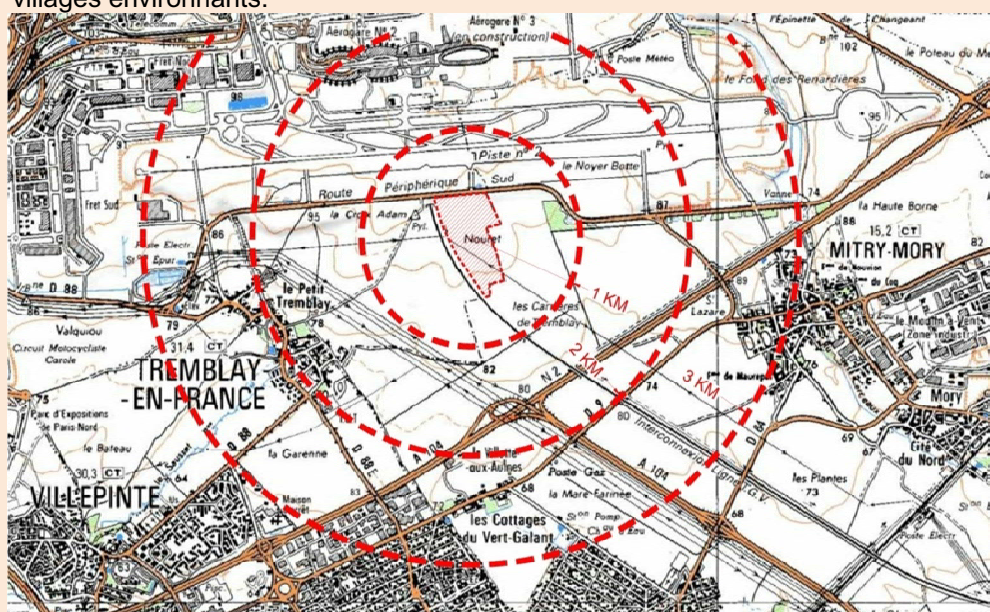
Projet n°25	DEPLACEMENT DU CIRCUIT CAROLE		
LOCALISATION	<u>Secteur opérationnel :</u> Secteur sud Commune : Tremblay-en-France	STRUCTURE PORTEUSE	Maître d'ouvrage : CA Terres de France Maître d'œuvre : AFTRP
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le Circuit Carole s'est implanté à Tremblay-en-France en 1980 pour offrir une piste pour la pratique de la moto dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Le circuit, conçu initialement comme un équipement temporaire, a vu la qualité de ses équipements se dégrader au fil du temps et rencontrer des difficultés de gestion. D'importants travaux de remise aux normes ont ainsi été conduits en 2012, financés notamment par l'Etat et la Région.</p> <p>Néanmoins, cette remise aux normes récente s'inscrit dans le projet à long terme de relocalisation du circuit sur un espace plus vaste et dans un secteur moins urbanisé (voir pastille n°25 sur carte de localisation des projets).</p> <p>Le circuit, situé dans Paris Nord 2, sur des terrains AFTRP, a vu ses abords peu à peu gagnés par l'urbanisation, et de nouveaux développements urbains sont attendus à court terme à proximité, notamment le projet Aérolians-Paris et l'extension du Parc des expositions de Villepinte.</p> <p>Le circuit est générateur de nuisances sonores et le foncier (18ha) qu'il occupe constitue aujourd'hui un emplacement privilégié au cœur du territoire du CDT, à la jonction entre le parc Paris Nord 2 et l'opération Aérolians PARIS, à proximité immédiate du futur pôle gare NGPE/RER du Parc de Expositions.</p> <p>La ville de Tremblay souhaite accompagner le déplacement du circuit Carole existant et propose pour l'accueillir des terrains plus à l'est, en limite de Mitry-Mory.</p> <p>Les terrains libérés par le circuit actuel pourraient accueillir l'implantation de nouvelles activités économiques à la recherche d'emplacements à proximité de la plateforme aéroportuaire et bien desservis par le transport en commun, dans la logique du CDT.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>La remise aux normes du circuit permet aujourd'hui son fonctionnement dans de bonnes conditions techniques et de sécurité. La gestion du circuit vient d'être reprise par la fédération française de motocyclisme (FFM) pour une durée de 5 ans (2012-2016).</p> <p>La commission de concertation, prévue dans le contrat de gestion du circuit et présidée par le préfet de Région, a vocation à se réunir 1 fois par an pour examiner l'ensemble des questions concernant le fonctionnement du circuit actuel et préparer la mise en œuvre de Carole 2.</p> <p>L'objectif est de réaliser un nouveau circuit plus moderne, mieux équipé, répondant aux normes de sécurité, afin d'améliorer le service rendu aux motards. Un tel circuit constitue un équipement à vocation sociale et sportive, au service de l'ensemble des motards de la région Ile de France et au-delà. L'équipement accueille depuis octobre 2012 des compétitions de moto de niveau national et international.</p> <p>Les questions du bruit et de l'intégration paysagère du nouveau circuit seront étudiées pour assurer une insertion du circuit dans son environnement, en respectant les espaces naturels et les paysages.</p>		

PROGRAMME

Le projet pré-étudié en 2011 par l'AFTRP, en partenariat avec la CATF, la Ville de Tremblay et la FFM prévoit :

- Une emprise totale du projet Carole 2 plus importante que celle du circuit actuel : 25 ha au lieu de 18.
- La piste serait allongée et élargie pour permettre d'accueillir davantage de motard simultanément (37 au lieu de 24).
- Les équipements de sécurité seront améliorés, notamment mise en place d'un système de vidéosurveillance.
- Des bâtiments seront réalisés pour l'accueil d'évènements sportifs et les capacités de parking seront accrues.

Concernant les protections acoustiques, il est prévu de monter des talus paysagers tout autour du circuit (8m par rapport à la piste qui sera elle-même enterrée de 1m) afin d'assurer un confort acoustique et limiter l'impact visuel du circuit depuis les villages environnants.



ÉTAT D'AVANCEMENT

Premières études en vue du déplacement du circuit à l'est du territoire de Tremblay-en-France conduites en 2011 par l'AFTRP, en partenariat avec la CATF, la Ville de Tremblay et la FFM.

Une première estimation du coût de réalisation du circuit Carole 2 a été estimée par l'AFTRP à 25M€.

La préparation de la mise en œuvre de Carole 2 sera étudiée avec la FFM dans le cadre de la commission de concertation prévue dans le contrat de gestion du circuit actuel et présidée par le préfet de Région.

Un groupe de travail sous l'égide du Préfet de Région est en place depuis juin 2013.

PROCEDURES

- Eventuelle modification des PLU après définition des ambitions de restructuration
- Eventuelle modification des documents de ZAC (dossier de création et réalisation)

PHASAGE

Les études se dérouleront en 2015-2016, pour une mise en œuvre en 2017.

Projet n° 26	AMENAGEMENT DE LA VALLEE DU RU DU SAUSSET		
LOCALISATION	Secteur opérationnel : Secteur sud Commune : Tremblay-en-France	MAITRE D'OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	/ CATF
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>La vallée du Sausset, inscrite en Espace Naturel Sensible, se situe sur les franges urbaines, à l'interface entre les espaces urbanisés de l'agglomération parisienne et les espaces agricoles de la Plaine de France, délimitée plus loin par la couronne forestière (forêt de Chantilly, forêt d'Ermenonville, etc.). Cet espace agricole est caractérisé par l'écoulement d'un des seuls cours d'eau à ciel ouvert du département, le ru du Sausset.</p> <p>Le projet d'un parc paysager le long de ce cours d'eau est établi depuis de nombreuses années. Il constitue à terme un élément essentiel de la restructuration de l'ensemble du secteur, et la première étape d'une trame verte à l'échelle du grand territoire. Il participe de l'objectif de préservation de l'environnement.</p> <p>Ce projet s'intègre parfaitement à l'une des ambitions stratégiques du CERTF qui est de favoriser un développement du territoire tourné vers les habitants et l'amélioration du cadre de vie, en renforçant notamment l'offre de loisirs.</p> <p>Afin d'étudier la faisabilité de l'aménagement de cette vallée, une étude de programmation a été lancée par la CATF.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet d'aménagement répondra à deux enjeux essentiels pour le territoire communautaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'aménagement d'un espace vert qui préserve le vieux pays de Tremblay et valorise les franges de la ZAC Sud CDG et à Villepinte les quartiers résidentiels concernés, tout en conservant et en mettant en valeur son environnement et des espaces agricoles, - la création de zones paysagères inondables permettant d'assurer la régulation des eaux pluviales de l'ensemble du bassin versant et améliorant la protection des quartiers pavillonnaires de Villepinte. <p>En cela, le projet s'intègre aux objectifs et priorités portés par le CERTF et décrits dans le Titre II en matière d'aménagement, de protection des espaces naturels et agricoles, et de développement durable.</p>		
PROGRAMME	<p>L'étude doit permettre de définir les conditions environnementales, paysagères, techniques, foncières et financières de mise en œuvre du projet d'aménagement paysager de la vallée du Sausset.</p> <p>Pour y parvenir, plusieurs compétences seront sollicitées : paysage, programmation de grands équipements, environnement, hydraulique, expertise foncière.</p>		
ÉTAT D'AVANCEMENT			
<p>Désignation de l'AFTRP comme AMO pour la CATF : avril 2012 Lancement des études : janvier 2013 Les études se déroulent de janvier 2013 à juin 2013.</p>			
PROCEDURES			
<p>Une étude d'impact du projet d'aménagement sera réalisée dans la durée des études.</p>			
PHASAGE			
<p>Après la définition du projet d'aménagement (fin 2013) et l'acquisition des terrains, la collectivité lancera la réalisation d'aménagements en lien avec la phase II du projet Aérolians de 2016 jusqu'à fin 2018.</p>			

PROJET N°27	AERO 8 BUSINESS PARK		
LOCALISATION	Commune de Tremblay en France	MAITRE D'OUVRAGE STRUCTURE PORTEUSE	/ Foncière du Huit
CONTRIBUTION AU PROJET DE TERRITOIRE DU CDT	<p>Le projet Aéro 8 Business Park s'inscrit dans le Cœur Economique de Roissy Terres de France au Nord-est de la commune de Tremblay-en-France, au lieu-dit Vieux Pays. Il s'agit d'une nouvelle zone d'activité à proximité immédiate de la zone cargo de la plateforme aéroportuaire, qui s'inscrit en complément des zones d'activités existantes et futures, notamment du projet Aérolians Paris.</p> <p>Aéro 8 Business Park accueillera des PME/PMI et TPE dont l'activité est liée à la présence de l'aéroport qui ne pourraient seules réaliser leur projet en offrant, par la mutualisation des coûts, des locaux adaptés à leurs besoins et un environnement professionnel prestigieux avec une image architecturale forte et des aménagements de qualité.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Sur le plan Urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer une zone de transition entre le Vieux Pays de Tremblay-en-France et l'aéroport Charles de Gaulle. - Mettre en valeur une ancienne friche industrielle pour restructurer l'entrée /sortie Nord-ouest de Tremblay en France. <p>Sur le plan Architectural</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des constructions modernes et soignées inscrites dans un projet global de développement durable. - Des surfaces de cellules variées pour répondre à la plus large demande des PME / PMI, mais aussi des TPE. - Confort acoustique accru. <p>Sur le plan Environnemental</p> <ul style="list-style-type: none"> - Intégration du cycle de l'eau : limitation de l'imperméabilité du sol récupération des eaux pluviales en toiture afin d'assurer l'arrosage des espaces verts. Utilisation des eaux de surfaces comme élément paysager. - Maîtrise des nuisances sonores. - HQE : chantier éco-responsable, éco-construction, et éco-gestion du projet. - Recours aux énergies renouvelables. - Utilisation économe du foncier, densité ? <p>Sur le plan Paysager</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un projet de construction qui respecte l'enchaînement Sud-Est /Nord-Ouest d'espaces ouverts avec une bande verte respectée en limite du projet. - La création de nouveaux espaces verts organisés, dépassant les prescriptions d'urbanisme. - Un choix d'essences végétales et d'aménagement paysager limitant la consommation d'eau et l'entretien. <p>Sur le plan des mobilités</p> <ul style="list-style-type: none"> - la desserte de cette zone est intégrée dans les réflexions du STIF. Déjà accessible via plusieurs lignes régulières, elle est directement concernée par la liaison 8 de l'étude STIF (cf. fiche desserte) et indirectement par la liaison 9 sur la RD40. 		

PROGRAMME

L'étude du programme a débuté dès 2009 par un processus de concertation avec la Société du Grand Paris, l'AFTRP, les services économiques, d'urbanisme et techniques de la ville de Tremblay en France et la Communauté d'agglomération Terre de France.

Le projet sera développé sur une emprise foncière totale de 3 hectares, en trois tranches, construites progressivement au fur et à mesure de la commercialisation des bâtiments.

Ceux-ci, divisibles dès 400 m², offriront à terme à la location un total de 14.000 m² de surfaces de planchers réparties comme suit :

- 10.500 m² de locaux d'activités : industrie légère, production, maintenance, show-room, laboratoire, préparation de commande et stockage de faible volume.
- 3.500 m² de bureaux viendront accompagner ces locaux d'activités.
- En complément, les emplacements de parking en nombre suffisant pour les 350 nouveaux salariés que comprendra le pôle à terme.

PLAN / ESQUISSE / VISUEL



ÉTAT D'AVANCEMENT

Acquisitions parcellaires en cours : tous les terrains sont actuellement sous promesse de vente.

Etudes environnementales réalisées et études de sol effectuées.

Projet architectural réalisé.

PROCEDURES

Concertation avec le service de l'urbanisme de la ville de Tremblay-en-France ; avec la DREA-IF ; avec la Communauté d'agglomération Terres de France.

PHASAGE

Dépôt des permis de construire envisagé début 2014

1ère tranche : 2015 / 2ème tranche : 2016 / 3ème tranche : 2017

Projet n° 28	ETUDE DE FAISABILITE D'UNE PEPINIERE D'ARTISTES		
Localisation	Secteur opérationnel : CERTF	Maître d'ouvrage	CATF
Contribution au projet de territoire du CDT	<p>Parce que l'émancipation des jeunes est une priorité, l'accès à la culture et à la pratique artistique doit pouvoir se vivre au quotidien. Et parce qu'il est tout aussi primordial de valoriser les talents et les compétences de la jeunesse, il convient d'offrir aux jeunes les moyens de leur ambition artistique.</p> <p>Le CDT fait une priorité de l'accès à la culture, à la pratique artistique et aux loisirs. La création d'une pépinière artistique, calquée sur le modèle des pépinières d'entreprises, permettrait d'offrir un lieu d'échanges et de mutualisation pour les artistes et leurs publics.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Cette pépinière artistique doit pouvoir être un lieu d'échanges et de mutualisation visant à ce que l'artiste par lui-même se dote des outils de développement de son art. Le défi consiste à mettre au service de l'autre ses savoirs, son expertise, son unicité, en s'assurant de ne pas se substituer à l'autre.</p> <p>Il s'agira de valider l'accueil de 5 à 6 artistes, le temps nécessaire à la maturation. La dimension expérimentale fait partie du dispositif.</p>		
PROGRAMME	<p>La structure aurait pour axes d'accompagnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un accompagnement juridique (statut, conventions, collectives, législation, contrats, fiscalité...). Proposition de prise en charge d'une première consultation juridique ou plus dans le cadre d'un contrat passé avec un avocat spécialisé pour chacun des artistes. - Une aide financière (équipement matériel, frais de productions, séances d'enregistrements...) Remboursement de l'équipement en matériel de l'artiste (matériaux, sonorisation, camion etc...), à ses répétitions, affiches, maquettes ou participation à la production, ou de frais liés aux productions (déplacements, hôtels, péages, essence, location de véhicules, repas...). - La formation professionnelle (coaching par un professionnel, accès aux stages spécifiques – CND, IRMA, CIPAC...). Il s'agit de permettre l'accès aux formations dans le domaine artistique liées au projet de l'artiste. Il peut s'agir d'un travail (sous forme de résidence ?) avec un metteur en scène ou en lumière, un coach ou un scénographe. L'accès aux stages spécifiques (par ex. CND pour la danse, CIRMA pour la musique Centre d'Information Ressource pour les Musiques Actuelles, CIPAC pour les arts plastiques...). - Le conseil en management Il s'agit de mutualiser et de tenir à disposition des artistes pour leur fournir tous les conseils et connexions professionnels susceptibles de les aider à développer leur carrière. <p>Il s'agit également, suivant le niveau de carrière des artistes sélectionnés, de leur faire prendre conscience de la notion de partenariat dans leur relation avec les différentes structures, essentielle à la bonne évolution de leur carrière. Proposition de s'appuyer sur les agences de communication, pour aider les artistes à développer leur image (outils Internet, photos, affiches, pochettes, clips, etc...)</p> <ul style="list-style-type: none"> - La promotion Développement d'une action de communication collective sur l'ensemble des artistes en créant un label (édition de supports, site internet spécifique). Organisation d'un évènement annuel de présentation des artistes accueillis et pourrait même organiser une prestation labellisée susceptible de tourner dans des petites structures ou festivals, en lien avec les dispositifs existants sur le territoire. L'adossé à une structure d'insertion (bar, restauration) pourrait être envisagé. Le statut juridique de cette pépinière fera l'objet de l'étude. 		
ETAT D'AVANCEMENT			
Rédaction d'un cahier des charges pour l'étude de faisabilité. La poursuite du projet dépendra des conclusions de l'étude.			
PHASAGE			
L'étude est prévue de mi-2013 à fin 2014.			

Projet n° 29	ETUDE DE DEFINITION D'UN LIEU D'ART		
Localisation	secteur sud	Maître d'ouvrage	CATF
Contribution au projet de territoire du CDT	<p>Le territoire du Cœur économique de Roissy Terres de France dispose d'espaces de pratiques des arts visuels et de cycles de conférence. Ces lieux restent très segmentés et ne disposent pas de lieux de confrontation aux pratiques professionnelles.</p> <p>Il s'agit de travailler sur cette thématique, peu présente sur notre territoire et de la mettre en lien à la fois avec l'espace environnant et le numérique.</p> <p>Le CDT porte le projet d'un lieu d'Art qui s'installerait dans le site exceptionnel du Parc forestier de la Poudrerie, environnement propice à la création.</p> <p>Le site s'étend sur une superficie de 137 hectares sur les communes de Sevran, Villepinte, Vaujours et Livry-Gargan. Il s'agit d'une ancienne poudrerie qui fonctionna de 1873 à 1973. Le site fut ensuite réaménagé par l'Office National des Forêts et constitue aujourd'hui un site classé, au titre de la culture pour son caractère historique et pittoresque, et au titre de la biodiversité. Le parc forestier fait ainsi partie des sites Natura 2000 de la Seine-Saint-Denis.</p> <p>Le site est un témoin remarquable de l'architecture industrielle de la fin du 18ème siècle et dispose de bâtiments, vestiges de la poudrerie nationale, qui pourraient être investis, permettant ainsi de créer un lieu d'arts, mettant en valeur ce lieu exceptionnel.</p> <p>Un musée des « poudres » subsiste dans un des bâtiments encore affecté au Ministère de la Défense.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Ce centre d'art sera dévolu à la création contemporaine, à l'expérimentation, à la production, à la recherche, à l'échange, à la formation et à l'accueil d'artistes en résidence. Un lieu à échelle humaine, habitable et convivial,</p> <p>L'ambition est de permettre à de nouvelles populations de visiter le site et de réaliser une offre artistique en relation directe avec l'espace boisé.</p> <p>Des bâtiments ont été repérés. Ils doivent faire l'objet d'une expertise et bénéficier d'une réhabilitation conduite par des architectes.</p> <p>Il s'agira d'en valider le périmètre exact et sa pertinence artistique comme il s'agit de s'interroger autour des relations étroites entretenues entre les domaines de l'art, du paysage à l'ère du numérique.</p> <p>Le projet entend s'inscrire de manière respectueuse dans le parc forestier classé au titre du patrimoine culturel et de la biodiversité. Il envisage pour cela de privilégier un projet qui s'insère dans les bâtiments existants et évite la création de nouveaux bâtiments qui auraient des effets d'emprise sur ce site Natura 2000.</p> <p>Une réflexion sur les besoins en stationnement que pourrait générer ce projet sera également menée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pour privilégier sa desserte par les transports en commun. Le site bénéficie d'une très bonne desserte par les transports en commun, situé entre la gare du RER B du Vert Galant et la gare RER Sevran Livry, qui doit accueillir un arrêt du métro du Grand Paris Express. • pour éviter des effets d'emprise que le périmètre Natura 2000 <p>Ce projet est à étudier en partenariat avec le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, gestionnaire direct du parc forestier, dans le cadre de l'élaboration du "projet d'avenir" du parc, discuté avec l'ensemble des partenaires locaux. Ce projet fait actuellement l'objet d'une étude pilotée par l'EPA, dont les objectifs sont de valoriser le patrimoine forestier et industriel du site (à l'échelle locale et métropolitaine) en développant de nouveaux usages (sport/nature/culture).</p> <p>La réalisation de ce projet sera conditionnée à l'obtention d'une autorisation par le Ministre responsable des sites (L341-10 du code de l'environnement) et à la réalisation d'une évaluation des incidences du projet sur les objectifs de conservation du site Natura 2000 (L414-4 du code de l'environnement).</p>		

PROGRAMMATION

Le projet devra s'appuyer sur la triple approche de l'art, du paysage et du numérique en tant que champs d'expériences possibles. Le projet artistique devra pouvoir permettre d'articuler l'échelle locale à l'échelle internationale dans une volonté de cohérence entre expositions, résidences, actions culturelles et actions éducatives. Il pourra être envisagé la commande d'œuvre et la réalisation d'éditions.

- Le centre d'art :

Il lui reviendra de permettre l'accueil d'expositions en lien directe avec la triple approche développée. Ce programme d'expositions devra porter une attention particulière à la création en Seine-Saint-Denis, en ouvrant le centre aux artistes, associations et structures locales, départementales et régionales, tout en restant résolument international et de haut niveau.

Le développement d'un secteur éducatif en direction des publics est à prévoir dès l'ouverture du centre, témoignant ainsi de sa volonté de favoriser, dès le plus jeune âge, une rencontre avec l'art contemporain et la création. L'idée porte sur l'éducation dans l'art en tant qu'outil fondamental pour la compréhension des changements dans la société contemporaine.

- Résidences d'artistes

Les résidences d'artistes seront réservées à des artistes, architectes, urbanistes, historiens de l'art, théoriciens, philosophes, cinéastes et écrivains dont le projet s'inscrit dans la vision de ce centre d'art. De façon tout à fait novatrice et originale, ces résidences situées dans un environnement naturel propice à la créativité et à la collaboration interdisciplinaire, se définissent comme des « résidences à projets », ce qui signifie qu'elles ne s'articulent plus seulement autour d'un artiste mais autour d'une ambition créatrice qui pourra regrouper plusieurs artistes.

ÉTAT D'AVANCEMENT

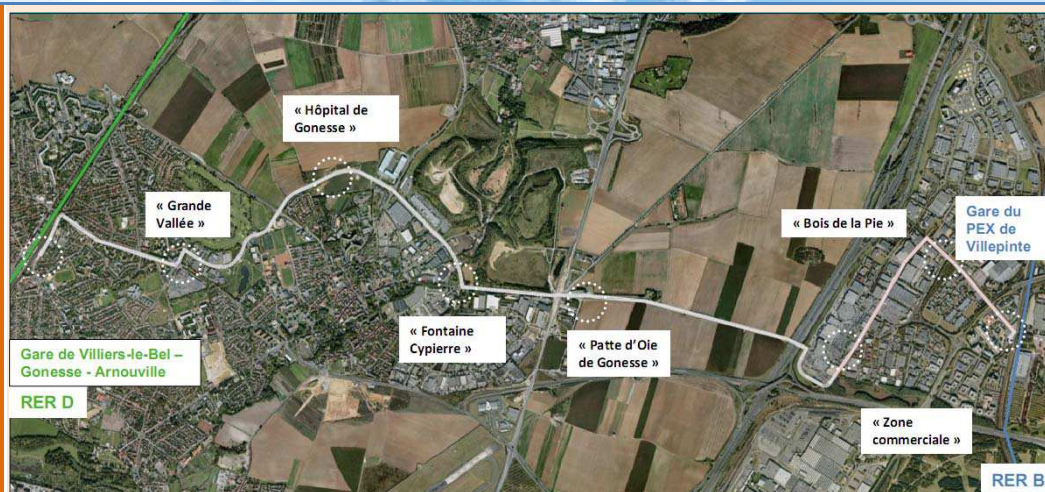
Rédaction d'un cahier des charges pour l'étude de définition.
La poursuite du projet dépendra des conclusions de l'étude.

PHASAGE

L'étude est prévue de mi-2013 à fin 2014.

Projet n°30	MISE EN PLACE D'UN BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE (BHNS) ENTRE LA GARE RER D DE VILLIERS-LE-BEL / ARNOUVILLE / GONESSE ET LA GARE RER B DU PARC DES EXPOSITIONS DE VILLEPINTE		
Localisation	Secteur opérationnel : secteur Sud Communes : Arnouville, Gonesse, Villepinte, Tremblay-en-France, Roissy-en-France	Maître d'ouvrage	Désignation d'un maître d'ouvrage unique, le Conseil Général du Val d'Oise
Contribution au projet de territoire du CDT	<p>Le projet de liaison BHNS répond à l'une des ambitions stratégiques du CDT qui est de mettre en place une infrastructure de transport qui optimise les liaisons entre les fonctions économiques, les espaces et les usagers du territoire.</p> <p>Il va permettre de compléter le réseau de desserte existant en offrant une liaison performante entre les zones d'habitat situées le long du RER D et les zones d'emplois situées le long du RER B (Parc d'activités PARIS NORD 2, plate-forme aéroportuaire Paris CDG,...).</p> <p>Elle constitue également la première étape de la desserte en transport en commun du secteur d'urbanisation future du Triangle de Gonesse.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) résulte du constat d'un déficit de liaison de transport en commun performante entre les pôles d'emplois et équipements du secteur regroupant l'aéroport Roissy-CDG, le Parc des Expositions de Villepinte et la zone d'activités Paris Nord 2, et les communes les plus densément peuplées de l'Est du Val d'Oise et du Nord de la Seine-Saint-Denis.</p> <p>Pour répondre rapidement aux besoins de déplacements de la population, les porteurs du projet souhaitent mettre en service une liaison de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), qui reliera les populations établies autour et desservies par le RER D et les emplois localisés sur la plate-forme aéroportuaire, la zone Paris-Nord et le PIEX de Villepinte, autour ou en maillage avec le RER B.</p> <p>Il vise également le développement du Triangle de Gonesse en assurant sa desserte.</p> <p>Le BHNS, qui préfigure la nouvelle liaison ferroviaire entre la gare RER D de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B du Parc des Expositions dite « Barreau de Gonesse », permettra ainsi d'effectuer des déplacements de banlieue à banlieue, sans transiter par Paris, et d'atteindre plus rapidement sa destination.</p> <p>Il contribue ainsi aux objectifs quantitatifs et qualitatifs portés par le CDT CERTF en matière de transports en commun.</p>		
PROGRAMME	<p>Le parcours du BHNS, d'une dizaine de kilomètres, s'insère sur 2 départements, le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis, et concerne 7 communes : Villiers-le-Bel, Arnouville, Gonesse, Aulnay-sous-Bois, Roissy-en-France, Tremblay-en-France et Villepinte. Huit stations sont prévues.</p> <p>Le BHNS, système de transport innovant, circulant autant que possible sur une voie dédiée et doté d'un nombre d'arrêts limité, reliera rapidement (23 minutes environ) les deux gares des RER D et B.</p> <p>Cet aménagement s'accompagne d'aménagements en faveur des modes actifs.</p>		

**PLAN /
ESQUISSE /
VISUEL**



ETAT D'AVANCEMENT

Phases de diagnostic de fonctionnement, acoustique, air réalisées
 Etude pédologique réalisée sur le secteur du Croult et du Triangle de Gonesse.
 Etude de potentialités écologiques sur Paris Nord 2 réalisée

Le schéma de principe a été voté par le STIF le 10/10/12 et par le CG du Val d'Oise le 26/10/12
 Etude d'impact – Saisine de l'autorité environnementale le 20/12/2012 par le CG95

PROCEDURES

- Procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
- Procédure d'autorisation au titre de la "loi sur l'eau"
- Procédure d'enquête en vue de la cessibilité des terrains ("enquête parcellaire")
- Mise en compatibilité des POS/PLU
- Archéologie préventive

CADRAGE FINANCIER

Coûts d'investissement

Projet estimé à 34 M€ hors matériel roulant et coût d'exploitation (DOCP approuvé par le STIF le 09 février 2011).

Plan de financement

Financement dans le cadre du Plan Espoir-Banlieue

FINANCEMENT	
Etat	50%
Région	50%

PHASAGE

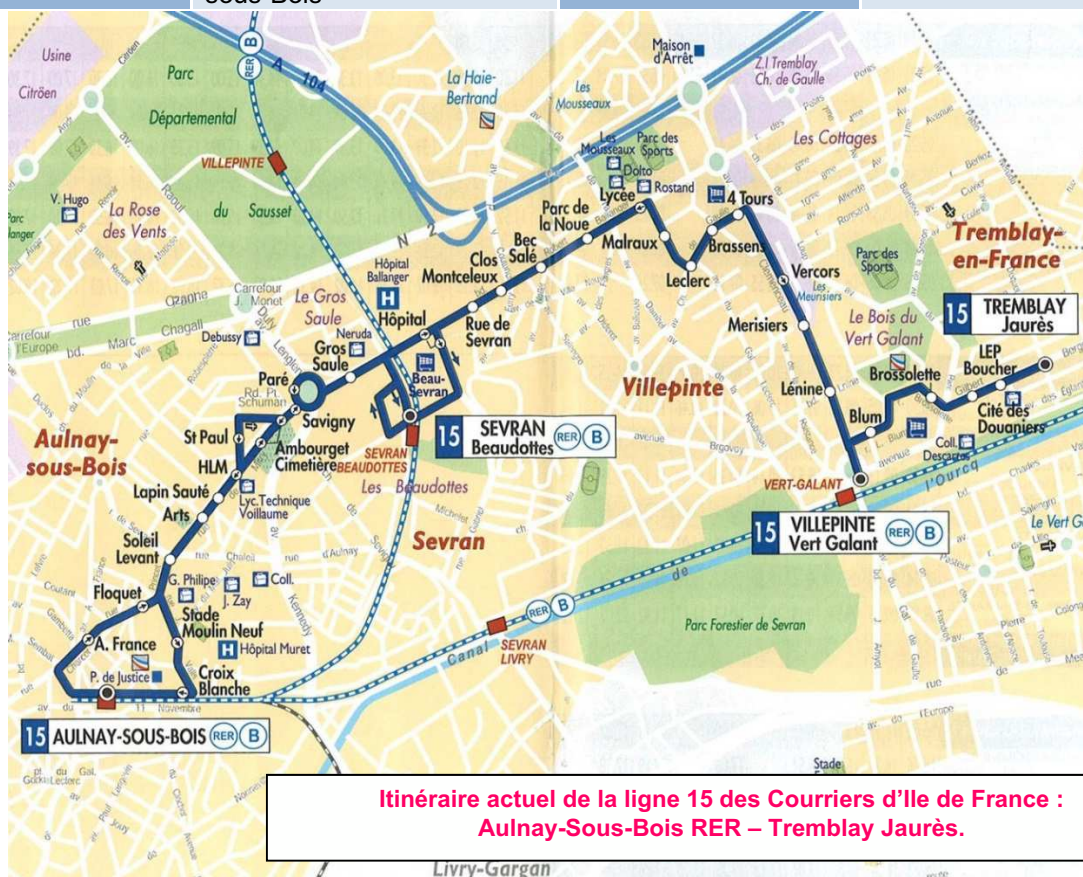
Enquête publique : juin 2013.
 Mise en œuvre : 2014 / 2015

Projet n° 31	COORDINATION ENTRE L'AMENAGEMENT, LES TRANSPORTS ET LE DEVELOPPEMENT DU QUARTIER GARE DU PIEX		
Localisation	<u>Secteur opérationnel</u> : Secteur sud <u>Commune</u> : Villepinte Tremblay-en-France	Maître d'ouvrage / Structure porteuse	CATF
Contribution au projet de territoire du CDT	<p>La gare RER B du PIEX est essentielle pour l'accès aux zones d'activités de Paris Nord 2, au Parc des expositions, à la future zone d'activités Aérolians Paris ainsi qu'aux différents espaces alentours, desservis via les lignes Optiles.</p> <p>La gare du PIEX est identifiée dans le CDT, et par le STIF, comme un des pôles intermodaux majeurs du territoire, porte d'entrée pour tout le sud du pôle aéroportuaire.</p> <p>Le pôle gare actuel va accueillir successivement différents projets de transport et sera réaménagé et réorganisé au fur et à mesure de la mise en service, en trois temps, des infrastructures supplémentaires, et des flux de voyageurs qui en découlent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - BHNS Gonesse-PIEX : mis en service dès 2014, il comprendra une réorganisation de la gare routière - Nouvelle branche du RER D mis en service pour 2020 : l'apport de flux nouveaux conséquents nécessite de repenser la capacité et l'organisation de la gare : quai supplémentaire, traitement du bâtiment voyageur, sous-terrain. - Métro automatique du Grand Paris Express : avec une nouvelle gare au-dessus de l'actuelle gare RER B, la géographie de cette dernière sera profondément modifiée : correspondances, rampes d'accès... <p>L'impact de ces différents projets est d'ores et déjà étudié par les différents acteurs concernés (CG 95, STIF, RFF, SGP).</p> <p>Le réaménagement et la réorganisation du pôle d'échange devra permettre la cohérence des modes de transport et de lisibilité de l'offre pour les usagers. Une place devra également être accordée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aux circulations douces dans et autour du pôle gare • A l'accessibilité des PMR • A d'éventuels services à développer pour des modes alternatifs : <ul style="list-style-type: none"> o Véhicules en libre-service ou en location o Vélos en libre-service ou en location <p>La CATF, entend se positionner comme partenaire privilégié dans le dispositif de pilotage de ces projets, notamment pour faire valoir les enjeux de coordination entre l'arrivée des TC lourds, l'organisation de la desserte locale (bus et modes actifs), l'aménagement urbain du quartier alentour (densification de PN2 avec l'AFTRP, accès au PIEX avec Viparis).</p>		

OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Le réaménagement du quartier de la gare et du pôle gare réaffirmé dans sa multimodalité constitue un des enjeux majeurs de la recomposition de l'espace notamment par la centralité urbaine qui va l'accompagner : à l'ouest, dans Paris Nord 2 qui va se densifier au nord, sur les terrains qui seront libérés par le déplacement Circuit Carole, à l'est avec l'extension du Parc des Expositions et le développement d'Aérolians Paris.</p> <p>En forte mutation, ce secteur est amené à terme à recevoir plus de 40 000 emplois et plusieurs millions de visiteurs chaque année.</p> <p>Du point de vue de l'évolution de sa desserte, le réaménagement de ce pôle va devoir intégrer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'arrivée du BHNS, avec des aménagements sur la gare routière ; - la nouvelle branche du RER D et la restructuration des quais et du bâtiment voyageur - le MNGPE avec l'implantation d'une nouvelle gare en surplomb. <p>Le projet de réaménagement du pôle gare PIEX doit permettre ainsi de créer un véritable pôle d'échange cohérent et attractif proposant aux usagers une large offre de transports en commun pour une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle, assurant la desserte des pôles d'emploi du secteur et des grands équipements structurant.</p> <p>En cela, le projet contribue aux objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de transports en commun affirmés dans le titre II du CDT CERTF.</p>
PROGRAMME	<p>La gare routière va bénéficier de « premiers aménagements » afin d'accueillir le BHNS Gonesse-PIEX</p>
ETAT D'AVANCEMENT	
<p>Dans le cadre des études pour le BHNS de Gonesse mais également pour la nouvelle branche du RER D sont étudiés le réaménagement de la gare routière, les conditions d'insertion dans les emprises ferroviaires mais également le dimensionnement des circulations, en cohérence avec les études sur le réaménagement du pôle PIEX à horizon MNGPE.</p> <p>En février 2013, la CATF a pris une compétence de maîtrise d'ouvrage des études d'aménagement du pôle gare dans l'objectif d'être un partenaire identifié et privilégié dans les processus de pilotage.</p>	
PHASAGE	
<p>Participation en continue de la CATF aux instances de pilotage des différents projets qui vont impacter et participer à l'évolution du quartier de la gare du PIEX :</p> <ul style="list-style-type: none"> • BHNS de préfiguration en 2015, RER D en 2020, NGPE en 2027 • études du STIF sur la mise en place des liaisons bus structurantes • démarche de densification de PN2 en continue par l'AFTRP • réalisation d'Aérolians 	

Projet n°32	CREATION D'UNE LIAISON ENTRE LA RD 317 AU CARREFOUR DE LA PATTE D'OIE ET LA RD40 (y compris nouveau franchissement de l'A1)		
Localisation	Secteur opérationnel : Sud Commune : Villepinte / Tremblay-en-France / Gonesse	Maître d'ouvrage	A définir Ces projets sont des objectifs dont le portage et le financement restent à définir.
Contribution au projet de territoire du CDT	Le prolongement de l'avenue de la Plaine de France en franchissement de l'A1 jusqu'au Carrefour de la Patte d'Oie sur la RD 317 crée une liaison Est-Ouest permettant d'améliorer l'accessibilité routière aux projets situés à l'Est de l'autoroute A1 depuis le Val d'Oise (voire au-delà si les échanges avec la RD 317 sont rétablis au carrefour de la Patte d'Oie). Elle met en relation les secteurs de développement majeurs que sont le Triangle de Gonesse et la zone d'activités de Paris Nord 2 ainsi que la future ZAC Aerolians, favorisant les échanges entre les différents pôles du territoire. Cette voie serait utilisée par les véhicules particuliers, les transports en commun et les modes actifs.		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	Cette nouvelle voie qui longe le Carré agricole du Triangle de Gonesse comprend un nouveau franchissement de l'A1. Elle est multimodale, permettant à la fois le passage des véhicules particuliers, des transports en commun et des modes actifs. Elle facilite ainsi l'accessibilité routière aux différents pôles desservis (Triangle de Gonesse, secteur de Paris Nord 2 et IKEA, ZAC Aérolians, etc.) et participe à l'objectif d'augmentation de la part des modes alternatifs à la voiture.		
PROGRAMME	Reliant le carrefour de la Patte d'Oie à Gonesse à l'avenue de la Plaine de France à Tremblay-en-France et Villepinte, cette nouvelle voirie est située au Nord des aménagements prévus dans le cadre du Triangle de Gonesse et en bordure Sud du Carré agricole. Elle traverse l'autoroute A1 par un franchissement à créer, utilisé à la fois par les véhicules particuliers, les transports en commun et les modes actifs. Ce projet d'aménagement de voirie fera une place plus grande à la multimodalité et accordera une importance particulière aux modes alternatifs à la voiture particulière.		
PLAN / ESQUISSE / VISUEL			
PHASAGE Calendrier à déterminer, en lien avec la réalisation du quartier d'affaire du Triangle de Gonesse et du projet EuropaCity			

Projet n°33	PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EN SITE PROPRE, ENTRE LA GARE D'AULNAY-SOUS-BOIS RER ET TREMBLAY-EN-FRANCE		
Localisation	Secteur opérationnel : la Communauté d'Agglomération Terres de France et la Ville d'Aulnay-sous-Bois	Maître d'ouvrage	STIF jusqu'à DOCP



Contribution au projet de territoire du CDT

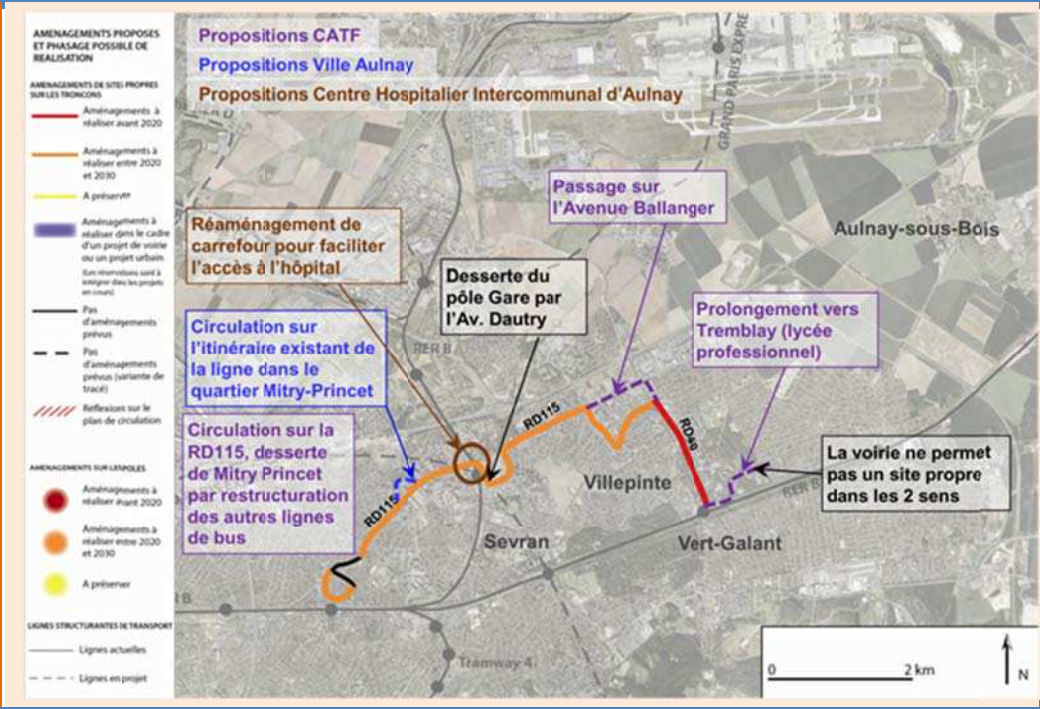
La ligne 15 du réseau des Courriers d'Ile de France (CIF) est l'une des plus chargées du secteur nord-est parisien. Avec 20 500 voyageurs/jour, elle est la 3^{ème} ligne en Ile-de-France hors RATP. Elle relie 3 pôles-gares importants : Aulnay-sous-Bois, Sevrans Beaudottes et Vert Galant situés sur les deux branches du RER B en traversant les villes de Tremblay-en-France, Villepinte, Sevrans et Aulnay-sous-Bois. La ligne 15 des CIF a été identifiée comme T Zen potentiel dans le projet de PDUIF qui fixera le cadre de la politique de déplacements pour l'ensemble des modes de transports d'ici 2020.

Sur ces bases, le STIF a inclus les éléments fournis par la CATF sur cette ligne dans son étude des « Besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs », afin de définir la faisabilité et l'opportunité de développer ultérieurement le projet.

Comme tous les projets de transport en commun en site propre (TCSP) étudiés par le STIF, celui-ci alliera les fonctions de :

- rabattement vers les gares existantes et futures des modes lourds tels que le RER et le réseau du Grand Paris Express ;
- desserte fine des tissus urbains depuis ces gares.

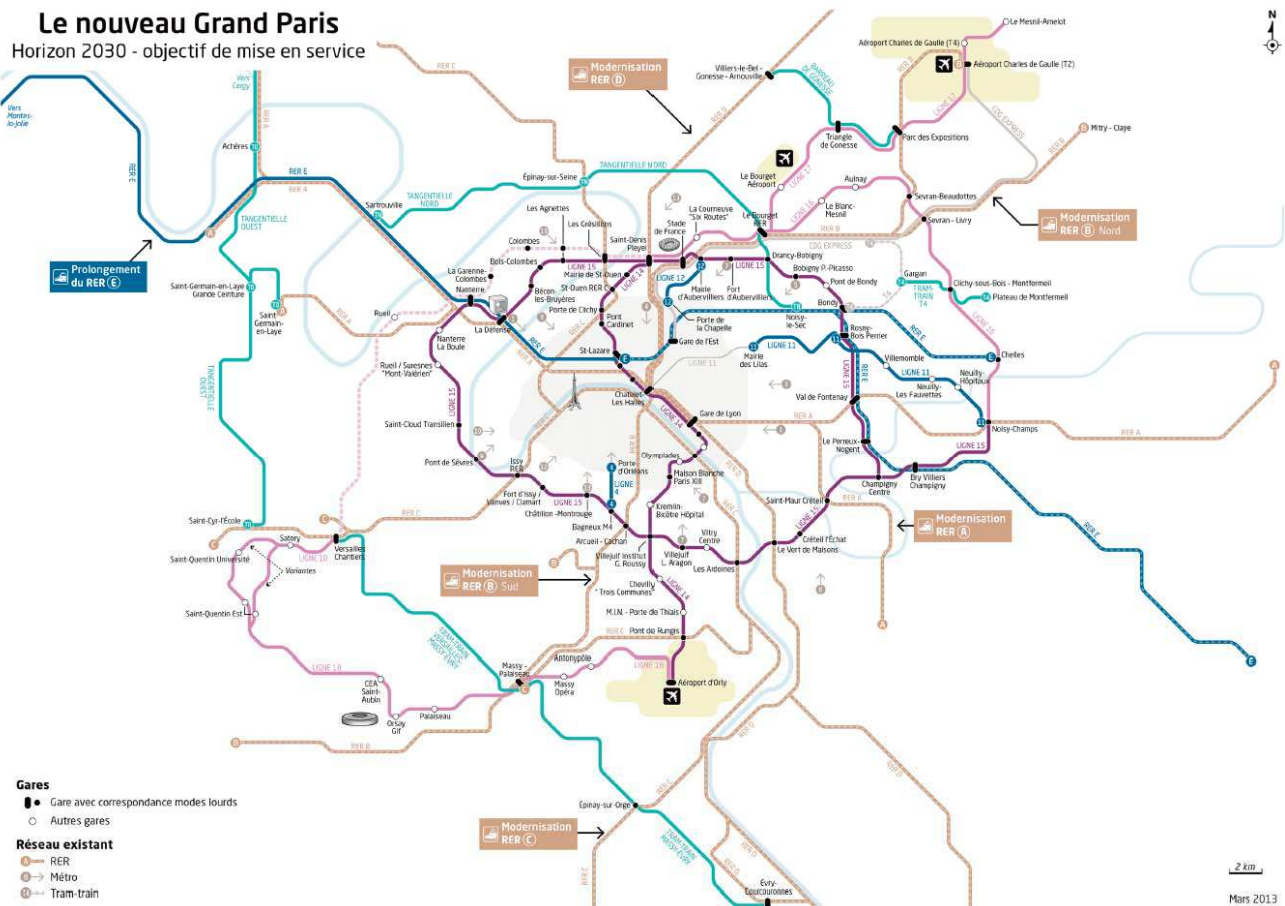
Ces fonctions permettront des liaisons directes et rapides entre les zones urbaines

	<p>situées au sud de ce territoire et les zones de développement proches de l'aéroport. Ce projet contribuera ainsi à l'ambition du CDT CERTF de favoriser le développement du territoire par des infrastructures de transport qui optimisent les liaisons entre les fonctions économiques, les pôles gares, les espaces et les usagers du territoire</p>
<p>OBJECTIFS</p>	<p>Ce projet de TCSP, dont la CATF propose qu'il soit de type T ZEN, contribue aux objectifs quantitatifs et qualitatifs en matière de transports collectifs et d'aménagements routiers affirmés dans le titre II du CDT CERTF. En effet, il s'agit d'un mode de transport :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>moderne</u>, grâce à un matériel nouveau et adapté ; - <u>rapide et confortable</u>, grâce à une utilisation exclusive du site propre, à des fréquences régulières et à un niveau de capacité autorisant une augmentation du nombre de voyageurs ; - <u>qualifiant</u>, grâce aux aménagements paysagers qui seront réalisés sur le domaine public comportant, entre autre, des itinéraires piétons et cyclables lisibles et confortables ; - <u>structurant</u>, par les opportunités de recomposition urbaine le long de la ligne.
<p>PLAN / ESQUISSE / VISUEL</p>	
<p>ÉTAT D'AVANCEMENT</p>	
<p>Finalisation en janvier 2013 de l'étude des « Besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs » conduite par le STIF.</p>	
<p>CADRAGE FINANCIER</p>	
<p>Le projet nécessite d'être inscrit dans le cadre du contrat particulier Région-Département (CPRD) 2014/2020. Le coût de la liaison est estimé à 50M€ en version Mobilien, jusqu'à 72.2M€ en version Tzen.</p>	
<p>PHASAGE</p>	
<p>Identification des financements nécessaires en 2014. Réalisation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales (DOCP) en 2014-2015, ouvrant sur des études approfondies et la réalisation proprement dite du projet entre 2020 et 2022, pour une mise en service envisagée en 2023.</p>	

Projet n°34	MISE EN PLACE D'UNE STRATEGIE FONCIERE FAVORABLE AU DEVELOPPEMENT DE LOGEMENTS SUR LE TERRITOIRE DU CERTF		
Localisation	Secteur opérationnel : Volet logement transversal au territoire Cœur Economique Roissy Terres de France	Maître d'ouvrage / Structure porteuse	CARPF et CATF
Contribution au projet de territoire du CDT	<p>Le territoire du CERTF se caractérise par un fort dynamisme en termes d'emplois, impulsé par la présence de l'aéroport et des nombreuses activités qui se développent à proximité. Cependant, on observe un décrochage entre la croissance de l'activité et celles de la population et des logements. Ainsi, à travers le CDT, les collectivités partagent l'enjeu du renouvellement de l'offre de logements dans l'objectif d'accroître l'attractivité résidentielle de leur territoire. Le CDT du Cœur Economique de Roissy Terres de France s'est vu attribuer un objectif de production de 950 logements par an, pour répondre à la demande en logements croissante et l'implantation de deux gares du Grand Paris Express.</p> <p>Le CDT CERTF s'engage sur une stratégie de développement de l'offre visant à atteindre cet objectif. La réalisation de 950 logements par an permettra de répondre aux besoins en logements des ménages déjà présents sur le territoire, ainsi qu'à l'accueil de nouveaux ménages.</p> <p>Un diagnostic de l'habitat à l'échelle du CERTF a été réalisé afin d'accompagner les villes dans la définition des dynamiques démographiques et des dynamiques du marché du logement, spécifiques au territoire du CERTF.</p> <p>De plus, un premier référentiel foncier a permis de localiser des secteurs de développement et des potentialités en termes de construction de logements. Ces deux documents sont annexés au CDT.</p>		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>La structure même du territoire est fortement contraignante, notamment du fait de la présence du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Pour répondre aux enjeux immédiats du territoire, les collectivités s'engagent dans une première phase à produire 705 logements par an, jusqu'à l'horizon 2018, intégrant les logements produits dans le cadre du projet d'éco-quartier de Louvre-Puiseux (220 logements par an), hors CDT, mais participant du bassin d'habitat du pôle aéroportuaire.</p> <p>Dans la seconde phase du CDT, à horizon 2030, la densité urbaine sera corrélée à l'amélioration générale de l'accessibilité en transports en commun du territoire. Dans ce contexte, des secteurs potentiels seront identifiés dès maintenant afin d'accompagner la densification future en s'assurant des disponibilités foncières et de la réalisation des équipements collectifs nécessaires.</p> <p>Suite aux deux pré-diagnostic (habitat et foncier), une étude plus approfondie sera menée afin d'identifier le potentiel pour les développements résidentiels pour atteindre l'objectif de production de 950 logements par an à l'horizon 2026.</p> <p>La réalisation de ces logements devra également répondre à plusieurs objectifs qualitatifs tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la création de programmes de logements adaptés aux besoins et aux caractéristiques sociales de la population ainsi que d'espaces publiques qui contribueront à l'amélioration du cadre de vie ; • la diversification de la typologie du parc de logement afin d'offrir un véritable parcours résidentiel à la population du territoire • l'amélioration du parc existant par la poursuite et l'accompagnement des projets de rénovation urbaine déjà engagés, la recherche de dispositifs adéquats pour la 		

	résorption du parc indigne, la réhabilitation acoustique et thermique des logements.
PROGRAMME	<p>Les deux communautés d'agglomération signataires du CDT ont, chacune, lancé une démarche afin d'établir un Programme Local de l'Habitat intercommunal pour la première période 2014-2019.</p> <p>A partir des premiers diagnostics, une étude foncière permettra d'approfondir les secteurs potentiels de développement de l'offre d'habitat sur le long terme.</p> <p>L'identification de secteurs stratégiques pourrait être étudiée selon 4 axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • privilégier la densification aux abords des gares (gare RER existante du Vert Galant et gare NGPE de Sevran-Beaudottes hors CDT) et des axes structurants du territoire, desservis par les transports en commun de surface (axe est-ouest du boulevard Ballanger / RD 115, axe nord-sud du RD 40, axe nord-sud Dambel-République) ; • limiter l'extension urbaine à quelques secteurs limitrophes de quartiers constitués présentant une forte composante de qualité de cadre de vie ; • assurer le renouvellement urbain, notamment en zone C du PEB, la requalification et la densification des centres villes, des grands ensembles et optimiser les disponibilités foncières diffuses dans le tissu pavillonnaire ; • penser l'introduction d'une plus grande mixité fonctionnelle (périmètres des zones d'activités en interface avec les tissus urbains résidentiels existants, secteurs des zones d'activités bien desservis par les TC). <p>L'atteinte des objectifs en matière de construction de logements fixé par le CDT sera fortement conditionnée par la capacité du territoire à proposer un foncier abordable permettant des prix de sortie des logements compatibles avec les revenus des ménages du CERTF et de ceux souhaitant aujourd'hui y résider(notamment les salariés du territoire).</p> <p>La production d'un foncier à coût abordable passe donc par une politique foncière volontariste menée par les collectivités locales du CERTF.</p> <p>L'étude à mener pour construire cette politique foncière se fixe pour principal objectif d'examiner les différents outils disponibles pour créer ce foncier nouveau à prix maîtrisé : évolutions des PLU, ZAC nouvelles, convention foncière avec l'EPIFIF, mise en place d'outils de portage foncier de long terme... L'étude permettra également de conduire une étude foncière fine sur le potentiel foncier mobilisable pour construire du logement.</p>
ÉTAT D'AVANCEMENT	
<ul style="list-style-type: none"> - PLH CATF : lancement mi 2012 / finalisation du diagnostic - PLH CARPF : initié en 2008, intégration de la commune de Goussainville en 2011, orientations stratégiques définies en décembre 2012 - finalisation du pré-diagnostic foncier et du pré-diagnostic du secteur de l'habitat en septembre 2012 	
PHASAGE	
<ul style="list-style-type: none"> - d'ici fin 2013 : finalisation et approbation PLH CATF et CARPF - 2014 : mise en place des observatoires PLH - à partir de 2015 : études sur les secteurs potentiels à lancer dès la mise en œuvre du CDT pour préparer la prochaine génération de PLH (2020-2025). 	

Projet n°35	METRO DU GRAND PARIS EXPRESS (NGPE)		
Localisation	Secteur opérationnel : Ile de France	Maître d'ouvrage Structure porteuse	Société du Grand Paris (SGP) / STIF



Contribution au de du territoire CDT

Le Nouveau Grand Paris Express (NGPE) est un projet stratégique pour le devenir de l'Île-de-France : la construction de 205 km de lignes de métro automatique pour relier les territoires de la Région et faciliter la vie quotidienne des franciliens.

Le Nouveau Grand Paris Express permet dans le même temps de :

- Désaturer le RER et les transports existants
- Favoriser le développement économique de la Région Île-de-France
- Contribuer, par effet d'entraînement, à la compétitivité de la France dans son ensemble
- Réduire la congestion et la pollution automobile
- Lutter contre l'étalement urbain et le grignotage des terres agricoles
- Désenclaver les territoires
- Accompagner les projets urbains

205 km de lignes de métro automatique seront créées, 72 nouvelles gares relieront les pôles du Nouveau Grand Paris, les 3 aéroports et les gares TGV. Les temps de trajet seront considérablement réduits, notamment de banlieue à banlieue, avec des lignes en rocade et des métros roulant de 55 à 60 km/h (vitesse d'exploitation moyenne).

OBJECTIFS QUANTITATIFS

Le NGPE permettra la desserte du pôle aéroportuaire et de sa plate-forme et vise à :
 - une connexion vers la ville centre Paris, mais également la mise en réseau du pôle aéroportuaire avec les autres pôles économiques (la Défense en 30 min,

ET QUALITATIFS

Pleyel, Paris, ...) et autres aéroports de la métropole.

- la desserte du territoire avoisinant la plate-forme, pour renforcer le développement de la « ville aéroportuaire » autour de l'aéroport par l'accueil des fonctions support de haut niveau et le développement d'un immobilier d'entreprise adapté : parc d'activités (Aérolians), quartier d'affaires (Triangle de Gonesse), extension du parc des expositions de Villepinte, activités de congrès (ITC), équipements de loisirs (Europa City), etc...
- assurer une qualité de service (fréquence, matériel, fiabilité) en adéquation avec l'enjeu de desserte du 2eme aéroport européen

PROGRAMME

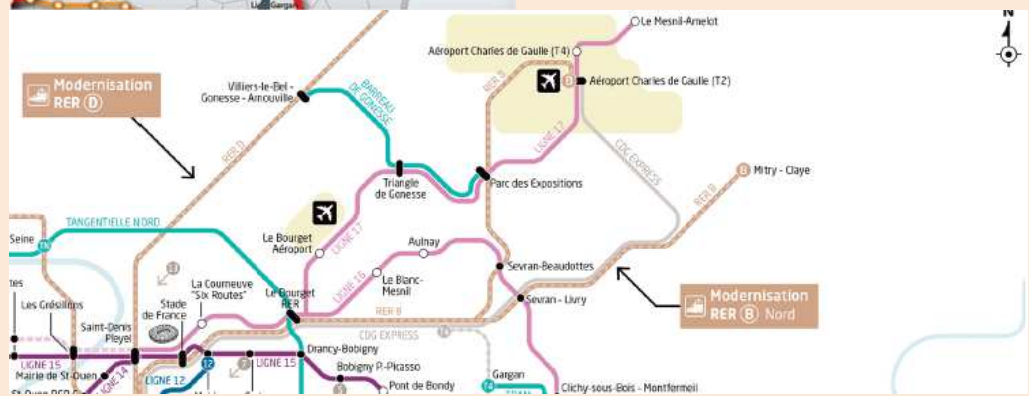
En ce qui concerne le territoire du CDT CERTF, le NGPE prévoit la réalisation de la ligne 17 reliant le pôle aéroportuaire de Roissy au reste du réseau NGPE :

Liaison CDG-Pleyel : 20 minutes, 24,3 km, 8 gares

3 gares du NGPE sont prévues sur le territoire du CERTF :

- gare du Parc des expositions, en interconnexion avec le RER B, et futur barreau de Gonesse du RER D ;
- gare Paris- CDG-Terminal 2, en interconnexion avec le RER B, le TGV, CDG Val ;
- gare Paris- CDG Terminal 4.

4 autres gares sont prévues à proximité immédiate du territoire du CDT : Triangle de Gonesse, le Mesnil- Amelot, Sevrans-Livry, et Sevrans- Beaudottes.



ÉTAT D'AVANCEMENT

La SGP met en place une démarche en quatre temps pour donner naissance au futur réseau :

- les études préliminaires
- la concertation avec tous les publics
- les études de maîtrise d'œuvre
- les travaux et la mise en service

Le schéma d'ensemble du Grand Paris, a été approuvé par décret le 24 août 2011.

PHASAGE

La mise en service de la ligne 17 est prévue :

- à horizon 2025 entre St-Denis Pleyel - Le Bourget RER (tronçon commun avec la ligne 16) et Triangle de Gonesse,
- à horizon 2027 entre Triangle de Gonesse et CDG T4,
- et à horizon 2030 entre CDG T4 et Mesnil-Amelot.

Une concertation publique sera organisée sur la réalisation de cette ligne.

Projet n°36	CONSTRUCTION D'UNE NOUVELLE BRANCHE DU RER D EN CONNEXION AVEC LE RER B (DIT « BARREAU DE GONESSE »)		
Localisation	Secteur opérationnel : Transversal Communes : Villepinte (pour le CDT CERTF) Villiers-le-Bel /Gonesse (pour le CDT Val de France)	Maître d'ouvrage	RFF/SNCF
Contribution au projet de territoire du CDT	<p>Le CERTF est au cœur du territoire du grand Roissy qui va connaître à l'horizon 2030 une croissance dynamique du nombre d'emplois (+180 000) et d'habitants (+100 000). Cette croissance induit une forte augmentation de la demande de déplacements et justifie un renforcement des réseaux lourds de transports collectifs.</p> <p>Les études socio-économiques et de trafic montrent les impacts positifs de la réalisation du barreau ferroviaire de Gonesse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un accroissement global de la part modale des transports collectifs - un gain de temps de parcours pour les personnes résidant dans les communes à l'ouest du RER D : supérieur à 10 min vers le PIEX et vers Roissy et ses pôles d'emplois - une accessibilité nouvelle au cœur du Triangle de Gonesse avec la réalisation d'une nouvelle gare, en correspondance avec la gare du Grand Paris Express 		
OBJECTIFS QUANTITATIFS ET QUALITATIFS	<p>Réalisation d'une branche nouvelle du RER D constituée par le prolongement jusqu'à la gare du RER B Parc des Expositions, des missions aujourd'hui terminus à la gare de Villiers le Bel-Arnouville-Gonesse.</p> <p>Longueur : 11 km Temps de parcours : 10 mn Fréquence de desserte : au ¼ heure 1 000 voyageurs en 2020 à l'heure de pointe du matin, 3000 voyageurs en 2030 à l'heure de pointe du matin Réalisation d'une gare de desserte du Triangle de Gonesse</p>		
PLAN / ESQUISSE / VISUEL			

ETAT D'AVANCEMENT

Le dossier d'objectifs et de caractéristique principales (DOCP) a été approuvé par le CA du STIF du 9 février 2011 et la concertation publique s'est déroulé au 4^{ème} trimestre 2011.

Le Schéma de Principe et le dossier d'enquête publique sont en cours d'élaboration.

PROCEDURES

Les procédures sont fixées et pilotées par le STIF.
 La concertation s'est déroulée du 20 octobre au 9 décembre 2011.
 Enquête publique et DUP : mi 2014.
 Les phases techniques (schéma de principe, AVP) devront être approuvées par le CA du STIF.
 Conventions de financement à approuver lors de la phase AVP
 Les communes concernées (Gonesse, Villiers-le-Bel, Villepinte) engagent une procédure de modification de leur PLU pour prendre en compte la réalisation de l'infrastructure. Une procédure de ZAC est engagée par l'EPA pour l'opération d'aménagement du cœur du Triangle de Gonesse.

CADRAGE FINANCIER

INVESTISSEMENT		FINANCEMENT	
Selon les variantes de franchissement de l'A1 en aérien ou en souterrain (val.2010, hors matériel roulant).....	Estimé à 300 M€	Contrat de projets 2007-2013, financement des études (pour 5 opérations) Le financement complémentaire sera inscrit au prochain CPER	10 M€

Le financement de l'opération sera négocié lors de la prochaine contractualisation Etat / Région.

PHASAGE

La phase de mise en œuvre s'étalera jusqu'en 2021.