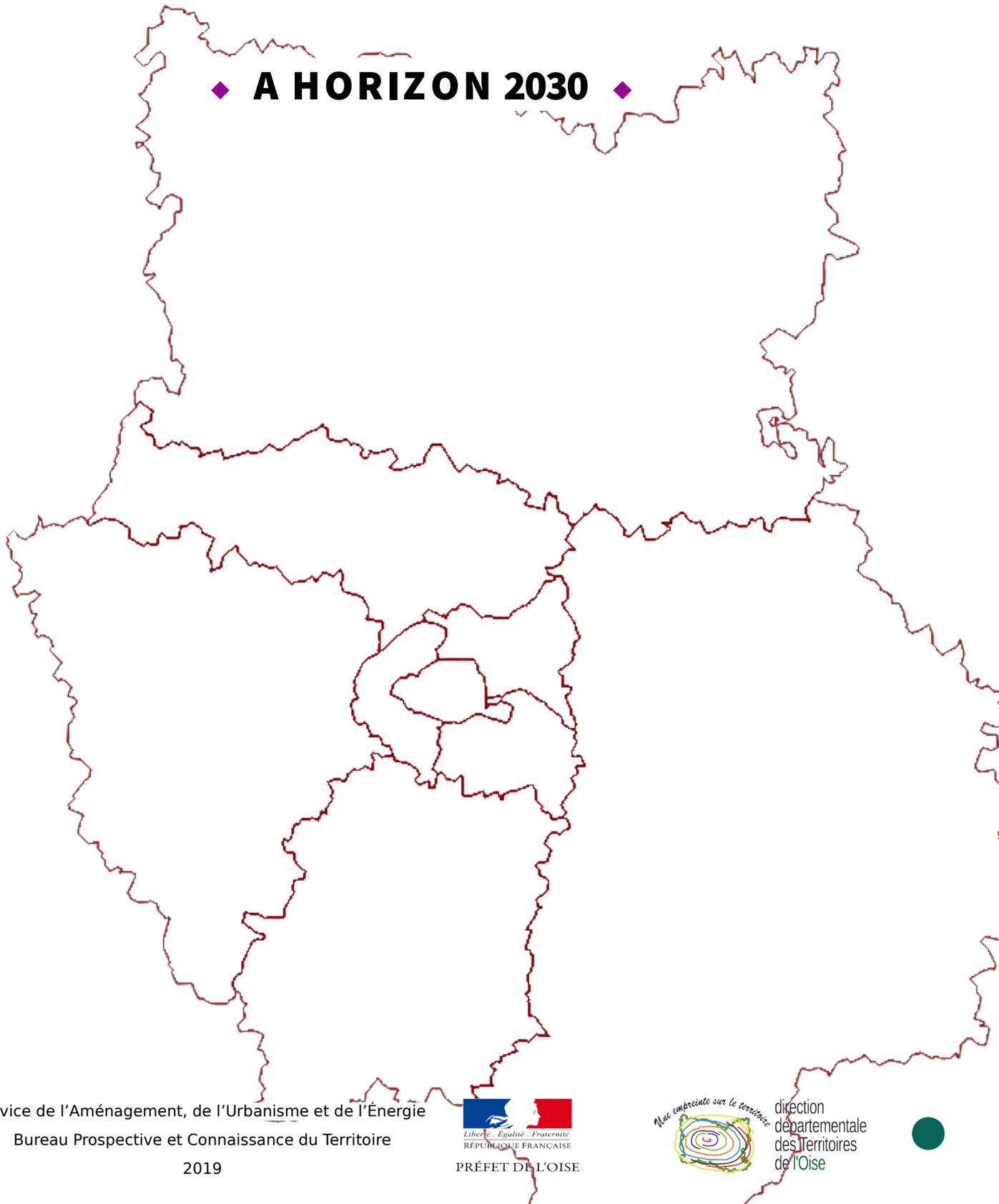


L'IMPACT DE L'ÎLE-DE-FRANCE SUR LE SUD DES HAUTS DE FRANCE



INITIATION D'UNE DÉMARCHE INTER-DDT DE VIGILANCE COMMUNE, DE MISE EN RELATION ET D'ÉCHANGE VIS-A-VIS D'ENJEUX DE LONG TERME

PREMIÈRE RÉUNION DE LANCEMENT

◆ Le **2 avril 2019** a eu lieu à **Beauvais** une **première réunion** sous la forme d'ateliers transversaux. Des représentants de la DRIEA, de la DDT de l'Oise, de la DDT de l'Aisne et de la DDT de Seine-et-Marne étaient présents. Les échanges ont permis de vérifier, commenter et actualiser les constats et hypothèses d'effets du développement de l'Île-de-France sur les franges franciliennes que le travail de revue bibliographique a permis de mettre en avant.

Il est souhaitable qu'une date de **nouvelle rencontre** soit fixée à Senlis au cours de l'automne 2019 de façon à pérenniser la démarche en 2020 et associer la DDT du Val d'Oise aux travaux, absente ce jour pour des raisons de calendrier.

Ces rencontres, qui ont vocation à devenir régulières, ont pour objectif de **normaliser les échanges entre les différentes administrations, rendre plus systématique la communication de travaux** qui concernent les territoires de part et d'autre des limites administratives et **informer des dernières tendances et actualités concernant nos territoires respectifs**.

Le principal enseignement de cette étude est en effet que les services de l'État doivent se coordonner en interrégional sur un certain nombre de points prioritaires développés au sein de ce document, pour relayer la gouvernance projet auprès des collectivités, par-delà les limites administratives.

UN DOCUMENT DE SYNTHÈSE

◆ Le **présent document fait la synthèse** des conclusions du travail de revue bibliographique effectué par le Bureau Prospective et connaissance du territoire sur 2018-2019, en y intégrant les commentaires et informations recueillis lors de la journée du 2 avril.

Pour une **restitution plus exhaustive**, des **fiches** ont été produites pour le 2 avril 2019 pour faire l'inventaire des tendances, politiques, hypothèses d'effets et pistes de recommandations avec un plus grand niveau de détail ; elles sont disponibles en annexe de ce document.

UNE REVUE BIBLIOGRAPHIQUE

◆ La **revue bibliographique complète** sera rendue disponible aux DDT concernées avant la fin de l'année 2019, sous la forme d'un **fichier tableur** qui intègre notamment des extraits de documents.

De même, trois documents-**mosaïques** thématiques présentent une **collection de paragraphes, infographies, cartes, données** significatifs collectés dans le cadre de la revue bibliographique.

UNE MOSAÏQUE DE CARTES & INFOGRAPHIES

◆ Extraits de la revue bibliographique

CONTACTS 1/2

DDT de l'Oise (60)

◆ **Charles BLOQUERT** Initiation de la démarche
charles.bloquert@gmail.com

◆ **Estelle HALLAERT** Planification territoriale
03 44 06 50 20

◆ **Richard DELAFRAYE** Études foncier et commerce
03 60 36 52 69

◆ **Michel MARIA** Délégation de Compiègne, CSNE, logistique
03 60 36 52 69

◆ **Aurélien DAVIOT** PCAETs, CDTs...
03 44 06 52 38

◆ **Lisa BRILLET** Référente écoquartiers
03 44 06 51 24

DDT de l'Aisne (02)

◆ **Eric BOCHET** Connaissance des territoires
03 23 24 64 52

◆ **Stéphane LINIER** Droit des sols (Saint-Quentin)
03

DDT de Seine-et-Marne (77)

◆ **Marc CALORI** Études et connaissances
01 60 56 72 61

◆ **Stéphane TARTINVILLE** Stratégie et planification territoriale
01 60 56 70 65

DRIEA (IDF)

◆ **Eric MORAU** Connaissance et prospective
01 40 61 84 06

◆ **Guillaume CRIEFF** Planification et aménagement foncier, logistique
01 40 61

◆ **Kevin BERGER** Politique des transports
01 40 61

◆ **Mamdouh ABBARA** Logistique, risque inondation
01 40 61 85 13

◆ **Florent FACQ** Politique des transports, PSMO
01 40 61

CONTACTS 2/2

● DDT du Val d'Oise (95)



● DREAL Hauts-de-France



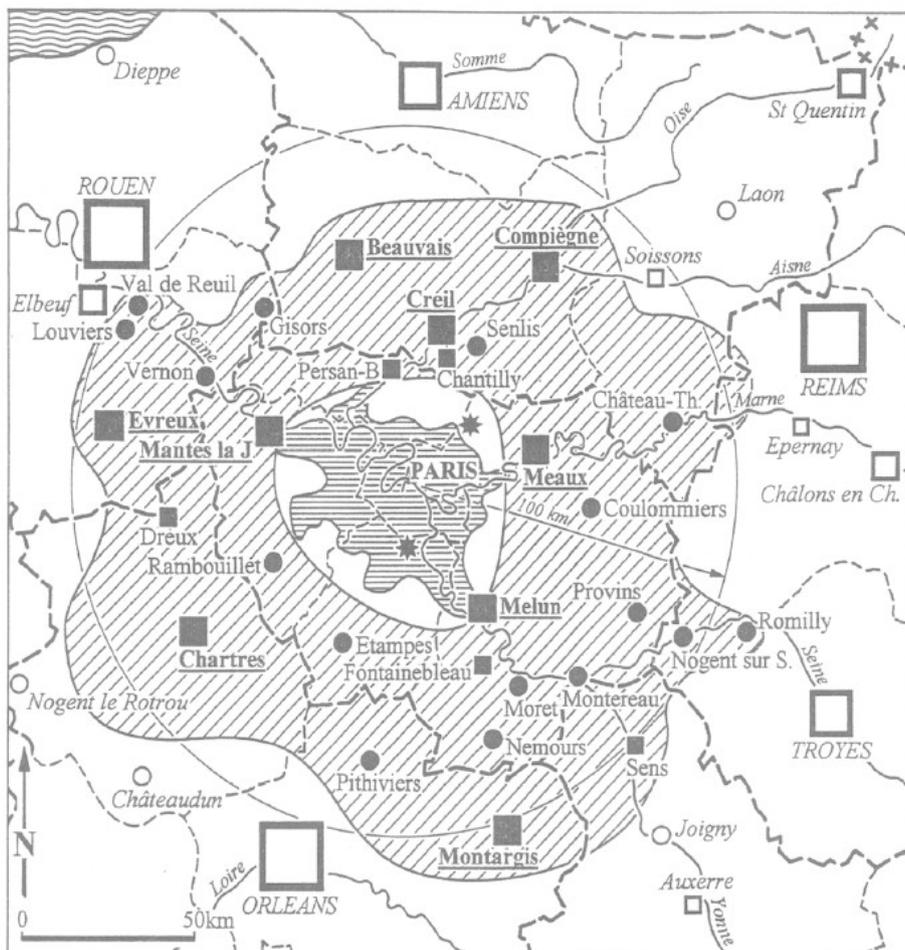
● AUTRES CONTACTS

LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE

◆ Utiliser le terme de « **franges franciliennes** » permet de faire référence à un vaste espace subissant les effets caractéristiques de la métropolisation, aux limites variables. Ce terme permet à la fois d'englober les **départements de grande couronne**, ainsi qu'une grande partie des **départements limitrophes** à l'Île-de-France, tournés vers la région capitale. Contrairement au concept de « bassin parisien », qui recouvre un périmètre beaucoup plus large de grandes villes souvent reliées à la capitale par le TGV (Caen, Rouen, Amiens, Reims ou Orléans appartiennent au bassin parisien), les franges franciliennes se limitent à la **ceinture majoritairement périurbaine et agricole** depuis laquelle de très nombreux actifs se rendent quotidiennement dans l'unité urbaine de la métropole pour travailler.

◆ Le présent travail de revue bibliographique met en évidence que les territoires à proximité immédiate de l'Île-de-France, aussi divers soient-ils, **connaissent des phénomènes similaires et sont confrontés à des enjeux communs** qui se prolongent au-delà des limites administratives. Ces limites segmentent souvent des politiques publiques (SDRIF francilien et SRADDET des Hauts-de-France aujourd'hui) et génèrent dans certains cas un « effet frontière » (fiscal notamment). C'est d'autant plus le cas pour l'Oise et le Sud de l'Aisne, puisque, comparativement aux autres régions limitrophes, le Sud des Hauts-de-France ne se situe qu'à une trentaine de kilomètres de l'unité urbaine de Paris.

◆ Le périmètre d'étude ici proposé englobe le versant Nord des franges franciliennes, soit le **Val d'Oise**, la partie Nord du vaste département francilien de **Seine-et-Marne**, le Sud de l'**Aisne**, et une grande partie de l'**Oise**.



CARACTÉRISTIQUES COMMUNES DES FRANGES FRANCILIENNES

◆ Après une périurbanisation progressive des espaces des franges depuis les années 1980, a succédé depuis le début du XXI^{ème} siècle un mouvement de « **paraurbanisation** », soit une déconcentration de la population hors des centres urbains, les actifs vivant à la campagne tout en travaillant en ville, sans participer à la revitalisation de l'espace rural. Ces mouvements ont favorisé l'étalement urbain et le tout-auto dans la ceinture verte francilienne.

◆ L'étalement urbain s'appréhende notamment à la mesure des **artificialisations** (8 % sur les années 1995-2005 contre 4,8 % en France) qui caractérisent cet espace de franges depuis les années 1980, en particulier le long des axes routiers et proche des centres urbains. Ces artificialisations sont en grande partie causées par un **étalement urbain résidentiel**, le plus souvent pavillonnaire, bien que les effets paysagers de l'accroissement du bâti résidentiel apparaissent surtout à la bordure immédiate des grandes zones urbaines. Elles découlent également très largement de la multiplication de **zones d'activités économique**, mais aussi du déploiement de grandes **infrastructures de transport**, ou encore de l'ouverture de nombreux sites d'extraction.

Cette dernière tendance à la consommation importante d'espaces agricoles et naturels connaît depuis les années 2000 une nouvelle accélération causée notamment par l'implantation d'activités (importants développement de la filière logistique depuis le milieu des années 2010), après une longue période dominée essentiellement par la construction massive de lotissements et de logements pavillonnaires de type familial.

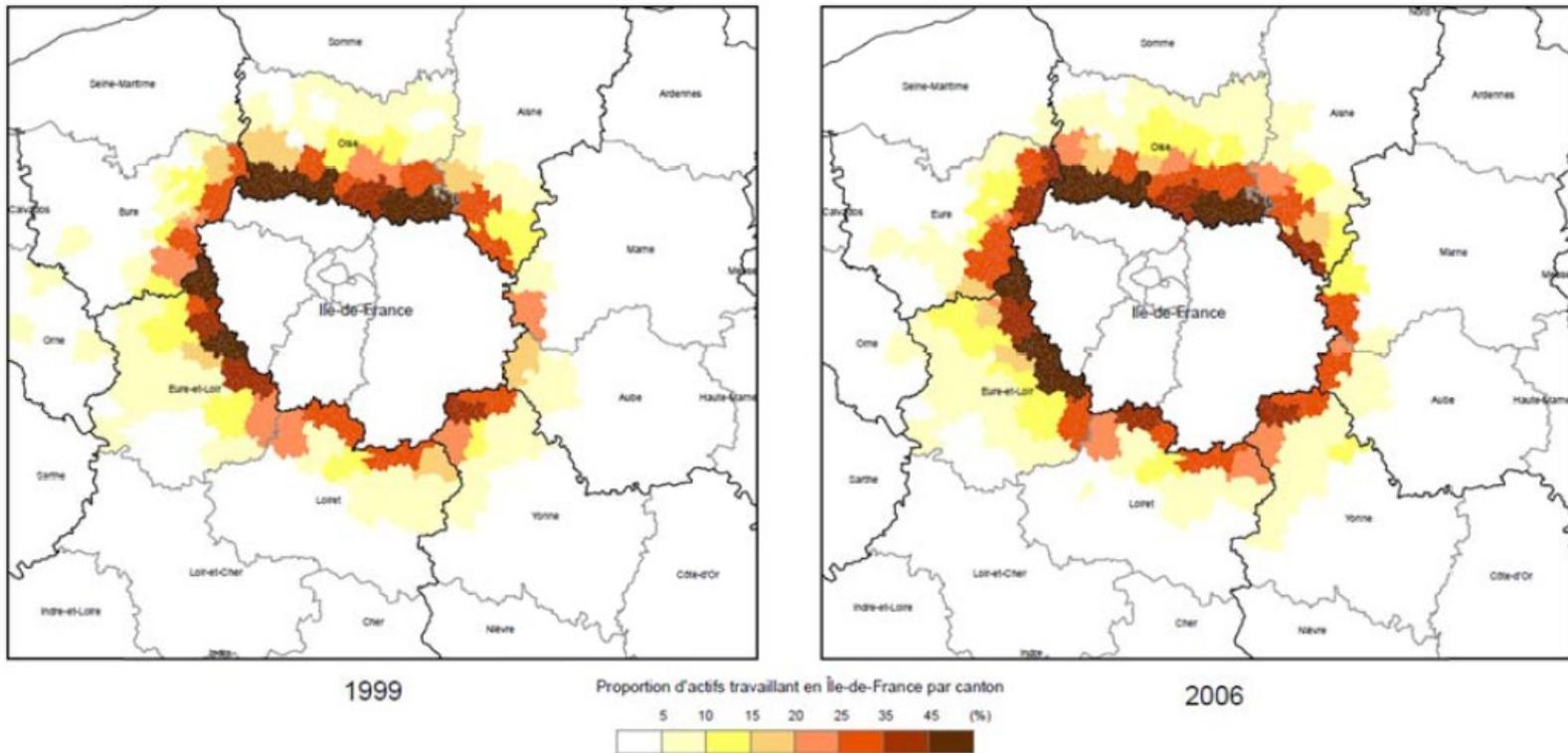
◆ **L'installation de ménages franciliens** travaillant dans la métropole ou d'actifs souhaitant se rapprocher de leur emploi à Paris est également une tendance forte de la grande couronne et des départements limitrophes. L'Oise et l'Eure sont particulièrement concernés par ces installations qui donnent lieu à des migrations pendulaires importantes.

◆ Les espaces des franges sont en effet **sous l'influence de grands pôles métropolitains d'activités, emplois et services excentrés** comme Cergy-Pontoise, et surtout **Roissy**. En plus de certains quartiers stratégiques de la capitale, ces grands pôles sont amenés à gagner en importance et à créer de nouveaux emplois. Ces emplois sont d'autant plus susceptibles d'attirer les actifs des territoires des franges que de **nouvelles infrastructures de transport** devraient faciliter la circulation dans ces espaces, suivant une logique spatiale qui n'est plus seulement radiale.

Un autre élément commun aux territoires des franges est en effet la **progressive déprise industrielle** de pôles urbains secondaires comme Beauvais, Creil, Meaux, ou Compiègne. La disparition des spécialisations industrielles se fait au profit de fonctions opérationnelles ou logistiques sans attache locale mais dépendantes d'activités polarisées sur la métropole. Les espaces des franges sont donc tributaires de l'activité économique parisienne ; la revitalisation de leurs pôles urbains et la structuration de bourgs-relais figure dès lors parmi les principaux enjeux de l'aménagement durable de ces territoires qui doivent trouver leur place dans la métropolisation.

◆ L'étalement urbain résidentiel, conjugué au polycentrisme de l'emploi et à la présence d'infrastructures majeures de transport routier, conduit à un **usage récurrent de l'automobile individuelle**, impliquant sur la plupart des axes une congestion qui ne peut que croître avec le temps. Il est par ailleurs un fait que les territoires des franges sont structurés par cet usage massif de la voiture. L'anticipation de l'impact futur de la hausse du prix de l'énergie sur la possibilité des habitants d'assurer de longues distances domicile-travail suppose en effet de structurer le territoire en fonction des mobilités, d'où la création de pôles de centralités côté francilien.

PORTRAIT DES FRANGES FRANCILIENNES 3/3



◆ Les territoires des franges franciliennes ont longtemps été en partie considérés comme les « arrières-cours » de l'agglomération parisienne, vers laquelle elle déplaçait ses **aménités négatives** : eaux usées, déchets ménagers, industriels, de chantiers, équipements et activités considérés comme nuisibles ou indésirables pour la population urbaine ou le cadre de vie. Cette tendance est encore à l'œuvre aujourd'hui, par exemple avec le **desserrement de l'activité logistique**, cause certaine de nuisances (trafic routier, pollution...). Ce mouvement est aujourd'hui particulièrement alimenté par les importants besoins en surfaces de ces services, dans un contexte de raréfaction du foncier disponible en cœur d'agglomération.

◆ Enfin, les franges franciliennes se distinguent par la **qualité de leur environnement et de leurs paysages**, leurs principaux atouts, condition actuelle de leur attractivité. Les franges ont en commun d'être constituées majoritairement d'**espaces agricoles**, le plus souvent de grandes cultures céréalières homogènes avec des paysages peu diversifiés (2/3 de la surface des franges). La « ceinture verte », selon la dénomination du SDRIF, abrite une activité agricole dynamique et exportatrice : les labours s'étendent au détriment des prairies, tandis que la sanctuarisation relative des terres agricoles du Nord de l'Île-de-France freine aujourd'hui une consommation de surface agricole utile qui peut dans certains cas mettre en péril la viabilité économique des exploitations. Certaines zones, dont les vallées, sont en effet déstabilisées par une urbanisation diffuse, par l'ajout d'infrastructures et par les transformations de l'économie rurale, qui, ensemble, entraînent l'abandon de certains espaces naturels, ou conduit à des modes d'exploitation peu respectueux des écosystèmes et des paysages.

Le quart des franges est couvert par des forêts. Des espaces naturels de première importance ont été préservés de l'emprise urbaine, notamment par la création de **Parcs Naturels Régionaux (PNR)** dans les années 1990. Les PNR s'inscrivent dans le sens de la fonction d'« **espaces de respiration** » qu'accorde le SDRIF à ces espaces de nature, de loisirs, et de patrimoine culturel aux abords de ses limites administratives. Le mitage des forêts (notamment pour l'installation de logements favorisés), s'il concerne de moins en moins l'Île-de-France du fait de la sanctuarisation des forêts, concerne toujours les territoires des franges.

LES ENJEUX POUR LES FRANGES FACE AU DÉVELOPPEMENT DE L'ÎLE-DE-FRANCE CES TRENTE DERNIÈRES ANNÉES

RÉTROSPECTIVE DEPUIS LA FIN DES ANNÉES 1980 1/2

DES ENJEUX ET DES MUTATIONS DE LONG COURS

◆ La lecture de documents traitant de la question de l'aménagement du territoire face au développement de l'Île-de-France révèle que les enjeux et tendances traités dans le présent document de restitution sont, dans l'ensemble, stables dans le temps.

◆ Pour l'Oise par exemple, les **infrastructures de transport raccordant à la métropole** se sont progressivement déployées jusqu'à nos jours ; dans les années 1990, alors que le RER D arrivait à Creil et que l'A16 était planifiée, il était alors déjà mentionnée la possibilité de lier Creil à Roissy (par le RER) ou d'étendre la carte orange (devenu navigo) au Sud de la Picardie.

◆ **Le souci très prégnant de l'État pour la maîtrise des sols, la préservation des espaces naturels** (notamment les lisières de forêt), **la protection de la qualité de l'eau** du Sud du département face à la pression résidentielle francilienne était déjà présent, l'Île-de-France connaissant une poussée démographique dans les années 80. Les moyens d'action étaient la généralisation des POS et la multiplication de leurs prescriptions, l'extension de Zones d'Aménagement Différé (ZAD) dans des secteurs de nature, de façon à limiter un développement spontané ou indirectement imposé. Ainsi revient dans les écrits le souci de préserver le cadre de vie des Picards. **Contenir les développements urbains aux agglomérations et bourgs villes** était déjà une piste privilégiée pour limiter l'étalement urbain.



DES TERRITOIRES QUI DOIVENT TROUVER LEUR PLACE DANS LA MÉTROPOLISATION

◆ La **relation paradoxale de dépendance à la métropole** parisienne était évidemment déjà soulignée sur plusieurs aspects : l'habituelle quête d'attractivité économique pour chercher un équilibre habitat / emploi, notamment par l'incitation pour les EPCI à créer des zones d'activités à échelle intercommunale ; la crainte de devenir un département dortoir pour des actifs franciliens économiquement défavorisés et dans le même temps la recherche de cadres franciliens attirés par la qualité de vie.

◆ Globalement, la **recherche d'une forme d'équilibre territorial** apparaît comme la conséquence logique de la proximité avec le poids économique et démographique de la métropole. Une harmonisation fiscale interrégionale a ainsi pu être envisagée en 1990, plus précisément la recherche d'une forme de péréquation de la taxe professionnelle.

◆ Dès la fin des années 1980, les effets du développement de la région métropolitaine sont déjà attendus face à **Roissy** : déjà il y a 30 ans est mis en avant que l'implantation d'activités à proximité de la plateforme aéroportuaire risque de précipiter le problème « déjà aigu » de déséquilibre entre le nombre d'habitants rapportés au nombre d'emplois, en plus d'accroître le flux des migrations quotidiennes qui risque de provoquer une insurmontable congestion routière en plus d'aggraver des disparités territoriales. Plus globalement, la problématique du déséquilibre emploi / habitat au Sud de la région était un des motifs d'appel à la solidarité territoriale de part et d'autre de la limite administrative qui sépare Île-de-France et Hauts-de-France.

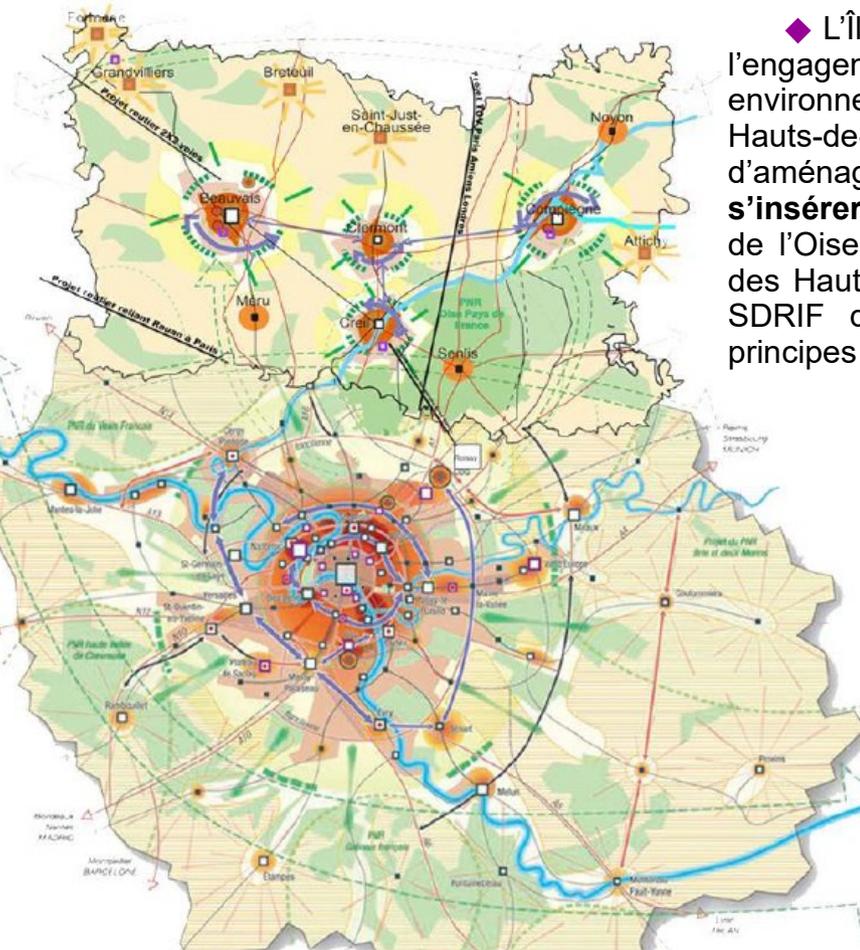
LES ENJEUX POUR LES FRANGES FACE AU DÉVELOPPEMENT DE L'ÎLE-DE-FRANCE CES TRENTE DERNIÈRES ANNÉES RÉTROSPECTIVE DEPUIS LA FIN DES ANNÉES 1980 2/2

DE 1990 à 2020 : LA VIGILANCE DE L'ÉTAT POUR AJOUTER DU LONG TERME DANS LA DÉCISION PUBLIQUE

◆ Cette nécessité de contribuer à la bonne compréhension et à la maîtrise des effets de la métropolisation se prolonge jusqu'aujourd'hui. L'État déconcentré assure un rôle de veille de ces longs processus pour **proposer aux collectivités une vision d'ensemble et de long terme**, là où la gouvernance du territoire sud-picard apparaît particulièrement fragmentée au moins depuis les années 1990.

◆ La principale évolution récente réside dans la forte augmentation de la prise en compte des **questions environnementales** dans les politiques publiques nationales et locales. En 1990, la DDE considérait par ailleurs que la protection du capital écologique de l'Oise était une des principales pistes pour laquelle une gouvernance interrégionale apparaissait nécessaire, notamment pour ce qui concerne la maîtrise de l'accroissement du nombre de sites d'exploitations de matériaux.

◆ Depuis, l'action publique en faveur de la protection de l'environnement a gagné en structuration et en détail. L'enjeu n'est plus seulement de préserver le cadre de vie pour le bien-être des résidents et l'attractivité du territoire, mais d'**assurer la résilience d'un territoire face à de probables bouleversements climatiques et mutations socio-économiques liés à une hausse du prix de l'énergie** dans les décennies à venir. Plus globalement, le Sud des Hauts-de-France est appelé à jouer son rôle dans le maintien de la résilience écologique du bassin parisien.



◆ L'Île-de-France est une région dont l'engagement sur les questions environnementales est très prononcé. Le Sud des Hauts-de-France, dans un souci de cohérence et d'aménagement durable du territoire, gagnerait à **s'insérer dans cette politique**. En 2007, la DDE de l'Oise invite à ce sujet les décideurs du Sud des Hauts-de-France à « prolonger le geste » du SDRIF de l'époque, en s'inscrivant dans les principes suivants :

- *Promouvoir une ville compacte et plus dense pour répondre au défi du logement et à l'accroissement des contraintes climatiques et énergétiques*
- *Développer l'offre urbaine et la qualité de vie, renforcer le potentiel économique et l'attractivité internationale*
- *Protéger la biodiversité, valoriser les espaces agricoles et naturels, et garantir la cohérence du système des espaces ouverts*

TROUVER SA PLACE DANS LA MÉTROPOLISATION

◆ Le Sud des Hauts-de-France, en particulier le Sud de l'Oise avec les aires urbaines de Creil, Senlis et Chantilly, est fortement polarisé par l'agglomération parisienne. **Cette polarisation s'accroît également pour des territoires plus distants et autonomes, comme celui des villes de Beauvais et Compiègne, et continuera de s'accroître avec la mise en service de la LGV Creil-Roissy.**

◆ La structuration radiale du réseau de transport a conduit à la formation de bassins d'habitat en pétales autour des plus grandes villes, constituant de fait des pôles urbains d'équilibre aux abords de la métropole. **Les territoires des franges sont indispensables à l'équilibre de l'écosystème et au desserrement de la métropole**, en particulier lorsque l'on considère les futurs besoins de développement du pôle de Roissy, l'attractivité résidentielle du Sud des Hauts-de-France ou leur fonction d'espace de respiration et de loisirs pour les franciliens. Symptôme de cette très forte imbrication, il avait été envisagé que l'Oise rejoigne l'Île-de-France à l'occasion de la réforme territoriale de 2015.

◆ Comme l'A16 ou l'arrivée du RER D à Creil en leur temps, l'ajout de la ligne à grande vitesse Creil-Roissy, dans l'attente de la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express ou du Canal Seine-Nord-Europe à horizon 2030-2035, symbolise une **nouvelle étape dans le raccordement du Sud des Hauts-de-France à la région métropole**. Comme au cours de chaque étape du développement de l'Île-de-France, toute la difficulté pour les territoires des franges est de viser un projet de développement qui ne soit pas seulement subi et défensif, mais anticipé et accompagné.

LA FAIBLE MARGE DE MANŒUVRE DES TERRITOIRES DES FRANGES

◆ Depuis le début des années 2000, les enjeux métropolitains dont les décideurs publics se saisissent émergent en parallèle de divers phénomènes comme l'explosion des mobilités, la crise du logement, les inégalités territoriales croissantes, les attentes sociales face aux nuisances et aux risques, les mutations de l'économie du savoir, ou les transformations productives et énergétiques. Urgence environnementale et climatique oblige, d'ici 2030, les politiques nationales vont se renforcer et gagner en ambition sur des sujets comme la **densification**, la **rénovation énergétique**, l'**intermodalité** et l'articulation des réseaux, la **mixité fonctionnelle**, la préservation des **continuités écologiques**... Ces évolutions sont à anticiper. Il importe dès lors que les territoires des franges s'inscrivent au plus tôt dans ces dynamiques. Le Val d'Oise et la Seine-et-Marne sont déjà liés par les obligations du SDRIF et bénéficient des leviers des politiques franciliennes, lesquelles veulent faire de la métropole parisienne une région pionnière de la transition écologique. Les territoires du Sud des Hauts-de-France sont quant à eux soumis aux principes d'un SRADDET qui fait le choix de laisser aux collectivités locales le soin d'être ambitieuses quant aux principes de développement durable.

◆ Le rôle de l'État à l'échelon local est de proposer des pistes réalistes de transition écologique en apportant un regard prospectif face à une logique économique toujours plus court-termiste, qui, de fait, réduit considérablement le pouvoir d'action des collectivités, dont les moyens financiers ont par ailleurs considérablement diminué ces dernières années. Cette approche prospective doit à la fois tenir compte de la nécessité de l'économie pour favoriser la création d'emploi et de richesses, et dans le même temps prendre acte de la crise énergétique et environnementale annoncée, laquelle remet paradoxalement en question notre modèle de développement et donc nos perspectives d'aménagement. L'aménagement durable n'a pas vocation à contrer les grandes dynamiques de métropolisation (résidentialisation, mobilités...), mais d'assurer leur appropriation en **corrigeant leurs externalités négatives**. Entre une urbanisation progressive, préjudiciable à l'environnement et une surprotection incompatible avec l'évolution socio-économique de la métropole, la voie d'un développement durable apparaît souvent étroite pour ces territoires des franges.

UNE MÉTROPOLE QUI SE DÉVELOPPE SANS SA PÉRIPHÉRIE ?

◆ Dans les années 2000 se dessine une nouvelle trame pour la région métropolitaine : **l'affirmation du positionnement européen et mondial du bassin parisien**, avec l'émergence d'une méga-région dont le développement est soutenu par la métropolisation. Il apparaît depuis lors que l'objectif est davantage d'assurer l'attractivité internationale de la métropole grâce à la coordination et la mobilisation des politiques et moyens des territoires voisins, plutôt que de contenir et corriger les déséquilibres territoriaux qu'elle contribue à générer. Les métropoles mondiales sont de fait en compétition pour créer des environnements urbains attractifs et fonctionnels, prévoyant un certain nombre de services et équipements qui répondent aux évolutions de la demande métropolitaine et internationale pour conserver sa position de territoire à l'influence planétaire.

Le projet **Europa City** du triangle de Gonesse constitue ainsi le signe que Paris cherche à préserver son statut de capitale mondiale du tourisme en proposant une nouvelle offre hôtelière, commerciale et d'immobilier d'affaire pensée en premier lieu pour satisfaire ses visiteurs de passage. Les voix opposées à ce projet mettent quant à elles en avant la consommation de terres agricoles extrêmement fertiles dont toute la valeur sera révélée au cours des prochaines décennies, la menace sur l'emploi commercial dans un secteur connaissant déjà de nombreuses fragilités, ou la contribution à la congestion des axes de transport. Les points d'achoppement existent entre les logiques inhérentes à un obligatoire développement métropolitain et les préoccupations relatives à la place des territoires des franges dans cet espace métropolitain.

LA QUESTION DE LA GOUVERNANCE DES TERRITOIRES DES FRANGES

◆ En dehors des principes du SDRIF qui fixent le cap pour faire de l'Île-de-France une « éco région » exemplaire, sobre en carbone et faiblement consommatrice d'espaces NAF, les principes de développement durable et d'équilibre territorial peinent à s'affirmer sur les espaces des franges, en particulier lorsque ceux-ci se trouvent en dehors des limites administratives franciliennes. **Le Sud des Hauts-de-France est un espace faiblement structuré en termes de gouvernance**. Or, il apparaît crucial que les franges franciliennes des Hauts-de-France se coordonnent et se structurent en lien avec les autorités publiques d'Île-de-France, notamment pour s'inscrire au sein des principes de développement durable portés par la région capitale. Sans quoi, cette très faible gouvernance et solidarité locale participeront à accentuer les tendances actuellement à l'œuvre, soit la compétition entre territoires intercommunaux dans l'accueil d'aménités et aménagements servant uniquement l'Île-de-France. La résilience des territoires des franges ne peut se fonder uniquement sur la conjoncture de l'économie métropolitaine et les préoccupations de court terme, lesquelles occultent des préoccupations environnementales et socio-économiques majeures vouées à s'amplifier au cours des décennies à venir.

◆ Les départements du Nord de la grande couronne s'identifient d'ores et déjà comme une périphérie servant le développement de la capitale, et ressentent parfois le déficit d'inclusion dans le projet métropolitain. Les contrastes et déséquilibres actuels étant amenés à se renforcer, si la métropole peut se concevoir comme un concentrateur de richesses qui se développe en faisant plus ou moins abstraction des territoires voisins, alors il importe d'autant plus **que la gouvernance et la solidarité territoriale s'affirment de part et d'autre de la limite administrative régionale**. Les espaces de franges connaissent de fait un certain mouvement de structuration, une population se fixe petit à petit sur ces territoires qui deviennent des terres d'ancrage et de projet, loin de l'idée déjà en partie révolue de la banlieue périurbaine strictement résidentielle, qui ne vit pas sur son territoire. Une partie du présent document de restitution vise s'attachera à faire un point sur le sujet de la gouvernance des territoires des franges.

QUELQUES MOTS SUR LA STRUCTURE DE LA RESTITUTION

UNE APPROCHE TRANSVERSALE

◆ Les sujets sont le plus souvent traités selon une logique spécialisée en « silo ». Pour élaborer ce document, l'idée était de lier et croiser le plus possible les différents enjeux, tendances, et phénomènes observables. **3 grandes problématiques** qui visent à répondre aux principales problématiques ont été sélectionnées :

◆ **Quels usages du foncier disponible dans un contexte réglementaire qui tend à restreindre sa consommation ?**

(Sujets abordés : logistique, zones d'activités, logement, densification)

◆ **Comment préserver les ressources des territoires des franges ?**

(Sujets abordés : Biodiversité, environnement, cadre de vie, agriculture, aménités négatives, eau)

◆ **Comment anticiper la métropolisation causée par les nouvelles infrastructures de transport au Nord de l'agglomération parisienne ?**

(Sujets abordés : Grand Roissy, LGV Creil-Roissy, Grand Paris Express, CDG Express...)

Ces 3 thématiques sont présentées avec la structure suivante :

1) Présentation des principaux enjeux d'ici à 2030

2) Énumération des tendances / politiques / constats partagés et hypothèses d'effet

3) Pistes de recommandations et éléments du SRADDET et du SDRIF

4) Verbatims de l'après-midi d'atelier du 2 avril 2019

5) Ressources bibliographiques mobilisables sur la thématique

6) Extrait de la mosaïque thématique liée (disponible en annexe)

◆ Ensuite figurent plusieurs éléments complémentaires :

A) La gouvernance des territoires des franges : évolutions et opportunités

B) Problématisation par micro-territoires transfrontaliers

C) Listes de questions pour alimenter le débat en interrégional

EN ANNEXE

◆ Les **fiches thématiques** « Tendances / Politiques / Hypothèses d'effets / Pistes de recommandations » réalisées pour le 2 avril 2019, plus détaillées que dans cette restitution

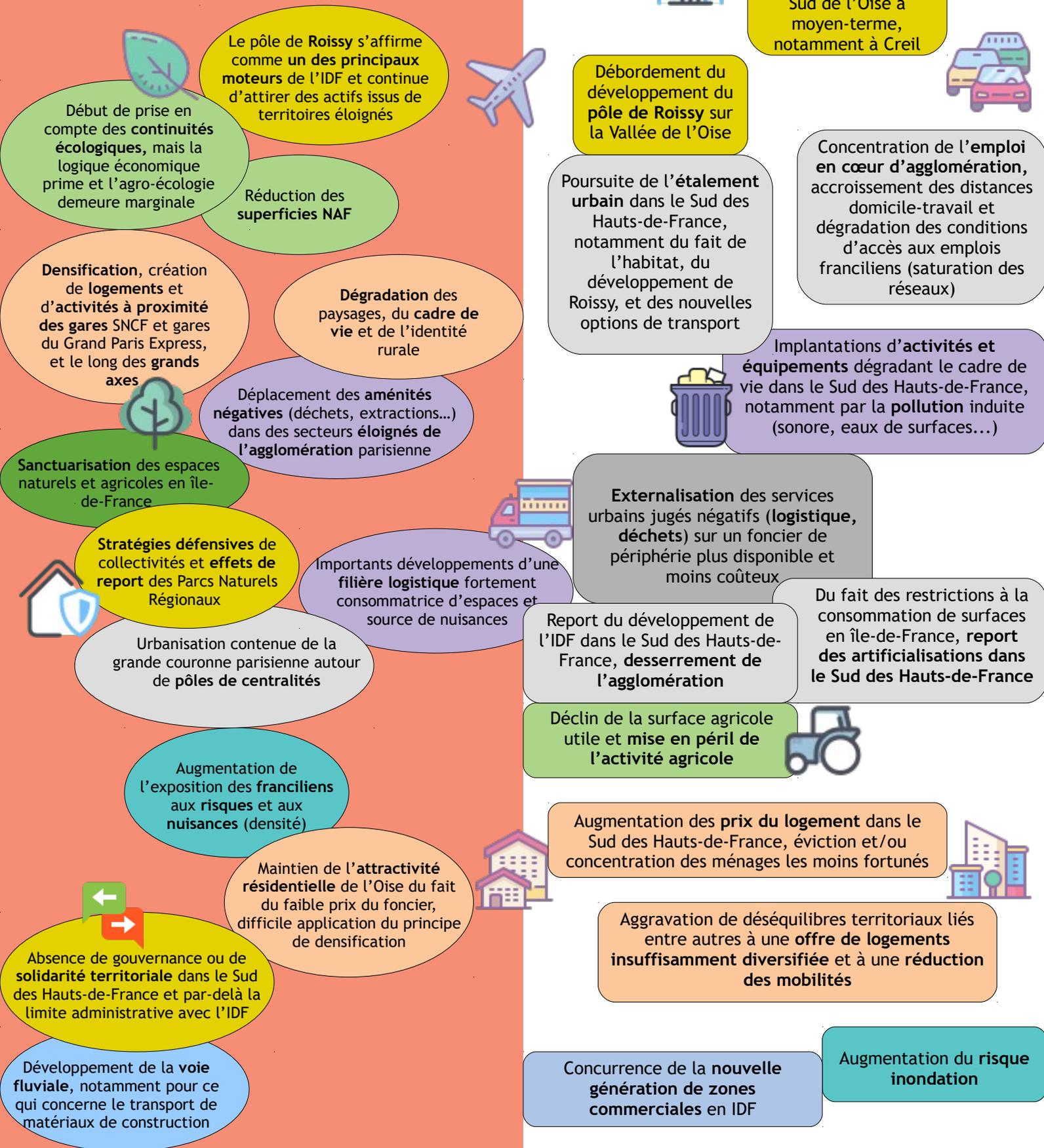
◆ 3 « **mosaïques** » thématiques d'environ 40 pages chacune qui reprennent cartes, infographies, citations de documents tirés de la revue bibliographique.

◆ Le **fichier tableur** qui détaille la bibliographie et sélectionne des extraits (>150 documents)

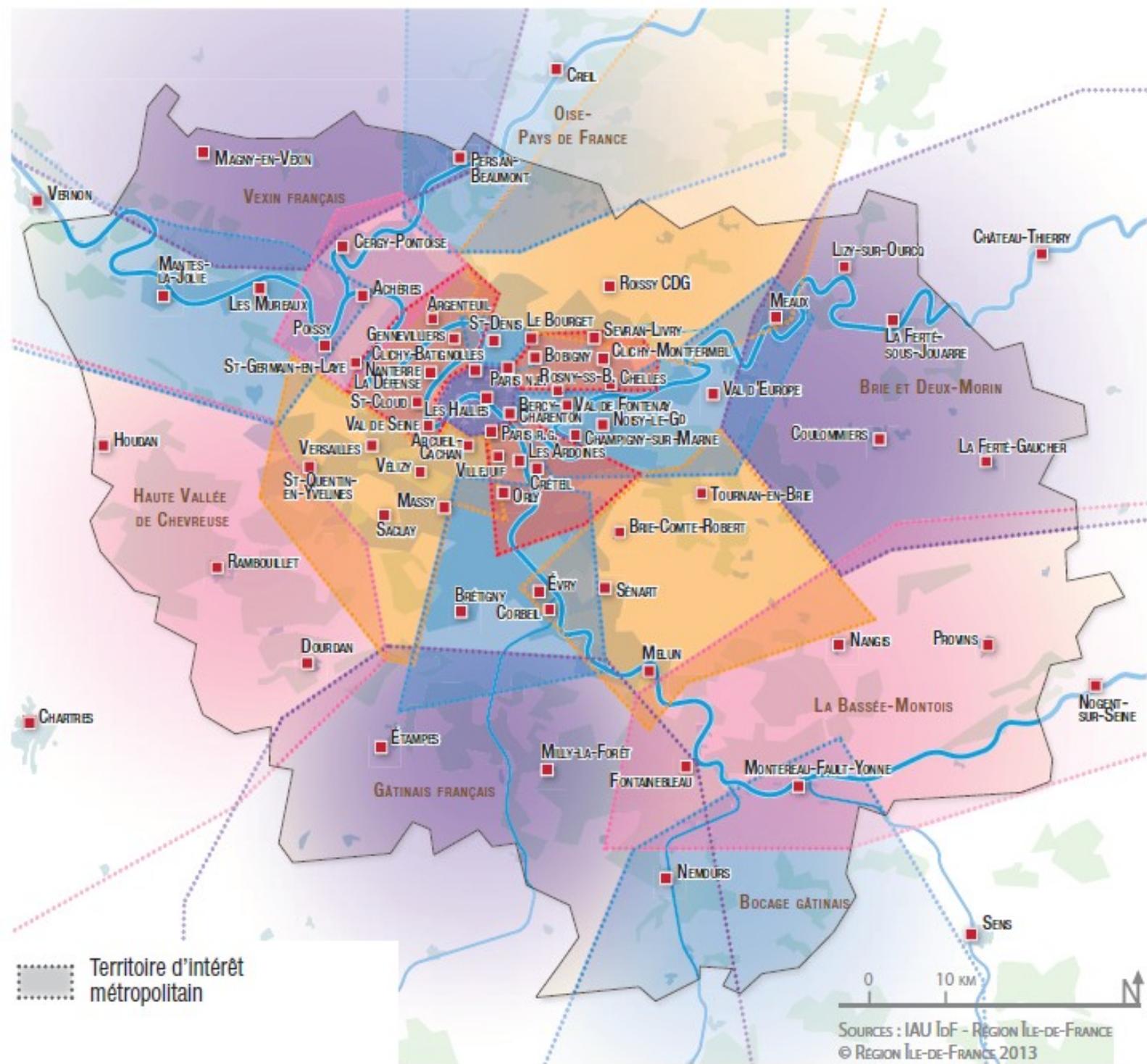
VUE D'ENSEMBLE DES PRINCIPAUX PHÉNOMÈNES OBSERVÉS ET ANTICIPÉS SUR LES 3 THÉMATIQUES

TENDANCES, POLITIQUES & CONSTATS PARTAGÉS

HYPOTHÈSES D'EFFETS



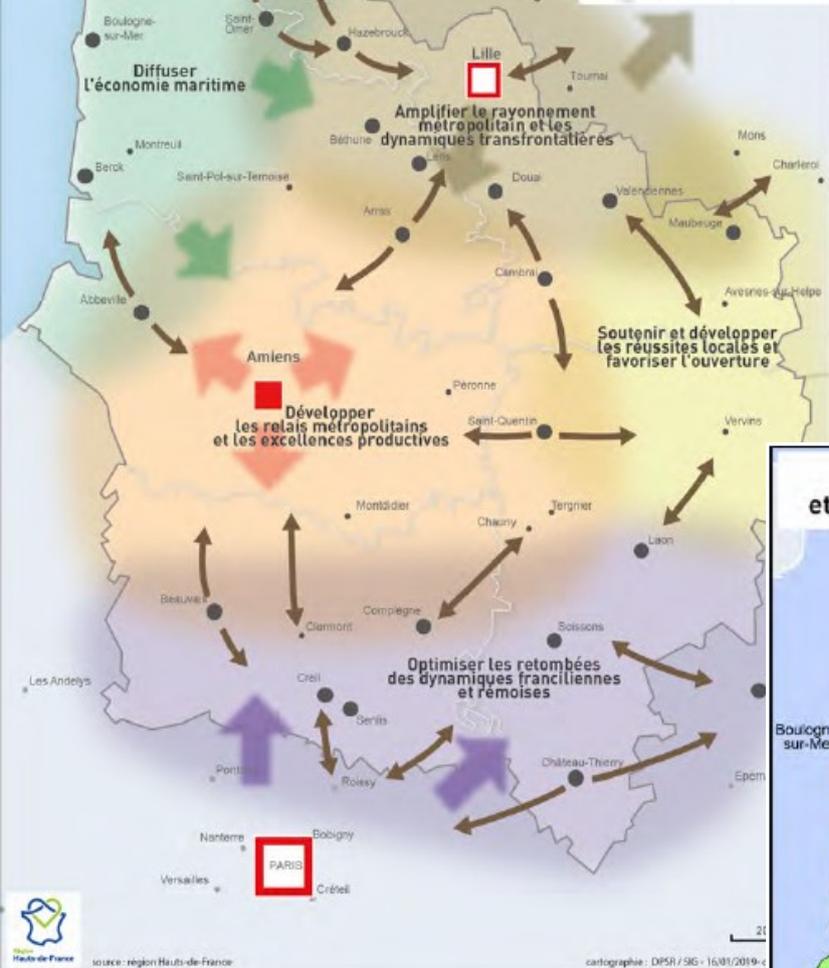
EXTRAITS DE LA « MOSAÏQUE » DE LA REVUE BIBLIOGRAPHIQUE



Les territoires d'intérêt métropolitain (TIM) Selon le SDRIF de 2013

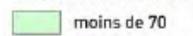
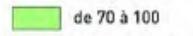
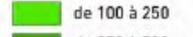
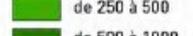
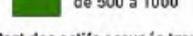
5 espaces à enjeux

-  Capitale nationale
-  Capitale régionale
-  Second pôle régional
-  Grands pôles régionaux
-  Pôles administratifs
-  Liens à développer
-  Effets de diffusion à amplifier

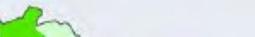


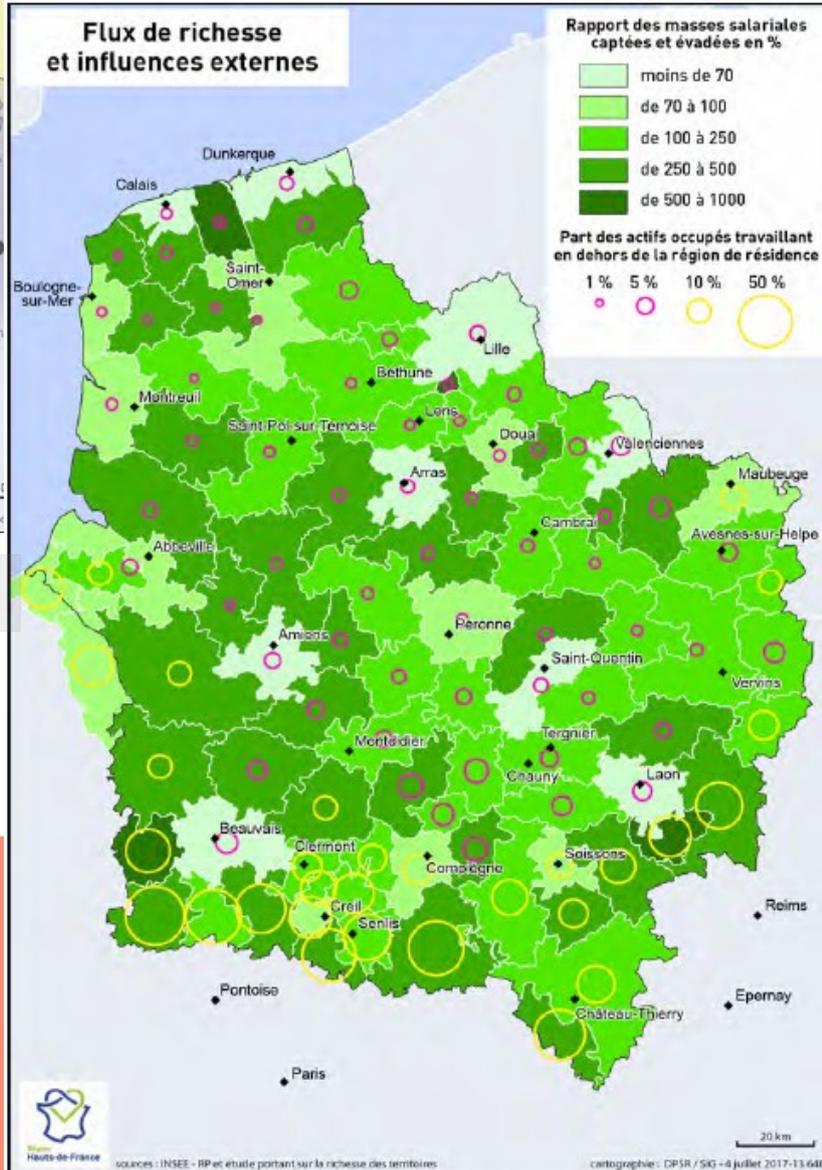
Flux de richesse et influences externes

Rapport des masses salariales captées et évadées en %

-  moins de 70
-  de 70 à 100
-  de 100 à 250
-  de 250 à 500
-  de 500 à 1000

Part des actifs occupés travaillant en dehors de la région de résidence

-  1 %
-  5 %
-  10 %
-  50 %



SRADDET Hauts-de-France 2019



sources : INSEE - RP et étude portant sur la richesse des territoires

cartographie : DPSR / SIG - 4 juillet 2017-13.648

QUELS USAGES DU FONCIER DISPONIBLE DANS UN CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE QUI TEND A RESTREINDRE SA CONSOMMATION ?

DÉVELOPPEMENTS DE LA FILIÈRE LOGISTIQUE

- ◆ Les surfaces allouées à cette activité sont amenées à être multipliées sur la prochaine décennie, avec des conséquences lourdes et durables pour les territoires ; il importe d'accompagner les inévitables développements de cette filière en pleine expansion et fortement consommatrice d'espaces pour en limiter les effets négatifs. En l'absence d'un SRADDET directif, des accords entre territoires doivent être conclus rapidement (répartition des services, fiscalité...) afin d'éviter la constitution de friches et entrepôts rapidement obsolètes, et pour obtenir dès à présent une polarisation de cette activité en considérant la nécessaire intermodalité (futur pôle à Longueil Sainte-Marie ?).
- ◆ Les règles franciliennes en la matière (liées à la politique de l'agrément) doivent trouver leur prolongement a minima dans les zones limitrophes pour éviter un effet d'aubaine néfaste. Le mouvement de destruction-reconstruction qui s'amorce en Île-de-France doit également inspirer les restructurations de zones logistiques dans le Sud des Hauts-de-France.



ÉMERGENCE D'UN NOUVEAU MODÈLE DE ZONES D'ACTIVITÉS

- ◆ Ralentissement du phénomène de desserrement des activités en périphéries du fait du mécanisme inverse de rapprochement du lieu de consommation du lieu de vie du consommateur, conjugué à la hausse du coût du transport et du coût du foncier. Reconversion urbaine à anticiper (gares, report modal sur la voie fluviale, hubs remplaçant les hypermarchés, densification et création d' « éco-parcs »...)
- ◆ La fiscalité, notamment environnementale, est à harmoniser sur les zones limitrophes à l'Île-de-France (exemple de la zone de Saint-Pathus), notamment en vue de freiner la surabondance d'offre.



LA DIVERSIFICATION ET LA DENSIFICATION DE L'HABITAT

- ◆ Accompagner et favoriser la réduction de la part de pavillonnaire dans les constructions, comme il est observé en grande couronne francilienne. Prolonger la politique francilienne de lutte contre l'étalement urbain.
- ◆ Des réflexions communes doivent être menées de part et d'autre des limites administratives pour assurer une diversification de l'offre de logements pour convenir notamment à la demande francilienne, en grande partie représentée par les jeunes ménages souhaitant s'installer ou devenir propriétaires.



LA NÉCESSAIRE MESURE ET SURVEILLANCE DES DERNIÈRES TENDANCES

- ◆ Un travail similaire à celui mené par l'Observatoire Régional du Foncier ou de l'Observatoire régional de l'immobilier d'entreprise en Île-de-France est à mener par l'État dans les départements voisins, en collaboration notamment avec les chambres d'agriculture et chambres de commerce. Ce peut être une étape pour suivre les objectifs du SRADDET.



TENDANCES ET POLITIQUES & CONSTATS PARTAGES



Artificialisations en périphérie des villes principales des franges (ZA, logistique), sur des terres agricoles

Mutation des ZAE en « écoparcs » en IDF

Multiplication des entrepôts et hubs logistiques en Seine-et-Marne et dans le Val d'Oise. Globalement, les besoins vont progressivement être multipliés par deux

Installations de sites logistiques dans des communes plus rurales et périphériques

Développements logistiques au Nord de Roissy, entre l'A1 et le PNR Oise Pays de France

Mutations d'envergure dans la chaîne d'approvisionnement de la métropole en granulats

Urbanisations majoritairement en extension (Persan-Beaumont, Bruyères sur Oise, Cergy-Pontoise, le long de la N2...)

Terminaux en projet à Bruyères-sur-Oise, La Chapelle, Roissy Carex, PSMO à Achères

Développements urbains de l'aire parisienne majoritairement vers l'Est ; parallèlement, installations dans le Valois et au Sud de l'Aisne

Gel de l'urbanisation au Nord du Val d'Oise

Concurrence entre territoires dans l'accueil des fonctions résidentielles et économiques

SDRIF : Pôles d'urbanisation le long des voies ferrées et pôles de centralité en grande couronne, densification

Installations dans le Valois, la porte Sud de l'Oise, le Vexin, le Sud de l'Aisne

Déficit d'attractivité résidentielle à l'Est du Val d'Oise et dans le secteur de Roissy - intensification résidentielle au Nord de Roissy, transports et équipements en voie de développement

Les périphéries périurbaines franciliennes deviennent des terres d'ancrage avec diversification des profils (pas uniquement couples avec enfants)

Faible coordination dans la stratégie du logement du fait d'un déficit de gouvernance

Production d'appartements en forte hausse en grande couronne francilienne



HYPOTHÈSES D'EFFETS



Externalisation des services urbains jugés négatifs (logistique, déchets) sur un foncier de périphérie moins coûteux, au détriment de l'agriculture

Risques d'implantation de zones logistiques en rapide désuétude

Nouvelles zones commerciales accompagnant la création de logements

Poursuite de l'étalement urbain

Augmentation des prix des terrains et logements dans l'Oise, éviction des ménages les moins fortunés. Possible réduction de la pression résidentielle à plus long terme (production francilienne de logements)



La restriction de consommation des surfaces et la densification en IDF confirme la tendance à la consommation de surfaces dans les territoires de franges extra-franciliens

Potential de développement de l'économie résidentielle (vie locale)

Maintien d'une attractivité résidentielle (y compris avec densité) comparativement à l'Île-de-France

En l'absence de solidarité territoriale, concentration des logements sociaux et collectifs dans les pôles urbains. Franges « dortoir des franciliens »

RECOMMANDATIONS

- ◆ Réfléchir à des **réciprocités** stratégiques entre territoires pour répartir les fonctions territoriales
- ◆ A ces fins, échange d'information et **coopération** entre services de l'État et collectivités
- ◆ Favoriser la **logique de projet** sur certains micro-territoires davantage sujets à des déséquilibres (ZA, logistique...)
- ◆ Renforcement d'une **gouvernance isarienne** volontariste sur les thématiques logement, zones d'activité et logistique pour favoriser les considérations de long terme
- ◆ Penser le développement de la filière logistique dans le Sud-Est isarien en pleine **coordination avec la politique sélective du territoire de Roissy**
- ◆ Développement d'un **pôle d'excellence logistique** trimodal dans l'Oise, comme Sénart au Sud-Est de l'Île-de-France
- ◆ Prolonger la tendance francilienne (Seine et Marne notamment) de **destruction-reconstruction des entrepôts** par un contrôle des modalités d'implantation des grands projets
- ◆ Obtenir une entente sur une **hausse commune de la fiscalité** entre les collectivités territoriales du Sud de l'Oise (sur les axes stratégiques)
- ◆ Prolonger la politique francilienne de l'agrément : **rendre obligatoire la polarisation de l'activité logistique** en site multimodal
- ◆ Utiliser les documents d'aménagement artisanal et commercial (DAAC) pour **endiguer le développement de zones commerciales ex nihilo**
- ◆ Définir des **Fronts Urbains d'Intérêt Régional** (ou Départemental), comme en Île-de-France
- ◆ Prolonger la politique francilienne de la limitation de consommation de surfaces pour **concentrer l'urbanisation dans les bourgs relais** et éviter un trop fort décalage qui entraîne un effet d'aubaine
- ◆ **Diversifier l'offre de logements** (anticiper un décalage ultérieur avec les besoins futurs) : logements collectifs et intermédiaires
- ◆ **Densification des quartiers de gare**
- ◆ Appliquer l'action 7 du plan biodiversité : objectif de 0 **artificialisation nette des espaces NAF**

Un SRADET peu directif sur les facteurs de consommation d'espace

Règle générale 1 du SRADET : Au regard des enjeux régionaux et extrarégionaux, les SCoT :
- veillent à conditionner l'implantation des activités logistiques à une desserte adaptée existante ;
- privilégient la création et le développement des implantations logistiques à proximité des accès multimodaux.

Cette règle conditionne l'implantation des activités logistiques et zones d'activités sur le territoire régional aux capacités locales des réseaux et des flux générés par ces implantations et anticipe le report modal des flux de transport en privilégiant la proximité d'infrastructures de transports alternatives.

Il n'y a en revanche aucune incitation à la limitation de consommation de terres agricoles par l'activité logistique ou les zones d'activités (par exemple par le recyclage des friches).

Mais dans les faits, pour le SRADET tel qu'arrêté au 31 janvier 2019, l'État ne fait qu'approuver à la fin du processus après avoir émis ses observations. Le SDRIF, en comparaison définit les fonctions des territoires sur la carte de destination, avec un système de pastilles de deux couleurs (urbanisation préférentielle et conditionnelle).

La marge de manœuvre étant laissée aux collectivités dans les Hauts-de-France, les collectivités des franges franciliennes, le long d'axes stratégiques du Sud de l'Oise et de l'Aisne, pourraient s'entendre sur une charte à ce sujet pour en quelque sorte prolonger le cadre francilien pour assurer une cohérence territoriale avec la métropole.

Règle générale 14 du SRADET : les SCoT traduisent les objectifs régionaux de réduction du rythme d'artificialisation maximum des sols défini par le SRADET en déterminant au sein de leur périmètre des objectifs chiffrés de réduction de la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers.

De fait, les objectifs du projet de SRADET à 2030 en matière d'artificialisation (750 ha/an en 2030) sont déjà atteints et même dépassés en 2019. Les modalités de suivi des modalités des SCoTs de l'ensemble de la région et la manière dont il sera possible de les faire converger vers l'objectif régional sont à ce jour peu claires, contrairement aux modalités du SDRIF.

Verbatims

Trois quarts des zones d'activités créées en Île-de-France depuis 2012 ont été créées en Seine-et-Marne, soit plus de 400 hectares.

L'agrément, qui permet de bloquer certains projets en IDF, n'est qu'un instrument. Ce qui compte c'est la politique publique qui est derrière. Les orientations de l'agrément peuvent être reprises pour l'Oise.

Il faut passer d'un fonctionnement où chaque collectivité fait ses entrepôts à une hiérarchisation des équipements obtenue par consensus, une répartition des fonctions territoriales : zones d'intérêt local, régional, voire national. En distinguant les zones proches d'un bassin de vie avec un quartier de gare, et des grandes zones bien structurées pour obtenir un effet d'échelle économique pour l'accueil de fonctions logistiques performantes, avec des services et équipements sur place qui sont de plus en plus demandés et attendus par les logisticiens... A défaut d'InterSCOT, des ententes moins formelles sur des thématiques restreintes peuvent émerger.

Il faut se méfier de la logique économique des logisticiens : ils ne prennent absolument pas en compte les impacts globaux sur un territoire ; le développement durable, ça ne les regarde pas. La consommation de surfaces NAF, c'est à la collectivité territoriale de gérer pour organiser la compensation.

Il faut réussir à leur imposer le démolition-reconstruction, le renaturation... Plutôt que de créer un nouveau bâtiment « green » juste à côté de la friche qu'ils ont créée.



Avant de parler de qualité de la logistique, il vaut mieux donc parler de schéma pour définir les équipements et services nécessaires au bon développement de la filière. Une approche par l'exigence de qualité ne peut pas fonctionner, on ne lutte pas comme ça contre une politique opportuniste. Il faut une étude sur les filières, les besoins.

Il y a l'objectif de 0 artificialisation nette des NAF. C'est l'action n°7 du plan biodiversité. On va tendre vers ce type de stratégie.

Il faut verrouiller les urbanisations en extension dans les zones logistiques déjà existantes pour forcer la reconversion et les démolitions-restructurations.

L'Oise maîtrisera son étalement urbain. S'il y a besoin de logement, ça se gérera progressivement par la densification et le renouvellement urbain. Pour Creil il reste de la marge, la ville pourra toujours être densifiée : avec les espaces en friche, autour du quartier de gare...

Parmi les grands déterminants qui peuvent tout changer radicalement à la situation foncière du Sud des Hauts de France, il y a la doctrine de l'agrément qui propose du bon sens, des grands principes, et qui fait un bon outil de gouvernance. Mais l'agrément ne fait pas tout, il y a aussi le sujet de la taxe, qui fait passer la fiscalité sur les projets de 14€/m² en IDF à 0€/m² dans le Sud des Hauts-de-France.



RESSOURCES OPÉRATIONNELLES & EXEMPLES D'INITIATIVES CONCRÈTES

Fiche repère

Risque de surproduction de surfaces commerciales : quels indicateurs mobiliser ?

À l'échelle de l'Île-de-France, on constate que le nombre de m² de nouvelles surfaces commerciales reste élevé chaque année. Entre 2000 et 2017, 10,4 millions de m² de locaux commerciaux ont été autorisés en Île-de-France, soit près de 570 m² par habitant en moyenne (source : DRIEA – DRIEAF). La déséquilibre entre les surfaces commerciales existantes et leur potentiel effectif peut notamment avoir pour conséquence de développer la vacance et l'obsolescence commerciale. Quels indicateurs, quels outils peuvent être mobilisés pour analyser le risque de surproduction de surfaces commerciales à l'échelle d'un territoire ?

► Pour en savoir plus : <https://www.dirifa.fr/ressources/indicateurs> (Mémorandum n° 23146 - 19/02/2018)

Quelles sont les données disponibles ?

Mesurer les surfaces d'équipements commerciaux	Mesurer l'accessibilité commerciale
Consommation d'espace par le commerce (hors étagement des sols (EES))	Vacance commerciale
Construction de locaux commerciaux	Chiffre des Petites, Moyennes, Grandes Entreprises (CPMG)
Données DRIEA/DIRIFA	Progression du commerce de détail et commerce électronique
Plans commerciaux autorisés en CDCAC	Plans, Chiffres clés, Indicateurs (PCCI)
Dossier CDCAC (Prévisions, Mésurés, LO, DDT)	Consommation des ménages
Les équipements commerciaux existants	Plans de développement (PDD), Comptes nationaux (INSEE)
Bases administratives de recensement, Insee (INSEE)	Progression du chiffre d'affaires de commerce
INSEE (INSEE, Fichier des adresses, Carte des centres commerciaux (CCM))	Équipement commercial (ECS)
	Recensement de la population (INSEE, Échantillon national (ENES))
	Équipement commercial existant (PDD)
	Équipement commercial existant (PDD)

La production de surfaces commerciales

La mesure de la production de surfaces commerciales peut être appréhendée par au moins trois sources de données. Ces trois sources ne sont pas systématiquement cohérentes entre elles, sachant qu'elles recouvrent des périmètres d'observation différents : les données issues des permis de construire (surtout si on se concentre sur la surface de plancher du projet, les données issues du Mes indiquent la surface au sol de l'emprise occupée par un commerce, et les données issues des CDCAC renseignent les surfaces de vente autorisées des projets de plus de 1 000 m².

Mesurer la consommation d'espace par le commerce avec le Mes (Mode d'occupation des sols)

Produits des données : IAU Île-de-France, Petites villes au commerce dans le Mes, Grandes surfaces commerciales (liste des centres commerciaux, liste des grands magasins (liste 50), Stations-service (liste 65), Villages (liste 1982, 1987, 1990, 1994, 1999, 2003, 2008, 2013))

En 1987, les surfaces commerciales représentaient 950 hectares. Leur surface totale a augmenté de 740 hectares entre 1987 et 2012 (DRIEA de 78 % en 2012), soit près de 287 000 m² de nouvelles surfaces commerciales en moyenne chaque année. Ce solde recouvre les surfaces de commerce disparues (si la densité au profit d'une autre spécialité) (122 ha) et les surfaces qui n'avaient pas en 1987 de commerce mais le sont devenues (875 ha).

Direction régionale de l'Équipement et de l'Aménagement de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France

Zones d'activités économiques dans l'Oise

L'évaluation de la disponibilité foncière en 2017



Direction Départementale des Territoires
Service de l'Aménagement, de l'Urbanisme et de l'Énergie
Bureau Prospective et Connaissance du Territoire
- août 2019 -

L'OBSERVATION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES DANS L'OISE

Direction Départementale des Territoires
Service de l'Aménagement, de l'Urbanisme et de l'Énergie
Bureau Prospective et Connaissance du Territoire
- 2018 -

• Zones d'activités économiques dans l'Oise, DDT de l'Oise

• Fiche repère DRIEA pour la mesure des surfaces commerciales
http://intra.driea-idf.e2.rie.gouv.fr/IMG/pdf/2018_fr_mesure_surprod-9_cle51c892.pdf

• L'observation de la consommation d'espaces dans l'Oise, DDT de l'Oise

La logistique dans l'Oise

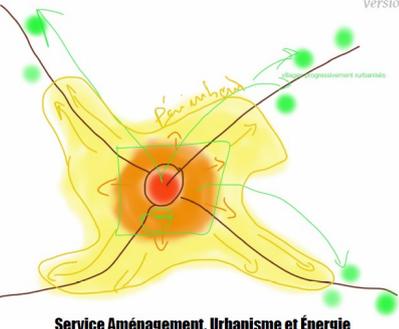
Direction Départementale des Territoires
Service de l'Aménagement, de l'Urbanisme et de l'Énergie
Bureau Prospective et Connaissance du Territoire
- 2018 -

• La logistique dans l'Oise, DDT de l'Oise

NOTE PLANIFIÉE

La capacité de densification et de mutation

version de mars 2018



Service Aménagement, Urbanisme et Énergie

• La capacité de densification et de mutation, DDT de l'Oise

FAIRE LA VILLE DENSE, DURABLE ET DÉSIRABLE

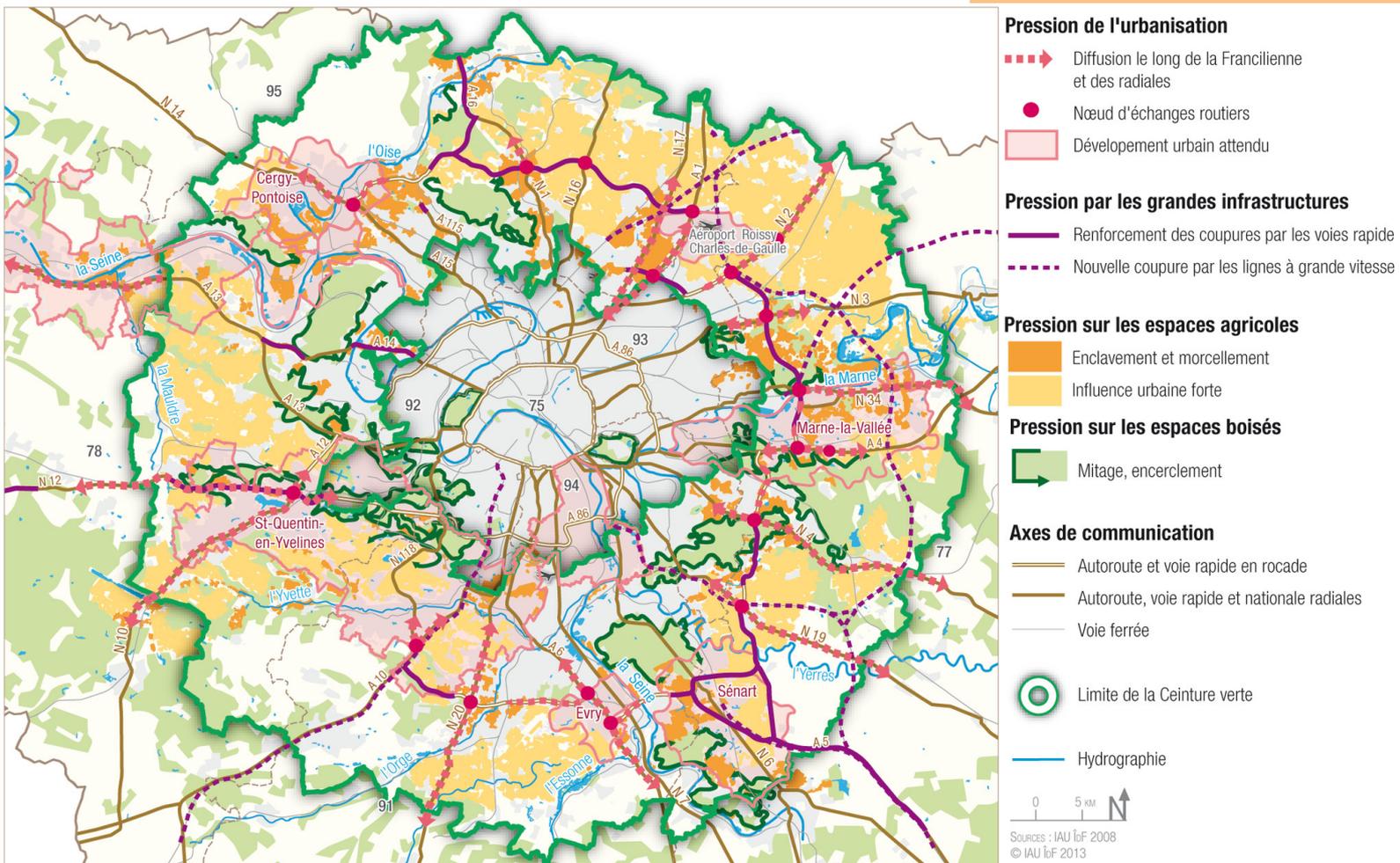
Agir sur les formes urbaines pour répondre aux enjeux de l'étalement urbain



ADEME
Agence Française de l'Énergie et de la Performance de l'Énergie

• Guide de l'ADEME sur la densification
<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/ville-dense-durable-desirable-010251.pdf>

EXTRAITS DE LA « MOSAÏQUE » DE LA REVUE BIBLIOGRAPHIQUE



SDRIF, 2013

Règles franciliennes de densification :

- A l'horizon 2030, à l'échelle communale, les documents d'urbanisme locaux doivent permettre une augmentation minimale de 10% :

- de la densité humaine
- de la densité moyenne des espaces d'habitat.

A même échéance, une extension de l'urbanisation de 5 % de la superficie est possible pour les bourgs. De même, pour les quartiers de gare, l'augmentation minimale de densité est de 15 %.

SDRIF, 2013

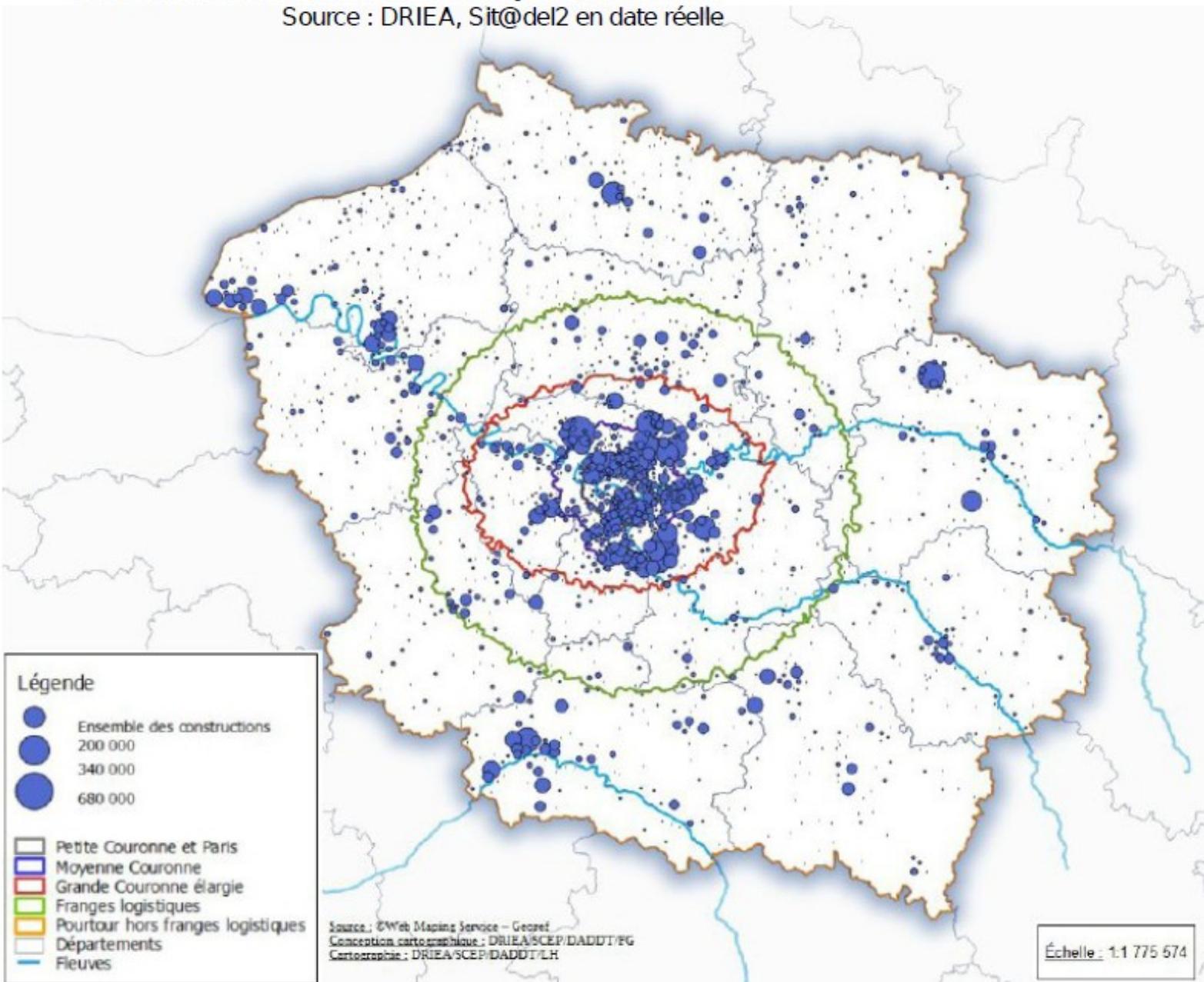
• **Les impacts négatifs de la ruralisation de la logistique**

Ce phénomène de périurbanisation de la logistique est cependant source d'externalités négatives : mitage foncier, consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, utilisation des infrastructures au-delà de de leurs capacités, complexité du recours aux modes massifiés (fer, eau), congestion et pollution de la circulation de poids lourds en espaces urbains denses. Il peut en outre être source de déséquilibres pour des territoires qui concentrent des surfaces importantes d'entrepôts et qui offrent des réponses limitées pour le logement et le transport alternatif à la voiture des salariés, en particulier dans les secteurs des franges franciliennes.

DRIEA, Instruction des demandes d'agrément relatives aux entrepôts logistiques, 2018

Ensemble des constructions d'entrepôts (1980-2014)

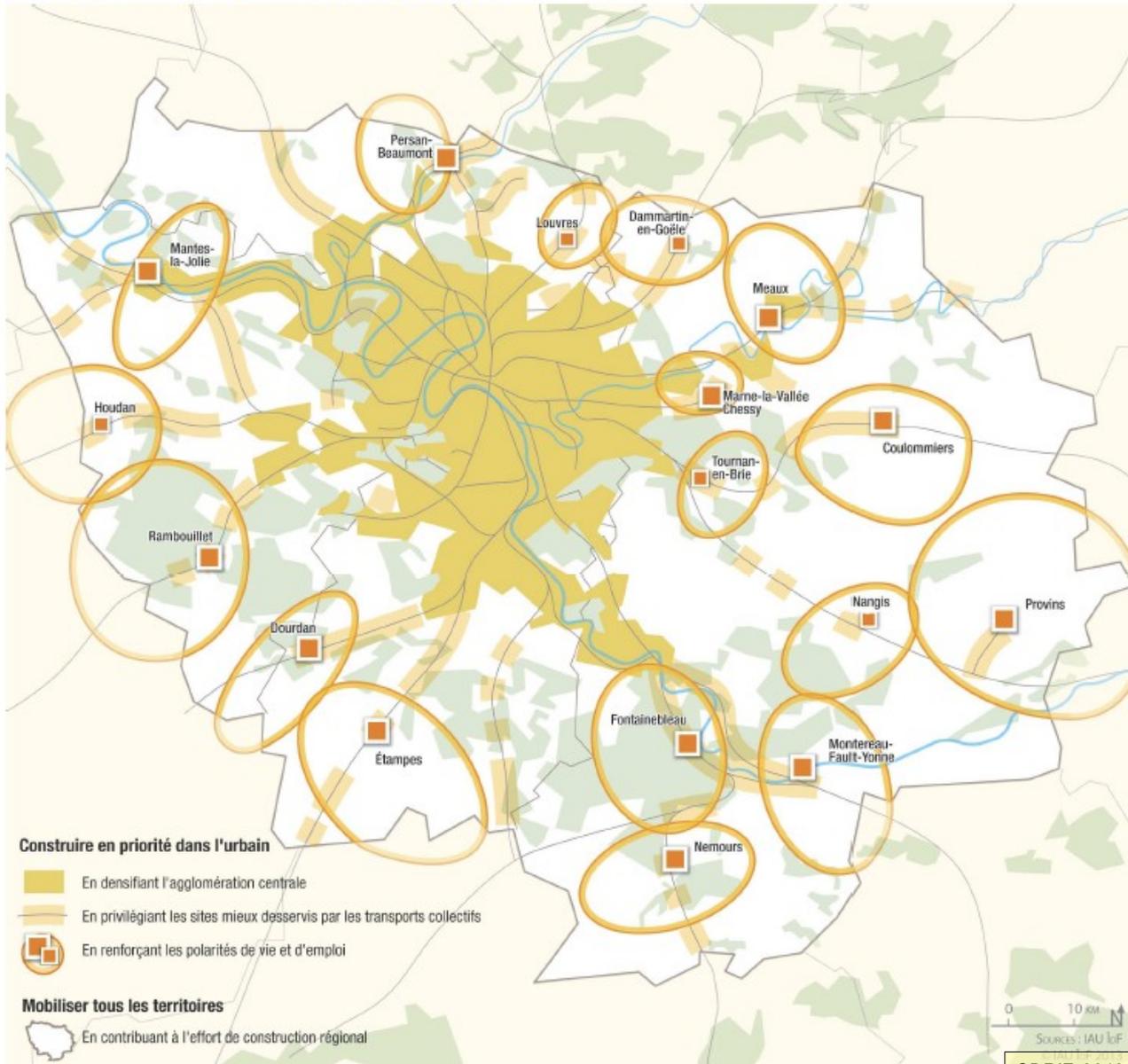
Source : DRIEA, Sit@del2 en date réelle



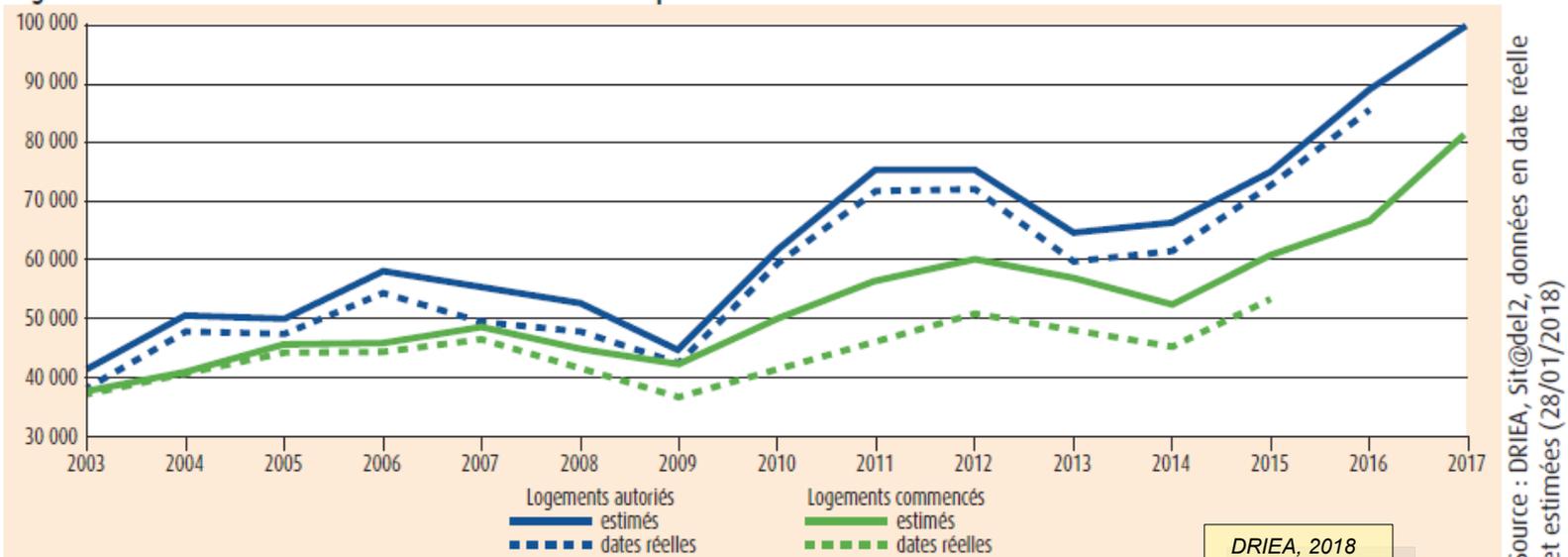
Les dynamiques des constructions d'entrepôts dans les franges, les couronnes et le pourtour de l'île-de-France
 DRIEA, 2017

Réussir une mobilisation solidaire de tous les territoires pour la relance de la construction de logements

Logement

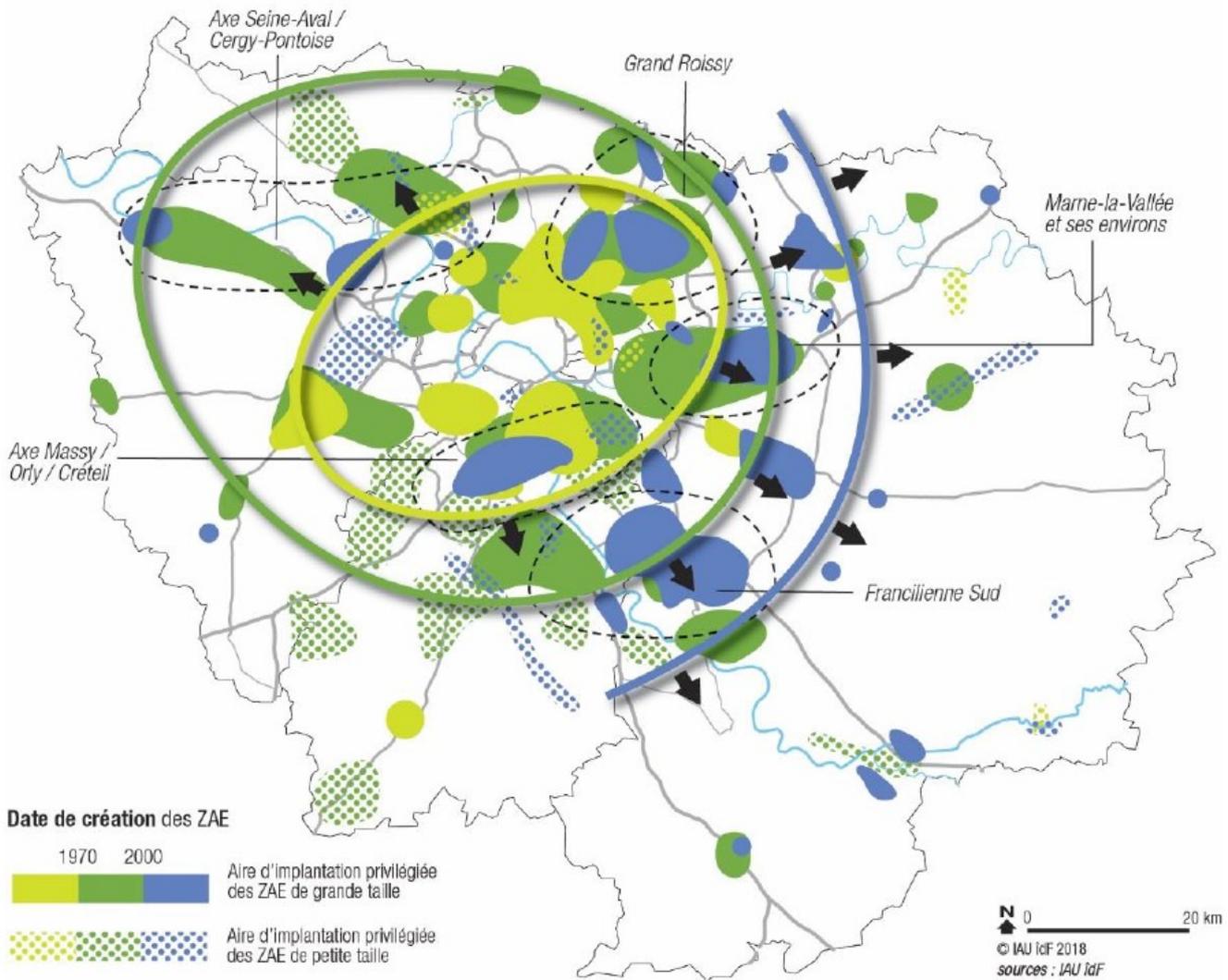


Logements autorisés et commencés en Île-de-France depuis 2003



Carte synthétique du déploiement des ZAE franciliennes dans le temps

Date de création des zones d'activités économiques franciliennes



COMMENT PRÉSERVER LES RESSOURCES DES TERRITOIRES DES FRANGES ?

TRANSPORT DE PERSONNES ET DE MARCHANDISES

- Les axes routiers, déjà fortement congestionnés, seront saturés à horizon 2030, et ce, malgré les améliorations et ajouts d'infrastructures déjà prévus. L'accroissement des trajets domicile-travail et les développements de la filière logistique sont en cause. Cette saturation aura un fort impact sur l'attractivité des territoires. Le cadre de vie que présentent les territoires des franges comme le Sud des Hauts-de-France risque d'être irréversiblement atteint par l'étalement urbain. Il importe dès lors d'anticiper une évolution des modes de vie dans le sens d'une moindre dépendance aux longues distances, à l'image des espaces périurbains d'Île-de-France qui deviennent progressivement des lieux de vie à part entière.
- Dans l'attente de ces profondes mutations, des modes alternatifs de déplacement doivent être favorisés avec volontarisme, sans pour autant nier la réalité de la dépendance à la voiture individuelle sur ces territoires aujourd'hui. L'aménagement du territoire doit néanmoins se penser dans une hypothèse prospective de réduction des distances et d'essor des mobilités douces et réseaux de modes de transport collectifs.



PROLONGER LES MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET DE L'AGRICULTURE

- Sur le long terme, les principales conditions pour maintenir une résilience suffisante du bassin parisien face au changement climatique sont d'une part le maintien de terres agricoles, et d'autre part la préservation ou la régénération des bio-corridors. A moins long terme, l'identité rurale et agricole, la présence d'une nature et d'un patrimoine riches sont les éléments constitutifs de l'attractivité des territoires des franges. Les préoccupations environnementales locales représentent les fondements de projets de territoire trop souvent conçus comme défensifs et conservateurs.
- La charte agricole de la Communauté d'Agglomération Roissy-Pays de France peut inspirer d'autres démarches similaires en faveur d'une préservation volontariste des surfaces dédiées à l'agriculture sans avoir pour autant recours à des outils réglementaires contraignants. La coexistence d'une agriculture exportatrice respectueuse de certains principes avec une filière agricole plus ancrée sur le territoire paraît possible et souhaitable.



DENSIFICATION DE L'HABITAT ET VALORISATION DU CADRE DE VIE

- Les nouveaux efforts de construction dans les franges franciliennes liés notamment aux objectifs de construction de logements, au Grand Paris Express, aux JO et aux développements du pôle de Roissy fixent de nouvelles exigences pour garantir le maintien d'une forte attractivité résidentielle des espaces des franges, lesquelles deviennent de plus en plus des bassins de vie en cours de structuration.
- Il convient dès lors d'anticiper la baisse du recours au lotissement pavillonnaire traditionnel en favorisant les initiatives liant densification intelligente, diversification des formes architecturales, récréation des espaces de vie et de rencontre (notamment en milieu rural et semi-rural), présence de la nature en ville (aussi pour lutter contre le ruissellement et les îlots de chaleur urbains), et respect des espaces naturels agricoles et forestiers existants.



TENDANCES ET POLITIQUES & CONSTATS PARTAGES

HYPOTHÈSES D'EFFETS

Achoppement entre objectifs de densification et de préservation de l'identité rurale

Impact sur les paysages des extractions, activités, grandes cultures intensives, moins perçu que l'impact de l'accroissement du bâti résidentiel autour des grandes villes

Attrait de populations de cadres, professions intellectuelles supérieures et professions intermédiaires à la recherche d'un meilleur cadre de vie



Un cadre de vie attractif sur de nombreux secteurs ; des futures terres d'ancrage pour des actifs des franges et pour les actifs de la métropole et des pôles de centralités, qui créeront de nouveaux emplois

Implantation de services urbains franciliens comme la logistique, les déchets et les extractions dans des secteurs éloignés de l'agglomération

Accentuation des contrastes territoriaux entre accueil de populations modestes et aisées

Stratégie défensive de certaines collectivités et des PNR pour contrôler le développement résidentiel

Artificialisation des sols non maîtrisée qui risque de nuire au cadre de vie (atteintes aux surfaces NAF, risque inondation)

Rupture de continuités écologiques, entre autres du fait de la consommation d'espaces agricoles

Externalisation au coup par coup d'activités polluantes franciliennes dans les territoires des franges sans prise en compte de la logique hydraulique ; pollution des eaux de surface



Augmentation du volume de déchets (notamment de chantier), saturation de la capacité d'incinération

Spécialisation agricole céréalière des franges, mais pression foncière qui ajoute des difficultés au maintien de la filière

Risque d'augmentation du rythme de perte de SAU dans les départements limitrophes à l'IDF

Meilleur maintien des grandes cultures du Sud des Hauts-de-France comparativement à l'IDF

Les territoires limitrophes à l'IDF conduisent des réflexions pour le maintien des continuités écologiques

Conflit entre nouvelles infrastructures de transport et continuités écologiques

Réduction des superficies NAF

Compacité du développement urbain qui rapproche les populations du bruit et nuisances, et augmente les flux, notamment autour de Roissy

Concurrence économique et résidentielle liée au développement de Roissy

Concentration de l'emploi en IDF

Pression foncière importante sur les lisières de forêt. Stratégies défensives parfois opposées à la densification sur ces territoires (PNR...)

La MGP a compétence pour la prévention des inondations

Pollution atmosphérique croissante en île-de-France

Dégradation des conditions d'accès des habitants des Hauts-de-France aux emplois franciliens

Accroissement des distances domicile-travail et de leur impact environnemental, social et économique (coût pour les collectivités)

Sanctuarisation des forêts et de terres agricoles en IDF

Insuffisance future de l'offre en espaces verts en IDF au regard de la croissance de population attendue

Augmentation du risque inondation, notamment dans la Vallée de l'Oise et le Valois



Marginalisation de la filière bois en IDF

Nouvelles bases de plein air et loisirs dans des secteurs jusqu'ici dépourvus, comme l'Est du Val d'Oise

Une hausse du prix de l'énergie rapprocherait de la métropole des ménages travaillant en IDF

Nouveaux trajets domicile-travail liés au renforcement du réseau francilien, au développement des pôles de grande couronne, de fonctions tertiaires en banlieue et de la relocalisation industrielle en IDF

Maintien et création de PNR comme lieux de développement durable

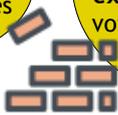
Effet de report des PNR et SCOTs défensifs sur les territoires avoisinants

Raréfaction des ressources franciliennes en granulats, d'où l'augmentation future des extractions dans les territoires voisins, environnementalement moins protectionnistes

Impact environnemental négatif des carrières

Report du développement de l'IDF dans le Sud des Hauts-de-France

Augmentation de l'importation de matériaux de construction pour l'IDF depuis les territoires voisins



RECOMMANDATIONS

- ◆ Conforter l'attractivité résidentielle en revitalisant les **centres bourgs** et en **diversifiant l'offre de logements**
- ◆ Développer les modèles de logement à **densification modérée** mais à forme pavillonnaire, éviter le lotissement
- ◆ Penser la localisation de logements en **anticipation de la raréfaction future de la ressource en eau** (besoins en équipements pour assurer la qualité de l'eau...)
- ◆ Intérêt à conforter **filières bio** (marché francilien et local), développer agroécologie, agroforesterie...
- ◆ **Affirmer le rôle de l'agriculture** dans le maintien de continuités écologiques (pâtures...)
- ◆ Préserver les **continuités écologiques** majeures **Vexin-Beauvaisis** et **Roissy-Compiègne**
- ◆ Prendre en compte les **continuités écologiques** au sein des documents de **planification**
- ◆ Insérer les territoires du Sud des Hauts-de-France dans la **continuité des politiques environnementales volontaristes de l'IDF**
- ◆ Favoriser le développement des filières **bois** et filières **éco-construction**
- ◆ Doter les documents d'urbanisme d'un projet agricole et forestier de territoire, incluant les éventuels projets de **ZAP** et **PAEN**. A défaut, proposer une **charte agricole**
- ◆ Établir avec la **MGP** et les départements des franges un **dialogue au sujet de l'accueil de certains équipements urbains (décharges, logistique...)** de façon à minimiser les impacts négatifs sur les territoires d'accueil
- ◆ Maintenir une attention sur la **qualité paysagère du territoire**, en particulier en cas d'implantations de services urbains avec impact paysager
- ◆ Utiliser le levier des **mobilités pour structurer le Sud des Hauts-de-France en anticipation d'une réduction des distances parcourues**, d'une augmentation du recours aux modes doux et aux transports collectifs
- ◆ Instaurer comme en IDF des **fronts urbains d'intérêt régional (FUIR)**
- ◆ Développement du **télétravail** et des centres de **coworking**
- ◆ Établir une gouvernance commune de la **prévention du risque inondation** avec la **MGP** et les établissements de **grande couronne**
- ◆ Accompagner la mise en place de sites industriels de transformation sur berge de **matériaux** avec l'**arrivée du CSNE et de MAGEO**

Un SRADDET Hauts-de-France qui ne s'articule pas avec l'ambition du SDRIF sur l'environnement

En sa **règle générale n°24**, il est prévu que les documents d'urbanisme doivent privilégier des projets d'aménagement favorisant [...] la **biodiversité** en milieu urbain, cependant la préservation des continuités écologiques ne saurait se limiter à l'intervention en milieu urbain.

Le SRADDET ne fait aucune mention des notions de **continuité écologique** ou de **trame verte et bleue** (notamment avec les continuités écologiques liant les Hauts-de-France à l'Île-de-France), ni de certains zonages comme les ZNIEFF. Seule la biodiversité remarquable est évoquée, passant sous silence l'importance de la biodiversité ordinaire. Contrairement au cas du SDRIF de 2013, les sites d'importance ne sont pas identifiés avec précision, ce qui constitue une entrave à l'appropriation de la problématique par les acteurs locaux : les continuités cartographiées en Île-de-France ne sont pas compatibles avec celles présentées dans le SRADDET. C'est d'autant plus regrettable que la région Hauts-de-France est une des quelques régions à ne pas disposer d'un schéma régional de cohérence écologique, le SRADDET étant alors chargé d'endosser cette fonction.

Le SRADDET ne fait pas mention de **l'importance du rôle de l'agriculture dans la préservation de la biodiversité**, notamment des prairies et des haies, ou de **celle des zones humides**, lesquelles jouent un rôle dans la lutte contre les inondations autant que pour la biodiversité.

La **règle générale n°9** souligne le rôle des PCAET et PNR pour encourager la **transition agricole**, sans caractère prescriptif, et sans mentionner que les SCOTs doivent prendre en compte cet objectif.

De la même façon, le SRADDET s'abstient de faire de **l'eau** ou de **l'adaptation au changement climatique** des questions prioritaires (**règle générale n°26**, allusive et non-contraignante qui renvoie cette responsabilité aux collectivités).

La **règle générale n°22** vise à ce que les SCOTs permettent de favoriser l'attractivité des centres villes, des centres bourgs et des polarités rurales. Une des ambitions est de s'attaquer aux **difficultés de mobilité**.

Au sujet des **déchets**, les **règles générales n°36 et 37** prévoient la mise en place d'une stratégie et l'intégration dans la planification. Le PRPGD servira de référence à ce sujet. Il conviendra d'étudier si celui-ci prévoit l'accueil de déchets d'IDF, (notamment les déchets de chantier) et selon quelles modalités.

La **règle n°40** prévoit la préservation des éléments de paysage dans les documents de planification.

Verbatims

On va passer à l'électrique ou encore autre chose, mais les gens continueront à rouler en voiture, même sans pétrole. A priori la hausse des prix de l'énergie n'aura pas d'impact pour certains, mais l'impact sera important en absence de transports en commun et solutions alternatives.

Les études prennent en compte les améliorations des infrastructures de transport qui vont être mises en place à horizon 2030. Malgré cela, on sait que ce ne sera pas suffisant pour empêcher une saturation totale des axes menant à la métropole, entre autres du fait des développements de la filière logistique accompagnant notamment le mouvement de rapprochement du commerce du lieu de vie du consommateur. Ni la LGV Creil-Roissy, ni le Grand Paris Express ne pourront réduire le trafic.



Rien ne pousse actuellement à la prise en compte des continuités écologiques dans les documents d'urbanisme : elles sont davantage perçues comme un frein plutôt que comme un atout. Pourtant, ce serait clairement une bonne chose de réaliser cette continuité entre Île-de-France et Sud des Hauts-de-France dans les documents d'urbanisme, en absence d'une harmonisation entre SDRIF et SRADDET.

Les outils de préservation des espaces agricoles sont très contraignants. La charte agricole mise en place par la CARPF, bien accueillie, présente l'avantage de mettre tout le monde autour de la table et de fixer les choses pour 10 ans. Après, les élus se demandent s'ils n'ont pas été un peu trop loin et regrettent parfois un peu.



On ne parle pas de la problématique déchets dans l'Oise. Pourtant, et c'est nouveau, il y a des installations de stockage-traitement-revalorisation de déchets inertes. Avant on ne stockait pas ça comme déchets de la région parisienne, c'est nouveau. Avant il y avait une limitation à 25 % maximum de déchets dans l'Oise qui pouvaient provenir de la région parisienne. Où en est ce seuil ?

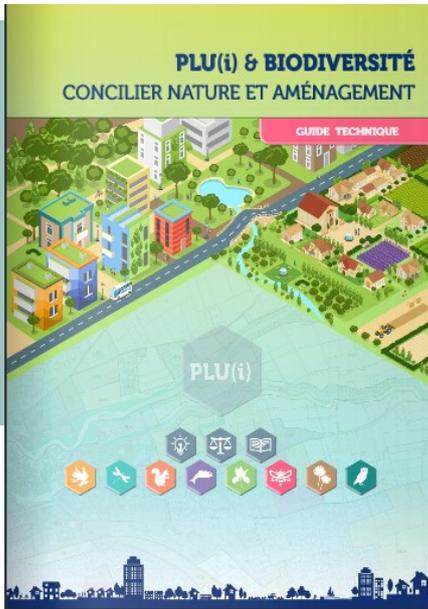


Le CSNE ne sera pas la solution à l'acheminement de matériaux de construction : on estime que le trafic du CSNE ne permettra un transfert que de 10 % du trafic actuel.

La densification... Facile à dire, pas facile à faire. C'est compliqué de faire du collectif d'envergure dans des minuscules communes. Il y a de la création de logements mais... On ne peut pas appeler ça de la densification : des petites parcelles s'étalent sur des terres agricoles. Au Nord de la Seine-et-Marne, il y a d'énormes projets depuis peu et il y aura des milliers de nouveaux logements pour les 5-10 années à venir... Quand bien même il y a des efforts de construction de logement social (ex : Moussy le Neuf) et qu'il y a généralement du petit collectif, c'est en grande partie du logement individuel, du pavillonnaire sur de toutes petites parcelles, avec de grandes consommations d'espace. C'est au Sud de la plateforme de Roissy qu'il y a de la densification et du logement social.



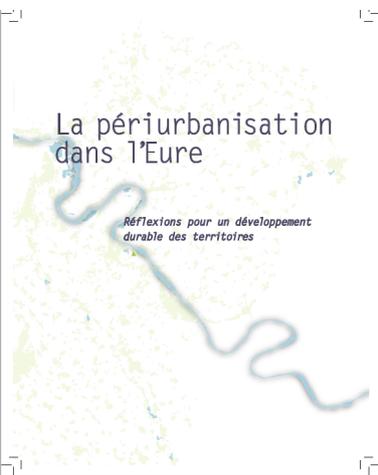
RESSOURCES OPÉRATIONNELLES & EXEMPLES D'INITIATIVES CONCRÈTES



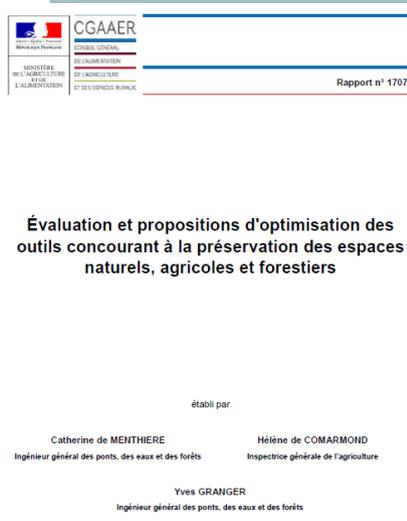
- **Guide du CERDD – PLUi et biodiversité**
<https://fr.calameo.com/read/0027565423ffb6819caa5>



- **SRADDET - Atlas cartographique des continuités écologiques**
<http://sraddet.participons.net/>



- **Etude de la DDT de l'Eure sur la périurbanisation**
 Exemples et illustrations concrètes d'aménagement durable pour les bourgs ruraux limitrophes à l'IDF



- **Propositions du CGAAER**
 d'optimisation des outils concourant à la préservation des espaces naturels agricoles et forestiers



- **Éléments de réflexion de l'IAU sur les mobilités alternatives en milieu périurbain**
https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1146/Rapport_solutions_alternatives_pnrvf_6fev.pdf



Artificialisation des sols
 Un observatoire du Plan biodiversité

- **Observatoire des artificialisations**
<https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/>

EXTRAITS DE LA « MOSAÏQUE » DE LA REVUE BIBLIOGRAPHIQUE

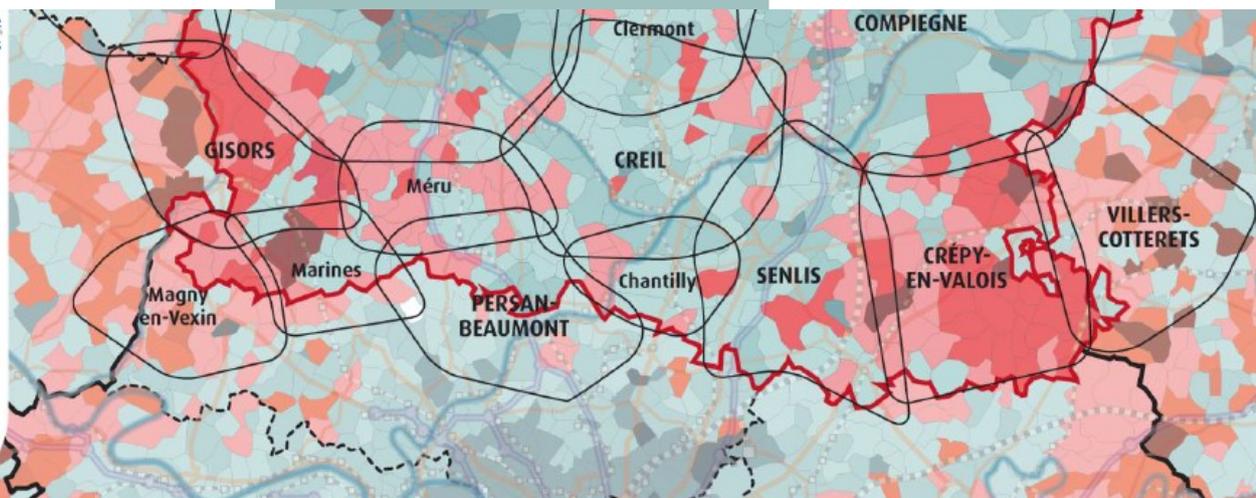
Des territoires attractifs, Des ressources locales

Distance entre la commune de résidence
et la commune d'emplois des actifs
(en km)



Source : RGP INSEE, 2010 & Odomatix INRA, 2013
Traitement RCT, 2014

20 km



Étude RCT, 2012

Les espaces périurbains incarnent souvent le cauchemar de la durabilité dans les représentations courantes. Mais ces espaces existent, et les habitants sont attachés à leur mode de vie et à leur territoire. On ne pourra donc pas aller à l'encontre de l'habiter périurbain, aujourd'hui bien ancré.

Par ailleurs, les critiques à l'égard du milieu périurbain sont l'objet de remises en Question. « L'effet barbecue » (Orfeuillat et Soleyret, 2002) est notamment convaincant : les habitants périurbains ont certes une mobilité quotidienne polluante, mais ils ne ressentiraient pas, comme les citadins, le besoin de s'évader le week-end en province, préférant profiter de leur jardin. Nos entretiens confirment d'ailleurs des déplacements assez restreints le week-end.

Quelques préconisations :

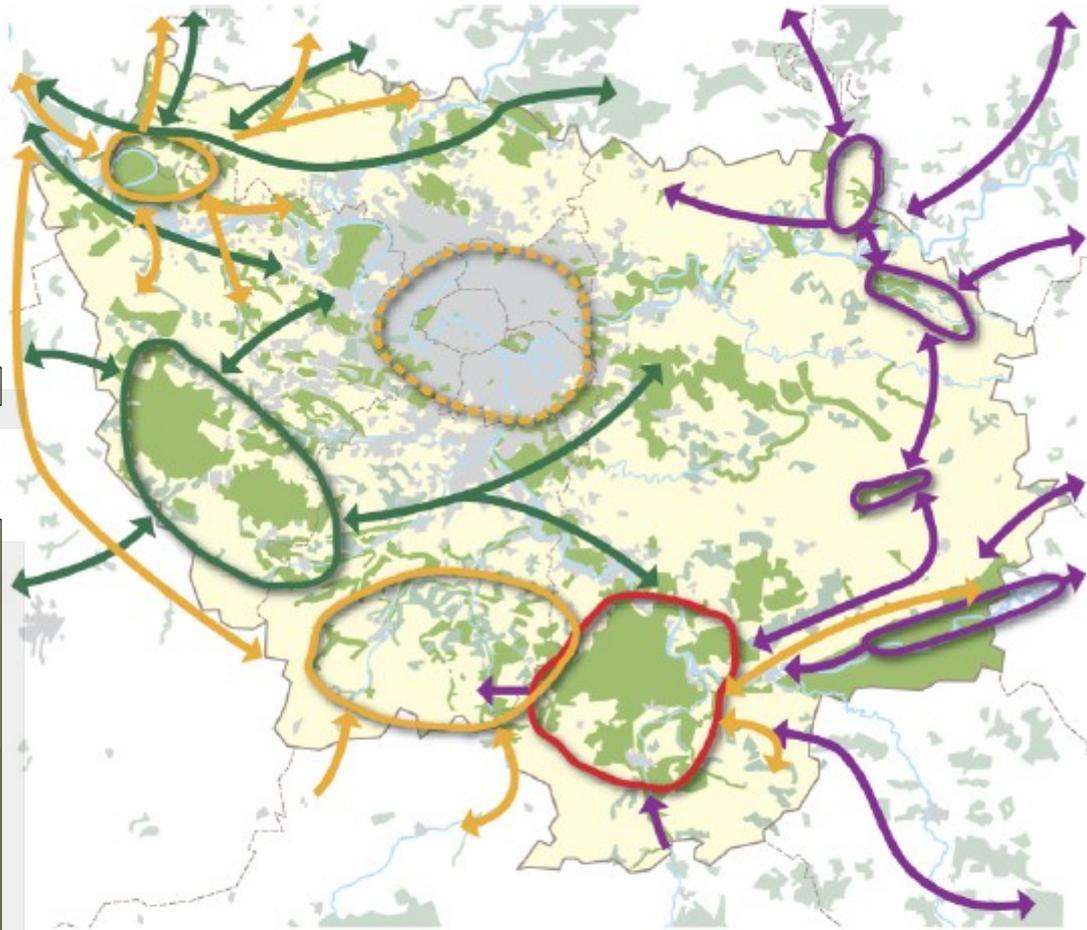
- Renforcer des polarités périurbaines
- Faciliter les mobilités résidentielles de proximité
- Améliorer les liaisons interurbaines
- Améliorer sur le long terme le maillage en transports en commun entre les grands pôles
- Créer des liaisons douces entre les communes
- Développer le transport à la demande
- Améliorer l'accessibilité et la sécurité des espaces publics et collectifs
- Enseigner la mobilité

La mobilité dans le périurbain francilien, IAU, 2013

Principales influences biogéographiques en Île-de-France

**Biodiversité,
environnement,
Cadre de vie, agriculture**

SDRIF, 2013



Réservoir de biodiversité régional (SRCE)

Sources : Ecosphère 2012, IAU ÎdF 2012
© IAU ÎdF 2013

Principales influences biogéographiques en Île-de-France

Principaux Réservoirs de biodiversité

- Atlantique
- Médio-européen
- Thermophile
- Thermophile en milieu urbain plus chaud
- Mixte

Grands axes de diffusion des espèces

- Atlantique
- Médio-européenne
- Thermophile

En matière de préservation des espaces agricoles, la question particulière des espaces agricoles situés au contact des espaces urbains est à traiter de manière plus approfondie : compte tenu du risque encouru par ces espaces de perdre progressivement leur vocation agricole en raison de leur parcellisation et de l'aggravation des contraintes de circulation des véhicules agricoles dans ces espaces. Cette question soulève également le problème de la cohabitation toujours difficile entre agriculteurs et populations urbaines et néorurales. La superficie de 1 500ha, étant considérée comme la superficie minimum en-dessous de laquelle une zone agricole « grande culture » n'est plus viable, ces zones, au-delà du développement de zones de maraîchage, pourraient éventuellement devenir des zones tests pour l'agriculture périurbaine. Faudrait-il envisager une sanctuarisation des terres agricoles situées en proche couronne, directement menacées par la pression foncière ou des dégradations de nature diverse ? Cette sanctuarisation pourrait notamment s'exercer via la création de zones agricoles prioritaires " et d'une "taxation dissuasive" sur la vente des terres agricoles détournées de leur vocation.

Bilan du SDRIF, 2019



Evolution des superficies NAF (naturelles, agricoles et forestières)

Source : MAJIC, 2006 et 2013
Exploitation CEREMA
Mise en page : DDT de l'Oise

■ NAF 2013-2006 / NAF 2006

■ NAF 2013-2006 / Territoire

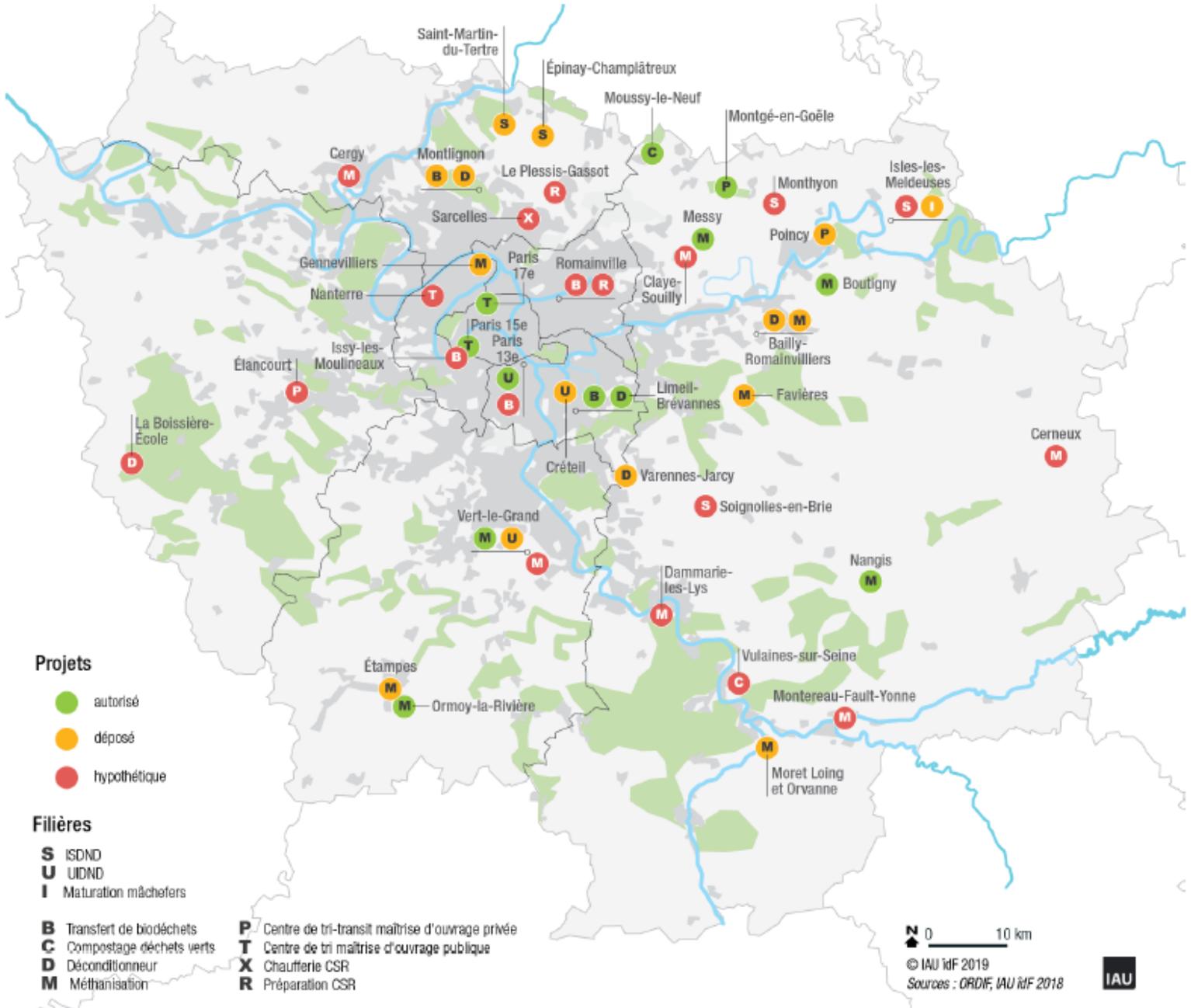
391 Superficie NAF consommée (ha)

Du fait d'une concurrence très vive pour l'utilisation du foncier, on assiste à un desserrement progressif de ces fonctions de services urbains, souvent considérées comme des nuisances, vers des secteurs géographiques de plus en plus éloignés du centre de l'agglomération.

SDRIF, 2013

Aménités négatives

Carte 11 : Projets d'installations de traitement de déchets ou de nouvelles capacités en Île-de-France à la connaissance des services de l'Etat au 1^{er} janvier 2019



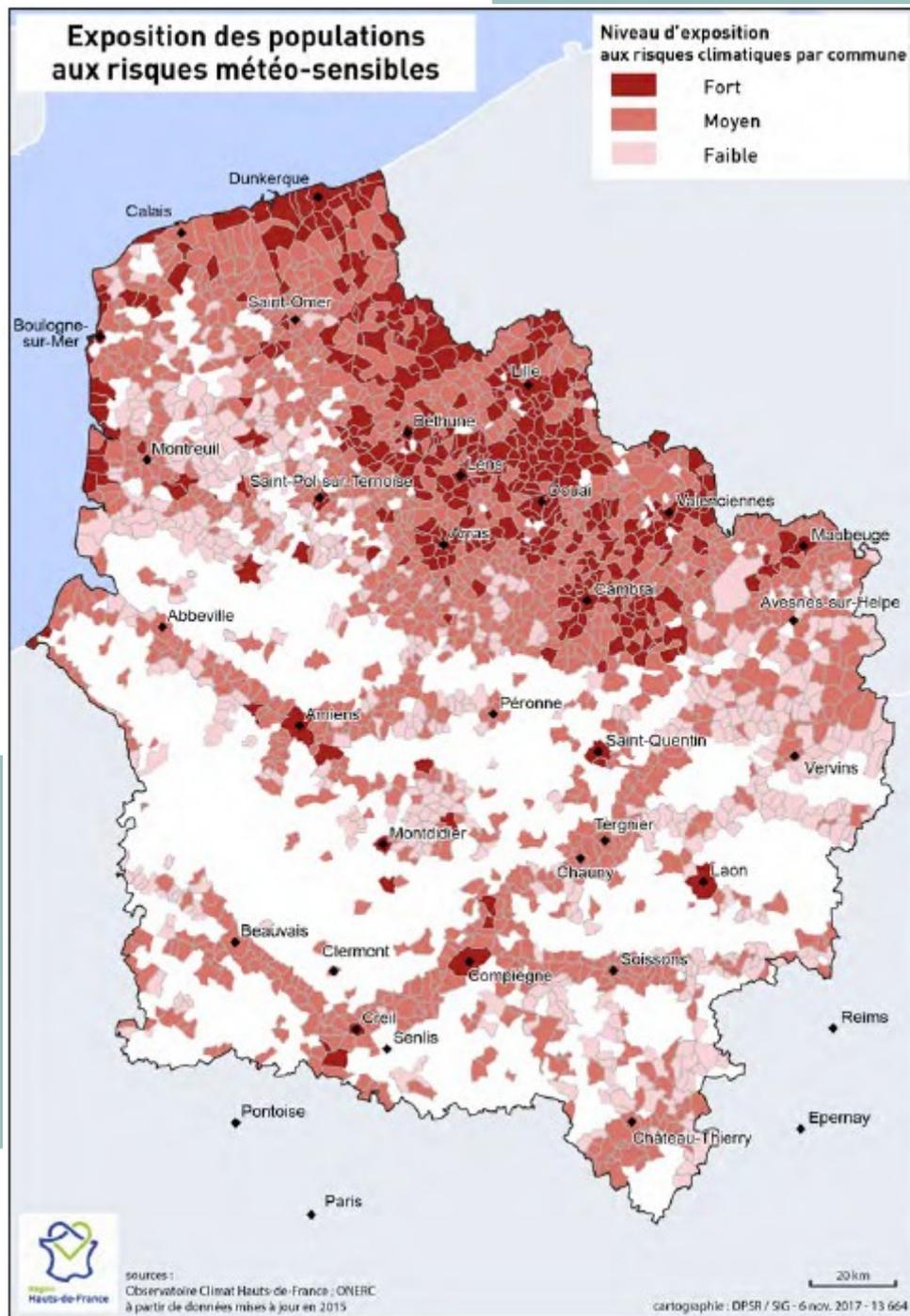
Les objectifs de construction de logements, les programmes d'immobilier d'entreprise et la réalisation de nouvelles infrastructures de transport sont susceptibles de générer une production fortement accrue de déchets de chantiers. La prévention, leur réutilisation et leur recyclage au plus près des chantiers, en zone dense en particulier, doivent être renforcés, pour limiter notamment le stockage de déchets inertes à la périphérie de la ville, sur des terres agricoles.

SDRIF, 2013

Eau, risque inondation

Prévention des risques : le SDRIF prévoit de soutenir les réflexions et les programmes d'actions menés au niveau interrégional pour prévenir et limiter les conséquences des Inondations (Etablissement public territorial de bassin, etc) - L'Oise est concernée.

SDRIF, 2013



État écologique des eaux de surface

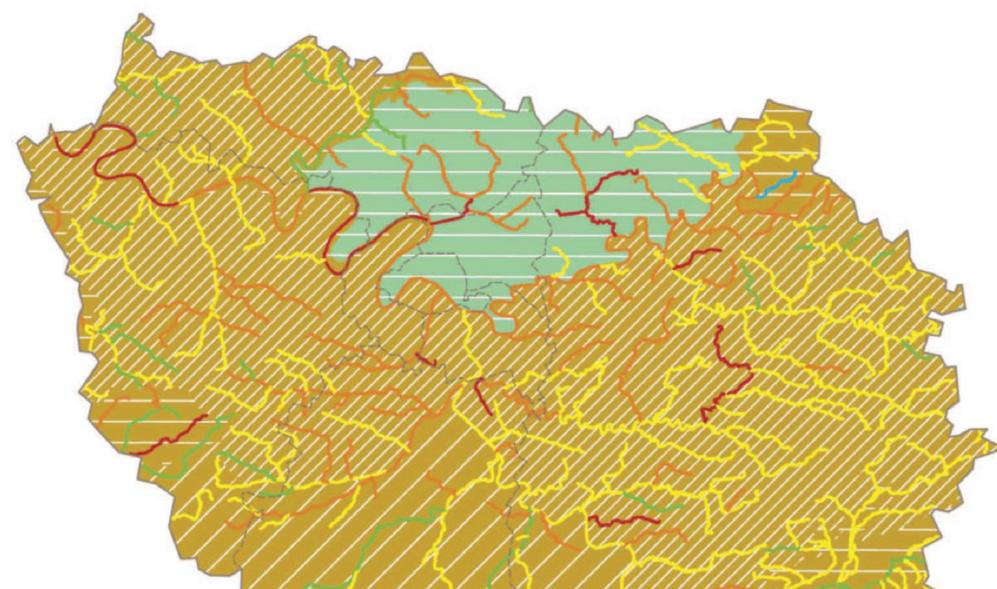
- Très bon
- Bon
- Moyen
- Médiocre
- Mauvais

État chimique des masses d'eau souterraines

- Bon
- Médiocre

État quantitatif des masses d'eau souterraines en 2005

- Bon
- Déséquilibre plus ou moins prononcé - Mesures de gestion à conforter
- Déséquilibre potentiel - Mesures de gestion à améliorer



COMMENT ANTICIPER LA MÉTROPOLISATION CAUSÉE PAR LES NOUVELLES INFRASTRUCTURES AU NORD DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE ?

UN ACCÈS FACILITE A LA MÉTROPOLE ET SES EMPLOIS

La ligne à grande vitesse Roissy - Sud Picardie

La ligne à grande vitesse Roissy - Sud Picardie sera réalisée à l'horizon 2025. Elle proposera une fréquence de trains encore incertaine (Entre 4 et 7 A/R jour). A moyen-terme, cette ligne renforcera l'intégration du Sud de l'Oise à la métropole parisienne et suscitera de nouveaux développements urbains, tout comme l'arrivée du RER D à Creil ou l'inauguration de l'A16 par le passé.

La ligne 17 du Grand Paris Express (Le Mesnil-Amelot - CDG - Le Bourget)

Les lignes 16 et 17 seront réalisées en plusieurs temps ; en 2024-2025 il sera possible d'utiliser le GPE depuis le Bourget. Puis en 2027, la ligne 17 sera accessible depuis l'arrêt Triangle de Gonesse ; en 2030, poursuite de la ligne 17 jusqu'au Mesnil-Amelot, qui deviendrait l'entrée du réseau métropolitain pour le Sud des Hauts-de-France, entre la Seine-et-Marne et le Val d'Oise.

Le CDG Express (Roissy - Paris Gare de l'Est)

Le CDG Express devrait voir le jour d'ici 2024. Il permettra de rejoindre la gare de l'Est sans arrêt depuis Roissy. La réalisation de ce « train des cadres » fait encore débat, notamment pour les ralentissements du RER B qu'il est susceptible de générer.

Autres projets d'infrastructures de transport

Plusieurs autres projets de transport sont prévus au Nord de l'île-de-France. Nombre d'entre eux vise à mieux innover le territoire des franges, notamment aux alentours de Roissy (BHNS, TCSP Cergy-Meaux avant 2030), tandis que d'autres correspondent à une extension de lignes existantes (RER B jusqu'à Saint-Mard et RER E jusqu'à Meaux au-delà de 2030, ou encore les lignes de métro 12 et 14 jusque Saint-Ouen et Aubervilliers).



DÉVELOPPEMENTS DU GRAND ROISSY

Les nouvelles infrastructures permettant de mieux lier le Sud des Hauts-de-France à l'agglomération parisienne sont pensées en lien avec le pôle aéroportuaire de Roissy. Le développement actuel et à venir du Grand Roissy constitue à lui seul une part essentielle de l'impact du desserrement de la métropole, le pôle de Roissy étant l'un des principaux moteurs de la croissance économique d'Île-de-France, qui entre dans une nouvelle phase d'expansion. Cette croissance s'accompagne de forts développements économiques et résidentiels qui expliquent en grande part la multiplication des options de mobilité, dont les habitants des Hauts-de-France pourront profiter pour bénéficier des emplois.

Le périmètre d'influence du Grand Roissy, lequel ne saurait se réduire au seul territoire de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France, est soumis à de très fortes tensions aux portes des Hauts-de-France. Ces tensions sont révélatrices des contradictions que peuvent connaître les territoires adjacents, comme la préservation du cadre de vie et de l'activité agricole, et besoins importants en surfaces libres pour accompagner l'implantation d'activités et de logements.

Les EPCI des Sud des Hauts-de-France ont pour certains cherché une association à la gouvernance de ce territoire. Un dialogue et un échange d'informations sont dans tous les cas nécessaires, étant donné le poids présent et futur du pôle de Roissy sur le Sud des Hauts-de-France. L'adéquation des besoins en logement de part et d'autre de la limite administrative n'est qu'un des exemples de sujets pour lesquels une coopération apparaît vitale pour contenir ces tensions.



TENDANCES ET POLITIQUES & CONSTATS PARTAGES

HYPOTHÈSES D'EFFETS

Infrastructures de transport

- Déficit de logements qualitatifs dans un cadre de vie peu attractif à l'Est du Val d'Oise et plus globalement dans le secteur de Roissy
- Situation actuelle de congestion des réseaux routiers et problèmes de stationnement au niveau local (Creil)
- Prévision de saturation généralisée des autoroutes et nationales de l'IDF à l'horizon 2030 du fait des migrations domicile-travail
- Les reports de calendrier du GPE ont remis en question 20 000 logements sociaux à proximité des gares
- Les employés de Roissy se tournent davantage vers la Picardie pour le recrutement, et non au Sud de la plateforme
- Il n'existe qu'une liaison bus Creil-Roissy à très bas niveau de service (1/h)
- Souhait d'infléchir le tout voiture pour réduire à la marge la congestion
- Densification autour des futures gares du GPE, le long des grands axes, et développement des quartiers de gare SNCF
- Politique de développement et d'intensification résidentielle au Nord de la plateforme de Roissy, avec l'ajout prévu d'équipements

Grand Roissy

- Le Grand Roissy, avec notamment les pôles d'emploi du Bourget et de Villepinte, est un des principaux moteurs de développement urbain et d'expansion économique d'IDF
- Près de 20 % des emplois salariés de la PF de Roissy habitent l'Oise
- Montée en gamme des activités de l'espace économique de Roissy
- Charte agricole qui protège les terres agricoles de la CARPF
- Projets de mobilité (TCSP, BHNS, RER...)
- Le Sud-Est de l'Oise dispose de la meilleure implantation de fonctions métropolitaines supérieures en lien avec le pôle de Roissy
- Au Nord de la PF de Roissy, le fort développement logistique pose problème à la croisée du PNR et de l'A1
- Rapprochement des développements du secteur logistique du secteur de Roissy vers la Vallée de l'Oise

- Renforcement de la tendance à l'installation d'actifs de Roissy au Sud de l'Oise (« dortoir Parisien ») : augmentation des besoins en logements
- Importants développements de logements à proximité des nouvelles gares du GPE
- Absence de décongestionnement au niveau local ; accroissement du flux de véhicules vers Creil et Chantilly
- Fragmentation d'espaces naturels
- Implantation de fonctions économiques métropolitaines au Sud de l'Oise à moyen-terme, notamment à Creil
- Déchets de chantier du GPE
- Augmentation des déséquilibres socio-économiques entre l'Île-de-France et l'Oise, entre la ville centre de Creil et sa périphérie
- Repositionnement métropolitain de Chantilly, Creil, Pont-Sainte-Maxence ou Clermont-de-l'Oise, filières à haute valeur ajoutée
- Création et concentration de l'emploi en IDF sur le long terme, migration de franciliens de la grande couronne vers un grand Paris plus attractif
- Via la ligne 17 du GPE, les usagers de la LGV Creil-Roissy auront un accès à Paris et la Défense (via Saint-Denis-Pleyel)
- Poursuite de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols au Sud de l'Oise, pression sur les terres agricoles
- Concurrence entre les nouvelles centralités créées par le GPE et les pôles de centralité existants
- Accès des habitants du Sud des Hauts-de-France aux créations d'emploi en IDF
- Renforcement de la dynamique économique des bassins d'emploi proches de Roissy
- Accentuation des déséquilibres en matière de logement sur l'agglomération creilloise, qui héberge les nouveaux résidents
- Report et relocalisation de la logistique consommatrice d'espace de bas niveau sur des territoires extra-franciliens
- Apport de nouveaux résidents dans les franges qui vivent et consomment sur le pôle de Roissy
- Risque de développement du grand Roissy sans inclusion des territoires extra-franciliens avoisinants, la gouvernance de ce territoire étant déjà complexe
- Une augmentation de la population, et surtout de l'emploi sur le Grand Roissy engendrera une situation difficilement viable sur le réseau routier

RECOMMANDATIONS

Ligne 17 GPE

Au-delà de la simple mise en place d'instances de gouvernance, développer la **coopération interdépartementale et interrégionale**, élargie aux acteurs privés et publics, condition pour réduire la concurrence entre territoires et **déclencher le développement espéré** des territoires à proximité des gares du Grand Paris Express

Améliorer le **maillage des TC et mobilités douces** entre les polarités des territoires à proximité des gares

Améliorer les liens entre IDF Mobilités et les AOM du Sud des Hauts-de-France (si besoin en créant une AOM commune côté Hauts-de-France) pour organiser les tarifications et modalités de trajets domicile-travail

Grand Roissy

Dans le cadre d'un projet de grand territoire concerté entre élus locaux et acteurs économiques, ouvrir à l'Oise et à l'Aisne une **gouvernance élargie**, actuellement pensée à l'échelle du Val d'Oise, de la Seine-et-Marne et de la Seine-Saint-Denis.

L'Oise et l'Aisne peuvent s'associer au **GIP Emploi Roissy-CDG**

Veiller au bon développement et la bonne articulation des infrastructures de transport et des **mobilités complémentaires**

LGV Creil-Roissy

Comme le souhaite la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF), développement d'une **gouvernance interrégionale autour du projet** pour élargir les réflexions et discussions aux plus vastes questions d'aménagement du territoire, le logement, la logistique...

Veiller aux **équilibres géographiques** en prenant en compte le ratio emplois / actifs, le niveau de qualification des populations, et la diversité des typologies de logements disponibles

Chercher une politique complémentaire du logement (en termes de typologies de logements), pour que le **Sud des Hauts-de-France participe à l'équilibre emploi / habitat** recherché sur le Grand Roissy

Préserver les **continuités écologiques** entre Roissy et Compiègne par l'Est du PNR

Veiller à ce que le Sud des Hauts-de-France ne soit pas uniquement en position d'accueil de **fonctions logistiques et autres équipements** devenus indésirables sur le territoire de Roissy

Des projets déjà évoqués dans le SDRIF de 2013 et présents dans le SRADDET

SRADDET - Objectifs : Faciliter les échanges avec l'IDF, en particulier grâce à la liaison Roissy-Picardie

« Cet objectif se rattache au parti pris 1 « une ouverture maîtrisée, une région mieux connectée » et à l'orientation 3 « impulser trois mises en système pour favoriser l'ouverture et développer les connexions », et au parti pris 2 « une multipolarité confortée en faveur d'un développement équilibré du territoire régional » à travers l'orientation 1 « activer cinq espaces à enjeux pour fédérer les territoires au service d'un développement équilibré »
Attendu de l'Etat n° 11 (améliorer les liaisons et les complémentarités entre les réseaux de transports collectifs urbains, interurbains et les TER organisés autour de pôles majeurs)

« Les marges de manœuvre sont extrêmement réduites pour rajouter des trains sur les axes saturés qui convergent essentiellement vers la gare de Paris Nord, principale porte d'entrée francilienne pour les habitants des Hauts-de-France. Cette saturation se traduit notamment aujourd'hui par des difficultés d'exploitation et une qualité de service insatisfaisante.

Aussi, la facilitation des échanges passe nécessairement par la diversification des portes d'entrée en Île-de-France et la réalisation du réseau Grand Paris Express (GPE) offre l'opportunité de créer de nouveaux points de connexions entre les lignes ferroviaires classiques desservant Paris, utilisés notamment par les TER, et le métro de rocade GPE. Ces points de connexions permettraient ainsi de multiplier les possibilités d'accès aux principaux pôles d'activité et d'emplois franciliens sans transiter par les gares parisiennes centrales. »

La date de mise en service de la LGV Roissy-Picardie indiquée dans le document est « 2030-2050 » (contre 2025 pour les dernières annonces, après une date originellement fixée à 2022).

4 leviers sont identifiés pour contribuer à l'atteinte de cet objectif :

Favoriser l'urbanisation à proximité des pôles gares permettant d'accéder à Paris et renforcer certaines polarités tout en maîtrisant les temps de déplacement ; Garantir l'attractivité des quartiers de gare en améliorant leur qualité urbaine et en soignant les entrées de ville par le rail ; Structurer les pôles d'échanges, organiser l'intermodalité et le rabattement vers ces pôles en considérant un territoire élargi ; Étendre tout particulièrement l'effet Roissy-Picardie au-delà des quartiers de gare.

Verbatims

La ligne LGV aura un impact au-delà du seul Sud de l'Oise... Il sera possible de venir d'encore plus loin pour travailler sur la métropole.

Risque-t-on d'accentuer le « dortoir parisien du Sud de l'Oise » ? La LGV améliorera l'accessibilité, mais pour le reste, tout dépendra des offres tarifaires qui seront faites. Des discussions sont peut-être en cours entre les différentes AOM. Les habitants de Creil auront dans tous les cas de nouvelles opportunités d'emploi, et l'économie présente de la ville en bénéficiera, par ruissellement.



Les SCOTs et les PLU vont bouger en tenant compte de la validation de projets comme la LGV Creil-Roissy ou le CSNE, mais il n'y a actuellement aucune info qui circule sur les grands projets d'infrastructure. Si la LGV se maintient pour 2024, qu'est-ce qu'il faut annoncer, qu'est-ce qui doit être pris en compte ? On ne sait pas. On ne connaît pas le nombre de logements à produire et pour quels profils de recrutement sur Roissy (CSP+ ou tout le contraire?), le nombre de passagers qui vont régulièrement utiliser la ligne...

Même si ce n'est pas encore dans les mentalités, le covoiturage peut participer à fluidifier la situation autour du pôle de Roissy : si on passe de 1,8 personne par voiture à 2-3, on obtient le même nombre de voitures pour 2x plus de personnes transportées. Des accords entre entreprises devront vraisemblablement être passés pour offrir des horaires alternés.

On a à Roissy un développement de l'offre hôtelière, du tourisme d'affaires : peut-être que des séminaires pourraient avoir lieu dans l'Oise. Vu le trafic qui passe par Roissy, l'Oise peut capter un segment de marché là où Roissy n'offre pas les mêmes aménités.



Théoriquement, pas besoin de prendre une voiture pour rejoindre le GPE. L'interconnexion doit se faire par des transports en commun.

Le grand Paris du Grand Paris Express sera plus attractif parce que c'est une opération qui rééquilibre les zones périphériques entre elles. Ça crée de l'accessibilité aux différents emplois, ce qui rend l'ensemble attractif. Tout le monde est gagnant, il y aura moins de traversées via le centre de l'agglomération. Le Grand Paris Express conforte le développement de Roissy et renforce l'accessibilité depuis l'ensemble du bassin parisien.



La métropole francilienne s'étale progressivement sur le département de l'Oise, les trajets pendulaires sont toujours plus importants car les transports permettent de réduire le temps d'accès à la métropole. Plus on améliore les transports, plus on réduit le temps d'accès au cœur d'agglomération.

Malheureusement, les grands programmes d'investissement se font au centre de la métropole. Même si les pôles d'équilibre du grand Paris ont de l'avenir, ce n'est pas un mouvement naturel : le sens est plutôt à la concentration des talents et emplois en cœur de métropole.

Les nouveaux espaces marchands des gares du GPE ne seront pas une concurrence commerciale pour le Sud de l'Oise.

RESSOURCES OPÉRATIONNELLES & EXEMPLES D'INITIATIVES CONCRÈTES

Contrat de Développement Territorial
Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France
25 avril 2013

• CDT Val de Gonesse

LIAISON FERROVIAIRE ROISSY-PICARDIE
Analyse des effets potentiels du projet Roissy-Picardie sur les dynamiques urbaines et territoriales et sur l'aménagement du territoire

Phase 2
Déclinaison des impacts

Rédaction	Vérification	Approbation
Thomas Werquin / OLV Frédéric Briquant / OLV Pascalie Poupinot / OLV Florian Souillard / IAU Etienne Berthon / IAU Francis Gornand / IAU Agnès Descamps / ADUGA Jérôme Grange / ADUGA		

• Etude Roissy-Picardie

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

Projet soumis à validation
Comité de pilotage du 30 avril 2013

CDT CERTF - Version soumise à validation - 30 avril 2013 - Page 1

• CDT Cœur économique Roissy Terres de France

AVANT PROJET DU MAÎTRE D'OUVRAGE
Ligne 17 Nord
Secteur 1 : Le Bourget RER – Triangle de Gonesse

Livret 0
Préambule

Grand Paris Express
Réseau de transport public du Grand Paris

Avril 2019

Les études d'avant-projet de la ligne 17 sont cofinancées par le mécanisme pour l'interconnexion en Europe.
Cofinancé par l'Union Européenne - Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe
L'Union européenne ne peut être tenue responsable de l'utilisation qui pourrait être faite des informations qui y figurent.

• Avant projet Ligne 17 Nord - SGP

NOTE D'ENJEUX DE TERRITOIRE

ROISSY NORD-OUEST SEINE-ET-MARNE

Préfet de Seine-et-Marne
Direction Départementale des Territoires

DDT 77 - 2015

• Note d'enjeux Roissy Nord Ouest Seine-et-Marne, DDT77

Porte Nord du Grand Paris
Dossier de référence
Livret 1 - Éléments de contexte du grand territoire

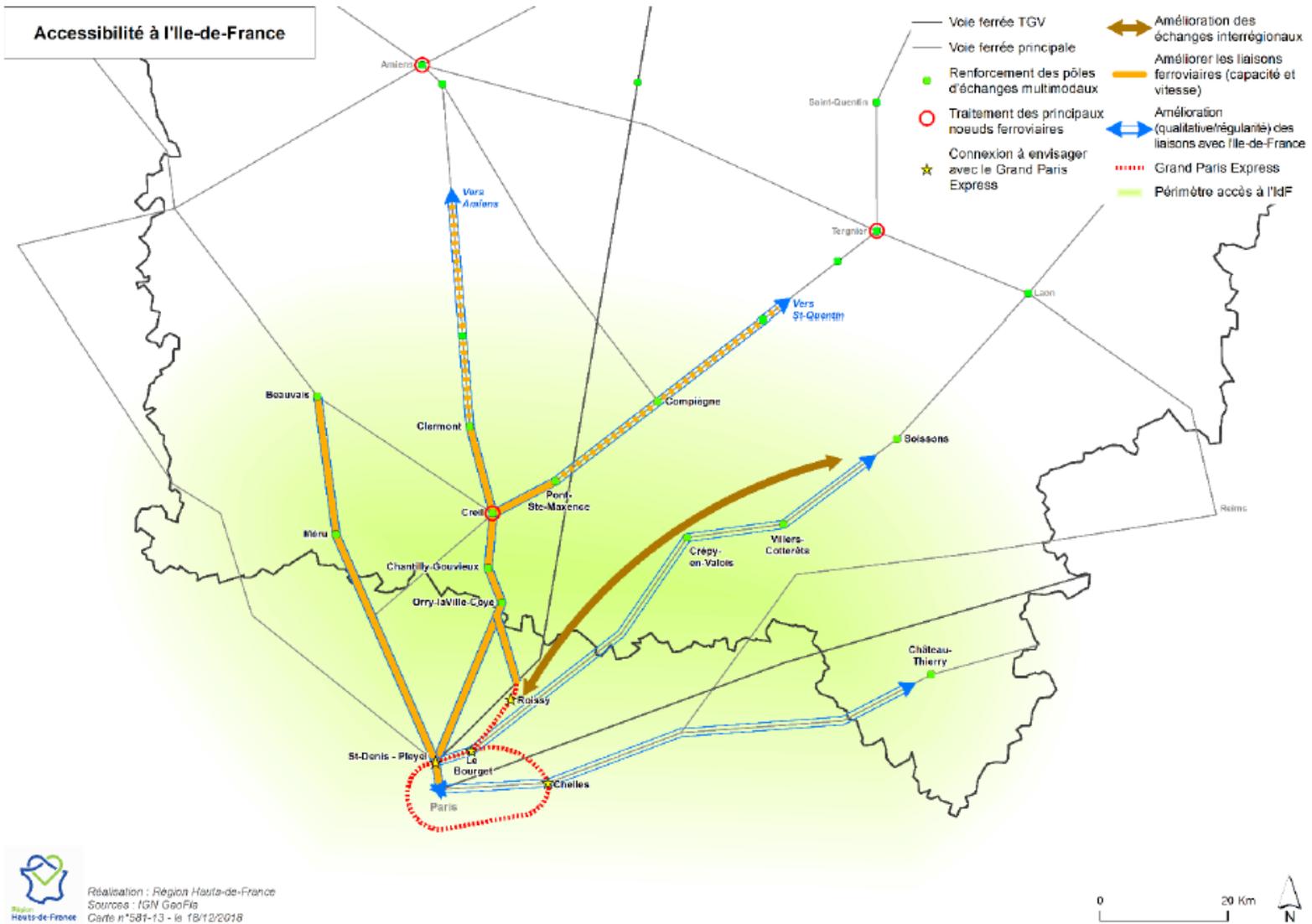
juin 2015

Ministère du Logement, de l'Équipement Rural et de l'Énergie
Ministère de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Énergie
Ministère de l'Équipement, du Transport et de l'Intégration des Territoires

PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE
Direction Départementale des Territoires

• Dossier porte Nord du Grand Paris, DRIEA

EXTRAITS DE LA MOSAÏQUE DE LA REVUE BIBLIOGRAPHIQUE



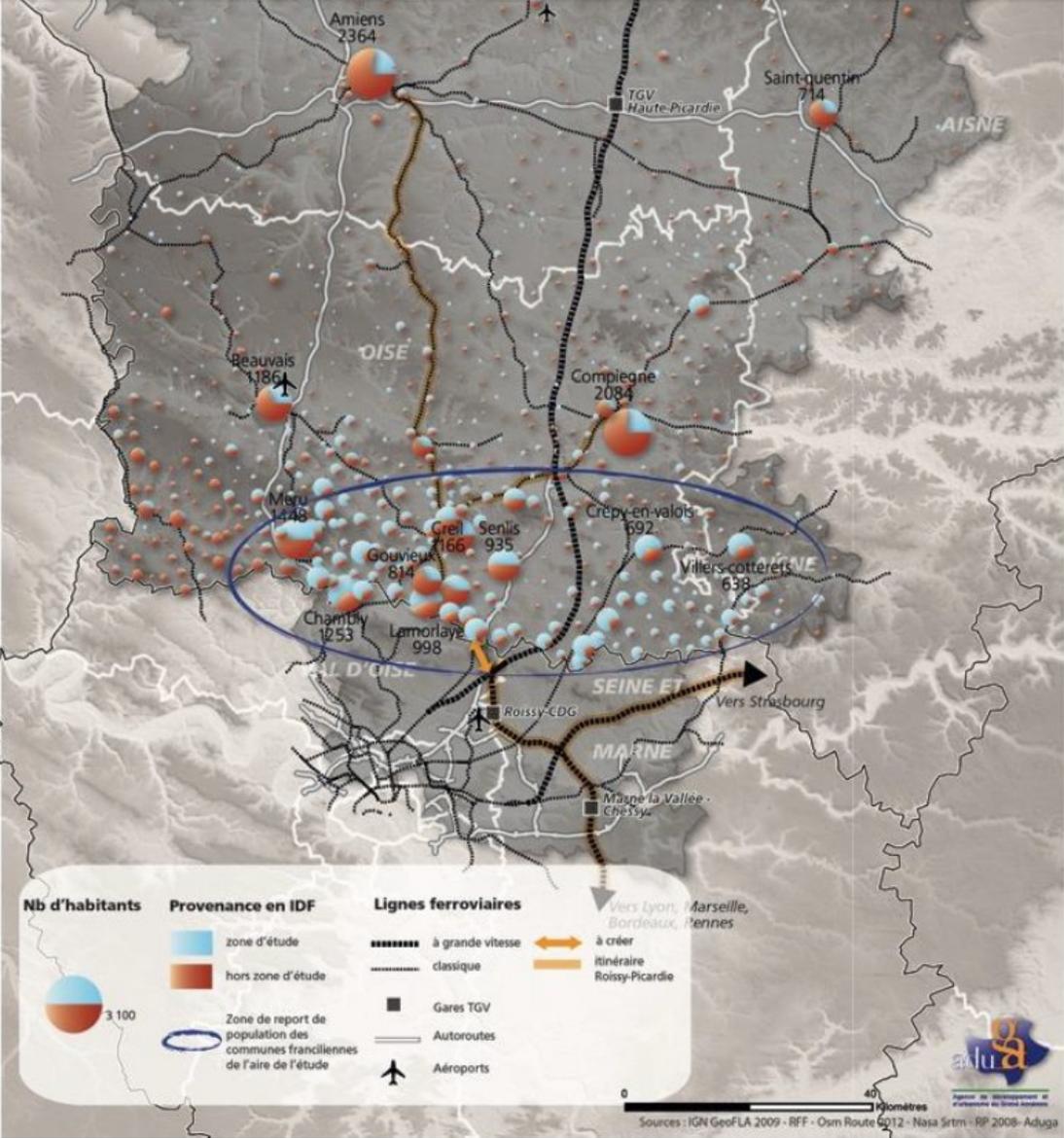
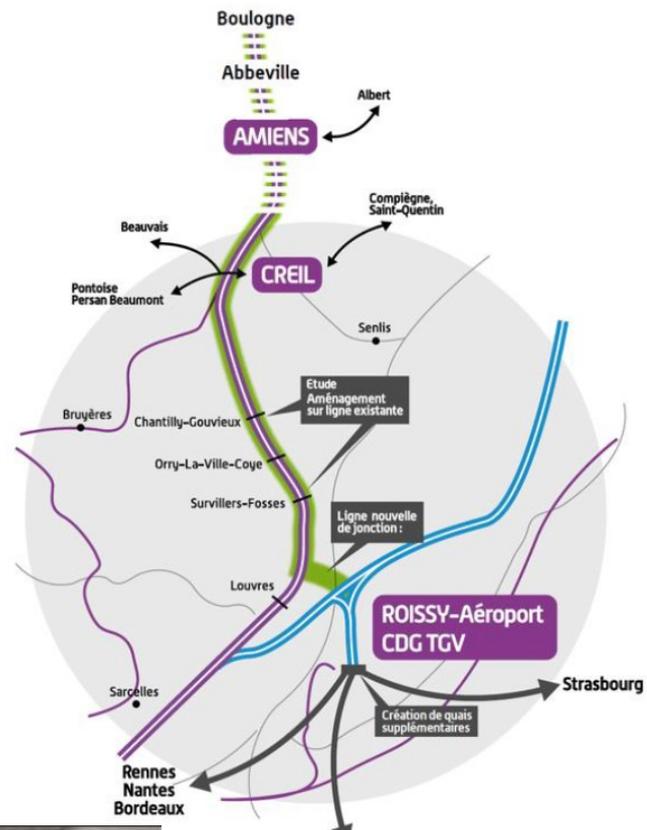
Carte 33 – N°581-13 - Accessibilité à l'Île-de-France

Accessibilité à l'Île-de-France
SRADDET Hauts-de-France, PRI-PRIT, 2019

LGV Creil-Roissy

La desserte offerte par la liaison Roissy Picardie

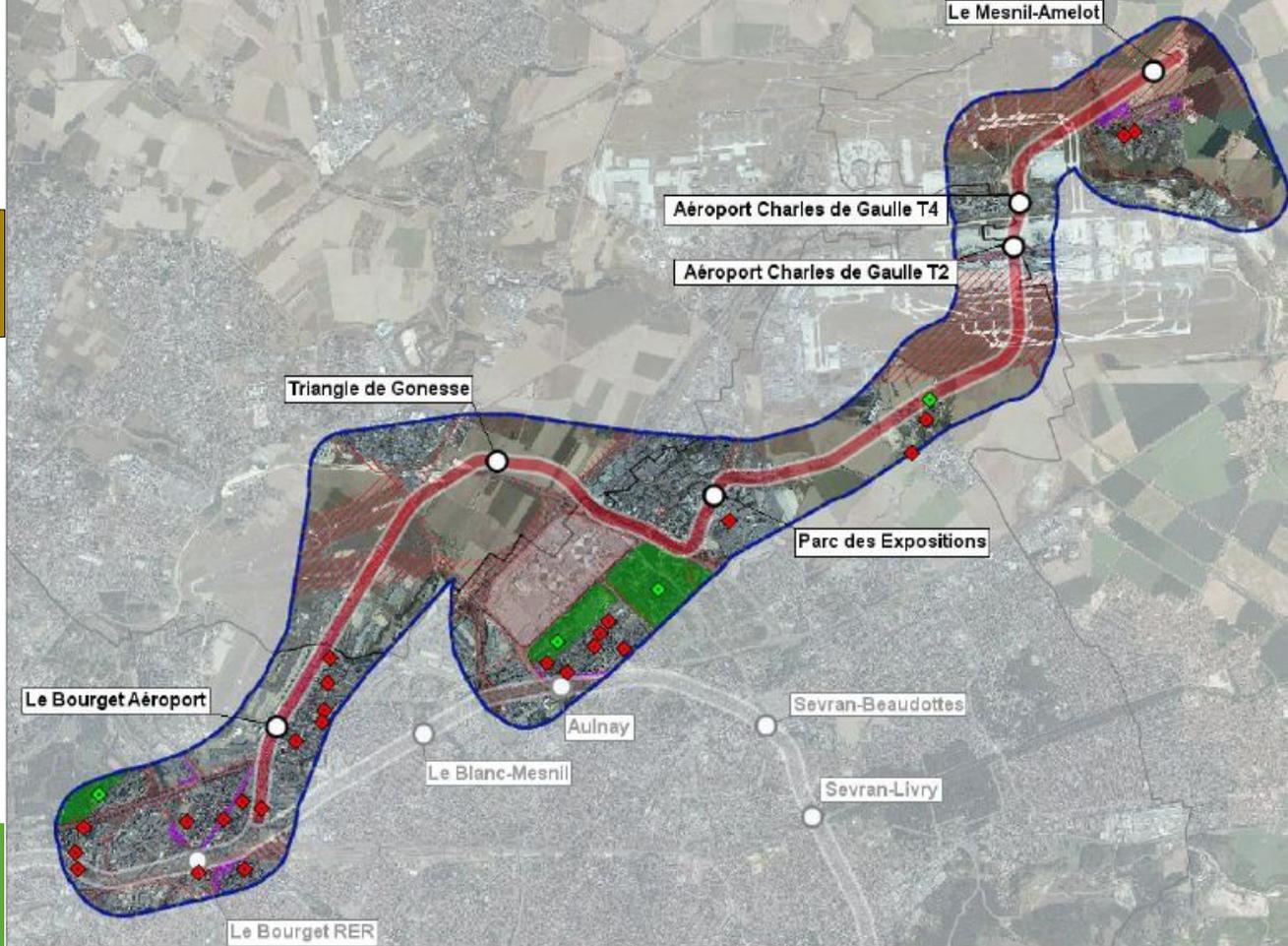
Gare	Nombre de TGV par jour et par sens	Nombre de TER par heure de pointe et par sens (scénarios étudiés)		Facilité d'accès : Temps d'accès :
		Creil-CDG	Compiègne-CDG	
Amiens	4 à 7	-	-	78'
Compiègne	-	-	1	83'
Pont-Ste-Maxence	-	-	1	65'
Creil	4 à 7	2	2	50'
Chantilly-Gouvieux	-	2	2	65'
Orry-la-Ville - Coye-la-Forêt	-	-	-	70'
Survilliers - Fosses	-	2	2	51'



Loi empirique de Zahavi :
 Toute amélioration de l'accessibilité des centres, toute augmentation de la vitesse de déplacement permettent des distances plus longues et donc encouragent l'étalement urbain.
 Rapport d'étude sur les franges franciliennes, 2007

Les migrations résidentielles dans les territoires impactés par le projet Roissy-Picardie

Grand Paris Express



*Ligne 17 du Grand Paris Express
Avant projet du maître d'ouvrage ligne 17 Nord, SGP, 2019*

L'impact du Grand Paris Express sur le territoire risque d'être, selon le géographe Daniel Béhar, un peu chaotique [...] aussi peut-il ne pas avoir les conséquences économiques escomptées pour peu que les attentes et réactions des acteurs soient multiples, non coordonnées ou incohérentes.

Les décisions d'investissement, sur un même territoire, autour de la même gare, ne se prennent jamais en même temps, explique Daniel Béhar. Il va se passer des années entre la décision d'investissement d'un bailleur social et celle d'un promoteur d'immobilier de bureaux. Des années encore entre l'emménagement d'un résident et l'installation d'une PME sur le même territoire. A l'inverse, le professionnel de l'immobilier de bureaux va attendre la mise en service du métro. Quant aux entreprises, elles vont attendre de comprendre comment le marché du travail et la spécialisation éventuelle du territoire se structurent avant de s'implanter.

L'important n'est donc pas de savoir ce que les acteurs d'un territoire attendent du métro, mais d'abord de connaître leurs projets. [...]

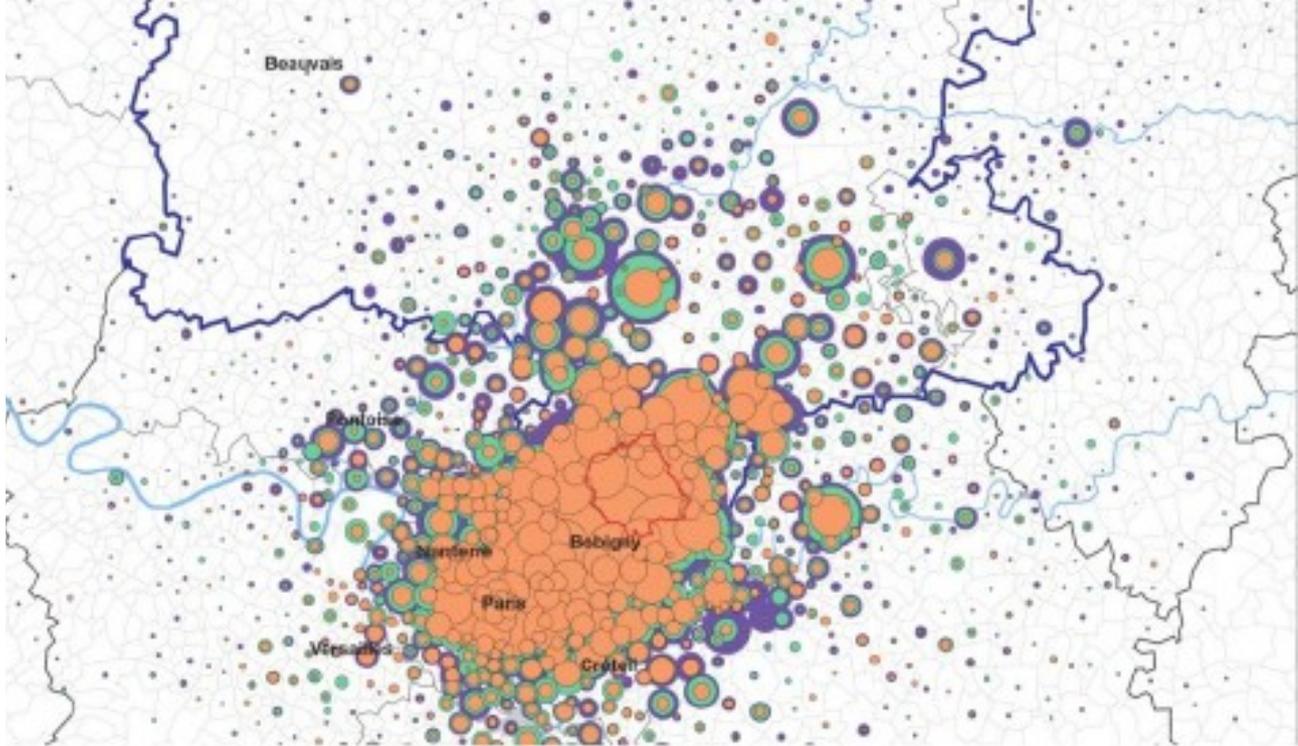
Les dynamiques de changement du territoire ne sont absolument pas linéaires. Elles vont même connaître des ruptures constantes dont les dix à quinze ans à venir :

Dans la saison 1, les décisions résidentielles des Franciliens précéderont de plusieurs années celles des entreprises. En d'autres termes, la mobilité des ménages vers les futurs quartiers de gare précédera, de loin, celle des entreprises, qui sera effective dans la saison 2. D'ailleurs, dans la saison 1, ce sont surtout les « CSP + » qui seront les plus concernées. Le métro va permettre de mieux intégrer la première couronne à la zone dense de Paris.

C'est beaucoup plus tard, dans la saison 3 et avec la mise en place de toutes les interconnexions, que le métro connaîtra son effet majeur de transformation de la structure métropolitaine, en articulant enfin les première et deuxième couronnes.

Que les effets réels du métro en 2030 ne soient pas tout à fait ceux escomptés lors de sa conception en 2007 est normal. Rien de dramatique. Beaucoup ont pensé que le métro allait homogénéiser Paris et la grande couronne. Or il est probable que cette homogénéisation aura lieu surtout entre la première et la deuxième couronne. Dit autrement, l'effet « Grand Métro » ne suffira pas à faire le Grand Paris en reliant la deuxième couronne au cœur de la métropole.

Grand Roissy



Evolution du marché des déplacements avec le pôle de Roissy. Demande domicile travail depuis la Picardie et le nord de l'Île de France

Les 10 principaux projets	Nature	Estimation du potentiel d'emplois créés en 2035	Principaux porteurs de projets
1 - Aéroport Paris-CDG	Trafic passagers	20 000 à 40 000	ADP
2 - Triangle de Gonesse	Quartier d'affaires	32 000 (env.)	EPA Plaine de France
3 - Aérolians Paris	Quartier d'affaires, logistique, économie des échanges	20 000 (env.)	Grand Paris Aménagement
4 - Europa City (Triangle de Gonesse)	Quartier d'affaires, loisirs	11 000 (env.)	Alliage et Territoires (Groupe Auchan)
5 - Paris Nord 2 (densification)	Quartier d'affaires, activités logistique	9 000 (env.)	Grand Paris Aménagement et propriétaires privés
6 - Aéroport Paris CDG (densification)	Quartier d'affaires, hôtels	3 000 et 5 000 (env.)	ADP
7 - Aéroport Paris CDG - accroissement du trafic fret (hors FedEx)	Fret aérien	2 000 à 4 000 (env.)	ADP
8 - International Trade Center	Congrès	2 200 (env.)	Roissy Euro Centre
9 - Le Mesnil-Amelot - ZA de la Chapelle de Guivry	Activités logistique, bureaux	1 500 (env.)	Aménageur à désigner
10 - ZA de Mitry-Compans (rénovation-extension)	Activités logistique	1 500 (env.)	
Requalification des terrains PSA	A définir	plusieurs milliers	PSA
TOTAL (hors PSA)		100 000 à 125 000 (env.)	

Autres projets

Les projets de transports en commun dans la zone dense



Charles de Gaulle Express

- La desserte de l'aéroport n'est pas à la hauteur d'un hub international, l'accès se faisant actuellement à 65 % par la route pour les passagers et à près de 90 % pour les employés, avec des temps de transports aléatoires du fait de la congestion de l'A1 et des aléas de fonctionnement ou la congestion du RER B.
- Le RER B Nord +, mis en service depuis septembre 2013, dessert en mode « métro » (toutes les 6 mn en pointe) le centre et les banlieues nord et sud de Paris ; il représente seulement 27 % des modes d'accès pour les passagers en 2014 avec parfois des irrégularités de fonctionnement qui pénalisent les voyageurs ; il est peu adapté à des voyageurs souvent chargés de valises qui ont du mal à s'insérer dans les flux de pointes importants des habitants franciliens.
- Il s'agit de développer en parallèle du RER B une liaison dédiée rapide et adaptée aux passagers aériens entre Paris et l'aéroport Paris CDG. Cette liaison ne doit pas porter préjudice à la qualité de services du RER B, du transilien K et du fret.
- La plupart des grands aéroports internationaux sont souvent depuis longtemps dotés d'une telle infrastructure qui offre des services complémentaires du Grand Paris express et du RER B (desserte directe et dédiée pour la clientèle aérienne ; desserte de l'aéroport depuis le territoire du Grand Roissy et depuis les pôles économiques majeurs de l'Île-de-France pour les RER et métro).
- Atout majeur pour le hub et l'image de l'aéroport, porte d'entrée internationale, tout en offrant une qualité de service accrue et en rééquilibrant les modes d'accès ; elle constitue un atout de plus pour favoriser les transferts de la route vers le mode ferré ;
- Les travaux devraient pouvoir commencer en 2017 pour une mise en service en 2023.

INFRASTRUCTURES FLUVIALES : CSNE, MAGEO, PSM O



Le Canal Seine-Nord-Europe, la Mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne et le Port Seine-Métropole Ouest à Achères sont des projets qui correspondent à l'essor de la voie fluviale dans les décennies à venir, principalement pour le transport de marchandises.

Le déploiement de ces infrastructures majeures est à anticiper et à accompagner. Encourager le développement concerté des activités de logistique et autres activités pouvant profiter de la voie d'eau en travaillant sur le foncier, et penser l'intermodalité le long de ce nouvel axe de 106km sont les conditions pour optimiser son potentiel économique et touristique. Certaines villes qui longent l'Oise pourraient mettre en place des navettes fluviales, comme Pont Sainte Maxence. Certains territoires pourraient également voir leur risque inondation réduit. Si le CSNE n'aboutit pas, une plateforme devra être fixée en amont de l'Oise, sur le segment mis au gabarit européen.

L'impact final de la mise en place de ces infrastructures sur les flux de marchandises est à relativiser, dès lors que l'on estime que le futur canal permettra un report de 10 % des marchandises qui transitent vers la capitale. Il suscitera néanmoins d'importants développements autour des plateformes existantes (Gennevilliers, Limay / Mantes-la-Jolie), et des plateformes en projet (Bruyères sur Oise, La Chapelle, Roissy-Carex, Achères) pour accompagner la hausse attendue du trafic de conteneurs au port du Havre.

EUROPA CITY



Europa City est un projet immobilier prévu dans le SDRIF de 2013 qui mêle loisirs, équipements culturels, commerces, hôtels, quartier d'affaires, qui doit être construit sur le territoire du triangle de Gonesse, entre Roissy et le Bourget. Le projet est mis en question sur plusieurs points, notamment de par sa consommation de 280ha de terres agricoles, lesquelles font partie des plus fertiles de France ; ou par la concurrence néfaste qu'il pourrait avoir sur le commerce environnant ; ou encore pour l'aggravation de la congestion routière déjà présente dans cette zone clé.

La réalisation de la ligne 17 du grand Paris Express au-delà de Roissy est largement conditionnée par la validation d'Europa City. Or, du fait de plusieurs décisions administratives récentes, la réalisation d'Europa City est actuellement suspendue. L'ouverture de la gare triangle de Gonesse a été reportée de 2024 à 2027. Ce dossier doit donc être suivi avec attention par les acteurs du Sud des Hauts-de-France.

JO 2024 (et exposition universelle 2025)

Paris accueillera bientôt deux événements internationaux majeurs : les jeux olympiques et paralympiques d'été 2024 et l'exposition universelle de 2025. Le calendrier de nombreux chantiers dépend de la tenue des JO, par exemple les derniers changements concernant le calendrier de déploiement du Grand Paris Express ont été arbitrés en fonction des JO. Globalement, les JO participent au renouvellement urbain et à la politique volontariste de construction de logements et équipements au Nord de l'Île-de-France.



L'essentiel des composantes du dispositif olympique seront situées dans l'unité urbaine de Paris. La ville de Saint-Denis accueille notamment le village olympique, qui deviendra par la suite un grand écoquartier de 2200 logements avec bureaux et équipements. Il est néanmoins évoqué que l'Oise pourrait servir de base arrière pour les JO, notamment le Clermontois et le secteur de Chambly.

30 ANS D'APPELS A LA COOPÉRATION INTERRÉGIONALE

◆ Pour les territoires des franges franciliennes, le **cadre administratif traditionnel** constitue une **entrave** au traitement efficace des problèmes environnementaux ou à une prise en charge cohérente des questions de développement socio-économique et d'aménagement. Les mobilités, la logistique, la préservation des continuités écologiques, la solidarité territoriale dans l'aménagement (foncier), la gestion des effets de seuil liés aux différents règlements (urbanisation, tarifs de transports publics) et aux politiques fiscales, le logement, la tension sur les matériaux de construction annoncée pour dès 2020, ou encore la gestion du stockage des déblais d'Île-de-France sont typiquement des **sujets qui requièrent une coopération interrégionale**. De nombreux territoires, unités naturelles ou bassins d'emplois appartiennent en effet à plusieurs départements ou régions qui interagissent très peu entre eux.

◆ Plusieurs initiatives institutionnelles ont tenté de formaliser une coopération entre territoires des franges, dont les plus récentes sont la C8 en 2006 (conférence des présidents de région du bassin parisien) laquelle a produit un cadre de référence stratégique en 2009. Aujourd'hui peu active, la C8 était conçue comme un espace de coopération politique et technique qui devait participer à la définition de projets interrégionaux (logistique, CSNE, continuités écologiques) pour faciliter leur inscription au sein des documents de planification régionale ainsi que dans les contrats de projets signés avec l'État. Côté État, la conférence des préfets des régions du bassin parisien est actuellement en sommeil.

◆ Dans ce contexte, les documents régionaux de planification pourraient être amenés à formaliser des coopérations, d'autant plus que les **SRADDET** doivent intégrer un **volet interrégional** (contrairement au SDRIF francilien, qui ne liste que brièvement des « territoires d'intérêt métropolitain » situés en périphérie de la région, dont le Grand Roissy et les PNR). Le SDRIF fait toutefois quelques mentions de la nécessité de coopération avec les territoires voisins, par exemple sur le sujet du logement : *« le processus de polarisation et de construction de logements en grande couronne gagnerait à trouver son prolongement au-delà des limites régionales »*.

Le volet francilien du SRADDET Hauts-de-France fait quant à lui mention des flux liés à l'économie productive francilienne qui peuvent servir pour l'économie présente, le développement des liens via les nouvelles infrastructures de transport, et la préservation de continuités écologiques d'intérêt national. Ces orientations étant globalement indicatives, **c'est aux territoires des Hauts-de-France de prendre l'initiative**.

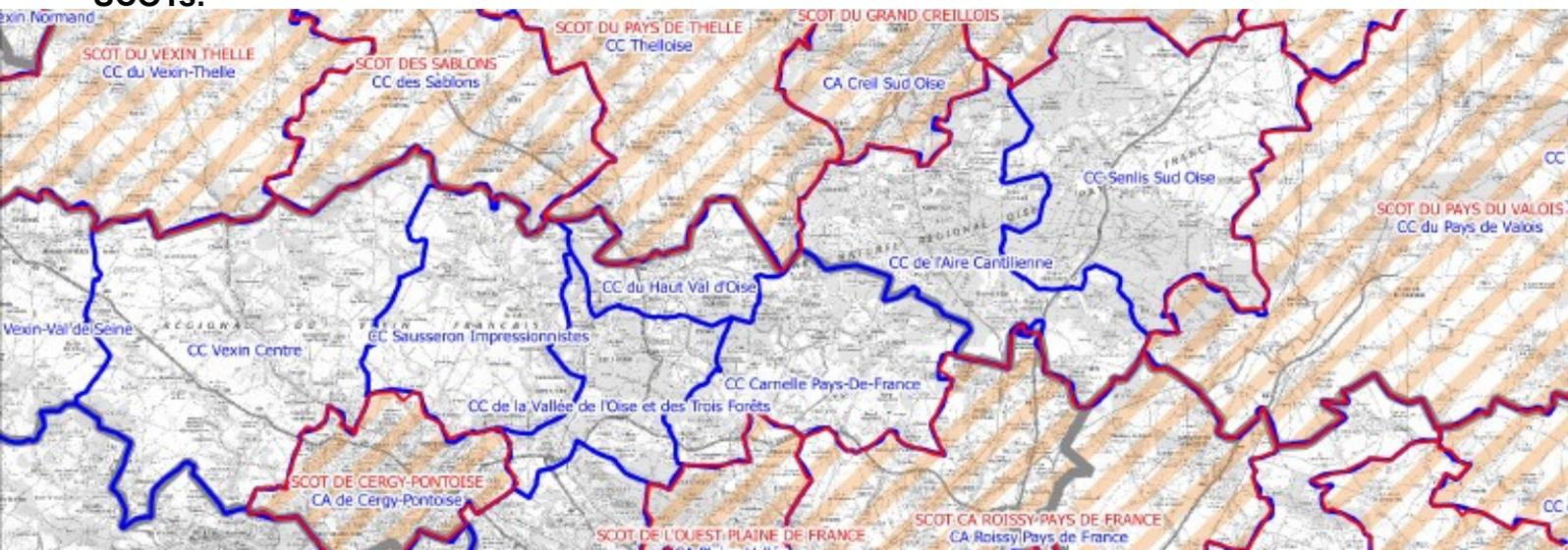
DES ÉVOLUTIONS EN COURS EN ÎLE-DE-FRANCE, DES OPPORTUNITÉS ?

◆ L'Île-de-France connaît actuellement la montée en puissance de la **Métropole du Grand Paris (MGP)**, nouvelle instance de gouvernance autrefois considérée comme une « coquille vide » mais qui gagne régulièrement de nouvelles compétences (Environnement, GEMAPI, logement...) et travaille depuis peu à l'élaboration de son SCOT métropolitain. Dans le cas où le **Grand Roissy rejoindrait le territoire de la MGP**, comme il est actuellement discuté, il peut être d'autant plus pertinent pour les territoires périphériques à Roissy de chercher à s'associer à la conception et à la mise en œuvre du SCOT métropolitain. Avec ou sans Roissy inclus dans le territoire de la MGP, les territoires du Sud des Hauts-de-France pourraient et devraient chercher une collaboration sur des sujets majeurs comme le CSNE ou la LGV Creil-Roissy. La **Communauté d'agglomération Roissy Pays de France (CARPF)** souhaite elle-même la mise en place de stratégies coordonnées avec la MGP, le Nord de la Seine-et-Marne et le Sud de l'Oise, notamment sur le sujet des **effets de concurrence** relatifs au développement économique et résidentiel (zones commerciales de Saint Maximin et Lagny-le-sec).

◆ L'Oise se caractérise d'ores et déjà par sa **gouvernance morcelée** et les phénomènes de **concurrence territoriale** qui en résulte. La difficulté de structurer une solidarité territoriale face aux phénomènes métropolitains réside peut-être dans la nécessité d'élargir ce type de solidarité au-delà des limites administratives. Si les territoires des franges partagent la même réalité économique, sociale et environnementale, alors la viabilité d'une coopération réside probablement dans le regroupement de territoires qui connaissent ces mêmes tendances, sans s'arrêter aux limites administratives, de façon à obtenir un **ensemble cohérent**. Les démarches de pays, l'élaboration de schémas directeurs, la création et le maintien de PNRs peuvent ainsi contribuer à une gestion plus rationnelle de l'espace, sans lesquelles les disparités, les méconnaissances et les méfiances qui subsistent de part et d'autre des limites administratives continuent à susciter des concurrences stériles et représentent un obstacle majeur à la mise en œuvre de projets cohérents et d'intérêt commun.

◆ L'île-de-France connaît pour sa part un mouvement progressif de **restructuration de ses EPCI**, avec la création d'intercommunalités de 200 000 habitants dans l'unité urbaine de Paris. En grande couronne, des territoires se rapprochent également pour constituer des EPCI d'envergure pour peser dans la gouvernance régionale et gagner en autonomie dans la métropolisation. L'ambition affichée est de **renforcer les pôles urbains**, notamment en Seine-et-Marne, de façon à favoriser le développement et l'attractivité locale. Pour les petits EPCI dispersés du Sud de l'Oise et de l'Aisne, il apparaît dès lors crucial de penser leur politique vis-à-vis de l'île-de-France en cherchant à **s'insérer dans la continuité des choix de ces grands EPCIs de grande couronne**. En 2021 seront renouvelés les SDCI. En Île-de-France, celui-ci est sensé confirmer la restructuration des territoires de franges. Ce mouvement est à suivre pour **anticiper des opportunités de coopérations entre territoires de franges**, qu'ils s'agissent d'ententes souples (Syndicat...) ou de collaborations formalisées (Réseau inter-SCOT, nouveaux SCOTs interrégionaux, extension de PNR...) sur les nombreux sujets évoqués, comme les continuités écologiques ou une politique foncière commune.

◆ Ces dernières années, la reconfiguration des EPCI a entraîné d'importants changements, en particulier en Seine-et-Marne des suites de la constitution de la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France (CARPF). Est ainsi en cours de discussion un **GIP inter-SCOT** constitué pour « contrer » la Métropole du Grand Paris. Bien qu'il soit actuellement difficile d'imaginer un rapprochement voire un SCOT commun entre CC du Pays de Valois, CA du pays de Meaux, CC du pays de l'Ourcq, et CC Carnelle Pays de France ; ou encore entre les CC de la Thelloise et des Sablons avec la CC du Haut Val d'Oise et la CC Carnelle Pays de France ; ou un regroupement côté Oise des EPCIs du Nord de Roissy ; Les opportunités de coopérations transfrontalières sont dans tous les cas à surveiller, que celles-ci soient liées au calendrier de **déploiement des grandes infrastructures** ou au **calendrier de révision des SCOTs**.



QUEL RÔLE DE L'ÉTAT A L'ÉCHELON LOCAL ?

◆ Ces dernières années, le rôle de l'État déconcentré a évolué d'une posture essentiellement régaliennne à une **fonction de conseil** aux collectivités. Les EPCI étant responsabilisés, la compétence aménagement de l'État est en recul. La fonction de conseil est particulièrement la bienvenue auprès de collectivités dépourvues de moyens conséquents d'ingénierie locale, ce qui est souvent le cas dans les territoires semi-ruraux des franges. Alors que s'amorce une nouvelle étape dans le développement de la métropole francilienne, **les DDT peuvent aider les collectivités à y voir clair** dans les grandes tendances que connaissent les franges franciliennes pour procéder à certains arbitrages qui favorisent la prise en compte d'intérêts de long terme. Alors que de nombreux territoires insuffisamment associés à la métropolisation conçoivent leur projet dans une logique défensive pour enrayer certains phénomènes négatifs, l'État est en position de fournir aux collectivités les éléments leur permettant d'accompagner au mieux le déploiement de projets majeurs comme la LGV Creil-Roissy ou le CSNE ; à la condition que les territoires s'associent, selon des modalités de gouvernance souples qui concourent à rapprocher les territoires.

◆ **En l'absence d'un SRADDET Hauts-de-France volontaire et prescriptif** comme l'est le SDRIF en Île-de-France, l'État est bien placé pour conseiller les collectivités qui souhaitent approfondir et concrétiser leur engagement dans une voie respectueuse des principes de développement durable, et ainsi matérialiser leur choix de s'inscrire dans des choix similaires à ceux effectués par la région francilienne. L'État peut d'une part aider les collectivités à **adapter un certain nombre de principes stratégiques aux particularités de leur territoire** (voir partie suivante), et d'autre part jouer un **rôle d'ensemblier** pour réunir les différents acteurs locaux. Les DDT pourraient ainsi promouvoir des accords sur une armature socio-économique et environnementale qui lierait les territoires du Sud des Hauts-de-France dans une certaine solidarité face aux effets négatifs du développement de l'Île-de-France, un partage des coûts, une mutualisation des ressources, et par la même occasion réduire les effets de concurrence territoriale.

PLUSIEURS MODALITÉS ENVISAGEABLES POUR LIER LES TERRITOIRES

◆ Des formes d'organisation formelles, assez lourdes bien qu'assurément structurantes sur le temps long comme les **SCOT** et les **réseaux inter-SCOT** ont été évoquées précédemment. Obtenir des SCOTs d'envergure qui regroupent plusieurs EPCI n'est pas un fait commun dans l'Oise, aussi un doute peut être émis quant à la faisabilité de SCOTs interrégionaux avec l'Île-de-France, lesquels pourraient s'avérer pertinents en ce qui concerne la cohérence territoriale (exemple du **Vexin**). Les **formes de coopération souples** sont à privilégier, comme les ententes, alliances, associations, ou syndicats. Comme mentionnés précédemment, les sujets de coopération ne manquent pas, et certains territoires d'Île-de-France sont clairement demandeurs de telles coopérations interrégionales, comme le Grand Roissy concernant le logement et la logistique, ou Cergy Pontoise, également au sujet de la logistique.

◆ Des exemples de formes de coopération souples peuvent être trouvés côté Île-de-France : dans le Val d'Oise, un **contrat de ruralité** pour le territoire de la communauté de communes Carnelle Pays de France a été conclu entre le conseil régional, le PNR, l'EPCI et l'État. Il vise à coordonner et structurer les politiques publiques territorialisées à une échelle infra départementale conduites par les acteurs publics et privés sur ce territoire. Les pôles d'équilibre territorial et rural (**PETR**), comme dans l'Aisne, permettent quant à eux de porter un projet d'aménagement et de développement durable (PADD), démarche complémentaire à la mise en **réseau des villes moyennes** axonaises.

◆ Comme dans le cas du PETR, le **mode projet** est préférable, en particulier dans un contexte où les collectivités doivent impérativement composer à court-moyen terme avec de grands projets clairement identifiés, comme le CSNE ou la LGV Creil-Roissy. Dans le bassin parisien, le meilleur exemple de coopération en mode projet est en effet le CIPER, les territoires qui longent la Seine à l'Ouest de la capitale se retrouvent autour d'un usage concerté de la Seine. Le regroupement des agglomérations de Beauvais, Compiègne et Creil autour d'un **pôle métropolitain** constitue ainsi une initiative pour coordonner les trois grands pôles urbains de l'Oise de façon à organiser et améliorer l'attractivité du département dans le système métropolitain. Ce pôle métropolitain peut concourir au renforcement d'une ingénierie territoriale apte à monter des projets urbains d'envergure et de développer à terme des **partenariats collaboratifs avec les EPCI de grande couronne, voire avec la MGP**. Le regroupement des AOM isariennes correspond tout autant à une initiative nécessaire pour harmoniser les pratiques tarifaires et ainsi consolider le réseau de transports en commun qui lie les deux régions, notamment en anticipation de la livraison des gares du Grand Paris Express. Dans l'ensemble, le Sud des Hauts-de-France est plus que jamais appelé à s'organiser pour disposer d'outils d'aménagement puissants et efficaces comme en Île-de-France (Île-de-France mobilités, l'Agence des espaces verts, Grand Paris Aménagement...).

UN ÉTAT ANIMATEUR DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE MENÉE PAR LES COLLECTIVITÉS

◆ La **bonne gouvernance** est considérée comme le « **quatrième pilier** » du développement durable. Elle suppose de travailler aux bonnes échelles, dans une perspective inclusive pour englober le plus grand nombre et les plus diverses typologies d'acteurs. C'est cette logique qui est par exemple à l'origine de dispositifs récents pour coordonner l'action de pôles urbains autour de projets clairement définis, comme les contrats de transition écologique. Ceux-ci visent en effet à valoriser les ressources de chaque territoire, d'affirmer ses caractéristiques, et de fixer les grandes lignes d'un projet mobilisateur. **En dehors de l'anticipation d'effets métropolitains d'envergure** qui se déploient sur le Sud des Hauts-de-France, de la pression diffuse que le développement de la région capitale produit et pour lequel une **compréhension commune des phénomènes à l'œuvre paraît nécessaire**, il est opportun de rappeler que **le développement durable et la transition écologique se conçoivent avant tout à échelle locale**. Ce sont désormais les villes qui possèdent les réseaux et les circuits d'information qui peuvent faciliter la communication et inciter les ménages, associations et entreprises à participer à certaines transitions et à l'adoption de nouvelles pratiques environnementales.

◆ Les collectivités travaillent à de nouvelles modalités de coopération, à l'exemple du système de « **panier de réciprocités** » entre territoires urbains, périurbains et ruraux développé par le CERDD : établissement de besoins et d'offres des différentes composantes du territoire sur l'énergie, la mobilité, l'adaptation au changement climatique, les loisirs, le tout en cohérence avec un projet de territoire, afin de désamorcer les concurrences commerciales et résidentielles et chercher la complémentarité des services et équipements (démarche particulièrement indiquée dans le cas des pôles de centralités franciliens). L'État a sa place dans ce processus : pour susciter l'initiative, pour aider les collectivités à s'insérer dans les cadres d'action et cadres réglementaires nationaux, pour **diffuser l'information, sensibiliser à certains phénomènes qui dépassent l'échelle de l'EPCI ou du SCOT, et endosser un rôle d'animateur qui identifie des pistes de travail et recommande des leviers d'action**. Sur ce point, des progrès peuvent être réalisés en termes de partage d'information, notamment de part et d'autre de la limite administrative. Selon les principes de l'open data qui gouvernent l'action publique moderne, il importe que l'accès à cette information soit garanti, que la donnée soit mise à disposition de la société civile pour qu'elle s'approprie les enjeux.

La nécessité de coopérations interrégionales entre l'Île-de-France et ses voisines

Des périmètres, des gouvernances et des outils ont été mis en place au fil du temps, reflétant la diversité des problématiques communes, allant de projets d'infrastructures lourdes à des préoccupations sur la planification urbaine des territoires de franges.

Dans les années 1980, la question des franges devient la deuxième préoccupation de la Datar. La nécessité d'une cohérence des politiques publiques de part et d'autre des limites est mise en avant, notamment sur les mobilités, mais aussi afin d'éviter des effets de report aux externalités négatives.

Les CPER et documents de planification font aussi peu à peu mention de sujets interrégionaux à partir des années 2000. Aujourd'hui, l'État se situe en retrait des coopérations interrégionales. La conférence des préfets (P8) est en sommeil. Les associations restent discrètes et celle des présidents de régions n'a pas été formalisée de nouveau. L'association des villes du Bassin parisien n'est plus active.

Les mentions interrégionales dans les CPER et autres documents de planification sont inégales et parfois non partagées par l'autre région intéressée. Elles concernent avant tout : les besoins de mobilités liés à l'accès à l'emploi francilien et aux aéroports ; la performance du fret ; la complémentarité université/recherche ; l'environnement ; les migrations démographiques.

Cependant, la dynamique de coopération par projet perdure, à l'image de l'extension du PNR Oise-Pays de France (Île-de-France et Picardie). Plusieurs éléments renouvellent aujourd'hui la donne, notamment les changements institutionnels depuis 2016, accompagnés des phénomènes de métropolisation du Grand Paris et de la consolidation des franges interrégionales.

trois évolutions viennent impacter les équilibres territoriaux :

- la création de la Métropole du Grand Paris,
- la consolidation de territoires métropolitains régionaux voisins (Lille, Rouen, Nancy, Strasbourg, Dijon, Orléans),
- ainsi que des pôles métropolitains (Beauvais, Caen, Le Havre, Le Mans).

Cette métropolisation des territoires interroge l'interrégionalité car elle exacerbe les disparités sociales, économiques, territoriales.

Mobilité, logistique, environnement : des enjeux renouvelés

- Améliorer les liens domicile-travail, en particulier entre ex-Picardie (entre autres avec l'arrivée du Grand Paris Express/ GPE) et Île-de-France
- La question logistique est également cruciale à cette échelle pour ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux et le raccorder aux grands flux intercontinentaux du corridor centre-est européen. Les projets interrégionaux relatifs à la logistique aujourd'hui concernent surtout la vallée de la Seine à travers le CPIER. canal Seine-Nord Europe, lien vers l'Europe de l'Est, etc.
- Le Bassin est un carrefour biogéographique unique en France, et un écosystème à préserver pour lutter contre le changement climatique
- La question des franges reste le sujet sensible, surtout entre l'Île-de-France et les régions Normandie, Centre-Val-de-Loire et Hauts-de-France.
- La pression foncière s'est réduite, mais persiste encore et interpelle les régions quant à une gestion commune et harmonisée de ces problématiques, au niveau de la planification urbaine et de l'organisation des mobilités.

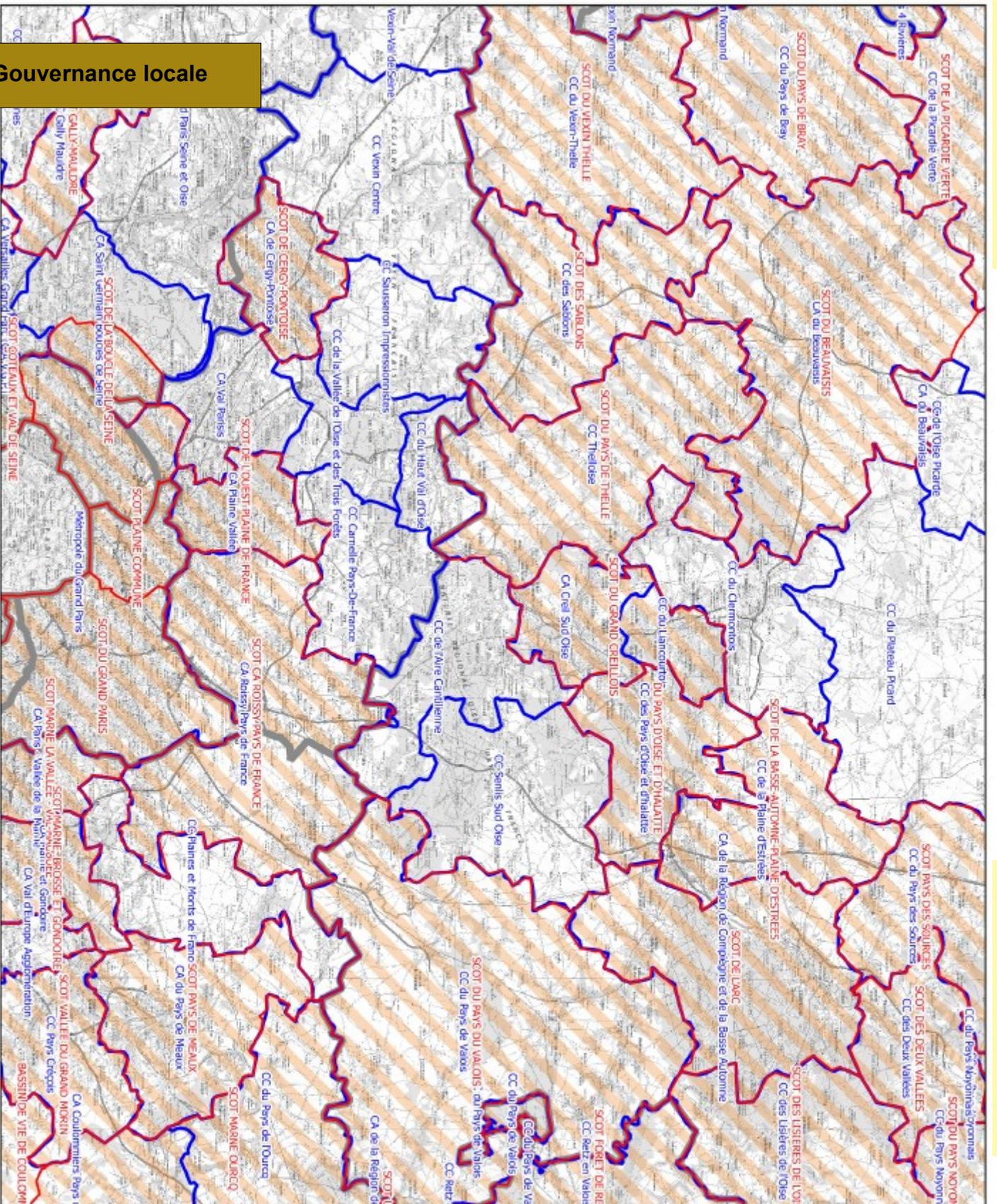
Des Outils à mobiliser : gouvernance, planification et projets

Les coopérations souples de projet, à l'image des ententes, alliances, associations ou syndicats permettent de développer des projets communs, hors des limites régionales, avec une certaine flexibilité, mais parfois peu de légitimité et de lisibilité démocratiques. La question des corridors de développement pourrait être un sujet d'application.

Les Sdrif ont vocation à intégrer un volet interrégional, que le schéma directeur régional d'Île-de-France (Sdrif) n'intègre pas en revanche.

L'établissement de réseaux inter-Scot interrégional pourrait ainsi être une piste pour améliorer la cohérence des politiques publiques au-delà des frontières.

Enfin, des cadres de gestion opérationnelle existent comme les PNR, qui sont des gouvernances territoriales originales, outil intéressant pour appréhender des problématiques, entre autres patrimoniales et environnementales, qui dépassent les limites administratives. Pour autant, leur mise en place et leur financement supposent un portage politique fort et des visions convergentes entre régions.



SCOT et EPCI Oise / Ile de France

- Légende**
- EPCI
 - SCOT approuvé ou en cours

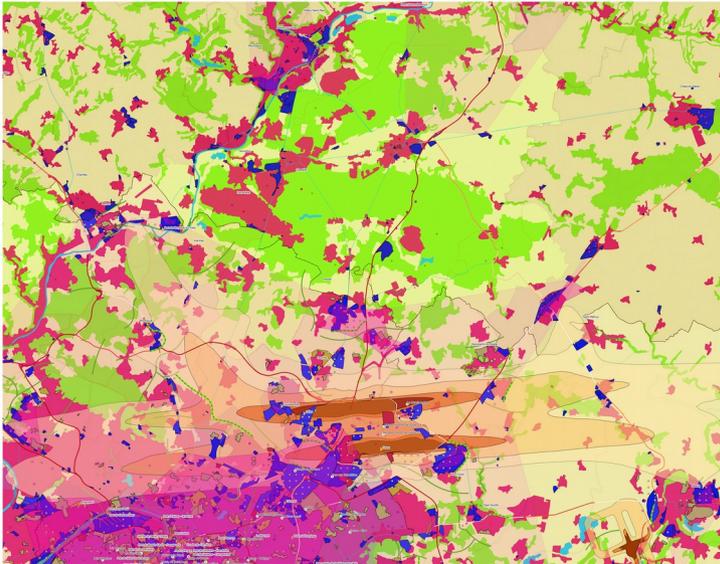


QUELS PROJETS DE TERRITOIRE DE FRANGES ? 1/5

◆ Cette partie vise à explorer les enjeux de transition écologique de 4 micro-territoires concernés par des enjeux interrégionaux. En effet, au-delà de leurs caractéristiques communes, les territoires des franges connaissent une diversité de situations contrastées. L'exercice suivant vise à prendre en compte cette diversité et à amorcer des sujets de coopération entre territoires proches et complémentaires, pour prendre la mesure de leur rôle futur dans le développement métropolitain.

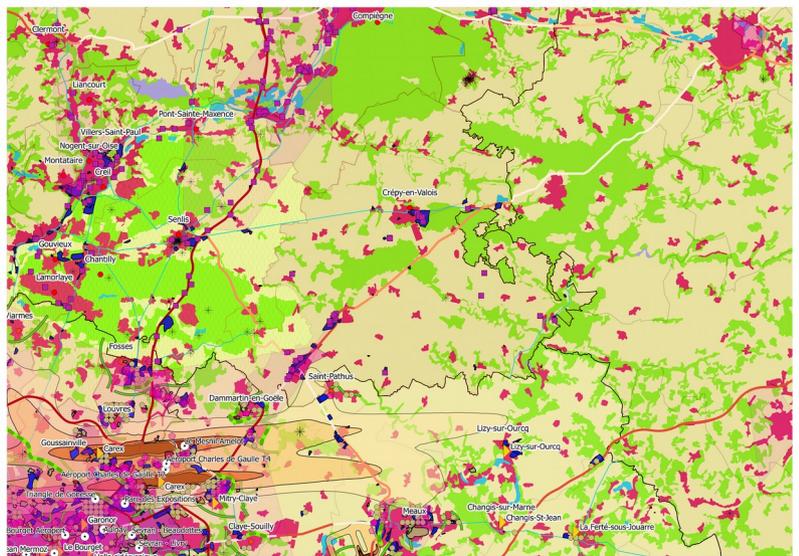
AU NORD DE ROISSY (60, 77, 95)

Entre le PNR, le PEB, et le développement annoncé du pôle d'emploi de Roissy, un territoire extrêmement contraint



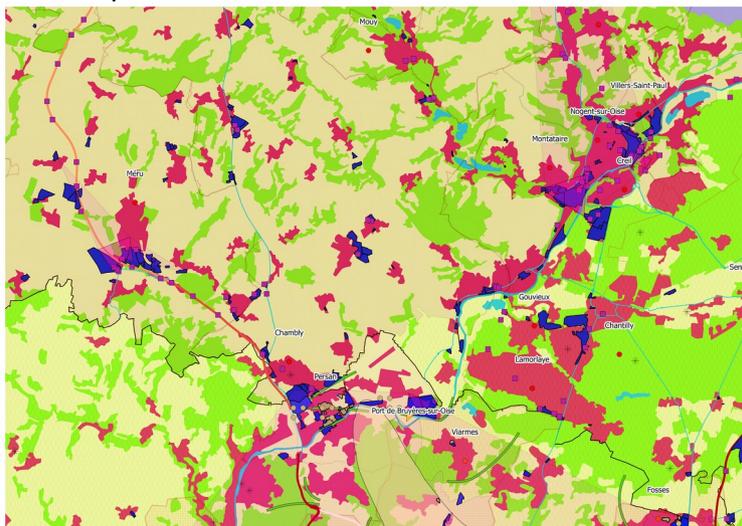
LE LONG DE LA RN02 (60, 77, 02)

Développements actuels et futurs vers l'Est



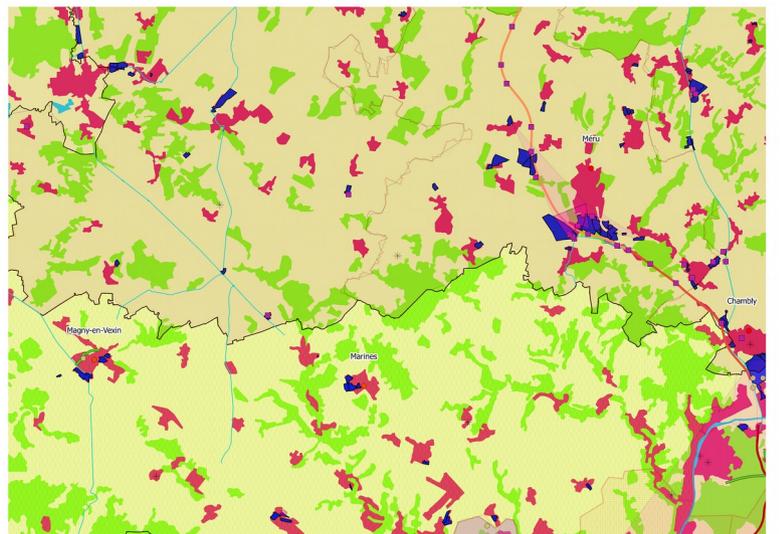
LA PORTE SUD DU DÉPARTEMENT DE L'OISE (60, 77, 95)

Un territoire qui accueille le desserrement de la métropole



LE VEXIN (60, 95)

Une entité géographique cohérente



AU NORD DE ROISSY (60, 77, 95)

Entre le PNR, le PEB, et le développement annoncé du pôle d'emploi de Roissy, un territoire extrêmement contraint

◆ Du fait de son fort dynamisme économique, le territoire de Roissy connaît un déséquilibre emploi/habitants très important. Celui-ci est largement aggravé du fait des contraintes à l'urbanisation (PNR, PEB), d'un cadre de vie peu attractif, et des restrictions à l'urbanisation du fait de la sanctuarisation des terres agricoles.

Le Parc Naturel Régional Oise Pays de France représente un frein au desserrement de l'agglomération parisienne sur les franges régionales. Au Sud de Creil s'étend 80 % de sites inscrits, le territoire étant caractérisé par de vastes domaines forestiers continus.

La pression résidentielle est d'autant plus forte que le territoire est contraint non seulement par le PNR mais aussi par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) lié à l'activité aéroportuaire de Roissy.

L'appareil productif du secteur est le plus tertiarisé de l'Oise et possède la meilleure implantation des fonctions métropolitaines supérieures (c'est-à-dire dont le contenu décisionnel est élevé), en lien avec la proximité de l'aéroport de Roissy. Plus d'un actif résidant sur dix travaille à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Le territoire devrait accueillir les développements de la filière logistique actuellement observés à la croisée entre le PNR et l'A1



La communauté d'agglomération Roissy Pays de France souhaite mettre en place un développement concerté du pôle de Roissy et de sa périphérie. Il est dans tous les cas vital que les territoires dialoguent pour éviter les effets de concurrence et maximisent les complémentarités, que ce soit sur le logement ou l'accueil d'activités.

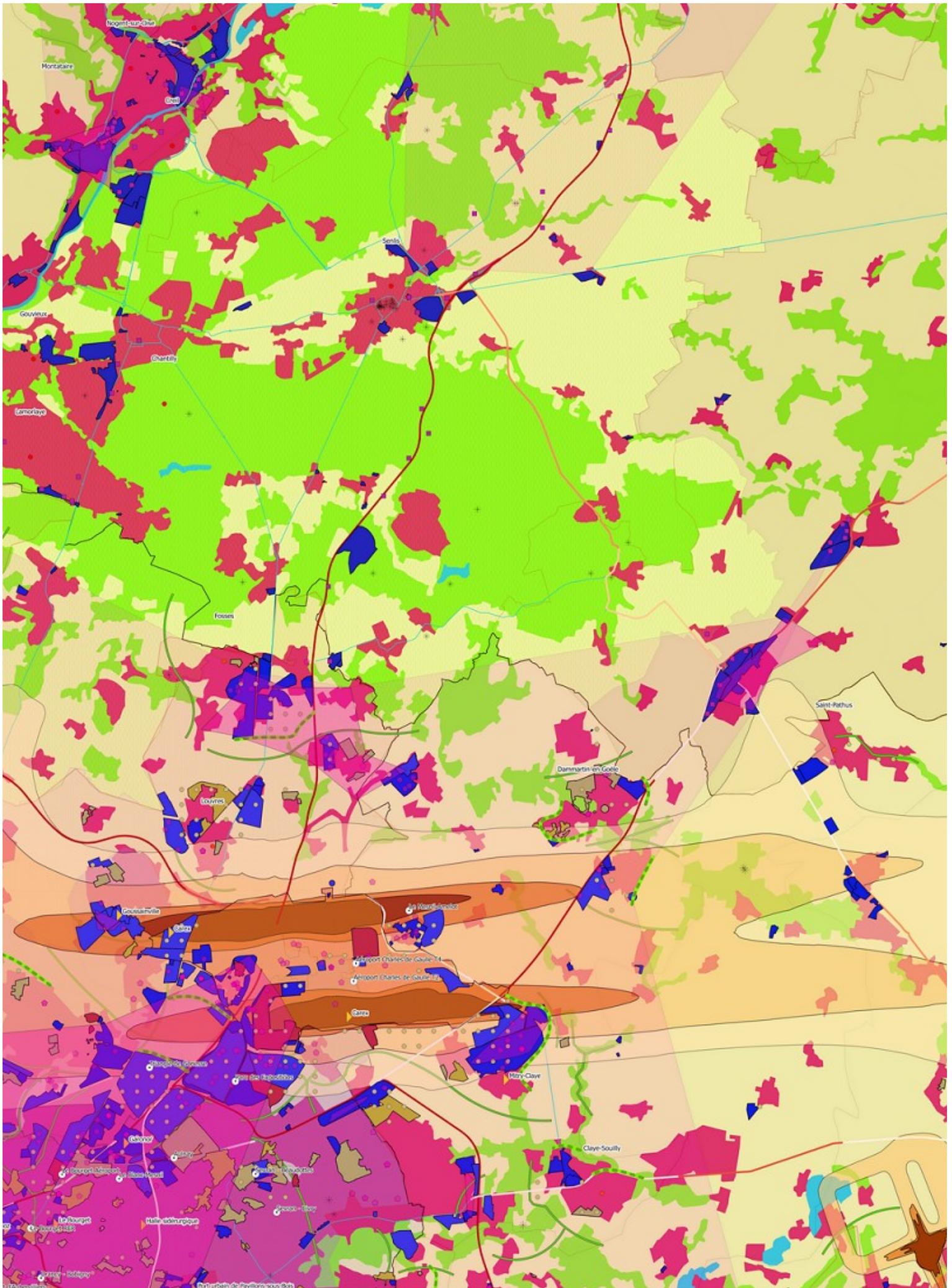
La LGV Creil Roissy devrait renforcer le mouvement d'installation d'actifs de la plateforme de Roissy sur l'agglomération creilloise

Questions liées à la fiscalité à étudier :

Exemple de la ZA de Saint Pathus à la limite de l'Oise, créée il y a 10 ans, vide actuellement du fait de la concurrence de ZA isariennes dépourvues de taxation francilienne. Il peut dès lors être pertinent de penser le développement des ZA dans l'Oise selon le modèle francilien, pour entériner la compétitivité de ces ZA isariennes.

Développements de la filière logistique à accompagner ; recycler les sites obsolètes en opérations de logement

De nouvelles infrastructures de transports et nouvelles options de mobilité sont en développement sur le territoire de la communauté d'agglomération Roissy pays de France ; celles-ci doivent s'articuler avec de nouvelles options dans le Sud de l'Oise qui permettent de réduire la part du tout voiture (PDU Sud Creillois?)



◆ La RN02, axe routier majeur reliant Bruxelles à Paris, qui fait l'objet d'importants travaux de modernisation (mise à 2x2 voies). Les communes limitrophes concentrent la population et affichent un taux d'évolution des ménages significatifs (7,5 % sur 2006-2011). Territoire d'accueil notamment pour les actifs du pôle de Roissy, et plus globalement un territoire qui ressentira à l'avenir que les développements futurs de l'IDF auront lieu à l'Est

Le Sud-Est de l'Oise, frontière de l'Île-de-France et de l'Aisne, est composé à 70 % de plateaux et plaines (grands openfields). Il présente un cadre de vie de qualité à proximité de l'Île-de-France et s'attache à cette identité centrée sur le lien à l'environnement. Le paysage, relativement homogène, est mis en péril par l'urbanisation anarchique à l'oeuvre dans le Valois, ce qui a notamment pour conséquence d'impacter les continuités écologiques. Les migrations résidentielles conduisent à un fort renouvellement de la population, ce qui appelle à une diversification de l'habitat.

Le périmètre de protection du PNR Oise-Pays de France conjugué au gel de l'urbanisation au Nord du Val d'Oise provoque un report de la demande résidentielle le long de la RN02. La pression résidentielle est donc relativement forte malgré le prix élevé du foncier et l'absence de transports en commun.

Les terres agricoles de ce territoire sont les plus riches et les plus chères du département, ce qui se traduit par la présence de grandes exploitations essentiellement tenues par de grands céréaliers.

L'industrie est peu développée dans ce secteur.

L'accès aux services est satisfaisant.

Le territoire subit un éloignement des zones d'emplois importants, provoqué notamment par les déplacements pendulaires vers Roissy par l'autoroute A1 et la RN02. L'usage de la voiture reste prédominant. Une grande partie de l'axe de la RN02 est un secteur critique en termes de mobilité (congestion...).

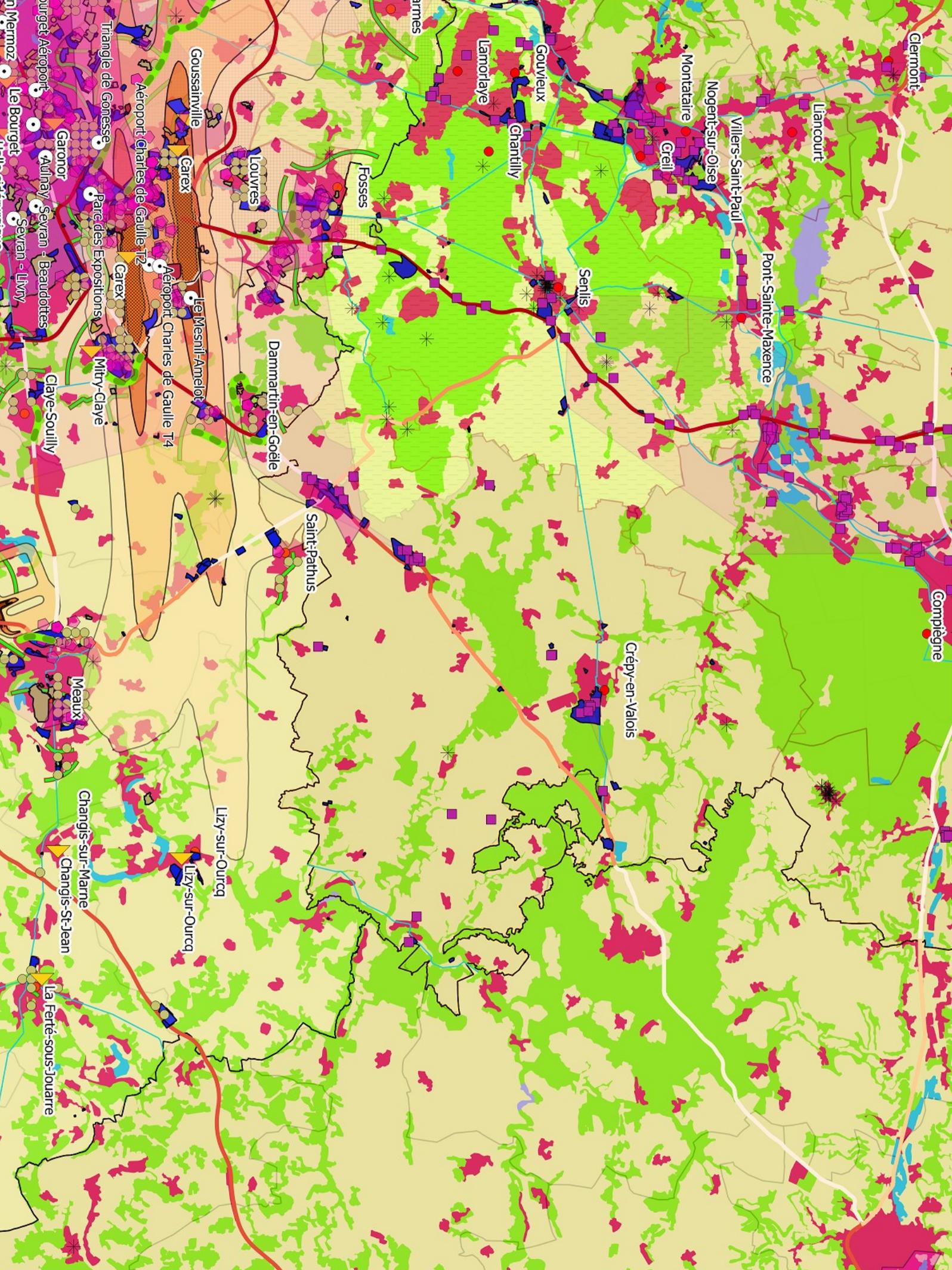
◆ Les fragilités sociales restent importantes, en particulier dans l'Aisne.

Le territoire subit et bénéficie à la fois d'une succession d'entreprises logistiques le long de la RN02, axe structurant du territoire vers Roissy et l'Île-de-France. De nombreux nouveaux espaces dédiés aux activités ont été inaugurés dans ce sens le long de la RN02 (Nanteuil le Haudouin...). La viabilité à long terme de ces zones, leur conception dans le sens d'une forte mutabilité est à privilégier. Concernant les zones d'activités, il importe d'organiser leur développement en bonne intelligence avec les territoires franciliens et axonais

Le territoire de la communauté de communes Pays de Valois est essentiellement soumis à un SCOT. Contraint par PNR Oise-Pays de France et par le gel de l'urbanisation au Nord du Val d'Oise, il gagnerait certainement à bénéficier d'un projet de territoire concerté avec les territoires adjacents, eux aussi concernés par les développements le long de la RN02, soit le Nord de la Seine-et-Marne, le Grand Roissy et le PNR.

La pression résidentielle étant particulièrement forte, ce peut être l'occasion d'intégrer des objectifs de mixité sociale élevée en dehors des secteurs déjà fragiles de la frange de l'Aisne et une solidarité avec l'existant. Des objectifs de densité devraient également être fixés. Des opportunités existent du fait de la présence d'un parc d'habitat indigne qui doit être renouvelé.

La réduction du débit d'étiage prévue dans les décennies à venir du fait du réchauffement climatique est particulièrement à anticiper du fait de l'actuel déficit en eau et de la qualité médiocre des nappes souterraines de ce territoire. Des études prospectives et stratégiques sont à conduire notamment sur



◆ Il s'agit d'un territoire au paysage majoritairement marqué par le bâti, la consommation de terres agricoles et l'étalement urbain ayant été très importants par le passé, notamment du fait de le plus fort excédent démographique du département (doublement de la population et du parc de logements depuis 1975). L'EPCI la Thelloise en particulier [...]. Un léger déficit migratoire est apparu de 1999 à 2010.

Le massif forestier de Compiègne, encadré par le PNR Oise Pays de France, enrichit le patrimoine naturel de ce territoire et ses enjeux de préservation.

Le territoire, encore relativement industrialisé, connaît une désindustrialisation progressive. Il comprend à ce titre un grand nombre de friches industrielles qui sont autant d'opportunités d'accueillir des projets d'aménagement durable, par exemple dans le Creillois et le Liancourtois. La valorisation de ces friches est souvent confrontée à des difficultés de reprise foncière, à des manques de repreneurs privés.

L'attractivité de Senlis et Chantilly est en partie fondée sur les activités hippiques et au commerce du luxe. En plus de nouvelles zones d'activités (qui peinent à trouver des preneurs en dépit de la proximité de l'île-de-France), Senlis accueille des activités métropolitaines, à l'image de la récente création du CEEBIOS, pôle en biomimétisme.

L'offre en transports en communs est bien développée et attractive, notamment grâce à une desserte ferroviaire efficiente (TER, RER et bientôt TGV à Creil). Creil, Orry-la-ville et Chantilly sont à moins d'une demi-heure de train de la gare du Nord. La voiture reste très utilisée avec une saturation des axes de circulation à Creil en heures de pointe, contraints par la traversée de l'Oise. Un actif sur deux travaille en dehors de la région.

Les échangeurs autoroutiers participent en effet à l'accessibilité du territoire vis-à-vis de l'île-de-France et au pôle de Roissy. La mise au gabarit européen de l'Oise entre Creil et Compiègne permettra l'essor de nouvelles mobilités, notamment pour le secteur logistique. Un plan de déplacements urbains (PDU) a été développé pour Creil et Senlis.

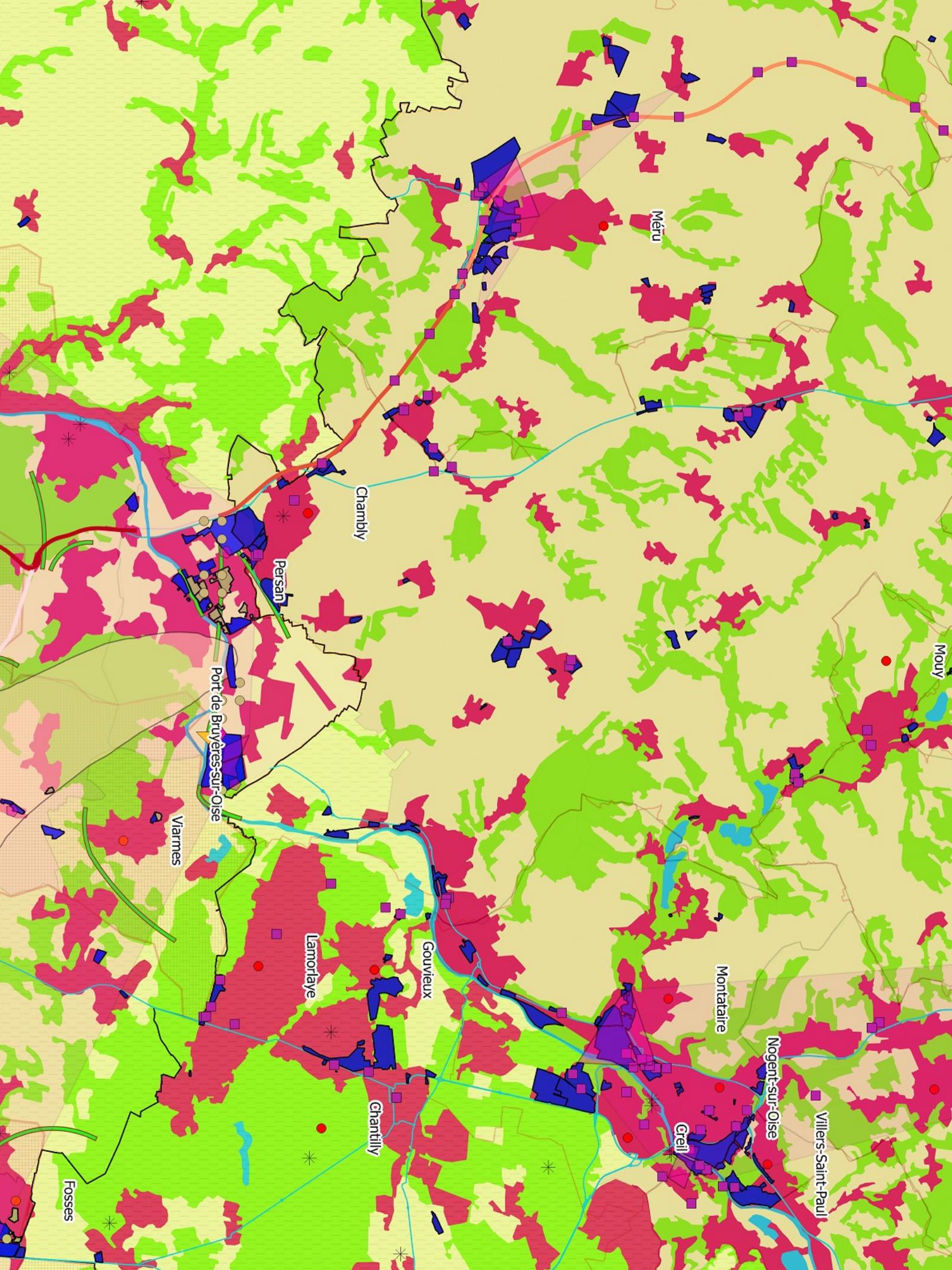
Les centres bourgs du territoire sont mis en difficulté par les zones commerciales très denses de l'Aéroville (Roissy) et de Saint-Maximin (10 000 véhicules par jour pour la zone commerciale de Saint-Maximin).

Des discussions sont en cours pour envisager un SCOT commun, en dépit des fortes concurrences entre Creil, Chantilly et Senlis, qui freinent la mise en place d'une gouvernance et d'un projet collectif. Le territoire est néanmoins soumis à une charte de protection très cadrante

Le risque inondation sur cette zone assez densément peuplée est présent et devrait s'accroître

Creil, Chantilly et Senlis doivent travailler leurs complémentarités pour mettre en avant l'attractivité commune du territoire qui pourra encore s'accroître à l'avenir (LGV Creil Roissy, MAGEO, Ligne 17 du GPE, grands projets qui sont autant d'occasions de fédérer les acteurs locaux). Les villes de la porte Sud de l'Oise pourraient travailler notamment sur le logement, sur les circuits de production et de distribution agricole alternatifs (agroforesterie...), et sur la protection ou régénération des continuités écologiques. Un travail peut être conduit sur le lien des villes au fleuve Oise.

Un axe Luzarches – Chantilly – Creil est à développer, notamment pour ce qui est du tourisme. Les parcs d'attraction (Parc Astérix, Mer de sable) et le patrimoine bâti riche (Chantilly, Senlis). Le territoire dispose d'un important potentiel pour déployer les mobilités douces, par exemple via l'ancienne voie



Méru

Chambly

Persan

Port de Bruyères-sur-Oise

Vaires

Lamorlaye

Gouvieux

Chantilly

Creil

Montataire

Nogent-sur-Oise

Villers-Saint-Paul

Fosses

Mouy



*Une entité
géographique
cohérente*

◆ Le territoire du Sud-Ouest se caractérise par une organisation polarisée par la métropole francilienne, avec une forte dépendance aux emplois franciliens qui implique d'importantes distances de déplacement le long d'un axe Nord-Sud. Les migrations résidentielles conduisent à un fort renouvellement de la population sur ce territoire attractif, ce qui appelle à une diversification de l'habitat.

Le territoire est également tourné vers Gisors, Beauvais, Persan-Beaumont, Cergy Pontoise (liaison bus). Cette situation est confortée par une stratégie d'accueil des populations franciliennes permettant une dynamique résidentielle positive. L'emploi est en stagnation, ce qui confirme le caractère résidentiel du territoire. Chaumont-en-Vexin accueille beaucoup d'actifs travaillant en île-de-France et offre de nombreux lotissements et équipements, aux dépens des terres agricoles.

Le territoire accueille des effets de report des PNR du Vexin côté valdoisien et du PNR Oise Pays de France. Le PNR devrait en effet à terme s'étendre sur la moitié de ce micro-territoire.

Les zones d'activités souffrent d'une faible attractivité, à l'image de la zone d'activités de Trie-Château.

La gestion des friches et de l'étalement urbain est assez hétérogène, avec certaines initiatives encourageantes (Trie-Château, Frene-Leguillon, opération univert à Méru).

Certaines communes sont très consommatrices de terres agricoles et peu intéressée par la valorisation des friches (mitage, lotissements en impasses...).

Le secteur agricole est peu développé et se compose essentiellement de grandes cultures.

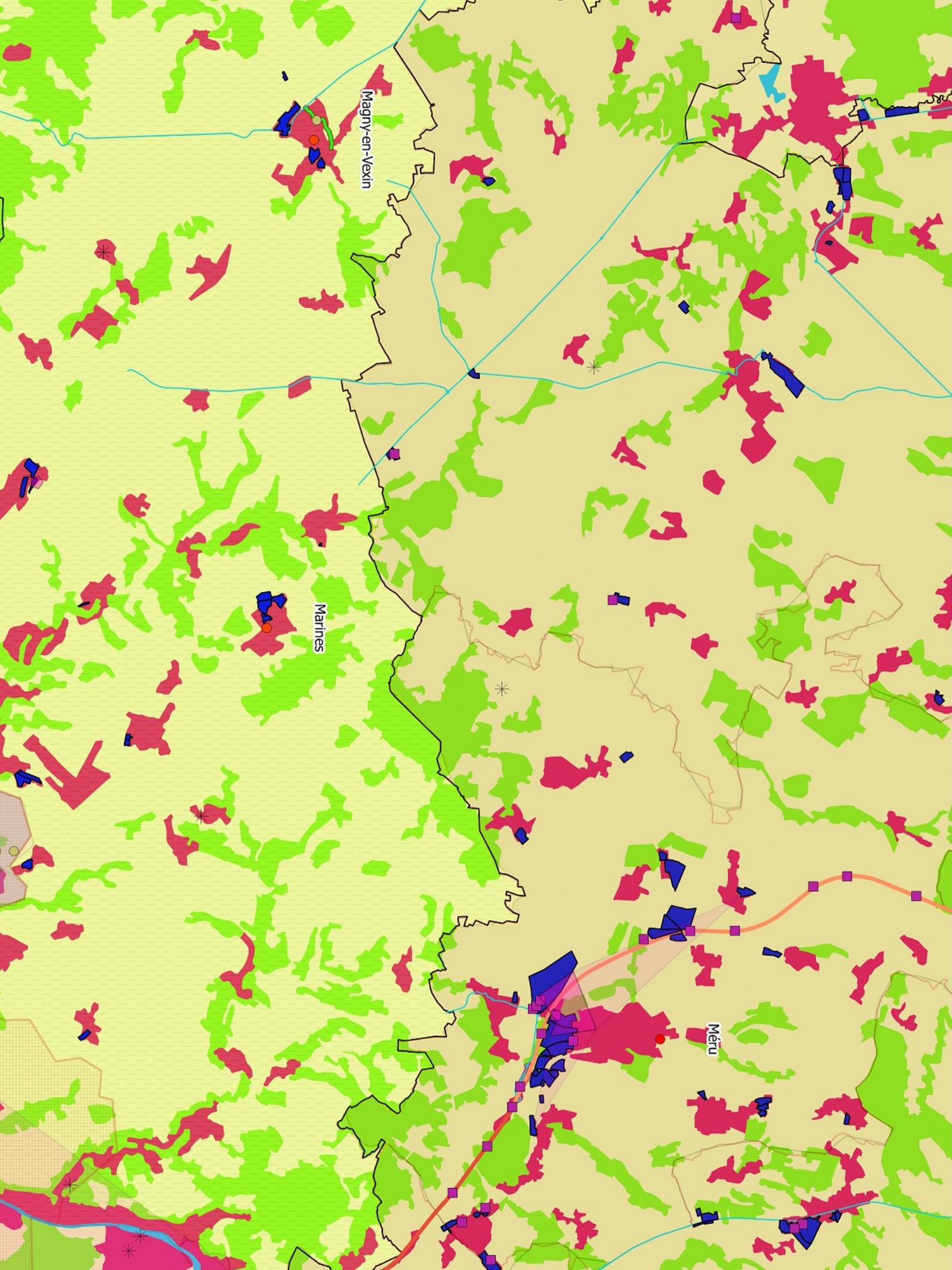
◆ La CC du Vexin Thelle et la CC des Sablons pourraient, dans les années à venir, envisager un SCOT interrégional avec le PNR du Vexin français. Le territoire est en l'état actuel des choses très peu soumis à des documents cadrants, hormis les communes ayant intégré ou ayant pour vocation d'intégrer le PNR. La gouvernance de ce territoire devrait être partagée avec le Nord du Val d'Oise, de façon à organiser le report du développement de l'Île-de-France à l'intérieur du territoire

Le territoire connaît d'importants potentiels de développement économique complémentaire, basés notamment sur l'agriculture et le tourisme. Côté Val d'Oise, le PNR attire à ce titre des activités innovantes. Le territoire mériterait de développer des synergies et complémentarités entre pôles pour combler les manques et mutualiser les investissements (services, équipements, transport...)

Les communes du territoire pourraient être davantage sensibilisées à la reconversion des friches (Trie-Château, Fresne-Lequillon, Méru) et sur le renouvellement du tissu urbain existant.

Le Sud Ouest est confronté au risque d'approfondissement de ses contrastes sociaux et des conséquences socio-économiques de l'éloignement de l'emploi, ainsi qu'à celui d'une dégradation des conditions d'accès aux emplois franciliens (engorgement des réseaux). Le renforcement des pôles de Cergy et Persan-Beaumont auront vraisemblablement des effets sur les mobilités du territoire. Un plan de déplacement domicile-travail pourrait être étudié à une grande échelle, et des alternatives d'offre complémentaire de transport pourraient être développées pour développer les liaisons est-ouest.

En quelques mots, le territoire doit donc maîtriser un développement résidentiel et un projet agricole sur un territoire de franges soumis à de fortes pressions, valoriser et préserver son identité et son **Pourcentage d'actifs travaillant** et le rayonnement de petites villes actuellement trop



Magny-en-Vexin

Marines

Méru