



**Autorité environnementale**

<http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/l-autorite-environnementale-r145.html>

**Avis délibéré de l'Autorité environnementale  
sur le schéma de cohérence territoriale (SCoT)  
de Roissy - Pays de France (77-95)**

**n°Ae : 2019-77**

Avis délibéré n° 2019-77 adopté lors de la séance du 11 septembre 2019

---

## ***Préambule relatif à l'élaboration de l'avis***

*L'Ae<sup>1</sup> s'est réunie le 11 septembre 2019, à La Défense. L'ordre du jour comportait l'avis sur le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roissy – Pays de France (77-95).*

*Ont délibéré collégalement : Nathalie Bertrand, Barbara Bour-Desprez, Marc Clément, Pascal Douard, Sophie Fonquernie, Louis Hubert, Christine Jean, Philippe Ledenvic, François Letourneux, Serge Muller, Thérèse Perrin, Eric Vindimian, Véronique Wormser*

*En application de l'article 9 du règlement intérieur du CGEDD, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans le présent avis.*

*Étaient absents : Christian Dubost, Annie Viu*

\* \*

*La direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (DRIEE) a été saisie pour avis par la communauté d'agglomération Roissy – Pays de France, le dossier ayant été reçu le 11 juin 2019.*

*Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, il en a été accusé réception. Par décision motivée du 24 juillet 2019, l'Ae s'est saisie de cet avis, en vertu des dispositions de l'article R.104-21 précité. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans le délai de 3 mois.*

*Conformément aux dispositions de ce même article, la DRIEE a consulté par courriers en date du 20 juin 2019 :*

- les préfets des départements de Seine-et-Marne et du Val d'Oise, le préfet du Val d'Oise ayant transmis une contribution en date du 22 juillet 2019,*
- le directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) de la région Occitanie, qui a transmis une contribution en date du 29 juillet 2019.*

*Sur proposition des rapporteurs, l'Ae a consulté par courrier du 20 août 2019 le président de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires, qui a transmis une contribution en date du 29 août 2019.*

*Sur le rapport de Philippe Ledenvic et Jean-Paul Le Divenah, après en avoir délibéré, l'Ae rend l'avis qui suit.*

**Pour chaque plan et programme soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne publique responsable et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité du rapport de présentation restituant l'évaluation environnementale, et sur la prise en compte de l'environnement par le plan ou le programme. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**Le présent avis est publié sur le site de l'Ae. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

---

<sup>1</sup> Formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD).

# Synthèse de l'avis

La communauté d'agglomération Roissy – Pays de France (CARPF) a été créée par arrêté interpréfectoral du 9 novembre 2015. Le conseil communautaire a arrêté le projet de schéma de cohérence territoriale (SCoT) le 28 mai 2019. Selon le dossier, « *Territoire de bien commun pour la région et le pays, en même temps que territoire de vie pour ses habitants, ses marges d'évolution propres sont définies par des choix qui ne lui appartiennent que pour partie. Dans ce cadre contraint, la CARPF entend pourtant maîtriser son devenir et utiliser au mieux les marges de manœuvre qui sont les siennes* ». La CARPF prévoit d'accueillir un grand nombre de projets et d'infrastructures susceptibles de générer des emplois, mais aussi des impacts environnementaux significatifs. Le SCoT vise notamment à maîtriser l'étalement urbain en réduisant la consommation d'espaces agricoles par rapport au schéma directeur de la région Ile-de-France (Sdrif) et à améliorer l'image du territoire afin de renforcer son attractivité.

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du SCoT sont :

- la réduction de la consommation de l'espace et de l'artificialisation des sols et le maintien d'un réseau fonctionnel et cohérent d'espaces naturels en articulation avec les espaces agricoles ;
- la réduction des nuisances liées aux déplacements et de l'exposition de la population aux risques sanitaires et technologiques ;
- la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, dont les évolutions sont en grande partie liées à celles du plus grand aéroport de France ;
- une meilleure gestion de l'eau, des matériaux et des déchets de la communauté d'agglomération.

Faute de définir précisément un scénario de référence et de modéliser les effets les plus importants, l'évaluation environnementale conclut pour toutes les thématiques à des incidences positives, voire très positives du SCoT qui apparaissent très décalées par rapport aux évolutions prévisibles de l'environnement. L'intégration dans le SCoT de l'objectif de préservation d'environ 16 500 hectares de terres agricoles conduit à un plafonnement de la consommation d'espace plus vertueux que celui permis par le Sdrif, mais les consommations d'espace encore permises et prévisibles pourraient être très supérieures au rythme de consommation constaté au cours des dernières années. La démarche « éviter, réduire, compenser » aurait dû conduire à intégrer dans les prescriptions du document d'orientation et d'objectifs (DOO) des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation contribuant à remédier aux principaux passifs environnementaux du territoire. Elles restent pour l'instant insuffisantes pour la consommation d'espace, les déplacements à l'intérieur du territoire, la consommation des ressources et les impacts sanitaires. En particulier, l'Ae recommande de redéfinir les objectifs de consommation d'espace, en soumettant les extensions urbaines non engagées ou non encore autorisées à des prescriptions très strictes dans le DOO.

L'Ae recommande principalement :

- d'annexer la charte agricole au SCoT et de rendre l'ensemble du schéma conforme à cette charte ;
- de prendre en compte l'ensemble de la plateforme aéroportuaire dans la zone d'étude, ainsi que les évolutions qu'elle induit pour l'analyse des incidences du SCoT ;

- de compléter significativement l'état initial en matière de bruit (plans liés à l'aéroport, cartes de bruit cumulé,...), en particulier en zone C du plan d'exposition au bruit ;
- de présenter des solutions de substitution raisonnables pour les principaux choix structurants et de mieux argumenter la justification des consommations d'espace qui seraient encore permises par le SCoT ;
- de reprendre l'analyse des incidences, en définissant précisément le scénario de référence et en modélisant l'évolution des effets pour les enjeux les plus forts ;
- de compléter et préciser les prescriptions du DOO pour :
  - o mieux maîtriser les consommations d'espace, en particulier celles des développements logistiques et commerciaux, et de mieux assurer la protection des espaces naturels ;
  - o définir un cadre de cohérence pour les modes alternatifs à la route ;
  - o réduire les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre en cohérence avec l'objectif affiché par le SCoT en matière de neutralité carbone ;
  - o définir une stratégie globale de réduction des impacts sanitaires et de préciser par des distances les règles d'éloignement des extensions urbaines vis-à-vis de toutes les sources de risques et de nuisances.

L'ensemble des recommandations figure dans l'avis détaillé.

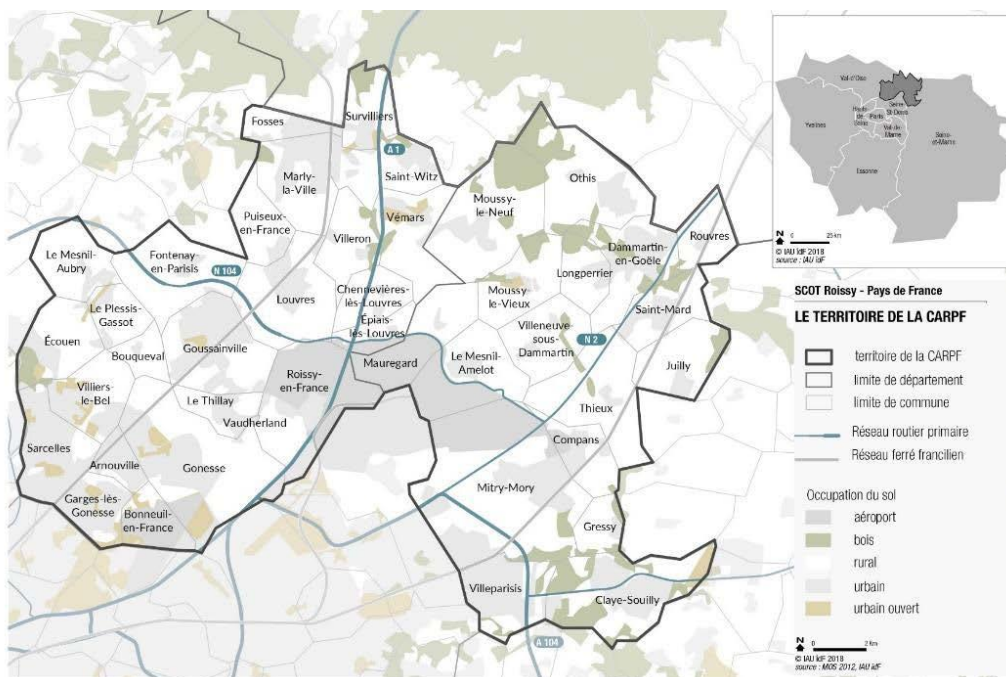
## Avis détaillé

L'évaluation environnementale des projets de documents d'urbanisme est une démarche d'aide à la décision qui contribue au développement durable des territoires. Diligente au stade de la planification, en amont des projets opérationnels, elle vise à repérer de façon préventive les impacts potentiels des orientations et des règles du document d'urbanisme sur l'environnement, à un stade où les infléchissements sont plus aisés. Elle doit contribuer à une bonne prise en compte et à une vision partagée des enjeux environnementaux et permettre de rendre plus lisibles pour le public les choix opérés au regard de leurs éventuels impacts sur l'environnement. Le présent avis de l'Ae porte sur l'évaluation environnementale du schéma de cohérence territoriale (SCoT) de Roissy – Pays de France (77-95).

## 1 Contexte, présentation du SCoT et enjeux environnementaux

### 1.1 Contexte et procédure

La communauté d'agglomération Roissy – Pays de France (CARPF) a été créée par arrêté interpréfectoral du 9 novembre 2015, par fusion des communautés d'agglomération Val de France et Roissy – Porte de France et de l'extension à 17 communes de Seine-et-Marne anciennement incluses au sein de la communauté de communes Plaine et Monts de France. Elle compte 42 communes.



*Figure 1 : Territoire de la communauté d'agglomération Roissy – Pays de France. Source : préambule du rapport de présentation*

Sur 34 238 hectares, elle dénombre plus de 350 000 habitants, ce qui en fait le deuxième établissement public de coopération intercommunale en population de la grande couronne francilienne. Cette création est intervenue dans le cadre global d'une recomposition des intercommunalités d'Île-de-France autour de la Métropole du Grand Paris, ce qui a notamment pour effet la répartition de la plateforme aéroportuaire de Paris - Charles de Gaulle entre la Métropole et ce nouvel EPCI.

## Procédure

Un SCoT est constitué, conformément aux articles L. 141-1 et suivants du code de l'urbanisme :

- d'un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui fixe les objectifs des politiques publiques de l'aménagement du territoire ;
- d'un document d'orientations et d'objectifs (DOO) assorti de documents cartographiques, qui a pour objet de décliner concrètement les principes énoncés par le PADD, et détermine les orientations générales de l'organisation de l'espace et les équilibres entre les espaces urbains, naturels, agricoles et forestiers ainsi que les conditions de la maîtrise du développement urbain et de l'espace rural.
- d'un rapport de présentation, dont l'objet est d'expliquer les choix retenus pour établir le PADD et le DOO, en s'appuyant sur un diagnostic du territoire.

L'évaluation environnementale des SCoT est réalisée en application des articles L. 122-4 et suivants et R. 122-17 du code de l'environnement<sup>2</sup>. En application des articles L. 104-4 et suivants et R. 141-2 et suivants du code de l'urbanisme, l'évaluation environnementale est contenue dans le rapport de présentation, qui comporte une évaluation des incidences du SCoT sur les sites Natura 2000<sup>3</sup>.

Le président de la CARPF a adressé à la direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie d'Île-de-France (DRIEE), pour avis de l'autorité environnementale, le projet de SCoT arrêté. En application de l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme, eu égard à la complexité du dossier et aux enjeux environnementaux, par décision du 24 juillet 2019, l'Ae s'en est saisie. L'enquête publique est prévue entre le 23 septembre et le 26 octobre 2019.

### ***1.2 Présentation du projet de schéma de cohérence territoriale de Roissy – Pays de France.***

Le projet de SCoT a été arrêté par le conseil communautaire le 28 mai 2019.

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du SCoT se présente comme une première expression de la vision de l'avenir de ce « nouveau territoire » : selon le dossier, *« Territoire de bien commun pour la région et le pays en même temps que territoire de vie pour ses habitants, ses marges d'évolution propres sont définies par des choix qui ne lui appartiennent que pour partie » ; « dans ce cadre contraint, la CARPF entend pourtant maîtriser son devenir et utiliser au mieux les marges de manœuvre qui sont les siennes »*. Elle vise ainsi à exprimer et mettre en œuvre une nouvelle raison d'être de ce territoire au bénéfice de ses habitants.

La notion de territoire de bien commun est liée à la présence de nombreuses infrastructures d'envergure internationale, nationale et régionale, le territoire ayant vocation à accueillir un grand nombre de projets d'ampleur : réalisation du terminal T4 de Roissy, réalisation de la ligne 17 du Grand Paris Express et développement du Triangle de Gonesse, bouclage de la Francilienne, mais aussi liaison Charles de Gaulle (CDG) express et liaison ferroviaire Roissy-Picardie, projets ferroviaires reliant la plateforme aéroportuaire, pour le premier, à Paris en direct et, pour le second, au réseau ferré de la région Hauts-de-France, le PADD présentant ces deux derniers

<sup>2</sup> Directive 2001/42/CE relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement transposée par ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004.

<sup>3</sup> Code de l'environnement, articles L. 414-4 et R. 414-19 à 26.



comme des « *grands projets qui impacteront le territoire, sans bénéficier en premier lieu à ses habitants* ». Deux autres projets majeurs, spécifiques au transport de marchandises (CAREX<sup>4</sup> et canal Seine – Nord Europe dans la région voisine des Hauts-de-France), sont susceptibles de renforcer l'attractivité du territoire pour les activités logistiques.

Le PADD comporte trois « *orientations fondatrices pour le SCoT* » :

- « *La compétitivité et l'attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire au sein de l'Île de France* », avec plusieurs objectifs de rééquilibrage en matière d'économie, de logement et d'accessibilité du territoire (« *un territoire où habiter et où travailler* »).

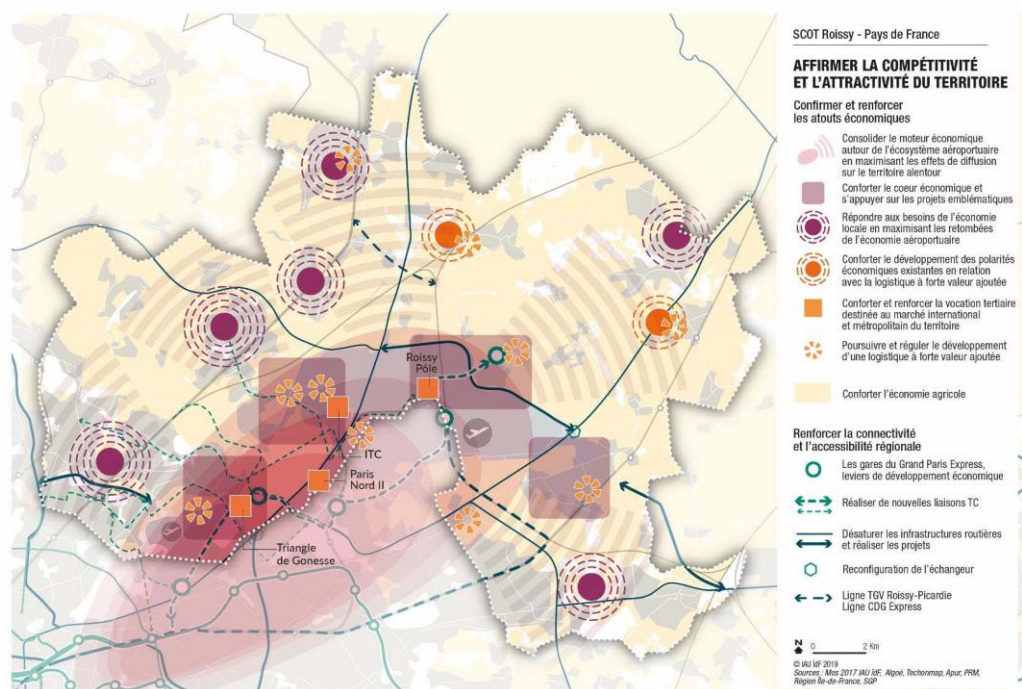


Figure 2 : Carte de synthèse de la première orientation du PADD. Source : dossier

La CARPF souhaite en particulier développer l'« *écosystème aéroportuaire* », autour du futur terminal T4, et accompagner le fort développement économique attendu lié à son renforcement par un développement urbain à travers une offre de logements et d'équipements, diversifiée et adaptée aux besoins de la population, et une intensification de l'immobilier tertiaire sur de nombreux sites existants et sur un site nouveau (Triangle de Gonesse).

- « *Un territoire inclusif et solidaire qui permet l'accomplissement de tous les parcours de vie et garantit la qualité de vie au quotidien* », en définissant une armature urbaine multipolaire, avec des objectifs de production de nouveaux logements et de valorisation du logement existant, d'offres d'équipements (sanitaires notamment), de services et de commerce cohérentes en visant un rééquilibrage de l'offre commerciale, ainsi qu'une offre de formation permettant de « *concilier attractivité métropolitaine, la cohésion sociale et territoriale et accès à l'emploi* ». Le PADD identifie en particulier l'objectif de mieux répondre aux besoins de mobilité des habitants et d'accès à l'emploi.

<sup>4</sup> Cargo Rail Express : ce projet prévoit un report modal du fret aérien vers les trains à grande vitesse. Il est en attente d'études complémentaires. 125 hectares sont réservés dans le SCoT en vue de sa réalisation.

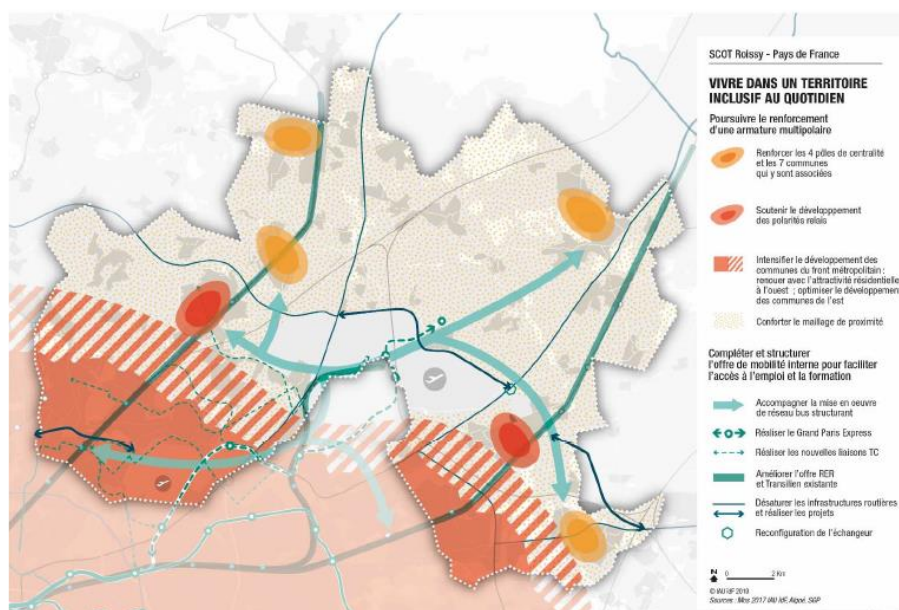


Figure 3 : Carte de synthèse de la deuxième orientation du PADD. Source : dossier

- « Un territoire qui concilie son ambition de développement avec une exigence de valorisation du cadre de vie et de préservation des ressources communes ». Cette orientation vise plusieurs objectifs : consommation économe du foncier, neutralité carbone, préservation de la ressource en eau, protection des habitants vis-à-vis des risques et des nuisances, révélation et restauration de la trame verte et bleue, équilibre entre l'activité agricole et les objectifs de développement. Ces deux derniers objectifs sont également illustrés par une carte de synthèse de l'orientation.

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) comporte un ensemble structuré de 112 prescriptions pour : 1) Valoriser et préserver les ressources naturelles du territoire ; 2) Répondre aux enjeux de développement du territoire dans le cadre d'une consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers maîtrisée ; 3) Améliorer les déplacements au sein du territoire en développant les mobilités durables ; 4) Favoriser un territoire inclusif et solidaire et garantir la qualité du cadre de vie ; 5) Conforter le développement économique du territoire.

Le SCoT vise notamment, à l'horizon 2030, à :

- inscrire les extensions urbaines dans une enveloppe maximale de 1 422 hectares (déclinée par commune), avec une augmentation de la densité humaine de 15 % dans les communes comprenant des quartiers à densifier à proximité d'une gare et de 10 % dans les autres ;
- réserver les espaces pour :
  - le réseau routier : avenue du Parisis entre Sarcelles et Bonneuil-en-France, bouclage de la Francilienne au nord de la plateforme aéroportuaire, RN104/échangeur RN2/RD212, liaison Meaux-Roissy ;
  - le réseau ferré : gare Aérofret (RER B), ligne 17 du Grand Paris Express, barreau de Gonesse RER B – RER D<sup>5</sup>, liaison CDG Express, liaison Roissy-Picardie ;
  - les transports en commun : prolongement du tramway T5 de Garges les Gonesse à la gare RER du Bourget, plusieurs bus à haut niveau de service.

<sup>5</sup> Ce projet de barreau de Gonesse RER B – RER D est désormais abandonné. Le préfet de la région Île-de-France a demandé à l'ensemble des collectivités de retirer progressivement les espaces réservés pour cette infrastructure dans les documents d'urbanisme, ce qui requiert néanmoins une révision du Sdrif.



- créer 1 700 logements nouveaux par an, en moyenne, dont 391 logements locatifs sociaux ;
- tendre vers l'objectif de 10 m<sup>2</sup>/habitant d'espaces verts publics de proximité ;
- limiter les extensions urbaines dédiées à la réalisation de nouveaux grands équipements commerciaux, en favorisant la modernisation de l'offre périphérique dans son enveloppe urbaine existante.

Outre des cartes de synthèse des orientations du PADD relatives à la trame verte et bleue et aux espaces agricoles, le DOO comporte une carte de « consommation maîtrisée des espaces », déclinant celle du schéma directeur de la région Île-de-France (Sdrif), certaines pastilles d'urbanisation du Sdrif ayant été finalement supprimées en cohérence avec une charte agricole du Grand Roissy<sup>6</sup>.

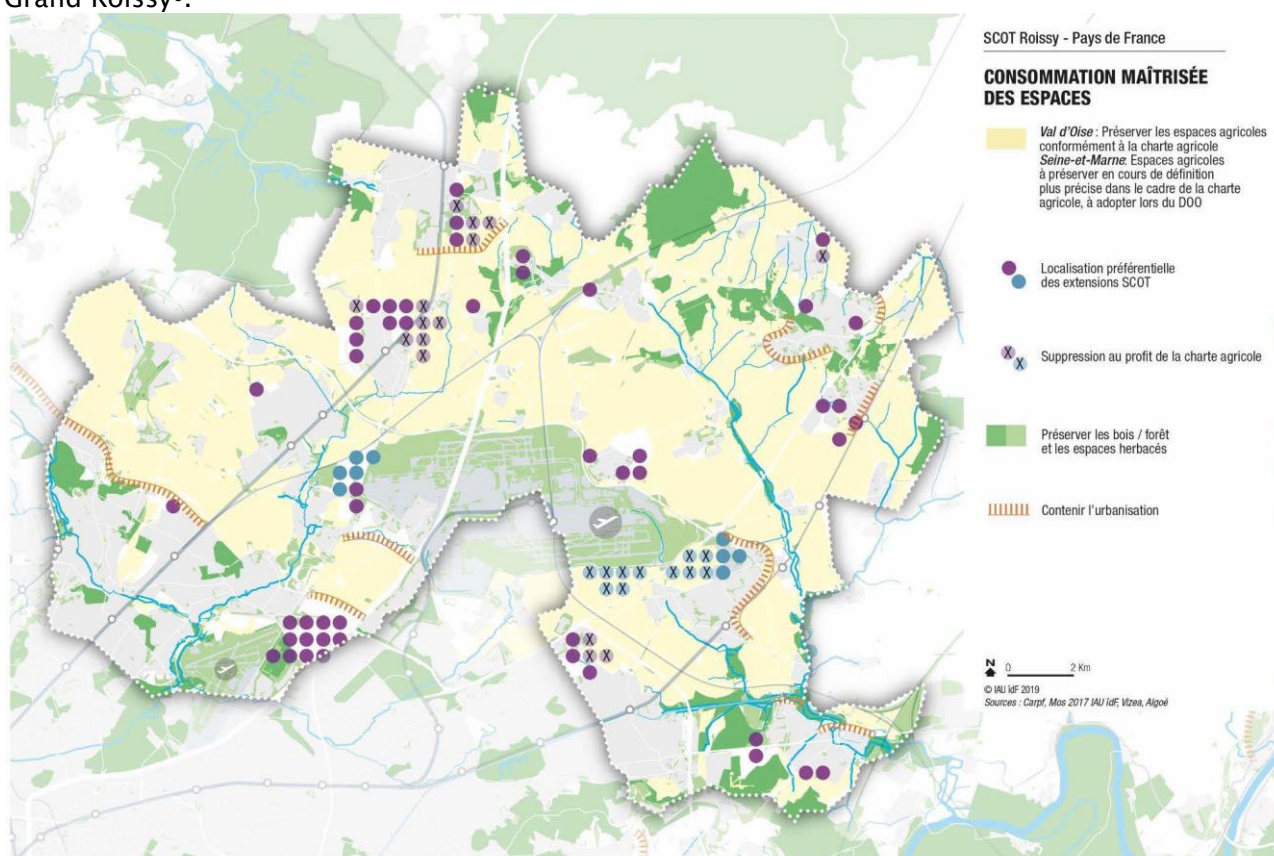


Figure 4 : « Consommation maîtrisée des espaces ». Source : DOO

Contrairement aux pastilles du Sdrif, les ronds représentés sur cette figure ne correspondent qu'à une localisation des urbanisations possibles, sans valeur surfacique (les surfaces urbanisables sont nécessairement inférieures à celles autorisées par le Sdrif).

Le projet de SCoT fait le choix de représenter sur cette carte les secteurs d'urbanisation conditionnelle du Sdrif (en jaune dans le Sdrif) conditionnées par la déclaration d'utilité publique de la ligne 17 du Grand Paris express (aménagement du Triangle de Gonesse et urbanisation sur la commune du Mesnil-Amelot) comme des « localisations préférentielles » (en violet dans le SCoT). Même si la ligne 17 a été déclarée d'utilité publique, au regard des contentieux en cours en relation avec l'urbanisation sur la commune de Gonesse, cette disposition du Sdrif pourrait

<sup>6</sup> Signée en décembre 2016 par une cinquantaine de partenaires, dont l'État et les acteurs de la profession agricole, pour œuvrer à la préservation sur le long terme (30 ans) de 8 000 hectares sur un périmètre couvrant les communes du Val d'Oise de Roissy - Pays de France et trois communes de Seine-Saint-Denis. Un travail est engagé pour que la démarche couvre l'ensemble du territoire de Roissy - Pays de France.

conduire à des urbanisations dont les dessertes en transport en commun pourraient *in fine* ne pas être réalisées, avec des risques d'impacts négatifs majeurs liés aux déplacements induits.

***L'Ae recommande de représenter en « localisation conditionnelle » les extensions liées à la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris express, en cohérence avec les pastilles du Sdrif.***

### ***1.3 Principaux enjeux environnementaux relevés par l'Ae***

Pour l'Ae, les principaux enjeux environnementaux du projet de SCoT de Roissy – Pays de France sont :

- la réduction de la consommation de l'espace et de l'artificialisation des sols, dans le contexte de multiples développements annoncés en rupture avec l'évolution constatée au cours des dernières années, et le maintien d'un réseau fonctionnel et cohérent d'espaces naturels en articulation avec les espaces agricoles ;
- la réduction des nuisances liées aux déplacements, tout particulièrement les nuisances sonores ainsi que la pollution atmosphérique, et de l'exposition de la population aux risques sanitaires et technologiques ;
- la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre, dont les évolutions sont en grande partie liées à celles du plus grand aéroport de France ;
- une meilleure gestion de l'eau (assainissement des eaux usées, eaux pluviales), des matériaux et des déchets de la communauté d'agglomération.

Le SCoT nécessite également une articulation optimale avec la Métropole du Grand Paris.

## **2 Analyse de la qualité des informations fournies dans le rapport de présentation et de la pertinence de la démarche d'évaluation environnementale**

Dans l'ensemble, le rapport de présentation est correctement conçu et apporte de nombreux éclairages pour comprendre le contexte initial. Il mériterait d'être complété sur plusieurs sujets sur lesquels il reste trop implicite (scénario de référence, phasage des grands projets, certaines questions de nature environnementale : bruit, pollution de l'air, mouvements de terrain, assainissement des eaux usées, ...).

### ***2.1 Diagnostic et enjeux du SCoT***

Le diagnostic présente une structuration qui induit des redondances importantes, certaines thématiques étant abordées dans plusieurs endroits différents. Il est fait le choix d'aborder le diagnostic pour les questions de consommation d'espace, d'environnement et de cadre de vie dans l'état initial de l'environnement.

#### ***Structuration physique du territoire***

D'emblée, le diagnostic rappelle l'absence de ville centre, le cœur de la CARPF étant occupé par la plateforme aéroportuaire, partagée avec le territoire voisin ce qui rend d'autant plus difficile la construction d'un projet de territoire cohérent. Le sud de la CARPF constitue le « front métropolitain », interrompu par l'aéroport du Bourget. Il s'agit d'ores et déjà d'une zone

agglomérée dense. Une bande centrale, d'est en ouest, de la CARPF est constituée de la Plaine de France, plaines céréalières faisant l'objet d'une agriculture intensive, réputées pour leur productivité<sup>7</sup> au plus près de l'agglomération parisienne. Le reste de la CARPF est composé de villes et de bourgs plus ruraux, au pied des Buttes de la Goëlle au nord-est et aux portes du parc naturel régional (PNR) Oise-Pays de France, à l'ouest, et de villes en expansion près de l'Aulnaye au sud-est. L'ensemble est fragmenté par un ensemble d'infrastructures lourdes (aéroports, lignes ferroviaires à grande vitesse, autoroutes et voies rapides), connecté au reste du monde mais au sein duquel les déplacements de proximité restent difficiles. Le diagnostic s'ouvre par plusieurs chiffres clés : 42 communes, 345 938 habitants et 182 049 emplois en 2014, 128 175 logements en 2014, 34 238 hectares, dont 3 257 hectares de surfaces occupées par les deux aéroports, 51 % de surface agricole. Les deux aéroports représenteraient la moitié des emplois dénombrés sur le territoire du SCoT.

Le diagnostic reprend à son compte, à la fois en termes de positionnement stratégique et de développement économique, la nécessité de construire un nouveau terminal (T4) sur l'aéroport de Roissy entre 2027 et 2037 en rappelant les perspectives aéroportuaires mondiales, conduisant à une augmentation du nombre de passagers de 80 millions à 120, puis à 150 millions.

Le réseau routier comporte deux grands axes nord-sud : l'autoroute A1, l'axe autoroutier le plus fréquenté du continent européen (180 000 véhicules jours dont 35 % de poids lourds) et la route nationale 2 qui relie Paris à l'Aisne et au sud de la Belgique ; le bouclage de la Francilienne (A 104) est en cours de réalisation par mise à 2x2 voies d'un dernier tronçon existant et doit constituer le principal axe est-ouest du territoire.

La gare TGV de Roissy relie l'aéroport à la plupart des métropoles nationales et à Bruxelles ; la desserte en transports collectifs est principalement assurée par le réseau ferroviaire (lignes B et D du RER, lignes H et K du Transilien).

### *Démographie. Population*

L'évolution démographique est un peu moins dynamique que celle de l'Île-de-France (+ 7 % entre 1999 et 2009, puis + 3 % entre 2009 et 2014), résultant d'un solde naturel excédentaire et d'un déficit migratoire. Plus de 30 % de la population a moins de 20 ans.

Le territoire de la CARPF présente des contrastes sociaux et spatiaux importants. Le « front métropolitain » comporte les indicateurs de jeunesse et de fragilité socioéconomiques les plus accentués du territoire : cinq de ses communes connaissent des taux de pauvreté parmi les plus élevés de France et des taux de chômage supérieurs à 15 %. 47 % des actifs habitant le territoire ont un emploi sur le territoire, mais seulement 33 % des emplois du territoire sont pourvus par des habitants du territoire, ce que le diagnostic explique par les faibles niveaux de qualification de la population et de l'offre en transports en commun à l'intérieur du territoire.

L'offre en équipements sportifs est supérieure aux moyennes régionale et métropolitaine, mais l'offre est insuffisante dans les domaines de la culture, de l'éducation, de la santé et des espaces verts<sup>8</sup>.

---

<sup>7</sup> Rendements en blé de 90 quintaux à l'hectare

<sup>8</sup> La CARPF ne sera plus doté que d'un hôpital public à Gonesse, lorsque celui de Villiers-le-Bel aura fermé. Aucun établissement universitaire n'est présent sur le territoire, si ce n'est une annexe de l'IUT de Cergy-Pontoise à Sarcelles.

Le diagnostic dresse le constat d'un cadre de vie à améliorer : « *l'accentuation des difficultés est propice à la dégradation de cette image et risque d'accentuer la perception d'un pôle aéroportuaire posé comme un îlot de modernité au milieu d'un territoire à éviter* », « *l'agriculture form[ant] globalement un paysage productif* » ; « *résider sur le territoire n'est pas le choix massif des travailleurs [de la CARPF], ce qui interpelle l'attractivité résidentielle de la CARPF et pèse sur les infrastructures de transport du fait de la déconnexion entre habitat et emploi* ».

Le diagnostic se fonde sur une croissance démographique future retenant les scénarios les plus dynamiques (+ 50 000 habitants entre 2018 et 2030, soit un accroissement de près de 14 % – le scénario haut du Sdrif prévoit une croissance maximale de 16,5 % entre 2015 et 2030). Cette hypothèse reprend celle du schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) approuvé par l'État le 20 décembre 2017, qui prévoit une croissance de la population de 30 000 habitants d'ici à 2025 et, par conséquent, une hypothèse haute de création de logements.

### *Logements*

Le marché du logement est tendu, le pourcentage de logements vacants est faible. Le parc est présenté comme insuffisant quantitativement et qualitativement, avec une sur-occupation qui concerne 16 000 personnes. La part de logements locatifs sociaux est forte, principalement dans le « front métropolitain », et le taux de copropriétés est très inférieur à la moyenne régionale. Le diagnostic ne rappelle pas la liste des communes en carence au regard de l'article 55 de la loi relative à la solidarité et au développement urbains. Cette information serait néanmoins utile pour comprendre certains choix d'extension d'urbanisation.

Le rythme de construction de nouveaux logements était de 1 200 entre 2005 et 2009 puis de 1 500 entre 2009 et 2013. Le SRRH fixe un objectif de 1 700 logements par an, dont 391 logements locatifs sociaux à l'horizon 2025 de la loi ALUR<sup>9</sup>. La CARPF élabore un projet de programme local de l'habitat intercommunal (PLHi), en parallèle mais en cohérence avec le SCoT, afin de décliner les objectifs définis par le SRRH. Le parc social présente des besoins de rénovation importants : les démolitions nécessitent une reconstruction de l'offre sur le territoire. La construction de logements doit prendre en compte le plan d'exposition au bruit des deux aéroports, selon un régime dérogatoire inscrit dans la loi ALUR (voir § 2.2).

### *Activités économiques*

Le transport aérien est comptabilisé dans l'économie présentielle<sup>10</sup>, ce qui induit un taux de ce type d'économie dans la CARPF supérieur à la moyenne régionale. En revanche, son poids est limité dans la plupart des communes les plus peuplées de la CARPF. La logistique est particulièrement développée ce qui a induit le développement de surfaces importantes de stockage (plus de 500 000 m<sup>2</sup> de capacités). Le tourisme d'affaires bénéficie de la proximité de deux aéroports et de deux parcs des expositions<sup>11</sup> ; le territoire dispose en conséquence d'une capacité hôtelière exceptionnelle.

---

<sup>9</sup> Loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

<sup>10</sup> L'Insee définit les activités de la sphère présentielle, par opposition à celles de la sphère productive, comme les activités mises en oeuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes au sein du territoire, qu'elles soient résidentes, salariées ou touristes.

<sup>11</sup> Paris-Nord Villepinte étant au 6<sup>e</sup> rang européen.

Aux côtés de ces activités tertiaires, l'agriculture, présente dans presque toutes les communes, est principalement intensive (« *le grenier de la région* »), l'aéroport ayant initialement consommé une grande surface d'espaces agricoles, puis limité toute autre utilisation à son voisinage. L'agriculture est encore présente dans presque toutes les communes. La charte agricole, signée en décembre 2016 pour œuvrer à la préservation sur le long terme (30 ans) de plus de 16 500 hectares, concerne les communes du Val d'Oise de la CARPF et trois communes de la Seine-Saint-Denis pour 8 000 hectares. Un projet de même nature concernant les communes de Seine-et-Marne est en cours de finalisation.

***L'Ae recommande d'annexer la charte agricole au document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCoT.***

Le nombre de zones d'activités est très important (72), représentant un quart des surfaces artificialisées de la CARPF. Il s'agit rarement de zones mixtes, les zones habitées étant contraintes par les servitudes aériennes et les lignes électriques, également très présentes. L'offre existante est décrite comme en partie inadaptée (les zones les plus anciennes sont enclavées dans le tissu urbain, sur Sarcelles, Goussainville et Louvres notamment). Selon le dossier, « *le développement territorial d'ensemble est sujet à une forte concurrence infra et intercommunale au sein même de la CARPF du fait du foisonnement de projets économiques* ». La rationalisation de cette offre est un enjeu fort du SCoT. La construction du terminal T4 devrait induire le déplacement d'activités actuellement présentes sur l'emprise aéroportuaire<sup>12</sup>.

Des grands pôles commerciaux sont implantés à la périphérie du territoire. La densité commerciale n'est corrélée à la densité urbaine que dans la continuité métropolitaine. La grande majorité des communes est confrontée au déclin du commerce de proximité en centre-ville, plusieurs zones commerciales importantes ayant été créées à l'extérieur des principales centralités (à Claye-Souilly et à Saint-Mard, notamment). Des projets de densification et de requalification sont évoqués ; certaines extensions ou créations importantes sont cependant également planifiées : Triangle de Gonesse (300 hectares), ZAC la Chapelle de Guivry au Mesnil-Amelot (70 hectares) notamment.

S'appuyant sur les scénarios retenus par Aéroports de Paris (AdP) et Grand Paris Aménagement, le SCoT affiche le vœu d'une création de 100 000 emplois nouveaux à l'horizon 2035 liés au terminal T4 et au Triangle de Gonesse<sup>13</sup>.

La CARPF accueille également une concentration importante d'activités de gestion et de stockage de déchets de toute nature au bénéfice de l'ensemble de l'Île-de-France.

### ***Mobilités***

Alors que les réseaux d'infrastructures sont denses et que de nombreux projets structurants sont envisagés (cf. § 1.2), le principal handicap du territoire est d'être peu doté en transports en commun et infrastructures pour les mobilités actives (piétons<sup>14</sup>, vélos,...), ce qui limite le

---

<sup>12</sup> Surface estimée par AdP : 20 hectares

<sup>13</sup> En dépit de la demande des rapporteurs, la contre-expertise diligentée à l'initiative de la commission particulière du débat public relative au projet EuropaCity ne semble plus disponible publiquement et ne leur a pas été communiquée. L'Ae estime que cette contre-expertise réputée publique doit permettre au public de disposer d'informations complètes pour se faire son opinion sur ces chiffres.

<sup>14</sup> « *Le territoire n'est marchable que sur des périmètres restreints* ».



rabattement sur les nombreuses autres infrastructures. En corollaire, les axes routiers sont ou deviennent progressivement saturés. Ainsi, le SCoT anticipe, tant pour les besoins des habitants, des actifs que des visiteurs extérieurs une croissance « *impressionnante* », prévoyant en 2030 2 100 000 déplacements par jour, soit 600 000 déplacements supplémentaires par rapport à 2015, avec des évolutions importantes liées à la mise en service des grands projets.

## ***2.2 État initial de l'environnement et caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées***

La prise en compte de la plateforme aéroportuaire, répartie sur deux territoires, constitue une première difficulté de l'analyse de l'état initial. Pour certaines thématiques environnementales, ses caractéristiques et ses effets sont pleinement intégrés ; dans d'autres cas, ils restent implicites et ne sont alors pas comptabilisés ni même pris en compte dans l'analyse. Or, l'ensemble de la plateforme doit être prise en compte dans la zone d'étude. Les aspects spécifiques à la CARPF doivent être traités en tant que tels ; pour les autres thèmes, les données qui concernent la plateforme aéroportuaire devraient au moins être présentées en parallèle de celles qui concernent le reste du territoire de la CARPF pour éviter les doubles-comptes et pouvoir mettre en perspective les contributions de chacun.

***L'Ae recommande de prendre en compte l'ensemble de la plateforme aéroportuaire dans la zone d'étude, le cas échéant en précisant ce qui concerne spécifiquement le territoire de la CARPF.***

### **2.2.1 Consommation d'espace**

Outre les espaces agricoles, le territoire est occupé par : 3 509 hectares d'espaces ouverts qui comprennent notamment les espaces en herbe des pistes de la plateforme, 3 380 hectares d'habitats individuels, 2 574 hectares d'infrastructures de transports, 2 446 hectares de forêts et 1 915 hectares d'activités. L'habitat reste majoritairement individuel, la densité bâtie des opérations nouvelles restant faible.

La dynamique de consommation foncière depuis 1982 est clairement présentée. La présence de l'aéroport a de fait limité la consommation, qui a en outre diminué au cours des dernières années : 647 hectares ont été consommés entre 2008 et 2017 (dont 473 hectares d'espaces agricoles et 113 hectares d'espaces ouverts artificialisés), avec un ralentissement net sur la deuxième partie de la période (156 hectares entre 2012 et 2017<sup>15</sup>).

En conclusion du diagnostic, la CARPF « *entend promouvoir un modèle de développement plus soutenable que celui qui a prévalu jusqu'ici* » et « *le SCoT cherchera à concilier l'impératif du développement avec les contraintes qui pèsent sur son habitabilité et avec la préservation et la valorisation de ses atouts patrimoniaux – bâtis et naturels – dont elle entend faire un vecteur d'attractivité* ». Au regard des emprises prévisibles des grands projets annoncés, il s'agit du défi majeur du SCoT.

---

<sup>15</sup> Le dossier fournit actuellement deux explications incompatibles pour ce chiffre :

- Les consommations d'espace seraient fournies selon la méthode définie par le Sdrif. Elles n'intégreraient pas les emprises des espaces réservés pour les infrastructures. En les intégrant, 291,5 hectares auraient été consommés ;
- Cette valeur correspondrait au solde entre l'extension urbaine totale (291 hectares) et la renaturation de surfaces urbanisées.

Le rapport de présentation mentionne un autre chiffre (348 hectares). Il paraît nécessaire de confirmer laquelle de ces versions est la bonne.



Pour la poursuite de l'analyse, l'Ae estime utile de rappeler, au vu des documents d'urbanisme en vigueur, la répartition des espaces naturels, agricoles, forestiers et urbanisés ou à urbaniser, afin de mesurer la façon dont le SCoT relève ce défi.

***L'Ae recommande de récapituler, par commune, les surfaces des espaces naturels, agricoles, forestiers, urbanisés et à urbaniser des documents d'urbanisme en vigueur.***

## 2.2.2 Paysage

De façon originale, l'état initial de l'environnement aborde en premier l'environnement paysager du territoire. Néanmoins, l'approche est principalement géographique, de niveau « grand paysage ». Il manque une approche à une échelle plus fine, permettant de faire ressortir les sous-ensembles du territoire et leurs enjeux spécifiques, à prendre en compte dans la démarche d'évaluation environnementale puis dans le DOO.

Le dossier produit une carte des éléments paysagers qui permet d'identifier les plus significatifs. Il identifie également à juste titre l'importance des franges urbaines et localise certains fronts urbains, sans pousser plus loin l'analyse sur les enjeux de chacun. Certaines installations de stockage de déchets inertes sont également signalées comme contribuant à « *perturber la contemplation du territoire* ». Une approche plus fine permettrait également d'identifier des secteurs de vigilance particulière, voire sur lesquels l'ambiance paysagère pourrait être requalifiée, compte tenu des impacts négatifs, peu commentés, des anthropisations existantes (les lignes électriques notamment, très présentes sur le territoire). Cette démarche apparaîtrait utile pour mettre en œuvre l'ambition du SCoT d'une amélioration du cadre de vie.

***L'Ae recommande de conduire l'analyse paysagère à une échelle plus fine, d'une part pour expliciter les enjeux spécifiques de certains sous-ensembles du territoire mais aussi pour recenser les secteurs qui mériteraient au moins une vigilance voire une requalification.***

## 2.2.3 Biodiversité et milieux naturels

Le patrimoine naturel du territoire est limité. Aucun site Natura 2000<sup>16</sup> n'y est, même partiellement, recensé. Des ZNIEFF de type I et II<sup>17</sup> sont présentes sur les lisières boisées de la CARPF. 3 084 hectares sont classés en périmètre régional d'intervention foncière d'Île-de-France et 859 hectares en espaces naturels sensibles départementaux. 911 hectares font partie du PNR Oise-Pays de France. Ces différents espaces appartiennent à des ensembles plus vastes qui s'étendent sur les territoires voisins. En complément, 1 104 hectares correspondent à des espaces verts à vocation touristique, insérés dans le tissu urbain.

Le dossier n'évoque quasiment pas les espèces remarquables, faunistiques ou floristiques, présentes sur le territoire. L'avis Ae n°2018-112 avait pourtant repris des éléments produits dans

<sup>16</sup> Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

<sup>17</sup> Lancé en 1982 à l'initiative du ministère chargé de l'environnement, l'inventaire des zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue deux types de ZNIEFF : les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ; les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

l'étude d'impact du projet de contournement est de la plateforme aéroportuaire faisant état, sur ce seul secteur, de 20 espèces remarquables d'oiseaux nicheurs et d'une flore calcicole le long de l'axe routier. *A fortiori*, de nombreuses espèces remarquables doivent être présentes dans les ZNIEFF, les espaces boisés et la trame herbacée du territoire.

***L'Ae recommande de compléter l'état initial de la biodiversité par une description spécifique des espèces floristiques et faunistiques remarquables du territoire.***

En l'absence d'une telle analyse, l'enjeu de biodiversité du territoire trouve principalement sa traduction dans le réseau des continuités écologiques. Le dossier reprend la carte des composantes de la trame verte et bleue (TVB) d'Île-de-France, issue du schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France, ainsi que celle des objectifs de préservation et de restauration de la TVB. L'état initial de l'environnement produit ensuite :

- une déclinaison de la carte de destination du Sdrif à l'échelle du SCoT, qui est complémentaire mais qui ne peut valoir déclinaison de la TVB ;
- une description des principales sous-trames (boisée, humide, herbacée qui inclut des surfaces importantes du domaine aéroportuaire ainsi que les lisières des grandes infrastructures).

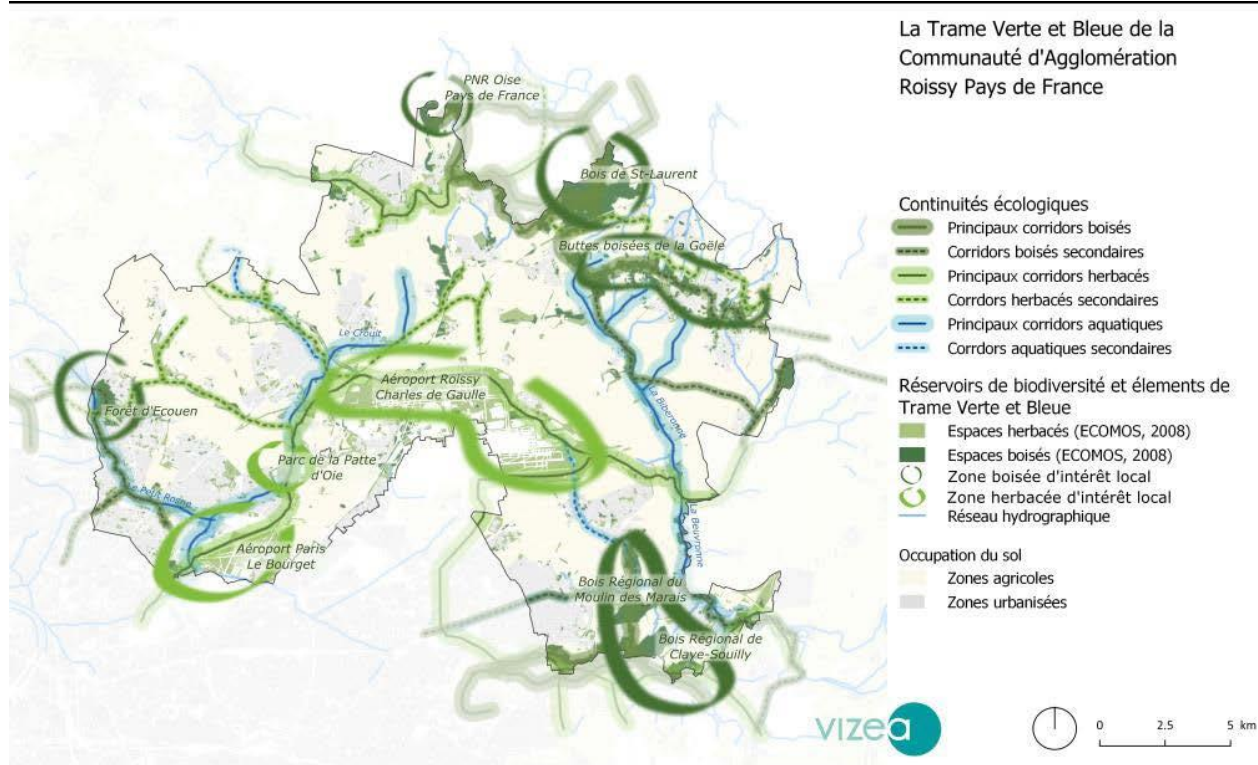


Figure 5 : Carte de la trame verte et bleue du territoire. Source : dossier

Une synthèse intitulée « carte de la trame verte et bleue du territoire » (Figure 5) conclut cette présentation. Elle présente, pour certains aspects, une valeur ajoutée par rapport à celles du Sdrif et du SRCE. L'Ae rappelle que le SCoT doit être compatible avec ces deux plans : la carte ne peut donc être en retrait ou moins précise, en particulier pour ce qui concerne l'identification des obstacles aux continuités et des objectifs fixés pour ceux « à traiter prioritairement ». En outre, la carte sur laquelle s'appuie le DOO n'en reprend pas la totalité.

Les éléments manquants concernent en particulier :

- huit « continuités écologiques » matérialisées par une flèche de couleur verte du Sdrif ;
- les zones humides, et notamment sur la partie ouest en cohérence avec leur cartographie dans le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) Croult – Enghien – Vieille Mer en cours d'élaboration. Leur cartographie devrait d'ailleurs être complétée sur le reste du territoire de la CARPF.

***L'Ae recommande d'affiner la trame verte et bleue de la CARPF, de sorte qu'elle soit compatible avec celle du schéma régional de cohérence écologique d'Île-de-France, avec le Sdrif et avec le Sage Croult – Enghien – Vieille Mer, et de la reprendre dans le DOO avec l'ensemble des objectifs qui y sont attachés.***

De façon intéressante, une carte de la pollution lumineuse est fournie. Le secteur des Buttes de la Goëlle est le moins exposé, à l'exception de ses zones urbanisées.

#### **2.2.4 Ressource en eau**

L'ensemble du territoire est couvert par le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Seine-Normandie<sup>18</sup>. Deux Sage le concernent en partie : le Sage Croult – Enghien – Vieille Mer, qui concerne la moitié ouest de la CARPF, et le Sage Nonette, en vigueur, qui concerne son extrémité nord-est.

Les masses d'eau souterraines sont présentées comme « plutôt préservées », alors que les masses d'eau superficielles sont très dégradées. L'alimentation en eau potable est diversifiée, à partir de prélèvements dans la masse d'eau souterraine et d'usines de potabilisation. La cartographie des captages reste à compléter, en devant faire apparaître les captages déclarés d'utilité publique en service, ceux dont la DUP est en cours d'instruction et les captages abandonnés. Quelques captages ont présenté des non-conformités et ont nécessité des traitements. La contribution de l'agence régionale de santé souligne la question de la sécurisation de l'alimentation des communes approvisionnées par le captage de Chennevières-les-Louvres, non protégeable car situé dans un site industriel générant une pollution.

Les consommations en eau potable sont globalement en baisse, sauf sur les communes industrialisées et à Roissy-en-France, secteur de l'aéroport.

Les eaux superficielles sont affectées par les pollutions agricoles<sup>19</sup>, mais aussi par des dysfonctionnements de plusieurs dispositifs d'assainissement – une partie de l'assainissement est en outre moins bien connue. La CARPF a engagé un programme pluriannuel d'investissements, à réaliser de 2017 à 2024. Il serait utile de rappeler de façon synthétique les dysfonctionnements de chaque dispositif, les travaux engagés ou restant à engager pour les mettre en conformité et leurs échéances respectives<sup>20</sup>. L'état initial de l'environnement signale notamment le dimensionnement insuffisant de certaines stations d'épuration, avec la nécessité de les reconstruire, pour faire face à certains projets d'urbanisation envisagés (sur Moussy-le-neuf et Saint-Mard en particulier).

---

<sup>18</sup> Le Sdage 2016-2021 ayant été annulé par le tribunal administratif, c'est le Sdage 2010-2015 qui est en vigueur.

<sup>19</sup> L'ensemble de l'Île-de-France est une zone vulnérable pour la mise en œuvre de la directive nitrates.

<sup>20</sup> La CARPF a transmis aux rapporteurs, à leur demande, le plan d'actions 2017-2024 de 42 millions d'euros, qui concerne les réseaux et la station d'épuration, visant à mettre en conformité le système d'assainissement de Villeparisis – Mitry-Mory – Claye-Souilly.

***L'Ae recommande de décrire plus précisément dans le dossier les non-conformités des dispositifs d'assainissement, les travaux prévus pour les mettre en conformité et leur échéance.***

La gestion des eaux pluviales de la plateforme aéroportuaire a fait l'objet d'engagements d'Aéroports de Paris, en vue de la séparation et du traitement des eaux polluées, suite à un arrêté interpréfectoral récent.

## **2.2.5 Risques naturels et technologiques**

La description de ce volet reste partielle.

Le risque d'inondation est décrit sur la base des données disponibles, limitées, et concerne presque uniquement le sud-est de la CARPF (débordement du bassin de la Beuvronne, remontée de nappes, ...) et certains sous-bassins de la Seine au sud-ouest. Cette description devrait être complétée par les informations consolidées dans le projet de Sage Croult-Enghien-Vieille Mer. Par ailleurs, des plans de prévention des risques d'inondation ont été prescrits sur la quasi-totalité du territoire. Leur aléa n'est pas décrit. Les axes de ruissellement sont connus et devraient être représentés sur les cartes des contraintes « sol et sous-sol ».

***L'Ae recommande de présenter les cartes d'aléa inondation dans l'état initial de l'environnement.***

Le territoire est caractérisé par des risques technologiques « *abondants* » : 10 sites Seveso<sup>21</sup> sont mentionnés. Il conviendrait de recenser ceux des territoires voisins susceptibles de concerner celui de la CARPF. La liste des sites, certaines informations les concernant (porter à connaissance, servitudes, etc...) ainsi que celle des sites et sols pollués sont en partie incomplètes. L'inspection des installations classées a signalé aux rapporteurs quelques discordances avec le site Basol<sup>22</sup>. L'analyse recense 11 sites Basol et 877 sites Basias<sup>23</sup> et cartographie les secteurs les plus concernés.

Les risques liés au transport de matières dangereuses sont également très présents (pipeline d'hydrocarbures qui alimente la plateforme aéroportuaire, gazoducs, etc.), le risque concernant toutes les infrastructures de transport.

Les risques liés aux mouvements de terrain sont insuffisamment caractérisés. Le territoire est potentiellement concerné par l'effondrement ou l'affaissement de cavités naturelles ou anthropiques, des glissements de terrain, des risques liés au retrait-gonflement des argiles et la dissolution de gypse. Ce risque ne concerne pas que « *principalement* » la commune de Villeparisis et le document ne décrit pas suffisamment les carrières souterraines susceptibles de générer des effondrements, pouvant faire l'objet de l'application de l'article R. 111-3 du code de l'urbanisme<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> Nom de la ville italienne où eut lieu en 1976 un grave accident industriel mettant en jeu de la dioxine. Ce nom qualifie la directive européenne de 1982 relative aux risques d'accidents majeurs liés à des substances dangereuses. Mise à jour le 24 juillet 2012, elle porte désormais le nom de « Seveso 3 » et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2015. Elle impose d'identifier les sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs, classés en « seuil bas » et « seuil haut » en fonction des quantités et des types de produits dangereux.

<sup>22</sup> Base de données des sites et sols pollués

<sup>23</sup> Inventaire historique des sites industriels et activités de service

<sup>24</sup> « *Le projet peut être refusé ou n'être accepté que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales s'il est susceptible, en raison de sa localisation, d'être exposé à des nuisances graves, dues notamment au bruit* ».

***L'Ae recommande de décrire plus complètement et de mieux localiser les risques de dissolution du gypse et d'effondrement d'anciennes carrières dans l'état initial de l'environnement.***

## **2.2.6 Nuisances et pollutions**

Compte tenu de la présence de nombreuses infrastructures de transport, le territoire est exposé à de multiples pollutions et nuisances, susceptibles d'affecter la santé de la population. Compte tenu de l'importance de cet enjeu, il serait opportun, dans l'état initial de l'environnement, de rappeler la localisation des établissements abritant les personnes les plus sensibles à ces impacts (jeunes enfants, personnes âgées, autres personnes fragiles, ...).

***L'Ae recommande de produire une carte des établissements abritant les personnes les plus sensibles au bruit, à la pollution de l'air et aux champs électromagnétiques.***

### Bruit

Les éléments présentés dans le diagnostic et dans l'état initial de l'environnement sont en partie complémentaires ou redondants<sup>25</sup>. L'ensemble reste très incomplet<sup>26</sup>.

Ce volet produit trois cartes distinctes du bruit lié à chaque type d'infrastructure.

Le bruit lié aux avions conduit à des niveaux sonores supérieurs à 55 dB(A)<sup>27</sup> sur une large bande centrale de la CARPF, représentant près de la moitié de la surface du territoire.

L'urbanisation est contrainte par les plans d'exposition au bruit (PEB) des deux aéroports<sup>28</sup>. Aucun logement ne peut être construit dans ses zones A ( $L_{den}^{29} > 70$ ) et B ( $L_{den} > 62$ ). En règle générale, des constructions individuelles non groupées sont autorisées dans la zone C à condition d'être situées dans un secteur déjà urbanisé, desservies par des équipements publics et susceptibles de n'accroître que faiblement la capacité d'accueil du secteur. Dans le cadre de la loi ALUR, les contrats de développement territorial (CDT) Val de France / Gonesse / Bonneuil en France et Cœur économique Roissy Terres de France ont assoupli ces contraintes d'urbanisation : ils permettent des constructions en zone C moyennant un plafonnement global du nombre de logements sur les territoires concernés.

La contribution du président de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) rappelle qu'une évaluation des PEB en vigueur, approuvée en 2007, est indispensable au regard des évolutions du trafic aéroportuaire sur lequel ils sont fondés. En particulier, il serait opportun d'indiquer l'augmentation du nombre d'habitants permanents exposés à un niveau de bruit supérieur à  $L_{den}=55$ , ainsi qu'un bilan de la conformité des bâtiments (construction ou rénovation) avec les prescriptions des PEB. Par ailleurs, l'état initial de l'environnement ne tient pas

<sup>25</sup> Le diagnostic est même souvent plus complet que l'état initial de l'environnement.

<sup>26</sup> Le bruit n'est en outre pas mentionné explicitement comme un des principaux enjeux environnementaux du SCoT dans le fascicule de justification des choix.

<sup>27</sup> La figure 80 de la page 261 ne précise pas s'il s'agit des valeurs  $L_{aeq}$  de jour ou de nuit (bruit total existant dans une situation donnée pendant un intervalle de temps donné. Il est composé par l'ensemble des bruits émis par toutes les sources, proches et éloignées).

<sup>28</sup> Plan d'exposition au bruit (PEB) : document d'urbanisme fixant les conditions d'utilisation des sols exposés aux nuisances dues au bruit des aéronefs. Le PEB vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances.

<sup>29</sup> Pour  $Level\ day-evening-night$  (unité dB(A)) : grandeur pondérée visant à traduire en une seule valeur la gêne occasionnée sur 24 h, en ajoutant aux valeurs moyennes mesurées 5 dB en soirée (de 18h à 22h) et 10 dB la nuit (de 22h à 6h).



compte d'une étude rendue publique par l'Acnusa déterminant les effets cumulés des deux aéroports, qui pourrait conduire à élargir la zone C sur une partie du territoire entre les deux aéroports et à étendre la zone D sur certaines communes. Même si les PEB n'ont pas encore été modifiés, cette information paraît importante à prendre en compte pour l'évaluation environnementale du SCoT.

L'état initial de l'environnement n'évoque pas non plus les plans de gêne sonore (PGS)<sup>30</sup> des deux aéroports et, par conséquent, le taux de réalisation des opérations d'insonorisation des logements, des établissements scolaires et des établissements sanitaires et sociaux qui y sont inscrites. Comme pour les PEB, leurs effets cumulés ne sont actuellement pas pris en compte.

L'indice global moyen pondéré constitue enfin, à l'échelle de l'ensemble de la plateforme, un indicateur intégré de la nuisance aéroportuaire sur une année, dont l'évolution doit être conforme à une trajectoire de réduction. Il est notamment représentatif des nuisances liées aux opérations aériennes de nuit. Cet indicateur n'est pas du tout évoqué.

***L'Ae recommande de compléter significativement l'état initial des nuisances sonores liées à l'aéroport par :***

- ***les informations les plus récentes concernant les PEB, en particulier l'évolution depuis 2007 de la population habitant en permanence dans leurs différentes zones et les modifications de zonage qu'induirait la prise en compte des effets cumulés des deux aéroports ;***
- ***la présentation des plans de gêne sonore et des travaux d'insonorisation programmés et réalisés ;***
- ***la présentation de l'évolution de l'indice global moyen pondéré de l'aéroport de Roissy.***

Le volet bruit indique que la route est la première source de bruit, ce qui mériterait d'être argumenté, que ce soit en termes de surfaces et de populations exposées au bruit des avions. Il fait état de « nuisances majeures » sur 300 mètres de part et d'autre des axes de catégorie 1, c'est-à-dire l'autoroute A1, la Francilienne, la RN2, une partie de la RN3 et les voies ferrées.

Ce volet n'aborde pas cette question sous l'angle de l'exposition cumulée des populations. Il n'évoque pas, en particulier, les termes du plan de prévention du bruit dans l'environnement approuvé par l'État le 21 décembre 2018, ni les cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures approuvées récemment. Il serait opportun de présenter de façon plus développée les effets sanitaires du bruit sur le territoire, en exploitant pleinement [l'étude de Bruitparif du 9 février 2019 relative aux impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Île de France](#)<sup>31</sup>. Ensuite, pour pouvoir conduire une analyse, pour l'évaluation environnementale du SCoT, mais aussi ultérieurement pour les autres documents d'urbanisme de la CARPF, il est nécessaire de disposer d'une cartographie du bruit cumulé de l'ensemble des sources. Seule une cartographie de cette nature permettra de recenser tous les points noirs de bruit et de connaître précisément les incidences des développements urbains futurs<sup>32</sup>.

---

<sup>30</sup> Plan de gêne sonore (PGS) : plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide ne peut être allouée que sous certaines conditions.

<sup>31</sup> Quelques conclusions sont rappelées dans le diagnostic, en particulier : « dans les communes les plus touchées, les impacts sanitaires sont considérables, avec jusqu'à 42 mois d'espérance de vie perdus par les riverains, liés tant aux troubles du sommeil qu'à la gêne ».

<sup>32</sup> Il a été indiqué aux rapporteurs que la CARPF venait d'adhérer à l'association Bruitparif et disposait d'une carte de bruit du territoire, non disponible lorsque le SCoT a été arrêté.

***L'Ae recommande à la CARPF de présenter les éléments pertinents pour l'évaluation environnementale issus du plan de prévention du bruit dans l'environnement approuvé par l'État le 21 décembre 2018, de fournir dans l'état initial de l'environnement une carte de bruit, de jour et de nuit, sur l'ensemble de son territoire prenant en compte tous les types de bruit et de rappeler la localisation des points noirs de bruit connus.***

***L'Ae recommande également de préciser les niveaux de bruit cumulés pour les secteurs dont l'urbanisation est permise en zone C dans les contrats de développement territoriaux.***

#### Qualité de l'air

Trois stations de mesure sont implantées sur le territoire de la CARPF. En 2016, aucun dépassement des valeurs limites n'a été constaté. Les concentrations les plus importantes sont situées à proximité des infrastructures. L'état initial de l'environnement rappelle qu'1,4 millions de franciliens sont exposés à des niveaux de pollution qui ne respectent pas la réglementation pour les oxydes d'azote. Selon le dossier, la modélisation des mesures du plan de protection d'atmosphère d'Île-de-France doit conduire, en 2020, à une situation conforme aux valeurs limites européennes, même si des dépassements subsisteront le long des axes routiers. Le trafic aérien génère un surplus de pollution pour les oxydes d'azote de 15 à 30 %.

Les informations sont moins précises concernant les particules fines (PM 10 et PM 2.5).

***L'Ae recommande de préciser l'évolution des concentrations en particules fines sur le territoire de la CARPF.***

#### Champs électromagnétiques

Le territoire est traversé par une multitude de lignes de transport d'électricité. Outre qu'elles affectent de nombreux paysages, le dossier n'aborde la question des champs électromagnétiques qu'elles induisent que de façon succincte, sans citer toutes les recommandations et valeurs de référence utilisées. En particulier, une instruction de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie du 15 avril 2013 retient deux seuils : « *la position des ouvrages électriques par rapport aux lieux accessibles aux tiers doit être telle que le champ magnétique associé n'excède pas 100 µTesla dans les conditions de fonctionnement en régime permanent* » (rappel d'un arrêté ministériel du 17 mai 2001) ; l'instruction recommandait par ailleurs « *d'éviter, dans la mesure du possible, de décider ou d'autoriser l'implantation de nouveaux établissements sensibles dans les zones qui sont exposées à un champ magnétique de plus de 1 µTesla* », ce qui présuppose de recenser les secteurs susceptibles d'être urbanisés à proximité de couloirs de lignes électriques.

***L'Ae recommande de rendre publiques les données disponibles relatives aux champs magnétiques induits par les lignes électriques, de recenser les secteurs susceptibles d'être urbanisés situés à proximité et d'évaluer le risque de dépassement du seuil de 1 µTesla.***

### **2.2.7 Déchets**

Selon le diagnostic, « *le territoire est un véritable territoire d'accueil pour le traitement des déchets d'Île-de-France* », avec deux installations de stockage de déchets non dangereux, représentant 65 % des capacités de stockage à l'échelle régionale, six installations de traitement de déchets dangereux, dont un site d'incinération, une usine d'incinération de déchets non

dangereux et quatre<sup>33</sup> installations de stockage de déchets inertes traitant 35 % des déchets d'Île-de-France.

L'état initial de l'environnement ne fournit que peu de données spécifiques à la production et à la gestion des déchets de la CARPF. Seuls sont fournis le ratio de production de déchets par habitant sur le territoire de la CARPF (429 kg en 2015) et la comparaison des taux de collecte des principales ordures ménagères par rapport aux taux nationaux : ces ratios sont supérieurs pour plusieurs catégories, mais inférieurs pour le verre et les emballages ménagers recyclables. Paradoxalement, le territoire de la CARPF manque de déchetteries (deux ou trois selon des ratios standard). D'autres éléments devraient être produits, notamment en s'appuyant sur les données pour lesquels le code de l'environnement fixe des objectifs à des horizons antérieurs à 2030. Par exemple, ne sont pas mentionnés l'évolution des taux de production par habitant de déchets ménagers (qui ont vocation à diminuer de 10 % entre 2010 et 2020), les taux de valorisation des déchets non dangereux et des déchets inertes, la part des habitants soumis au régime de la tarification incitative. Les volumes de déchets du BTP, produits et à gérer, ne sont pas mentionnés dans un contexte où de nombreux travaux publics sont annoncés.

***L'Ae recommande de compléter l'état initial en matière de déchets par des données actualisées correspondant aux différents objectifs fixés par la loi.***

## **2.2.8 Énergie. Gaz à effet de serre**

De façon inhabituelle, ce volet de l'état initial de l'environnement aborde également les matières premières. Après un sous-volet climat, qui n'aborde en réalité que la description du climat local, il présente les ressources minérales, largement présentes sur le territoire, ainsi que les trois carrières en exploitation, le potentiel agronomique du territoire et mentionne juste que la forêt est peu exploitée.

Les émissions de gaz à effet de serre du territoire du SCoT s'élèvent à 2,46 millions de tonnes équivalent CO<sub>2</sub> soit 4,6 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> par personne, soit plus du double de la moyenne régionale, mais inférieures à la moyenne nationale.

Cette présentation n'évoque pas explicitement la façon dont les émissions liées aux activités de l'aéroport sont prises en compte. Une phrase ambiguë indique : « *La majorité des émissions de gaz à effet de serre sont directement liées au secteur des transports (65,8 %), dont 26,2 % pour les transports routiers et 39,5 % pour les autres transports. Les émissions des autres transports sont essentiellement dues au transport aérien et au cycle LTO (landing and take-off : atterrissage et décollage des avions)* ». L'Ae rappelle que la distinction des émissions liées à l'atterrissage et au décollage des avions des autres émissions des avions en vol n'est pas pertinente pour les émissions de gaz à effet de serre, puisqu'elles contribuent toutes aux émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère mondiale. Par ailleurs, il s'agit d'une des thématiques pour lesquelles l'état initial de l'environnement aurait vocation à présenter les émissions totales de l'aéroport à côté de celles du territoire : une telle méthode permet de mettre en perspective les différents ordres de grandeur, même si la responsabilité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation incombe à des émetteurs différents. Le même biais concerne les consommations énergétiques du territoire. On s'interroge alors sur le périmètre sur lequel sont présentés les différents ratios de ce volet.

---

<sup>33</sup> L'état initial de l'environnement en mentionne cinq.

***L'Ae recommande de présenter, le cas échéant en les individualisant, l'ensemble des consommations énergétiques de l'aéroport (y compris la consommation de carburéacteurs), ainsi que les émissions des avions qui décollent ou atterrissent sur la plateforme de Roissy.***

La gestion des déchets constitue 12,2 % des émissions, compte tenu du poids important de cette activité dans la CARPF.

L'état initial de l'environnement précise que les émissions de gaz à effet de serre du territoire ont baissé de 2 % par an en moyenne entre 2005 et 2015 – les diminutions concernent d'autres secteurs que les transports.

Le traitement à part des émissions de l'aéroport rend l'analyse des consommations énergétiques incomplète, les principales consommations étant alors liées aux secteurs résidentiel et tertiaire, puis au transport routier, les autres modes de transport n'étant pas mentionnés.

La production d'énergie renouvelable est marginale (uniquement de la chaleur) : la dépendance énergétique du territoire est donc quasiment totale. L'état initial de l'environnement comporte une analyse des potentiels d'énergie renouvelable. Ils ne sont décrits que de façon qualitative.

***L'Ae recommande de préciser les potentiels de production d'énergie renouvelable sur le territoire.***

### ***2.3 Explication des choix retenus au regard des objectifs de préservation de l'environnement et des solutions de substitution raisonnables***

Ce volet répond aux dispositions de l'article L. 141-3 du code de l'urbanisme. Relativement succinct, il reprend les objectifs du DOO en les structurant en trois grandes parties : enjeux environnementaux, enjeux de maîtrise de la consommation d'espace et enjeux de développement du territoire.

Le rapport ne comporte pas d'analyse des solutions de substitution raisonnables comme le prévoit l'article R. 141-2 du code de l'urbanisme<sup>34</sup>. Une telle analyse serait opportune au regard des choix structurants présentés dans le PADD et traduits dans le DOO, notamment en termes de dimensionnement des surfaces dédiées au logement et aux activités (logistiques et commerciales notamment), ainsi que d'équilibre entre elles.

La surface totale identifiée pour la construction de logements dans des espaces mixtes ou à vocation d'habitat est évaluée à 188 hectares, sans que ce chiffre repose sur une analyse de différentes hypothèses de densification de l'existant. Les rapporteurs ont pu constater, à l'occasion de leur visite du territoire, que plusieurs communes carencées au titre de l'article 55 de la loi SRU envisageaient préférentiellement, pour se mettre en conformité, des extensions urbaines dédiées plutôt qu'une densification de leur bourg ; il paraît délicat d'afficher le sud de la communauté d'agglomération comme le lieu privilégié pour la densification, alors que celle-ci devrait être privilégiée dans les pôles de centralité à conforter. Pour la répartition des logements sur le territoire, le SCoT renvoie au futur PLHi. Si la répartition par commune peut en effet relever de cet exercice, l'arbitrage entre les logements qui seront construits dans les secteurs situés en zone C du PEB et les autres secteurs du territoire aurait mérité l'examen d'une ou plusieurs

---

<sup>34</sup> « Le rapport de présentation explique les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du schéma au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national »

alternatives. Comme cela a été indiqué aux rapporteurs, l'intégralité des capacités offertes par le système de dérogation aux règles du PEB dans les communes relevant d'un CDT, que ce soit pour des constructions nouvelles, par exemple dans des dents creuses, ou suite à des destructions dans le cadre de programmes de rénovation, serait réaffectée à ces communes : rien ne démontre que ce soit optimal sur le plan environnemental.

Plus de 808 hectares seraient dédiés<sup>35</sup> au développement économique (dont 300 hectares pour le triangle de Gonesse) sans aucune justification des besoins correspondants.

***L'Ae recommande, conformément à l'article R. 141-2 du code de l'urbanisme, de présenter des solutions de substitution raisonnables pour les principaux choix structurants, notamment en ce qui concerne le type d'urbanisation retenue, la répartition des logements entre les territoires situés en zone C du PEB et les autres, le dimensionnement et la répartition des zones d'activité.***

Les possibilités d'extension offertes par le SDRIF à horizon 2030 sont estimées à 2 696 hectares. Compte tenu de la consommation enregistrée depuis 2013 (156 hectares), la capacité restante est de 2 540 hectares. Les élus ont décidé de supprimer 650 hectares pour garantir le respect de la charte agricole. Les choix correspondants sont présentés de façon transparente (voir figure 4 page 9). Le fait que le SCoT n'exploite pas complètement les possibilités d'urbanisation offertes par le Sdrif peut être considéré comme une solution de substitution raisonnable. Par ailleurs, le SCoT donne une valeur prescriptive à la charte agricole.

Le SCoT présente, par commune, les règles du Sdrif en ce qui concerne les objectifs de densification (densité humaine et densité des espaces d'habitat) reprises telles quelles par le DOO. Le rapport de présentation procède ensuite à une évaluation des potentialités d'extension hors enveloppe urbaine en s'appuyant sur les données respectives du mode d'occupation des sols (MOS), de la charte agricole et du SDRIF. Les espaces agricoles protégés représentent une superficie de 16 197 hectares<sup>36</sup>. Selon le MOS 2017, les espaces agricoles s'étendent sur 17 619 hectares. La différence, 1 422 hectares, inscrite dans la prescription 43 du DOO, constitue la surface maximale susceptible d'accueillir des extensions urbaines. Outre les surfaces des extensions liées au développement résidentiel et au développement économique, mentionnées plus haut, une urbanisation de 125 hectares est conditionnée à la réalisation du projet Carex et 301 hectares sont « réservés » au titre d'une marge de manœuvre pour la production de logements au-delà de 2025 ou pour le développement de nouvelles emprises ou de services urbains.

En réalité, le plafond de 1 422 hectares est réparti par commune, sans réinterrogation des besoins pour les activités et sans garantie que les besoins en logement seront préservés par rapport à d'éventuels développements économiques. Les tableaux des pages 333 et 334 apportent en outre de la confusion, car le total des capacités disponibles s'élèverait à 1 893,6 hectares ce qui ne serait alors pas conforme à la charte agricole<sup>37</sup>. Au total, les surfaces correspondantes ne semblent pas cohérentes avec les prescriptions 44 (localisation préférentielle des extensions possibles), 45 (urbanisation conditionnée à la création d'une desserte adaptée en transports en commun), 46 (urbanisation dans un rayon de 2 kilomètres autour des gares) et 47 (capacité

---

<sup>35</sup> Ces surfaces sont présentées comme des « potentialités disponibles », une fois préservées les espaces agricoles identifiés par la charte agricole.

<sup>36</sup> La charte agricole protégerait 16 468 hectares : cette différence nécessite d'être élucidée, la surface sur les communes de Seine-Saint-Denis hors CARPF ne permettant pas à elles seules de l'expliquer.

<sup>37</sup> Ce qui suffit à justifier d'annexer la charte agricole au SCoT



d'extension supplémentaire jusqu'à 5 % pour plusieurs communes) du DOO, les surfaces nécessaires pour les deux dernières étant potentiellement largement consommées par les deux premières.

***L'Ae recommande de mieux justifier la répartition des possibilités d'extension d'urbanisation, par nature et pour chacune des prescriptions concernées du DOO, en préservant en priorité les surfaces destinées aux besoins de logement au plus près des transports en commun.***

## ***2.4 Incidences probables notables du SCoT et mesures pour les éviter, les réduire voire les compenser***

### **2.4.1 Définition du scénario de référence**

L'analyse de l'évaluation des incidences du SCoT devrait prendre le soin de définir les hypothèses du scénario correspondant à l'absence de SCoT, afin d'être en mesure d'analyser les effets spécifiques du SCoT.

Implicitement, elle se réfère à juste titre au Sdrif. En revanche, les dispositions complémentaires des documents d'urbanisme en vigueur ne sont jamais rappelées (Cf recommandation du § 2.2.1 relative à la surface des différents types d'espaces) et la question du scénario de référence n'est pas explicitement discutée pour les grands projets et infrastructures. Seraient ainsi à prendre en compte dans le scénario de référence :

- les projets (bouclage de la francilienne, certaines ZAC) déclarés d'utilité publique et qui disposent de l'ensemble des autorisations environnementales : ils peuvent être considérés comme ayant vocation à se réaliser, avec ou en l'absence de SCoT ;
- l'abandon du barreau de Gonesse entre le RER B et le RER D, même s'il n'est pour l'instant traduit dans aucun document d'urbanisme ;
- les projets qui bénéficient d'une déclaration d'utilité publique, mais pas toujours des autorisations environnementales nécessaires ou qui font l'objet de plusieurs contentieux en cours (ligne 17 et ZAC du Triangle de Gonesse dont les impacts sont indissociables, CDG Express). Il est raisonnable de considérer qu'ils font partie du scénario de référence. Néanmoins, toutes les mesures d'évitement, de réduction et de compensation les concernant ne sont pas encore connues (et *a fortiori* mises en œuvre). La définition du scénario de référence devrait donc afficher des hypothèses explicites concernant les caractéristiques de ces projets et leurs impacts propres ;

En revanche, les projets pour lesquels les procédures d'autorisation n'ont pas été engagées ou qui ne sont pas encore autorisés n'en font pas partie. C'est principalement le cas du projet de terminal T4 et de la liaison Roissy-Picardie.

***L'Ae recommande de définir explicitement et précisément les hypothèses à retenir pour la définition du scénario auquel comparer celui du SCoT, en particulier les principales dispositions des documents d'urbanisme existants complémentaires à celles du Sdrif, ainsi que les caractéristiques et mesures d'évitement des principaux grands projets autorisés mais non encore réalisés.***

## 2.4.2 Méthode d'analyse des incidences

L'évaluation des incidences utilise une méthode principalement à dire d'expert pour analyser les incidences du SCoT<sup>38</sup>. Cette analyse débute par une analyse qualitative, puis globale du PADD, puis une analyse qualitative des prescriptions du DOO, suivie d'une analyse transversale par thématique environnementale.

L'analyse devrait également prendre en compte les effets de l'ensemble des évolutions prévisibles par rapport au scénario de référence retenu :

- les perspectives économiques et sociales du SCoT (y compris certains des effets environnementaux positifs attendus) reposent sur la réalisation du terminal T4. Même si le projet n'est pas encore autorisé, il n'est pas cohérent d'envisager les effets propres du SCoT indépendamment de l'évolution des trafics aéroportuaires et *a fortiori* de ceux de ce projet de terminal. En particulier, il aura des effets directs majeurs sur les déplacements (en dépit de la réalisation de la ligne 17 du Grand Paris express et du CDG Express) et des effets indirects au moins aussi importants liés à l'évolution des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore des aéroports. Il serait plus lisible de distinguer, le cas échéant, les effets propres de la plateforme et les mesures ERC associées pour comprendre la valeur ajoutée spécifique du SCoT ;
- la liaison Roissy–Picardie est présentée comme un projet plus indépendant de la stratégie du territoire. L'hypothèse de sa réalisation d'ici à 2030 aura des effets sur le territoire qui doivent être également pris en compte pour l'analyse (la consommation d'espace notamment), le rôle du SCoT pouvant être d'accompagner les mesures d'évitement, de réduction et de compensation qui seront imposées au projet.

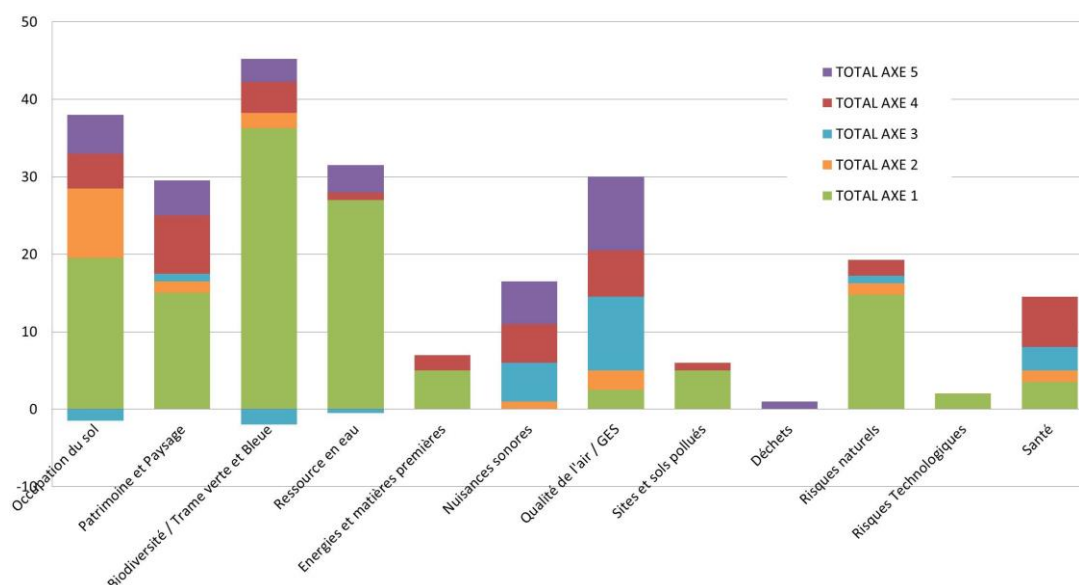


Figure 5 : Profil environnemental du DOO par axe. Source : rapport de présentation.

L'analyse thématique du DOO retient une méthode semi-quantitative, qui attribue à chaque prescription une note correspondant à l'effet positif ou négatif pour l'enjeu analysé (leur total est consolidé sur la figure 5). Faute de préciser de quelle façon cette cotation est définie (absence d'échelle notamment), cette méthode conclut pour toutes les thématiques à des incidences positives, voire très positives, qui apparaissent particulièrement décalées par rapport aux

<sup>38</sup> « Les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre ».

évolutions prévisibles de l'environnement. La lecture du tableau qui analyse les effets de chaque prescription permet en partie de comprendre le raisonnement qualitatif qui conduit à ce résultat, mais faute d'avoir défini le scénario de référence et en l'absence de référence quantitative pour les cotations retenues, le résultat est critiquable et peu robuste.

La méthode actuellement retenue conduit à des résultats peu crédibles, faute de reposer sur une démonstration suffisamment quantifiée, permettant d'une part de caractériser les évolutions de l'environnement d'ici à 2030 et les parts respectives du SCoT et des grands projets, qui auront des effets majeurs et une responsabilité souvent prépondérante dans ces évolutions. De façon incohérente, la plupart des mesures ERC proposées par l'évaluation environnementale sont des prescriptions à imposer dans les autorisations des infrastructures et ne sont donc pas des mesures qu'un SCoT peut prescrire.

***L'Ae recommande de reprendre l'analyse des incidences du SCoT, sur la base d'un scénario de référence explicitement défini, en prenant en compte les effets des principaux projets qui ont vocation à se réaliser d'ici à l'échéance du SCoT et en modélisant l'évolution des effets pour les enjeux les plus forts recensés dans l'état initial de l'environnement (occupation des sols, déplacements, nuisances et impacts sanitaires induits notamment).***

Dans la suite de son analyse, l'Ae précise, lorsque nécessaire, les principaux biais qui devraient conduire à reprendre l'évaluation des incidences et la définition des mesures ERC.

### 2.4.3 Analyse des incidences par thématique

#### Consommation d'espace

Les orientations « Construire un territoire où habiter et travailler » et « Produire et proposer les bons logements » bénéficient respectivement d'une note 0 et 1 au titre de l'enjeu occupation des sols tandis que l'orientation « Accompagner le développement et le renouvellement des zones d'activité économique » est affecté d'une note - 0,5.

La déclinaison de la méthode décrite précédemment, pour l'enjeu « occupation de l'espace », conduit à une note positive de 8 qui ne laisse pas de surprendre au regard de l'ampleur des consommations de terres non encore artificialisées prévues par le SCoT. Certes, ce résultat provient principalement de l'économie, favorable à l'agriculture, de 650 hectares au regard des possibilités offertes par le Sdrif. Il n'en demeure pas moins que l'incidence du SCoT sur la consommation d'espace est considérée comme positive dans le rapport de présentation alors que cette consommation sera significativement plus importante (110 hectares par an entre 2018 et 2030) qu'au cours des périodes précédentes (105 hectares par an entre 1999 et 2008 ; 39 hectares par an entre 2008 et 2017). Même en intégrant certains projets au scénario de référence, les consommations d'espaces encore permises au-delà par le SCoT entraîneront une inversion de la tendance de réduction de l'artificialisation (voir § 3).

#### Biodiversité

Selon le profil environnemental du PADD, le projet de SCoT entraîne des incidences positives sur la biodiversité du fait de l'objectif de préservation et de restauration des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques, inscrits dans des prescriptions du DOO et celui de la maîtrise d'un développement économe, notamment en ressources naturelles.

Sous réserve des appréciations portées ci-dessus concernant le manque de données concernant les espèces remarquables dans l'état initial de l'environnement, l'Ae relève que le projet de SCoT s'attache à prendre correctement en compte les éléments de la trame verte et bleue du SRCE. Les rapporteurs ont pris acte de la largeur importante de la trame herbacée dont l'emprise se situe essentiellement sur les terrains de l'aéroport et n'est pas sans lien avec les trames vertes avoisinantes.

Le DOO comporte huit prescriptions pour traduire l'objectif de « *tendre vers l'objectif de 10 m<sup>2</sup>/habitant d'espaces verts publics de proximité* », qui constitue une des mesures d'amélioration du cadre de vie. Certaines de ces prescriptions visent également à maintenir des espaces de pleine terre ; en parallèle, d'autres prescriptions visent à favoriser la désimperméabilisation des zones aménagées.

### *Santé environnement (qualité de l'air, bruit) et prévention des risques*

Il s'agit d'un autre des domaines pour lesquels la méthodologie utilisée conduit à des résultats paradoxaux et discutables. Une telle analyse nécessite *a priori* une évaluation de l'évolution des déplacements à différentes étapes, tenant compte des dates d'entrée en service de différents grands projets, qui ne sont pas explicitement rappelées dans le dossier : la plupart des projets routiers pourraient être réalisés dans la première moitié des années 2020 (à commencer par le bouclage de la Francilienne qui devrait induire des reports importants de trafic), tandis que la plupart des projets ferroviaires le seraient plus probablement à partir de la deuxième moitié. Un calendrier de réalisation du terminal T4 s'étalerait entre 2027 et 2037 : l'ensemble des travaux s'échelonnent jusqu'à l'échéance du SCoT et au-delà. Aucun report modal de la route vers le fer n'est donc envisageable au cours de la première moitié de la décennie, alors que les trafics liés à l'activité aéroportuaire continueront à augmenter. L'analyse des impacts des différentes nuisances et impacts sanitaires liés aux différentes infrastructures de transport requiert au préalable une modélisation des déplacements sur toute la durée du SCoT – les outils pour réaliser une telle modélisation sont disponibles ; les résultats aux différentes étapes de réalisation des projets doivent en outre permettre d'imputer à chaque projet sa responsabilité dans les évolutions modélisées, seule façon d'asseoir la démarche d'évitement, de réduction et de compensation du SCoT sur des bases concrètes.

***Afin que tous les impacts sur l'environnement et la santé puissent être correctement appréciés, l'Ae recommande de rappeler le phasage probable des principaux projets d'infrastructures de transport et de produire dans l'évaluation environnementale une modélisation de l'évolution des trafics de tous les modes de transports (route, fer, air), dans l'état initial puis aux différentes étapes de mise en service des principales nouvelles infrastructures jusqu'à l'échéance du SCoT.***

La création du terminal T4 entraînera des modifications importantes du nombre de vols et de la desserte de passagers qu'elle induira. De façon indirecte, les plans d'exposition au bruit et les plans de gêne sonore devront être modifiés, générant des contraintes nouvelles sur les développements urbains et la construction de logements, ainsi que des obligations de traitement des nuisances existantes et nouvelles. L'analyse n'y fait pas référence, ni dans l'état initial de l'environnement ni dans l'analyse des incidences. Par ailleurs, le SCoT et la contribution du président de l'Acnusa soulignent l'augmentation récente des vols de nuit, compte tenu d'un nombre important de vols de nuit sans créneau<sup>39</sup>.

<sup>39</sup> <https://www.acnusa.fr/fr/actualites/atterrissages-nuit-sans-creneau-cdg/262>

***L'Ae recommande à l'État :***

- de préciser les dispositions qu'il prévoit de prendre pour maîtriser les opérations aériennes de nuit et l'augmentation de l'indice global moyen pondéré de l'aéroport de Roissy ;***
- d'expliquer de quelle façon la création du terminal T4 modifiera les hypothèses des trafics aérien et terrestre et de présenter la façon dont sont susceptibles d'évoluer les contraintes liées aux plans d'exposition au bruit et les plans de gêne sonore des deux aéroports.***

Une modélisation des trafics peut fournir une première base pour l'analyse de l'évolution de l'exposition au bruit et à la pollution de l'air des populations. Tant pour la mise en œuvre du plan de protection contre le bruit dans l'environnement que pour celle des plans liés aux plateformes aéroportuaires, puis ensuite pour l'élaboration de tous les futurs projets d'urbanisation, une modélisation des niveaux de bruit de toutes les infrastructures, permettant de connaître l'exposition cumulée des populations, apparaît indispensable à la fois pour informer le public mais aussi pour pouvoir garantir le respect des réglementations applicables. Une modélisation des évolutions des concentrations de polluants dans l'air devrait également être réalisée. Or, l'analyse des incidences ne peut pas, pour l'instant, s'appuyer sur une telle modélisation.

***L'Ae recommande de développer un modèle permettant d'évaluer les niveaux sonores et de concentrations de polluants dans l'air, aux échéances de mise en service de chaque infrastructure, afin de pouvoir apprécier l'exposition des populations sur l'ensemble du territoire et de recenser les points noirs sur lesquels focaliser les mesures de réduction et de compensation.***

L'analyse des incidences ne modélise pas non plus l'évolution des émissions de gaz à effet de serre.

Globalement, l'axe 1 du DOO (« valoriser le cadre de vie et préserver les ressources naturelles du territoire ») dont plusieurs prescriptions visant à limiter l'artificialisation de l'espace ressortent comme favorables pour la prévention des risques d'inondation par ruissellement. La partie 1.4 (« réduire la vulnérabilité du territoire aux risques ») comporte six prescriptions ; l'une d'entre elles concerne l'identification et la prise en compte dans les documents d'urbanisme des risques de mouvement de terrain. L'absence de prise en compte des grands projets qui imperméabiliseront des surfaces importantes relativise toutefois cette conclusion exclusivement qualitative. La prescription 35 prévoit aussi de limiter l'implantation de nouvelles installations classées pour la protection de l'environnement et la réalisation des infrastructures de transport de matières dangereuses à proximité des lieux d'habitation. Cette prescription ne serait vraiment complète et ne garantirait durablement la prévention de ces nuisances et de ces risques sanitaires que si elle recense les axes qui supporteront des trafics importants et si elle prévoit une règle d'éloignement pour toutes les nouvelles extensions urbaines<sup>40</sup>, que ce soit vis-à-vis des infrastructures de transport, mais aussi vis-à-vis des sites pollués, réseaux électriques et autres réseaux de matières dangereuses.

***L'Ae recommande de préciser par des distances les règles d'éloignement des extensions urbaines vis-à-vis de toutes les sources de risques et de nuisances.***

---

<sup>40</sup> Dans le respect et sur le modèle des dispositions des articles L. 111-6 à L. 111-9 du code de l'urbanisme, qui prennent en compte l'ensemble des nuisances et des risques. Une telle disposition pourrait notamment être transposée aux axes ferroviaires.

### Paysages et patrimoine

Le DOO comporte cinq prescriptions visant à préserver les paysages et le patrimoine, ce qui permet de comprendre la note globale très positive qui résulte de l'analyse des incidences. Pourtant, entre les paysages urbains du front métropolitain au sud et les sites relativement bucoliques du nord du territoire, la Plaine de France est marquée par la traversée de plusieurs lignes à haute et très haute tension, sans que puissent être apportées des solutions à des points noirs critiques. Certains quartiers urbains de Sarcelles ou de Villiers-le-Bel sont même excessivement proches de ces lignes ; l'ambiance paysagère est particulièrement gâchée dans certains secteurs plus ruraux (à l'ouest de Bouqueval, par exemple).

L'absence d'analyse à une échelle plus fine dans l'état initial ne permet pas un traitement plus adapté des secteurs à enjeu, ce qui est dommage dans la mesure où la carte de consommation maîtrisée des espaces prend le soin de définir des franges urbaines. La transition entre les secteurs urbanisés et les secteurs agricoles ou naturels reste pour l'instant peu maîtrisée. La prescription 16<sup>41</sup> pourrait être renforcée par des objectifs de requalification. Le DOO pourrait également renforcer les obligations d'intégration paysagère pour tout nouveau projet susceptible de fragmenter un paysage ouvert qui offre une perception visuelle lointaine.

### Ressources (eau, sols, matériaux, énergie)

L'analyse ne recense quasiment que des incidences positives pour la ressource en eau et quelques incidences positives pour les autres ressources. Seule la prescription 49<sup>42</sup> est présentée comme ayant une incidence neutre pour la ressource en eau. L'absence de prise en compte de l'ampleur des effets des différents projets d'extension urbaine ou d'infrastructure entraîne par conséquent un biais d'optimisme, mais aussi l'absence de définition de mesures d'évitement, de réduction et de compensation adaptées aux prescriptions concernées du DOO. Ainsi, celles qui encadrent les nouvelles urbanisations<sup>43</sup> devraient être précisées pour améliorer l'adéquation des ressources aux besoins, le cas échéant pour conditionner certains de ces développements à la disponibilité des ressources nécessaires, et notamment à des capacités d'assainissement suffisantes, comme le prescrit d'ores et déjà l'article R. 111-2 du code de l'urbanisme (Cf développements sur Moussy-le-Neuf et Saint-Mard en particulier).

***L'Ae recommande de préciser les prescriptions du DOO qui encadrent les futurs développements (extensions urbaines, infrastructures), en prévoyant des mesures d'évitement et de réduction des consommations de ressources, le cas échéant en les conditionnant à la disponibilité de capacités de gestion et de ressources suffisantes.***

### Déchets

L'analyse des incidences constate que « *la thématique des déchets est peu développée par le SCoT. Seules les prescriptions 27 et 95 encouragent le développement d'une gestion durable des déchets et favorisent l'économie circulaire dans les zones d'activités (création et renouvellement* ». Ce constat est exact : la colonne du tableau d'analyse des prescriptions du DOO n'identifie qu'une

<sup>41</sup> « Les documents d'urbanisme locaux définissent d'autres fronts urbains pour garantir la conservation des espaces ouverts vulnérables, en veillant à la qualité paysagère des interfaces entre espaces urbains et espaces ouverts ».

<sup>42</sup> « Réserver les espaces permettant la réalisation des projets routiers et autoroutiers dans une perspective de désaturation du réseau viaire magistral et du réseau local »

<sup>43</sup> En particulier, les prescriptions 64, 68, 70, 91, 95



incidence positive pour la prescription 95 (pas même pour la prescription 27). Comme pour les ressources évoquées précédemment, ne sont pas prises en compte la prévention et la gestion des déchets produits dans les prescriptions qui encadrent les projets d'extension urbaine et d'infrastructures. Cet oubli est surprenant pour un territoire sur lequel les nombreux travaux généreront des volumes très importants de déchets inertes. Les prescriptions faisant référence à l'économie circulaire sont trop imprécises pour aboutir à une réduction de cette incidence négative. Le SCoT ne précise pas les installations de stockage éventuellement nécessaires, qui auraient vocation à être prévus dans le plan régional de prévention et de gestion des déchets d'Île-de-France.

***L'Ae recommande de préciser les prescriptions du DOO qui encadrent les futurs développements (extensions urbaines, infrastructures), en prévoyant des mesures de prévention des déchets, notamment inertes. En l'absence de dispositions dans les plans et schémas régionaux pertinents, l'Ae recommande également de prévoir la localisation des dépôts pour ces déchets.***

#### Évaluation des incidences Natura 2000

En l'absence de site Natura 2000 sur le site de la CARPF, l'évaluation environnementale procède à une analyse des incidences du projet de SCoT sur les sites Natura 2000 proches du territoire<sup>44</sup>. Ces développements n'appellent pas de commentaires particuliers.

#### Articulation avec les autres plans et programmes

La description de l'articulation du SCoT avec les autres plans et programmes présente les rapports de compatibilité avec les documents de rang supérieur ou de prise en compte de ces derniers selon le cas.

L'articulation avec le Sdrif n'appelle pas d'autre remarque que celle relative au statut des extensions urbaines liées à la ligne 17 (voir § 1.1).

Si « *le PADD et le DOO consacrent des développements importants à la question des transports quant à l'amélioration des déplacements* », ils n'apportent pas réellement de réponse adaptée aux principales orientations du plan de déplacement urbain d'Île-de-France (voir § 3.2).

L'analyse de la compatibilité avec le Sdage, avec le plan de gestion des risques d'inondation Seine-Normandie et avec les Sage reste superficielle, compte tenu de l'incomplétude de ces volets dans le dossier.

L'analyse de la compatibilité avec les plans d'exposition au bruit a été développée dans les parties § 2.2 et § 2.4 du présent avis.

En revanche, aux quelques réserves près signalées plus haut, le SCoT prend correctement en compte le SRRH, le SRCE et les CDT.

---

<sup>44</sup> Il s'agit de 4 zones de protection spéciale (ZPS) au titre de la directive oiseaux : « sites de Seine-Saint-Denis » (FR1112013), « Boucles de Marne » (FR1112003), « Forêts picardes : massif des trois forêts et bois du Roi » (FR2212005), « Bois de Vaires-sur-Marne » (FR1100819).

Ce volet n'analyse pas l'articulation du SCoT avec le projet de plan régional de prévention et de gestion des déchets. Sa prise en compte devrait conduire à fixer des objectifs à atteindre en matière de prévention, de valorisation et de recyclage.

*L'Ae recommande de décliner le projet de plan régional de prévention et de gestion des déchets, notamment en termes de réduction de la production de déchets et d'objectifs de recyclage et de valorisation.*

## **2.5 Dispositif et indicateurs de suivi des mesures du SCoT et de leurs effets**

Le dispositif d'indicateurs est ramassé. Il porte sur l'ensemble des enjeux du SCoT. L'occupation des sols, les déplacements, six enjeux environnementaux et la santé font l'objet, chacun de deux à cinq indicateurs le plus souvent pertinents. Toutefois, aucun de ces indicateurs n'est assorti de sa valeur de référence, ni de sa cible précise à l'échéance du SCoT.

*L'Ae recommande de concrétiser les objectifs du SCoT par la définition de valeurs de référence et de valeurs cibles pour chacun des indicateurs définis.*

## **2.6 Résumé non technique**

Le résumé technique, d'une vingtaine de pages, comprend l'essentiel des points forts de l'évaluation environnementale. Il reprend les cartes qui illustrent le mieux les enjeux du SCoT.

*L'Ae recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.*

# **3 Analyse de la prise en compte de l'environnement par le projet de SCoT**

Le diagnostic identifie de façon pertinente le principal enjeu de ce SCoT, « *maîtriser son devenir et utiliser au mieux les marges de manœuvre qui sont les siennes* », sur un territoire qui a accueilli et devrait encore accueillir de nombreux grands projets, porteurs de promesses économiques et d'impacts environnementaux significatifs, parfois positifs, mais le plus souvent négatifs. Le diagnostic et l'évaluation environnementale auraient d'ailleurs pu réaliser un retour d'expérience des développements antérieurs, en particulier des nombreuses ZAC, activités logistiques et commerciales, que ce soit vis-à-vis de l'atteinte de leurs objectifs économiques ou vis-à-vis de leurs impacts environnementaux, pour pouvoir en tirer des enseignements pour les développements futurs.

En théorie, l'évaluation environnementale à l'échelle du SCoT constitue une première opportunité pour recenser les contraintes et les effets des projets d'envergure nationale et, par conséquent, pour identifier les enjeux environnementaux qui peuvent justifier des mesures particulières dans le SCoT. Néanmoins, le choix consistant à évaluer les effets du SCoT indépendamment de ceux des grands projets, ne permet pas au SCoT de définir des mesures suffisantes pour contribuer à atténuer leurs effets négatifs prévisibles en complément des mesures ERC imposées à ces projets. Alors que le SCoT identifie la nécessité d'améliorer le cadre de vie et l'attractivité du territoire pour ses habitants, il comporte peu de dispositions visant à recenser, puis résoudre les différents

points noirs environnementaux existants – ni même ceux susceptibles d'apparaître avec les nouveaux développements (bruit, transport, paysagers).

La démarche d'évaluation environnementale devrait constituer le principal outil pour diagnostiquer les problèmes les plus aigus. Le DOO aurait vocation à intégrer dans ses prescriptions des mesures d'évitement, de réduction ou de compensation adaptées contribuant à remédier aux principaux passifs environnementaux du territoire. La méthodologie d'analyse des incidences, trop qualitative et entachée de biais importants, ne le permet pas à ce stade. À quelques exceptions près, les prescriptions du DOO sont trop générales et trop imprécises, utilisant en outre des terminologies peu exigeantes et encore moins contraignantes vis-à-vis des documents d'urbanisme. Outre les recommandations méthodologiques de la partie § 2, condition nécessaire pour pouvoir conduire une démarche itérative pertinente, l'Ae s'attache dans cette troisième partie à analyser les principales questions environnementales pour lesquels elle estime que le SCoT devrait être significativement complété pour mettre en œuvre les objectifs de requalification qu'il se fixe.

### ***3.1 La maîtrise de l'artificialisation des espaces agro-naturels et de la consommation d'espaces***

L'élaboration d'un SCoT (sur un territoire dont le périmètre n'est pas optimal), en parallèle à l'adoption d'une charte protectrice de terres agricoles, a conduit à la définition d'orientations relatives à la consommation d'espace plus vertueuses que celles du Sdrif, mais très éloignées de l'objectif d'absence d'artificialisation nette des sols. Les consommations d'espace encore permises et prévisibles pourraient être très supérieures au rythme de consommation constaté au cours des dernières années.

Si les besoins pour le logement semblent *a priori* raisonnables mais pourraient être encore optimisés, les seules opérations déjà engagées pour ce qui concerne les activités sont susceptibles de conduire à des consommations d'ores et déjà importantes, supérieures aux consommations actuellement constatées. Le SCoT devrait donc définir une trajectoire de consommation d'espace mieux maîtrisée, notamment en soumettant les extensions urbaines non engagées ou non encore autorisées à des prescriptions très strictes dans le DOO, cohérentes avec les objectifs, notamment environnementaux du PADD : conditionnalité à une desserte effective par les transports en commun et à la connexion à des réseaux piétons et vélos existants, respect de distances minimales vis-à-vis des risques et des nuisances et définition de mesures de réduction spécifiques à l'extension envisagée, mesures d'intégration et de requalification paysagère....

***L'Ae recommande de redéfinir les objectifs de consommation de l'espace, en soumettant les extensions urbaines non engagées ou non encore autorisées à des prescriptions très strictes dans le DOO.***

En particulier, les activités logistiques et commerciales constituent une proportion importante des consommations d'espace passées et à venir. Au cours de leur visite sur le territoire du SCoT, les rapporteurs ont pu constater la dégradation induite sur l'environnement par plusieurs implantations sans réelle cohérence ni intégration au bâti ou à l'urbanisation existante : consommation d'espaces agricoles à l'écart de zones urbanisées, sans recherche d'intégration paysagère, au détriment du commerce de centre-ville, générant des déplacements exclusivement motorisés. La prescription 110 précise : « *L'offre commerciale en périphérie est développée à l'intérieur des zones commerciales existantes et celles autorisées à la date d'approbation du SCoT*

*Roissy – Pays de France. Elle ne peut donner lieu à de nouvelles extensions urbaines, autres que celles s'inscrivant dans le cadre des ZAC créées à l'approbation du SCoT et du projet EuropaCity, dans le Triangle de Gonesse. Veiller à ce que cette nouvelle offre commerciale n'ait pas pour effet de fragiliser les commerces de rang local, en accueillant notamment dans les zones commerciales les activités commerciales n'ayant pas vocation à s'implanter dans le tissu urbain* ». L'Ae suggère que soient clairement définis les moyens de vérifier le respect de cette prescription 110, dans les documents d'urbanisme et pour chaque projet.

Le DOO précise que la logistique « *indispensable au fonctionnement métropolitain et national (...) porteuse d'emplois locaux* » doit être « *moins consommatrice d'espace* ». Toutefois les prescriptions et notamment la prescription 107<sup>45</sup> ne semblent pas de nature à induire une limitation ambitieuse des consommations d'espace. Le préfet de la région Île-de-France, en réponse à un courrier du président de la CARPF, a pris position sur les projets logistiques du territoire par courrier du 17 décembre 2018 : abandon de projets sur Longperrier et Dammarin-en-Goëlle, concentration des projets de grande taille sur trois secteurs (Moussy-le-neuf, le Mesnil-Amelot et Mitry-Compans), réservation d'espace pour des activités en lien avec l'aéroport de Roissy. Le dossier ne le mentionne pas.

***L'Ae recommande de traduire strictement la position de l'État dans le DOO concernant les zones logistiques, en interdisant tout autre développement, et de spécifier des objectifs de compacité.***

***De plus, comme l'offre existante est jugée en partie inadaptée par le rapport de présentation, l'Ae recommande de prévoir des hypothèses de recyclage urbain des zones d'activité correspondantes.***

La prescription 1 requiert des documents d'urbanisme qu'ils « *préservent les réservoirs de biodiversité, maintiennent et remettent en état les continuités écologiques, en créent de nouvelles dont celles identifiées sur la carte « Trame verte et bleue » [...]. Les documents d'urbanisme identifient et précisent les éléments constitutifs de la trame verte et bleue et complètent celle-ci en fonction du contexte local* ». La trame verte herbacée fait l'objet d'une prescription spécifique (P6) mettant l'accent sur les espaces herbacés du parc Georges Valbon et du parc de la Patte d'Oie à Gonesse mais ne mentionnant pas les autres trames herbacées, dont celles qui entourent l'aéroport de Roissy ou qui longent les grandes infrastructures. Des zones tampons pourraient également être prévues pour matérialiser les franges urbaines.

Au regard de l'importance de ces espaces résiduels pour la biodiversité et pour le maintien des fonctionnalités écologiques, cette prescription apparaît faible. Dès lors que la CARPF comporte peu d'espaces protégés, le DOO devrait imposer une protection plus forte par un zonage approprié (R. 151-43 4° du code de l'urbanisme) au moins pour les continuités structurantes du territoire.

***L'Ae recommande que la prescription 1 du DOO requière des documents d'urbanisme qu'ils indexent les réservoirs et les corridors écologiques par un zonage spécifique, en intégrant les trames herbacées des grandes infrastructures. L'Ae recommande par ailleurs d'y inventorier les espèces remarquables.***

Dans le même esprit, le SCoT ne fait que retranscrire la prescription du Sdrif relative à l'inconstructibilité stricte sur une bande de 50 mètres autour des massifs forestiers de plus de 100 hectares, alors que cette bande mériterait d'être élargie et appliquée à des massifs forestiers résiduels plus petits.

---

<sup>45</sup> « Rechercher la compacité des nouveaux sites d'activités logistiques par des aménagements innovants. Les sites choisis pour leur implantation doivent favoriser la bonne intégration paysagère et environnementale du projet. »

### 3.2 Les mobilités

Le phasage probable du SCoT conduira à développer d'abord le réseau routier, à réaliser plusieurs extensions urbaines puis, plus tardivement à mettre en service les nouvelles lignes de métro. Les prescriptions 49 et 50 ont pour objet de réserver des espaces pour ces nouveaux projets. Les prescriptions 51 à 59 visent à promouvoir le développement des modes alternatifs, mais conduisent à reporter sur chaque commune la responsabilité de le faire, sans aucun cadrage. Ainsi, la prescription 55 « *développer un réseau cyclable à l'échelle du territoire* » n'édicte qu'un principe général, alors que le SCoT devrait être l'échelle de définition d'une stratégie et d'un réseau cohérent. En l'absence de réseau cible, l'indicateur correspondant du dispositif de suivi pourra difficilement être renseigné. De même, la prescription 57 « *améliorer la marchabilité du territoire en zone urbaine* », sans autre précision, ne définit aucun cadre de cohérence pour la mise en œuvre de cette prescription, par exemple en raisonnant par pôle de centralité et en tenant compte de la desserte par les transports en commun, avec le cas particulier des communes du front métropolitain très imbriquées.

Dans ces conditions, compte tenu du phasage probable des nouvelles infrastructures, la prescription 49 « *réserver les espaces permettant la réalisation des projets routiers et autoroutiers dans une perspective de désaturation du réseau viaire magistral et du réseau local* » est illusoire, dès lors que, faute d'une offre alternative au mode routier structurée, elle ne peut conduire qu'à un accroissement des trafics et à une aggravation des saturations d'ores et déjà constatées sur le réseau routier – ce que reconnaît d'ailleurs explicitement l'analyse des incidences. D'ailleurs, l'analyse des effets de cette prescription est négative à fortement négative pour la plupart des enjeux environnementaux sans qu'aucune mesure ERC soit inscrite dans le SCoT.

***L'Ae recommande de préciser les prescriptions du DOO relatives aux modes alternatifs à la route, en définissant un cadre de cohérence à l'échelle du territoire, en particulier pour les communes rattachées à un même pôle de centralité et en cohérence avec la desserte en transports en commun.***

### 3.3 Énergie et émissions de gaz à effet de serre

En dépit de l'ambition affichée par le PADD<sup>46</sup>, cette thématique est insuffisamment traitée dans l'ensemble du dossier. Alors que le territoire est quasi-intégralement dépendant de l'extérieur, l'analyse des incidences ne comporte aucune estimation de l'évolution des consommations et des besoins énergétiques, ne mentionne aucune hypothèse de développement de production, renouvelable ou non. Quelques prescriptions du DOO restent très générales, mais sans aucun objectif quantifié, notamment pour les développements urbains futurs. En particulier, la prescription 66 « *Maintenir et valoriser le parc de logements existant* » ne prévoit que d'identifier le parc de logements « *à améliorer, voire à rénover* » sans objectif précis ni minimum requis. Ce déficit devrait s'accroître gravement avec la réalisation de toutes les ZAC autorisées et *a fortiori* si on tient compte des extensions supplémentaires. Cette analyse ne tient aucun compte non plus des conséquences des développements aéroportuaires.

Dès lors, le SCoT n'apporte aucune réponse aux déséquilibres actuels, qui ne feront que s'aggraver, et ne s'inscrit pas dans la trajectoire de neutralité carbone recherchée. Au regard de la situation de départ, cette question ne peut être renvoyée à l'élaboration ultérieure d'un plan climat air énergie territorial.

---

<sup>46</sup> « Engager le territoire dans la recherche de la neutralité carbone »

***L'Ae recommande :***

- d'évaluer l'évolution des consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre intégrant l'ensemble des développements prévus sur le territoire et d'ébaucher une trajectoire de neutralité carbone, en s'appuyant sur les engagements des maîtres d'ouvrage des principaux grands projets ;***
- pour la rénovation du bâti existant, de fixer une cible globale et de prescrire aux documents d'urbanisme de la décliner ;***
- de prescrire à toutes les opérations non encore engagées des objectifs minimaux (par exemple, l'énergie positive) ;***
- de préciser des objectifs globaux de production d'énergie renouvelable, à décliner dans les documents d'urbanisme et pour les principales opérations et prescrire aux documents d'urbanisme de réserver les espaces nécessaires.***

### ***3.4 Impacts sanitaires***

Les réponses apportées par le SCoT pour améliorer la situation initiale et éviter toute dégradation supplémentaire sont insuffisantes, ce que concède d'ailleurs l'analyse des incidences, qui indique qu'« *une stratégie plus globale semble indispensable* ». Ce volet ajoute que « *les prévisions de création d'emplois du territoire, 100 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030, généreront également des flux de transport internes et externes au territoire, induisant des nuisances sonores* ». Ceci signifie également que le SCoT devrait exposer une population supplémentaire significative à ces risques sanitaires. Cette conclusion tend ainsi à attester que la situation va s'aggraver significativement<sup>47</sup>.

Cette stratégie globale fait actuellement défaut. Le SCoT n'apporte ainsi pas de réponse proportionnée à ce qui est pourtant un des constats du diagnostic et à un axe crucial du PADD. Une telle stratégie devrait comporter plusieurs volets : optimisation des déplacements, objectifs d'insonorisation du bâti existant, analyse des impacts sanitaires des urbanisations nouvelles et prescriptions d'évitement et de réduction, en particulier pour les établissements accueillant des populations sensibles ou fragiles, principalement vis-à-vis du bruit et le cas échéant des champs électromagnétiques. Elle devrait être définie en cohérence avec les mesures d'évitement et de réduction des nuisances des infrastructures de transport, en premier lieu de l'activité aéroportuaire, mais aussi des différents axes routiers (réduction de la vitesse notamment).

***L'Ae recommande de définir une stratégie globale de réduction des impacts sanitaires comportant plusieurs volets : définition d'objectifs quantifiés (réduction de la population exposée, réduction des expositions), recensement de secteurs prioritaires, définitions de mesures à intégrer dans les prescriptions du DOO (protections notamment), en particulier pour les établissements accueillant des populations fragiles ou sensibles, mesures d'accompagnement prévoyant les moyens à mobiliser jusqu'à l'échéance du SCoT.***

---

<sup>47</sup> Au moins pour ce qui concerne le bruit. Les émissions de polluants atmosphériques des véhicules devraient baisser, mais l'absence de modélisation ne permet pas de savoir si cette baisse compensera les augmentations de trafic. L'absence de mesure d'évitement des lignes électriques par les extensions urbaines ne permet pas de se prononcer non plus sur les champs électromagnétiques.