

# Département du Val d'Oise

## ROISSY-EN-FRANCE



# Révision du Plan Local d'Urbanisme

## 1. RAPPORT DE PRESENTATION

### 1<sup>ère</sup> PARTIE

#### 1.1. EXPOSE DU DIAGNOSTIC

Vu pour être annexé  
à la Délibération du Conseil Municipal  
du 18 janvier 2016 approuvant la révision du PLU

<b>A. EXPOSE DU DIAGNOSTIC</b>	6
<b>1. PRESENTATION DE LA COMMUNE</b>	7
1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE	7
1.1.1. Situation régionale	7
1.1.2. Situation intercommunale	8
1.1.2.1. La Communauté d'Agglomération de Roissy Porte-de-France (CARPF)	9
1.1.2.2. Le territoire « Coeur économique Roissy Terres de France »	10
<b>2. DONNEES DE CADRAGE</b>	12
2.1. DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET CONTRAINTES REGLEMENTAIRES	12
2.1.1. Le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France)	12
2.1.2. La loi sur le Grand Paris	14
2.1.4. Le Programme Local de l'Habitat Intercommunal (PLHI)	16
2.1.3. Schéma de Développement Commercial du Val d'Oise	16
2.2. DOCUMENTS DE PLANIFICATION DURABLE	17
2.2.1. Le PDUIF (le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France)	17
2.2.1.1. Le PDUIF de 2000	17
2.2.1.2. Le PDUIF DE 2014	17
2.2.2. Le Schéma Régional du Climat Air et Energie SRCAE	18
2.2.3. Le Plan Régional pour la Qualité de l'Air (PRQA)	19
2.2.4. Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)	19
2.2.5. Le Plan Climat- Energie territorial	19
2.2.6. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE)	20
2.2.7. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)	21
2.2.8. Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome Roissy-Charles de Gaulle (PEB)	23
2.2.9. Le plan de Gêne Sonore de Paris Charles de Gaulle (PSG)	24
<b>3. ACCESSIBILITE ET DESSERTE</b>	25
3.1. ACCESSIBILITE AERIENNE	25
3.2. ACCESSIBILITE ROUTIERE	26
3.2.1. Le réseau routier	26
3.2.2. Le trafic automobile	28
3.2.3. Les projets d'infrastructure routière	30
3.2.3.1. Le bouclage de la Francilienne A104 à l'Est de Roissy	31
3.2.3.2. La mise à 2X2 voies de la RD 902a	31
3.2.3.3. Le réaménagement de la route de l'Arpenteur	31
3.2.3.4. Le réaménagement des voiries du secteur Hyatt	32
3.2.3.5. Le projet dit de « déviation de la RD47 »	33
3.2.3.6. L'aménagement des abords du centre Aéroville	33
3.3. TRANSPORTS COLLECTIFS	34
3.3.1. Le réseau ferroviaire	34
3.3.1.1. La situation existante	34
3.3.1.2. Les projets de transports collectifs	35
3.3.2. Le réseau d'autobus	38
3.3.2.1. La situation existante	38
3.3.2.2. Les projets pour renforcer l'offre d'autobus	42

3.4. LE RESEAU DE « CIRCULATIONS DOUCES »	44
3.4.1. La situation existante	44
3.4.2. Les projets pour renforcer les circulations douces	45
3.5. STATIONNEMENT	49
3.5.1. Le stationnement public motorisé	49
3.5.2. Le stationnement des véhicules hybrides et électriques	50
3.5.3. Le stationnement des vélos	50
3.5.4. Les possibilités de mutualisation des capacités de stationnement	51
<b>4. MORPHOLOGIE DU TERRITOIRE</b>	<b>52</b>
4.1. HISTORIQUE	52
4.2. STRUCTURE MORPHOLOGIQUE ACTUELLE	54
4.2.1. Présentation générale	54
4.2.2. Occupation de sol et les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis	55
4.2.2.1. Le village	56
4.2.2.2. Les secteurs économiques	65
4.2.2.3. La zone aéroportuaire	71
4.2.2.4. Le plateau agricole	72
<b>5. POPULATION ET LOGEMENT</b>	<b>74</b>
5.1. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE	74
5.1.1. Présentation générale	74
5.1.2. Densité de population	74
5.1.3. Croissance annuelle de population	75
5.1.4. Soldes naturels et migratoires	75
5.1.5. Naissances et décès	75
5.2. CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION	76
5.2.1. Structure par âge de la population	76
5.2.2. Evolution des ménages	78
5.2.2.1. Composition des ménages	78
5.2.2.2. Taille des ménages	79
5.2.2.3. Revenus des ménages	79
5.3. BESOINS ET PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES	80
5.4. PARC DE LOGEMENTS	81
5.4.1. Evolution du parc de logements	81
5.4.2. Caractéristiques du parc	82
5.4.2.1. Types de logements	82
5.4.2.2. Caractéristiques des résidences principales	82
5.4.3. Statut d'occupation des résidences principales	83
5.4.4. Logements vacants	83
5.4.5. Logement social	84
5.4.6. Hébergements temporaires et hôteliers	84
5.4.7. Schéma départemental des gens du voyage	84
5.5. BESOINS ET PREVISIONS EN LOGEMENTS	85

5.6. POPULATION ACTIVE	86
5.6.1. Données générales	86
5.6.2. Indicateur de concentration d'emploi et situation des emplois	86
5.6.3. Statut de la population active	90
5.6.4. Secteurs d'activités	90
5.7. DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL	91
5.7.1. Navettes domicile-travail	91
5.7.2. Part modale des déplacements	92
<b>6. ACTIVITES ECONOMIQUES</b>	<b>93</b>
6.1. CARACTERISTIQUES ET DYNAMISME ECONOMIQUE DE ROISSY-EN-FRANCE	93
6.1.1. La répartition des activités économiques	93
6.1.2. L'évolution de l'activité économique de la commune	95
6.1.3. L'activité commerciale	96
6.1.3.1. Structure commerciale et de services de proximité	96
6.1.3.2. Commerces et des services de grande distribution	97
6.1.4. L'activité hôtelière	98
6.1.4.1. Les hôtels	98
6.1.4.2. Les résidences hôtelières	99
6.2. POLES ECONOMIQUES DE ROISSY-EN-FRANCE	101
6.2.1. L'aéroport international Paris – Charles De Gaulle	101
6.2.2. La zone d'activités Paris Nord 2	104
6.2.3. La zone hôtelière « Parc de Roissy »	105
6.2.4. La zone d'activités du Moulin	105
6.2.5. Aéroville	105
6.2.6. Parc Mail	106
6.3. BESOINS ET PREVISIONS ECONOMIQUES	107
6.3.1. International Trade Center (ITC)	109
6.3.2. Parc Sud-Roissy	110
6.3.3. Densification de Paris Nord 2	111
6.3.4. Trapèze	111
<b>7. EQUIPEMENTS PUBLICS</b>	<b>112</b>
7.1. EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS	113
7.1.1. La mairie principale	113
7.1.2. La mairie annexe	113
7.1.3. Le siège de la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France	114
7.1.4. L'Office du Tourisme « Roissy Clé de France »	114
7.1.5. Le Centre Technique Municipal (CTM)	114
7.2. EQUIPEMENTS CULTUELS	115
7.2.1. L'église Saint Eloi	115
7.2.2. La salle paroissiale	115
7.3. SERVICES D'ORDRE ET DE SECURITE	116
7.3.1. La caserne des pompiers	116
7.3.2. Les services de l'ordre	116

7.4. EQUIPEMENTS DE SANTE	117
7.5. EQUIPEMENTS SCOLAIRES	118
7.5.1. Les écoles	118
7.5.2. Le service éducation	119
7.5.3. Le restaurant scolaire	119
7.6. EQUIPEMENTS DE LA PETITE ENFANCE ET DES PERSONNES AGEES	119
7.6.1. La crèche familiale et la halte-jeux	119
7.6.2. Les personnes âgées	120
7.7. EQUIPEMENTS SPORTIFS	121
7.7.1. Le complexe sportif des Tournelles	121
7.7.2. Les associations sportives	123
7.8. EQUIPEMENTS SOCIOCULTURELS	124
7.8.1. Le Centre culturel « L'Orangerie »	124
7.8.2. Les associations culturelles	124
7.8.3. Le service jeunesse	125
7.8.4. L'Escale et l'Espace Jeunes	125
7.8.5. Les centres de loisirs primaire et maternel	125
7.9. EQUIPEMENTS RECREATIFS DE PROMENADE	126
7.9.1. Le parc de la Mairie	126
7.9.2. Le parc de l'Orangerie	126
7.9.3. La Vallée Verte	127
7.9.4. Le parc du Cèdre	127
7.9.5. Le parc des Tournelles	128
7.9.6. Le square de la Concorde	128
7.9.7. Les jardins familiaux	129
7.10. BESOINS ET PREVISIONS D'EQUIPEMENTS	130
7.10.1. Les équipements de proximité	130
7.10.2. Les équipements structurants	130
7.10.2.1. L'aire de loisirs et de sports de la Vallée Verte	130
7.10.2.2. Le Corridor Métropolitain	132

## **A – EXPOSE DU DIAGNOSTIC**

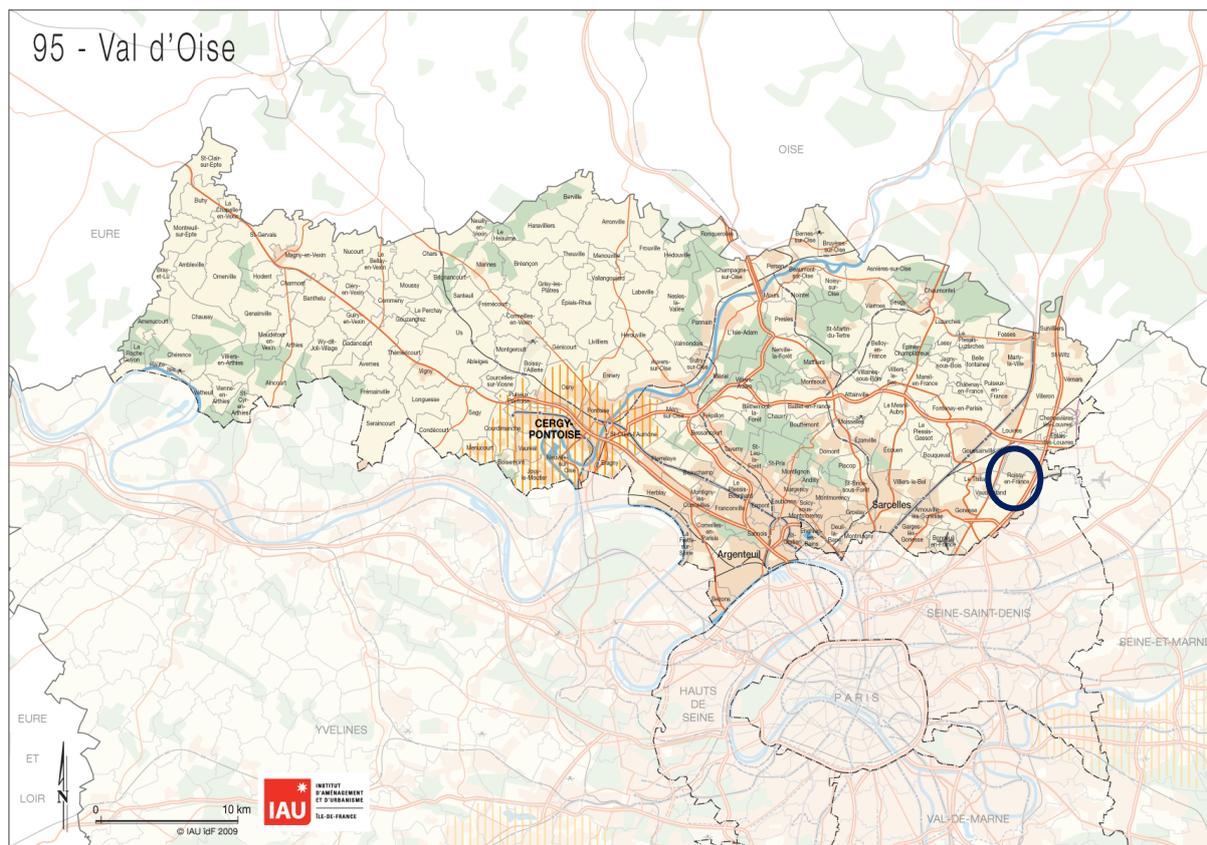
---

# 1. PRESENTATION DE LA COMMUNE

## 1.1. SITUATION GEOGRAPHIQUE

### 1.1.1. Situation régionale

La commune de Roissy-en-France se situe à l'extrémité Est du département du Val d'Oise et à la croisée de deux départements franciliens : la Seine-Saint-Denis et la Seine et Marne. Elle est localisée à 25 km au Nord-Est de Paris.



La commune de Roissy-en-France, d'une superficie de 1 419 hectares, se situe au cœur de la Plaine de France, qui constitue une plaine limoneuse consacrée à la grande culture céréalière.

Elle est délimitée au Sud par la Seine, à l'Ouest par l'Oise, à l'Est par la Marne, et au Nord par les massifs forestiers qui la séparent de la Picardie (forêt de Chantilly).

Le Pays de France, connu aussi sous le nom de Parisis, est le berceau historique de l'Île-de-France et a donné son nom à la France.

### 1.1.2. Situation intercommunale

Le territoire communal est limité par les communes suivantes :

- Au Nord par Louvres et Epiais-lès-Louvres ;
- A l'Est par Mauregard (Seine et Marne) et Tremblay-en-France (93) ;
- Au Sud par Gonesse ;
- A l'Ouest par Goussainville, Vaudherland et Le Thillay.



### 1.1.2.1. La Communauté d'Agglomération de Roissy Porte-de-France (CARPF)

La commune de Roissy-en-France appartient à la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France (CARPF), anciennement Communauté de Communes.

C'est un Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) créé par arrêté préfectoral en date du 24 mai 1994. Il regroupe aujourd'hui 19 communes de l'Est du département du Val-d'Oise et 86 131 habitants. L'objectif est notamment d'organiser l'espace afin de faciliter le développement économique et d'améliorer la vie des habitants.

Avec au démarrage 7 communes adhérentes, la CARPF est ensuite passée de 11 communes en 1996 à 14 en 2002, puis 18 en décembre 2008 et enfin 19 en décembre 2012, pour une superficie totale de 12 500 hectares.

Le statut juridique de « Communauté d'Agglomération » permet à cet établissement public de coordonner les actions à vocation intercommunale en matière de services publics, d'investissements communautaires, de développement économique et d'environnement, de transports collectifs.

La CARPF veille à assurer une répartition équilibrée des investissements et des activités au sein des 19 communes. Elle engage toutes les actions propres à favoriser le dynamisme économique et à accueillir de nouvelles entreprises.

Actuellement la CARPF comprend les communes suivantes : Bouqueval, Chennevières-lès-Louvres, Ecoen, Epiais-lès-Louvres, Fontenay-en-Parisis, Fosses, Le Plessis -Gassot, Le Mesnil Aubry, Louvres, Marly-la-Ville, Puisseux-en-France, Roissy-en-France, Saint-Witz, Survilliers, Le Thillay, Vaudherland, Vémars, Villeron et Goussainville.

#### Les communes membres de la CARPF



### 1.1.2.2. Le territoire du CERTF « Cœur Economique Roissy Terres de France »

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

Le territoire du Contrat de Développement Territorial (CDT) « Cœur économique Roissy Terres de France », qui intègre l'aéroport Paris Charles de Gaulle, considéré comme capital par l'Etat car étant également une porte d'entrée et de sortie à l'internationale, se compose des communes de Goussainville, Le Thillay, de Vaudherland, de Roissy-en-France, de Villepinte et de Tremblay-en-France.

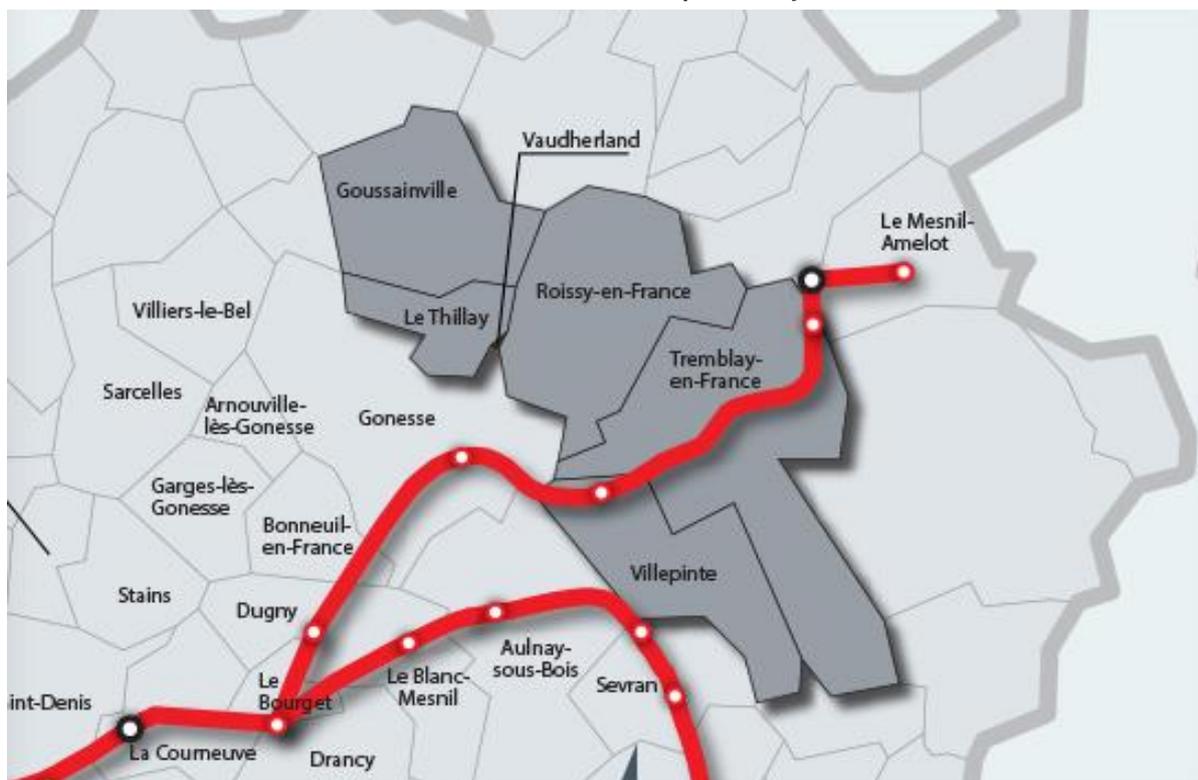
Dans l'avenir, le territoire continuera d'accueillir des activités très créatrices d'emplois et de développement. Sa position lui crée l'obligation d'irriguer un territoire plus vaste qui doit bénéficier de l'effet d'entraînement de ce cœur économique.

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

Au travers de la convention cadre du projet de Contrat de Développement Territorial, le CERTF ambitionne de :

- Retrouver une cohérence interne entre les différentes composantes du moteur économique du Cœur du Grand Roissy, en lien avec la structuration du Grand Paris,
- Ancrer l'ensemble du territoire dans la dynamique de croissance métropolitaine en prenant en compte différentes échelles de propositions,
- Permettre aux populations du territoire de bénéficier de cette dynamique dont elles sont aujourd'hui trop souvent écartées,
- Développer un projet de territoire respectueux des préoccupations environnementales, notamment par une approche environnementale dans les projets d'aménagement urbain.

#### Périmètre du territoire « Cœur Economique Roissy Terres de France »



L'objectif du contrat est de **constituer un véritable cluster des échanges** où les opérateurs Aéroport de Paris, FedEx, Air France sont parties prenantes. La présence de la plateforme aéroportuaire est considérée comme un vecteur de développement, qui par extension touche à des activités connexes : hôtellerie, évènementiel, tourisme d'affaires.

Les projets majeurs de ce CDT sont les suivants :

- la zone Carex à Goussainville
- la ZAE de Goussainville
- l'A PARK à Le Thillay
- L'International Trade Center à Roissy-en-France
- Aéroville à Roissy-en-France
- la densification de Paris Nord 2
- Aérolians à Tremblay-en-France

L'aspect transport est aussi au cœur du projet afin de rendre plus accessible le territoire au travers de :

- la desserte par le réseau Grand Paris Express,
- la proposition de la gare supplémentaire Aérofret
- le TCSP CoMet et les liaisons Est-Ouest en BHNS
- les franchissements de l'A1

L'aspect résidentiel est pris en compte, avec des objectifs de production de logements et en particulier de logements temporaires adaptés aux besoins spécifiques générés par l'activité aéroportuaire en portant sur des projets de type « résidences hôtelières » en particulier sur Roissy-en-France.

## 2. DONNEES DE CADRAGE

### 2.1. DOCUMENTS DE PLANIFICATION ET CONTRAINTES REGLEMENTAIRES

Le territoire de Roissy-en-France est soumis aux contraintes d'ordre règlementaires suivantes.

#### 2.1.1. Le SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de-France)

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France constitue un document d'orientations générales qui a pour principal objectif, dans le cadre d'une croissance maîtrisée de l'Ile-de-France, de rééquilibrer l'espace régional.

Le SDRIF approuvé du 26 avril 1994 a fait l'objet d'une révision et un nouveau SDRIF a été approuvé par l'Etat par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013.

La révision du SDRIF a été structurée autour de l'intégration des projets Grand Paris Express, de la modification des objectifs de construction annuelle de logements en les passant de 60 000 à 70 000, de l'intégration des différents documents et plans "Grenelle" adoptés depuis 2008 (Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE), Plan Climat,...) et enfin de la prise en compte des projets déjà achevés ou lancés.

Ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques.»

Cette approche spatiale de l'aménagement s'inscrit dans une approche plus stratégique du développement francilien.

La base de réflexion spatiale a également évolué : la notion de bassin de vie prend de l'importance apportant une vision multipolaire de la Région.

14 Territoires d'Intérêt Métropolitain (TIM) sont ainsi définis et chacun fait l'objet d'un chapitre spécifique au SDRIF.

Trois enjeux prioritaires irriguent le texte :

- La métropole connectée (transports, numérique, réseau logistique)
- Polarisation et Equilibres (densification, maîtrise de l'étalement urbain, présence des services publics sur tout le territoire y compris rural,...)
- Valorisation et préservation (environnement, biodiversité, trame verte et bleue, agriculture, ressources énergétique, patrimoine naturel et culturel)

#### **Le territoire de Roissy-en-France appartient au Territoire d'Intérêt Métropolitain (TIM) du Grand Roissy.**

Ce territoire constitue un espace francilien de développement majeur, où l'enjeu est de concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole.

« Le Grand Roissy est l'un des principaux moteurs de développement urbain et économique d'Ile-de-France. Ses impacts territoriaux et enjeux de développement dépassent très largement la région ».

« Du point de vue régional, les enjeux consistent à trouver un équilibre entre développement économique et développement de l'habitat, en tenant compte du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), à réduire la fracture entre le pôle de richesse et une population fortement fragilisée, à préserver des espaces ouverts, agricoles ou naturels, à permettre l'accès à l'emploi des habitants grâce à une meilleure desserte en transports collectifs et à une meilleure offre de formation ».

« Même si les fonctions développées sur le territoire aéroportuaire sont encore majoritairement des fonctions support (transport et logistique), le nouveau développement immobilier doit viser à une diversification des activités, et notamment celles à forte valeur ajoutée ».

Plus particulièrement sur la commune de Roissy-en-France, la carte de destination générale du SDRIF fait apparaître : un secteur à fort potentiel de densification en limite Sud-Est du territoire correspondant au parc d'activités de Paris Nord 2, la valorisation de la liaison verte connectant les espaces verts et de loisirs se rattachant au secteur du vallon de Vaudherland et la continuité verte et écologique qui relie la vallée verte de Roissy à l'espace vert d'intérêt régional « la Patte d'Oie de Gonesse<sup>3</sup>. Cette carte montre également :



- un espace urbanisé à optimiser sur le village et les secteurs économiques, dont une partie est située dans un rayon de 2 km de la gare RER et TGV de l'aéroport
- deux secteurs de développement à proximité des gares
- le secteur de la Vallée Verte : espace vert et de loisirs
- un front urbain d'intérêt régional au Sud de la Vallée Verte
- la préservation et la valorisation des espaces agricoles au Sud de territoire
- le bouclage de la Francilienne A104 au Nord Est
- des secteurs d'urbanisation préférentielle à l'Ouest aux confins du Thillay et de Goussainville
- une continuité Verte, Agricole et Ecologique qui relie l'espace vert d'intérêt régional de la Patte d'Oie de Gonesse à l'espace vert et de loisirs de Roissy
- une liaison verte à hauteur du Trapèze

## Polariser et équilibrer

### Les espaces urbanisés

- Espace urbanisé à optimiser
- Quartier à densifier à proximité d'une gare
- Secteur à fort potentiel de densification

### Les nouveaux espaces d'urbanisation

- Secteur d'urbanisation préférentielle
- Secteur d'urbanisation conditionnelle



Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares



Pôle de centralité à conforter

## Préserver et valoriser



Les fronts urbains d'intérêt régional



Les espaces agricoles



Les espaces boisés et les espaces naturels



Les espaces verts et les espaces de loisirs



Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer



Les continuités



Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)



Le fleuve et les espaces en eau

## 2.1.2. La loi sur le Grand Paris

« Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale.

Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'Etat.

Ce réseau s'articule autour de Contrats de Développement Territorial définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements.

Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain. »  
(Source : loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, article 1)

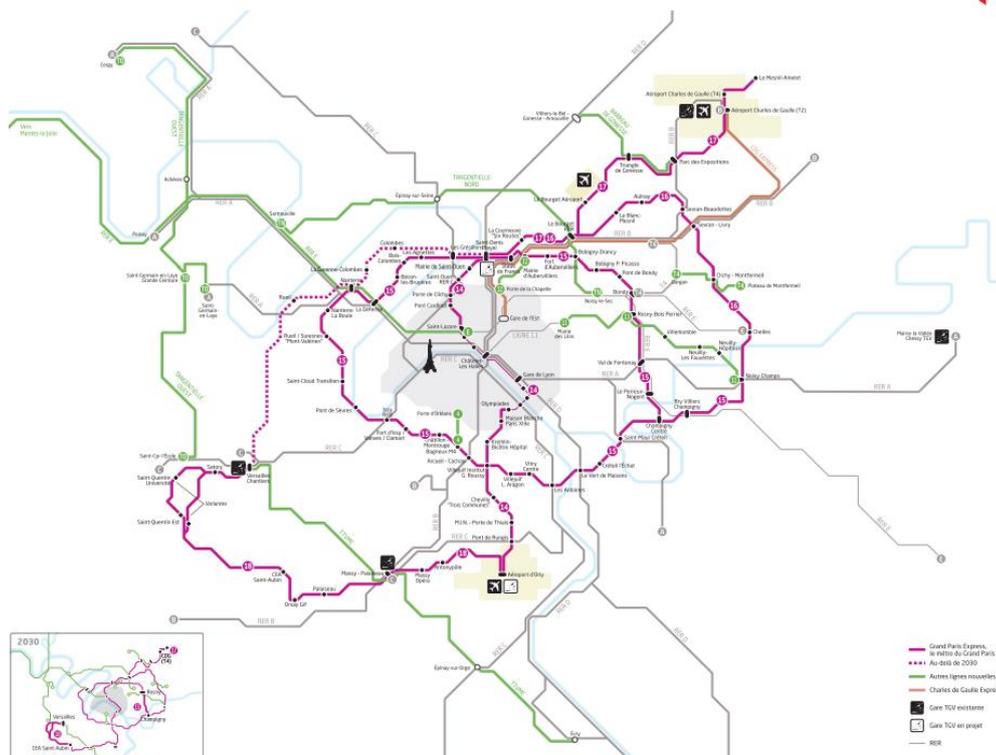
### Volet transport

Le projet du Grand Paris comporte un volet transport public dont le but est de relier les pôles économiques aux aéroports, aux gares TGV et au centre de Paris.

### Schéma d'ensemble du projet de transport public du Grand Paris

Source : Société du Grand Paris

#### Le Nouveau Grand Paris des transports



La commune de Roissy-en-France est concernée par ligne 17.

La commune de Roissy-en-France devrait **profiter de l'attractivité de ce réseau grâce à des solutions complémentaires de transport en commun**, inscrit notamment dans le Contrat de Développement Territorial (CDT) « Cœur Economique Terres de France ».

## Volet habitat

L'élaboration du PLU doit s'inscrire dans les objectifs de la loi du 3 juin 2000 relative au Grand Paris, au premier plan desquels figure notamment la réponse à la crise du logement.

« La loi du Grand Paris a inscrit l'objectif annuel d'une production de 70 000 nouveaux logements pour répondre aux besoins des Franciliens.

A travers la territorialisation des objectifs logements (TOL), l'Etat a fixé un objectif de production de 18 600 logements sur 15 ans (2014-2028) pour le territoire du SIEVO, soit 1240 logements par an, correspondant à 530 logements /an pour la CARPF et 710 logements/an pour la CAVF.

Pour la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France, l'objectif de 530 logements/an soit 7950 sur 15 ans se basera selon 3 leviers d'actions :

### **- La valorisation des secteurs les mieux desservis par les transports en commun**

Il s'agit de valoriser les secteurs les mieux desservis par les transports collectifs, ou devant l'être à terme, conformément aux objectifs du SDRIF. Sont concernés les secteurs situés dans un rayon de l'ordre de 2 kilomètres autour d'une gare représentés de façon indicative sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire, avec pour figuré un cercle blanc.

### **- Le renouvellement urbain :**

Afin de permettre le renouvellement urbain des quartiers, l'article L147-5-5 du Code de l'Urbanisme permet la réalisation d'opérations de réhabilitation ou de réaménagement urbain à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumises aux nuisances sonores. Dans ce cadre les communes situées dans la zone C du PEB peuvent établir des Secteurs de Renouvellement Urbain dont le périmètre fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

De plus, dans un but de mixité sociale et d'amélioration de la qualité de vie la loi ALUR ouvre la possibilité de conduire des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain en zone C du PEB pour les communes qui font l'objet d'un Contrat de Développement Territorial (CDT). La commune de Roissy-en-France est concernée par ces dispositions.

**- Les projets urbains** et plus particulièrement ceux de Fontenay-en-Parisis, l'Eco-quartier Louvres/Puiseux,...)

.

### **2.1.3. Le Programme Local de l'Habitat Intercommunal (PLHI) de la Communauté d'Agglomération Roissy Porte-de-France**

Le PLHI est le principal dispositif en matière de politique du logement au niveau local définissant les actions pour une durée de 6 ans.

La commune de Roissy-en-France est concernée par le PLHI de la Communauté d'Agglomération Roissy-Porte-de France. Ce programme intercommunal, actuellement en cours d'élaboration, vise trois objectifs majeurs :

- Diversifier l'offre de logements sur le territoire de la communauté, dans un souci d'équilibre social
- Requalifier les parcs de logements et soutenir leur renouvellement en partenariat avec les bailleurs et propriétaires privés
- Répondre aux besoins spécifiques de logements et hébergements

### **2.1.4. Schéma de Développement Commercial du Val d'Oise**

Le schéma départemental du développement économique et commercial du Val d'Oise a été approuvé le 2 juillet 2004. Il rassemble les informations disponibles sur l'activité commerciale et l'environnement économique du département. Il comporte en outre une analyse prospective qui indique les orientations en matière de développement commercial et les secteurs d'activité à privilégier.

Il constitue un outil d'aide à la décision des acteurs locaux et des Commissions Départementales d'Aménagement Commercial (CDAC). C'est également un instrument d'aménagement du territoire, qui doit être compatible avec les documents d'urbanisme.

Le schéma départemental du développement économique et commercial du Val d'Oise préconise notamment, pour le secteur Est du département « le développement d'une offre diversifiée et de qualité répondant au besoin des consommateurs, notamment dans le secteur de la culture et des loisirs ».

## **2.2. DOCUMENTS DE PLANIFICATION DURABLE**

### **2.2.1. Le PDUIF (le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France)**

#### **2.2.1.1. Le PDUIF de 2000**

En application de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996, le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF), a été approuvé le 15 décembre 2000 par arrêté inter préfectoral n°2000-2880.

Afin d'assurer une cohérence indispensable entre les objectifs d'aménagement et de déplacement (amélioration des lignes de bus, politique locale du stationnement, valorisation des circulations douces, des zones 30, maîtrise de l'usage automobile, du transport de marchandises et des livraisons en ville...) conformément à l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme, le Plan Local d'Urbanisme devra être compatible avec le PDUIF. Il prendra en compte ses prescriptions, ses recommandations et ses propositions.

Les principales orientations du PDUIF avec lesquelles le PLU devra être compatible sont :

- la densification aux abords des gares et des principales lignes de transport en commun,
- une réduction corrélative à proximité de ces lieux des obligations en termes de stationnement,
- une incitation au développement des circulations douces (marche, vélo...), en augmentant dans le même temps, la part modale des transports en commun comme une alternative au trafic automobile. Cette diminution du trafic devra se faire de façon différenciée, selon les zones de l'agglomération en fonction de la qualité de leur desserte en transports en commun.

#### **2.2.1.2. Le PDUIF de 2014**

Une révision du PDUIF a été lancée par le Conseil du STIF en décembre 2007. Mis à jour pour tenir compte du réseau de transport public du Grand Paris, qui n'avait pu être intégralement pris en compte par le STIF, le PDUIF a été approuvé en juin 2014 par le Conseil régional d'Ile-de-France.

Le document propose une stratégie autour de 9 grands défis, déclinés en 34 actions, qui permettront de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020, tout en réduisant de 20% les émissions de gaz à effet de serre.

- Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements
- Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements
- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du nouveau PDUIF
- Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

## 2.2.2. Le Schéma Régional du Climat Air et Energie SRCAE

Le SRCAE doit permettre de garantir la performance des politiques publiques au regard de leur impact sur l'énergie, le climat et l'air, et plus largement, sur l'environnement. Pour cela, elle doit être à la fois ambitieuse et cohérente avec les finalités du développement durable.

C'est ainsi que la stratégie régionale s'organise autour :

- D'orientations sectorielles avec des objectifs quantifiés mesurables. Elles concernent tous les domaines prioritaires d'actions visant à une plus grande sobriété et une plus grande efficacité, que ce soit dans le domaine de l'aménagement (bâtiments, transports, urbanisme), dans les différents secteurs d'activité, et de développement des énergies renouvelables, en cohérence avec les potentialités, mais aussi avec les contraintes des territoires (réseaux de chaleur, biomasse, géothermie, éolien...),
- D'orientations transversales qui concernent l'ensemble des secteurs, par exemple, l'adaptation aux conséquences du changement climatique, la qualité de l'air, les modes de consommation durable ou encore la maîtrise des consommations électriques,
- D'orientations structurantes (mise en œuvre et suivi) qui fondent la stratégie d'action territoriale sur des principes de gouvernance collégiale, de changement de comportements et de mise en place de mesures et d'outils pour une région moins consommatrice d'énergie.

Le SRCAE contient des objectifs chiffrés spécifiques à chaque secteur pour atteindre les objectifs du 3x20 et positionner la région dans une dynamique d'atteinte du Facteur 4. Les principaux objectifs du SRCAE à 2020 sont les suivants :

### Bâtiments

- Améliorer la qualité des rénovations pour atteindre 25 % de réhabilitations de type BBC (Bâtiment Basse Consommation),
- Réhabiliter 125 000 logements par an soit une multiplication par 3 du rythme actuel,
- Réhabiliter 7 millions de mètres carré de surfaces tertiaires par an soit une multiplication par 2 du rythme actuel,
- Raccorder 450 000 logements supplémentaires au chauffage urbain (soit + 40 % par rapport à aujourd'hui),
- Réduire progressivement le fioul, le GPL et le charbon avec une mise en place de solutions alternatives performantes pour les énergies de chauffage,
- Réduire de 5 % les consommations énergétiques par des comportements plus sobres.

### Energies renouvelables et de récupération

- Augmenter de 30 % à 50 % la part de la chaleur distribuée par les réseaux de chaleur à partir d'énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) : usine d'incinération d'ordures ménagères, géothermie, biomasse...,
- Augmenter la production par pompes à chaleur de 50 %,
- Multiplier par 7 la production de biogaz valorisé sous forme de chaleur, d'électricité ou par injection directe sur le réseau gaz de ville,
- Installer 100 à 180 éoliennes,
- Equiper 10 % des logements existants en solaire thermique,
- Passer de 15 à 520 MWe pour le solaire photovoltaïque,
- Stabiliser les consommations de bois individuelles grâce à l'utilisation d'équipements plus performants,
- Stabiliser la production d'agrocarburants.

### Transports

- Réduire de 2 % les trajets en voiture particulière et en deux-roues motorisés,
- Augmenter de 20 % les trajets en transports en commun,
- Augmenter de 10 % les trajets en modes de déplacement actifs (marche, vélo...),
- Passer à 400 000 véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

### 2.2.3. Le Plan Régional pour la Qualité de l’Air (PRQA)

Le Plan Régional pour la Qualité de l’Air (PRQA) a été introduit par la loi sur l’air et l’utilisation rationnelle de l’énergie du 30 décembre 1996 et précisé par le décret 98-362 du 6 mai 1998. Il consiste à fixer les orientations à moyen et long termes permettant de prévenir ou de réduire la pollution atmosphérique afin d’atteindre les objectifs de la qualité de l’air définis dans ce même plan.

Le PRQA d’Ile-de-France, approuvé le 31 mai 2000, fixe comme priorités :

- Le développement des transports en commun afin de permettre d’accroître la diminution déjà prévue des émissions liées au trafic. Ces orientations et leurs liens avec l’urbanisme ou les politiques de stationnement sont déclinés dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains d’Ile-de-France (PDUIF).
- Favoriser la maîtrise de l’énergie et le recours aux sources d’énergies renouvelables dans l’habitat et les activités.

### 2.2.4. Le Plan de Protection de l’Atmosphère (PPA)

Le Plan de Protection de l’Atmosphère est mis en place pour les agglomérations de plus de 225 000 habitants. Il doit permettre de ramener les niveaux de concentration en polluants dans l’atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites, au sein de l’agglomération.

La révision du PPA francilien de 2006 a été approuvée en mars 2013. Il couvre l’ensemble de la région et contient neuf mesures réglementaires.

### 2.2.5. Le Plan Climat - Energie territorial

**20 % de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) d’ici à 2020 et adaptation du territoire aux changements climatiques** : tel est le double objectif du plan.

Le Conseil Général s’est engagé dans cette voie dès 2009, dans la perspective d’un éco-département. Un diagnostic des émissions de gaz de son patrimoine et de ses services a abouti à un plan d’actions, construit avec le C3D (Conseil Départemental du développement durable).

Les émissions de Gaz à Effet de Serre correspondent aux sources fixes (usage des énergies), aux déplacements des personnes, aux matériaux et services utilisés pour le bon fonctionnement des activités.

Pour le Conseil général, il s’agit par exemple des dizaines de milliers d’élèves des collèges, couvrant eux-mêmes plus de 750 000 m<sup>2</sup>, comme des 30 lignes de bus, utilisant 132 bus sur les 1200 km de routes départementales.

Le secteur de l’enseignement représente 50 % des GES du Conseil général, la voirie 20 %, les transports collectifs 18 %. Pour atteindre son objectif, le Conseil général doit diminuer de 24 000 TeqCO<sub>2</sub> (tonne équivalent CO<sub>2</sub>) par an les GES générés par ses activités, atteindre une valeur moyenne de consommation d’énergie de 113 kWp/m/an (kilowatt d’énergie primaire) dans les collèges et augmenter l’usage des énergies renouvelables de 12 000 MWh/an.

De nombreuses actions sont identifiées qui procureront des gains environnementaux dans les domaines gérés par le Conseil général.

Par exemple :

- pour les déplacements : le recours aux biocarburants, les transports alternatifs à la voiture individuelle, la formation des chauffeurs à l'éco-conduite, l'utilisation des technologies de la communication...
- pour les bâtiments : le raccordement à des réseaux de chaleur, la création d'un service de gestion des fluides, la production d'énergie renouvelable sur le patrimoine départemental...
- pour la commande publique : la mutualisation des moyens, dans les restaurants scolaires l'achat de produits frais de saison et de produits issus de l'agriculture biologique...
- pour la gestion des déchets : l'introduction de clauses environnementales dans les marchés publics, la valorisation des déchets...

## **2.2.6. Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Seine Normandie**

La commune de Roissy-en-France est située dans le **bassin hydrographique de Seine-Normandie**, dont le nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (2010-2015) a été approuvé le 20 novembre 2009.

Conformément à la loi n°2004-338 du 21 Avril 2004, les PLU sont soumis à une obligation de comptabilité avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définies par les SDAGE. Créé par la loi sur l'eau n°92-3 du 3 Janvier 1992, le SDAGE est un outil de l'aménagement du territoire qui vise à obtenir les conditions d'une meilleure économie de la ressource en eau et le respect des milieux aquatiques. Cela, tout en assurant un développement économique et humain en vue de la recherche d'un développement durable.

Le SDAGE 2010-2015, en cohérence avec les premiers engagements du Grenelle de l'Environnement a fixé comme ambition d'obtenir le « bon état écologique » sur 2/3 des masses d'eau.

Le SDAGE est accompagné d'actions qui déclinent les moyens notamment techniques et réglementaires qui sont :

- Diminuer les pollutions ponctuelles des milieux par les polluants classiques,
- Diminuer les pollutions diffuses des milieux aquatiques,
- Réduire les pollutions microbiologiques des milieux,
- Protéger les captages d'eau pour l'alimentation en eau potable,
- Protéger et restaurer les milieux aquatiques humides,
- Gérer la rareté de la ressource en eau,
- Limiter et prévenir les risques d'inondation,
- Acquérir et partager les connaissances,
- Développer la gouvernance et l'analyse économique.

**Un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE)** constitue un outil de planification privilégié pour répondre localement aux objectifs de la directive cadre sur l'eau et assurer une gestion concertée de la ressource en eau.

La commune de Roissy-en-France appartient au périmètre du **SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer**, actuellement en cours d'élaboration. Le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique (SIAH) du Croult et du Petit Rosne est la structure porteuse du projet.

Les dispositions du SIAH qui impose une gestion des eaux pluviales à la parcelle en les infiltrant (si la nature du sol le permet) ou en les restituant au réseau public avec un débit global maximum de 0,7 litre / seconde / hectare de parcelle.

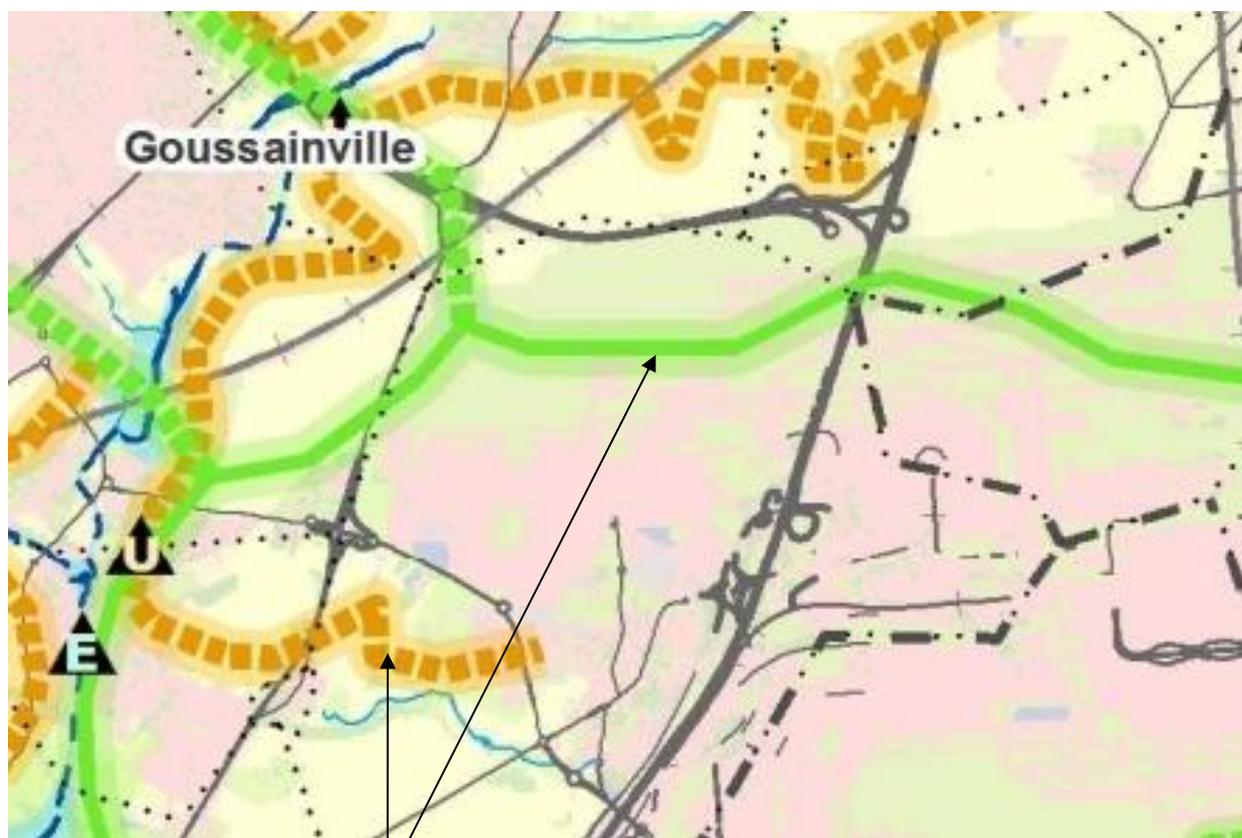
## 2.2.7. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) est le volet régional de la Trame Verte et Bleue dont l'élaboration est fixée par les lois Grenelle I et II. Ce document cadre régional est co-élaboré par l'Etat et le Conseil Régional, en association avec un comité régional « Trames verte et bleue » et l'ensemble des partenaires régionaux concernés par le schéma et sa mise en œuvre.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique a été approuvé par délibération CR 71-13 du Conseil Régional du 26 septembre 2013 et adopté par arrêté n° 2013294-0001 du préfet de la région Ile de France le 21 septembre 2013.

L'élaboration du SRCE a conduit à la cartographie des composantes et objectifs de la trame verte et bleue.

Carte des composantes de la trame verte et bleue



Sur le territoire communal, le projet de SRCE identifie :

- un corridor fonctionnel de prairies, friches et dépendances vertes du Nord de la commune au secteur des Trente Arpents
- une continuité écologique qui s'étend des bassins à roseaux de la station d'épuration en passant le long du bois de Vaudherland

### CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

#### Réservoirs de biodiversité

 Réservoirs de biodiversité

#### Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France

 Autres espaces d'intérêt écologique hors Ile-de-France

#### Corridors de la sous-trame arborée

 Corridors fonctionnels diffus au sein des réservoirs de biodiversité

 Corridors fonctionnels entre les réservoirs de biodiversité

 Corridors à fonctionnalité réduite entre les réservoirs de biodiversité

#### Corridors de la sous-trame herbacée

 Corridors fonctionnels des prairies, friches et dépendances vertes

 Corridors à fonctionnalité réduite des prairies, friches et dépendances vertes

 Corridors des milieux calcaires à fonctionnalité réduite

Carte des objectifs de préservation et de restauration de la trame verte et bleue



Sur le territoire communal, le projet de SRCE identifie le ru de Vaudherland à préserver et/ou à restaurer.

### CORRIDORS À PRÉSERVER OU RESTAURER

#### Principaux corridors à préserver

-  Corridors de la sous-trame arborée
-  Corridors de la sous-trame herbacée

#### Corridors alluviaux multitrames

-  Le long des fleuves et rivières
-  Le long des canaux

#### Principaux corridors à restaurer

-  Corridors de la sous-trame arborée
-  Corridors des milieux calcaires

#### Corridors alluviaux multitrames en contexte urbain

-  Le long des fleuves et rivières
-  Le long des canaux

#### Réseau hydrographique

-  Cours d'eau à préserver et/ou à restaurer
-  Autres cours d'eau intermittents à préserver et/ou à restaurer

#### Connexions multitrames

-  Connexions entre les forêts et les corridors alluviaux
-  Autres connexions multitrames

## 2.2.8. Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome Roissy-Charles de Gaulle (PEB)

Afin d'éviter d'exposer immédiatement ou à terme de nouvelles population aux nuisances sonores aériennes, des plan visant à maîtriser l'urbanisation autour des grands aéroports ont été élaborés. Ils sont appelés PEB, Plan d'Exposition au Bruit.

Avec l'approbation du PEB le 3 avril 2007, Roissy-en-France fait quasiment entièrement partie de la zone C « bruit modéré ». La commune est également concernée par les zones A et B.

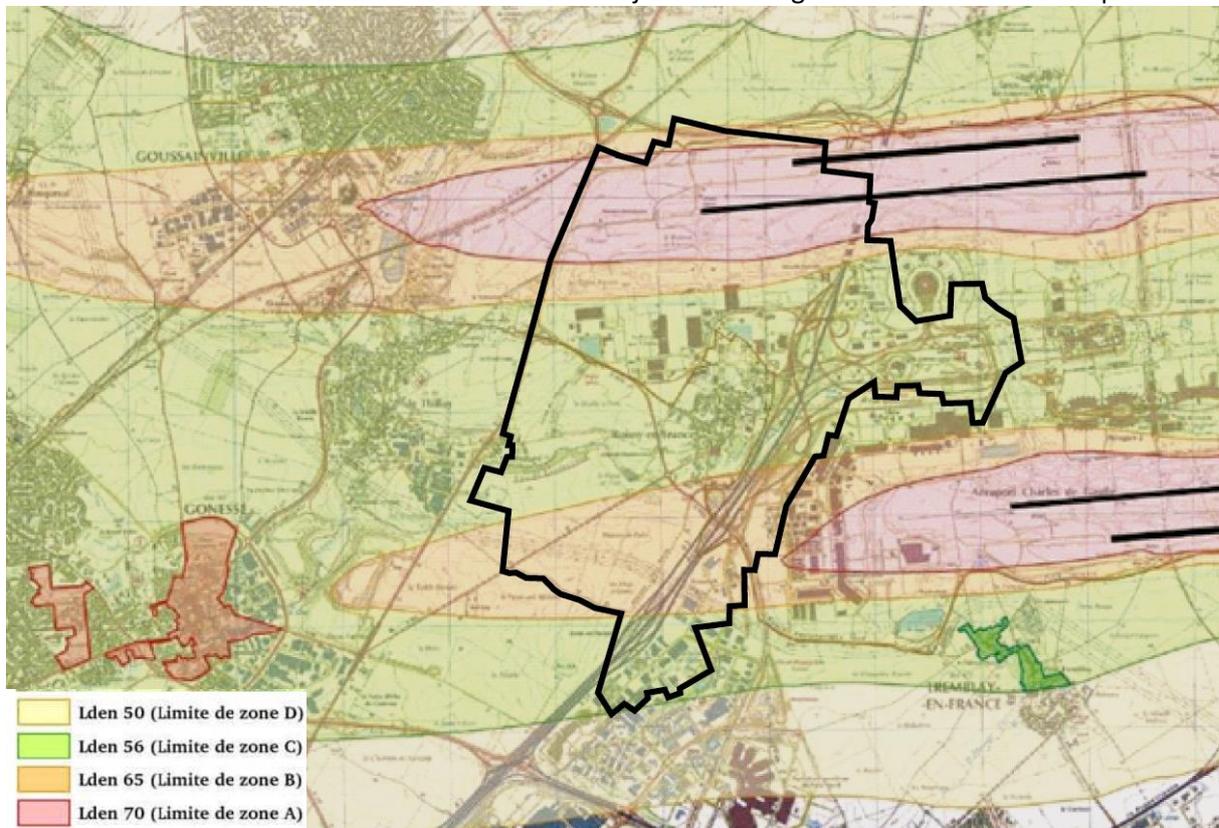
**Les zones A et B sont considérées comme des zones de bruit fort.** A l'intérieur de ces zones, seuls sont autorisés :

- Les logements nécessaires à l'activité de l'aéroport, hôtels de voyageurs en transit,
- Les logements de fonctions nécessaires aux activités industrielles ou commerciales (uniquement dans les secteurs urbanisés en zone A)
- Les habitations liées ou nécessaires à l'activité aéronautique ou agricole,
- Les constructions à usage industriel, commercial, ou agricole, de bureaux
- Les équipements publics ou collectifs

**La zone C est considérée comme la zone de bruit modérée.** A l'intérieur de cette zone, les constructions de logements individuels sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur.

La seule possibilité de construction de logements se situe donc dans le village de Roissy-en-France.

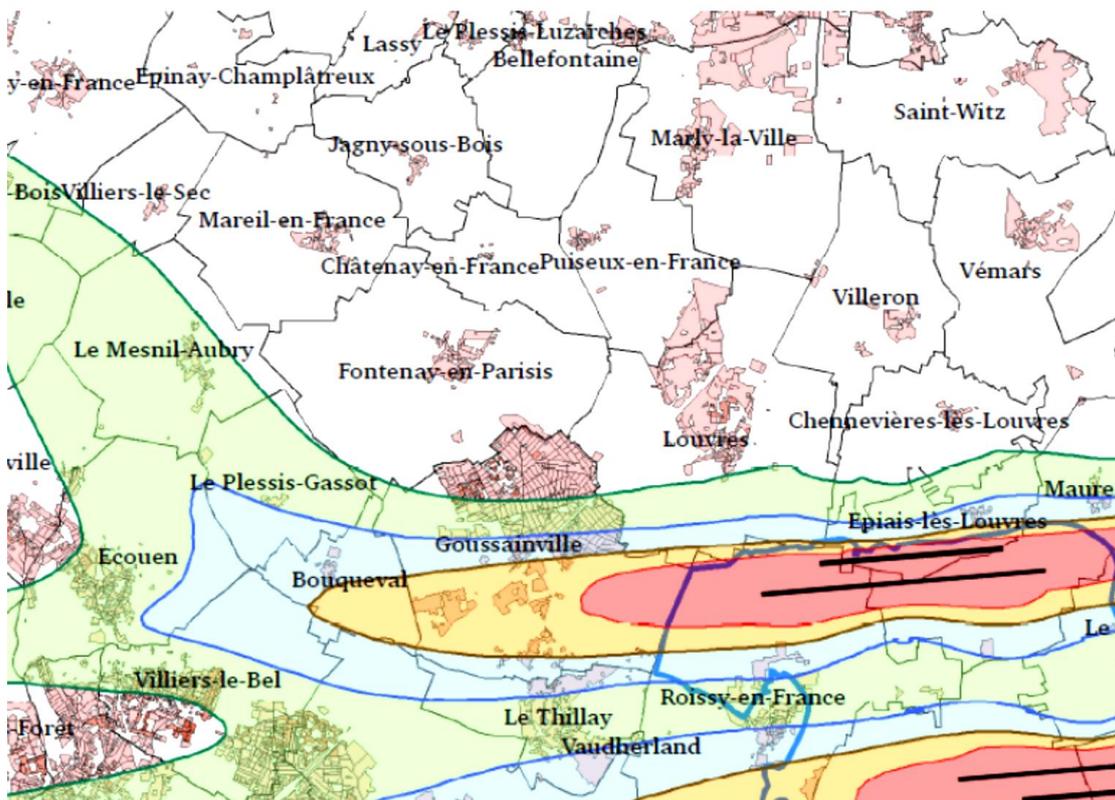
Les constructions autorisées dans ces zones font l'objet d'une obligation d'isolation acoustique.



## 2.2.9. Le Plan de Gêne Sonore (PGS) de Paris Charles de Gaulle

L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est doté d'un Plan de Gêne Sonore, plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent, sous certaines conditions, bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Le PGS de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle a été approuvé par arrêté préfectoral le 12 juillet 2004. Il se présente sous forme d'un rapport et d'une carte à l'échelle 1/25 000 indiquant 3 types de zones :

- la zone 1 dite de très forte nuisance comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70
- la zone 2 dite de forte nuisance, entre la courbe d'indice Lden 70 et Lden 65 ou 62
- la zone 3 dite de nuisance modérée entre la limite haute de la zone 2 et Lden 55



Depuis le 1er janvier 2004, Aéroports de Paris gère le dispositif d'aide à l'insonorisation des logements situés dans le PGS. Le financement des indemnités des riverains est assuré par la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) qui est perçue auprès des transporteurs aériens.

Les conditions pour bénéficier des aides sont les suivantes :

- Le logement doit être situé dans l'une des trois zones du PGS
- La date du permis de construire du logement doit être antérieure à la date de publication du PEB, soit antérieure au 7 mars 1977 ou au 9 juin 1989 selon les cas
- Pour les locataires, le versement des indemnités nécessite l'accord du propriétaire pour la réalisation des travaux.

Les travaux d'insonorisation proposés varient selon la zone du PGS mais concernent généralement les menuiseries extérieures (fenêtres, portes fenêtres), la toiture, la ventilation voire les murs.

L'aide financière couvre environ 100% du montant total des prestations jusqu'à fin juin 2014 (diagnostic acoustique et insonorisation) mais peut être majorée pour des ménages aux revenus modestes. Cette aide est calculée en fonction du nombre de pièces du logement et est plafonnée en fonction de la zone du PGS dans laquelle se trouve le logement.

### 3. ACCESSIBILITE ET DESSERTE

La commune de Roissy-en-France jouit d'une situation exceptionnelle compte tenu de sa proximité des infrastructures de transport performantes d'envergure, tant internationale que nationale et régionale.

Elle accueille en effet une partie de l'aéroport Paris – Charles de Gaulle (CDG), premier aéroport français.

Outre le transport aérien, elle est également bien desservie par les transports ferroviaires (TGV et RER) ainsi que par les transports routiers (Autoroute A1, Francilienne, etc.). Ces infrastructures de transport placent la commune à proximité de Paris, en concurrence avec les capitales européennes.

#### 3.1. ACCESSIBILITE AERIENNE

Le territoire de la commune de Roissy-en-France jouit d'une très bonne desserte aérienne puisqu'il possède une partie de l'**aéroport Paris-Charles De Gaulle**.

Cette plate-forme essentiellement tournée vers l'international dessert aussi de multiples destinations françaises.

Toutes les grandes compagnies mondiales telles que AIR FRANCE-KLM, SINGAPOUR AIRLINES, KUWAIT AIRWAYS, DELTA AIRLINES ou AERO MEXICO y sont implantées ou au moins représentées, au même titre que les grandes compagnies européennes (LUFTHANSA, BRITISH AIRWAYS, etc.).

Le pôle de Paris-Charles De Gaulle constitue un site aéroportuaire majeur mais aussi une plateforme d'échange de tout premier plan à l'échelle européenne.

En 2012, le trafic s'élève à 61,6 millions de passagers plaçant l'aéroport au second rang européen après Londres. Le trafic de marchandises était de 2,2 millions de tonnes en 2012 plaçant l'aéroport au premier rang européen.

La gare TGV et la zone de fret aérien engendrent l'implantation de prestataires majeurs.

La présence de l'aéroport sur la commune engendre de lourdes contraintes sur les territoires environnants. Ainsi, le Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.) approuvé par arrêté inter-préfectoral du 3 avril 2007 vise à limiter l'exposition de nouvelles populations aux nuisances sonores générées par l'activité de l'aéroport.

Le PEB délimite, aux abords de l'aérodrome, quatre zones de bruit dont trois zones à l'intérieur desquelles des contraintes d'urbanisation sont imposées.

## 3.2. ACCESSIBILITE ROUTIERE

### 3.2.1. Le réseau routier

La commune de Roissy-en-France bénéficie d'une desserte routière très performante, liée à la présence d'un réseau dense d'autoroutes et de routes d'intérêts national et régional, relevant de son positionnement géographique: la proximité avec Paris et l'insertion dans un important corridor d'échanges.



L'autoroute A1, véritable canalisation de fret entre l'Europe du Nord, l'Île-de-France et l'Europe du Sud-Ouest, traverse la commune avec un raccordement direct par l'échangeur situé à l'Est du village de Roissy-en-France et un accès au Nord de l'Agglomération.

D'envergure nationale voire internationale, cette voie supporte des trafics longue distance vers le Nord de la France et de l'Europe. Elle permet également des liaisons rapides vers Paris et ses banlieues Est et Nord.

La Francilienne dite « liaison Cergy-Roissy » tangente la limite communale au Nord-Ouest. Elle permet de rejoindre l'agglomération de Cergy-Pontoise et l'aéroport Paris-Charles De Gaulle en facilitant les déplacements Est-Ouest.

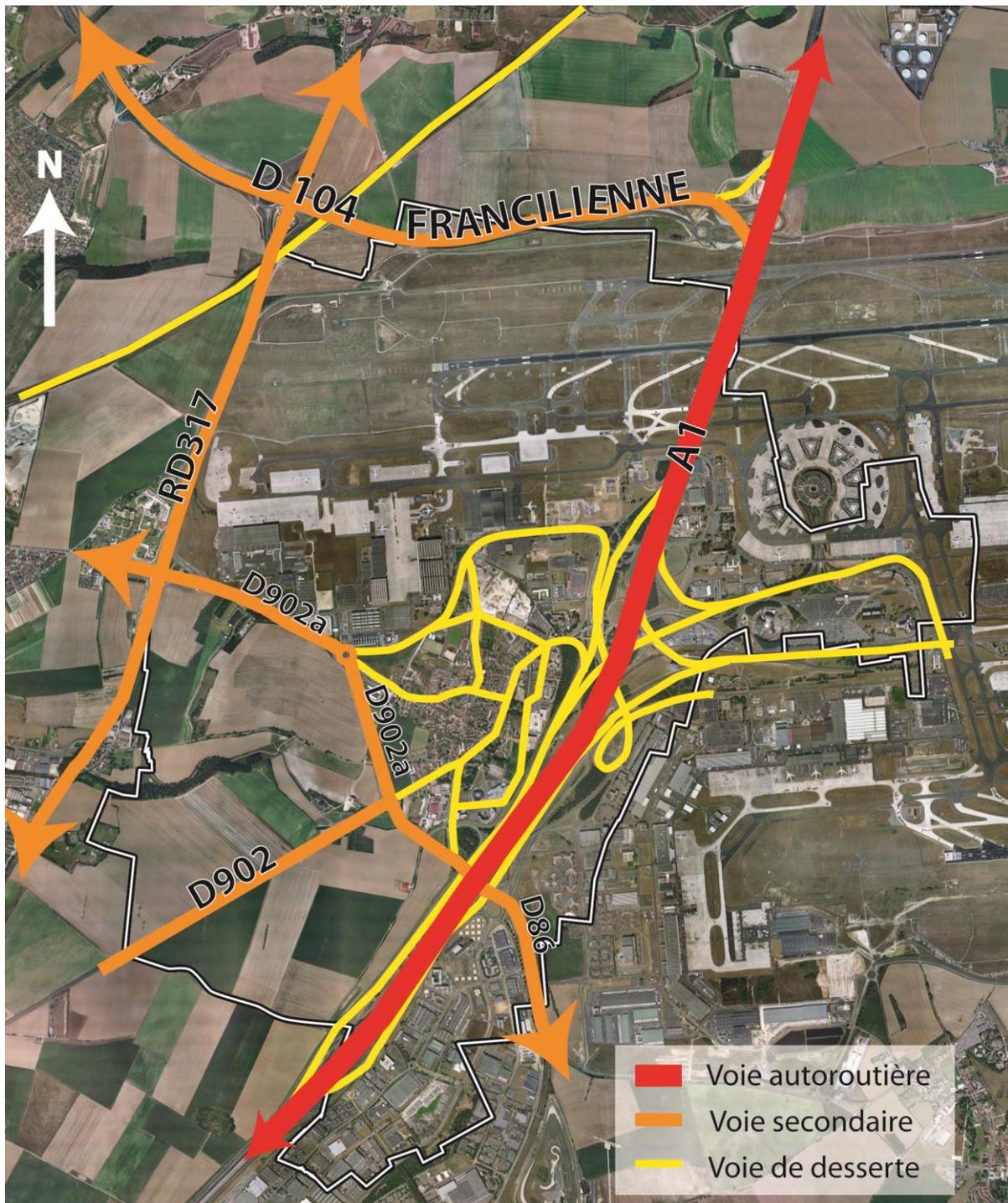
Reliée à l'A1 depuis 2001, elle connaît de forte progression de trafic entre les RN184, RN1, RN16, RD317 et A1.

La RD317 (liaison PARIS-CAMBRAI), sensiblement parallèle à l'autoroute A1, dessert l'Ouest de la commune par l'intermédiaire d'un important carrefour dit « de la Talmouse ».

La RD902a relie Roissy à l'A1 et à la RD317 et dessert les zones de développement économique de la commune. Elle est également nommée déviation Sud de Roissy, ou RD184. Cette route assure la liaison avec Goussainville.

La RD902, route de Roissy à Gonesse, traverse la partie Sud du territoire et permet une jonction à l'avenue du Général de Gaulle qui irrigue le village.

Le réseau routier de Roissy-en-France



### 3.2.2. Le trafic automobile

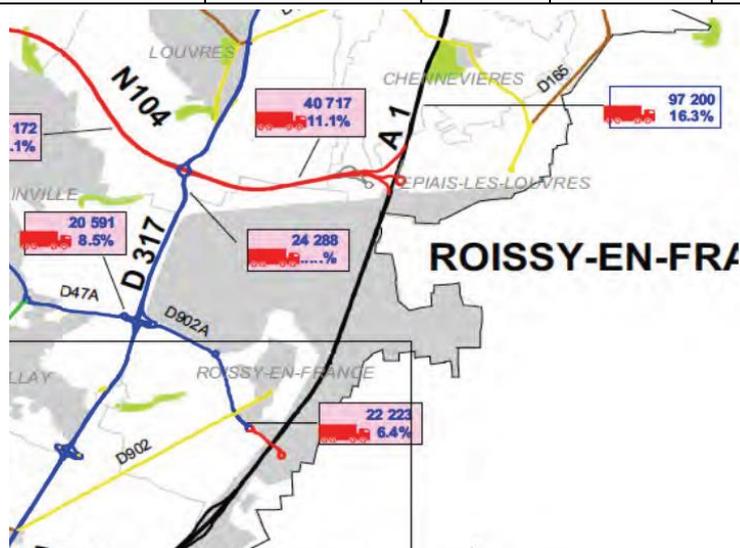
Malgré une densité en infrastructures importante (A1, A 104, plusieurs routes départementales), l'accessibilité du secteur connaît des difficultés : congestion routière importante, manque de liaisons Est-Ouest, saturation des échangeurs, faible performance et inadaptation de l'offre de transport en commun, notamment pour les flux en horaires décalés et ceux liés aux salons.

Les flux concernant le secteur se font essentiellement en transports individuels motorisés (voitures, camions, taxis, deux-roues motorisés) et la part modale des transports en commun reste faible.

**Les voies qui traversent le territoire de Roissy-en-France supportent des trafics très élevés.**

#### 3.2.2.1. Evolution du trafic sur les principales voies routières de la commune entre 2004 et 2010

Voie	Trafic moyen journalier annuel en 2004	Trafic moyen journalier annuel en 2010	Variation 2004-10	Taux de poids-lourds en 2004	Taux de poids-lourds en 2010	Variation 2004-10
A1	92 505	97 200	+ 5%	18,3 %	16,3 %	- 10%
RD317	26 517	24 288	-8%	8,6 %	8,5 %	0%
Liaison Cergy-Roissy	39 498	40 717	+ 3%	10,6 %	11,1%	+ 10%
RD902A (portion RD902-bretelle A1)	20 078	22 223	+ 2,5 %	12,4 %	6,4 %	-10 %



**L'autoroute A1 présente un trafic en hausse de 5% entre 2004 et 2010.**

Sur la section de l'autoroute au Nord de Roissy, le trafic varie de 97 200 à 84 700 véhicules/jour.

En heure de pointe et notamment le matin (HPM), la circulation est particulièrement ralentie (vitesses moyennes entre 0-30km/h).

**La N104 (francilienne) présente un trafic en hausse de 3% entre 2004 et 2010.** Ce trafic élevé, combiné à la discontinuité de l'aménagement à la Croix Verte contribue à des ralentissements quotidiens en direction de Cergy.

**La RD317 présente une baisse de trafic importante de 8% entre 2004 et 2010.** Cette baisse est due à sa mise en sécurité qui a eu pour conséquences de réduire sensiblement le niveau de capacité des voies et ont sans doute favorisé un report sur l'autoroute A1.

**La RD902A présente une hausse de trafic de 2,5% entre 2004 et 2010.**

### **3.2.2.2. Le trafic sur les principales voies routières de la commune en 2013**

Les données de circulation 2013 sur les RD 317, RD902 et RD902A indiquent les trafics journaliers suivants :

- la RD317 compte un trafic compris entre 25 000 et 50 000 véhicules/jour
- la RD902A compte un trafic dense puisqu'elle totalise entre 20 000 et 25 000 véhicules/jour avec 7% de poids lourds et atteint un fort trafic à son extrémité Est supérieur à 25 000 véhicules/jour
- la RD902 comptabilise un trafic plus modéré avec moins de 5 000 véhicules/jour

Les prévisions d'évolution du trafic interne et externe indiquent que celui-ci devrait connaître une augmentation importante au regard des projets urbains et notamment économique inscrits au Contrat de Développement Territorial Cœur Economique Roissy Terres de France.

Plus précisément la RD317 sera impactée directement par l'implantation du projet dit A-Park sur la commune du Thillay, et à plus long terme par celui du Triangle de Gonesse au Sud de la commune de Roissy en France.

### **3.2.3. Les projets d'infrastructure routière**

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

Les développements urbains prévus sur le territoire vont conduire à une augmentation du trafic routier qui, même s'il est absorbé en partie par une augmentation de l'offre et de l'usage des transports en commun, aura du mal à être absorbé par le réseau viaire existant.

**L'enjeu pour le territoire consiste à compléter le réseau viaire notamment Est-Ouest.**

L'amélioration de l'accessibilité du territoire est notamment conditionnée par un aménagement d'importance : le bouclage Nord-Est de la Francilienne, primordial pour organiser et hiérarchiser les différents trafics de transit et d'échange du secteur de Roissy.

#### **3.2.3.1. Le bouclage de la Francilienne A104 à l'Est de Roissy**

Le bouclage de la francilienne à l'Est de l'aéroport permet de compléter le maillage du réseau magistral reliant Roissy et les pôles régionaux de Cergy et Meaux, déchargeant l'A1 et les axes secondaires. Il contribuera notamment à soulager à décharger le réseau secondaire (RD902a notamment) et à y donner plus de place pour les transports en commun de surface et pour les modes doux (marche à pied, deux roues).

Ce maillon est indispensable au fonctionnement du territoire de Roissy compte-tenu des perspectives de développement du secteur. En assurant le contournement de l'agglomération, ce maillage du réseau magistral joue un rôle important dans la hiérarchisation du réseau viaire et dans le report modal. Cette opération de contournement Est de Roissy par la Francilienne consiste à :

- assurer le bouclage de la Francilienne (A104) entre la RN2 dans le département de Seine-et-Marne et la RN104 dans le département du Val d'Oise, au niveau de l'échangeur avec A1,
- créer un accès Est à la plate-forme aéroportuaire afin de décharger l'accès principal par l'A1 et améliorer la desserte des nouvelles aérogares situées à l'est de l'aéroport.

#### **3.2.3.2. La mise à 2X2 voies de la RD 902a**

Ce projet concerne la section comprise entre le carrefour de la Talmouse (avec la RD 317) et le carrefour du Terroir sur le côté Sud de la voie.

La RD 902a est identifiée comme route départementale de première catégorie structurante ce qui souligne le rôle majeur de cette voie dans une liaison Ouest-Est qui relie la RD 317 et la rive Est de l'A1 et qui participe à la desserte du pôle aéroportuaire de Roissy et des zones d'activités implantées à Roissy-en-France.

Le fort développement de cette partie du territoire de la Plaine de France a conduit cette voie à la saturation en termes de trafic.

La réalisation de l'opération de mise à 2X2 voies de la RD 902a permettra d'accroître la capacité de cet itinéraire et ainsi d'améliorer l'accessibilité à la plate-forme aéroportuaire et le fonctionnement des zones d'activités. L'intérêt général de l'opération a été confirmé à l'occasion de l'enquête publique (2007). La déclaration d'utilité publique a été prononcée par le Préfet du Val-d'Oise le 22 avril 2008.

Par ailleurs, le Département s'est engagé à étudier l'aménagement en boulevard urbain de la RD 902a, entre la route de l'Arpenteur et le carrefour dit "du Terroir" avec des aménagements en faveur des transports commun (voies dédiées, aide au franchissement,...), dans le cadre plus général de la création d'une liaison performante entre Goussainville et la plate-forme aéroportuaire. Dans ce cadre, des études de circulation sont en cours. Les travaux débiteront en 2015 et s'étaleront sur 2 ans.

Pour améliorer la fluidité de la RD902a d'autres projets routiers sont également prévus à l'horizon 2020 :

- Création d'une bretelle d'entrée sur A1 Paris depuis la RD 902a Ouest
- Elargissement à 2 files de la sortie du Parc Mail
- Elargissement à 2 files de la sortie de la bretelle RD317 Sud à l'approche du giratoire Est de l'échangeur de La Talmouse.

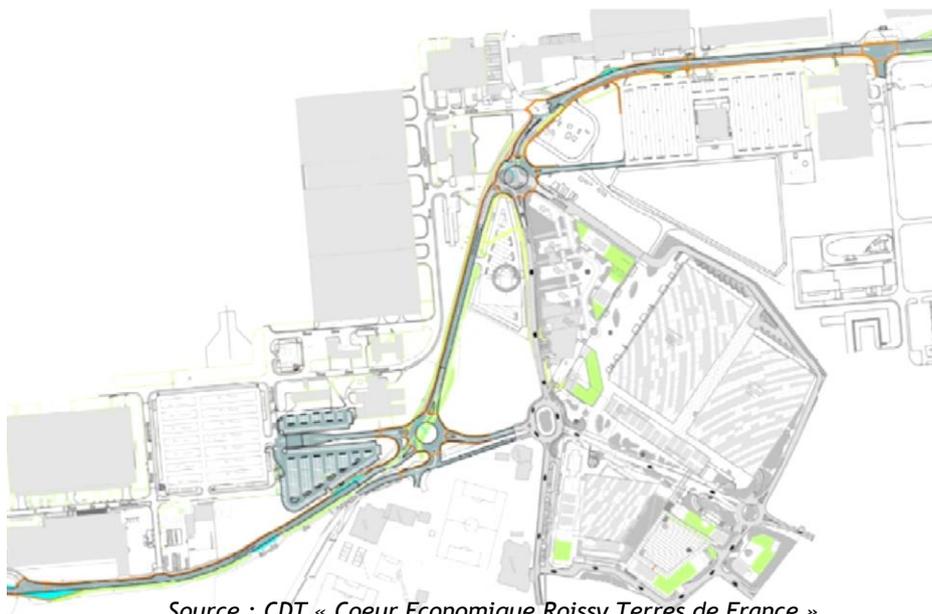
### 3.2.3.3. Le réaménagement de la route de l'Arpenteur

L'objectif de cette réflexion est d'abord d'accompagner les développements de Fedex, ITC, Air France Industries,... afin d'anticiper l'augmentation des flux et des échanges au Nord-Ouest de la plateforme aéroportuaire.

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

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

#### Réaménagement de la route de l'Arpenteur



Source : CDT « Coeur Economique Roissy Terres de France »

### 3.2.3.4. Réaménagement des voiries du secteur Hyatt

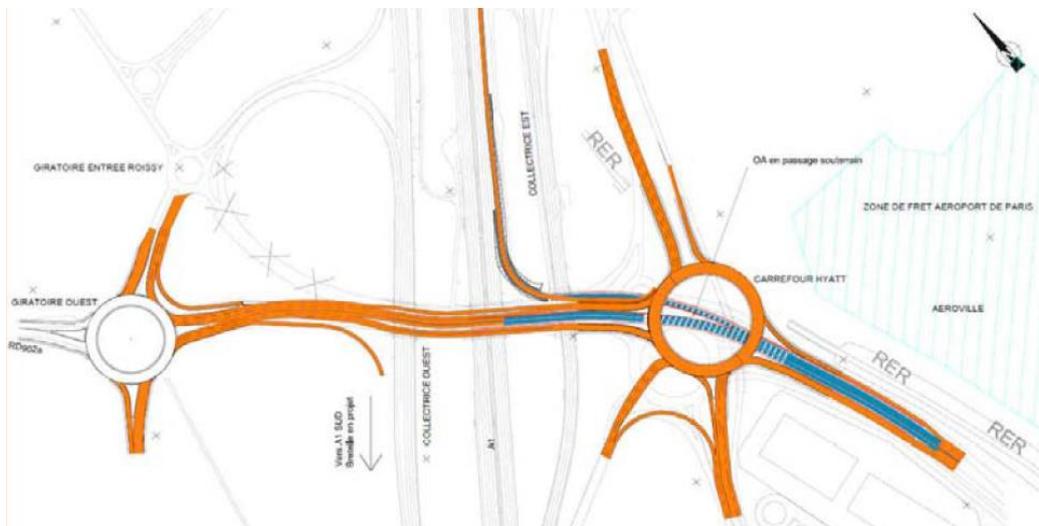
Le système d'échanges entre l'autoroute A1 d'une part et le réseau routier structurant d'autre part (RD 902a, route du Noyer du Chat, route de la Croix au Plâtre, déviation de Roissy et avenue du Bois de la Pie) est compliqué et peu lisible du fait de :

- la coexistence de deux réseaux viaires structurants,
- l'absence d'accès à l'A1 vers le Nord depuis le secteur contraint à des allongements de parcours pour les véhicules à destination du Nord et de l'Ouest de l'Île-de-France. Ces kilomètres supplémentaires sont effectués sur la partie plus saturée de l'autoroute A1 (les véhicules rejoignent l'échangeur avec la RD 170 pour repartir vers le Nord) et sur le réseau principal.
- un fort trafic sur l'échangeur et les voiries environnantes avec un réseau qui n'est pas en mesure d'accueillir des flux supplémentaires dans de bonnes conditions.

Le réaménagement des voiries dans le secteur Hyatt pourrait être envisagé à terme, pour améliorer les conditions de circulation actuelles, notamment pour les liaisons Est-Ouest et absorber le trafic généré par les projets de développement du territoire.



Source : CDT « Coeur Economique Roissy Terres de France »



### 3.2.3.5. Le projet dit de « déviation de la RD47 »

Ce projet de contournement Sud de Le Thillay, consiste en une voie nouvelle de liaison reliant les RD47, RD317 et RD902A.

Cette liaison Est-Ouest permettra d'améliorer l'accessibilité routière aux projets situés à l'Est de l'autoroute A1 depuis le Val d'Oise (voir au-delà si les échanges avec la RD317 sont rétablis au carrefour de la Patte d'Oie).

Elle met en liaison les secteurs de développement majeurs que sont le Triangle de Gonesse et la zone d'activités Paris Nord 2 ainsi que la future opération Aérolians.



Source : CDT « Coeur Economique Roissy Terres de France »

### 3.2.3.6. L'aménagement des abords du centre Aéroville

Les travaux ont consisté à créer deux giratoires, une voie de contournement, ainsi que les accès au centre de commerces et de services.



### 3.3. TRANSPORTS COLLECTIFS

#### 3.3.1. Le réseau ferroviaire

##### 3.3.1.1. La situation existante

La commune de Roissy-en-France n'est pas directement desservie par le RER. Néanmoins, elle profite de la proximité des gares « Charles de Gaulle 1 » sur l'aéroport, « Parc des Expositions » à Villepinte sur la ligne B du RER, et de celle de Goussainville sur la ligne D.

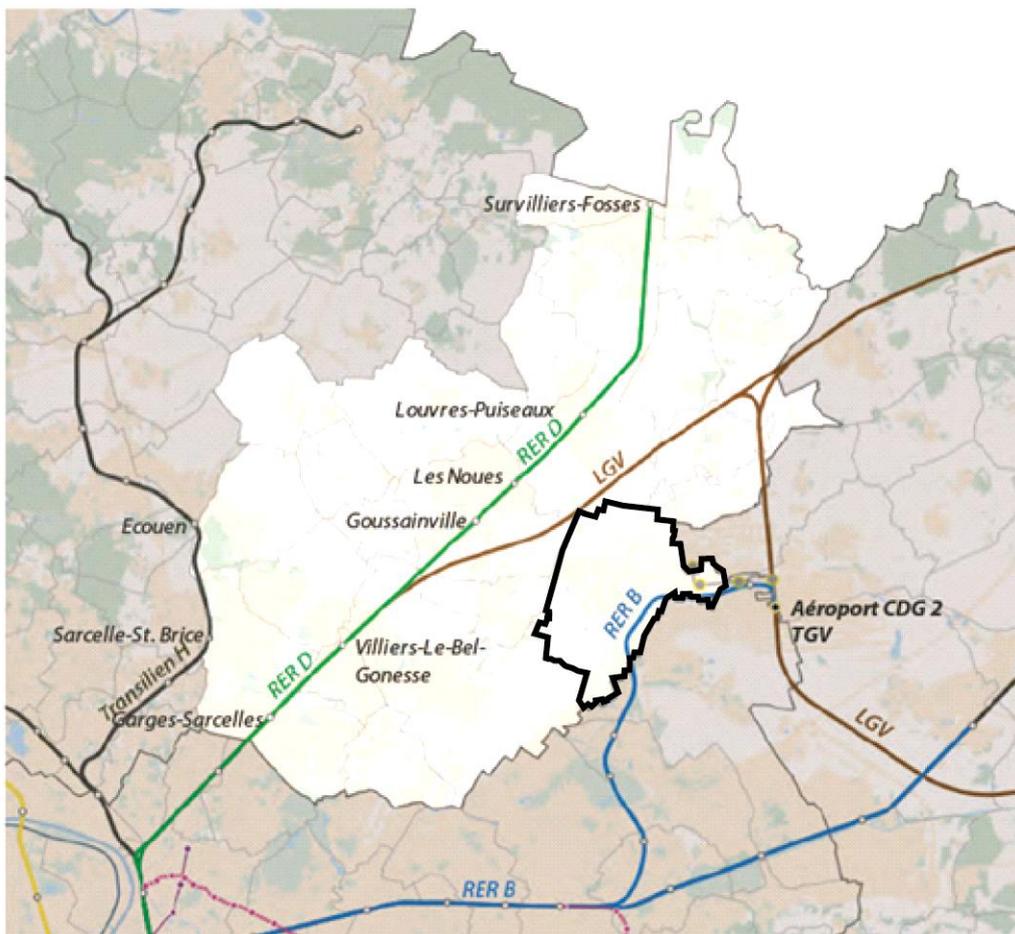
Ces lignes RER, situées à moins de 15 minutes de la commune par les réseaux d'autobus, placent Roissy-en-France à une trentaine de minutes du centre de Paris.

Plus spécifiquement l'aéroport Paris-Charles De Gaulle est desservi par :

- Une gare TGV : liaisons vers Lille, Bruxelles, Amsterdam et Cologne ;
- La ligne RER B « Gare du Nord / Aéroport Charles de Gaulle ».

Au sein de l'aéroport, il existe un métro automatique de type VAL, le CDGVAL (Charles De Gaulle Véhicule Automatique Léger) assurant un système de navettes gratuites pour relier les trois terminaux de l'aéroport, les gares RER et TGV ainsi que les parcs de stationnement éloignés.

Les réseaux ferrés du SIEVO



Source : IAURIF

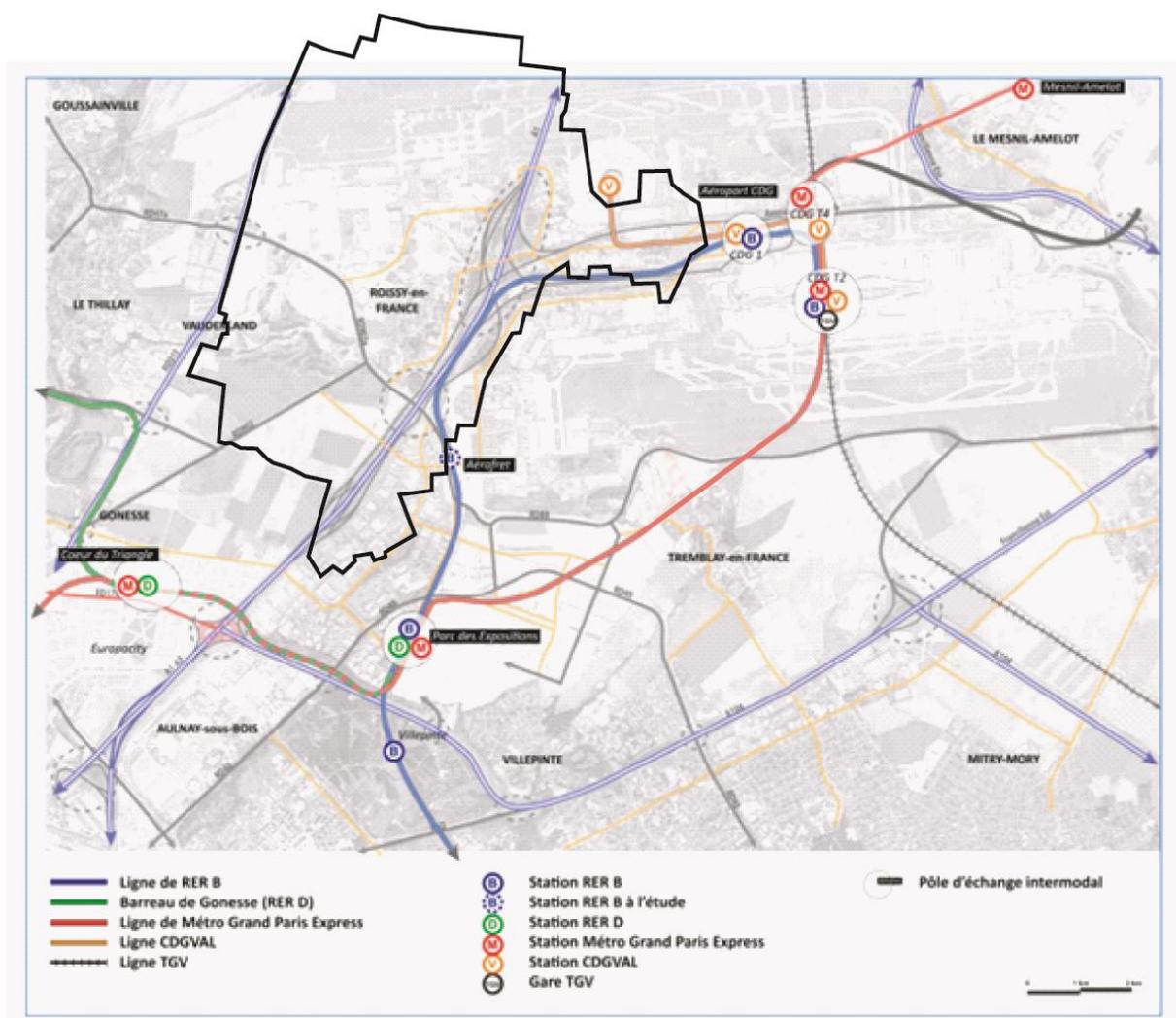
### 3.3.1.2. Les projets de transports collectifs

La très forte dynamique d'emploi du pôle de Roissy ne peut se poursuivre qu'à la condition d'une évolution majeure des modes de déplacements terrestres au profit des transports collectifs. C'est la raison pour laquelle, il est prévu un certain nombre de projets structurants pour améliorer la mobilité et l'accessibilité par le biais notamment du Grand Paris.

#### ❖ Quatre gares du Grand Paris

Pour dynamiser le développement économique de la métropole parisienne et mettre en relation l'aéroport CDG et le Parc International des Expositions avec l'ensemble des pôles économiques et urbains du Grand Paris, l'Etat, par le biais de la société du Grand Paris, prévoit la desserte du territoire par le réseau du Grand Paris Express et la réalisation sur le secteur de quatre gares nouvelles :

- une gare **au niveau du PIEX à Villepinte** en interconnexion avec le RER B et le futur débranchement du RER D. La gare du PIEX a vocation à devenir un pôle d'échange multimodal majeur du territoire.
- deux gares **au cœur de l'aéroport Paris Charles de Gaulle avec deux gares**, la première au Terminal 2, la seconde dans la zone de Roissypole / futur Terminal 4.
- une gare à Gonesse au cœur du projet d'aménagement du **Triangle de Gonesse**.



Source : CDT « Coeur Economique Roissy Terres de France »

❖ **La création souhaitée par les collectivités d'une gare supplémentaire sur la ligne B du RER** entre le parc des expositions et l'aéroport Charles de Gaulle, qui devrait s'appeler « **Aérofret** ».

Cette gare permettrait de desservir la vaste zone intermédiaire d'emplois, située entre les stations RER PIEX et CDG Terminal 1. En effet, plus de 6 km séparent les gares du Parc International des Expositions de Villepinte et CDG1, alors que l'espacement moyen entre les arrêts de la ligne B se situe entre 1 et 1,5km.

Une étude menée par les collectivités qui portent le Contrat de Développement Territorial Cœur Economique Roissy Terres de France a estimé le potentiel d'usagers d'une nouvelle gare. Parmi les 25 000 voyageurs estimés, 9000 proviendraient d'un report modal depuis la route du fait d'une meilleure accessibilité à certaines zones d'emploi depuis la ligne B du RER.

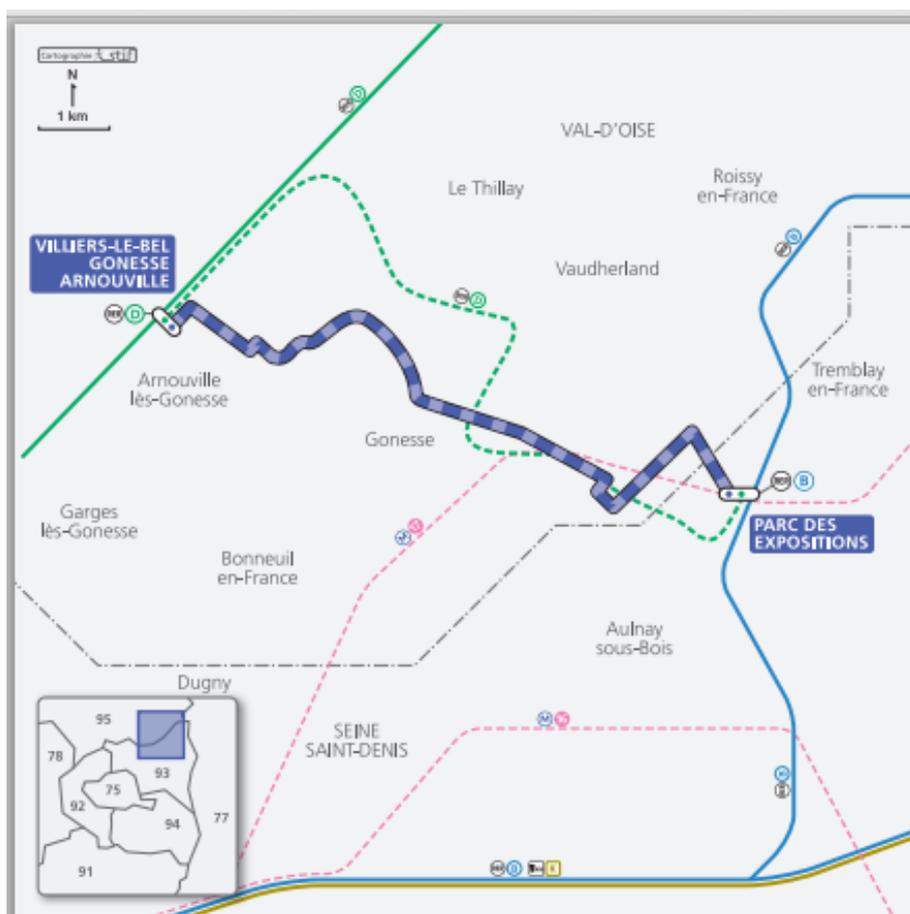
Outre ce transfert modal notable, ce sont 7000 voyageurs quotidiens qui seraient issus d'un report depuis la gare du PIEX. Grâce à une meilleure répartition des flux entre les gares du RER B, celle-ci serait moins soumise aux phénomènes d'hyperpointe constatée lors des salons.

L'implantation de la gare Aérofret sur le territoire du Contrat de Développement Territorial Cœur Economique Roissy Terres de France permettrait :

- un accès plus aisé à l'emploi
- un rééquilibrage des flux sur le territoire du CERTF à même de soulager les pôles d'échange existants (PIEX et Roissypôle) dont les capacités d'accueil sont actuellement problématiques.

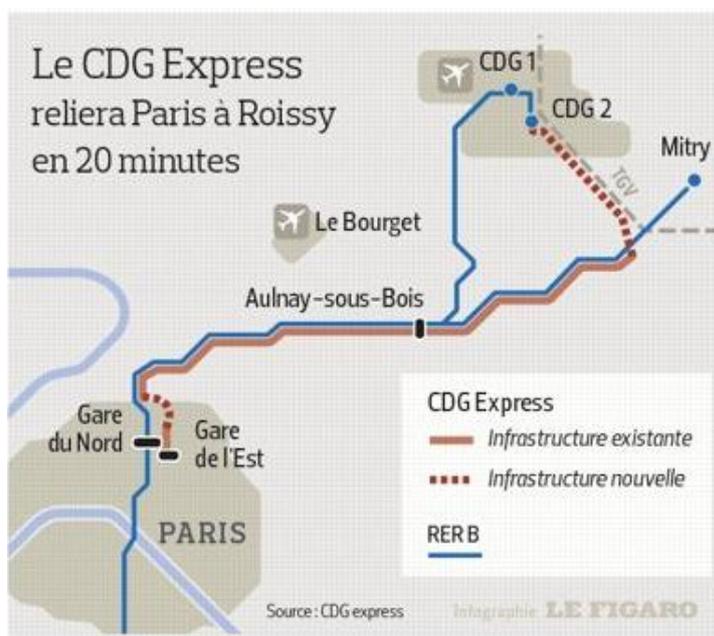
❖ **Le BHNS Villiers le Bel – Gonesse – Arnouville – Parc des Expositions de Villepinte**

La création de la ligne de bus en site propre Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville / Parc des Expositions de Villepinte consiste à relier les RER D et B dans le nord de l'Île-de-France. Ce projet a pour principal objectif de renforcer l'offre de transport sur les territoires du Grand Roissy en évitant, en particulier, de transiter par Paris pour réaliser un trajet de banlieue à banlieue.



### ❖ Le « Charles de Gaulle Express »

A terme, l'aéroport devrait être relié par une navette « CDG Express » entre les aéroports de Paris CDG et la gare de l'Est. Le temps de trajet sera ramené à 20 minutes, avec une fréquence d'un train toutes les 15 minutes. Ce projet, dont les travaux commenceront en 2017, fera 32 km dont 23 km sur des voies existantes.



### ❖ CAREX

Cargo Rail Express est un projet de service européen de fret ferroviaire à grande vitesse permettant le report modal des camions et des vols courts et moyens courriers, connecté à plusieurs pôles aéroportuaires et logistiques européens (première phase du réseau Euro Carex : Amsterdam-Schiphol, Liège-Bierset, Londres, Lyon Saint Exupéry, Paris Charles de Gaulle et l'Allemagne). Le terminal CAREX de Cœur Economique Terres de France sera situé sur la commune de Goussainville sur une surface de 72 ha. (Il a été envisagé l'implantation d'un second terminal Carex sur Tremblay en France sur une échéance beaucoup plus lointaine)

### ❖ Ligne TGV Roissy-Picardie

Le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie est un projet de maillage du réseau ferroviaire qui consiste en la création, dans le Val-d'Oise, au nord de Roissy, d'une ligne nouvelle de 6 kilomètres reliant la Ligne à Grande Vitesse d'interconnexion (qui dessert la gare Aéroport Paris Charles de Gaulle 2 TGV) à la ligne classique Amiens-Creil-Paris, associée à des aménagements sur les voies et dans les gares de la ligne classique.

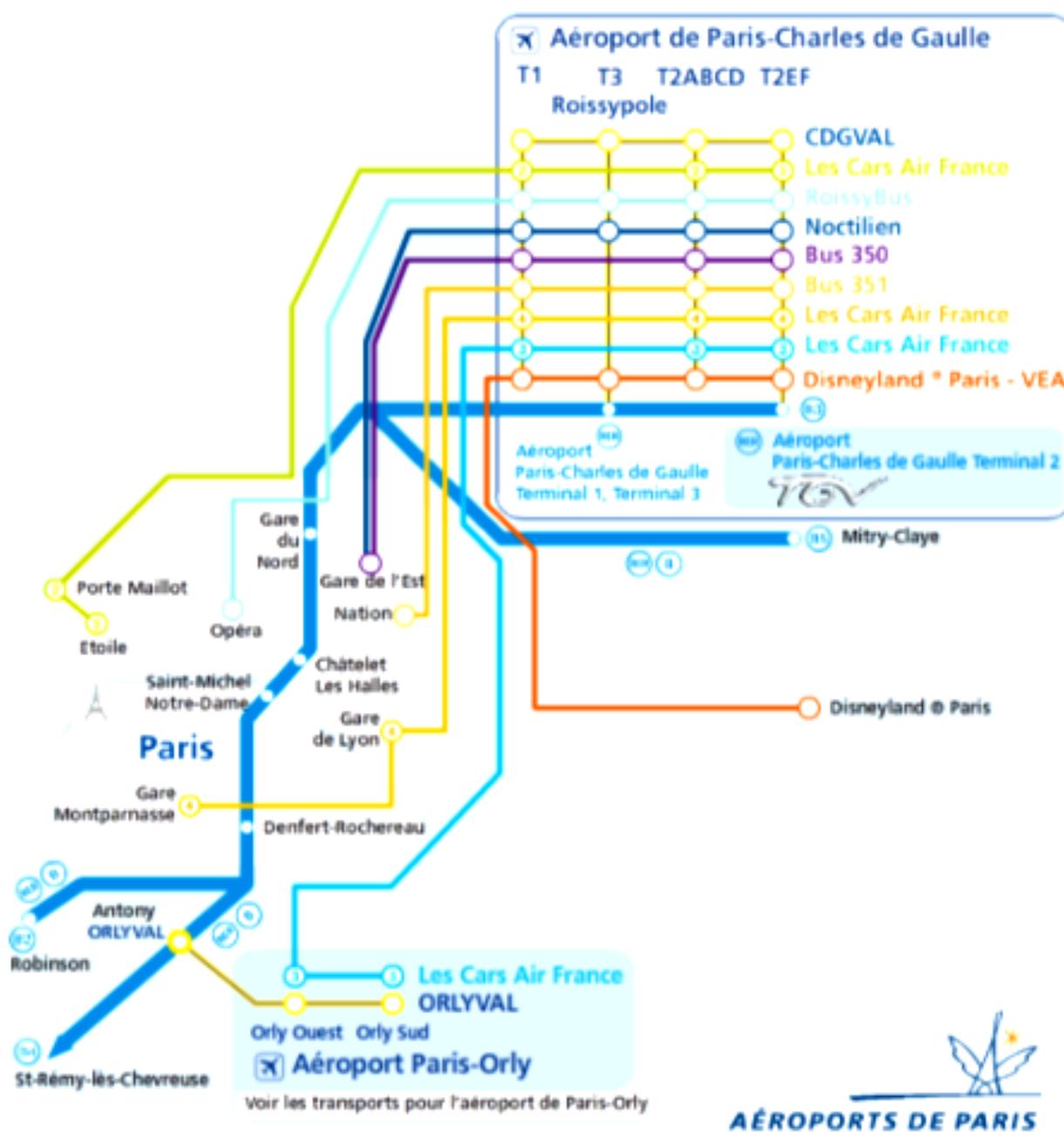
### 3.3.2. Le réseau d'autobus

Bien que la commune ne soit pas desservie par le RER, elle dispose d'une offre en transports en commun satisfaisante. Le développement de cette offre de transport est notamment lié à la présence du pôle d'emploi et de transport de la plateforme aéroportuaire Roissy – Charles-de-Gaulle.

#### 3.3.2.1. La situation existante

##### ❖ La desserte de l'aéroport

Plusieurs lignes d'autobus relient les aéroports et Paris ainsi que l'aéroport d'Orly (notamment le service Roissy Bus de la RATP et les Cars Air France). Une importante gare routière est située au-dessus de la gare RER-CDG1 et CDG2, d'où partent de nombreuses lignes à destination de la région parisienne.



## ❖ La desserte du territoire communal

Un réseau de lignes d'autobus permet de relier la commune de Roissy-en-France aux différentes gares environnantes. Il se compose principalement des lignes suivantes :

- Les lignes d'autobus du réseau CIF : 32, 32ZA, 39, 43, 93 et 349.
  - La ligne 32 en provenance de Goussainville-Le Thillay : mêmes arrêts que la ligne 95-02 ; A noter que la ligne 32 est prolongée la nuit par Filéo, transport à la demande à destination de l'aéroport.
  - La ligne 32ZA, même itinéraire que la 32 mais partant directement de la gare RER de Goussainville vers les zones d'activité de Parc Mail et du Moulin à Roissy-en-France, puis se dirigeant vers l'aéroport sans passer par le centre-ville de la commune (arrêt route de l'Arpenteur, devant FedEx). Cette ligne circule en heures de pointe.
  - La ligne 39, reliant Roissy pôle RER - Parc des Expositions RER - Villepinte Les Mousseaux - Vert Galant RER. Cette ligne traverse le site sans faire d'arrêt à ce jour.
  - La ligne 43, reliant Roissypôle RER à Sevran Livry RER qui dessert plus particulièrement le secteur de Paris Nord II.
  - La ligne 93, en provenance de Bobigny (métro Pablo Picasso) et passant dans la zone hôtelière de Roissy-en-France, allée des Vergers.
  - La ligne 349 reliant Parc des Expositions RER - Fret -Roissypôle RER - Route de l'Arpenteur.
- Les lignes 95-02 et 95-18 du réseau d'autobus Busval d'Oise, qui relèvent depuis janvier 2013 du STIF.
  - La ligne 95-02, en provenance de Montmorency, avec 2 arrêts à moins de 500m du site (« Bergerie » chemin de Montmorency et « Village » en centre-ville)
  - La ligne express 95-18 (depuis Cergy-Préfecture) dont les arrêts les plus proches sont situés au début de la route de l'Arpenteur, devant FedEx).
- La ligne Mobilien 100, vers Persan avec un arrêt notamment route de l'Arpenteur et pour la desserte de Aéroville.
  - 3 lignes d'autobus scolaires du réseau d'autobus Grand R de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France : R106, R111 et R113.
  - La ligne 22 du réseau Transvo. La ligne 22, au départ de la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville. Cette ligne ne circule qu'aux heures de pointe et s'arrête devant le siège de Roissy Porte de France, avenue Charles de Gaulle ; un arrêt d'autobus à proximité immédiate permet des liaisons rapides notamment vers le centre ancien et l'aérogare.

Parmi ces lignes, les plus performantes sont les lignes 32 et 95-02, avec une fréquence de passage toutes les 15 minutes.

La ligne 32 relie les gares RER de Goussainville et l'aérogare CDG1. Elle dessert six arrêts sur la ville : Convention (en limite de la zone aéroportuaire), Airapolis (entrée nord au niveau du rond-point des hôtels), Village (dans le centre ancien), Bergerie (dans le secteur Ouest du village, rue Jean Moulin), Roissy Parc et Parc du Moulin (au Sud du village) et Aéroville.

La ligne 95-2 relie Roissy-en-France à l'aérogare numéro 1 à l'Est et à la mairie de Montmorency à l'Ouest, via le Thillay, Gonesse, Sarcelles et Groslay. Cette ligne dessert sur Roissy les arrêts Chesneau, Village, Bergerie et Roissy Parc.

Après 21 heures, le **service Filéo** service de transport à la demande à destination de la plateforme de Paris CDG, prend le relai et fonctionne 24h/24 et 7j/7.



Source : cif-bus.fr

**Une ligne de bus directe « Roissy-Bus »** rejoint la station « Paris-Opéra » à l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle

**Deux lignes de bus noctiliens** desservent l'aéroport CDG :

- **La ligne N140** part de la Gare de l'Est via « Porte de Paris
- **La ligne N143** part de la Gare de l'Est via Sevrans-Livry RER

## ❖ **Les transports scolaires**

Le réseau de bus Grand R est le réseau de bus de la Communauté d'agglomération Roissy Porte de France (CARPF). Il est exploité par *Les Courriers d'Ile de France*(CIF) et dessert Roissy-en-France uniquement pour les services scolaires.

Trois lignes de bus sont mises à disposition des collégiens, lycéens et étudiants. Ces bus ne circulent qu'en période scolaire.

La ligne R111 dessert le Collège François Mauriac, situé dans la ville de Louvres.

La ligne R113 dessert le Lycée Léonard de Vinci de Saint-Witz.

La ligne R106 dessert l'Institut Saint-Dominique à Mortefontaine.

Les arrêts desservis à Roissy-en-France sont « Le Chesneau », « Village » et « Bergerie ».

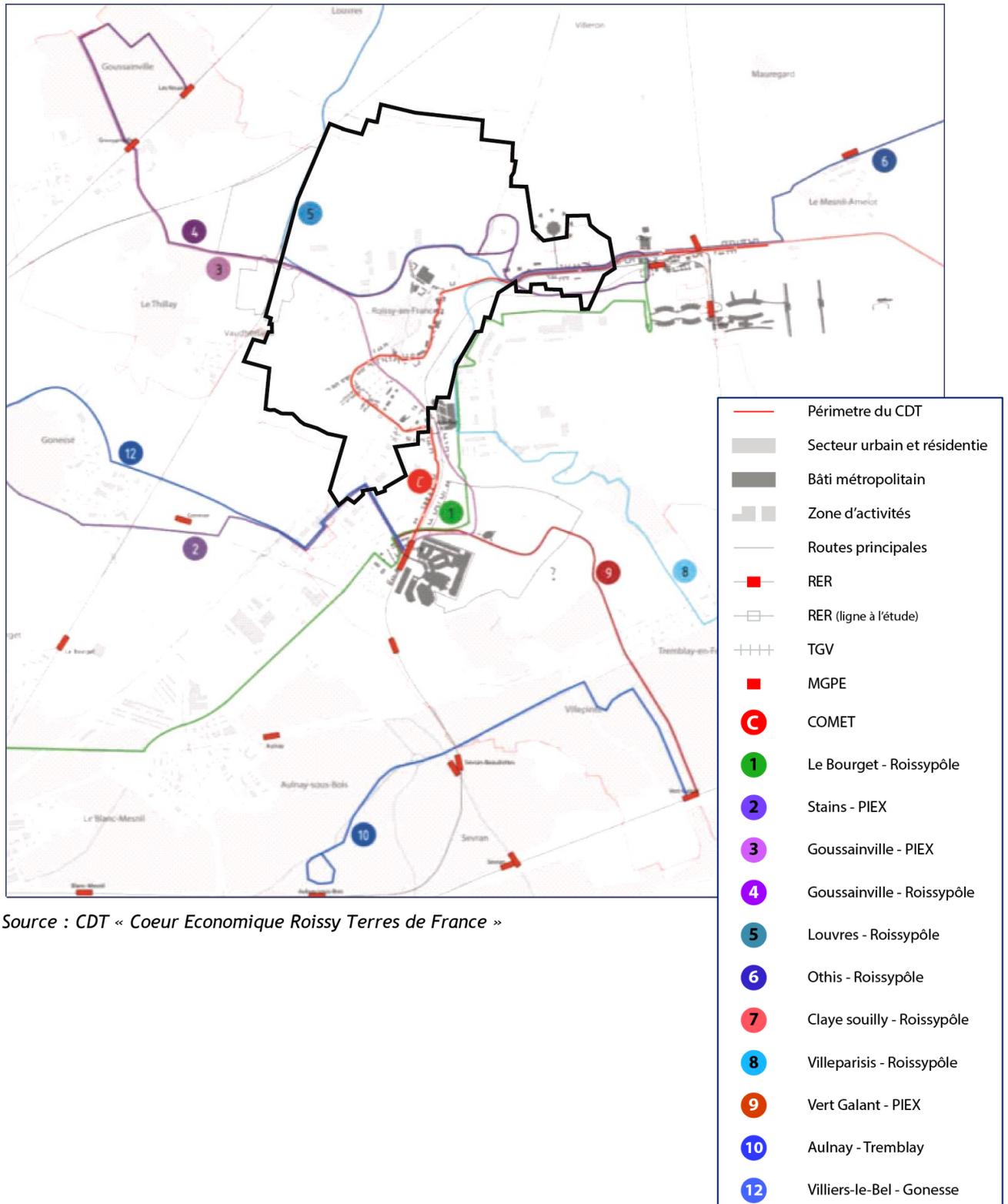
❖ **Des taxis communautaires** sont mis à disposition par la Communauté d'Agglomération Roissy-Porte de France et desservent l'ensemble du territoire intercommunal. Les taxis sont réservés aux déplacements à caractère médical et social. Le service est limité à 6 courses par mois et par habitant. Les tarifs sont réduits et le service est gratuit pour les enfants de moins de 5 ans.

❖ **Un système de location de voiture à prix réduit « Papa Charlie »** est mis à disposition des demandeurs d'emploi sans moyen de transport pour se rendre sur le lieu de travail. Les pôles d'emploi où les demandeurs d'emploi peuvent se rendre sont les aéroports et les zones d'activités limitrophes hors Paris.

Le tarif réduit comprend le véhicule, l'assurance et l'assistance.

### 3.3.2.2. Les projets pour renforcer l'offre d'autobus

Dans le cadre du CDT « Cœur Economique Roissy Terre de France », le renforcement des transports en commun lourds doit également s'accompagner du renforcement de l'offre de transport en commun de surface afin d'offrir une desserte locale efficace pour irriguer les secteurs d'emplois et résidentiels, et pour assurer un rabattement depuis et vers les gares du réseau lourd.



Source : CDT « Cœur Economique Roissy Terres de France »

Pour répondre à ces objectifs, le Contrat de Développement Territorial Cœur Economique Roissy Terres de France s'appuie sur les réflexions en cours, initiées par le STIF sur la desserte en transport en commun afin de mettre en place un réseau de lignes structurantes intercommunales identifiées comme suit :

- **La ligne CoMet** (ligne rouge sur la carte ci-dessus) qui reliera Roissy-pôle au PIEX assurera la desserte interne du territoire en même temps que le cabotage entre les stations et gares des réseaux lourds (RER, Grand Paris Express, CDGVAL).

Elle ne sera pas exclusivement dédiée aux flux domicile-travail. Elle permettra notamment la mise en relation de différentes fonctions économiques, pourtant complémentaires, qui aujourd'hui ne sont pas reliées par un transport en commun (terminaux, hôtels, centre commerciaux, centres de congrès, aire de loisirs, zones d'activités...).

- **Un axe structurant de desserte des secteurs économiques** de Roissy-pôle au Bourget (ligne 1) : Le Bourget - Parc des Expositions – Zone cargo/Aéroville – Roissy-pôle

- **Des lignes visant principalement la mise en relation des secteurs plus résidentiels** au pôle d'emploi lié à la plateforme :

- Goussainville - Parc des Expositions (ligne 3)
- Goussainville – Roissy-pôle (ligne 4)
- Louvres – Roissy-pôle (ligne 5)
- Othis – Roissy-pôle (6)
- Claye-Souilly – Roissy-pôle (ligne 7)
- Villeparisis – Roissy-pôle (ligne 8)

- **Des lignes visant davantage le rabattement vers les gares** et la desserte des quartiers situés entre les gares du réseau lourd :

- Aulnay RER Aulnay – RER Vert Galant (ligne 10)
- RER Vert Galant - RER Parc des Expositions (ligne 9)
- TLN Stains Cerisaie - Parc des Expositions (ligne 2)
- Garges/Sarcelles RER - Le Bourget RER

**Actuellement, trois de ces projets de transports collectifs en site propre (TCSP) sont identifiés et en cours d'étude par le STIF :**

- **Goussainville - Parc des Expositions (ligne 3)**
- **Goussainville – Roissy-pôle (ligne 4)**
- **Louvres – Roissy-pôle (ligne 5)**

**A noter que ces trois projets de lignes emprunteraient la RD902A, qui à terme pourra recevoir un site propre bus.**

### 3.4. LE RESEAU DE « CIRCULATIONS DOUCES »

#### 3.4.1. La situation existante

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de réseau structuré de circulations douces sur l'ensemble du territoire de la commune. Ce déficit est en grande partie dû à la fragmentation de l'espace par les infrastructures de transports (autoroute, routes départementales, ...) et à la sectorisation des fonctions qu'elle induit (zones d'activités, grands équipements, secteurs résidentiels du village...).

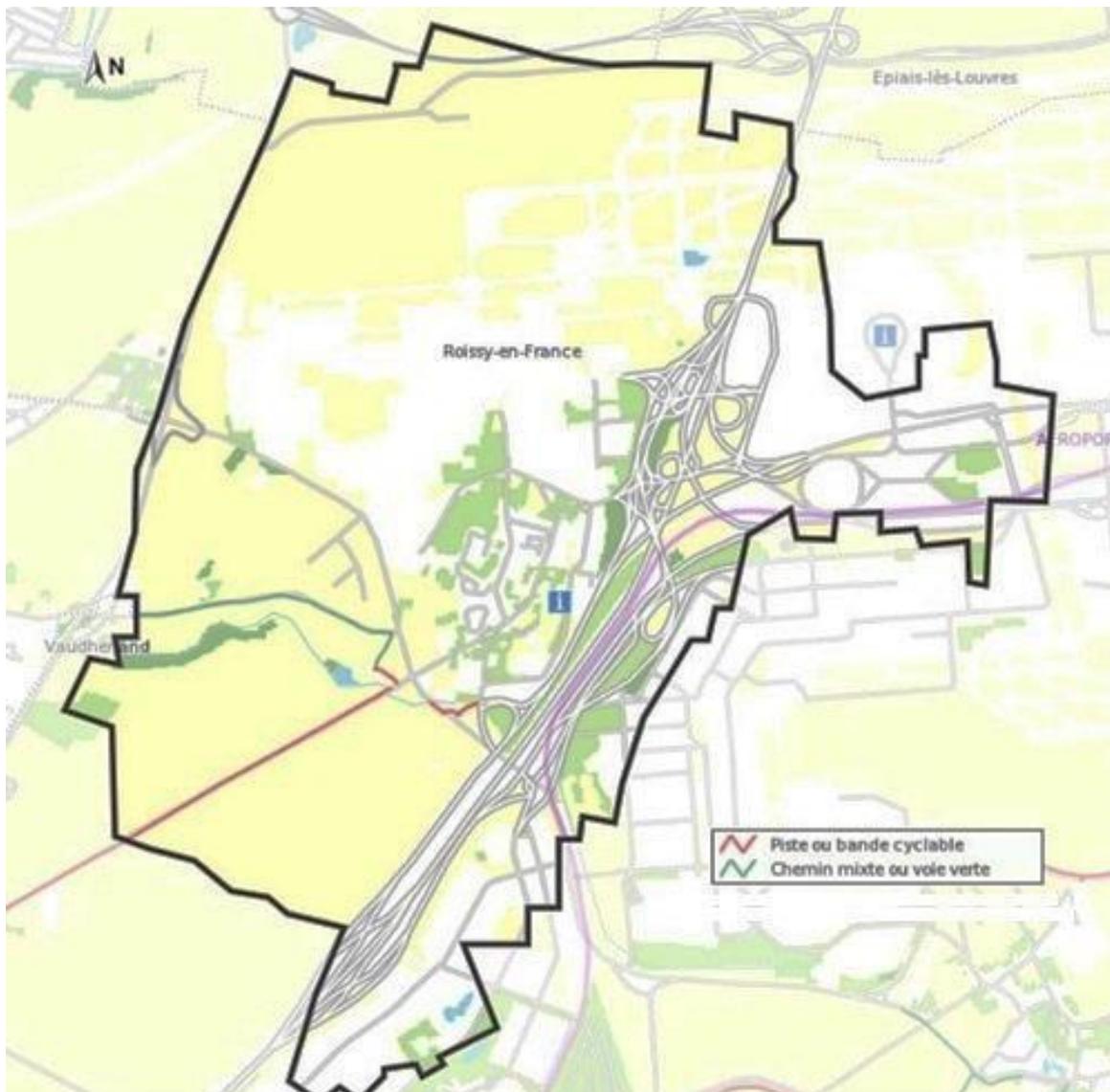
**Seul le secteur de la Vallée Verte** possède des chemins de randonnées et des voies cyclables.

En valorisant le réseau de cheminements piétons et cyclistes, le projet de l'aire de sports et de loisirs de la Vallée Verte répondra aux enjeux du Plan de Déplacements Urbains et devrait encourager ce type de développement sur les territoires environnants de Vaudherland et du Thillay pour créer de grandes boucles de randonnées inter communales.

Les différentes boucles proposées sur le site de l'aire de sports et de loisirs de la Vallée Verte permettront des liaisons possibles avec le village, Vaudherland, les différentes ZAC économiques et notamment leurs pôles de services, les arrêts d'autobus.

Au village de Roissy-en-France, de nouveaux aménagements comme celui qui a été réalisé sur le square de la Concorde intègrent des cheminements piétonniers.

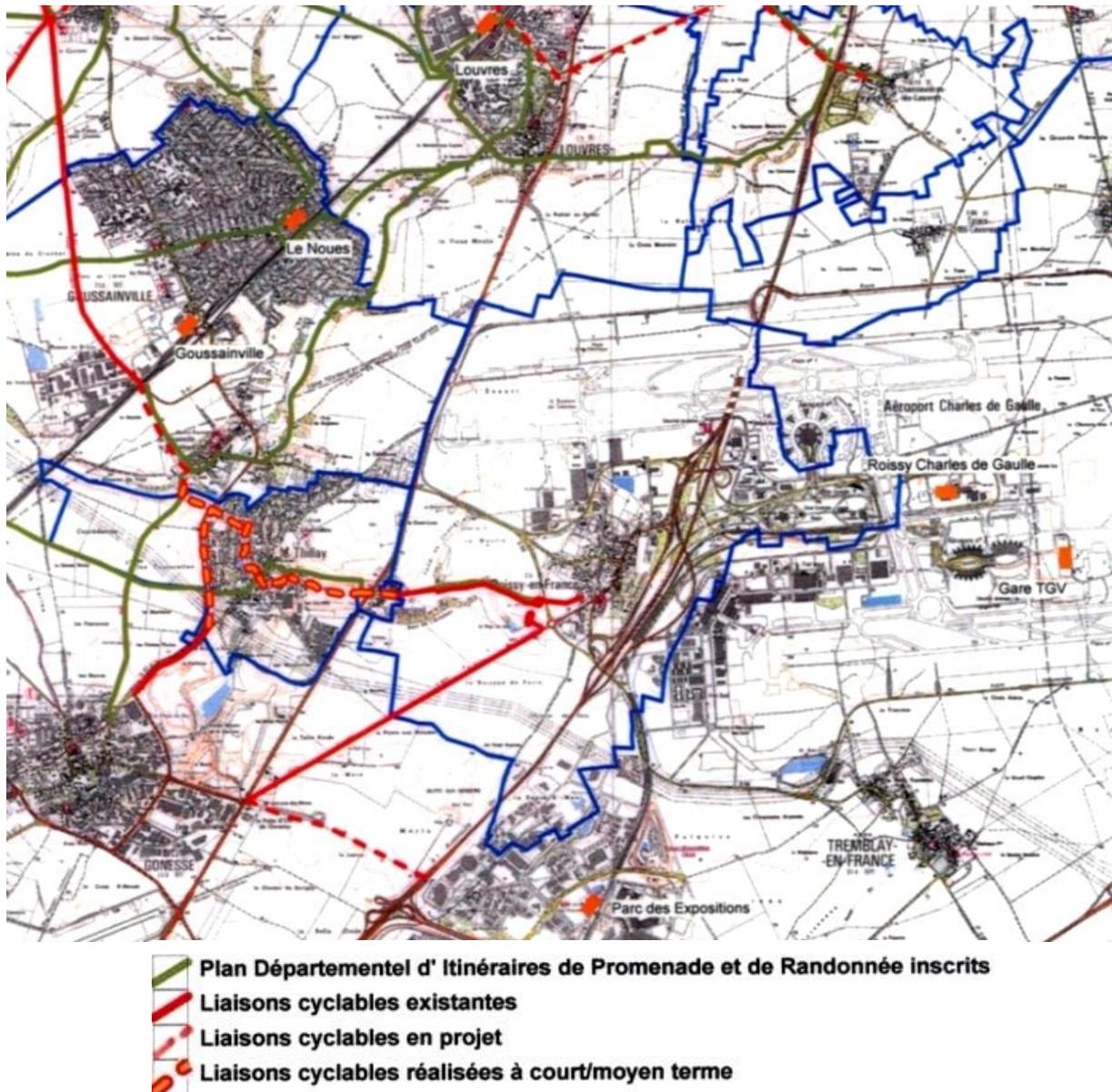
Les portions d'itinéraires cyclables qui existent sur le territoire sont situées **le long de la RD902**, au départ du giratoire de la Porte de France en direction de la Patte d'Oie de Gonesse



### 3.4.2. Les projets pour renforcer les circulations douces

#### 3.4.2.1. Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables

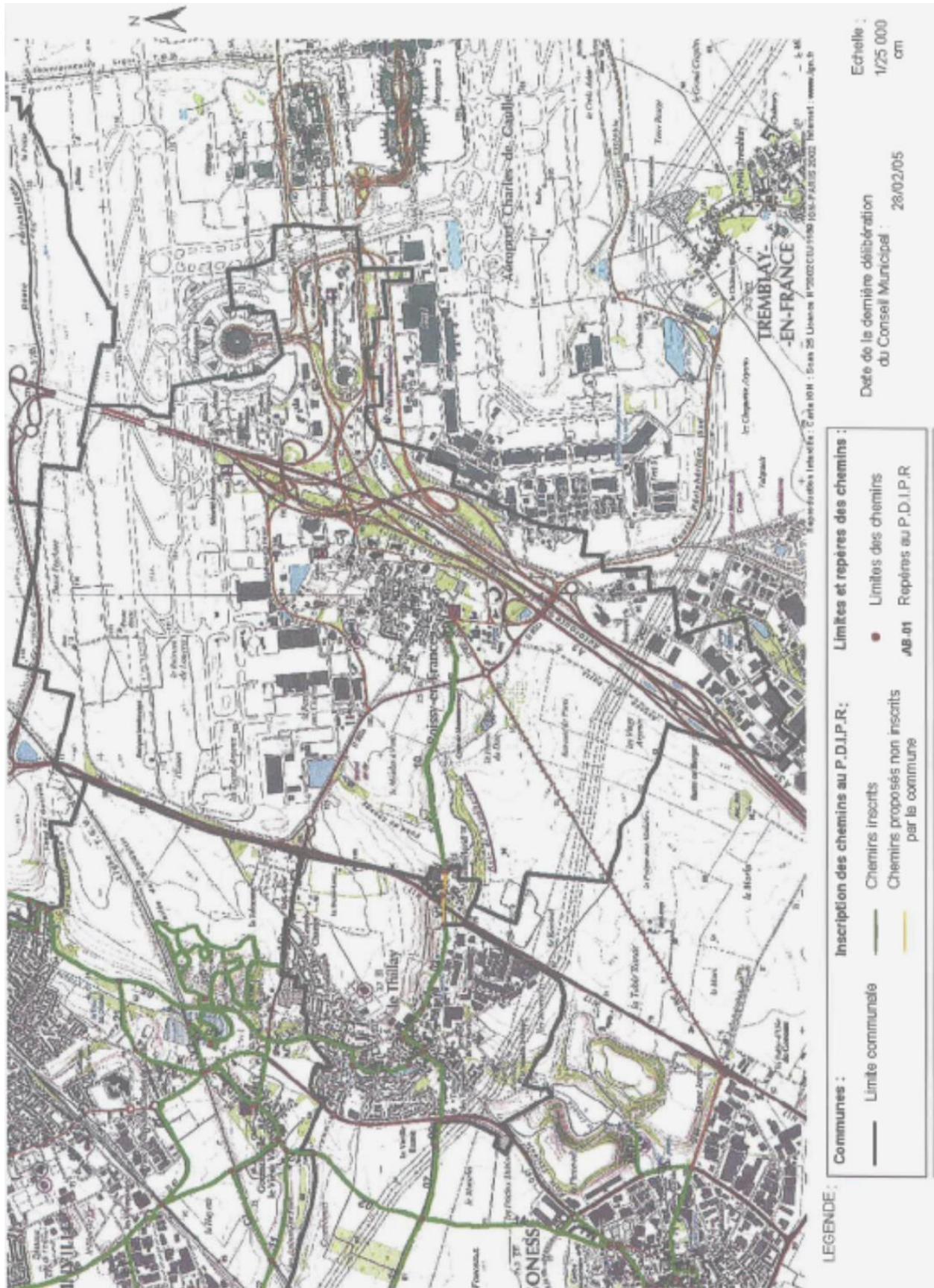
Actuellement, la place du vélo reste encore marginale, même si des signes d'évolution existent comme le projet de mise en place d'un SDIC (schéma départemental des itinéraires cyclables) qui illustre le prolongement des liaisons cyclables existantes vers Goussainville et Le Thillay.



Source : Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France

### 3.4.2.2. Le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée

Le territoire de Roissy-en-France est également concerné par le Plan Départemental des Itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR), notamment le secteur de la Vallée Verte concerné par un chemin inscrit.



### 3.4.2.3. Les projets du CDT « Coeur Economique Roissy Terres de France »

Le développement du maillage du réseau des modes doux prévu dans le cadre du CDT doit permettre d'assurer des continuités entre les secteurs économiques, résidentiels et de loisirs.

Il s'agit d'aménager des liaisons sécurisées et lisibles en complément des réseaux existants connectés aux transports collectifs pour proposer une alternative aux déplacements individuels motorisés au sein d'un territoire fortement congestionné par la circulation automobile.

Le projet prévoit la création de 60 km de cheminements dans une logique maillée à l'échelle de l'ensemble du territoire du CDT.

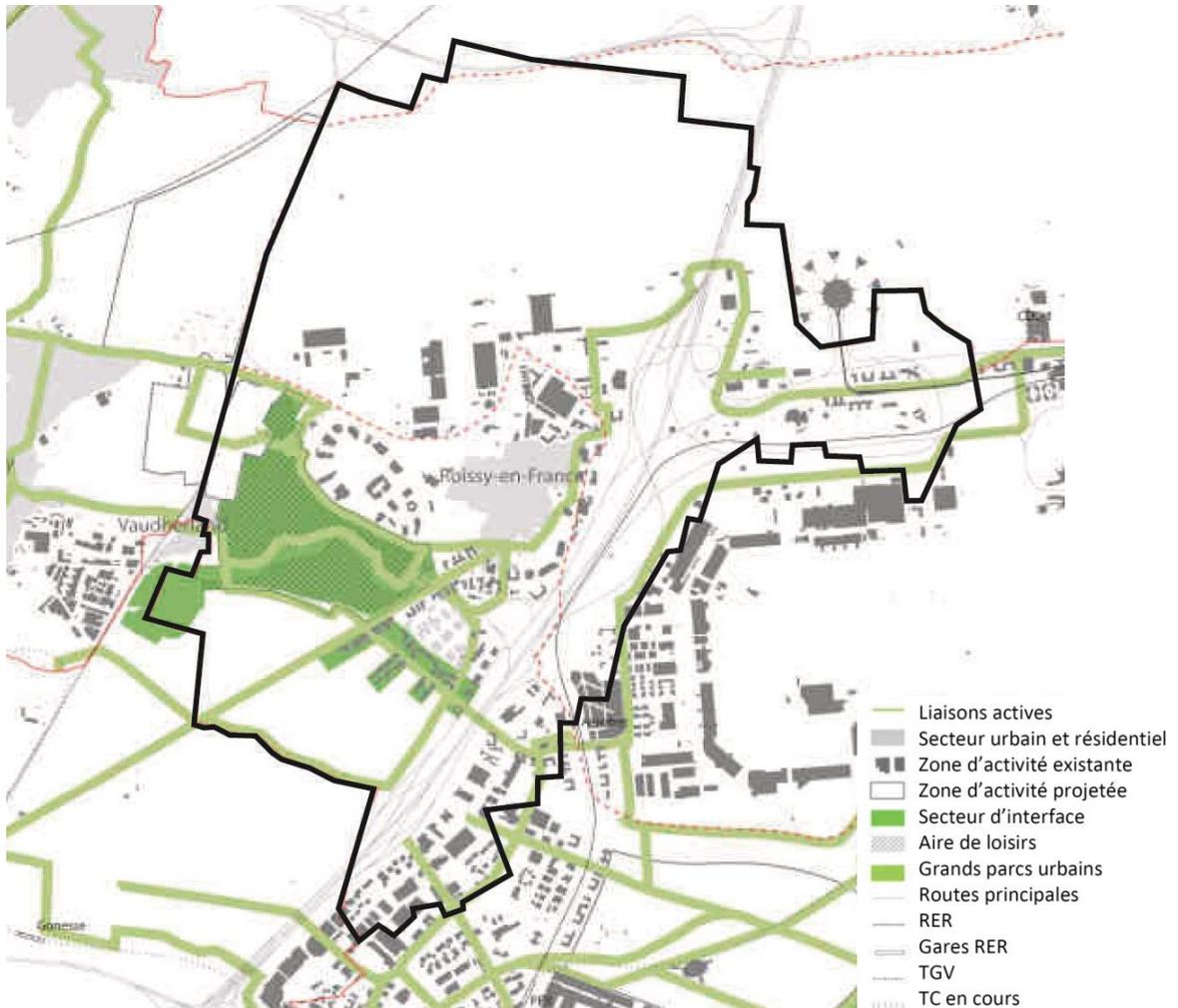


Source : CDT « Coeur Economique Roissy Terres de France »

Les aménagements prendront plusieurs formes (bande cyclable, piste cyclable, voie verte, zone 30 avec contre sens cyclable, zones pacifiées,...) selon qu'ils se situent en secteurs résidentiels ou d'activités, dans des parcs ou espaces paysagers, ou à proximité d'un transport collectif.

Des aires de stationnement vélos seront aménagées au droit des gares (Goussainville, Vert Galant, Parvis du PIEX, parvis d'Aérofret, CDG 1 et 2...) et dans les zones d'emplois et de loisirs (Paris Nord 2, Zone cargo, Vallée Verte, Aérolians, Roissypôle...), permettant de faciliter les mobilités au sein du territoire et l'intermodalité avec les transports collectifs lourds.

Sur le territoire de Roissy-en-France, ce maillage doux s'appuie sur le vallon de Vaudherland, avec l'aire de loisirs et de sports de la Vallée Verte, en liaison avec le parc hôtelier jusqu'à la plateforme aéroportuaire. Ce dernier est également relié au parc d'activités Paris Nord 2, via le projet du Trapèze.



Source : CDT « Coeur Economique Roissy Terres de France »

## 3.5. STATIONNEMENT

### 3.5.1. Le stationnement public motorisé

La commune de Roissy-en-France dispose de parkings permettant de stationner à proximité des différents équipements publics.

Dans le village, 666 places sont mises à la disposition des Roisséens, dont 22 places en arrêt minute. En outre, le sous-sol de l'Orangerie dispose d'un parking privé de 34 places.

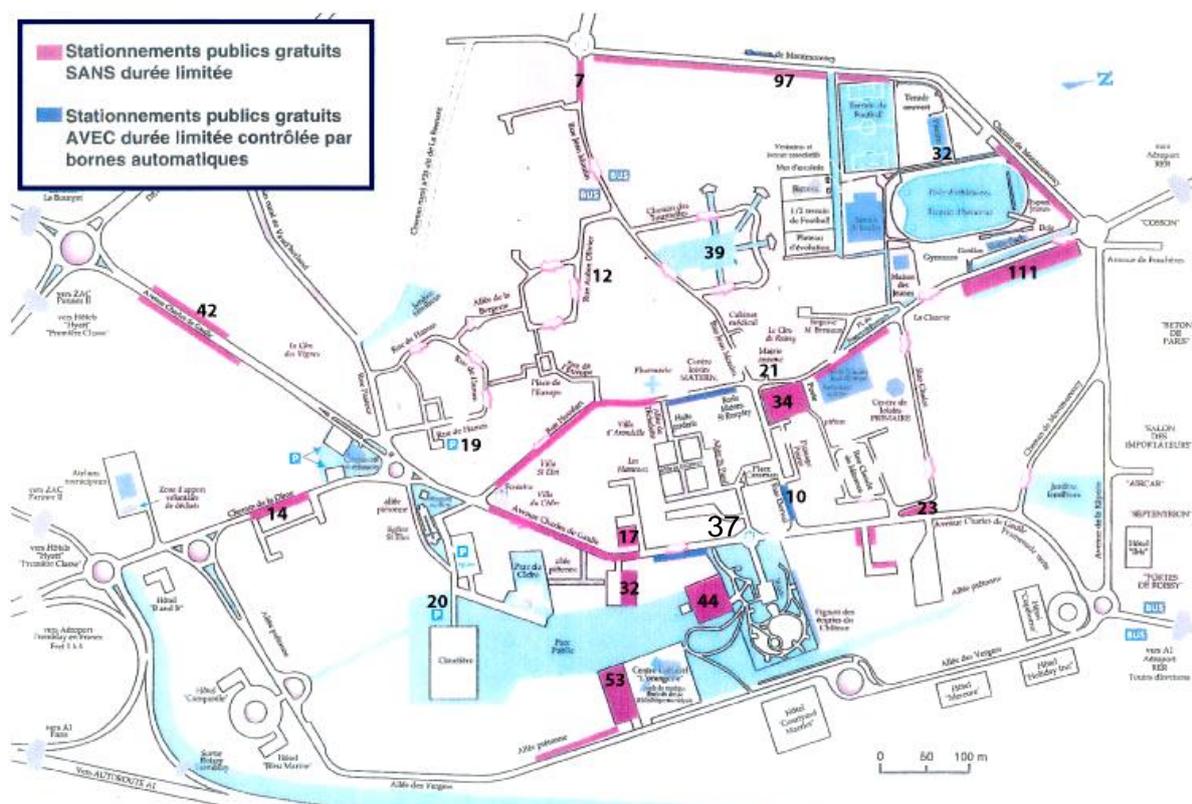
Le stationnement sur les trottoirs est interdit dans tout le centre ville pour tous les espaces publics. Afin de palier au manque de place dans le village de Roissy-en-France, la commune a mis en place en 2005 un **système de « stationnement-minute »**, permettant de faire gratuitement de très courts arrêts dans la journée (entre 7 heures et 19 heures) :

- Dans la rue Houdart, devant la pharmacie et la halte-garderie : temps limité à 20 minutes ;
- Dans la rue Dorval, en face de la boulangerie : temps limité à 15 minutes ;
- Dans l'avenue Charles-de-Gaulle, en face du bureau de tabac : temps limité à 15 minutes.

Ce système facilite ainsi l'accès aux commerces de proximité, grâce à une rotation fréquente du stationnement, évitant ainsi l'encombrement de la chaussée.

Un autre système de **stationnement gratuit** a été mis en place en 2006, Place du Pays de France, ainsi que dans la rue Houdart depuis la rue Chalot jusqu'à la rue Dorval : une borne délivre un ticket permettant de stationner gratuitement deux heures par jour. L'objectif est d'éviter les stationnements de longues durées, pouvant parfois s'étendre sur plusieurs jours. Il est à constater aujourd'hui aux abords de l'avenue Charles de Gaulle, une saturation de l'offre à l'heure de pointe du midi.

#### Emplacement des places de stationnement public dans le village de Roissy-en-France



Source : Mairie de Roissy-en-France

L'aéroport Paris – Charles De Gaulle dispose de plusieurs parkings destinés aux véhicules des voyageurs et des employés de l'aéroport. Il existe aussi des parkings privés situés à proximité de l'aéroport.



### 3.5.2. Le stationnement des véhicules hybrides et électriques

Aéroville accueille les véhicules électriques, avec 14 places spécialement réservées, équipées de bornes de rechargement.

Sur l'aéroport, le parking P<sub>EF</sub> situé entre les terminaux 2E et 2F accueille également 30 places de stationnement équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques.

ADP accueille également des points de charge pour recharger les véhicules électriques de sa flotte automobile.

Quelques hôtels sont également équipés ainsi que le site de la Communauté d'Agglomération Roissy-Porte de France.

Pour les années à venir, la volonté municipale reste d'équiper sur le territoire des équipements de bornes de recharges et places de parking pour les véhicules électriques. Ainsi le PLU intègre l'obligation d'alimenter les parcs de stationnement en électricité pour permettre la recharge des véhicules électriques ou hybrides rechargeables sur au moins 10 % des places.

### 3.5.3. Le stationnement des vélos

Compte tenu du peu de pistes cyclables sur le territoire, il n'existe pas à proprement parler aujourd'hui de stationnement spécifique pour les vélos. Celui-ci sera favorisé à terme dans le cadre du développement du maillage du réseau des modes doux prévu dans le cadre du CDT notamment.

Par ailleurs il est à rappeler que dans le cadre de la construction des nouvelles opérations privées, il est fait l'obligation de réaliser des locaux pour le stationnement des vélos.

### **3.5.4. Les possibilités de mutualisation des capacités de stationnement**

La mutualisation des capacités de stationnement s'inscrit dans une optique de diminution des places de stationnement, dans un cadre d'intérêt général et national décrit dans le Grenelle de l'environnement qui regroupe plusieurs volets tel que le respect de l'environnement, la limitation des gaz à effets de serre et le développement durable.

La mutualisation du stationnement constitue un enjeu, auquel la Ville répond depuis plusieurs années notamment dans le cadre du règlement du PLU, en zone UI1, par le biais de son article 12 concernant le stationnement notamment là où la diversité des fonctions est réelle. En effet cet article stipule que dans le cadre d'un projet de construction comprenant plusieurs destinations, il peut être autorisé, une mutualisation des places de stationnement pour les destinations de bureau, commerce, hébergement hôtelier, salle de conférences, hall d'exposition, show-room.

Etant donné la nature du projet de International Trade Center qui rassemble des composantes de programmes suivantes (hôtels, salles de séminaires, salle de congrès), le principe de mutualisation a été appliqué sur la base du taux d'occupation des hôtels en fonction du moment de la journée.

## 4. MORPHOLOGIE DU TERRITOIRE

### 4.1. HISTORIQUE

Bien qu'aucun vestige datant de l'époque préhistorique n'ait pu être mis à jour sur le territoire communal, Roissy-en-France fait partie d'une région depuis fort longtemps occupée.

Diverses poteries attestent de l'établissement d'habitations pendant la période de l'occupation de la Gaule par les Romains.

Les traces des premières constructions datent des XI<sup>ème</sup> et XII<sup>ème</sup> siècles. Le nom « Rosiaco », puis « Rosiacum » apparaît à cette même époque, dans les manuscrits des abbayes voisines.

**L'église Saint-Eloi** date de cette époque. Lors de récents travaux de restauration, des structures qui datent de l'époque Gallo-Romaine ont été découvertes.



Le village possédait également un Hôtel Dieu, petit hospice rural, qui est resté en activité jusqu'à la fin du XII<sup>ème</sup> siècle ; il n'existe plus à l'heure actuelle.

Le nom de « Roissy » apparaît en 1412 et « Roissy-en-France » dans un document datant de la fin du XV<sup>ème</sup> siècle.

**Le château de Roissy** a été édifié entre 1703 et 1709 pour Claude de Mesmes, seigneur de Roissy. Celui-ci a été presque entièrement détruit par un incendie à la Révolution et démolit au 19<sup>ème</sup> siècle. Il reste actuellement un tracé et quelques arbres du parc du château.



Vestiges des écuries du château

Un plan du village datant de 1768 présente un tracé des rues établi depuis des siècles. Celui-ci a peu évolué car il correspond globalement au tracé actuel.

N'ayant pu obtenir sa desserte par le chemin de fer, Roissy-en-France connut un faible développement économique et resta un village rural jusqu'au siècle dernier. Du fait d'une importante culture de la betterave sur le territoire, une distillerie et une sucrerie furent construites au début du XXème siècle.

Des années 1950 jusqu'à la fin des années 1960 Roissy-en-France conserve l'allure d'un bourg rural dont le parc total de logements se situait aux environs de 329 unités. La décision de créer l'aéroport international sur le territoire, rendue publique le 13 janvier 1964 conféra une renommée internationale à la commune.

Une forte période de croissance suivit les deux décennies suivantes, de 1968 à 1990. En l'espace d'une génération, le bourg rural a pris le rang de pôle économique.

Depuis la création de l'aéroport Roissy - Charles-De-Gaulle de 1974 à 1985, les premières poussées d'urbanisation se localisent dans la zone centrale du centre aggloméré. Le processus d'urbanisation des années 1980 et 1990 s'est ensuite étendu autour de ce noyau central.

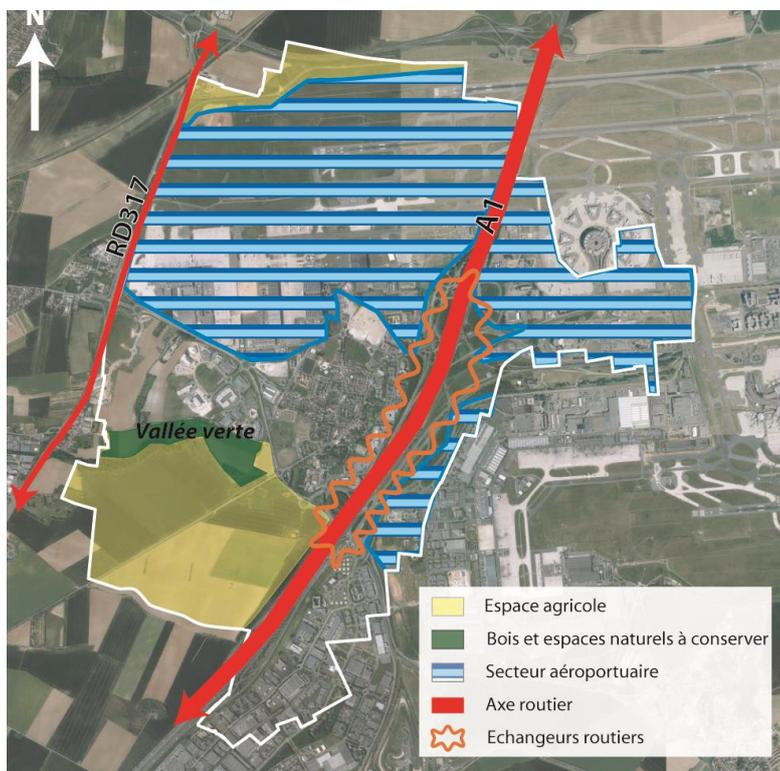
La création de l'aéroport international a généré la modification et le transfert d'importantes superficies de terres agricoles.

## 4.2. STRUCTURE MORPHOLOGIQUE ACTUELLE

### 4.2.1. La présentation générale

Le territoire de Roissy-en-France est conditionné par différentes « barrières » qui le compartimentent de la façon suivante :

- **Le secteur aéroportuaire** occupe plus de 50% du territoire et appartient à Aéroports De Paris (ADP). Cet espace est entièrement voué au fonctionnement de l'activité aéroportuaire : seules les installations et constructions nécessaires au fonctionnement du service aéroportuaire y sont autorisées.
- **Les axes routiers (A1 et RD317)** traversant le territoire du Nord au Sud et les nombreux échangeurs qui permettent l'accès à l'autoroute A1 créent non seulement une large emprise inconstructible sur le territoire, mais aussi une limite à l'urbanisation de la commune. Cette limite est tant liée à la difficulté de franchir les voies routières qu'aux nuisances engendrées par la circulation (bruit, pollution, etc.).
- **Les espaces boisés et naturels** constituent des espaces à préserver.
- **Les espaces agricoles** sont regroupés et constituent une limite à l'extension de l'urbanisation du village de Roissy-en-France. Ils permettent, en outre, de conserver le caractère rural de la commune.



Les grandes contraintes structurant le territoire de Roissy-en-France

Compte tenu de ces diverses limites à l'urbanisation, le territoire de Roissy-en-France se caractérise par des espaces aux vocations et aux modes d'occupation spécifiques :

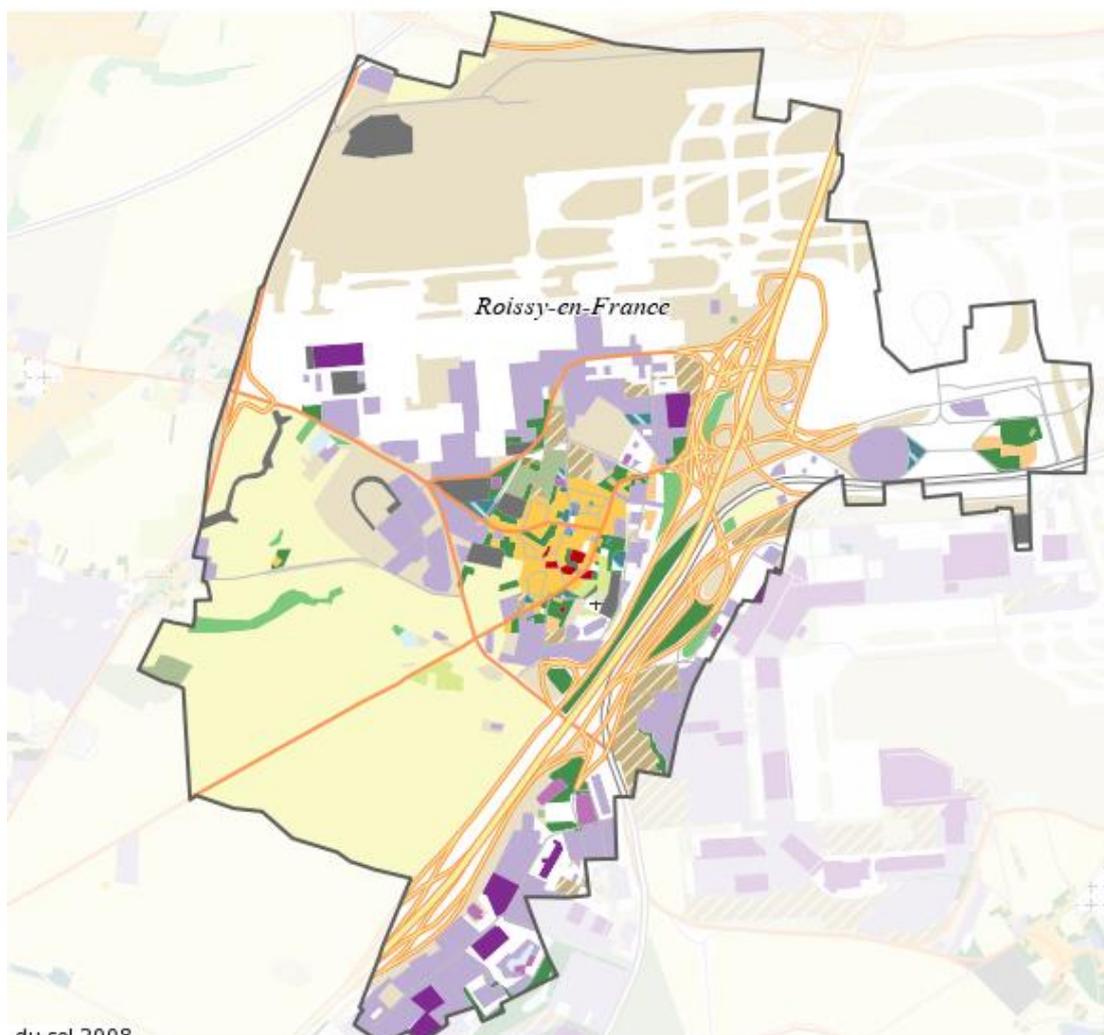
- Le secteur aéroportuaire sur la partie Nord du territoire ;
- Des espaces agricoles sur les parties Sud-Ouest et au Nord du territoire ;
- Le village concentré au centre du territoire sur un espace réduit ;
- Des secteurs voués à l'accueil d'activités économiques autour du village et au Sud-Est du territoire.

#### 4.2.2. L'occupation de sol et les capacités de densification et de mutation des espaces bâtis

La carte du mode d'occupation de sols de 2008, réalisée par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Ile de France, illustre également des entités contrastées sur le territoire.

La partie centrale est occupée majoritairement par de l'habitat qui couvre 30 hectares soit environ 2% du territoire, dont 22 hectares par d'habitat individuel.

La partie Sud présente un caractère agricole sur 270 hectares représentant environ 20% du territoire. La partie Nord est couverte par 830 hectares d'occupations liées au transport dont l'aéroport et ses espaces ouverts, représentant 60% du territoire.



du sol 2008

Source : IAURIF

##### Espaces ouverts artificialisés

- 11 Habitat individuel
- 12 Habitat collectif
- 13 Habitat autre
- 14 Activités économiques et industrielles
- 15 Entrepôts logistiques
- 16 Commerces
- 17 Bureaux
- 18 Sport (construit)
- 19 Equipements d'enseignement
- 20 Equipements de santé
- 21 Equipements culturels, touristiques et de loisirs
- 22 Autres équipements
- 23 Transports
- 24 Carrières, décharges et chantiers

- 1 Forêts
- 2 Milieux semi-naturels
- 3 Grandes cultures
- 4 Autres cultures
- 5 Eau
- Espaces agricoles, forestiers et naturels**
- 6 Espaces verts urbains
- 7 Espaces ouverts à vocation de sport
- 8 Espaces ouverts à vocation de tourisme et loisirs
- ++ 9 Cimetières
- 10 Autres espaces ouverts

#### 4.2.2.1. Le village

Compte tenu des multiples contraintes limitant l'urbanisation du territoire communal, le village de Roissy-en-France est resté compact et s'est densifié au fur et à mesure des années. Son urbanisation s'est opérée selon deux axes :

- Nord-Sud, le long de la rue Houdart et de l'avenue Charles de Gaulle ;
- Est-Ouest, le long des rues Jean Moulin et Dorval.

La partie agglomérée de Roissy-en-France s'est développée à partir d'un îlot ancien délimité par les rues Dorval et Houdart et l'avenue Charles De Gaulle. Ce noyau ancien regroupe un habitat de bourg rural traditionnel. Il s'agit d'anciennes maisons de ville de un ou deux niveaux au-dessus du rez-de-chaussée. Elles offrent parfois des ouvertures sous porches donnant accès à des cours intérieures.

La plupart des fermes se sont implantées autour de ce noyau central.

Actuellement, le noyau ancien s'organise autour de la place du Pays de France qui concentre la majeure partie des commerces et services de proximité de la commune. Sa situation au centre du village, au croisement des deux axes structurants, renforce son rôle central.



Plus au Nord, le square de la Concorde a fait l'objet d'un projet de requalification. Entouré par des espaces résidentiels et des équipements sportifs et scolaires, il représente un secteur de rencontre et de détente.

## Des noyaux anciens

Les îlots d'habitat ancien sont souvent organisés autour d'anciennes fermes. Au bâti ancien de type villageois s'insèrent des bâtiments rénovés et des constructions récentes. Il s'agit de constructions de niveau implantées à l'alignement de la rue. Ce type d'habitat, implanté à l'alignement et de hauteur modérée (R+1 et ponctuellement R+2) est principalement situé :

- Le long des axes structurants de la commune, les rues Dorval et Houdart, et notamment autour des places du square de la Concorde et du Pays de France ;
- A proximité de l'église Saint-Eloi, de part et d'autre de l'avenue Charles de Gaulle ;
- De part et d'autre de la rue Chalot ;
- Sur le côté Est de la rue Jean Moulin, face au nouveau lotissement des Tournelles.

### Rue Chalot



### Avenue Charles de Gaulle à proximité de l'église Saint-Eloi



### Square de la Concorde



## Des maisons de ville

Dans la continuité des noyaux anciens sont implantées, de petites maisons de ville réalisées la plupart du temps sous la forme d'opérations groupées. Elles poursuivent l'urbanisation du village en conservant une densité importante de logements individuels de taille réduite.

Il s'agit de constructions de niveau R+1+C, implantées à l'alignement de la voie ou légèrement en recul, notamment lorsqu'elles disposent d'un garage.

### Lotissement rue Claude de Mesmes



### Rues Dorval, Houdart et Charles de Gaulle



### Un habitat mixte relativement récent

Le village accueille également des lotissements d'habitats mixtes qui proposent une diversité d'habitat (habitat individuel et petits immeubles collectifs de niveau R+3).

Ces secteurs résidentiels sont situés :

- au Nord-Ouest du village avec le lotissement des Tournelles, qui constitue l'un des derniers grands projets résidentiels de la commune ;



- autour de la place de l'Europe ;



- au Sud-Ouest du territoire communal, à proximité du bâtiment accueillant les services de la Communauté d'Agglomération Roissy-Porte de France.

## Des lotissements pavillonnaires en périphérie

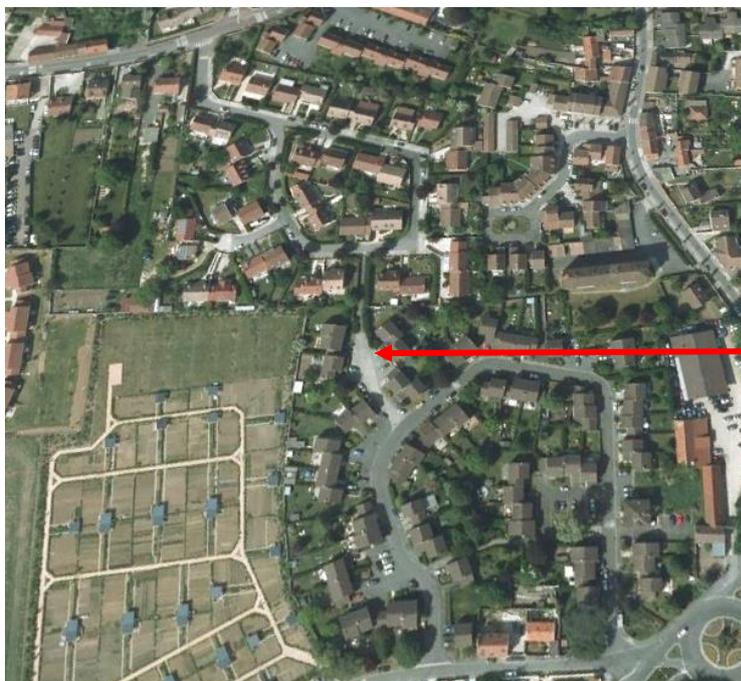
Plusieurs lotissements se localisent au Sud-Ouest du village et les pavillons réalisés notamment à sa périphérie Nord-Est ont été réalisés au coup par coup.

Globalement ces secteurs relèvent d'une grande qualité, tant au niveau de la taille des logements qu'au niveau paysager.

### Lotissement de la Bergerie autour de la rue Olivier Aubin



Les deux lotissements au Sud sont reliés entre eux notamment par une sente piétonne paysagée.



Allée de la Bergerie reliant la rue de Hamm à la rue Olivier Aubin



Les maisons individuelles créées en dehors des opérations d'ensemble sont de types et d'ancienneté variés : il s'agit tant de pavillons récents groupés par deux ou trois, que de maisons individuelles datant du milieu du siècle. Elles sont principalement situées avenue Jean Moulin sur un parcellaire « laniéré », dont l'ensemble des fonds parcellaires constituent de vastes coeurs d'îlots paysagers.

#### **Chemin de Montmorency**



#### **Les logements collectifs.**

Ils sont principalement localisés dans le secteur de la Villa Saint-Eloi, de part et d'autre de la rue Houdart, à proximité de l'église Saint-Eloi et sur le côté Ouest de l'avenue Charles de Gaulle.

Ce bâti récent est implanté en bordure de la voirie et reprend les caractéristiques traditionnelles des maisons de ville. Les logements sociaux ont quant à eux étaient privilégiés en coeurs d'îlots.

Les choix tant architecturaux et urbanistiques (création de ruelles, etc.) favorisent l'intégration du quartier dans l'environnement résidentiel des noyaux anciens.

#### **Villa Saint-Eloi vue depuis la rue Houdart**



#### **Avenue Charles de Gaulle**

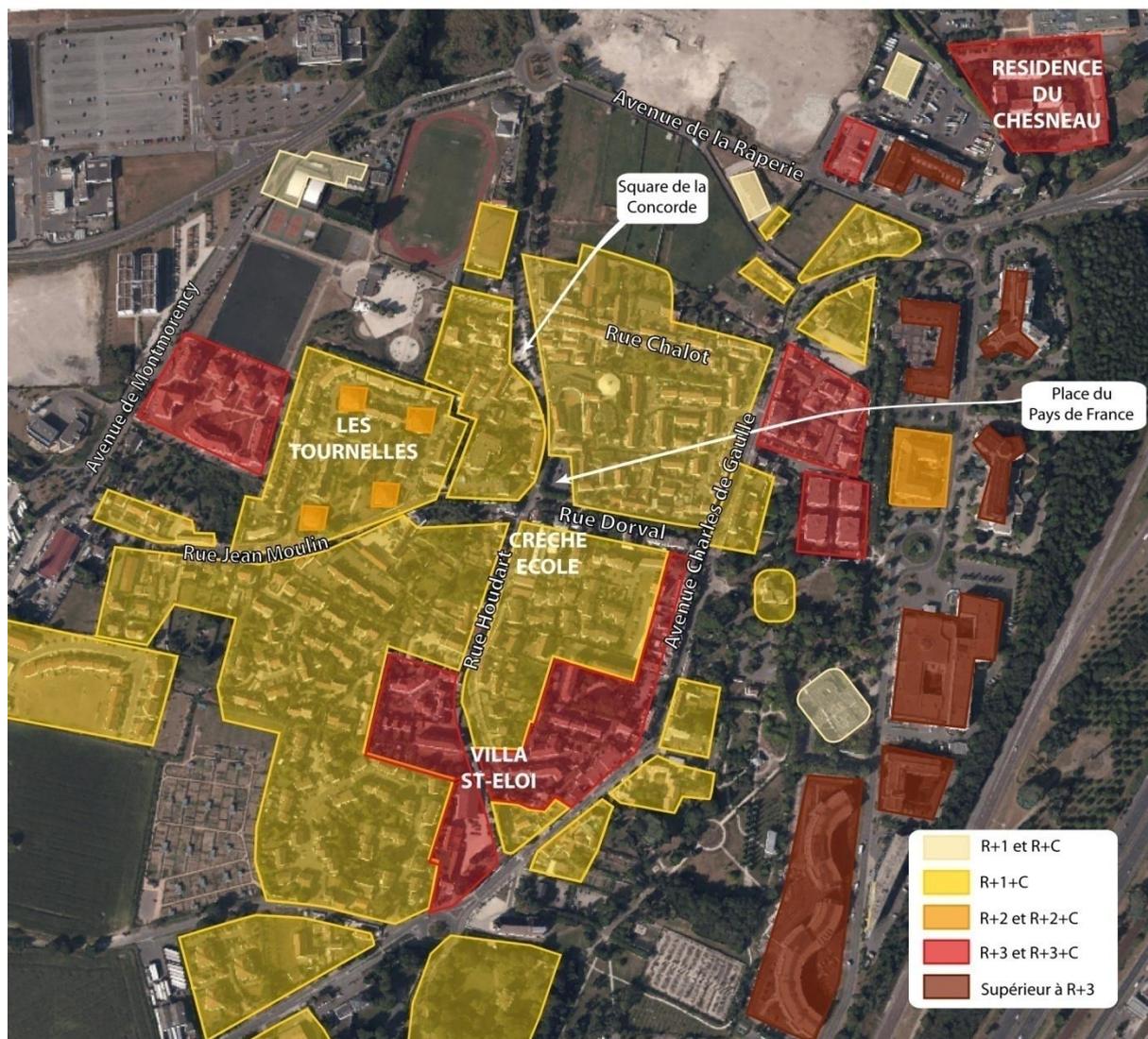
**La résidence du Chesneau** est localisée à l'entrée Nord-Est du village, en bordure des échangeurs autoroutiers de l'autoroute A1.

Du fait de sa situation excentrée dans un environnement voué à l'accueil d'activités économiques, cet espace résidentiel éloigné du village vit en autarcie. Elle accueille aujourd'hui des logements de fonction pour les gendarmes qui interviennent sur la plateforme aéroportuaire.

Composée de 10 plots de logements collectifs, cette résidence évolue cependant dans un cadre paysager.



## Hauteurs de bâti dans le village de Roissy-en-France



Globalement, la hauteur du bâti du village est peu élevée puisque la majorité des constructions est de niveau R+1+C.

Les quelques opérations de logements collectifs de niveau R+3 ou R+3+C qui ponctuent le tissu résidentiel s'intègrent bien, du fait de leurs hauteurs qui restent modestes.

Les volumes bâtis du village sont assez réduits par rapport aux constructions implantées en périphérie.

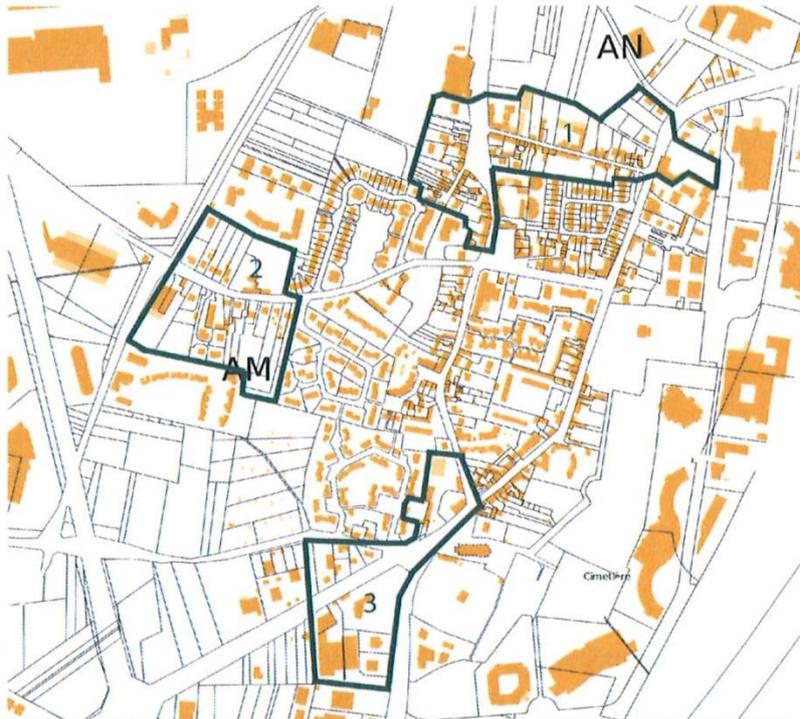
La zone hôtelière située à l'Est du village est constituée d'immeubles de taille supérieure à R+3 qui forment un écran sonore par rapport à l'autoroute.

Le secteur ADP, occupé par des bâtiments industriels de hauteur élevée est notamment éloigné du bâti villageois par des séquences peu urbanisées qui seront bientôt occupées par l'opération International Trade Center.

## Capacité de densification et de mutation des espaces bâtis du village

La volonté communale est de conserver le caractère originel de cette entité villageoise qui s'est densifiée au fur et à mesure des années, en accueillant majoritairement un habitat compact et diversifié.

Depuis 2002, la construction résidentielle à Roissy-en-France est limitée par le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle limite. Cependant, la commune intègre dans le cadre du PLU les assouplissements récents de construction résidentielle en zone C du PEB, sur trois secteurs ciblés destinés à muter, lui permettant la possibilité de réaliser 48 nouveaux logements.

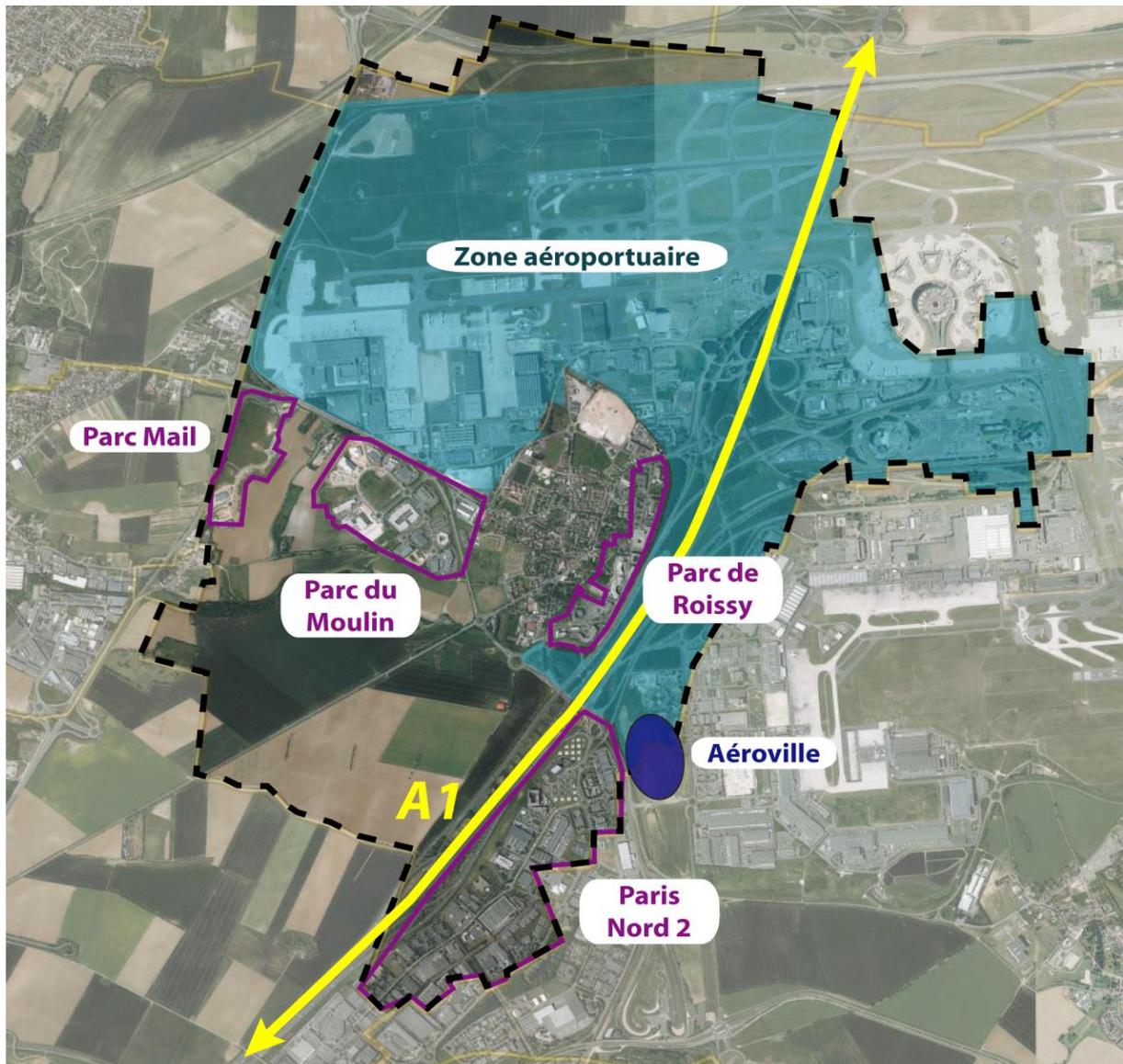


L'enjeu sera de créer des logements de taille intermédiaire et de réaliser les 14 logements sociaux fixés dans le cadre du PLHI (Programme Local de l'Habitat Intercommunal) de la Communauté d'Agglomération Roissy-Porte-de France.

Par ailleurs, il s'agira de poursuivre la création d'une offre d'hôtels et de résidences de tourisme et de diversifier son offre résidentielle en menant d'une part, des démarches de réhabilitation et de rénovation pour remettre dans le marché les logements vacants.

#### 4.2.2.2. Les principaux secteurs économiques

Les principaux secteurs économiques sur le territoire communal sont globalement organisés pour le secteur hôtelier dans la continuité Est du village et pour le secteur tertiaire, en vitrine le long des grands axes structurants.



❖ **Un parc hôtelier adossé au parc de la mairie et à l'autoroute**

Le pôle hôtelier de Roissy-en-France baptisé « Parc de Roissy » le long de l'allée occupe une superficie d'environ 20 hectares. Il s'est développé dans la continuité paysagère du parc de la Mairie qui lui confère une ambiance très végétale.

Ce parc hôtelier accueille une offre hôtelière de 16 hôtels de haute contenance (3 500 chambres environ), affiliée à des chaînes hôtelières, très diversifiée en catégories, du 5 étoiles au sans étoile, avec une prédominance de 3 et 4 étoiles.



**Hôtels de hautes catégories (3 et 4 étoiles)**



Marriott 4\*



Mercure 4\*



Pentahôtel 3\*



Millennium 4\*

Hôtels de catégories intermédiaires (1 et 2 étoiles)



BB 2\*



1<sup>ère</sup> classe 1\*

Le parc hôtelier accueille également la résidence SPA, 5 étoiles.



## ❖ Un secteur d'activités en vitrine sur les grands axes routiers

**La zone d'activités Paris Nord 2**, d'une superficie de 410 hectares, est une zone d'activités économiques intercommunale qui s'étend sur quatre communes (Tremblay-en-France, Villepinte, Gonesse et Roissy-en-France).

Sur Roissy-en-France, elle est localisée en bordure de l'autoroute A1, entre la N 104 et la RD902a, sur près de 100 hectares.

Lancée en 1980, cette zone d'activités a aujourd'hui une renommée internationale et accueille environ 18 000 emplois.

En près de 20 ans, le nombre d'entreprises implantées a plus que triplé : il est passé de 150 en 1987 à 500 en 2014. *Source ADP*



Ce secteur d'activités accueille également un parc hôtelier sur Roissy-en-France composé de six hôtels, d'une capacité d'environ 1 250 chambres. Ce parc hôtelier présente une prédominance d'hôtels de catégories intermédiaires (5 hôtels de 1 et 2 étoiles) et un hôtel 4 étoiles.

**La zone d'activités Paris Nord 2** se caractérise aujourd'hui par une très grande homogénéité car elle est gérée par un seul aménageur : l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP). Il s'agit d'un des rares sites à avoir desancements d'opérations en blanc.

Elle a aujourd'hui une image valorisante, car les efforts d'aménagement ont notamment porté sur l'environnement paysager et architectural (espaces verts, cheminements piétonniers, pistes cyclables, étangs, immeubles haute qualité environnementale), l'accessibilité du parc d'activités, ou encore la sécurité (mise en place de la vidéosurveillance).



Aujourd'hui, ce parc d'activités mixte, desservi par le RER, est amené à s'étendre, à moyen et long terme. Une étude est actuellement en cours pour améliorer son accessibilité, identifier les poches à densifier et établir un phasage des opérations à mener.

Compte tenu de l'attractivité de la zone aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle et de la performance du réseau routier, les zones d'activités se sont multipliées sur le territoire communal et les dernières en date se sont principalement localisées en bordure de la RD317 et de la RD902a.

Il s'agit notamment de **Roissy Parc International** qui se compose du Parc du Moulin et du Parc Mail, dont les programmations sont complémentaires (70% bureaux et 30% autres activités et inversement).

**La zone d'activités du Moulin** a pour objectif de développer une zone d'activités industrielles et de production, comportant des fonctions tertiaires d'accompagnement.

Cette opération, de 27 hectares, est en fin de commercialisation. Seuls des terrains appartenant à « GA Promotion », qui propose des programmes « clés en main » restent à commercialiser.

Le parc compte aujourd'hui une quarantaine d'entreprises implantées ou en cours de construction et plus de 1300 salariés.

Le transport et le commerce sont les deux secteurs d'activités dominants.



**Le Parc Mail** (ZAC de la Demi-Lune), situé à la croisée de la RD902a et de la RD317 s'étend sur 16 hectares.

Il a pour objectif de développer une zone d'activités tertiaires mixtes (70% bureaux et 30% autres activités (PME/ PMI, bureaux ou services)) en accueillant une vingtaine de bâtiments.

L'enjeu est de créer un parc d'affaires paysager de qualité, comprenant des services communs et des services interentreprises (restaurant/caféteria, espace détente, structure petite enfance...).

La livraison du Parc Mail est en cours, avec un achèvement prévu pour 2018.



## **Capacité de densification et de mutation des espaces bâtis des secteurs économiques**

Le secteur hôtelier récent constitue une opération d'ensemble pratiquement achevée. Un seul lot situé chemin de la Dîme peut encore accueillir un programme hôtelier. L'enjeu communal reste sur ce secteur de reconduire et faciliter les objectifs d'aménagement de cette opération d'ensemble pour permettre le maintien économique et morphologique de ce secteur. Dans la lignée de cet objectif, le PLU intègre le besoin d'extension d'un hôtel sur le secteur paysager du parc hôtelier.

En ce qui concerne les secteurs économiques du Parc Mail et du Moulin, il s'agit également d'opérations d'ensemble pratiquement achevées pour l'une et un achèvement facilité par le PLU, prévu pour 2018 pour l'autre.

L'enjeu du PLU est de permettre les objectifs de la restructuration et de densification du parc d'activités de Paris Nord2 qui s'inscrivent dans le cadre du Contrat de Développement Territorial (CDT) « Cœur Economique Terres de France».

Si l'ensemble présente une grande cohérence paysagère, Paris Nord 2 souffre d'un déficit en matière de centralité urbaine, notamment autour de la gare. Ce parc d'activités présente des potentialités importantes de densification par la tertiarisation des activités, la valorisation de ses équipements et de ses espaces publics, le développement des services. Son accessibilité sera renforcée puisqu'il est traversé par le projet de transport en site propre CoMet du CDT et sera desservi par le futur pôle d'échanges RER B – Métro Grand Paris – RER D « Parc des Expositions.

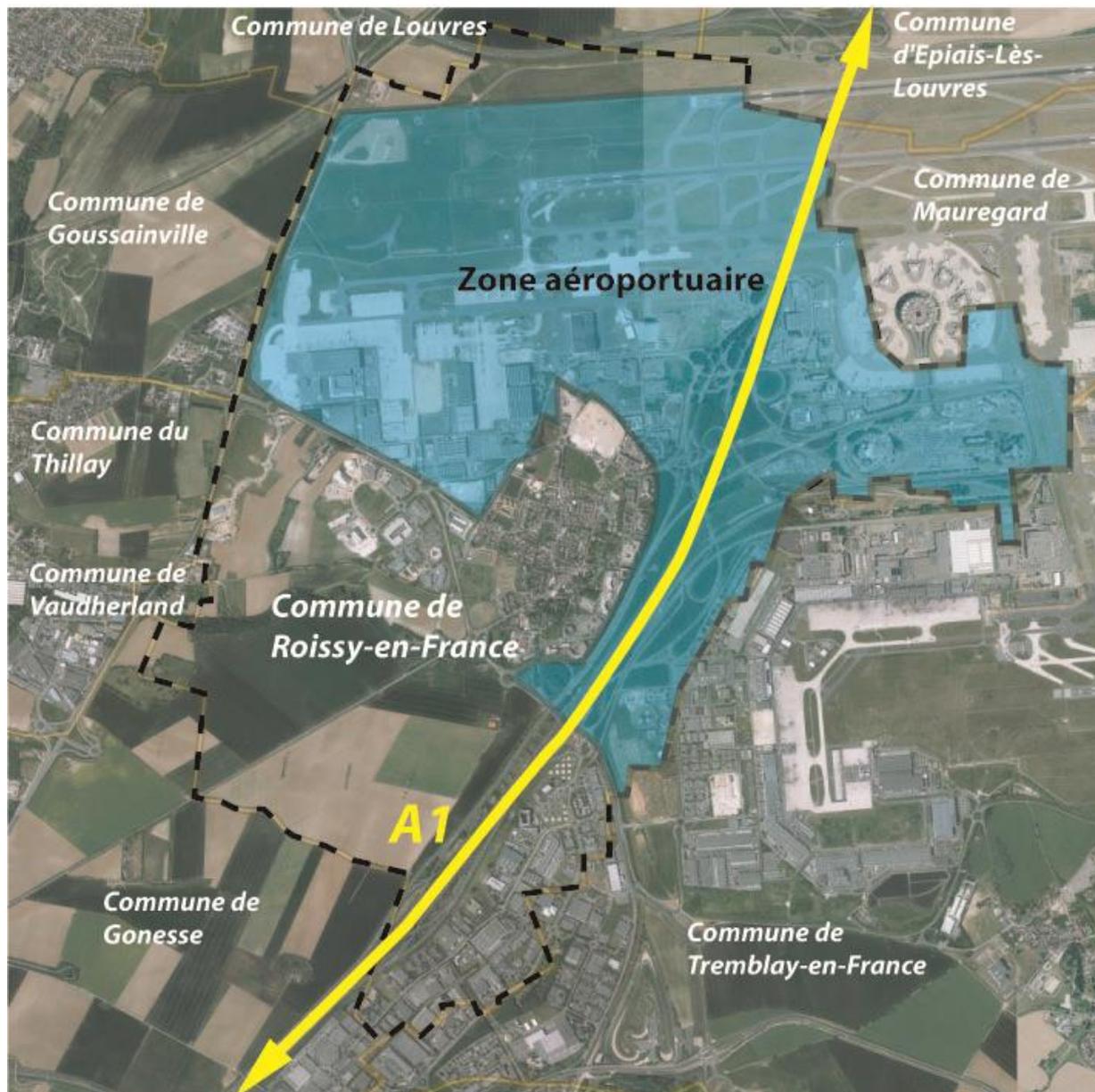
L'AFTRP a donc lancé une étude pour la restructuration et la densification de Paris Nord 2, dont l'objectif est de réaffirmer la situation et l'ambition de Paris Nord 2 à l'échelle du territoire, de lui donner une meilleure lisibilité, en affirmant les pôles de centralité existants et futurs, en recréant des liens avec les projets voisins.

Dans ce cadre, des études sont actuellement en cours.

#### 4.2.2.3. La zone aéroportuaire

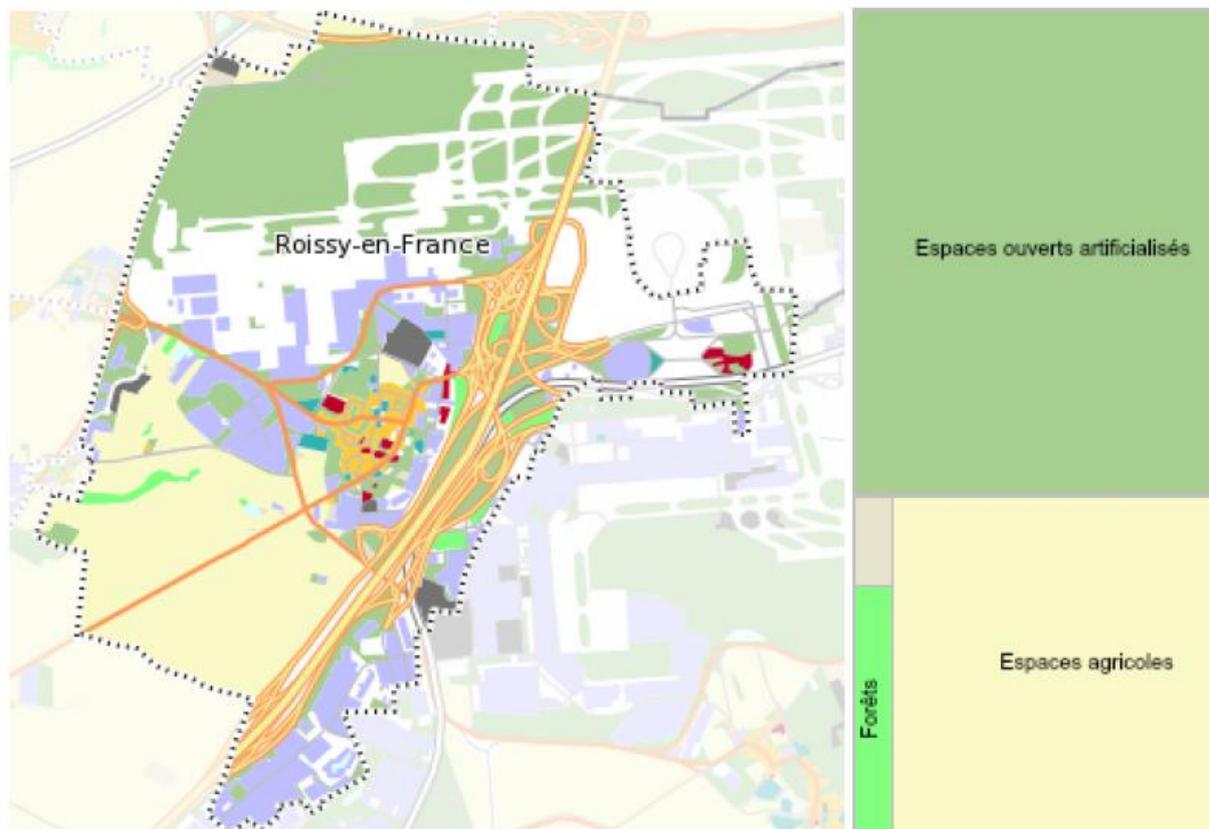
La zone aéroportuaire couvre 800 hectares et représente plus de 55% du territoire communal.

Ce secteur est globalement constitué de pistes, terminaux, hangars et aérogares. Il est également occupé par FedEx, Air France et un hôtel à proximité de Roissy-pôle, secteur organisé autour de la gare RER et de la gare routière.



#### 4.2.2.4. Le plateau agricole

La carte du mode d'occupation des sols illustre que les terres agricoles sont situées globalement sur la partie Sud du territoire au-delà de la RD902a. Elles représentent en 2012 selon l'IAURIF environ 275 hectares.



Occupation du sol en hectares	Surface 2008	Disparition	Apparition	Surface 2012	Bilan
1 Forêts	16,04	0,00	2,62	18,67	2,62
2 Milieux semi-naturels	8,43	-1,82	0,48	7,09	-1,34
3 Espaces agricoles	277,75	-6,22	3,32	274,85	-2,90
4 Eau	2,39	0,00	0,00	2,39	0,00
<b>Espaces agricoles, forestiers et naturels</b>	<b>304,61</b>	<b>-7,12</b>	<b>5,50</b>	<b>303,00</b>	<b>-1,61</b>

Le plateau agricole accueille principalement des cultures de céréales et de maïs, sur des loess limoneux particulièrement propices à ce type d'exploitation.

Selon les données de la Politique Agricole Commune (PAC 2013), la culture de céréales (blé, orge maïs) représente 93% de la surface agricole. Le restant est constitué de terres en jachère.

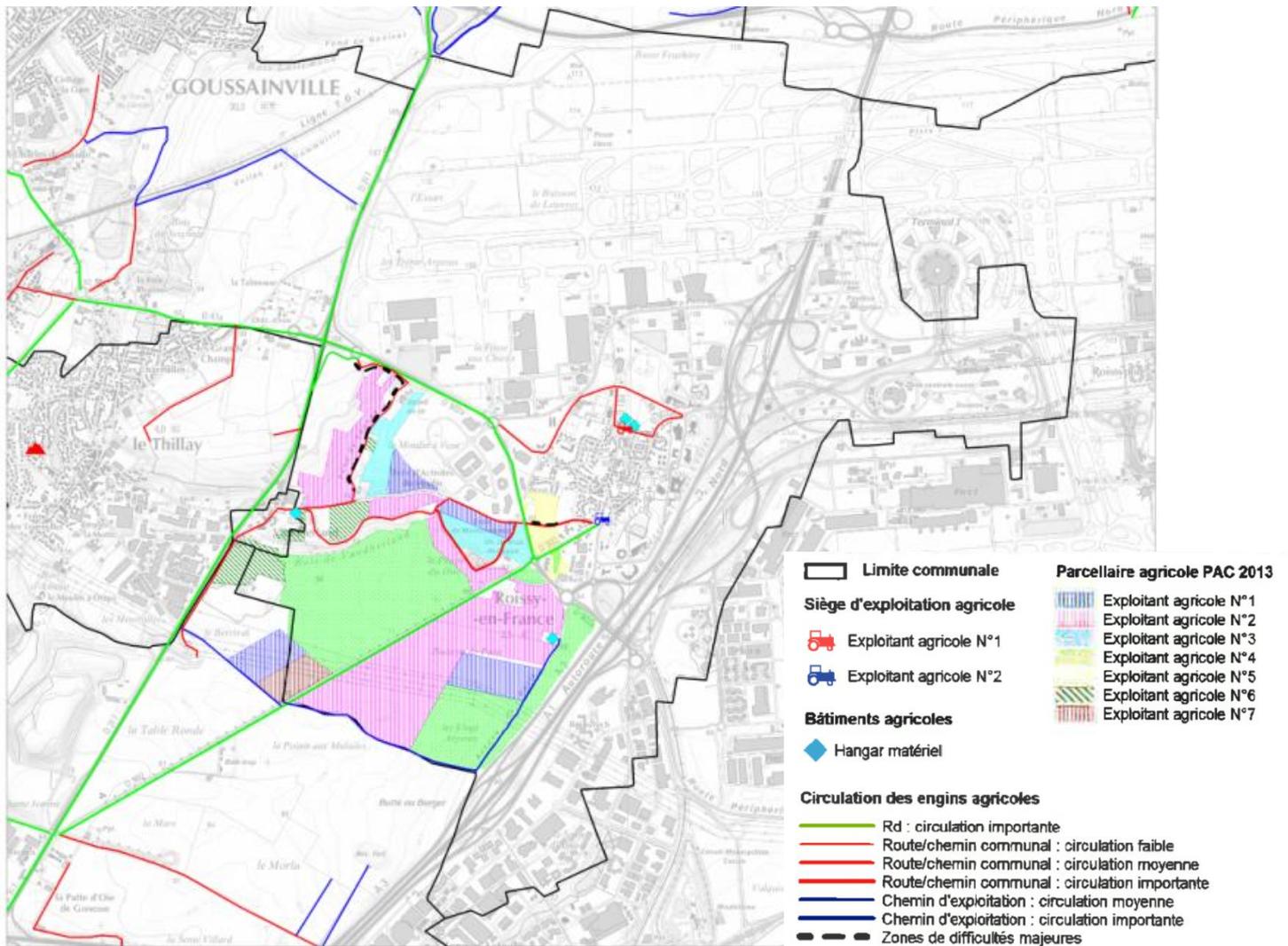
La vocation agricole du plateau se restreint progressivement face au développement urbain de la commune, lié à la fonction de pôle économique d'importance régionale de Roissy-en-France.

L'exploitation intensive et séculaire des terres a réduit la présence de forêts. Quelques alignements d'arbres subsistent tout de même en bordure des voies importantes.

Dans le secteur Sud, les parcelles sont délimitées par des haies et des bosquets orientés selon une direction Est-Ouest, composant une trame verte sur l'espace agricole.

Il n'y a pas de bâtiments agricoles sur le plateau et la majorité des corps de fermes traditionnellement regroupés dans la partie agglomérée du village ont aujourd'hui une destination résidentielle.

La commune accueille deux sièges d'exploitation céréalière et les terres agricoles sont cultivées par sept exploitants céréaliers.



Extrait du schéma fonctionnel de l'activité agricole. Source Porter A Connaissance

Un des deux sièges d'exploitation a été récemment repris par une jeune exploitante de 38 ans. L'âge moyen des agriculteurs est donc de 58 ans.

Du fait des contraintes importantes d'accessibilité aux parcelles, de circulation des engins agricoles et des moyens d stockage, les deux agriculteurs présents sur la commune font faire leurs travaux agricoles par une société. Pour les mêmes raisons, le hangar agricole situé au niveau de l'échangeur A1 n'est plus utilisé.



## 5. POPULATION ET LOGEMENT

### 5.1. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

#### 5.1.1. Présentation générale

En 1962, Roissy-en-France compte 1 211 habitants, soit presque autant qu'au début du 19<sup>ème</sup> siècle. De 1962 à 1982, la population roisséenne a peu évolué puisqu'elle ne gagne en deux décennies que 190 habitants. C'est en effet, au cours de cette période que l'aéroport Roissy – Charles De Gaulle se construit et est mis en service et gèle l'urbanisation.

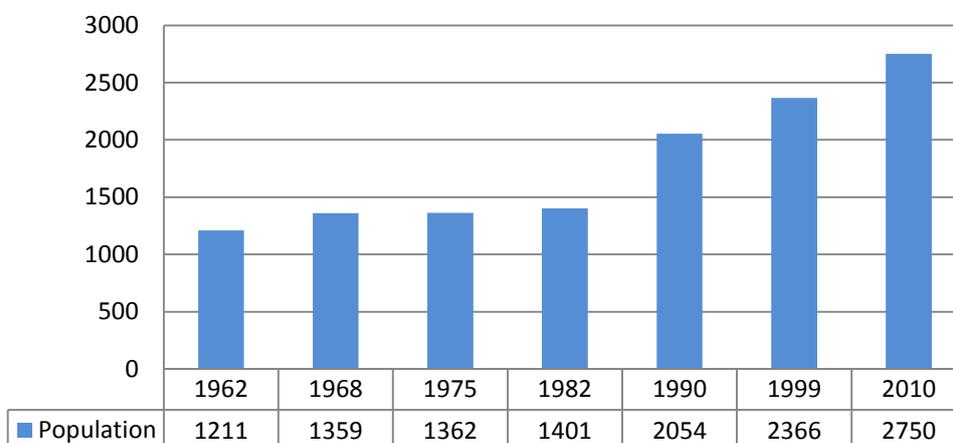
Ce n'est qu'à partir des années 1980 que l'urbanisation autour du centre ancien peut reprendre. En 8 ans, la commune gagne 653 habitants supplémentaires, représentant une croissance démographique de 46,6% entre 1982 et 1990.

Le cap des 2 000 habitants est passé en 1990, qui fait que de commune « rurale », Roissy-en-France obtient le statut de commune « urbaine ».

Depuis 1990, la population a continué à croître de façon importante, certes de façon plus modérée (+34%). Ce dynamisme démographique reste très positif par rapport au reste du département, qui enregistre à la même période une augmentation de l'ordre de 11,6%, voire à l'ensemble du SIEVO (8,2%).

**En 2010 la population de Roissy-en-France est de 2 750 habitants** et représente 1% de la population du SIEVO (2009 : 252 540 habitants) et 2,3% de la population du CERTF.

Evolution de la population roisséenne de 1962 à 2010



Source : INSEE, RP1968 à 1990 dénombremments, RP 1999 et 2010 exploitations principales

#### 5.1.2. Densité de population

Le département du Val-d'Oise en regroupant 1 171 161 habitants en 2010, représente une densité de 940 habitants au km<sup>2</sup>, très proche de celle de la région Ile-de-France (981habitants par km<sup>2</sup>). La densité moyenne du S.I.E.V.O. qui s'élève à 1 452 habitants au km<sup>2</sup>, relève de grandes disparités puisque la densité à Roissy-en-France s'élevait en 2010 à 195 habitants au km<sup>2</sup>.

### 5.1.3. Croissance annuelle de population

Après l'importante augmentation de population de près de 5 % par an entre 1982 et 1990, le rythme de croissance annuel s'est stabilisé autour de 1,5% depuis ces 20 dernières années. Cependant il reste largement supérieur à celui du département qui enregistre à la même période un taux annuel moyen de 0,5% et à celui du SIEVO qui s'élève en 2009 à 0,46%.

### 5.1.4. Soldes naturels et migratoires

Les évolutions démographiques se rattachent à deux phénomènes :

Le solde naturel résulte de la différence entre le nombre de naissances et de décès.

Le solde migratoire résulte de la différence entre le nombre d'arrivées et de départs.

#### Taux de variations annuels moyens de la population de Roissy-en-France de 1968 à 2010

	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010
Taux d'évolution global	+0,0	+0,4	+4,9	+1,6	+1,4
- dû au solde naturel	+0,9	+0,3	+1,1	+0,9	+0,9
- dû au solde migratoire	-0,9	+0,1	+3,8	+0,7	+0,5

Source : INSEE, RP1968 à 1990 dénombremments, RP 1999 et 2010 exploitations principales

A l'exception de la période 1982-1990, **la croissance de la population est essentiellement due au solde naturel**, qui reste dans la moyenne de celle du département (+1) et inférieur à celle du SIEVO de 1,28 en 2009 et à celle du CERTF de 1,18 en 2008.

Le solde migratoire reste faible avant 1982, voire négatif de 1968 à 1975. Il a été très élevé entre 1982 et 1990 (+3,8 %), période au cours de laquelle l'implantation récente de l'aéroport a provoqué une arrivée massive de population.

Depuis 1990 il est en baisse régulière : + 0,7 % entre 1990 et 1999 et +0,5 % entre 1999 et 2010, mais ces taux restent largement supérieurs à ceux du département qui affiche des résultats négatifs -0,3 entre 1990 et 1999 et -0,5 entre 1999 et 2010 ou encore à celui du SIEVO de -0,8 entre 1999 et 2009.

### 5.1.5. Naissances et décès

Le taux de natalité a diminué progressivement au cours des trois derniers recensements et reste en deçà des taux enregistrés aux mêmes périodes dans le département qui sont globalement de +15,8 (‰).

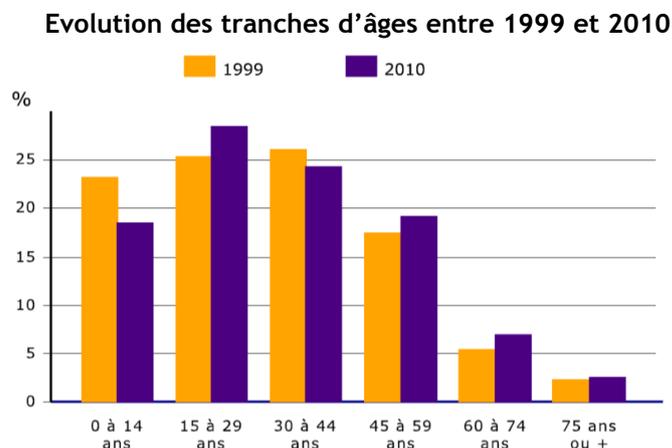
	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999--2010
Taux de natalité (‰)	17,9	10,6	17,6	14,3	13,0
Taux de mortalité (‰)	8,6	7,3	6,8	5,1	4,1

Source : INSEE, RP1968 à 1990 dénombremments, RP 1999 et 2010 exploitations principales

## 5.2. CARACTERISTIQUES DE LA POPULATION

### 5.2.1. Structure par âge de la population

La composition de la population par tranche d'âge témoigne d'une population qui reste globalement jeune, mais qui a tendance à vieillir structurellement ; tendances qui se retrouvent également à l'échelle du SIEVO.



Source : INSEE, RP 1999 et 2010 exploitations principales

La population de Roissy-en-France se caractérise toujours par sa **relative jeunesse** puisque 47% de la population est âgée de moins de 30 ans en 2010. Cette situation, comme sur l'ensemble du SIEVO est liée à l'urbanisation récente du territoire qui a engendré l'arrivée de jeunes ménages.

**Cependant en lien avec un taux de natalité en baisse, la tranche 0-14 ans a baissé de près de 5 points** lors de la dernière décennie. Cette évolution a eu pour corollaire une augmentation de plus de 3 points pour la tranche d'âge suivante qui s'explique également avec les dernières opérations immobilières (résidence de jeunes travailleurs et résidence des Tournelles) entraînant l'arrivée de jeunes actifs.

**La tranche d'âge 30-59 ans est restée stable** à 43,5% en 2010, grâce à l'augmentation de la tranche d'âge des 45-59 ans.

**Les tranches d'âge les plus âgées (60-75 ans ou plus) largement moins représentées** que sur le Val d'Oise, traduisant une tendance au départ à la retraite en dehors du territoire, **ont cependant augmenté de 2 points** au dernier recensement 9,6% contre 7,8% en 1999.

#### Répartition de la population par tranche d'âges

Tranches d'âge	Roissy-en-France		Val d'Oise
	1999	2010	2010
0 à 14 ans	23,2%	18,5%	21,5%
15 à 29 ans	25,4%	28,4%	20,8%
30 à 44 ans	26,1%	24,3%	21,1%
45 à 59 ans	17,5%	19,1%	20,3%
60 à 74 ans	5,5%	7,0%	10,7%
75 ans ou plus	2,3%	2,6%	5,6%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

Source : INSEE, RP 1999 et 2010 exploitations principales

**La proportion de la population en âge de travailler est importante** car elle représente près de 70% des Roisséens, alors qu'elle constitue seulement 60% de la population départementale. L'attractivité économique du territoire explique la forte représentation des 15-44 ans à plus de 53% contre 41,4% pour le Val d'Oise.

Tranches d'âge	Roissy-en-France	Val d'Oise
0 à 19 ans	24,8%	28,4%
20 à 64 ans	69,8%	60,2%
65 ans ou plus	5,5%	11,4%
Total	100,0%	100,0%

Source : INSEE, RP 2010 exploitations principales

La jeunesse de la population est renforcée par le départ des populations âgées : les personnes ayant achevé leur carrière professionnelle quittent souvent la commune à la recherche d'un cadre de vie plus calme.

En revanche la part des moins de 20 ans a largement baissé (30,1% en 1999) et devient très inférieure à celles enregistrées au plan départemental (28,4%) et du CERTF en 2008 de 30,9%.

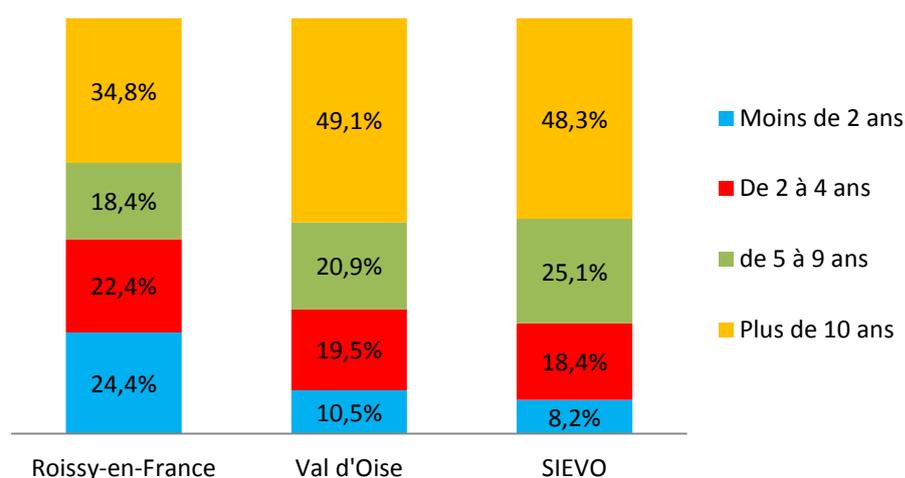
### Ancienneté d'emménagement des ménages en 2010

La population roisséenne est moins fixe qu'ailleurs. Selon l'INSEE, 46,8 % des habitants de Roissy-en-France en 2010 ne résidaient pas dans la commune cinq ans auparavant.

Ce pourcentage illustre un contexte très particulier à Roissy-en-France car il apparaît de 16,5 points supérieur à celui du Val d'Oise (30,0%) et de 26,2 points à celui du SIEVO (20,6%)

Inversement, la part des ménages installés depuis plus de 10 ans est plus faible à Roissy-en-France que dans le département (34,8% contre 49.1% pour le Val d'Oise et 48,3% pour le SIEVO).

Ces résultats traduisent un important renouvellement de la population à Roissy-en-France.



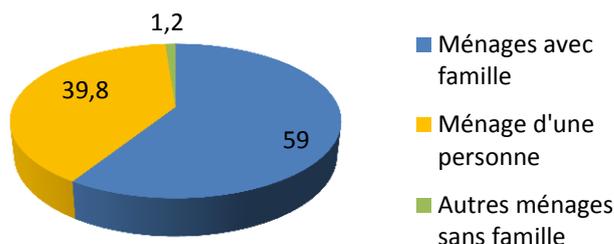
Source : INSEE, RP2010 exploitations principales

## 5.2.2. Evolution des ménages

Entre 1999 et 2010, la commune a enregistré une augmentation des ménages de 35,6% ; elle en comptait en effet 884 en 1999 et 1199 en 2010.

### 5.2.2.1. Composition des ménages

En 1999, la commune était constituée majoritairement de ménages avec famille (72,9%). Ils ne sont plus représentés en 2010 qu'à 59%. Cette baisse illustre une arrivée de population de ménages d'une seule personne pendant la dernière période censitaire.



Source : INSEE, RP2010 exploitations complémentaires.

La commune se caractérise par une **part élevée de ménages d'une personne** (39,8 %) en comparaison à la situation départementale (26,8 %). Cela s'explique par la proximité de la commune avec un important pôle d'emploi qui attire des jeunes travailleurs sans famille, issus notamment des dernières opérations immobilières sur la commune (résidence de jeunes travailleurs).

Cette progression est notamment liée au logement des personnes qui, employées pour des missions de courte durée sur la plateforme aéroportuaire, ne se déplacent pas avec leur famille.

Le tableau ci-dessous illustre une baisse de 20% des familles et notamment des couples avec enfants. La part des familles monoparentale a en revanche augmenté pendant la dernière période intercensitaire

### Structure des ménages et son évolution de 1999 a 2010

	Répartition		Évolution 99-2010 (%)
	1999	2010	
Ménage d'une personne	26,2 %	39,8 %	51,9 %
Familles :	72,9 %	59,0 %	-19,1 %
- famille monoparentale	9,5 %	11,5 %	21,1 %
- couple avec enfant	40,7 %	29,5 %	-27,5 %
- couple sans enfant	22,6 %	17,9 %	20,8 %

Source : INSEE, RP 1999 et 2010 exploitations complémentaires.

### Composition des ménages avec familles

Si la structure des ménages avec famille reste majoritaire, elle a évolué à la baisse au dernier recensement de 11,5 points, de façon beaucoup plus importante qu'à l'échelle du Val d'Oise, qui a enregistré à la même période une perte de 4 points.

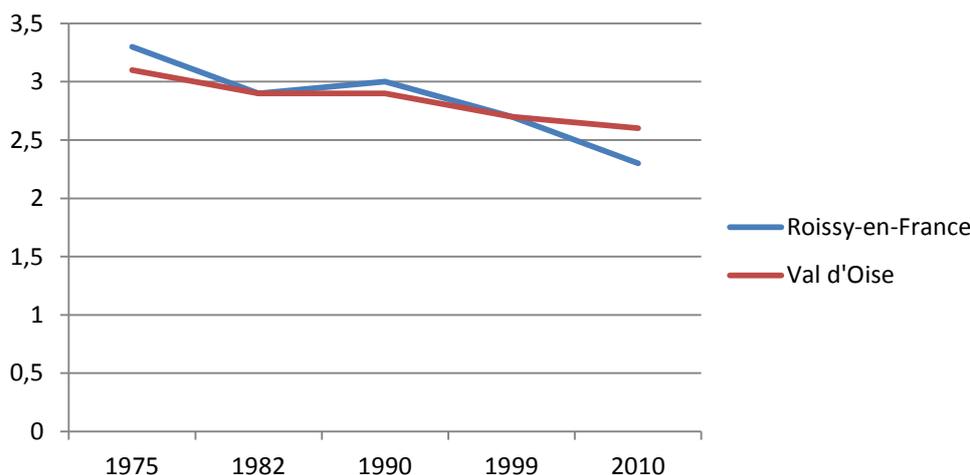
### 5.2.2.2. Taille des ménages

La taille des ménages a globalement tendance à baisser sur l'ensemble du territoire national. L'évolution des modes de vie (décohabitation des jeunes, mises en couple plus tardive, augmentation des divorces, ...), le vieillissement de la population (vieillesse des générations du babyboom, augmentation de l'espérance de vie), la réorientation de la construction vers des logements plus petits (liée au ralentissement du rythme de la construction) ainsi que la baisse de la natalité, ont en effet un impact direct sur la taille des ménages.

Le phénomène de desserrement se fait ressentir au fil des recensements, puisque la taille moyenne des ménages à Roissy-en-France diminue au fil des recensements. Elle est passée de 3,4 en 1975 à 2,7 en 2009 et à 2,3 en 2010 et se situe aujourd'hui bien au-dessous de celle de la moyenne départementale de 2,67 ou encore de celle du CERTF de 2,93 personnes par ménage en 2008.

Ce desserrement très marqué à Roissy-en-France s'explique par les dernières opérations immobilières de Roissy-en-France constituées de petites structures résidentielles, (studettes, T1 et T2 de la résidence jeunes travailleurs et de la résidence du Château). Cette situation déroge à la situation du SIEVO qui affiche en 2009 une taille moyenne des ménages de 2,95, illustrant des ménages qui restent de grande taille.

#### Evolution de la taille des ménages



Source : INSEE, RP1968 à 1990 dénombremments, RP 1999 et 2010 exploitations principales

### 5.2.2.3. Revenus des ménages

L'étude des revenus des ménages à Roissy-en-France montre que le revenu moyen en 2010 est de 24 146 €.

Il est inférieur à celui du Val d'Oise (25 659 €) et à celui de l'Ile-de-France (29 807€) du fait de la faible proportion de cadres parmi les actifs roisséens (8,9% contre 16,8% dans le Val d'Oise) et par le fait que les personnes travaillant sur la plate-forme aéroportuaire et disposant d'un niveau de vie élevé cherchent à s'éloigner des contraintes engendrées par l'activité aéroportuaire.

En revanche les foyers non imposables (33,7%) sont moins représentés qu'en Val d'Oise (40%) du fait du fort taux de population active ayant un emploi.

### 5.3. BESOINS ET PREVISIONS DEMOGRAPHIQUES

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport Roissy – Charles de Gaulle limite depuis 2002 la construction résidentielle à Roissy-en-France. En effet, le territoire communal est concerné par les zones A, B et C. La quasi-totalité du village est classée en zone C du PEB dans laquelle les constructions individuelles sont autorisées à condition d'être situées dans un secteur urbanisé, desservi par des équipements publics et dès lors qu'elles n'accroissent que faiblement la capacité d'accueil de ce secteur. Dans les zones A et B seuls sont autorisées les constructions à usage d'habitation et les équipements publics ou collectifs liés à l'activité aéronautique, les logements de fonction et les constructions nécessaires à l'activité agricole.

Cependant, malgré cette contrainte, la population roisséenne a continué de progresser au cours des deux derniers recensements (gendarmerie, résidence Jeunes Travailleurs, résidence du Château) certes de façon moins importante qu'au cours du recensement 1982-1990. Après une importante augmentation de la population de près de 5 % par an entre 1982 et 1990, le rythme de croissance s'est progressivement ralenti, avec un taux annuel stabilisé autour de 1,5% depuis ces 20 dernières années. Cependant il reste largement supérieur à celui du département qui enregistre à la même période un taux annuel moyen de 0,5% et à celui du SIEVO qui s'élève en 2009 à 0,46%.

La croissance démographique récente est essentiellement liée à un solde naturel positif et stabilisé autour de 1 et un solde migratoire positif et supérieur à ceux du département et du SIEVO.

Cependant même si Roissy-en-France s'illustre toujours par une population jeune avec 47% de moins de 30 ans en 2010, les dernières évolutions démographiques témoignent d'un vieillissement structurel avec un glissement des tranches d'âge, notamment celle des 0-19 ans et un taux de natalité en baisse.

En 2010, la commune n'est plus constituée que de 59% de ménages avec famille contre 72,9% en 1999. Cette baisse est à mettre en corrélation avec une arrivée de population de ménages d'une seule personne pendant la dernière période censitaire, avec une forte représentation en 2010 de 40%.

Cette tendance démographique explique le desserrement important sur la commune, avec une taille de ménage de 2,29, largement au-dessous de celles observées au niveau du département, du SIEVO ou encore du CERTF.

Ainsi l'important renouvellement de population de petites cellules familiales illustré également par l'ancienneté d'installation à Roissy-en-France a été notamment induit par le programme de construction de petits logements de la résidence jeunes travailleurs.

L'objectif communal en matière démographique est donc de maintenir au moins son poids de population pour mettre en œuvre l'objectif de construction du PLHI. L'effort de construction se réalisera par division de logement, hébergement temporaire. Par ailleurs, la commune profitera des assouplissements de construction en zone C du PEB dans le cadre du Contrat de Développement Territorial qui a identifié un potentiel de 48 logements nouveaux, sur trois secteurs communaux.

L'enjeu est de créer des logements de taille intermédiaire dans des dents creuses ou de grandes parcelles destinées à muter par exemple des corps de ferme.

Il s'agit également de pallier au desserrement important, en veillant à inciter les jeunes ménages à s'installer, de manière à garantir dans le temps un fonctionnement durable des équipements.

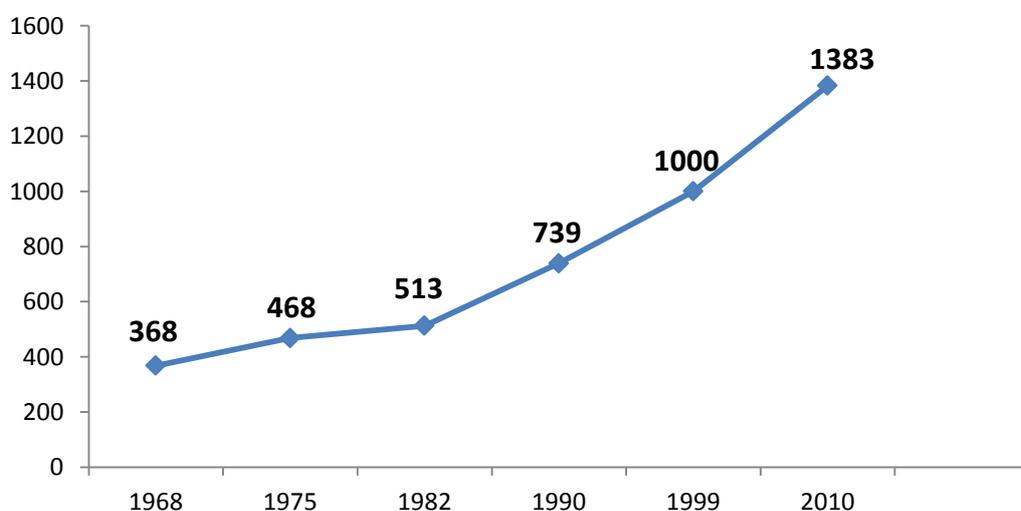
## 5.4. PARC DE LOGEMENTS

### 5.4.1. Evolution du parc de logements

En quarante ans, le parc de logements de Roissy-en-France a plus que quadruplé, passant de 378 logements en 1968 à 1383 logements en 2010.

- **Au début des années 70**, la commune accueille une centaine de nouveaux logements, soit un rythme moyen de construction de 15 logements par an, avec une stabilisation de la population.
- **De 1975 à 1982**, la courbe indique une **stagnation** de la construction avec 45 nouveaux logements, soit un rythme moyen de construction de 6 logements par an. Au cours de cette période, la stabilisation démographique perdure.  
La faible évolution du parc résidentiel au cours de cette période est à mettre en relation avec la création de l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle, dont les moyens juridiques mis en place par l'État ont arrêté tout développement de la commune de 1968 à 1978.
- **De 1982 à 1990**, le **rythme de construction de logements s'accélère**, avec la réalisation de 226 logements, représentant un rythme de construction de l'ordre de 30 logements par an.
- **De 1990 à 1999**, **cette impulsion perdure** avec 261 logements supplémentaires, soit un rythme de construction de 30 logements par an également.
- **De 1999 à 2010**, le **territoire communal accueille 383 logements supplémentaires**, représentant un rythme moyen de 38 logements par an et cela malgré la contrainte du PEB qui limite les possibilités de créer de nouveaux logements à Roissy-en-France. Ces opérations immobilières concernent principalement la résidence de jeunes travailleurs destinée aux salariés du secteur aéroportuaire, comprenant 213 logements sociaux de types studettes et T1, la résidence hôtelière de 176 logements de type T2 et la résidence du Château.

#### Evolution du nombre de logements de 1968 à 2010



Source : INSEE, RP1968 à 1990 dénombremments, RP 1999 et 2010 exploitations principales

## 5.4.2. Caractéristiques du parc

### 5.4.2.1. Types de logements

La majorité des logements de Roissy-en-France sont des résidences principales, puisque leur taux atteignait 86,6% en 2010.

Cependant, il est à constater un **important taux de résidences secondaires et occasionnels**, qui a d'ailleurs largement augmenté d'une centaine d'unités au cours de la dernière période intercensitaire. Ce taux de 9,4% est largement au-dessus de la moyenne du Val d'Oise de 1,1%.

Le **taux de vacance a largement diminué** et est devenu inférieur à celui enregistré sur le Val d'Oise en 2010 de 4,9%.

	2010	%	1999	%
Ensemble	1 383	100,0	1 000	100,0
Résidences principales	1 198	86,6	882	88,2
Résidences secondaires et logements occasionnels	130	9,4	43	4,3
Logements vacants	55	4,0	75	7,5
Maisons	456	33,0	469	46,9
Appartements	731	52,8	482	48,2

Source : INSEE, RP 1999 et 2010 exploitations principales

En 1999, la proportion des maisons et des appartements était quasiment identique à Roissy-en-France.

**En 2010, la part des appartements est devenue majoritaire** puisque la proportion d'appartements a augmenté de plus de 50% depuis 1999, ce qui illustre **l'introduction d'une mixité** résidentielle sur le territoire.

Au plan intercommunal, la part des maisons reste plus importante : elle est de 40% dans le SIEVO et de 46,8% dans le département.

### 5.4.2.2. Caractéristiques des résidences principales

Les résidences principales de Roissy-en-France sont équitablement réparties selon leur nombre de pièces.

	Roissy-en-France		Val d'Oise	SIEVO
	1999	2010	2010	2009
1 pièce	10,8	19,7	5,5	3,9
2 pièces	14,7	17,4	12,0	10,7
3 pièces	22,3	20,0	24,7	28,4
4 pièces	23,8	19,3	27,3	33,2
5 pièces	28,9	23,6	30,4	23,8

Source : INSEE, RP 1999 et 2010 exploitations principales

Sur les 1198 résidences principales de la commune, 42,9% **possèdent 4 pièces et plus**. Cette proportion en baisse de 10 points depuis 1999 est largement inférieure à celle du département (57,7%).

Inversement depuis 1999, ce sont les logements de petite taille (37,1% du parc) qui ont connu la plus forte augmentation : 148,4 %.

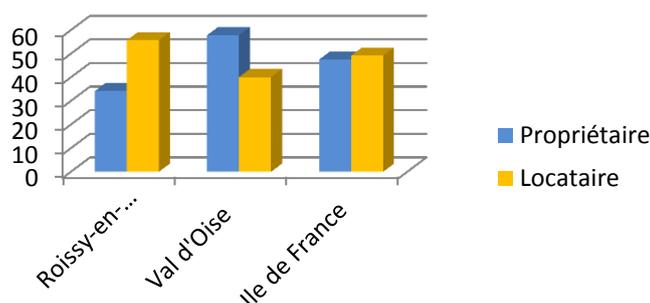
L'offre de logements tend donc à s'adapter à l'augmentation de la **part élevée de ménages d'une personne** (39,8 %).

La situation résidentielle de Roissy-en-France montre peu de similitude avec celle du SIEVO qui accueille au contraire de nombreux logements T3-T4 (61,6%) et un déficit de petits logements ou encore avec celle du CERTF qui dispose en 2009 de 16,2% de logements de 1 et 2 pièces.

### 5.4.3. Statut d'occupation des résidences principales

**La propriété à Roissy-en-France n'est pas le mode d'occupation dominant (34,2%). Ce taux en baisse de 10 points depuis 1999** est largement inférieur aux taux du département, du SIEVO et de la région qui atteignaient respectivement 57,8%, 49 % et 47,5%.

Ce phénomène lié à l'offre résidentielle constituée à plus de 50% d'appartements et de petite taille s'explique par une offre conséquente de logements sociaux et de logements non permanents destinés à des actifs exerçant un métier en lien avec la plateforme aéroportuaire.

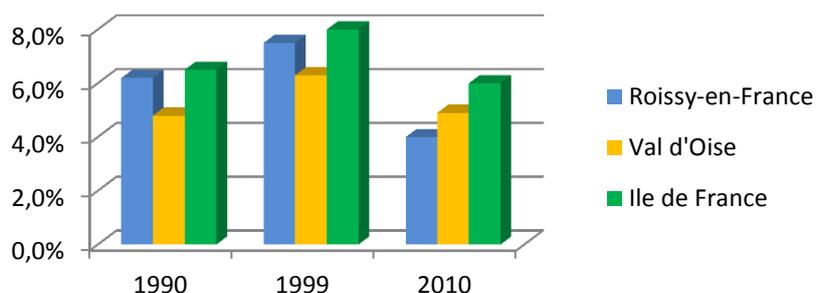


### 5.4.4. Logements vacants

Source : INSEE, RP 2010 exploitations principales

La proportion de logements vacants s'est infléchi à Roissy-en-France puisqu'en 1990 elle était de 6,2% et de 7,5% en 1999. Elle s'est stabilisée en 2010 avec un taux à 4 %. A la même période, le Val d'Oise et l'Ile-de-France connaissent également une baisse de leurs logements vacants, certes inférieure à celle de Roissy-en-France, qui témoigne d'un marché immobilier relativement tendu.

Evolution du taux de vacance des logements entre 1990 et 2008



Sources : INSEE, RP1968 à 1990 dénombrements - RP1999 et RP2008 exploitations principales.

### **5.4.5. Logement social**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2013, le nombre de logements locatifs sociaux s'élevait à 424 logements, soit 41,45% du parc de résidences principales, et ce alors que la commune n'est pas soumise à l'obligation de réalisation de logements sociaux compte tenu du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aéroport auquel elle est soumise.

Ce taux a particulièrement augmenté puisqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2005, le taux de logement social s'élevait à 21,4 %. Cette augmentation est en particulier due la réalisation d'une résidence Jeunes Travailleurs d'une capacité de 213 logements sociaux avec Val d'Oise Habitat.

### **5.4.6. Hébergements temporaires et hôteliers**

Plusieurs résidences d'hébergements temporaires ont été récemment réalisées sur la commune du fait de la croissance de l'activité de la plate-forme aéroportuaire et du développement du tourisme d'affaires sur la commune.

Il s'agit notamment des cellules d'hébergement temporaires suivantes :

- 213 appartements dans la Résidence Jeunes Travailleurs
- 176 appartements dans l'Apparhotel Residhome Roissy Village
- 304 appartements dans la Résidence d'Hébergement Temporaire
- 121 appartements dans les Only Suites
- 470 appartements dans le Relais SPA

### **5.4.7. Schéma départemental des gens du voyage**

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil des gens du voyage prévoit l'élaboration d'un schéma départemental, approuvé dans le département le 5 novembre 2004. La nature, la localisation et la capacité des structures d'accueil à créer dans les communes y sont définies.

Le schéma départemental d'accueil des gens du voyage dans le Val d'Oise n'envisage aucune réalisation sur le territoire de la commune de Roissy-en-France.

## 5.5. BESOINS ET PREVISIONS EN LOGEMENTS

Le calcul du « point mort » de 13 logements par an montre que la commune doit prévoir, pour au moins maintenir sa population, la construction de 13 logements par an.

### Evaluation des besoins en logements

A partir de la population recensée en 2010 (source INSEE), il a été étudié pour les années à venir les rythmes de construction issus des facteurs de desserrement, de vacance et de renouvellement du parc de logements, afin d'envisager la situation future de la commune sur sa dynamique résidentielle et démographique.

L'ensemble de ces besoins doit permettre d'estimer un besoin annuel en logements nouveaux à satisfaire sur le territoire de Roissy-en-France de manière à poursuivre sa croissance démographique pour à la fois attirer de jeunes ménages sur son territoire et prendre en compte les jeunes adultes et les personnes âgées.

Le point mort permet d'évaluer le nombre de logements, parmi ceux construits qui sont nécessaires pour au moins maintenir le niveau démographique de la commune. Le calcul ci-dessous montre que pour la période 1999-2010, il était à Roissy-en-France de 13 logements par an.

### Calcul du point mort pour assurer le maintien de population 1999-2010

	1999	2010	Evolution 1999- 2010
Nombre d'habitants à Roissy-en-France	2366	2750	+384
Nombre de résidences principales	882	1198	+316
Taux d'occupation des logements (taille des ménages)	2,68	2,29	-0,39

Source : INSEE

Ce calcul s'effectue de la manière suivante :

Le nombre d'habitants en moins dans les logements existant déjà, en raison du desserrement des ménages étaient de  $882 \text{ logements} \times (2,29 - 2,68)$  soit -344 habitants. Le nombre de nouveaux logements ayant servi à maintenir ces habitants à Roissy-en-France est donc de  $-344 / 2,29 = -150$  logements entre 1999 et 2010, soit un point mort de 13 logements par an.

Parallèlement entre 1999 et 2010, la construction de logements a été largement supérieure à ce point mort puisqu'il est enregistré sur cette période 316 résidences principales supplémentaires, soit la réalisation de 29 résidences principales/an.

Ainsi sur ces dix années, la production résidentielle pour alimenter la croissance démographique enregistrée entre 1999 et 2008 a été de  $29 \times 13 \text{ logements} \times 11 \text{ ans}$  soit 176 logements. Ce chiffre corrobore d'ailleurs la croissance des 384 habitants supplémentaires enregistrés par l'INSEE pendant la dernière période intercensitaire ( $176 \text{ logements} \times 2,29 \text{ personnes par ménage}$ ).

Malgré les possibilités réduites de création de logements, l'enjeu municipal est de maintenir son poids démographique à 3 000 habitants.

Pour cela, il s'agit de poursuivre la création d'une offre de logements temporaires et de diversifier son offre résidentielle en menant des démarches de réhabilitation et de rénovation pour remettre dans le marché les logements existants et de renouvellement urbain sur les quelques opportunités foncières existantes dans le tissu urbain existant recensées notamment dans le cadre du Contrat de Développement Territorial.

## 5.6. POPULATION ACTIVE

### 5.6.1. Données générales

Entre 1999 et 2010, le **taux d'activité** (part des personnes actives dans la population âgée de 15 ans et plus) a **augmenté** de 5,8 points ; le nombre d'actifs passant de 1 677 à 2 092.

En 2010 parmi les actifs roisséens, 76,4 % ont un emploi contre 71,4 en 1999. Cette **évolution reflète la croissance démographique sur la commune.**

**Il apparaît un certain dynamisme** sur la commune puisque sur la même période, le taux d'activité du département s'il enregistre une hausse de 2 points reste toujours très inférieur à celui de Roissy-en-France. La population active de Roissy-en-France évolue donc plus vite qu'en Val d'Oise.

Evolution du taux d'activité entre 1999 et 2010

	1999			2010		
	Ensemble	Taux d'activité en %	Taux d'emploi (actifs ayant un emploi)	Ensemble	Taux d'activité en %	Taux d'emploi (actifs ayant un emploi)
<b>Roissy-en-France</b>	1 677	<b>78,3</b>	<b>71,4%</b>	2 092	<b>84,1</b>	<b>76,4%</b>
<b>Val d'Oise</b>	744 797	72,2	63,3%	786 354	74,2	65,5%
<b>SIEVO</b>		70,2	58,1%		71,3	59,8%

Source : INSEE, RP1999 et RP2010, exploitations principales

**Le taux d'emploi de Roissy-en-France est important** puisqu'il est de **76,4%**. Sa forte croissance de 1999 à 2010 (+5%) par rapport au Val d'Oise (+ 2,2 %) confirme bien l'arrivée de nouveaux habitants qui sont attirés par une offre importante d'emplois. Cette situation peut être également imputable à l'évolution démographique puisque les personnes en âge d'être actives progressent de manière plus marquée que les populations les plus jeunes.

Le taux d'emploi du SIEVO, bien qu'en progression, demeure timide. Plusieurs facteurs peuvent l'expliquer : un niveau de qualification insuffisant, un accès limité aux zones d'emplois, notamment locales, voire des créations d'entreprises insuffisantes,...

### 5.6.2. Indicateur de concentration d'emploi et situation des emplois

**L'indicateur de concentration d'emploi** (rapport entre les actifs ayant un emploi et les actifs sur la commune) est plus que positif sur la commune puisqu'il est **de 5 670** ; quand il est de 100, il est considéré comme satisfaisant car il veut dire que le tissu économique génère des emplois proportionnellement au nombre d'actifs résidents sur une commune.

A titre de comparaison, au plan départemental l'indicateur de concentration d'emploi s'élève en 2010 à 83,4.

**L'indicateur de concentration d'emploi à Roissy-en-France a connu une forte augmentation** sur la dernière période intercensitaire (+7,5%) révélant toujours un dynamisme notoire sur le plan de l'emploi, en comparaison de celui du département (+5,4%).

A Roissy-en France, le **taux de chômage est assez modéré puisqu'il s'élevait à 9,2% en 2010. Cependant** le nombre de chômeurs a progressé de 1,2 point depuis les dix dernières années.

Il reste cependant plus faible que celui enregistré en Val d'Oise (12,0%) et celui en région Ile-de-France (11.6%).

#### Evolution du taux de chômage de la population de 15-64 ans, entre 1999 et 2010

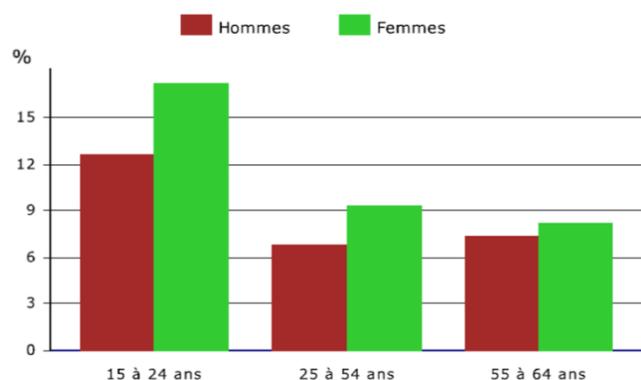
	Taux de chômage		Variation
	1999	2010	
<b>Roissy-en-France</b>	<b>8,0%</b>	<b>9,2%</b>	<b>+1,2%</b>
<b>Val d'Oise</b>	12,0%	11,8%	-0,2
<b>Ile de France</b>	11,6%	11,6%	0

Source : INSEE, RP1999 et RP2010, exploitations principales

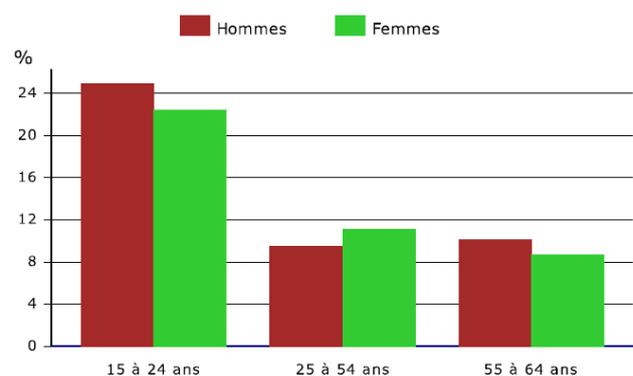
**A Roissy-en-France, la proportion de chômeurs la plus élevée touche les jeunes âgés de 15 à 24 ans (14 %).**

Cette situation témoigne qu'à la sortie de leurs études, les jeunes ne trouvent pas directement un emploi malgré la proximité de la plate-forme aéroportuaire. Cependant cette proportion reste largement inférieure à celle du Val d'Oise qui enregistre un taux pour cette tranche d'âge de 24%.

#### Roissy-en-France

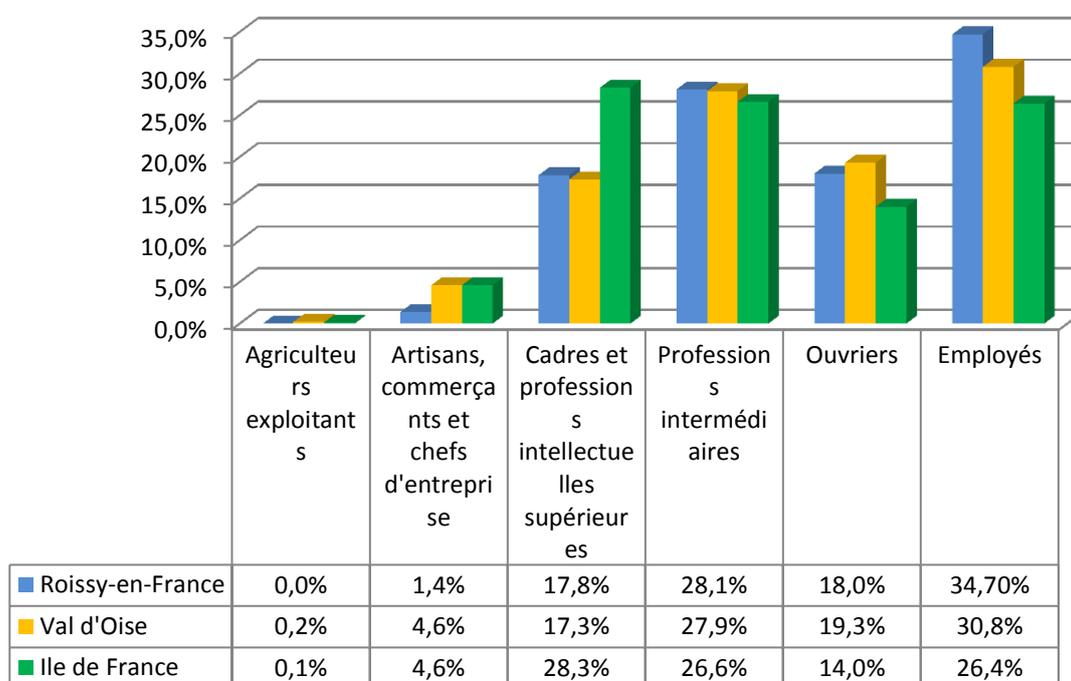


#### Val d'Oise



L'analyse des emplois recensés sur le territoire de la commune, c'est-à-dire « les emplois au lieu de travail » montre **une nette représentation des emplois « employés »**, comparable à celle du SIEVO (32,7%) bien supérieure à celles du Val d'Oise et de l'Ile-de-France.

Cette forte proportion d'emplois s'explique par le type d'entreprises de la zone d'activité de l'aéroport, notamment de commerce, d'hôtellerie, de restauration, de sûreté et de sécurité.



Source : INSEE, RP2010, exploitations complémentaires

Les professions intermédiaires sont la deuxième catégorie socio-professionnelle la plus représentée à Roissy-en-France, avec une part de 28,1% ; légèrement supérieure à celles du département et de la région

En troisième et quatrième positions, ce sont les emplois ouvriers (18,0%) du fait des services aéroportuaires, du secteur fret, des cadres et professions intellectuelles supérieures (17,8%) du fait du transport aérien.

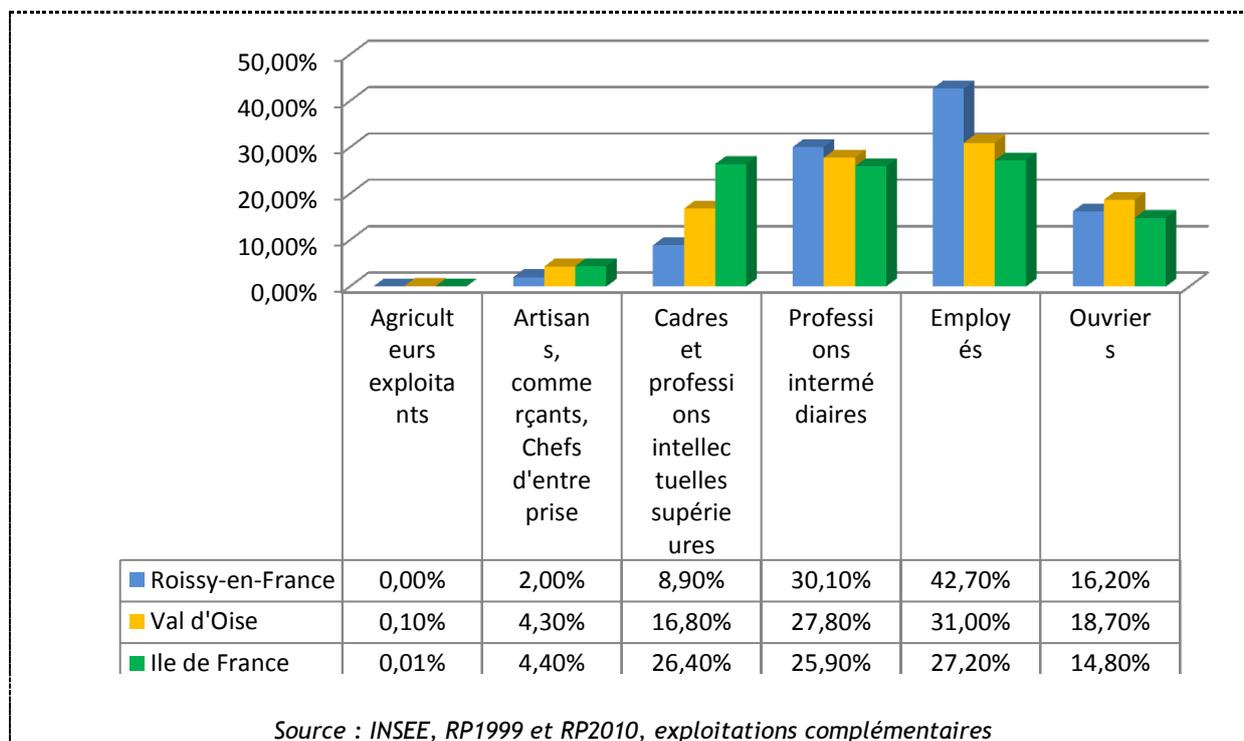
La part des agriculteurs exploitants est faible à Roissy-en-France (0,0%), du fait du caractère intensif de l'activité agricole.

L'analyse des catégories socio professionnelles de la population active recensées sur le territoire illustre comme pour ces emplois une **forte représentation d'employés et de professions intermédiaires**, en comparaison à la situation observée en Val d'Oise et en Ile-de-France.

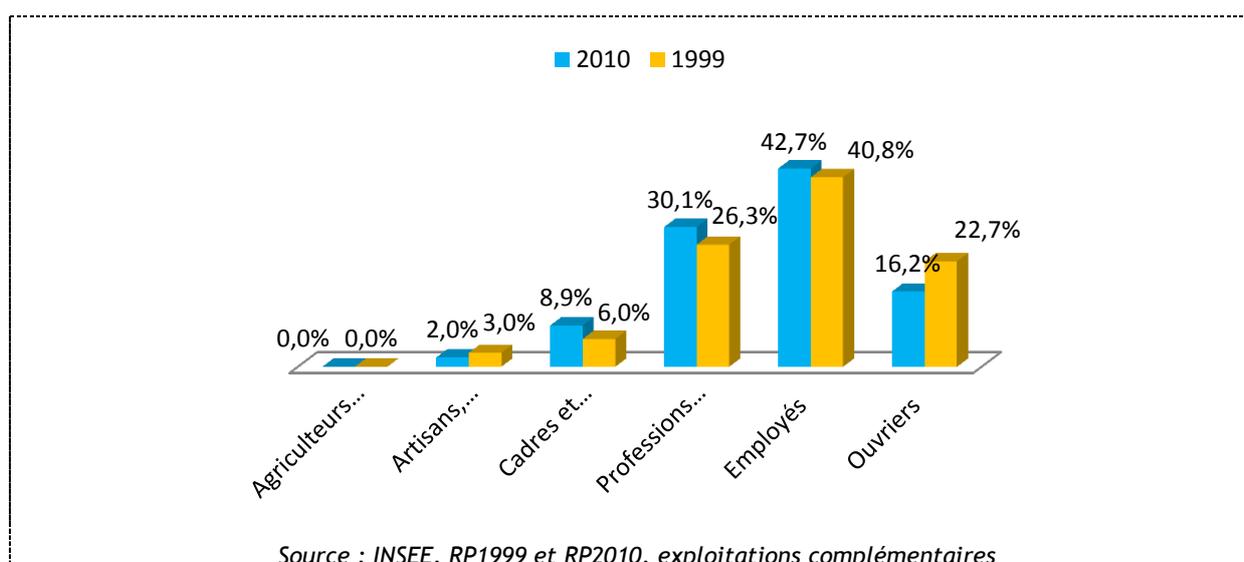
Les ouvriers représentent encore une part non négligeable (16,2 %) de la population active ayant un emploi.

**Les cadres sont très peu représentés et largement inférieurs au département et à la région** et aux emplois cadres recensés sur le territoire communal.

Aucun agriculteur exploitant n'est recensé sur la commune.



De 1999 à 2010, l'évolution la plus caractéristique des actifs roissiens ayant un emploi concerne la hausse des **cadres, professions intermédiaires et employés au détriment des ouvriers**.



### 5.6.3. Statut de la population active

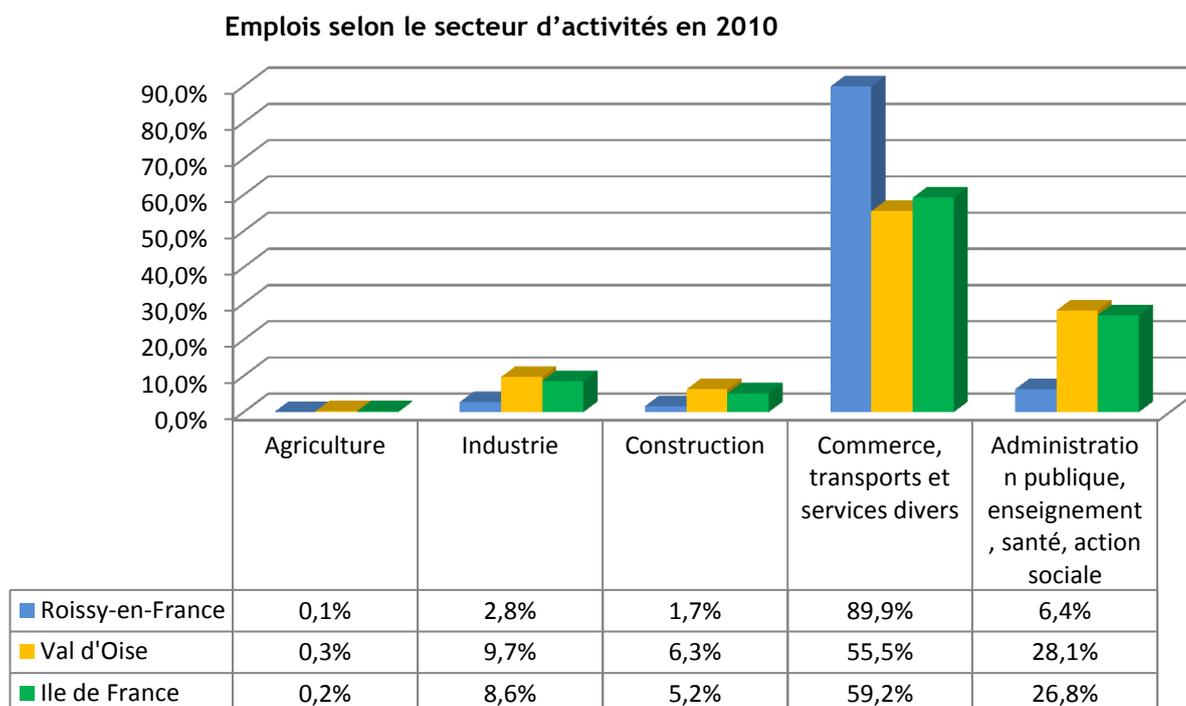
En 2010, à Roissy-en-France, 95,6 % de la population sont salariés. La proportion de salariés est légèrement supérieure à celles du département (91,8%) et de la région (89,9%).

En ce qui concerne la population active salariée, 82,3 % sont titulaires de la fonction publique et en Contrat à Durée Indéterminée.

La population roisséenne est plus précaire qu'en Seine et Marne (87,4%) et en Ile-de-France comptant respectivement (86,8%).

### 5.6.4. Secteurs d'activités

Le graphique suivant met en évidence la **surreprésentation des emplois du secteur « commerce, transports et services divers »** qui représente 90% des postes salariés en 2010. Cette proportion est bien supérieure au Val d'Oise (55,5%) et l'Ile-de-France (59,2%).



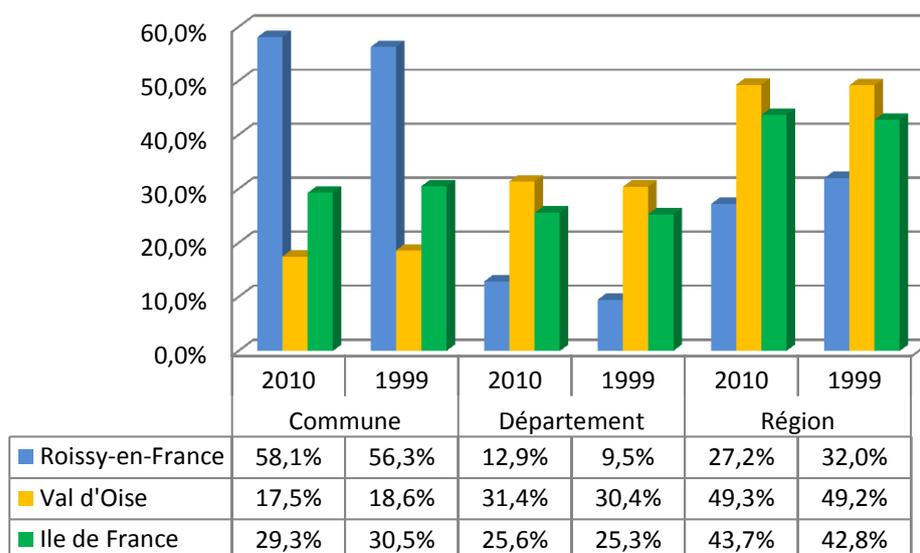
*Source : INSEE, RP1999 et RP2010, exploitations complémentaires*

## 5.7. DEPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL

### 5.7.1. Navettes domicile-travail

En 1999, l'INSEE a recensé 1 198 actifs ayant un emploi à Roissy-en-France, dont 674 travaillaient à leur lieu de résidence (soit 56,3% des actifs). La **faiblesse des déplacements domicile-travail** des habitants de la commune s'explique par la proximité de l'aéroport Paris-Charles De Gaulle où l'offre d'emploi est importante.

Entre 1999 et 2010, la part du nombre d'actif résidant et travaillant à Roissy-en-France qui s'élève à 58,1% a augmenté de près de deux points.



Sources : INSEE, RP1999 et RP2010, exploitations principales.

La situation observée à Roissy-en-France est à l'opposé des déplacements domicile-travail constatés en Seine-et-Marne et en Ile-de-France. En effet, seuls 17,5% des actifs du Val d'Oise travaillent dans leur commune de résidence et 49,3% en Ile-de-France.

En 2010, près de 60% de la population active de Roissy-en-France travaille sur la commune. Malgré la proximité du lieu de travail la motorisation des ménages est importante comparée au Val d'Oise et à l'Ile-de-France, qui peut s'expliquer faute d'une proximité directe aux gares.

#### Equipement automobile des ménages entre 1999 et 2008

	Roissy-en-France		Val d'Oise		Ile-de-France	
	2010	1999	2010	1999	2010	1999
<b>Au moins une voiture</b>	84,2%	85,0%	80,7%	81,1%	67,3%	69,2%
<b>Une voiture</b>	55,5%	59,2%	49,9%	52,7%	45,9%	48,6%
<b>Deux voitures</b>	28,7%	25,9%	30,8%	28,4%	21,4%	20,6%

Sources : INSEE, RP1999 et RP2010, exploitations principales.

### 5.7.2. Part modale des déplacements

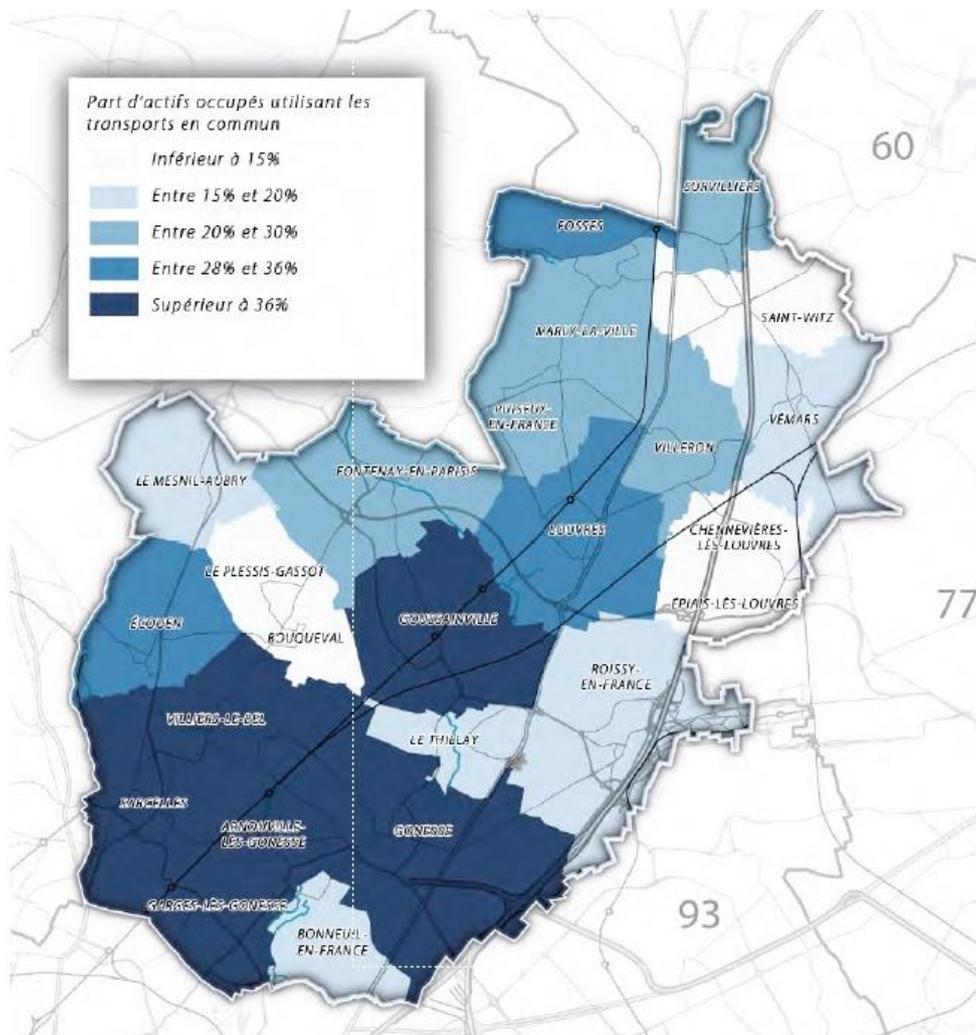
D'après les données INSEE issues du recensement de 2009, la part modale des actifs de Roissy se décline de la manière suivante :

- 6,3% déclarent ne pas utiliser de transport,
- 14 % se déplacent à pied
- 1,2% se déplacent en deux-roues
- **61,5% utilisent un véhicule motorisé**
- 17,2% utilisent les transports en commun.

Pour comparer avec le SIEVO, (données INSEE de 2009), les habitants du SIEVO utilisent beaucoup moins leur véhicule qu'à Roissy-en-France et utilisent beaucoup plus les transports en commun.

- 3,0% déclarent ne pas utiliser de transport
- 6,0% se déplacent à pied
- 1,6% se déplacent en deux-roues
- 49,0% utilisent un véhicule motorisé
- 40,0% utilisent les transports en commun

#### Part d'actifs occupés utilisant principalement les transports en commun



Source : S.I.E.VO., Élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Est du Val-d'Oise, Rapport de présentation, Diagnostic

## 6. ACTIVITES ECONOMIQUES

### 6.1. CARACTERISTIQUES ET DYNAMISME ECONOMIQUE DE ROISSY-EN-FRANCE

#### 6.1.1. Répartition des activités économiques

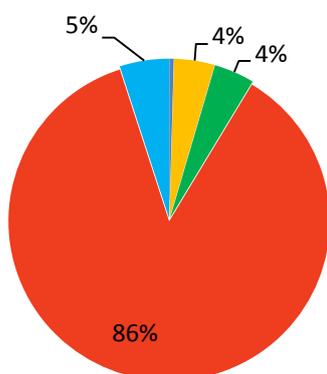
En 2011, l'Insee comptabilise **906 établissements actifs** implantés sur la commune (source : Insee). A l'échelle du Val d'Oise, Roissy-en-France se présente comme la commune la plus pourvoyeuse d'emplois salariés.

A Roissy-en-France, le **secteur tertiaire est très largement majoritaire sur la commune** : il concerne 828 établissements et 85 926 emplois. Il constitue la majeure partie de l'activité économique de la commune, tant en termes d'emplois (91% des établissements et 95 % des emplois) qu'au niveau du nombre d'établissements.

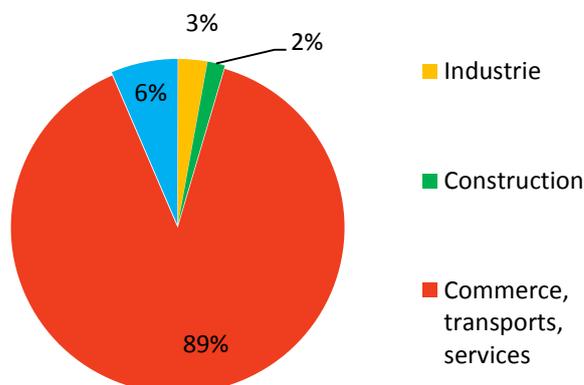
A titre de comparaison, sur le territoire du SIEVO, le tertiaire représente 75% des unités de production et 87% des salariés. Cette spécificité de la commune est en grande partie liée à la présence de la plate-forme aéroportuaire qui, non seulement crée de nombreux emplois directs, mais attire également les entreprises du secteur tertiaire.

Le secteur de l'agriculture reste anecdotique en termes d'emploi (46 emplois en 2010).

Répartition des établissements par secteurs d'activités au 31 décembre 2011 (en %)



Répartition des emplois par secteurs d'activités en 2010 (en %)



Le tableau ci-dessous illustre **un tissu économique varié** sur le territoire :

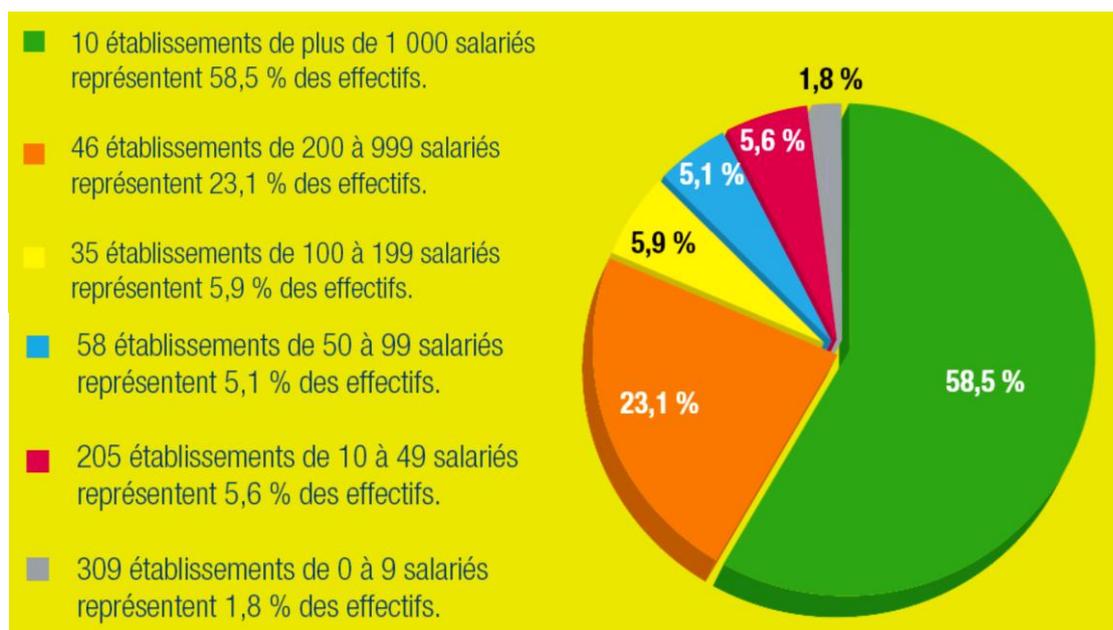
- 43% des entreprises sont des auto-entreprises,
- 47,5 des entreprises emploient moins de 50 personnes,
- 9,4 % des entreprises emploient plus de 50 salariés.

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salariés	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	906	100	43	28,9	10,8	7,8	9,4

Source : INSEE

A l'échelle du Val-d'Oise, Roissy-en-France est la commune offrant le plus d'emplois salariés. Cela s'explique par la présence d'entreprises **de dimension importante** sur la plateforme aéroportuaire. Sur les 663 entreprises recensées, 56 entreprises ont plus de 200 salariés et représentent 81,6 % de l'emploi total de l'aéroport.

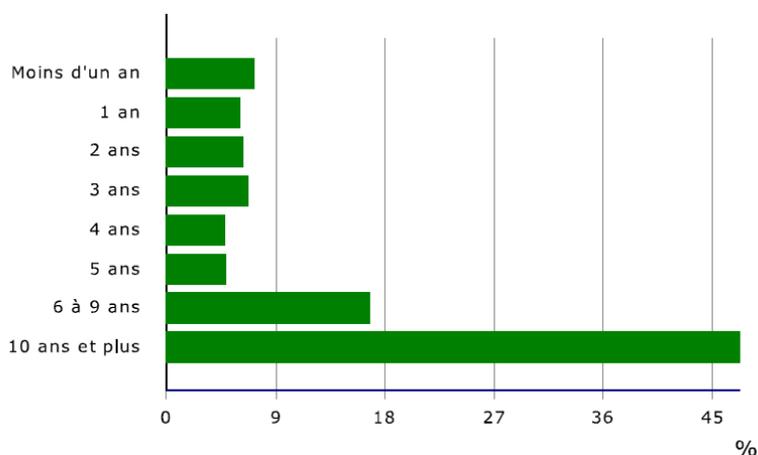
La concentration de l'emploi dans des grandes et moyennes entreprises est très élevée par rapport à la moyenne nationale. En effet, les entreprises françaises de plus de 200 salariés ne représentent que 23,4 % de l'emploi salarié français (source : Pôle emploi).



## 6.1.2. Evolution de l'activité économique

L'âge des entreprises illustre à la fois un ancrage et une dynamique économique sur le territoire, qui reçoit de manière égale des entreprises installées depuis plus de dix ans et des entreprises récemment créées.

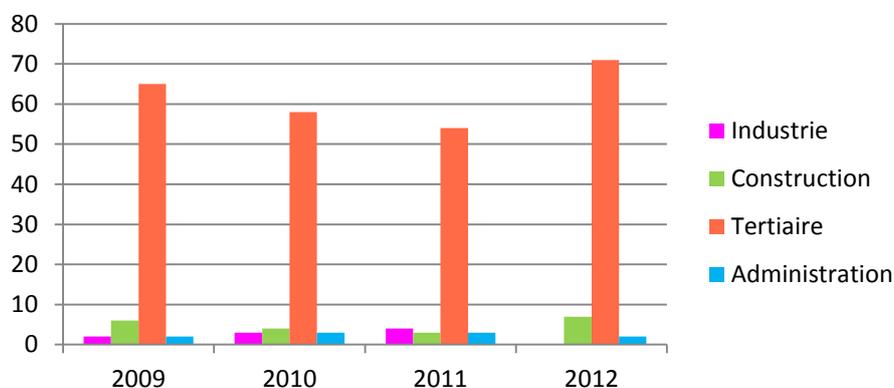
Age des entreprises au 1<sup>er</sup> janvier 2012



Source : INSEE, REE (Sirène)

La commune de Roissy-en-France s'est développée dans les secteurs de l'industrie, de la construction et surtout dans le secteur tertiaire. Au contraire, l'activité agricole progresse peu depuis plus de 10 ans.

Les créations d'établissements du secteur tertiaire sont importantes sur la commune : elles représentent 86 % de l'ensemble des créations d'entreprises sur la période 2009-2012.



	Industrie	Construction	Tertiaire	Administration
Total 2009-2012	9	20	248	10

Source : INSEE

Le secteur tertiaire est donc toujours majoritaire mais les secteurs de l'industrie et de la construction progressent encore en termes d'établissements.

Ainsi, l'activité économique de la commune est dynamique. Son développement touche l'ensemble des activités en place sur le territoire même si l'expansion du secteur tertiaire est largement supérieure aux autres secteurs.

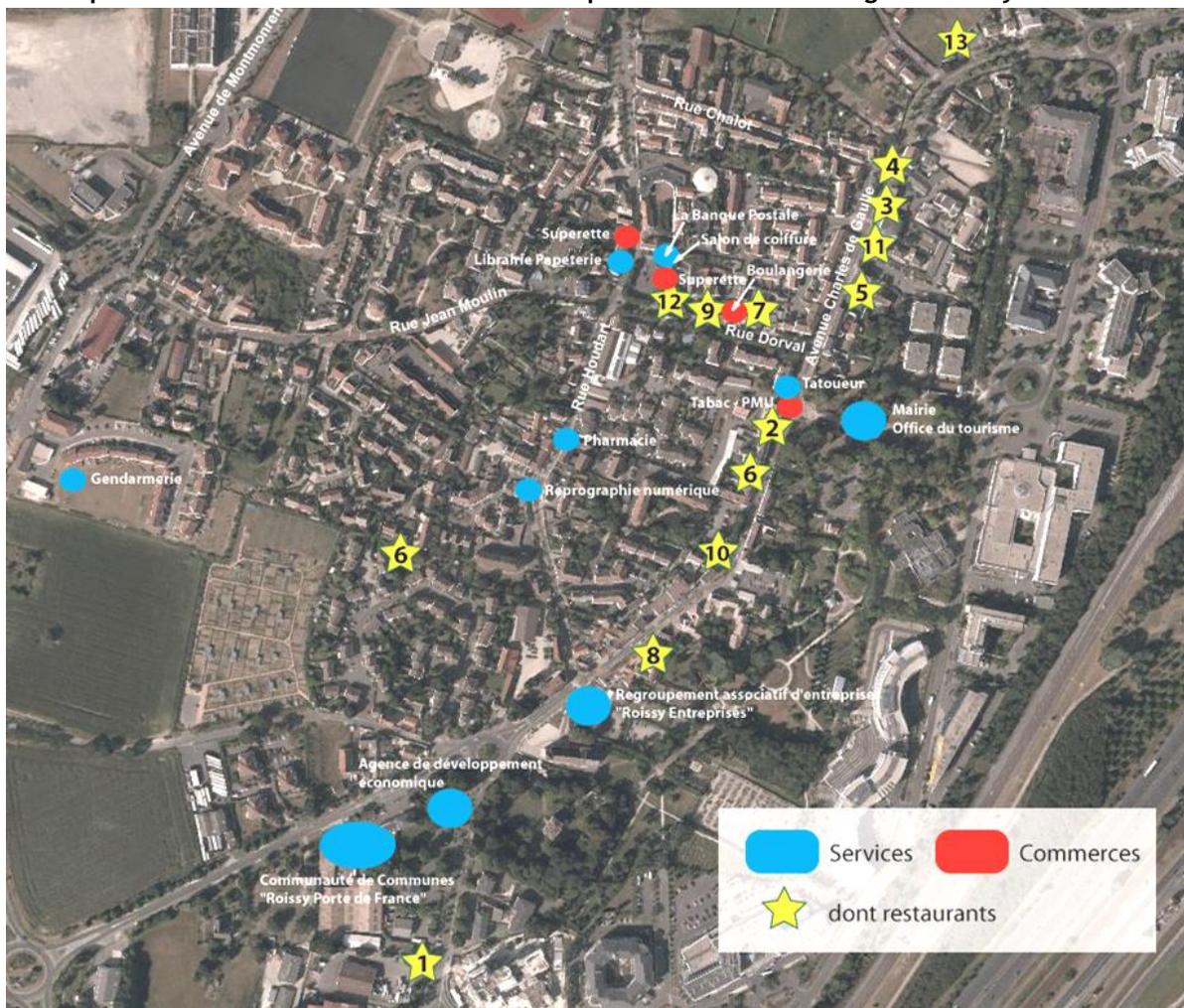
### 6.1.3. Activité commerciale

#### 6.1.3.1. Structure commerciale et de services de proximité

Roissy-en France dispose au sein de son village, d'un bon panel de commerces et services de proximité pour une commune de 2 750 habitants essentiel pour la vie locale puisqu'il regroupe :

- les commerces suivants :
  - Une boulangerie ;
  - Une librairie papeterie ;
  - Deux supérettes.
- les services suivants :
  - Un tabac PMU
  - Un salon de coiffure ;
  - Un fleuriste ;
  - Un tatoueur ;
  - La Poste ;
  - Une reprographie numérique ;
  - Les restaurants (hors établissements hôteliers) (source Office de tourisme) :
    - Restauration française : « Brasserie du terroir » (1), « Brasserie le Village » (2), « L'Ecurie » (3), « Le Grill » (4), « The Place » (5), la Vitrine (6), Madame est servie (7) ;
    - Crêperie : « Aux 3 Gourmands » (8) ;
    - Restauration italienne : « Pizza King » (9), « Roissy' Pizza » (10) ;
    - Restauration asiatique : « Les Fleurs du Cerisier » (11), Moonsushi (12), Oishii (13).

#### Répartition des services et commerces de proximité dans le village de Roissy-en-France



### **6.1.3.2. Commerces et services de grande distribution**

Ces structures sont localisées le long des grands axes de circulation à l'écart du village avec notamment :

-la zone d'activités de Paris Nord 2 qui accueille notamment côté Villepinte les magasins Ikea, Castorama, Usines Center, Go Sport et des chaînes alimentaires de restauration rapide

- le centre commercial tout récent de Aéroville avec un hypermarché Auchan et 200 boutiques :

- . Des boutiques alimentaires avec notamment la grande surface Auchan
- . Des agences de voyage : Promovacances et Thomas COOK
- . Des boutiques d'entretien de la personne ; coiffeurs, pharmacies, parfumeries, pressings et retoucheries, ...
- . Des boutiques de mode : bijouteries, prêt à porter, chausseurs, maroquinerie,
- . Des boutiques de mobilier et décoration
- . Des boutiques de loisirs : jeux, musique, librairies,...
- . Des cafés, bars, restaurants

Roissy-en-France accueille environ 25% de ce potentiel commercial sur son territoire.

## 6.1.4. Activité hôtelière

### 6.1.4.1. Les hôtels

Parmi les 10121 chambres d'hôtels répertoriées dans le Val d'Oise, plus de la moitié se situe à Roissy-en-France, dont le tourisme d'affaires est le secteur touristique prédominant.

La commune dispose de **22 hôtels représentant 4 684 chambres**. Ces hôtels concentrent une offre haut de gamme importante (54% de 4 étoiles). Cette offre est largement composée d'enseignes de visibilité internationale.

Il est recensé 1,9 millions de nuitées par an dans les hôtels de Roissy-en-France

CATEGORIE	HOTEL	AFFILIATION	CAPACITE	LIEU
4 étoiles	Hyatt Regency	Hyatt	388	PARIS NORD 2
2 étoiles	Ibis	Accor	134	PARIS NORD 2
2 étoiles	Première Classe Roissy	Louvres Hôtels Group	231	PARIS NORD 2
1 étoile	Première Classe Paris Nord 2	Louvres Hôtels Group	90	PARIS NORD 2
1 étoile	Hôtel F1	Accor	171	PARIS NORD 2
1 étoile	Ibis Budget	Accor	250	PARIS NORD 2
4 étoiles	Pullman	Accor	353	AEROPORT CDG
4 étoiles	Best Western	Best Western	244	PARC ROISSY
4 étoiles	Holiday Inn	Intercontinental	123	PARC ROISSY
4 étoiles	Millenium	Millenium	239	PARC ROISSY
4 étoiles	Golden Tulip	Louvres Hôtels Group	152	PARC ROISSY
4 étoiles	Marriott	Marriott International	300	PARC ROISSY
4 étoiles	Mercure	Accor	203	PARC ROISSY
4 étoiles	Novotel Convention&Wellness	Accor	295	PARC ROISSY
4 étoiles	Suite Novotel	Accor	148	PARC ROISSY
4 étoiles	Suite Novotel 2	Accor	174	PARIS NORD 2
4 étoiles	Only Suites Roissy Airport	Accor	121	PARC ROISSY
3 étoiles	Pentahôtel	Carlson	180	PARC ROISSY
3 étoiles	Campanile Roissy	Louvres Hôtels Group	268	PARC ROISSY
3 étoiles	Ibis Styles	Accor	304	PARC ROISSY
2 étoiles	B&B Hôtel	B&B Hôtel	226	PARC DE ROISSY
1 étoile	Première Classe	Louvres Hôtels Group	90	PARC DE ROISSY
<b>22 HOTELS</b>			<b>4 684</b>	

De par la diversité de son offre hôtelière, Roissy-en-France dispose de nombreuses salles de séminaire/congrès. En effet toutes les catégories d'hôtels sont équipées de salles de capacité variant en moyenne de 80 à 150 places.

En outre, la commune dispose du **Centre Culturel de l'Orangerie**, d'une capacité de 416 places. Ce centre culturel a rénové ses programmes afin d'être non seulement un espace d'accueil pour les Roisséens mais également un lieu de rencontre entre les professionnels.

Le Centre Culturel de l'Orangerie organise des séminaires, conventions, et autres réunions d'affaires en plus des spectacles et manifestations culturelles. Le centre est doté d'équipements technologiques destinés aux entreprises, tels que la vidéo projection, la visioconférence ou la traduction simultanée (2 langues).

#### **6.1.4.2. Les résidences hôtelières**

Afin de conforter son activité touristique d'affaire, la commune a diversifié son offre ces dernières années en proposant un nouveau concept d'hébergement au travers de résidences hôtelières. Ce concept cible notamment les salariés qui ont besoin d'être logés la semaine pendant leur mission.

La commune de Roissy propose ainsi sur son territoire **4 résidences représentant 1 050 appartements**.

- Only Suites est un établissement composé de 121 suites,
- l'Apparthotel Residhome Roissy Village, d'une capacité de 176 appartements est situé au centre de Roissy-en-France,
- La Résidhome Roissy Park est située sur le parc hôtelier de Roissy et propose 283 appartements de haut standing,
- le relais spa est un établissement de très haut standing 5\*, situé dans le parc hôtelier de Roissy, d'une capacité de 470 appartements.

La demande hôtelière, liée à la plateforme aéroportuaire, est composée d'une clientèle de transit (60 à 90 % des nuitées), d'une clientèle affaires venant assister à des réunions / séminaires / conférences dans les établissements 3 et 4\*, qui s'élève à 30% de la clientèle dans les hôtels conférences équipés d'espaces séminaires de taille conséquente et dont l'accessibilité est aisée depuis l'aéroport.

Une clientèle d'équipage cherchant à être hébergée aux abords immédiats de l'aéroport, et une clientèle de salons saisonnière complètent le profil des personnes séjournant dans la zone hôtelière de Roissy en France.

Il est à noter qu'une majorité des étrangers cherche à être hébergé sur la plateforme aéroportuaire et aux abords immédiats (zone hôtelière de Roissy, Paris Nord 2) en cohérence avec la présence d'hôtels de qualité, rattachés à des enseignes internationales.

Une évaluation des besoins en chambres sur le Grand Roissy aux horizons 2017 et 2025 a été réalisée par le cabinet Howard HTL en 2012 dans le cadre d'une étude générale sur le potentiel de développement de l'offre hôtelière en Plaine de France.

A l'horizon 2017, les besoins d'hébergements supplémentaires représentent 3800 chambres. L'augmentation des capacités d'accueil est étroitement liée au développement économique et aux équipements d'affaires et de loisirs à venir autour de Paris-Charles de Gaulle.

Par ailleurs, l'étude préconise une organisation de l'offre selon une logique de proximité. L'implantation des nouveaux produits haut de gamme au plus proche de la plateforme aéroportuaire et des pôles d'intérêts émergents permettra de répondre aux exigences de proximité immédiate d'une clientèle d'affaires et de loisirs aisée.

La commune s'oriente notamment vers le développement de l'hébergement et du tourisme d'affaires, comme en témoignent les projets communaux de développement en cours tels que le projet de l'aire de sports et de loisirs de la Vallée Verte intégrant le golf et le centre d'affaires ITC et le parc Sud-Roissy.

Par ailleurs, Aéroports de Paris et ses partenaires visent à répondre à la forte demande hôtelière en cœur de plateforme en développant sur Roissypole, à l'horizon 2018, entre 900 et 1150 chambres accessibles via le CDGVAL.

## 6.2. LES POLES ECONOMIQUES DE ROISSY-EN-FRANCE

Roissy-en-France possède deux pôles économiques structurants qui représentent près de 80% des emplois situés sur son territoire :

- La plateforme aéroportuaire qui crée 85 000 emplois directs en 2012 ; (source ADP)
- Le parc d'activités de Paris Nord 2 rassemble 18 000 emplois (source parisnord2.fr).

Le troisième pôle correspond à la zone hôtelière dite « Parc Roissy ». Il est moins structurant en terme d'emplois mais particulièrement important en termes de retombées économiques, car il regroupe 16 hôtels et environ 3 500 chambres.

### 6.2.1. L'aéroport international Paris - Charles De Gaulle

L'aéroport Paris-Charles de Gaulle constitue l'une des principales portes d'entrée de l'Europe. Il a été mis en service en 1974, après 15 ans de travaux.

Il se situe sur 8 communes (Mauregard, Le Mesnil-Amelot, Compans, Mitry-Mory, Epiais-lès-Louvre, Louvres, Roissy-en-France, Tremblay-en-France) et 3 départements (la Seine et Marne, le Val d'Oise et Seine Saint-Denis).

L'ensemble du périmètre foncier appartient à Aéroport De Paris (ADP) qui gère les aérodromes civils situés dans la région d'Ile-de-France dont la liste est fixée par décret.

Les équipements structurants de l'aéroport sont les 3 aérogares passagers et les 6 aérogares de fret. Les principaux moyens d'accès en transports en commun sont le RER B / Car Air France, Roissybus et le TGV.



La croissance de l'emploi dans et autour de la zone aéroportuaire est liée à celle du trafic : en 2010, le ratio est de 1 500 emplois en moyenne par million de passagers supplémentaires (source ADP), d'après une étude de l'Observatoire des métiers, de l'emploi et de la formation de Roissy-Charles de Gaulle.

Le nombre de salariés a presque doublé en 15 ans, passant de 45 000 en 1995 à 85 000 en 2012. **Le bassin d'emploi de Roissy-Charles de Gaulle est le plus dynamique de la région Ile-de-France, cependant il connaît une baisse de 2,5 % en 2012 par rapport à 2011 (source ADP).** Cette diminution traduit globalement la réalisation de gains de productivité réalisés principalement dans le secteur d'activité « transports aériens ».

Sur 85 000 salariés recensés en 2012, 47,2 % travaillaient directement dans le transport aérien, 17,7% les services aéroportuares, 10 % dans le fret transport express, 11,5 % dans le commerce-l'hôtellerie-restauration, 6,2 % dans la sécurité et 5,6 % dans les services publics. (Source recensement ADP).

Outre les emplois créés directement au sein de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle, son attractivité a permis la création de 20 000 à 30 000 emplois, principalement sur les communes de Roissy-en-France, Villepinte et Tremblay-en-France.

En 2012, le trafic s'élève à 61,6 millions de passagers plaçant l'aéroport au second rang européen après Londres. Le trafic de marchandises était de 2,2 millions de tonnes en 2012 plaçant l'aéroport au premier rang européen.

Les perspectives de croissance (selon ADP) du trafic aérien pour 2020, font état d'une croissance du trafic de plus de 3,5 % par an. Sur cette base, Paris-CDG pourrait atteindre 83 millions de passagers en 2020.

Ainsi, le nombre d'emplois supplémentaires sur l'aéroport de Paris-CDG (plateforme) pourrait augmenter entre 22.000 emplois et 38.000 emplois à l'horizon 2020.

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

**Concernant les perspectives du trafic marchandises**, la plateforme assure les échanges en cargo ou en fret express et accueille la majorité des activités de la filière transport / logistique du transport aérien, pour le fret express et à haute valeur marchande.

Le renforcement de ces activités passe par l'accroissement en variété et en qualité des services offerts pour assurer la circulation de marchandises à plus forte valeur ajoutée. Ceci concerne les activités logistiques qui portent sur la gestion physique et informatique des flux et en assurent le dédouanement, l'entreposage, le reconditionnement et, de manière plus générale, la gestion dynamique. Le projet Carex qui vise à accroître l'intermodalité de la plateforme aéroportuaire, et la présence de majors du fret express (FedEx) et du fret classique, contribuent à structurer le fonctionnement de la plateforme. Et tout un ensemble de PME/PMI y trouvent aussi leur place, en générant des activités innovantes qui trouvent sur la plateforme un espace d'expérimentation in situ.

**Pour faire face à la croissance du trafic, plusieurs projets de développement de l'aéroport**, en cours de réalisation ou à venir, devraient accroître l'activité aéroportuaire et développer les emplois :

- Des travaux d'expansion, d'embellissement et de réaménagement du terminal 2B ont débuté en 2013. La jonction entre les terminaux 2B et 2D est prévue entre 2016 et 2020 afin de faciliter les parcours des passagers et améliorer la qualité de service.
- La construction d'un 4<sup>ème</sup> terminal d'une capacité de 30 millions de passagers est prévue (2025).
- La réhabilitation du terminal 1, commencée en 2004, a été achevée en 2011. Depuis des travaux de rénovation des sept satellites d'embarquement sont en cours. La jonction des satellites internationaux est prévue entre 2016 et 2020.
- Après la réalisation du CDGVAL, la mise en œuvre d'une nouvelle ligne de métro automatique CDG Express est prévue à l'horizon 2023. Elle reliera de façon directe en 20 mn, le centre de Paris aux terminaux de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

De plus, concernant le trafic de fret, un projet de création d'une **gare accueillant une Ligne Grande Vitesse Fret** connectée à la plate-forme aéroportuaire Paris – CDG et desservant tant le réseau national qu'europpéen est envisagé.

**Un important parc hôtelier** se concentre autour de Roissy-pôle avec 5 hôtels d'une grande capacité de plus de 2 000 chambres (Sheraton, Hilton, Pullman, Novotel, Ibis, Citizen M). Un nouvel hôtel d'une capacité de 600 chambres est aujourd'hui en cours de construction « le Mercure-Ibis Style».

## 6.2.2. La zone d'activités Paris Nord 2

La zone d'activités Paris Nord 2, qui s'étend sur 410 ha environ, est une zone d'activités économiques intercommunale située sur quatre communes (Tremblay-en-France, Villepinte, Gonesse et Roissy-en-France). Elle possède une image internationale. Elle se caractérise par une très grande homogénéité car elle est gérée par un seul aménageur.

En moins de 30 ans, le nombre d'entreprises implantées a plus que triplé : il est passé de 150 en 1987 à 500 en 2014 (source [parisnord2.fr](http://parisnord2.fr)). Il accueille aujourd'hui environ 18 000 emplois.

L'activité tertiaire domine sur le parc d'activités avec 80 % d'entreprises dans le secteur des services ou de l'industriel non-productif.

Les technologies de pointe sont particulièrement bien représentées : informatique, mécanique de précision, pharmacie, automobile, etc.

La zone d'activités Paris Nord 2 accueille notamment les entreprises suivantes : Acer Computer, Air France, Amada Europe, Delphi Automotive Systems, Delsey, DHL international, Eiffage Energie IDF, Geodis, Jungheinrich, Mitutoyo, Raja, Samsung Services, Schneider Electric France, Sharp (source : [parisnord2.fr](http://parisnord2.fr)).

En termes commercial, il accueille notamment en vitrine le long de l'A1 de grandes enseignes commerciales : Ikea, Go Sport, Usines Center, Castorama et un parc hôtelier composé de 6 hôtels d'une capacité de 1250 chambres.



### 6.2.3. La zone hôtelière « Parc de Roissy »

La commune de Roissy-en-France jouit du rayonnement touristique de la capitale, première destination touristique mondiale, où la fréquentation des sites se maintient à un niveau élevé et en croissance. Le tourisme d'affaires constitue l'un des piliers de la fréquentation touristique en Île-de-France et jouit d'une croissance rapide.

La commune est classée « commune touristique », depuis septembre 2007. Elle accueille un parc hôtelier important notamment représenté par le Parc de Roissy qui représente près de 50% de l'offre hôtelière de Roissy-en-France avec 16 hôtels représentant plus de 3 500 chambres.

Ce pôle hôtelier ne cesse de se dynamiser et propose sur ses 16 hôtels une offre variée de chambres et d'équipements de services, allant d'une étoile à cinq étoiles.



#### 6.2.4. La zone d'activité du Moulin

Ce parc économique, de 27 hectares, est en fin de commercialisation. Seuls des terrains appartenant à « GA Promotion », qui propose des programmes « clés en main » restent à commercialiser.

Le parc compte aujourd'hui une quarantaine d'entreprises implantées ou en cours de construction et 1450 salariés.

Le transport et le commerce sont les deux secteurs d'activités dominants.

#### 6.2.5. Aéroville

Le centre de services et de commerces AEROVILLE, centre de commerces et de services « nouvelle génération » implanté sur les villes de Tremblay-en-France et de Roissy-en-France est ouvert depuis l'automne 2013.



Ce centre commercial, , au pied des pistes, dans la zone de fret de l'aéroport Charles de Gaulle s'adresse tout particulièrement aux habitants du Nord de Paris et de Roissy, aux salariés de la plateforme, aux passagers en longue correspondance sur l'aéroport et aux touristes en escale dans les hôtels de Roissy.

Ce complexe commercial de 84 000 m<sup>2</sup> accueille aujourd'hui 200 boutiques, 16 restaurants, un hypermarché Auchan et le premier multiplexe EuropaCorp de 12 salles du cinéaste Luc Besson. Il génère près de 1500 emplois (source octobre 2014 Unibail Rodamco).

#### 6.2.6. Parc Mail

Le Parc Mail est une zone d'activités en cours de commercialisation qui accueille aujourd'hui 550 emplois, avec un achèvement prévu pour 2018-2020.

Ce parc a pour objectif de développer une zone d'activités d'environ 65 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher sur 16 hectares, avec une fonction de type tertiaire dominante.

L'enjeu est de créer un parc d'affaires paysager de qualité, pour accueillir des constructions permettant le développement d'activités mixtes.

Le programme comprend:

- une vingtaine de bâtiments,
- 70% bureaux et 30% autres activités (PME/ PMI, bureaux ou services),
- des services communs et services interentreprises (restaurant/café, salle de sport, structure petite enfance...).

### 6.3. BESOINS ET PREVISIONS ECONOMIQUES

Avec **90 685 emplois environ** (croissance de 44% depuis 1999) et **plus de 900 établissements** recensés en 2010, Roissy-en-France est **la commune du Val d'Oise la plus pourvoyeuse d'emplois**.

Ainsi elle dispose d'un très fort indicateur de concentration d'emploi (5670) et se caractérise par son activité économique très développée et dynamique, en grande partie liée à sa situation sur la plateforme aéroportuaire Paris - Charles de Gaulle.

Il existe une **bonne adéquation entre l'offre et la demande d'emplois** sur la commune puisque la majeure partie des actifs roisséens ayant un emploi (58 % en 2010, contre 56% en 1999) travaille sur la commune.

**Le secteur tertiaire est largement représenté** à Roissy-en-France : il constitue plus de 90 % de l'activité économique de la commune, tant en nombre d'emplois qu'en nombre d'établissements.

En décomposant les emplois présents sur le territoire communal en fonction des différentes catégories socioprofessionnelles (CSP), on remarque qu'il s'agit d'emplois nécessitant généralement un niveau de qualification moyen. Cependant, les tendances actuelles présentent une augmentation au profit de CSP moyennes et supérieures.

Compte tenu du dynamisme des activités implantées actuellement et des nombreux projets de développement économique en cours, la croissance de l'activité économique devrait se poursuivre dans les années à venir. Il s'agit tout d'abord de l'activité aéroportuaire qui est à l'origine d'une grande part de la croissance économique de la commune. L'aéroport possède en effet tous les atouts pour devenir une des plates-formes les plus importantes au monde :

- . Qualité des infrastructures - pistes et terminaux les plus récents
- . Hub\* mondial d'Air France-KLM et principal hub européen de l'alliance SkyTeam
- . Avec plus de 25 000 opportunités de connexions en moins de deux heures entre vols moyens et longs courriers par semaine, il est le plus performant des hubs européens
- . Hub\* européen de FedEx et de La Poste (capacité de traitement de 3,5 millions de tonnes de fret par an)
- . Réserves foncières importantes qui pourront non seulement servir au développement des activités aériennes mais aussi aux activités commerciales dans la zone
- . Vocation à constituer l'un des points d'interconnexion majeur du futur réseau Carex de transport de fret en Europe.

La progression de l'activité de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle est attendue puisque les perspectives de croissance (selon ADP) du trafic aérien pour 2020, font état d'une croissance du trafic de plus de 3,5 % par an. Sur cette base, Paris-CDG pourrait atteindre 83 millions de passagers en 2020.

Ainsi, le nombre d'emplois supplémentaires sur l'aéroport de Paris-CDG (plateforme) pourrait augmenter entre 22.000 emplois et 38.000 emplois à l'horizon 2020.

Hub international, très attractif sur le plan économique, le secteur de Roissy est stratégique pour la métropole francilienne et a été identifié comme pôle d'excellence dans le cadre du Grand Paris.

L'enjeu est aujourd'hui d'organiser ce développement et de permettre la diversification des activités économiques, en particulier sur les secteurs du tertiaire et **mettre en valeur la filière tourisme d'affaires, congrès et salons**.

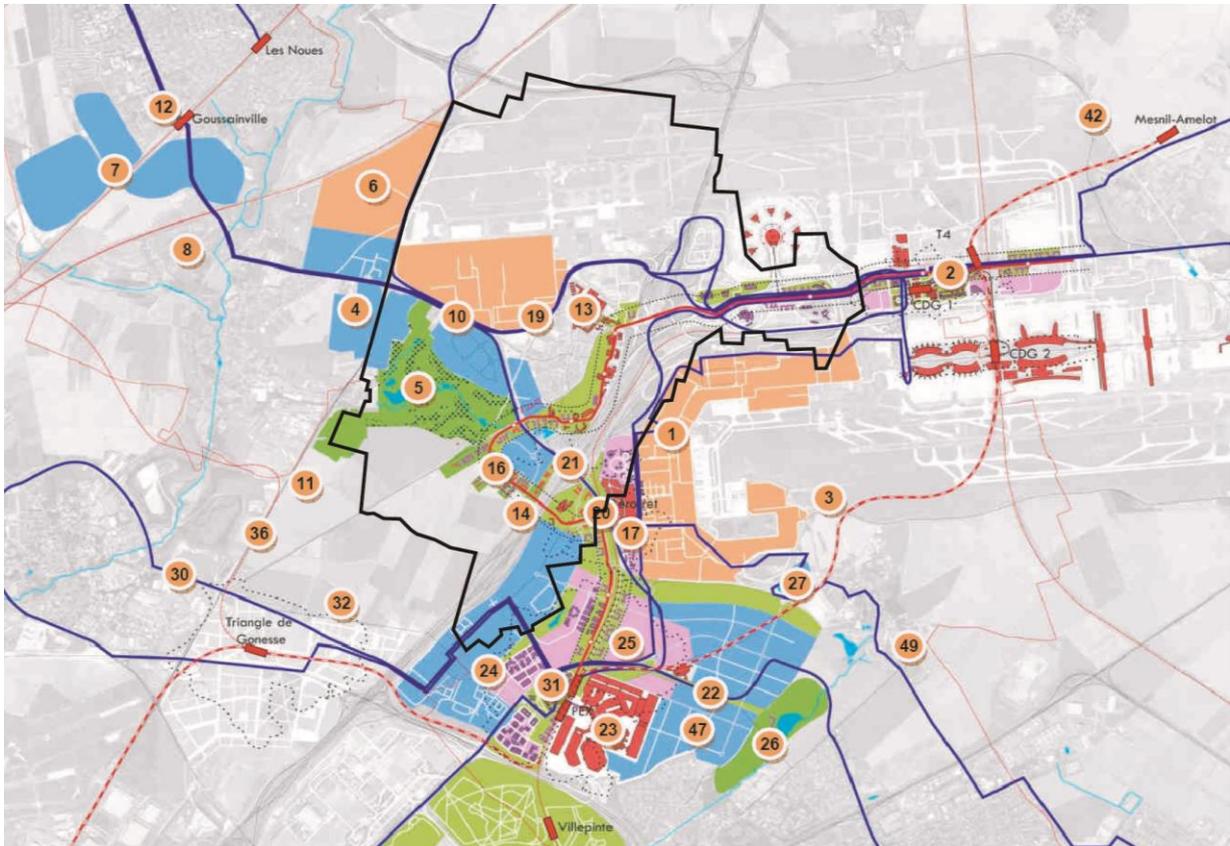
Pour la commune de Roissy-en-France, l'enjeu est d'accompagner et de maîtriser ce développement et de grands projets et équipements économiques sont prévus en ce sens sur le territoire communal, notamment dans le cadre du Contrat de Développement Territorial « Coeur Economique Roissy Terres de France ».

**Le principal enjeu du Contrat de Développement Territorial du « Cœur Economique Roissy Terres de France » est le confortement d'un développement économique basé sur la performance et la compétitivité du pôle aéroportuaire et le cluster\* des échanges internationaux intégrant le tourisme d'affaires.**

Les actions territoriales et le développement de nombreux projets économiques sont donc orientés vers le soutien des entreprises innovantes, la mise en accessibilité du pôle aéroportuaire aux échelles métropolitaines et locales, la mise en valeur la filière tourisme d'affaires.

Le territoire de Roissy-en-France est particulièrement concerné par ce développement comme l'illustre la carte ci-dessous, avec :

- les projets opérationnels suivants : 5 (Vallée Verte), 13 (International Trade Center), 14 (Sud-Roissy), 16 (Trapèze) et 24 (Restructuration et densification de Paris Nord 2)
- les projets d'infrastructure suivants : 10 (mise à 2x2 voies de la RD902a), 19 (restructuration de la route de l'Arpenteur) et 21 (voirie Hyatt).



Source : CDT « Cœur Economique Roissy Terres de France »

**Parmi ces projets économiques, certains sont aujourd'hui soit en cours de réalisation ou prévus à court terme soit à l'horizon plus lointain de 2030.**

### 6.3.1. International Trade Center Paris-Charles de Gaulle (Projet n°13) :

Les travaux sont prévus en 2014 pour une ouverture au public au printemps 2018.

Ce projet de centre d'affaires ITC est situé sur 13 hectares à l'entrée nord du Village, dans la continuité de la zone hôtelière.

Il s'agit d'un projet de centre d'affaires international de nouvelle génération qui s'inscrit dans la dynamique « Grand Paris » pour renforcer à l'international la position de Paris, notamment en tant que 1ère destination de tourisme d'affaires au niveau mondial, en favorisant les échanges internationaux à tous niveaux : investissements, tourisme d'affaires - congrès - conventions, évènementiels d'entreprise, expositions tourisme de loisirs

L'enjeu du projet est de regrouper, sur un même site, différentes activités professionnelles complémentaires (congrès, exposition, bureaux, etc.) ainsi que les capacités d'hébergement, de restauration et de services correspondant à ces activités.

Il est destiné à accueillir des salons professionnels et évènements internationaux, des conventions nationales et internationales, des acheteurs et professionnels du grand et petit commerce ainsi que différents prestataires de services.



Le programme prévoit la création d'environ 183 350m<sup>2</sup> de Surface de Plancher comprenant notamment :

- 3 halls d'exposition d'une surface totale de 38 500 m<sup>2</sup>,
- 23 000 m<sup>2</sup> de centre de conférence,
- 23 500 m<sup>2</sup> de bureaux,
- 7 hôtels et résidences,...

Ce projet permettra d'étoffer l'offre d'hôtels sur le territoire de Roissy-en-France, d'environ 1 800 chambres supplémentaires dans 7 hôtels de classe plutôt supérieure (3 hôtels quatre étoiles, un de trois étoiles, un de 5 étoiles et deux résidences hôtelières).

A terme, l'ITC pourrait accueillir 1,2 millions de visiteurs par an.

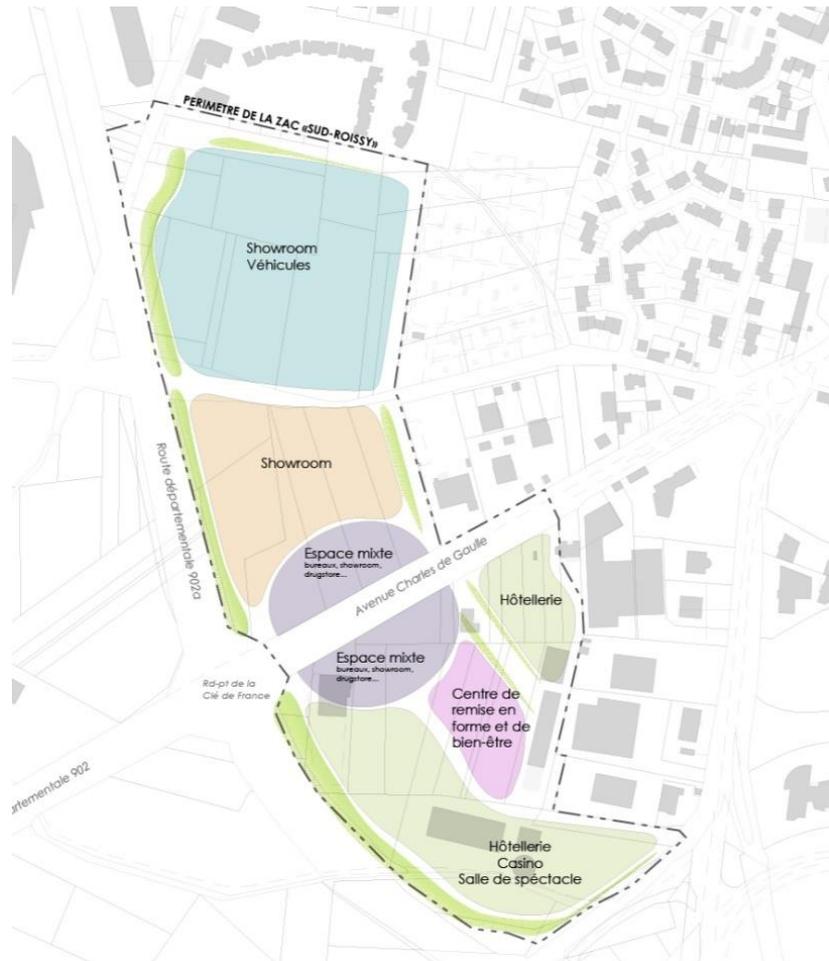
### 6.3.2. Parc Sud-Roissy (Projet n°14) :

Les travaux devraient débuter au 1<sup>er</sup> semestre 2015 pour une ouverture au public à partir de 2020.

Le parc Sud Roissy est situé sur 11,5 hectares à l'entrée nord du Village, dans la continuité de la zone hôtelière.

Ce projet devrait regrouper en vitrine des shows room liés éventuellement à l'automobile, des résidences hôtelières, un pôle de services, de restauration et de commerces avec éventuellement un casino et des PME-PMI.

Environ 2 500 emplois estimés



Ce projet permettra d'étoffer l'offre d'hôtels, sur un secteur de 4,5 hectares environ, avec un ensemble d'hôtels qui devra répondre aux besoins de la clientèle internationale : hôtels de 3 à 4 voire 5 étoiles ainsi qu'une résidence hôtelière pour des séjours de plus longue durée.

Afin de permettre à cette clientèle de passer agréablement un séjour même court, il sera proposé des équipements de loisirs et de bien-être, une restauration avec des établissements si possible variés (brasserie/restaurants à thème/restaurant traditionnel/cuisine du monde), voire quelques magasins représentatifs du savoir-faire français, un drugstore. Il pourrait être adjoint un centre d'affaires pour l'accueil de la clientèle d'affaires.

### 6.3.3. Restructuration et densification de Paris Nord 2 (Projet n°24) :

Si l'ensemble présente une grande cohérence paysagère, Paris Nord 2 souffre d'un déficit en matière de centralité urbaine, notamment autour de la gare.

Ce parc d'activités présente des potentialités importantes de densification par la tertiarisation des activités, la valorisation de ses équipements et de ses espaces publics, le développement des services. Son accessibilité sera renforcée puisqu'il est traversé le projet de transport en site propre CoMet du CDT et est desservi par le futur pôle d'échanges RER B – Métro Grand Paris – RER D « Parc des Expositions ».

L'AFTRP a donc lancé une étude pour la restructuration et la densification de Paris Nord 2, dont l'objectif est de réaffirmer la situation et l'ambition de Paris Nord 2 à l'échelle du territoire, de lui donner une meilleure lisibilité, en affirmant les pôles de centralité existants et futurs, en recréant des liens avec les projets voisins.

Des études sont actuellement en cours.

Environ 18 000 emplois

### 6.3.4. Trapèze (Projet 16) :

Ce projet est situé, dans la continuité du tissu urbain au Sud du village, le long de l'axe structurant de la RD 902A, futur boulevard urbain qui sera desservi par un bus en site propre. Sa vocation est d'accueillir de l'activité en lien avec la filière tourisme d'affaires et éventuellement des activités ou des équipements de formation liés aux métiers de l'aérien.

Ce site serait urbanisable dans le cas d'une mutualisation par un document supra-communal qui pourrait utiliser une partie des capacités d'urbanisation offertes des bourgs, villages et hameaux au SDRIF.

A ces projets majeurs pour le développement économique de la commune, s'ajoutent des projets de moindre envergure visant notamment à développer le tourisme d'affaires sur le territoire. Il s'agit notamment de « la propriété du Mesnil », belle demeure de caractère située dans le village, qui doit faire l'objet d'un projet de rénovation complète dans son style d'origine associé à l'implantation de nouveaux bâtiments. L'enjeu dans un premier, est de créer un lieu de formation dédié à l'hôtellerie et à la gastronomie et dans un second temps, de devenir un relais hôtelier et de restauration de standing.



## 7. EQUIPEMENTS PUBLICS

L'ensemble des équipements publics est regroupé dans le village de Roissy-en-France



## 7.1. EQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS

### 7.1.1. La mairie principale

Installée dans une ancienne maison particulière datant des années 30, la mairie est située avenue Charles de Gaulle dans le contexte paysager du Parc de la Mairie.

Elle abrite les principaux services de la mairie :

- Service de l'état civil ;
- Service relations publiques ;
- Service du personnel ;
- Service financier ;
- Service technique et urbanisme ;
- Service qualité ;
- Service informatique ;
- Archives.



### 7.1.2. La mairie annexe

Elle est également située dans le vieux village, dans un bâtiment patrimonial place du Pays de France et regroupe les services de l'éducation, de la jeunesse, de l'enfance et du logement.



### 7.1.3. Le siège de la Communauté d'Agglomération Roissy Porte de France

Le siège de la Communauté d'Agglomération Roissy-Porte-de-France (CARPF) créée en 1994 est situé avenue Charles de Gaulle.

Cette structure se développe également dans un bâtiment patrimonial.

L'objectif de cette structure intercommunale est notamment d'organiser l'espace afin de faciliter le développement économique et d'améliorer la vie des habitants.



Elle coordonne les actions à vocation intercommunale en matière de services publics, d'investissements collectifs, de développement économique et d'environnement.

#### **7.1.4. L'Office du Tourisme « Roissy Clé de France »**

L'Office du Tourisme a été créé en janvier 2003 et est situé dans les locaux de l'Orangerie. Il est classé 3 étoiles et a également reçu la marque nationale Qualité Tourisme conformément à la démarche qualité NF service norme NF X 50 – 730

Ses missions sont les suivantes :

- Accueil, information touristique et animation locale ;
- Promotion et mise en valeur de l'information touristique, patrimoniale et culturelle, promotion du pôle hôtelier et du tourisme d'affaires, des activités du Centre Culturel de l'Orangerie, de l'image de la commune de Roissy-en-France ;
- Etudes et réalisations de mesures tenant à accroître l'activité touristique.

#### **7.1.5. Le Centre Technique Municipal (CTM)**

Le CTM est situé chemin de la Dîme et regroupe les ateliers municipaux et les services techniques de la commune.

Il accueille également la déchetterie qui constitue une zone d'apport volontaire de déchets.

## 7.2. EQUIPEMENTS CULTUELS

### 7.2.1. L'église Saint Eloi

L'église est située avenue Charles de Gaulle.

Classée Monument Historique, elle a récemment fait l'objet d'importants travaux de rénovation. Ces travaux ont concerné la remise en état des fondations, la réfection des pierres de taille et de certaines parties de la toiture ainsi que le traitement des peintures de la métallerie extérieure et autour des grandes portes.

Son parvis a également fait l'objet d'une restructuration.

L'organisation des cultes dépend du groupement paroissial de Roissy-en-France (Chennevières-lès-Louvres, Epiais-lès-Louvres).



### 7.2.2. La salle paroissiale

Située au 5 avenue Charles de Gaulle, cette salle est actuellement inutilisable, car non conforme aux normes.

## 7.3. SERVICES D'ORDRE ET DE SECURITE

Compte tenu des risques majeurs d'origine naturelle, technologique, accidentelle ou terroriste auxquels est exposée la commune, un Plan Communal de Sauvegarde (PCS) de la commune de Roissy-en-France a été établi, par arrêté du maire du 1<sup>er</sup> juin 2006. Il est issu d'un travail réunissant les différents services prestataires : Préfecture, Sous-préfecture, Gendarmerie, Police Municipale de la CCRPF, Services de secours et Aéroports de Paris.

Les objectifs du Plan Communal de Sauvegarde consistent à prévoir, organiser et structurer les dispositions à prendre au niveau communal en cas de crise.

Il permet de prévoir à l'avance la mise en œuvre d'une organisation au niveau communal en cas de survenance d'évènements graves afin de sauvegarder des vies humaines, diminuer les dégâts et protéger l'environnement. L'organisation doit coordonner les moyens et les services existants afin d'optimiser la réactivité.

### 7.3.1. La caserne des pompiers

Inaugurée en 2003, elle est localisée en bordure de l'avenue de Montmorency, qui lui permet une bonne accessibilité.



### 7.3.2. Les services de l'ordre

**Le service de Police Municipale** à Caractère Intercommunal a été mis en place en octobre 2002. Son centre opérationnel est situé à Louvres. Il couvre 13 communes. La police municipale est découpée en trois secteurs :

- Le secteur Nord : brigade territoriale de Fosses ;
- Le secteur Centre : brigade territoriale de Louvres ;
- Le secteur Sud : brigade territoriale de Roissy-en-France, 9 rue Dorval.

Les missions principales de la police municipale sont les suivantes :

- Opération Tranquillité Absence (OTA) ;
- Enlèvement de véhicule ;
- Capture d'animaux ;
- Contrôle de vitesse ;
- Proximité (Brigade VTT).

**La brigade de gendarmerie** de Roissy-en-France, afin d'améliorer la qualité du service est dorénavant située chemin de la Vallée.



#### **7.4. EQUIPEMENTS DE SANTE**

Les équipements médicaux sont regroupés dans un cabinet médical rue Jean Moulin qui regroupe :

- Un pédicure-podologue ;
- Un médecin généraliste
- Une infirmière ;
- Un orthophoniste ;
- Un dentiste ;
- Un ostéopathe.

Il existe également une pharmacie.

## 7.5. EQUIPEMENTS SCOLAIRES

### 7.5.1. Les écoles

Roissy-en-France dispose d'une école maternelle et d'une école élémentaire localisées dans le village ancien.

**L'école maternelle Saint-Exupéry** est située 11, Rue Dorval et accueille les enfants dès 3 ans. Elle dispose de **4 classes** qui ont accueilli à la rentrée scolaire 2013/2014, 97 enfants, soit une moyenne de 24 élèves par classe.



Effectifs scolaires de l'école maternelle Saint-Exupéry (2008-2014)						
2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014
<b>96</b>	<b>101</b>	<b>110</b>	<b>124</b>	<b>105</b>	<b>99</b>	<b>97</b>

Source : Service Education Roissy-en-France

**L'école élémentaire Jean Mermoz** est située 42, Rue Houdart et accueille les enfants de 6 à 10 ans. Elle dispose de **8 classes** qui ont accueilli à la rentrée scolaire 2013/2014, 194 enfants, soit une moyenne de 25 élèves par classe.



Effectifs scolaires de l'école élémentaire Jean Mermoz (2008-2014)						
2007/2008	2008/2009	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2012/2013	2013/2014
<b>177</b>	<b>159</b>	<b>158</b>	<b>176</b>	<b>192</b>	<b>200</b>	<b>194</b>

Source : Service Education Roissy-en-France

L'évolution des effectifs depuis 2008 indique une hausse des effectifs en partie due aux nouveaux programmes de construction et en particulier à la réalisation d'une nouvelle gendarmerie. Il est à noter d'ailleurs que le pic de fréquentation a été atteint en 2012-2013.

### 7.5.2. Le service éducation

Il est situé dans la mairie annexe, rue Jean Moulin.

Ce service assure l'accueil, le renseignement, la gestion du personnel, la gestion financière et la gestion administrative des enfants inscrits aux écoles, accueils de loisirs et restaurant scolaire. Il regroupe l'ensemble des loisirs des enfants de 3 à 11 ans (accueils de loisirs, péri-scolaire, séjours de vacances, mini-séjours...). Ce service organise également la restauration scolaire.

### 7.5.3. Le restaurant scolaire

Le restaurant scolaire est situé dans l'enceinte de l'école élémentaire et emploie 5 agents municipaux. Il est confié à une société pour la préparation des repas en liaison chaude.

A la rentrée scolaire 2012, le restaurant scolaire a accueilli 220 enfants par jour répartis comme suit :

Ecole maternelle : 70 enfants par jour soit 73% de l'effectif maternel

Ecole élémentaire : 150 enfants par jour soit 75% de l'effectif élémentaire

## 7.6. EQUIPEMENTS DE LA PETITE ENFANCE ET DES PERSONNES AGEES

Le service petite enfance de la ville de Roissy-en-France propose deux modes de garde : **la crèche familiale** et **la halte-jeux**.

### 7.6.1. La crèche familiale et la halte-jeux

La crèche et la halte-jeux « Le Petit Poucet » sont situées dans les mêmes locaux, 40 rue Houdart.

Ouverte depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1989, **la crèche familiale** permet aux enfants de la commune, ayant moins de 4 ans, d'être accueillis au domicile d'assistantes maternelles.



**La halte-jeux** a ouvert ses portes en mai 1992, afin de répondre aux besoins des familles.

Les enfants de 3 mois à 5 ans révolus y sont accueillis par groupe de 6 maximum par heure.

### **7.6.2. Les personnes âgées**

Le Centre Communal d'Action Sociale (CCAS) est situé en Mairie Annexe. Il est notamment ouvert à toute personne en difficulté et organise des voyages et excursions pour les personnes âgées de 60 ans et plus, en collaboration avec les associations de la commune, notamment l'association « Les cheveux blancs » qui organise pour les personnes du troisième âge des rencontres amicales, des sorties et des loisirs dans la commune et à l'extérieur de la commune.

## 7.7. EQUIPEMENTS SPORTIFS

### 7.7.1. Le complexe sportif des Tournelles

L'offre en équipements sportifs est localisée au Nord-Ouest du village et regroupée dans le complexe des Tournelles qui comprend les structures sportives suivantes :

- une salle omnisports (44m X 22m) avec tribunes de 250 places,
- un terrain de football en gazon naturel,
- un terrain de football synthétique,
- un terrain d'entraînement pour les gardiens de but,
- une piste d'athlétisme de 400 mètres avec quatre couloirs,
- quatre courts de tennis, dont deux couverts et un mur d'entraînement,
- un terrain de boules,
- un mur d'escalade,
- une halle multisports,
- un dojo constitué de deux tatamis 10x10m, de matériel de musculation et de matériel de cardio musculation,
- une aire de basket



Le complexe sportif des Tournelles comprend également, la piscine intercommunale qui propose les services suivants :

- École de natation ;
- Cours d'aquagym ;
- Cours individuels ;
- Préparation aux épreuves du baccalauréat ;
- Club santé : sauna et hammam, séances d'UVA et espace détente.



Le complexe sportif des Tournelles a fait l'objet d'une requalification récente qui, outre le réaménagement ou le repositionnement de certains équipements, a permis d'améliorer son fonctionnement avec :

- la création de cheminements directs et notamment d'un mail suffisamment large (5 mètres) pour permettre des utilisations mixtes (cycles, piétons, entretien) vers le village notamment ;
- la création d'une aire de jeux spécifique pour les jeunes enfants et les adolescents ;
- la création d'un théâtre de verdure : il s'agit d'une aire plane entourée de gradins paysagers, qui permet l'expression libre des utilisateurs, la mise en scène d'un spectacle ou toute autre forme d'expression artistique ou sportive.

Pour une population de moins de 3 000 habitants, Roissy-en-France possède une offre importante et diversifiée en équipements sportifs. Le complexe des Tournelles répond très largement aux besoins de la population roisséenne et accueille également des usagers habitant dans les communes environnantes.

Qu'il s'agisse de la totalité des usagers de ces équipements sportifs, ou bien des Roisséens uniquement, les effectifs restent relativement stables d'une année sur l'autre.

Les équipements sportifs sont également utilisés par les écoles maternelle et primaire une fois par semaine, ce qui représente environ 10 créneaux horaires.

### **7.7.2. Les associations sportives**

Pour toutes les activités associatives, la municipalité met à la disposition des associations la salle Marcel Hervais, au complexe sportif des Tournelles.

Il existe 12 associations sportives à Roissy-en-France.

Elles développent les activités suivantes : gymnastique, pétanque, handball, phi-bao, tennis, tir, football, athlétisme, natation, Gymnastique Rythmique et Sportive et judo. Ces associations sont coordonnées par l'Office Municipal des Sports.

Les associations comptabilisant le plus d'adhérents concernent le tir, l'athlétisme et la natation. Ces trois associations sont en majorité fréquentées par des personnes ne résidant pas à Roissy-en-France.

Les associations les plus fréquentées par les Roisséens sont l'association de tennis et l'association de football.

## 7.8. EQUIPEMENTS SOCIOCULTURELS

### 7.8.1. Le Centre culturel « L'Orangerie »

L'Orangerie est l'espace culturel et artistique de Roissy-en-France, localisée allée du Verger, dans le parc hôtelier.



Ce centre culturel regroupe des salles d'expositions et de spectacles, les écoles municipales de musique et de danse, les ateliers d'arts plastiques et Beaux Arts et de théâtre et la médiathèque.

Le centre héberge également la médiathèque, une salle de 416 places et une salle de réunion circulaire, pour l'organisation de séminaires et de congrès d'affaires.

Le centre culturel propose aux Roisséens et aux touristes des spectacles de danse, de musique, des pièces de théâtre, salons artistiques, expositions, atelier théâtre.

### 7.8.2. Les associations culturelles

**L'association de recherche et de sauvegarde de l'histoire de Roissy-en-France** a pour vocation de mener des recherches et des études d'archives de l'histoire locale, ainsi que la conservation des œuvres. L'association propose également à ses adhérents des sorties culturelles, la participation à des expositions, à des manifestations locales et l'organisation de conférences.

Depuis 1979, la commune de Roissy-en-France est jumelée avec une ville allemande, Hamm-Sieg. Le comité de jumelage de Roissy-en-France a pour mission de rapprocher les habitants de ces deux communes aux travers d'échanges familiaux, sportifs, culturels, économiques et linguistiques, avec notamment l'hébergement de familles lors des différentes rencontres et les actions conjointes d'aide au Tiers-Monde. Depuis peu, des contacts sont en cours, en vue d'un éventuel jumelage avec Shannon, petite ville d'Irlande.

### **7.8.3. Le service jeunesse**

Créé en septembre 1993, le service jeunesse développe des actions d'animation, d'éducation et de prévention qui concernent tous les jeunes de 11 à 25 ans et leurs parents.

Il a pour mission :

- D'accueillir, d'informer, de conseiller, de soutenir et d'encourager tout projet ou initiative « jeunes » ;
- De mettre en place des structures adaptées au besoin du public ;
- De favoriser la participation des jeunes à la vie du village ;
- De proposer aux parents qui le souhaitent une aide pour l'éducation de leurs enfants.

### **7.8.4. L'Escale et l'Espace Jeunes**

L'Escale, située au 53 rue Houdart, a été créée fin 2001. Il s'agit d'un espace d'accueil pour les jeunes de 11 à 16 ans.

Situé 55 rue Houdart, l'Espace Jeunes est ouvert aux jeunes Roisséens âgés de 16 à 25 ans.

Les deux structures proposent chacune des programmes d'activités variées :

- Activités sportives ;
- Jeux de société ;
- Activités artistiques ;
- Activités culinaires ;
- Sorties.

Elles ont également des activités communes telles que les sorties sportives et culturelles, l'organisation de manifestations et de week-end.

### **7.8.5. Les centres de loisirs primaire et maternel**

Le centre de loisirs maternel « le Petit Prince » et le centre de loisirs primaire sont situés rue Houdart. Ils sont gérés par le service Éducation.

Le centre de loisirs maternel accueille les enfants scolarisés.

Les deux centres ont des activités communes :

- Cinéma ;
- Patinoire ;
- Musée ;
- Base de loisirs ;
- Utilisation des installations sportives et culturelles.

## 7.9. EQUIPEMENTS RECREATIFS DE PROMENADE

### 7.9.1. Le parc de la Mairie

Le parc de la Mairie dispose de larges espaces verts arborés et de nombreuses allées qui permettent une grande fluidité pour les promeneurs.

Ce parc dispose également d'une aire de jeux pour les enfants.



### 7.9.2. Le parc de l'Orangerie

Situé dans la continuité Sud du parc de la mairie, le parc de L'Orangerie longe le parc hôtelier et permet aux utilisateurs des hôtels de profiter de la verdure aux portes d'un aéroport international.

Le parc de L'Orangerie est composé de six jardins à thèmes. Enrichi d'espèces en provenance des cinq continents, ce parc est un symbole du caractère international de Roissy-en-France.

Le kiosque, autour duquel se déroulent de nombreuses animations, constitue le coeur du parc.

Ce parc est équipé d'un parcours de santé et d'équipements sportifs de plein air.

Ces deux parcs offrent aux promeneurs la vue sur les vestiges de l'ancien château de Roissy-en-France construit en 1703 (porte Sud et porte du pignon Est des écuries, puits...), ainsi que des témoins d'un passé plus récent comme le train d'atterrissage et le servomoteur de commande de la gouverne arrière du Concorde. Des sculptures d'artistes y sont également exposées.

Enfin, à l'extrémité du parc de L'Orangerie se trouve l'église Saint Eloi, classée monument historique depuis 1942



### 7.9.3. La Vallée Verte

La Vallée Verte est située autour du talweg et du bois de Vaud'herland.

Cet espace naturel de 90 hectares est sillonné d'allées au caractère un peu sauvage avec parcours d'orientation, circuits et pistes cyclables.

Un projet d'aménagement de cet espace, avec golf et chemins de promenade pour piétons et cyclistes, est en cours



### 7.9.4. Le parc du Cèdre

Cet espace vert dans la partie aggloméré du village propose la mise à disposition de quelques bancs. L'arbre qui lui a donné son nom est un des trois cèdres vestiges du parc du château, qui comptait de nombreuses essences.



### 7.9.5. Le parc des Tournelles

Le parc des Tournelles abrite également un espace vert qui évolue dans le contexte résidentiel du même nom. Il est agrémenté d'un kiosque, à proximité du plateau sportif.



### 7.9.6. Le square de la Concorde

Le square de la Concorde au cœur du village, appelé auparavant place du Souvenir Français, a été entièrement réaménagé il y a quelques années. Il dispose à présent de nombreuses plantations et de petits espaces de détente.



### 7.9.7. Les jardins familiaux

Les jardins familiaux récemment aménagés sont situés en entrée Sud du village.

Avant 2008 ces parcelles, au nombre d'une trentaine, étaient implantées sur deux sites et gérées par l'association des Jardins Familiaux.

La Municipalité a décidé de réunir et d'agrandir ces parcelles sur un seul site avec l'objectif de mener une opération de qualité environnementale, liant la rencontre intergénérationnelle à travers d'échanges de savoir sur le thème du jardin et reposant sur les principes fondamentaux, respectivement de la charte de la Convivialité Citoyenne élaborée à Roissy-en-France et de celle de la loi constitutionnelle de l'environnement de mars 2005.



Aujourd'hui, soixante huit lots d'une superficie de 100 à 300 m<sup>2</sup>, sont disposés en un seul tenant et desservis par des allées piétonnes.

Une convention de partenariat a été passée entre la ville de Roissy-en-France et l'association des Jardins Familiaux. Il en ressort la mise à disposition de parcelles, référencées au cadastre, équipées d'abris de jardin en bois, de récupérateurs d'eau précités, d'un local commun de stockage de matériel mais aussi l'engagement à donner des heures éducatives que ce soit aux jeunes et aux moins jeunes, des centres de loisirs maternel et primaire, service jeunesse,...

Au cœur de ce projet, est intégrée la gestion raisonnée de l'eau potable. Des aménagements spécifiques comme des points d'eau temporisés à la place des robinets à arrivée permanente ont été installés pour éviter les pertes. Un fût de récupération des eaux de pluie installé sur chaque parcelle est à la disposition des jardiniers.

Afin de sensibiliser les Roisséens au respect de l'eau, un dispositif pédagogique retraçant le cheminement naturel des eaux de pluie vers la nappe phréatique a été installé.

## 7.10. BESOINS ET PREVISIONS D'EQUIPEMENTS

### 7.10.1. Les équipements de proximité

Le diagnostic montre une offre importante et variée en équipements et services à la population (équipements sportifs et de promenade, scolaires, culturels, culturels, associatifs,...).

La commune s'est en effet préoccupée au fil du temps de la qualité de cette offre en équipements, notamment récemment avec la requalification du parc des sports des Tournelles, la restructuration de la place du square de la Concorde et de la rue Houdart et la restauration de l'église Saint-Eloi et de son parvis.

Compte tenu des perspectives démographiques, les besoins en matière d'équipements et de services sont assez limités et concernent plus particulièrement l'amélioration de certains services.

Il s'agit plus particulièrement du projet de la Maison de l'enfance qui se situera au 14 rue Jean Moulin sur un terrain d'environ 3 500 m<sup>2</sup> dont commune est propriétaire.

Cette structure multi-accueil permettra de regrouper, dans un même lieu : la crèche et la halte-jeux (200 m<sup>2</sup>), la ludothèque (190 m<sup>2</sup>), et l'Escale – Relais info jeunes (280 m<sup>2</sup>).

### 7.10.2. Les équipements structurants

#### 7.10.2.1. L'aire de loisirs et de sports de la Vallée Verte

Ce projet public d'aire de loisirs et de sports de 90 ha est situé dans la partie Ouest du vallon de Vaud'herland.

Il comprend la réalisation d'un golf de 18 trous, l'aménagement de clairières de pique-nique ainsi que la mise en valeur et le développement de chemins de promenade et pistes cyclables.

Il s'agit d'apporter à la population roisséenne ainsi qu'aux touristes, un lieu de détente dédié à la pratique sportive, et ce à proximité du parc hôtelier de Roissy et de l'aéroport Charles De Gaulle.

Une académie de golf est également prévue afin de rendre accessible la pratique du golf aux débutants.



L'objectif recherché dans le cadre de ce projet repose sur les principes de sauvegarde et de pérennisation d'un espace naturel significatif, par sa valorisation et son ouverture au public le plus large au travers d'équipements de loisirs verts.

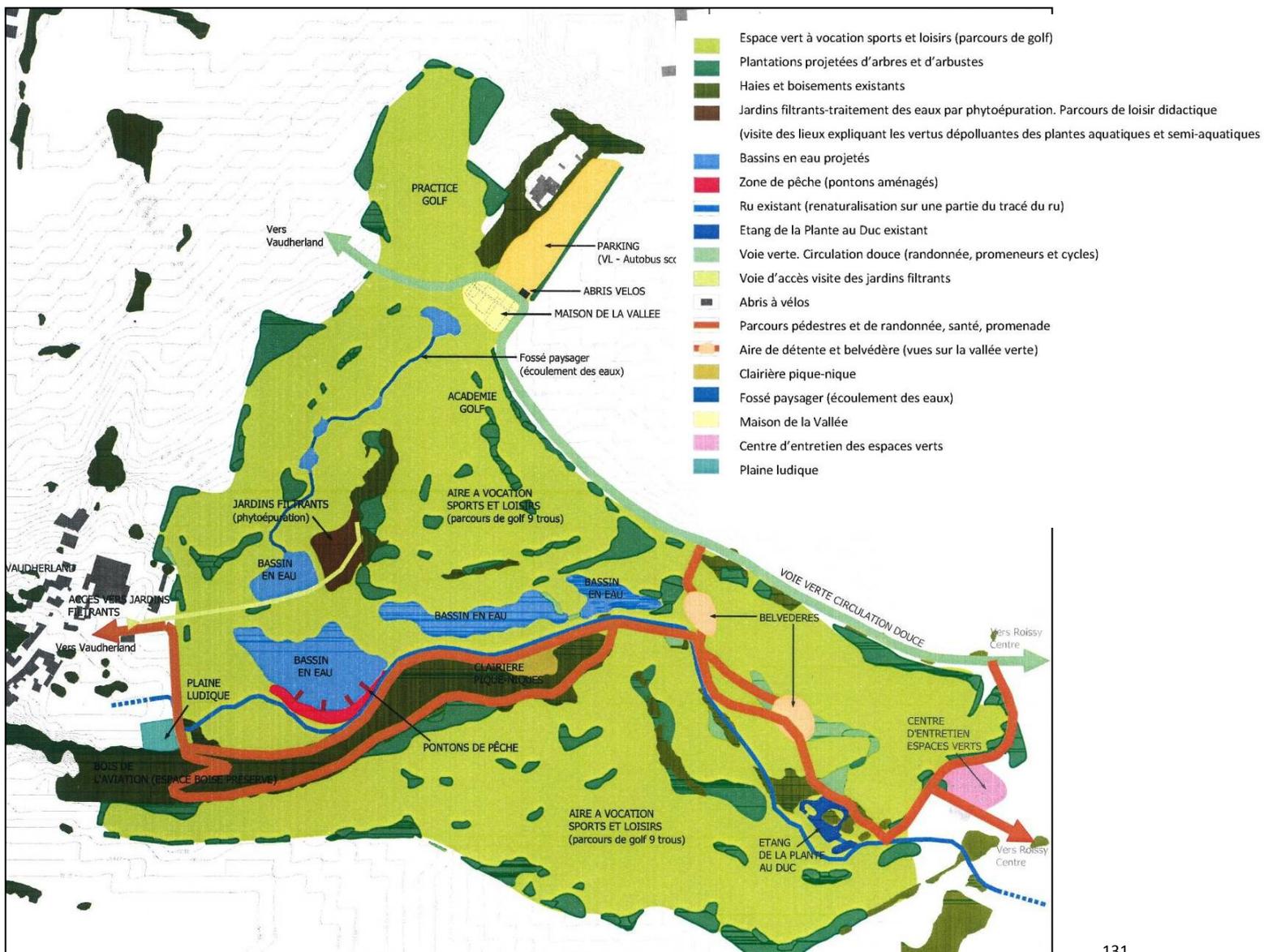
Cet espace sera structuré de séquences paysagères aménagées, dont la gestion s'articulera autour de l'enjeu essentiel de cohabitation d'usages.

Pour cela, afin de favoriser une fréquentation intergénérationnelle et tout public, l'aménagement du vallon de Vaud'herland consistera à développer un réseau de chemins de promenade et d'itinéraires cyclables (accessibles à toute heure), des clairières de détente et de pique-nique, des activités de découverte liées aux potentiels biologiques de la région (reconquête des divers biotopes : ru, bois, zones humides) avec des panneaux pédagogiques sur la faune et la flore.

La gestion et la récupération de l'eau seront rationalisées avec les projets voisins et le Ru. Le système d'arrosage optimisé sera complété par un forage d'appoint.

Le corridor biologique inscrit au SCOT du SIEVO sera valorisé par la création de milieux humides et de nouveaux boqueteaux. Une attention particulière a été portée pour que les clôtures soient les plus minimalistes possibles.

Le parcours golfique, avec ses deux fois neuf trous situés de part et d'autre du bois de l'Aviation, se veut innovant en termes de gestion de l'eau. En effet les principes retenus sont la création de plans d'eau et par conséquent le développement de zones humides (qualité paysagère et écologique du site), la "renaturation" du ru par des plantations d'accompagnement, le surcreusement du bassin existant pour bénéficier d'un réservoir dédié à l'arrosage du parcours golfique ; celui-ci étant alimenté par une partie des eaux du ru déviées. Les eaux de ruissellement en provenance du bassin versant amont seront traitées par phytoépuration avant leur utilisation pour l'arrosage.



Le programme de l'aménagement de la Vallée Verte se compose des éléments suivants :

- la création d'un parcours golfique (2 fois 9 trous) de part et d'autre du bois de l'Aviation accessible à tous, paysager et valorisant le site du vallon de Vaud'herland ;
- la réalisation d'une académie de golf pour l'apprentissage et le perfectionnement de tous ;
- un réseau développé de chemins de randonnées, conservés et/ou recomposés, et étendus ;
- la création d'une pelouse ludique à l'entrée de Vaud'herland équipée d'aires de jeux (jeux de ballon, ...), d'aires de pique-nique le long du ru d'une superficie d'environ 1 hectare ;
- le réaménagement et la « renaturation » d'une partie des berges du ru le long des bassins en eau et l'installation de pontons pour la pratique de la pêche ;
- la création de jardins filtrants, et parcours didactiques sur environ 6000 m<sup>2</sup> exposant les vertus dépolluantes des plantes aquatiques et semi-aquatiques ;
- l'aménagement d'un parcours de découverte botanique sur un linéaire d'environ 200 mètres dont l'objectif sera la reconquête des biotopes naturels (boisements, prairies, zones humides, ru,...), supports pédagogiques de découverte de l'environnement notamment pour les écoles ;
- l'installation de deux belvédères d'environ 400m<sup>2</sup> pour l'un et de 600m<sup>2</sup> pour l'autre, points de vue/panoramas de découverte du fond de la Vallée Verte, sur lesquels pourront s'organiser des manifestations sportives et/ou culturelles ;
- des équipements d'accompagnement et de fonctionnement avec la construction de la maison de la vallée, d'environ 3 000m<sup>2</sup>, incluant de services de restauration (bar, restaurant), des salles de séminaire, un accueil, des vestiaires, une boutique, une salle caddy, un centre de détente et de ressourcement ;
- la réalisation d'un parking véhicules légers et autobus, d'une capacité de 250 places environ à l'entrée principale du site ;
- la construction d'un centre de maintenance, comprenant un logement de gardien, de 900 m<sup>2</sup> environ avec une dizaine de places de stationnement.

Le début des travaux est prévu pour 2015.

2nd trimestre 2018 : ouverture

Emploi :

Entre 15 et 50 personnes, en fonction des choix d'entretien et de maintenance, de fonctionnement de la maison de la vallée et ses différents services.

### **7.10.2.2. Le Corridor Métropolitain**

Le projet stratégique du territoire du CERTF a fait émerger le principe d'un corridor métropolitain : espace urbain et paysager continu et identifiable à l'échelle du territoire, où se concentreraient les activités et équipements métropolitains du cœur économique. Celui-ci serait desservi par le projet de transport en commun dit « CoMet ».

L'aménagement du Corridor métropolitain poursuit cinq objectifs :

- Mettre en scène la dynamique économique du cluster des échanges internationaux
- Etre support de densification et accueillir au fil du temps les activités et équipements de vocation métropolitaine
- Relier les sites économiques majeurs du CERTF par une liaison en transport en commun, qui les connectera aux réseaux d'accessibilité régionale, nationale et internationale (CDG, TGV, MNGPE, RER).
- Aménager une continuité urbaine et paysagère de qualité, vecteur d'identité pour le CERTF et support des principes d'aménagement durable cités précédemment : densification, hauteur, emprises au sol généreuses pour favoriser l'aménagement d'espaces verts, espaces publics favorisant les modes actifs, etc.
- Aménager le CoMet

Sur le territoire de Roissy-en-France, le Corridor Métropolitain permet des aménagements paysagers de qualité créant ainsi un réseau maillé des pôles économiques et de loisirs majeurs de la commune que sont Roissypôle, ITC, le parc hôtelier, le parc Sud-Roissy, l'aire de loisirs et de sports de la Vallée verte, le Trapèze, Aéroville, la densification de Paris Nord 2.

