

# Projet du Grand Paris

## Contribution de l'association Pays de Roissy-CDG



Octobre 2010

**Siège social :**

Hôtel Pullman Paris-CDG Airport  
BP 20248, Zone Centrale  
95713 Roissy-CDG cedex

**Contacts :**

Tel : 01 48 64 52 91 / Fax : 01 48 64 52 88  
E-mail : [infos@paysderoissy-cdg.asso.fr](mailto:infos@paysderoissy-cdg.asso.fr)  
Site internet : [www.paysderoissy-cdg.asso.fr](http://www.paysderoissy-cdg.asso.fr)





## SOMMAIRE

### **Un club de réflexion et d'action au service de son territoire**

- I. Objectifs de l'association
- II. Le Pays de Roissy

### **Analyse socio-économique du Pays de Roissy**

- I. Un pôle de développement économique...
- II. ... qui s'inscrit dans un bassin de vie

### **Vers un développement durable du Pays de Roissy**

- I. Les enjeux du territoire du Pays de Roissy
- II. Une réalité urbaine à inventer à l'échelle du Pays de Roissy
- III. L'implantation de nouvelles entreprises : quelle vocation pour le Pays de Roissy ?
- IV. Un pôle de formation et de recherche pour répondre aux attentes des entreprises
- V. Une politique d'habitat diversifié en cohérence avec le développement économique du territoire
- VI. Aménager les transports pour structurer le Pays de Roissy
- VII. Faire émerger l'identité du Territoire

### **Conclusion**

## Un club de réflexion et d'action au service de son territoire

### I. Objectifs de l'association

Créée en juin 2003, l'Association du Pays de Roissy-CDG est aujourd'hui la seule structure représentative des intérêts collectifs et des ambitions du Pays de Roissy. Elle regroupe plus de 300 acteurs socio-économiques et politiques impliqués dans la vie locale, et issus des 110 communes réparties sur 4 départements - l'Oise, le Val d'Oise, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne - qui composent le Pays de Roissy. L'association, dès l'origine, s'est donné pour objectif de rassembler élus, chefs d'entreprise, personnalités locales et associatives, tous adhérents à titre individuel et personnel, avec le support d'entreprises intéressées par cette démarche collective.

L'association Pays de Roissy-CDG, déclarée au *Journal Officiel* du 28 juin 2003, est régie par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901. Ses objectifs figurent dans l'article 3 des Statuts de l'association :

« L'association a pour objet : Le développement durable du Pays de Roissy :

- Favoriser un développement harmonieux et équilibré du territoire, en synergie avec la plateforme aéroportuaire, grâce à des engagements concrets des grands acteurs économiques, publics et privés, centrés sur les habitants, les paysages, la culture du Pays de Roissy ;
- Promouvoir des projets de développement du Pays de Roissy autour de son aéroport en matière de transports, de mobilité des biens et des personnes, d'environnement, de développement économique et de l'emploi, de formation et de recherche, de culture et de loisir, d'habitat et de cadre de vie. »

Pour agir localement et concrètement, l'association, organisée en groupes de travail, a retenu cinq thèmes prioritaires : l'emploi, les transports, l'habitat, la formation et la culture. Sans se substituer aux organismes existants ou aux actions en cours, par le soutien de projets concrets, l'association entend contribuer à favoriser un développement harmonieux et équilibré de ce territoire, améliorer la vie quotidienne des habitants et des salariés, et les amener à mieux partager le formidable potentiel économique induit autour du pôle aéroportuaire de Roissy-CDG.

## II. Le Pays de Roissy



⇒ Un cercle de 15 km de rayon autour de la plate-forme de Roissy-CDG

⇒ 110 communes

⇒ 4 départements : Val d'Oise, Oise, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis

⇒ 2 régions : Ile-de-France, Picardie

⇒ 1.5 million d'habitants

## Analyse socio-économique du Pays de Roissy\*

### I. Un pôle de développement économique...

#### Chiffes-clés 1999-2006 :

**+110 000 emplois**

**Taux de croissance de l'emploi : +21%**

**La part des emplois tertiaires s'accroît**

De 1999 à 2006, le nombre total des emplois toutes catégories s'accroît de 21 % dans l'ensemble des territoires du Pays de Roissy, alors que cet accroissement est de 5,43 % pour la région Ile-de-France et de 9,07 % en moyenne nationale. Cette progression est nettement plus forte que pour la période 1990-1999 durant laquelle le taux d'emploi sur le territoire était de 7,8% (-0,7% en moyenne régionale).

Le Pays de Roissy gagne 110 000 emplois (+ 16 000 emplois par an) de 1999 à 2006, soit 25 % de la croissance régionale et 4 % de la croissance nationale.

La tertiarisation continue de progresser et représente désormais 83 % des emplois, l'industrie passant sous la barre des 10 % (contre 21 % en moyenne nationale).

#### **Evolution de l'emploi par secteur d'activité**

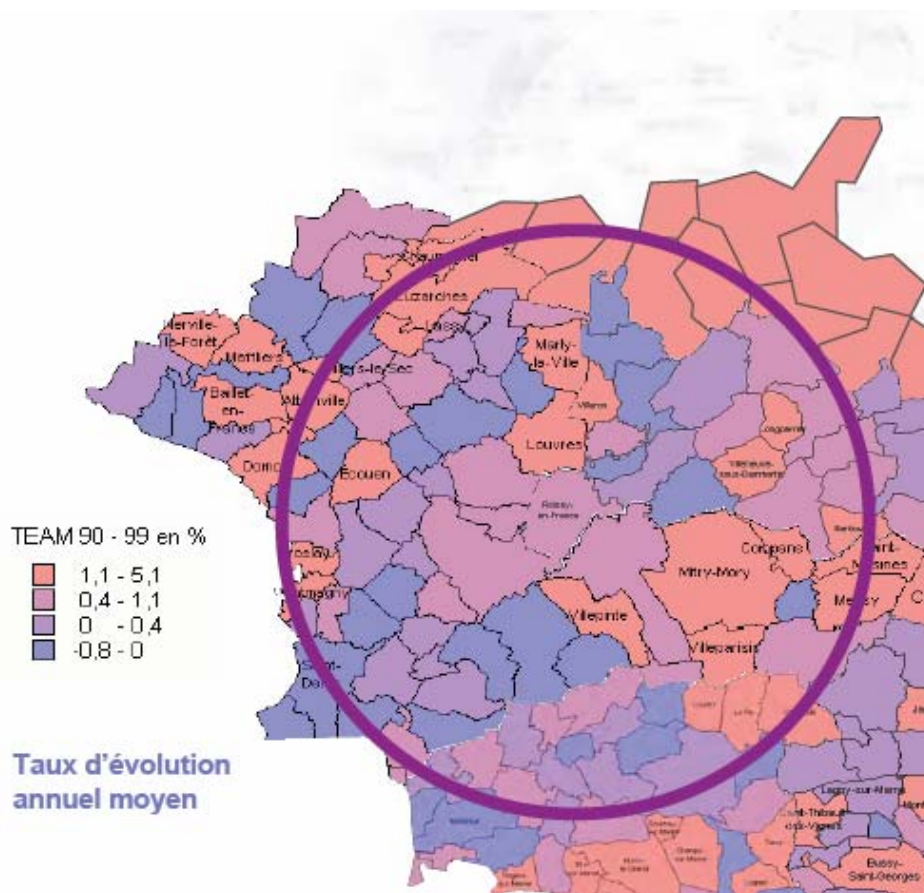
	<b>1999</b>		<b>2006</b>	
	Valeurs absolues	%	Valeurs absolues	%
<b>Agriculture</b>	2 063	0,40%	1 862	0,30%
<b>Industrie</b>	65 438	12,61%	62 255	9,89%
<b>Construction</b>	33 130	6,38%	39 822	6,33%
<b>Tertiaire</b>	418 406	80,61%	525 549	83,49%
<b>Total</b>	519 037	100%	629 488	100%

⇒ **Le Pays de Roissy est l'un des territoires les plus dynamiques de France en termes de développement économique. Il a gagné autant d'emplois que d'habitants entre 1999 et 2006.**

\* Cette analyse a été réalisée en 2008 par le Cabinet d'Etude EAU-Proscot. Tous les tableaux et les cartes du territoire sont tirés de l'étude.



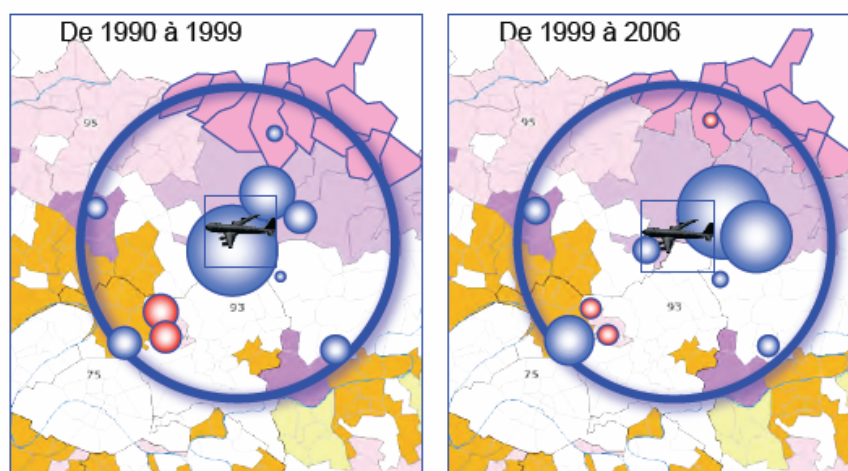
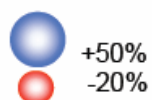
## Evolution de l'emploi (taux d'évolution annuel) 1990-1999



Si l'on rapporte le nombre d'emplois à la population active, on constate que les pôles d'emploi les plus dynamiques du territoire restent encore situés à proximité immédiate de Roissy-CDG, avec un développement significatif en Seine-et-Marne sur la période 1999-2006. Toutefois, la nature des nouveaux emplois, à l'instar des typologies des entreprises qui les portent, n'est plus directement liée à l'aérien.

Schéma :

*Déplacement des pôles d'emploi les plus dynamiques (+ de 1 000 emplois > population active)*



Il convient ici de rappeler la corrélation étroite entre développement économique, développement de l'emploi et le développement du transport aérien. Plus particulièrement, les données chiffrées fournies par l'Airports Council International (ACI) montrent que le nombre de passagers et le fret transporté induisent, de façon « mécanique » la création d'emplois directs dans le secteur du transport aérien et de l'activité aéroportuaire, mais également d'emplois indirects et induits.

<b>Développement du transport aérien à Roissy-CDG</b>	<b>Impacts directs</b>	<b>Impacts indirects</b>
1 million de passagers ou 100 000 tonnes de fret supplémentaires	1000 emplois directs (services de transport aérien, services aéroportuaires)	3000 emplois indirects et induits (hôtellerie, restauration, services liés au tourisme, nombreux secteurs qui utilisent des services de transport aérien)

Pour information : le nombre de passagers à Roissy-CDG est passé de 43,4 millions de passagers en 1999 à 60,9 en 2008.

Cet effet de développement économique engendré par l'activité aérienne s'étend sur l'ensemble du territoire du Pays de Roissy, dont les communes de plus en plus éloignées de Roissy-CDG bénéficient de la création d'emplois nouveaux (hors emplois directs).

On note par ailleurs que, au-delà d'une taille critique de l'activité propre de l'aéroport, une nouvelle économie induite tend à se développer autour de cet aéroport. Il s'agit d'entreprises, dans des secteurs d'activités peu ou pas liés à l'aérien, mais à forte valeur ajoutée, qui choisissent de s'implanter à proximité de l'aéroport, par stratégie, afin d'optimiser leur contact avec la clientèle. Très peu d'aéroports dans le monde ont développé cet aspect, Roissy-CDG est l'un de ceux-là. A l'instar de ce qui se produit sur une bonne douzaine de sites dans le monde, il convient donc de chercher à faire en sorte que ces territoires autour de Roissy-CDG s'inscrivent, de manière résolue et coordonnées dans une dynamique forte pour tirer vraiment parti des effets induits par l'activité aéroportuaire et par sa connexion unique au reste du monde.

La dynamique récente est donc celle du développement optimisé du « pôle économique » de Roissy-CDG. Ce pôle peut entretenir une relation positive avec le « relais de croissance » de la première couronne parisienne, et notamment de la Plaine Saint-Denis. Le Pays de Roissy « tire » la croissance francilienne et s'affirme comme l'un des principaux pôles d'emploi à l'échelle régionale, française et européenne.

Ce schéma de croissance s'est poursuivi jusqu'à mi-2008. La crise économique internationale actuelle se traduit sur le territoire du Pays de Roissy par un ralentissement de la croissance, voire par une perte de quelques points, qui touche de nombreuses entreprises. L'économie du Pays de Roissy s'inscrit toutefois, sur le moyen terme, dans une tendance structurelle de hausse, marquée par des phénomènes cycliques conjoncturels d'ampleur plus ou moins forte.

⇒ **Le développement économique du Pays de Roissy, qui constitue son principal atout, vise à la fois à répondre aux besoins des habitants actuels et à venir, mais également à affirmer la place de ce territoire dans la concurrence internationale.**

⇒ **Il s'agit de ne pas prendre ce dynamisme pour un acquis, mais de trouver les conditions qui permettront la poursuite de ce développement.**

## II. ... qui s'inscrit dans un ensemble de bassins de vie

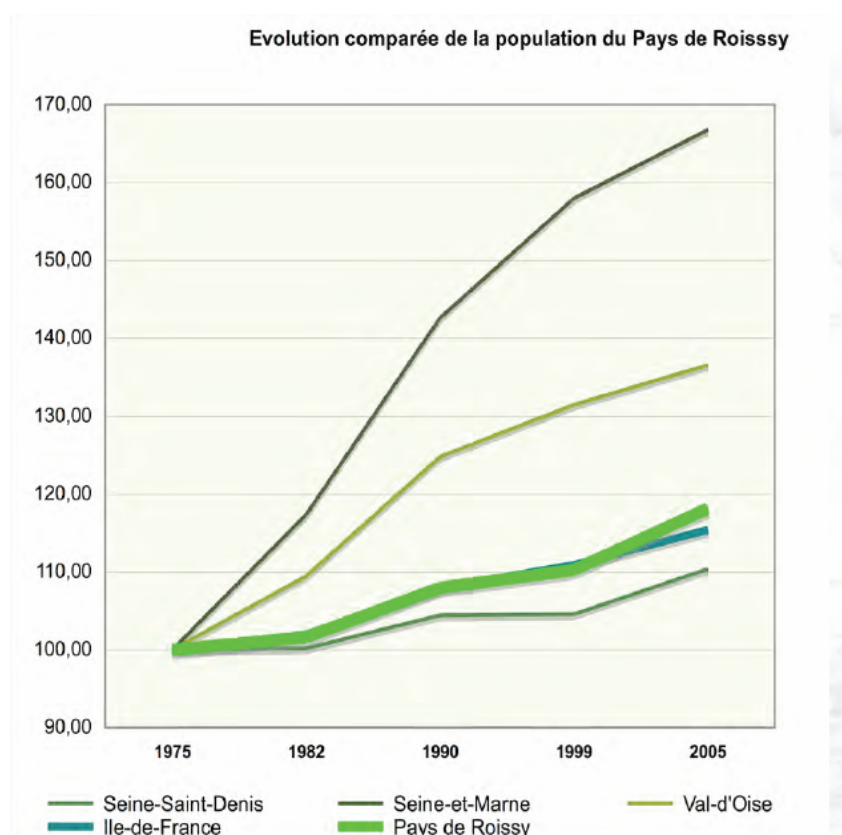
### Chiffes-clés 1999-2005 :

**+106 000 habitants**

**Taux annuel d'évolution démographique : +1,03%**

**Le territoire a gagné autant d'habitants que d'emplois sur la période**

Au total, la population du Pays de Roissy progresse fortement, à un rythme qui se détache progressivement de celui de la moyenne régionale, alors que le Pays de Roissy ne comprend pas les secteurs les plus dynamiques, en termes d'accroissement démographique, de la Seine-et-Marne et du Val d'Oise.

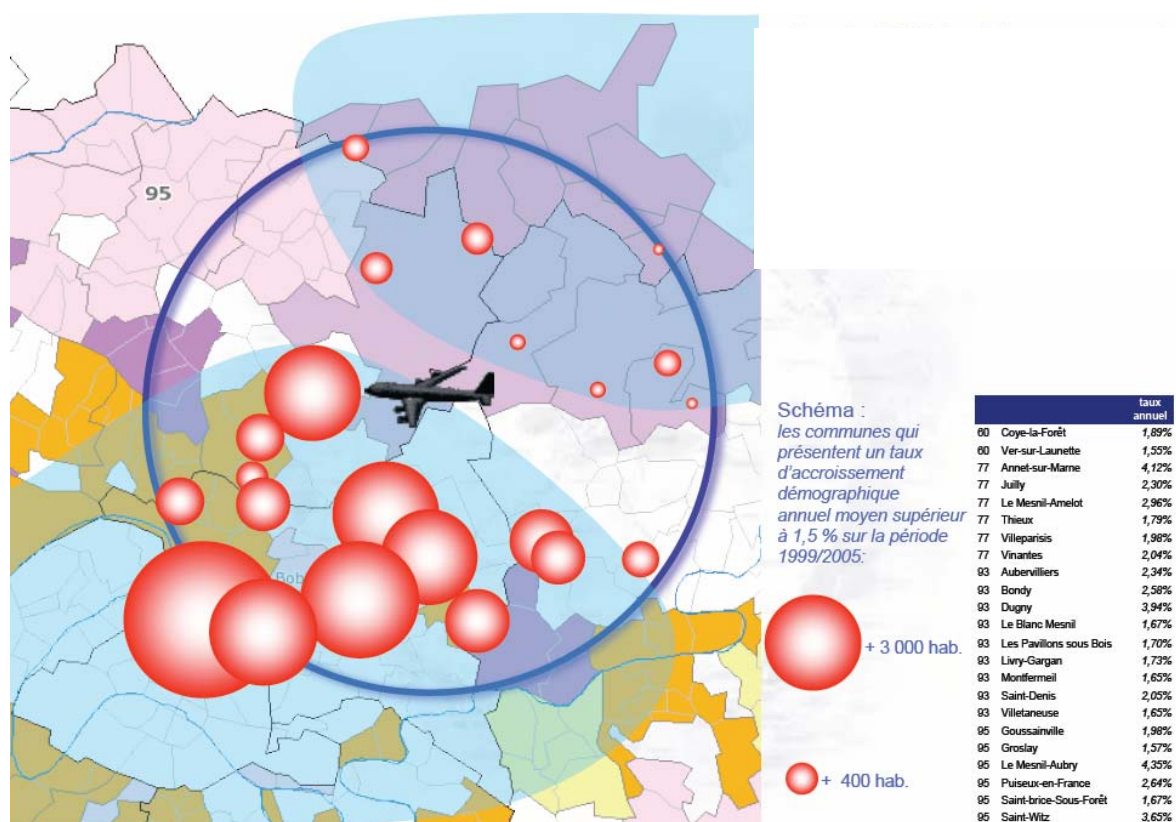


Globalement, le nombre d'habitants du Pays de Roissy augmente, à un rythme croissant : le territoire gagne 106 000 habitants de 1999 à 2005, contre 30 000 de 1990 à 1999 (soit un taux annuel de progression de 1 %, contre 0,23 % pour 1990-1999).



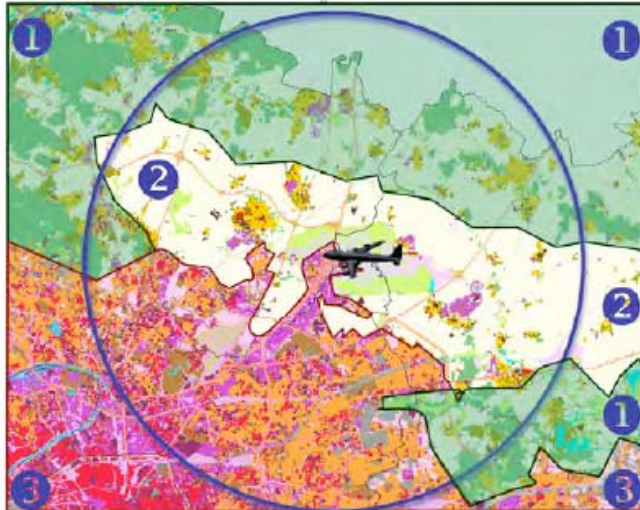
**Evolution en valeur absolue et en % annuel de la population des communes du Pays de Roissy (réparties par département)**

	1968	1975	1982	1990	1999	2005
<b>Oise</b>	7 607	8 911 2,29%	10 478 2,34%	12 194 1,91%	13 035 0,74%	14 096 1,12%
<b>Seine-et-Marne</b>	81 801	99 223 2,80%	113 035 1,88%	130 062 1,77%	140 519 0,86%	152 057 1,13%
<b>Seine-St-Denis</b>	923 565	979 839 0,85%	970 629 -0,13%	1 010 660 0,51%	1 015 000 0,05%	1 092 784 1,06%
<b>Val d'Oise</b>	206 129	255 072 3,09%	270 887 0,86%	297 410 1,17%	312 439 0,55%	327 395 0,67%
<b>Total Pays de Roissy</b>	1 219 102	1 343 045 1,39%	1 365 029 0,23%	1 450 326 0,76%	1 480 993 0,23%	1 586 332 1,00%



Durant la période 1999-2005, il faut signaler le redémarrage démographique de la Seine-Saint-Denis, en particulier des communes situées dans la première couronne, mais également, à un moindre niveau en valeur absolue, des communes de la troisième couronne et de l'Oise.

## Les espaces du Pays de Roissy



Le Pays de Roissy peut se décomposer en trois espaces distincts qui ont enregistré des évolutions démographiques différentes :

- ① la forêt et l'espace rural
- ② l'espace intermédiaire semi-rural
- ③ l'urbain dense

L'urbain dense, avec un développement des communes de Seine-Saint-Denis, et l'espace rural, principalement au nord et au sud-est du Pays de Roissy, enregistrent des taux de croissance démographique supérieurs à celui de l'espace intermédiaire semi-rural qui s'étend d'est en ouest au centre du Pays de Roissy. La croissance « saute » la deuxième couronne, correspondant au Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Roissy-CDG.

Ces évolutions s'expliquent par une modification des comportements des nouveaux habitants et des jeunes actifs du Pays de Roissy, qui cherchent à s'installer dans des communes proches de Paris ou situées plus au nord dans l'Oise ou à l'est en Seine-et-Marne. La deuxième couronne profite donc moins de cette reprise, exception enregistrée dans certaines communes comme Goussainville (+3 213 habitants de 1999 à 2005).

Ainsi, contrairement à la période 1990-1999 la croissance démographique du territoire est liée à :

- un « desserrement parisien » en première couronne. Certaines communes de Seine-Saint-Denis avaient enregistré un taux d'accroissement négatif pour les années 1990-1999.
- une recherche d'espace et d'un meilleur cadre de vie dans le nord du territoire (troisième couronne parisienne et Oise).

⇒ **Entre Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée, le Pays de Roissy constitue un espace diversifié qui dépasse la simple proximité avec l'aéroport de Roissy-CDG. Il constitue un ensemble de bassins de vie, qui apparaissent peu structurés et marqués par un cloisonnement administratif qui ne facilite pas la mise en cohérence des projets.**

## Vers un développement durable du Pays de Roissy

### I. Les enjeux du territoire du Pays de Roissy

Au cours des années passées, l'Association du Pays de Roissy-CDG a contribué au débat régional en mettant en évidence 5 enjeux fondamentaux :

1/ L'association souhaite que le territoire du Pays de Roissy, désigné par le Schéma Directeur Régional de l'Ile-de-France (SDRIF) de 1994 comme « pôle d'envergure européenne », soit reconnu comme un territoire d'excellence, stratégique et prioritaire. Il est le point d'entrée en France de la plupart des visiteurs.

2/ La nécessité de veiller au maintien des capacités aéroportuaires de l'Ile-de-France, affichée comme un objectif par l'Etat, doit être entendue, selon l'association Pays de Roissy-CDG, comme le moyen de favoriser la compétitivité et l'attractivité de la Région Ile-de-France à l'échelle mondiale, grâce au développement du Pays de Roissy, en recherchant une meilleure répartition territoriale des ressources économiques et sociales liées à l'activité aéroportuaire, et surtout aux économies induites qui se développent à proximité.

3/ L'association est favorable à la construction de programmes d'habitat de qualité et diversifiés dans le Pays de Roissy, pour accueillir les salariés du secteur – employés, cadres et dirigeants d'entreprises -, en cohérence avec un développement simultané des emplois sur le territoire du pôle.

4/ La construction de nouveaux logements dans le Pays de Roissy doit être impérativement accompagnée par la mise en place d'équipements structurants qui auront vocation à servir et à valoriser le territoire (équipements culturels, sportifs et sociaux, établissement scolaire international, centres et laboratoires de R&D, enseignement supérieur...).

5/ Le développement coordonné de l'emploi et de l'habitat nécessite la réalisation d'infrastructures de transports adaptées, permettant des déplacements rapides et fréquents sur le territoire du Pays de Roissy, dans une large amplitude horaire.

⇒ **Force est de constater que si ces enjeux ont été partiellement pris en compte, les réponses apportées jusqu'à présent ne suffisent pas à garantir la pérennité et le développement durable du Pays de Roissy. Il reste à définir une approche stratégique qui autorise l'identification et la structuration du pôle constitué par ce territoire.**

« Pôle de fait », le Pays de Roissy est à la fois :

- Peu reconnu comme tel à l'échelle régionale, au-delà de la plate-forme et du pôle d'emploi principal, malgré un développement économique vigoureux
- Mal desservi par les transports collectifs dans le sens transversal est/ouest
- Cloisonné, avec une diffusion faible de son influence économique à l'est et à l'ouest, ce qui conduit au développement d'un pôle économique dynamique situé à proximité immédiate de territoires en situation sociale très défavorisée
- Marqué par des liens fonctionnels importants (via les zones d'activités notamment) avec l'environnement de la plate-forme, mais dans le cadre de démarches de développement liées au contexte aéroportuaire, non coordonnées à l'échelle du territoire.

⇒ C'est pourquoi, il convient de définir les conditions et les objectifs de ce que pourrait être un projet global de développement durable et optimisé du Pays de Roissy. Toutes les parties prenantes, Elus du territoire, acteurs socio-économiques, ont vocation à prendre leur part à cette action, l'Association du Pays de Roissy y apportera sa capacité à fédérer.

## II. Une réalité urbaine à inventer à l'échelle du Pays de Roissy

⇒ Un foncier important en dépit de contraintes fortes en matière de constructibilité

- Surface totale : 81 057 ha
  - Urbain construit : 26 277 ha
  - Urbain non construit : 5 966 ha
  - Rural : 48 166 ha
  
- Plan d'Exposition au Bruit (PEB) : 28 communes en zone B et C
  - 95 : 15 communes
  - 77 : 12 communes
  - 93 : 1 commune
  
- Parc National Régional Oise-Pays de France
  - 95 : 12 communes
  - 60 : 7 communes
  
- Part des surfaces hors contraintes :
  - 95 : 43 % soit 12 107 ha
  - 60 : 0% soit 0 ha
  - 77 : 54 % soit 13 849 ha
  - 93 : 87 % soit 16 310 ha
  
- 57 communes comptent plus de 3500 habitants (seuil qui conditionne des obligations en termes de logements sociaux)
  - 95 : 18 communes sur 45
  - 60 : 1 commune sur 7
  - 77 : 9 communes sur 29
  - 93 : 29 communes sur 29

Pour organiser la poursuite du développement du territoire, aussi bien dans ses espaces ruraux que dans ses espaces urbains, en respectant les spécificités de chacun, l'association du Pays de Roissy-CDG propose qu'un pôle structurant soit constitué autour de la plate-forme aéroportuaire.

⇒ Une « urbanité » à développer

D'une manière générale, le Pays de Roissy ne semble pas perçu comme un pôle essentiel entre Cergy-Pontoise et Marne-la-Vallée, en particulier en termes d'équipements et de services. Il convient donc d'accompagner le développement de l'habitat en favorisant, là où c'est pertinent, l'implantation :

- d'équipements culturels, sportifs et sociaux
- de commerces et de services
- d'établissements scolaires et organismes de formation attractifs

## ⇒ Des pôles de centralité plus attractifs et plus structurants

Le Pays de Roissy doit prendre sa place à l'échelle régionale, comme un réseau maillé de pôles secondaires sur l'ensemble du territoire, dans un cadre de coopérations renforcées, pour constituer un relais de croissance caractérisé par une diversité d'atouts économiques et résidentiels.

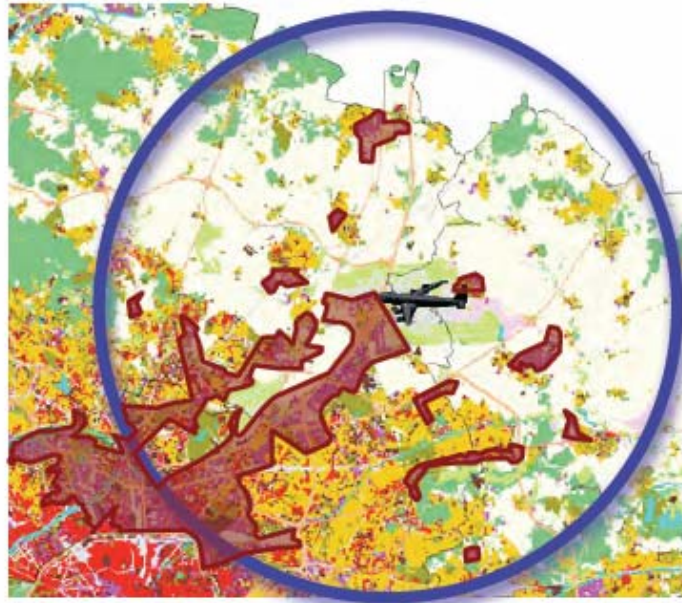
- Mettre en réseau les pôles secondaires pour structurer le Pays de Roissy
- Améliorer la qualité urbaine :
  - En favorisant le renouvellement urbain dont les opérations actuellement programmées ne doivent constituer que la première phase.
  - Au travers d'une véritable intégration environnementale dans l'aménagement.  
Le développement du Pays de Roissy devra prendre en compte :
    - les coupures d'urbanisation et les continuités écologiques
    - la valorisation des cours d'eau
    - la maîtrise du cycle de l'eau
    - l'optimisation des mobilités





### III. L'implantation de nouvelles entreprises : quelle vocation pour le Pays de Roissy ?

Les zones d'activités se développent « en corridor » depuis Paris jusqu'à Roissy-CDG, le long des axes routiers (A1, N2, D917/D84). Ce mode de développement induit une faible diffusion de l'activité entre ces grands axes « en éventail » autour de Paris.



Les politiques de développement des activités menées par les structures territoriales constituent souvent des succès, mais elles ne sont pas ou peu coordonnées à l'échelle du Pays de Roissy. Elles relèvent plus souvent de la proximité immédiate de l'aéroport que d'une stratégie territoriale construite autour de l'intérêt que représente le pôle de Roissy-CDG.

A titre d'exemple, le développement des projets du Triangle de Gonesse et de la ZAC Sud CDG sur une même base de programmation et sur des secteurs limitrophes, fait porter sur ce territoire un risque de dilution de l'image et de mise en évidence de l'absence de stratégie collective de l'ensemble des acteurs.

Jusqu'à ces dernières années, ce développement s'appuyait bien évidemment sur les activités en lien avec l'exploitation de l'aéroport. Désormais, ce sont surtout les entreprises dont l'activité ou la stratégie nécessitent une implantation proche de l'aéroport qui induisent ce développement. Si l'activité aérienne a été incontournable, désormais, son existence est un levier et le développement du territoire doit être envisagé sur un spectre plus large.

Il s'agit aujourd'hui d'aller plus loin dans la dynamique territoriale et de fédérer les acteurs économiques autour d'objectifs mieux définis et concertés, renforcés par la complémentarité des différents secteurs d'activité du Pays de Roissy, en regardant bien au-delà des activités liées à l'aérien.

Sur le plan économique, cette complémentarité, autour des trois pôles principaux que sont le Pôle de Roissy (projets d'aménagement de Roissy Développement tels qu'Aéroville, Airapolis, Parc Mail ou le futur World Trade Center), le Triangle de Gonesse (en lien avec le Bourget également), la Plaine-Saint-Denis et le secteur nord de la Seine-et-Marne, visera à décliner les différents éléments d'un système très puissant alliant le niveau local, le niveau régional et national, et le niveau européen et international.

Le projet Euro-CAREX, dont l'objectif est de développer en Europe un réseau de lignes ferroviaires à grande vitesse dédiées au transport de marchandises, constitue à cet égard un grand projet structurant pour le développement économique du Territoire. C'est un élément déterminant pour l'attractivité du Pays de Roissy et son rayonnement au cœur de l'Europe.

⇒ **L'objectif de l'association est de concourir à créer un véritable pôle d'excellence économique, autour et bien au-delà du site aéroportuaire, irriguant toute l'Île-de-France et constituant l'un des moteurs de sa croissance.**

⇒ **La vocation principale de l'ensemble des pôles du Pays de Roissy est bien de monter en gamme en favorisant, comme cela est le cas dans toutes les places aéroportuaires majeures, l'accueil de sièges nationaux et internationaux d'entreprises innovantes et créatrices de forte valeur ajoutée, pour lesquelles l'offre immobilière et son mode d'aménagement doivent répondre aux besoins et à l'image.**

#### **IV. Un pôle de formation et de recherche pour répondre aux attentes des entreprises**

L'émergence d'un pôle de formation structurant, ouvert à l'international, alliant formation initiale, R&D et formation professionnelle continue, doit impérativement accompagner la stratégie de développement économique.

Des actions doivent être mises en œuvre pour encourager l'accès aux métiers directs de l'aéroport, mais également aux métiers résultant des activités indirectes et induites générées par l'activité aérienne. A cet égard, il apparaît nécessaire de mettre en place un processus, avec mise à jour régulière, visant à appréhender les autres secteurs d'activités concernés, afin de promouvoir les formations correspondantes et les mettre en place ou les faire évoluer le cas échéant de manière très proactive.

Le développement d'activités tertiaires, industrielles et logistiques de niveau régional, et un développement axé sur la recherche et les nouvelles technologies implique la prise en compte de nouveaux besoins de formation dans les ressources à mettre en place sur les espaces de projet.

Concernant l'offre de formation sur le territoire, permettant l'accès aux métiers de l'aérien et aux activités agrégées, il faut distinguer plusieurs niveaux :

- Pour les formations menant à des métiers à faible qualification : il semble que les organismes et dispositifs existants répondent à la demande (JEREMY, Camas...). Ils ont fait leurs preuves et demandent à être démultipliés. Force est de constater que l'embauche durable des populations riveraines reste très liée au niveau d'anglais parlé et à l'attitude générale des candidats. A cet égard, l'association a conçu et mis en place, à destination des jeunes du territoire, un dispositif de formation innovant, les « Prépas aéroportuaires », comportant des modules d'anglais parlé renforcé et de comportement.

- Pour les formations intermédiaires et supérieures, à l'image du redéploiement d'un centre de formation AFMAé à Bonneuil-en-France (95), l'association souligne le caractère très positif pour le territoire de :

- l'implantation d'un campus de formation et de recherches supérieures, de type « institut technologique de l'aérien » (par exemple IATA Training Center),
- la mise en œuvre de formations supérieures (licence professionnelle par exemple) par les universités du territoire (Paris VIII et Paris XIII), adaptées aux besoins des

entreprises, et dont certaines pourront même être délocalisées dans le Pays de Roissy.

- l'installation de grandes écoles déjà existantes (ESTACA par exemple), pourrait permettre de faire venir dans les communes proches de Roissy-CDG des étudiants qui pourront par la suite s'y installer de façon pérenne du fait de la proximité de l'emploi, mais surtout de rendre plus accessibles (géographiquement mais aussi « psychologiquement ») ces formations aux jeunes originaires de ces communes.

En effet, ces implantations permettraient de valoriser l'image et l'attractivité du territoire, avec une demande pour des établissements scolaires de meilleure qualité et plus généralement des services et infrastructures améliorés. A titre d'exemple, l'association a accompagné la création de l'établissement international de Louvres, qui ouvre chaque année de nouvelles classes.

⇒ **Pour répondre aux besoins croissants des entreprises du territoire de Roissy, et qui concernent des emplois de tous niveaux de qualification, il est nécessaire de développer et de diversifier l'offre de formation. Des actions de formation spécifiques pourront être conduites pour répondre aux évolutions techniques que connaissent certains secteurs d'activités du territoire de Roissy, en lien par exemple avec les projets du territoire tels que CAREX, ou avec l'utilisation de technologies et d'énergies nouvelles, sans oublier, naturellement les filières en lien avec les activités de congrès ou de l'hôtellerie.**

**La caractéristique principale de ces initiatives relatives à la formation est et sera toujours la flexibilité, tous les métiers auxquels nous faisons référence (l'aérien, l'hôtellerie, les nouvelles technologies, etc...) étant par essence très évolutifs.**

## **V. Une politique d'habitat diversifié en cohérence avec le développement économique du territoire**

Le développement économique du Pays de Roissy nécessite une politique de l'habitat adaptée et coordonnée pour répondre aux besoins qu'il va générer, dans un contexte d'accroissement des temps de déplacement et où la proximité devient un enjeu.

Il convient donc de trouver les potentialités de développement de l'ensemble du territoire, permettant de poursuivre sa croissance démographique, au travers d'une urbanisation prioritairement axée sur les flux de transports collectifs à grande capacité, centrée sur les agglomérations, les villes et les villages, en privilégiant à la fois la densité au voisinage des zones urbaines et des dessertes de transports collectifs, et la qualité du cadre de vie.

L'organisation du développement de l'habitat doit prendre en compte les besoins du territoire, par la construction de programmes d'habitat de qualité et diversifiés, pour accueillir l'ensemble des salariés du secteur – employés, cadres et dirigeants d'entreprises, mais également primo-accédants, ou stagiaires internationaux –, en cohérence avec le développement des emplois dans le Pays de Roissy.

En matière de logement des salariés, l'association a initié une action innovante qui a mené à la signature d'une convention avec trois Comités Interprofessionnels du Logement (CIL). L'objectif est de mutualiser le 1% logement versé par les entreprises membres de l'association pour construire et/ou acquérir des logements dans le territoire pour y loger leurs salariés.

L'association a également lancé des actions de valorisation des communes du territoire et encouragé l'installation des salariés dans ces communes par une information sur les services et équipements communaux mis à disposition des habitants (équipements, établissements scolaires...)

En créant le concept « Résidences du Pays de Roissy », l'association a fédéré autour d'un projet commun les communes, les constructeurs et les autres partenaires pour la construction de résidences locatives HQE destinées aux jeunes en activité et adaptées aux capacités d'accueil des communes candidates. L'association travaille également à la conception des « Escapes du Pays de Roissy » : logements meublés temporaires pouvant accueillir des salariés en mobilité sur la plate-forme.

Le développement de l'urbanisation, tel qu'il est prévu dans le Schéma Directeur, vise à développer les zones où la densité est déjà élevée. L'aéroport de Roissy-CDG représenterait donc à moyen terme la limite nord-est de l'agglomération parisienne, le front urbain régional s'étendant jusqu'au Plan d'Exposition Bruit (PEB) de Roissy-CDG. Ce front urbain délimiterait ainsi deux espaces, l'un au nord-est et l'autre au sud-ouest du Pays de Roissy. L'urbain dense ferait face à un rural ponctué de développements économiques et résidentiels compacts. La densification des zones urbanisées s'effectuerait selon un axe « en éventail » à partir de Paris, selon une logique de densité décroissante à mesure que l'on s'éloigne de l'agglomération parisienne et de sa première couronne.



Cette approche qui mène à la création de deux espaces peu connectés, est en partie contradictoire avec la constitution de pôles-relais répartis sur l'ensemble du territoire, qui trouverait ici tout son intérêt du fait même de l'existence d'un pôle d'emploi exceptionnel.

Il s'agit à la fois de conserver le caractère rural d'une partie du Pays de Roissy, et de tirer profit de la réglementation en matière de construction liée au PEB de Roissy-CDG. Le PEB de Roissy tend à développer la dualité activités/habitat, qui constitue à la fois une originalité et une contrainte d'aménagement.

⇒ **L'enjeu est bien de dépasser cette contrainte et d'imaginer un mode de développement durable adapté à la taille des petites communes du territoire, à la typologie des résidents, valorisant l'environnement et la ruralité au nord, mais qui puisse permettre l'organisation des bassins de vie et accroître l'attractivité du territoire, indissociables des objectifs de réussite économique.**

## **VI. Aménager les transports pour structurer le Pays de Roissy**

Ce chapitre développe des points essentiels. La problématique des transports au sein des territoires est vécue aujourd'hui comme un frein au développement, notamment parce qu'elle traduit une barrière en matière d'accès à l'emploi. La mise en œuvre du projet de train automatique du Grand Paris, pour laquelle l'Association du Pays de Roissy-CDG se réjouit, doit se traduire, parallèlement, et sans retard, par la concrétisation et la mise en cohérence de nombre de projets locaux d'améliorations des dessertes internes.

La mise en réseau des pôles secondaires du Pays de Roissy, au plan routier mais surtout au plan des transports collectifs, devient alors primordiale : l'objectif est, non seulement d'améliorer la fluidité et la qualité des déplacements, mais également de lever les barrières à la diffusion de l'influence des pôles d'emplois.

Ce constat s'applique en particulier pour les liaisons entre les secteurs Est et Ouest du Pays de Roissy, qui demeurent mal desservis par les lignes régulières de transports en commun, alors que leur l'accessibilité conditionne fortement la résorption des situations sociales de précarité, qui continuent de se développer sur le territoire. L'un des points centraux des enjeux en matière de déplacements reste l'accès à la plate-forme aéroportuaire en transports en commun, dont dépend le développement de l'emploi et de l'activité économique du territoire.

### **1/ Améliorer l'offre de transports en commun**

Améliorer l'accès à Roissy-CDG, ainsi que les déplacements sur la plate-forme en transports collectifs (bus, RER et CDG Express) pour les passagers et les salariés est indispensable, afin de dé-saturer l'accès routier à la plate-forme et d'accroître l'utilisation de moyens de transport plus respectueux de l'environnement que les véhicules individuels. Ces déplacements ne se limitent pas au seul trajet entre Paris et CDG, mais concernent l'ensemble des bassins de population au nord (Oise), à l'est (Seine-et-Marne), à l'ouest (Val d'Oise) et au sud (Seine-Saint-Denis). Ce sujet demandera une attention particulière, dans le cadre des études d'implantation du projet de train automatique du Grand Paris, afin de mettre en œuvre en parallèle les supports de rabattement qui font déjà défaut de nos jours sur l'ensemble des territoires concernés.

A ce titre, l'association encourage l'utilisation des transports collectifs, en soutenant auprès du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), aux côtés des collectivités locales et territoriales, l'ouverture de lignes de bus favorisant le désenclavement des secteurs socialement défavorisés et mal desservis. En 2008, l'association a initié et accompagné la création de la ligne de bus Clichy-Monfermeil-CDG.

L'association a également réalisé une carte des transports (première édition en 2004 actualisée en 2008) présentant les possibilités offertes par l'ensemble des transporteurs du territoire. Il s'agit de faire connaître aux salariés et aux habitants les possibilités d'accès en transports en commun dans un contexte d'exploitation aéroportuaire 7j/7 et 24h/24 (salariés en horaires décalés, passagers d'avions tardifs ou matinaux).

L'association propose d'apporter sa réflexion à plusieurs axes de travail, qui pourraient être développés ou mis en application à court terme :

- Améliorer l'offre des RER B et D
- Développer les lignes de bus régulières pour les secteurs où la demande est suffisante
- Permettre l'accès des salariés du pôle de Roissy-CDG au CDG Express (avec le même titre de transport que le RER par exemple)
- En attendant la mise en œuvre du train automatique du Grand Paris, permettre aux salariés résidant à proximité des gares « TGV Bis » (Chessy-Marne la Vallée et Massy TGV) d'utiliser le TGV à un tarif spécial pour venir à Roissy-CDG.



- Etudier, là où c'est possible, la mise en place de voies de circulation dédiées aux transports en commun à l'intérieur de la plate-forme.
- Le développement d'un système de navettes électriques pour mieux desservir les principales zones d'activité de l'aéroport, en attendant éventuellement la prolongation du CDG-VAL
- La poursuite de la levée des interdictions de trafic local (ITL) sur l'ensemble du territoire

Par ailleurs, le prix du billet à l'unité pour accéder à Roissy-CDG avec le RER B, est plus élevé que pour les autres gares en zone 5 (8,40€ contre 4€ en moyenne). Ce prix dissuade les salariés se déplaçant régulièrement en voiture, de venir de façon ponctuelle en transports en commun (par exemple lors de pics de pollution), et pénalise les personnes (étudiants, stagiaires, demandeurs d'emploi au-delà des aides attribuées pour faciliter leurs déplacements, etc.) qui doivent se rendre à Roissy-CDG.

L'accélération des projets visés à moyen et long terme (Barreau de Gonesse reliant les RER B et D, projet transport du Grand Paris...) est indispensable. Le barreau de Gonesse du RER B-D - la seule liaison à comporter un axe différent de l'axe nord-sud de sortie de l'agglomération parisienne - mais également la prolongation de certaines lignes de métro et de tram, les projets de transports en commun en site propre (TCSP) vers le Bourget, ainsi que des parkings-relais sur les gares RER et TCSP, constituent des conditions indispensables au développement harmonieux du Pays de Roissy. Dans l'attente de la réalisation d'infrastructures lourdes, des bus rapides et cadencés sur ces trajets peuvent constituer une solution adaptée.

A moyen terme, il convient d'anticiper sérieusement quelques possibilités d'effets thrombose, les liaisons du Pays de Roissy vers l'extérieur seront essentielles pour conforter ses options de développement. Le bouclage de l'A104 (à l'est), l'amélioration des entrées est, l'axe de type autoroutier Meaux-Roissy-Cergy, la tangentielle ferrée est (projet « Lutèce »), par exemple, sont de nature à participer à l'affirmation d'un réseau crédible de pôles secondaires à l'échelle régionale.

## **2/ Proposer une offre nouvelle de transport à la demande**

Pour compléter cette offre de transport, éventuellement en s'inspirant de ce qui a été mis en place autour de Schipoll aux Pays-Bas, l'association recommande le développement d'un dispositif de transport à la demande pour desservir des secteurs peu irrigués par les transports en commun, et répondre au besoin de déplacements des salariés en horaires décalés et des habitants dans la vie quotidienne sur l'ensemble du territoire. A titre d'exemple, Fileo, récemment étendu en Seine-et-Marne, répond en partie à cette demande.

Les modes de financement restent à trouver dans la mesure où les entreprises contribuent déjà fortement au système de transports collectifs au travers du versement transport. Une centrale d'appel commune, accessible à tous les salariés de la zone, pourrait éventuellement être développée.

L'association a proposé au STIF de devenir « site pilote Transport à la Demande » sur une partie de son territoire, touchant deux départements et associant trois intercommunalités. Nombre d'emplois associés à l'airien, et plus généralement à la logistique, présentent des plages horaires de prise de service très diversifiées, c'est une caractéristique du territoire qui rend légitime cette démarche.

Plus généralement l'association soutient les actions visant à étendre et promouvoir le covoiturage pour les salariés des entreprises du Pays de Roissy.

## **3/ Fluidifier l'accès à la plate-forme : développer le concept de relais-services-transport**

Afin d'améliorer l'accès à Roissy-CDG, l'association propose la création d'une première plate-forme parking RST (Relais-Services-Transport) à l'est de l'aéroport, proposant un ensemble de services et de prestations pour faciliter la vie des salariés, des habitants du territoire et des passagers (parking-relais sécurisés, services et commerces de proximité, hôtels, voiturier, crèche...).

Il s'agit d'un concept novateur, dont le premier sera implanté en Seine-et-Marne à proximité immédiate de la plate-forme de Roissy-CDG. Il permettra d'accompagner le développement économique du pôle de Roissy-CDG en améliorant l'accès à l'emploi, tout en offrant des équipements et des services de qualité. Relié à Roissy-CDG par un système de navettes électriques, ce projet est à la fois innovant et très engagé en faveur de l'environnement.

⇒ **Afin de coordonner la mise en place de l'ensemble de ces propositions, et de bien s'intégrer aux opportunités que proposera le train automatique du Grand Paris, l'association suggère la création d'une autorité organisatrice de transport, à l'échelle du territoire.**

## **VII. Faire émerger l'identité du Territoire**

L'association s'est, depuis l'origine, attachée à faire émerger une identité du Pays de Roissy, dont la dimension à l'échelle humaine permet de créer un sentiment d'appartenance pour ses habitants, en valorisant l'ensemble de ses richesses (naturelles, écologiques, culturelles, architecturales, historiques...). En effet, le territoire de Roissy ne se résume pas au seul aéroport. C'est un périmètre qui s'inscrit dans un cadran irrigué par de grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux qui le relie à Paris, constituant ainsi une vaste zone de chalandise et d'échanges.

C'est dans cet objectif que l'association mène des actions de découverte et de valorisation en partenariat avec l'ensemble des acteurs du territoire (concours photos, Atlas socio-économique, Atlas du Patrimoine, découvertes musicales, expositions d'arts, site internet valorisant les événements culturels...). Le Grand Paris s'inscrit dans une démarche de positionnement à l'échelle mondiale de la « région capitale »

A la croisée des chemins et des cultures depuis des siècles, les territoires du Pays de Roissy disposent d'un patrimoine d'une incomparable valeur dans de nombreux registres.

Concernant la découverte de l'activité aérienne, l'association a lancé des actions visant à renforcer la connaissance mutuelle des acteurs, notamment entre le territoire et l'aérien. L'opération « Une commune, un avion », associant une commune à un A320 d'Air France, est à ce titre exemplaire :

- connaissance des métiers de l'aérien
- animations destinées aux enfants du territoire
- actions spécifiques proposées aux élus
- démarche pédagogique sur la connaissance de l'aérien et de l'activité de nos partenaires (site internet)
- développer un sentiment d'appartenance à un territoire et la fierté d'y vivre ou d'y travailler

⇒ **Pour que le territoire de Roissy soit reconnu pour ses atouts et son cadre de vie agréable, l'association se mobilise pour la mise en valeur du patrimoine et la promotion de la richesse culturelle du Pays de Roissy.**

## Conclusion

### Pays de Roissy : un territoire stratégique

L'ensemble des acteurs du territoire de Roissy se rejoignent aujourd'hui sur le fait que l'activité du transport aérien a atteint une taille critique qui induit un cercle vertueux pour le tissu économique au sein du territoire, avec l'implantation d'activités non liées à l'aérien, mais bénéficiant de la proximité de l'aéroport. Cependant, avec le temps, la mise en cohérence des nombreuses initiatives lancées par différents acteurs du territoire en matière d'emploi, de formation, d'insertion, de logements, de transports ou de promotion économique, est devenue de plus en plus prégnante.

L'association Pays de Roissy-CDG a été la première structure à porter le concept de « Territoire du Pays de Roissy ». Elle a contribué à faire émerger son identité au travers d'actions et de projets menés avec les élus et les acteurs institutionnels et économiques du territoire. Le Pays de Roissy regroupe plusieurs territoires stratégiques définis dans le cadre du Grand Paris : Plaine Saint-Denis-Saint-Ouen, Le Bourget, Roissy-Villepinte-Tremblay. Situés au nord de la capitale et à proximité des aéroports internationaux de Roissy-CDG et du Bourget, ces territoires font de l'Ile-de-France une région attractive et compétitive.

L'association propose donc que le Pays de Roissy soit retenu comme territoire de référence de la zone d'influence économique de Roissy-CDG. Du fait de sa pertinence territoriale, il a été retenu en 2007 comme 6<sup>e</sup> territoire par DATAGORA qui en compte cinq autres (Ile-de-France, Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Seine-et-Marne, Aéroports de Paris). Ce territoire est à présent connu et reconnu par l'ensemble des acteurs du Pays de Roissy.

### Structurer le territoire par une stratégie d'aménagement coordonnée

Une stratégie de structuration pour un développement durable dans ses composantes économiques, sociales et environnementales, concerne en premier lieu l'aménagement et l'urbanisme, et nécessite d'aller plus loin dans la coordination. La réflexion autour des SCOT, achevés, à l'étude ou projetés, peut constituer un point d'appui.

Toutefois, cette démarche qui vise la coordination des politiques urbaines est-elle suffisante pour définir des investissements à mutualiser, des solidarités à organiser ou des optimisations à porter ?

L'expérience tirée de sept années de travail sur le terrain amène l'association à suggérer de ne pas aller trop vite et trop loin en matière de formatage de gouvernance et de tenir compte d'un certain nombre de paramètres forts :

- la grande diversité des contextes locaux au sein de son territoire
- les prérogatives des communes, des communautés de communes et d'agglomérations, des départements
- le rôle clé des entreprises, du grand groupe à la PME innovante, qui font de ce territoire un pôle d'excellence très diversifié
- la grande diversité des acteurs, et en même temps, leur volonté réelle de travailler ensemble sur des projets concrets
- le besoin de mise en cohérence et en perspective des actions

Les élus du territoire, et en particulier les maires, ont bien souvent la légitimité qui convient pour appréhender, au plus près du terrain, tous les paramètres d'une équation fort complexe : dynamisme économique, emploi, formation, transports locaux, habitat, loisirs, nuisances. Ils sont donc les acteurs principaux de toutes les actions concrètes d'un développement bien compris.

A l'image des actions qu'elle est parvenue à mettre en place à son échelle, l'association suggère de chercher, dans un premier temps, à fédérer l'ensemble des acteurs autour de projets concrets relatifs à l'emploi, à la formation, aux transports sur le territoire, avec le soutien des élus territoriaux concernés. Les membres de l'association sont là pour témoigner que l'effet d'exemple est très incitatif. La valeur ajoutée d'une autorité qu'il reste à définir, pourrait permettre la définition d'une vision prospective, la mise en exergue des synergies possibles et la nécessaire adéquation interdépartementale pour bon nombre de sujets.

### Ancrer le territoire de Roissy dans le Grand Paris

En conclusion, l'association Pays de Roissy-CDG accompagne de manière positive le projet de Grand Paris, dans toutes ses composantes, y compris le volet qui prévoit un réseau public de transport automatique, respectueux de l'environnement, reliant les territoires stratégiques franciliens.

L'association soutient la mise en place de gares à proximité immédiate de la gare TGV de CDG, du Parc des Expositions de Villepinte, du Triangle de Gonesse, du Bourget, d'Aulnay, de Sevran et de Clichy, qui permettront la mise en relation des bassins d'emplois concernés, entre eux, mais aussi avec les autres pôles de l'Île-de-France. De plus, l'association considère que la partie nord du futur réseau de train automatique doit faire partie du premier lot du chantier de mise en oeuvre

L'association souligne que les territoires dont elle fait la promotion disposent d'un important potentiel de progrès et de développement économique. Ce potentiel apparaît, sur la durée, aussi fort à l'Est qu'il l'est au Sud et à l'Ouest (comme retenu dans les projets du Grand Paris). Pour autant, l'association attire l'attention sur un certain nombre de points qui pourront conforter la dynamique de développement territoriale engagée depuis quelques années dans le Pays de Roissy :

- Implantation d'une gare terminus du train automatique, au-delà de celle de CDG, destinée, à la fois, à abriter un dépôt et un site de maintenance, mais aussi, à servir de point de rabattement aux flux en provenance de l'Est.
- Mise en cohérence, spatiale et temporelle, de l'ensemble des démarches de développement (réseau du Grand Paris et projets structurants déjà engagés à l'Est et à l'Ouest de l'aéroport) afin d'éviter la saturation des voies de communication à l'intérieur du territoire et vers Paris. Toute dynamique territoriale peut être durablement remise en cause si, au-delà du train automatique du Grand Paris, la question de la desserte et des déplacements, ainsi que celle de la fluidité d'accès ne sont pas traitées avec en coordination avec tous les acteurs concernés.

Le territoire de Roissy dispose d'une offre foncière importante. Afin d'optimiser les investissements et les opportunités, il conviendra de mettre en place une gouvernance « intelligente » sachant prendre en compte les réelles ambitions collectives, les aspirations des élus et acteurs des territoires et les nécessaires arbitrages, sans chercher à afficher des pré-vocations au territoire.

L'association Pays de Roissy sera toujours présente pour contribuer à travailler à la mise en valeur des territoires qui composent le Pays de Roissy.