

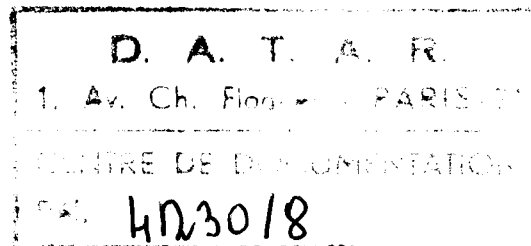
TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma
général
d'aménagement
de la France

**apport du groupe de travail
paris-nord**

bassin parisien

schéma
général
d'aménagement
de la France



**apport du groupe de travail
paris-nord**

GROUPE DE TRAVAIL PARIS-NORD

**Ministre Délégué auprès du Premier Ministre Chargé du Plan
et de l'Aménagement du Territoire**

Ministère de l'Équipement et du Logement

INTRODUCTION

INTRODUCTION

La création, à 20 km au nord de Paris, du nouvel aéroport international de Roissy-en-France, qui sera ouvert au trafic en 1973, va orienter très fortement au cours des prochaines années le développement urbain au nord de Paris, jusque dans le sud de la région picarde.

Il était indispensable que les pouvoirs publics définissent pour ce secteur les grandes lignes d'une politique d'aménagement d'ensemble, afin que les programmes d'équipements publics et en particulier ceux du VI^e Plan soient établis en se référant à un système cohérent et que les investisseurs privés aient une connaissance claire des intentions de l'administration.

C'est pourquoi le Ministre de l'Équipement et du Logement et le Ministre chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire ont créé le 1^{er} octobre 1969, dans le cadre du Groupe Interministériel d'Aménagement du Bassin Parisien, un groupe de travail qui réunissait les représentants des administrations centrales et régionales intéressées, ainsi que ceux de l'Aéroport de Paris.

*
* *

Les travaux du groupe de travail Paris-Nord ont été l'occasion de réflexions et d'études en commun des responsables administratifs des deux régions. Ils ont permis d'engager une concertation interrégionale au niveau des CODER : une première réunion a eu lieu avant l'achèvement du rapport, entre une délégation de la CODER de Picardie et une délégation du Conseil d'administration du District et du Comité consultatif économique et social de la région parisienne.

Les conclusions du groupe de travail ont été présentées, en même temps que le Livre Blanc des vallées de l'Oise et de l'Aisne, au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire qui les a approuvées le 26 mai 1970.

Les directives gouvernementales du 26 mai définissent à la fois des orientations générales et des mesures particulières dans la perspective du VI^e Plan et portent sur la politique d'orientation des activités au nord de Paris, sur la localisation des logements, sur les infrastructures de liaison entre l'aéroport et les principaux pôles de développement au nord de Paris et sur la protection des forêts.

*
* *

L'étude réalisée par le groupe de travail "Paris-Nord", au même titre que celles concernant différents autres secteurs géographiques du Bassin Parisien, comme le schéma d'aménagement de la Basse-Seine, le livre blanc des vallées de l'Oise et de l'Aisne s'inscrit dans l'ensemble des réflexions prospectives entreprises par la Délégation à l'Aménagement du Territoire pour resituer les régions entourant la région parisienne et la région parisienne elle-même dans la politique nationale d'aménagement du territoire.

Un des aspects particuliers du problème posé était son caractère interrégional : les effets induits de la création de l'aéroport concernent également, quoique selon des modalités différentes, les régions parisienne et picarde. Il fallait par ailleurs tenir compte des études déjà faites et des projets déjà engagés, des intentions exprimées par le schéma directeur de la Région Parisienne, enfin de la volonté gouvernementale de desserrer les activités de la capitale dans le Bassin Parisien, et notamment au nord de Paris dans les vallées de l'Oise et de l'Aisne.

C'est ce qui a conduit le groupe de travail à faire largement appel à la méthode des scénarios utilisée dans d'autres travaux du Schéma Général d'Aménagement de la France : une des annexes les plus importantes du rapport décrit les huit scénarios d'aménagement dont l'étude a guidé les conclusions du rapport.

Michel LACHAIZE

**RAPPORT DU
GROUPE DE TRAVAIL
“PARIS-NORD”**

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL "PARIS-NORD"

AVANT-PROPOS

Le groupe de travail créé par lettre du 1er Octobre 1969 du Ministre de l'Équipement et du Ministre chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire a reçu pour mission d'étudier les conditions d'une politique d'ensemble pour l'aménagement du secteur nord de la Région Parisienne et la partie sud de la Picardie, autour du futur aéroport de Roissy-en-France.

La lettre de mission précisait en particulier : "Le groupe de travail devra examiner sous l'aspect technique, économique et financier, les conséquences des différentes politiques possibles, en portant une attention particulière aux problèmes des transports, à la recherche des zones les plus favorables à des urbanisations de types divers, à la protection d'un ensemble de sites de qualité, notamment forestiers, ceci dans la perspective d'un desserrement de la Région Parisienne le plus large possible.

Il s'agit pour l'essentiel de définir des orientations générales et de proposer les principaux objectifs, le cadre technique et géographique des études ultérieures - qui devront déboucher sur des schémas d'aménagement et d'urbanisme - les moyens à mettre en œuvre et les mesures à prendre sur le plan administratif".

Le groupe de travail a concentré d'abord son effort sur le rassemblement des données existantes, qui lui ont été fournies de manière rapide et complète par les différents services qui ont participé à ses travaux : services régionaux et départementaux de l'Équipement et de l'Agriculture, Direction des Transports Terrestres, Direction de l'Aménagement Foncier et de l'Urbanisme, Aéroport de Paris.

Quatre sous-commissions ont été constituées pour étudier des problèmes particuliers : activités liées à l'aéroport, dessertes, problèmes de l'eau, loisirs et sites. Simultanément une cinquième sous-commission a examiné une série d'images à long terme du système urbain, sous forme de scénarios contrastés, et comparé ces scénarios selon différents critères. Les comptes rendus des travaux de ces sous-commissions sont donnés en annexe au présent rapport.

Le groupe de travail a par ailleurs utilisé les travaux de deux autres groupes qui ont en charge des sujets liés au problème traité ici :

- le groupe de travail interne de la Région Parisienne "Desserte des aéroports", dont le rapport final est en cours d'achèvement,

- le groupe de travail "Desserte aéronautique du Bassin Parisien", présidé par le directeur des Bases Aériennes, qui a essentiellement traité jusqu'ici du problème d'un troisième aéroport international pour Paris.

Le parti proposé n'a pas été exprimé par un schéma d'aménagement : c'est aux services compétents des deux régions intéressées qu'il appartiendra de le traduire dans des documents spatiaux. Le groupe de travail a cherché pour sa part à définir un ensemble d'orientations cohérentes, en fonction de ses analyses et des directives qui lui étaient données ; il a également dressé un programme d'actions et de mesures, échelonnées dans le temps, mais surtout valables pour les prochaines années, c'est-à-dire essentiellement pour le VI^e Plan, dont la mise en œuvre est indispensable à la stratégie proposée.

La zone d'investigation retenue par le groupe de travail s'inscrit approximativement à l'intérieur d'une courbe isochrone de 1 heure de trajet en voiture à partir de l'aéroport en 1985.

Elle intéresse surtout trois départements de la Région Parisienne, la Seine-et-Marne, la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise, et deux départements de la Région de Picardie, l'Oise et l'Aisne.



L'AEROPORT DE ROISSY ET SON ENVIRONNEMENT

- Emprise de l'aéroport
- ▭ Zone de bruit (A, B, C)
- ▨ Courbes isochrones 1985. 30 mn 1 heure

Hypothèses de calcul :
 Temps terminal à l'intérieur de l'aéroport : 10 mn.
 Vitesses sur autoroutes et voies rapides : sur A 87 et au delà : 90 km/h, entre A 87 et A 86 : 60 km/h, entre PARIS et A 86 : 40 km/h.
 Vitesse sur autres voies : en rase campagne : 60 km/h, en zone urbaine : 40 km/h.

I - ROISSY-EN-FRANCE : NATURE ET DIMENSION DES PROBLEMES

1. La fonction "transport aérien"

L'aéroport de Roissy-en-France, à 25 km de Paris par l'autoroute du Nord, aura, d'après les études les plus récentes de l'Aéroport de Paris, une capacité d'accueil de 50 millions de passagers/an, avec 2 à 3 millions de tonnes de fret, correspondant à 600 000 mouvements d'avions. Cette capacité serait entièrement utilisée vers 1985-1990.

Rappelons que l'aéroport de Roissy doit être ouvert en 1973, avec une première tranche susceptible d'accueillir 6 à 8 millions de passagers/an.

Roissy sera ainsi, avant la fin de l'actuelle décennie, le premier aéroport français. Ce sera aussi un équipement public national parmi les plus coûteux (la seule première tranche est estimée à 1 500 millions de francs environ).

Aussi, un des premiers objectifs à retenir est-il qu'il puisse fonctionner correctement en tant qu'outil de transport aérien. Cela implique en particulier que l'accès à Roissy des passagers soit assuré en tout état de cause dans des conditions satisfaisantes.

2. L'occupation du sol et les zones de bruit

L'emprise de l'aéroport est de 3 000 hectares. Autour de cet aéroport, trois zones de bruit ont été délimitées dans lesquelles prévalent certaines règles de construction tendant soit à limiter, soit même à supprimer toute implantation nouvelle d'activités et bien entendu de logements. La superficie totale des trois zones est de l'ordre de 20 000 hectares, soit le double de celle de la ville de Paris.

Ainsi, l'espace entourant l'aéroport se trouve partiellement neutralisé sur des distances qui vont suivant les directions de 2 à 12 ou 15 kilomètres à partir de la limite de son emprise.

Une autre conséquence est que le système urbain dont l'aéroport est le centre d'activité le plus important est caractérisé par un éloignement de plusieurs kilomètres entre les zones d'habitat et le centre d'emplois.

3. L'aéroport, centre d'activités et de services de première importance

En 1985, l'aéroport représentera un pôle de développement que le nombre de ses emplois et ses caractéristiques de centre urbain rangeront parmi les premiers de la Région Parisienne.

En ce qui concerne le nombre d'emplois, l'aéroport emploierait sur place vers 1985, 70 000 personnes pour les seuls besoins liés au transport aérien, correspondant à :

- 55 000 emplois directs, nécessaires au fonctionnement de l'aéroport,
- 15 000 emplois indirects, entraînés par la fonction portuaire, c'est-à-dire résultant d'activités industrielles qui se créent en raison de la rupture de charge et qui doivent donc être localisées à proximité immédiate des pistes.

L'aéroport présentera certaines des caractéristiques d'un centre urbain, en raison de la présence de bureaux, de services (assurances, banques, hôtels, locations diverses...), de commerces à l'usage des passagers et du personnel et de nombreuses possibilités de distractions et de loisirs. Par contre, le nombre relativement peu important d'entreprises industrielles dans l'aéroport et la nature présumée de leurs activités (stockage en vue de redistribution, assemblage, éventuellement réparation...) ne feront de l'aéroport qu'une zone industrielle de moyenne importance à l'échelle du nord de la Région Parisienne : Roissy sera essentiellement un centre d'activités tertiaires.

L'importance de Roissy comme centre d'activités pourrait être encore plus grande du fait de son attraction sur les entreprises. Mais dès que l'on s'écarte des fonctions exercées par l'aéroport au titre du transport aérien, il apparaît que le surcroît d'activités qui pourrait s'implanter sur son emprise ou à proximité immédiate résulterait bien davantage d'un choix d'aménagement que d'une nécessité économique pour les entreprises : ce choix consisterait à vouloir faire de Roissy le premier, sinon l'unique, pôle tertiaire et industriel du nord de la Région Parisienne.

L'incertitude est grande d'ailleurs en ce qui concerne les chiffres relatifs aux activités industrielles pour lesquelles la proximité de l'aéroport, ou des entreprises qui s'y sont implantées, semble jouer comme facteur de localisation. Dès lors que ces entreprises sont situées à quelques kilomètres de l'aéroport, il y a rupture de charge pour leurs transports : elles ne semblent donc pas devoir trouver d'avantages significatifs à en être très proches, c'est-à-dire à une distance de 3 à 5 kilomètres.

En fait, l'aéroport n'est, pour la plupart d'entre elles, qu'un facteur d'attraction parmi d'autres équipements, comme le téléphone, la desserte routière ou les zones industrielles. Pour la puissance publique, les critères d'orientation de ces entreprises sont nécessairement les mêmes que ceux appliqués à l'ensemble des entreprises dans la Région Parisienne : celles qui auraient pu choisir de s'implanter dans ce secteur sans raisons techniques et économiques impératives relèvent de la politique de desserrement de la Région Parisienne qui tend à les orienter de préférence vers les zones d'accueil prévues à cet effet, et notamment dans la vallée de la Marne et dans les vallées de l'Oise et de l'Aisne.

C'est pourquoi, si dans certains scénarios il a été envisagé, à titre d'hypothèse, une concentration d'établissements industriels dans un rayon de 5 km des limites de l'aéroport - le nombre de leurs emplois ne dépassant du reste jamais une trentaine de milliers (scénarios 1 et 7) - le système d'aménagement proposé recommande que les emplois créés à Roissy ne correspondent qu'aux activités spécifiques de l'aéroport et qu'on ne cherche pas a priori à en créer d'autres à proximité immédiate.

On verra plus loin que les difficultés de desserte sur l'axe Roissy-Paris incitent à retenir cette orientation.

L'Aéroport de Paris a, par ailleurs envisagé une hypothèse selon laquelle 10 000 emplois tertiaires supplémentaires pourraient être installés dans la zone centrale. Cet accroissement correspondrait à une nouvelle fonction pour l'aéroport qui serait conçu alors comme un centre d'affaires à l'échelle de la Région Parisienne. Pour les raisons qui viennent d'être énoncées, cette option, qui ne valorise pas en elle-même la fonction aéronautique de l'aéroport, n'a pas été retenue.

On veillera dans la pratique à ce que la politique retenue en matière d'orientation des activités n'ait pas d'effet dissuasif sur l'implantation dans notre pays d'établissements, tertiaires notamment, pour lesquels la proximité immédiate d'un aéroport international constituerait le facteur primordial de localisation.

Enfin, l'aéroport de Roissy, parce qu'il constituera un symbole de "modernité" rassemblant des éléments représentatifs du progrès et de ses résultats tangibles et spectaculaires, parce qu'il symbolisera aussi l'évasion et une certaine idée de puissance, risque d'être, comme Orly aujourd'hui (4,2 millions de visiteurs en 1967), un "monument" très visité. Aussi, au-delà d'une fonction commerciale relativement secondaire, l'aéroport pourrait constituer un cadre favorable à la création d'un foyer d'activité de niveau international.

D'autres emplois sont liés à la création de l'aéroport, mais avec des caractéristiques particulières : le personnel navigant, soit 15 000 personnes, et les emplois induits, c'est-à-dire entraînés par les besoins des employés et des navigants qui résideront autour de Roissy. Les premiers n'utilisent pas de façon permanente les locaux de l'aéroport, les seconds sont dans leur quasi-totalité localisés dans les lieux de résidence, mais ils engendrent eux aussi des besoins en logements.

4. 65 000 logements en 1985

En fonction des chiffres précédents, on peut faire le décompte des logements nécessaires à la population dont l'emploi est lié à l'aéroport.

Dans le cas de l'aéroport considéré dans ses dimensions minimales, avec 70 000 emplois sur son site, on obtient - sur la base de 3,2 personnes par logement et d'un taux d'emploi de 0,43 - 85 000 logements, ce qui correspond à une population de 275 000 personnes.

Si l'on voulait faire de l'aéroport le premier pôle du nord de la Région Parisienne en y créant des bureaux (+ 10 000 emplois) et en multipliant les zones industrielles dans sa périphérie (+ 30 000 emplois), le même calcul conduirait à 120 000 logements, pour 385 000 habitants.

Dans un cas comme dans l'autre, ces chiffres constituent des limites supérieures, car il est évident qu'une partie des personnes qui travailleront dans l'aéroport, ou à cause de l'aéroport, dans une des villes proches occupent déjà un logement et le conserveront. Cette proportion est difficile à estimer, surtout sur une période de 15 à 20 ans où les changements de résidence sont fréquents, et où la population recherche des logements plus modernes et plus spacieux ; on a cependant considéré que

25 % environ du personnel travaillant sur l'aéroport ou à proximité est déjà logé au moment où il occupe cet emploi. Ainsi le nombre des logements à construire s'élève-t-il à 65 000 dans l'hypothèse retenue. Il serait de 90 000 si Roissy devenait le centre le plus important du nord de la Région Parisienne.

Dans les trois ans à venir, jusqu'à l'ouverture de l'aéroport, le total des besoins directement liés à sa création ne devrait guère dépasser 5 000 logements. Au-delà, le rythme annuel serait compris en moyenne entre 5 000 et 7 000.

L'observation de la répartition géographique dans la Région Parisienne des résidences des actifs travaillant à Orly et au Bourget a permis de bâtir un modèle "d'opportunité" qui fournit, pour une zone d'urbanisation donnée, la proportion d'actifs de la zone qui travailleraient à l'aéroport. Ce modèle fait apparaître une assez grande dispersion géographique et une forte influence de la distance : dans tous les cas la proportion est faible, et pour les zones d'habitat les plus accessibles, elle dépasse rarement 15 %.

Cependant, le modèle n'est strictement applicable qu'à l'intérieur de l'agglomération parisienne pour les villes existantes et avec un équilibre ancien : il ne peut être utilisé tel quel dans toute la zone entourant Roissy pour des urbanisations souvent nouvelles et qui n'atteindront leur équilibre qu'au-delà de 1985.

Dans la mise au point des scénarios, on a cependant tenu compte des résultats généraux de cette étude et on a admis que la proportion d'actifs de Roissy résidant dans chacune des zones ne dépasserait jamais 30 % de leur population active.

5. Un problème difficile de desserte

La desserte routière de l'aéroport est actuellement prévue vers Paris par l'autoroute du Nord A 1 doublée par l'autoroute B 3 et par l'autoroute C 1 (voir schéma).

Ces voies seront insuffisantes à elles seules pour acheminer en 1985 tout le trafic automobile engendré à l'heure de pointe par les passagers aériens et surtout par les migrants domicile-travail (plus de 65 % de la pointe totale), en supposant 70 000 emplois implantés sur l'aéroport, ceci même si une liaison ferroviaire Paris-Roissy desservant la banlieue est aménagée : avec les hypothèses de répartition des logements pour les employés de Roissy (au sud de l'aéroport) faites auparavant dans le cadre du schéma directeur de la Région Parisienne, la demande de trafic sur l'axe A 1 (tronc commun A 1 - B 3) vers le sud serait, en effet, de 10 500 uvp (unité voiture particulière) par heure, venant s'ajouter au trafic de transit entre Paris et le nord de la France, soit 2 300 uvp/heure, alors que la capacité totale à la sortie de l'aéroport, tous aménagements terminés, est comprise entre 6 600 et 8 000 uvp/heure. Il est à noter que ces chiffres tiennent compte de l'existence d'une liaison ferroviaire Paris-aéroport.

Une solution partielle peut être trouvée en aménageant des accès supplémentaires à l'ouest (aménagement de la RN 2 au sud de Roissy en autoroute à 2 x 2 ou 2 x 3 voies) et à l'est (aménagement du CD 212 en autoroute prolongeant G 4).



DESSERTE DE L'AEROPORT DE ROISSY

SCHEMA DES INFRASTRUCTURES PRIMAIRES DE TRANSPORT
DANS LA REGION PARISIENNE

INFRASTRUCTURES ROUTIERES



Prévues au Schéma Directeur de la Région Parisienne
Complément au Schéma, proposé dans le secteur de Roissy

INFRASTRUCTURES FERREES

— Existantes

PROJET DE LIAISON PARIS - ROISSY

— Solution SNCF

— Solution métro

— Prolongement vers le nord proposé

••• Transport à grande vitesse éventuel (T.G.V.),
entre Paris et Survilliers, le T.G.V. utiliserait les
infrastructures existantes.

Mais le trafic automobile ne "passe" plus si l'on envisage en sus des 70 000 emplois cités ci-dessus des emplois supplémentaires : 10 000 emplois tertiaires dans la zone centrale ou 30 000 emplois industriels dans un rayon de 5 kilomètres. Et, de toute manière, ces infrastructures routières de desserte deviennent insuffisantes au-delà de 1985.

Cela paraît inacceptable car il ne faut pas perdre de vue l'intérêt de maintenir la meilleure qualité de service possible sur l'axe A 1 entre Roissy et Paris, qui demeurera à la fois la liaison routière la plus directe pour les passagers de l'aéroport, dont une forte proportion aura pour origine ou destination Paris intra-muros, et l'entrée principale à Paris de la liaison nationale vers la métropole du nord et la Belgique. C'est pourquoi il faut, en particulier, éviter de le surcharger par la création de zones d'activités nouvelles entre Roissy et Le Bourget - alors que dès à présent la situation est inquiétante au niveau de Saint-Denis.

Les prévisions de trafic ci-dessus, obtenues à partir des hypothèses de localisation de l'habitat et de l'emploi retenues au Schéma Directeur de la Région Parisienne, devront être affinées à partir des orientations du présent rapport, mais les conséquences à tirer de l'analyse paraissent en tout cas très claires :

- s'efforcer de limiter le nombre d'emplois à Roissy à ce qui est indispensable pour que la plate-forme de transport aérien puisse fonctionner,
- s'efforcer de loger le maximum possible des employés de l'aéroport dans toutes les directions sauf celle de Paris, en utilisant les capacités résiduelles au nord, au nord-est et au sud-est de l'aéroport et aménager en conséquence le réseau routier - ce qui est réalisable à moindres frais que dans l'agglomération parisienne,
- créer une desserte ferroviaire Paris-Roissy attractive et hâter le plus possible sa réalisation,
- examiner la possibilité de son prolongement au nord de l'aéroport et de son raccordement aux voies ferrées existantes en direction de Creil et Compiègne d'une part, Crépy-en-Valois et Soissons d'autre part, notamment pour faciliter l'implantation de l'habitat des actifs de Roissy au-delà de l'aéroport.

II - PROJETS ACTUELS D'AMENAGEMENT, CONTRAINTES ET TENDANCES

1. Un problème d'aménagement à l'échelle du nord de la Région Parisienne et du sud de la Picardie

Quelle que puisse être l'importance des questions évoquées ci-dessus et notamment des difficultés de desserte, la création de l'aéroport pose un problème d'aménagement à l'échelle du nord et de l'est de la Région Parisienne et du sud de la Picardie.

L'existence d'un pôle aussi important pose un problème de structure et d'équilibre délicat aux villes qui accueillent la population travaillant sur l'aéroport puisque, par définition, elles ne bénéficient pas sur place des emplois créés à Roissy et que les services de la population seront pour une grande part localisés dans l'aéroport même. Sans doute peut-on se résigner à ne créer que des villes dortoirs, ou des "cités de l'air", et à connaître les inconvénients de la dépendance d'un centre unique dans le domaine des activités. Mais il paraît préférable que les agglomérations anciennes ou nouvelles qui offriront habitat, services et équipements à la population travaillant à Roissy et qui accueilleront les activités suscitées par l'aéroport fondent leur développement sur d'autres facteurs de croissance.

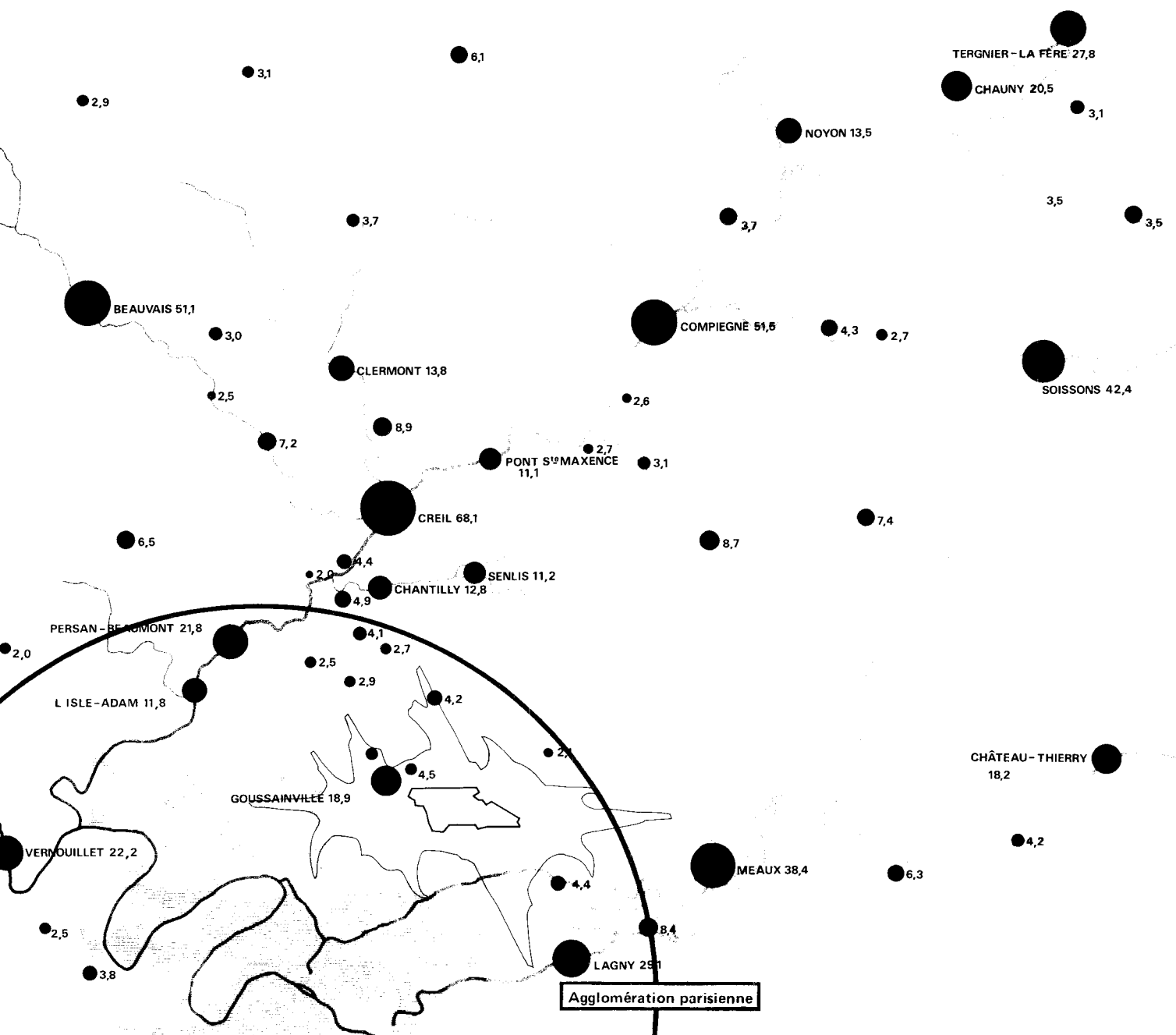
En tout état de cause, l'aéroport sera un moteur du développement urbain car il appelle nécessairement la création de logements, de services qui, dépendant ou non entièrement de lui pour les activités, assureront aux personnes qui exerceront un emploi directement ou indirectement lié à l'aéroport les conditions d'une vie urbaine. L'ampleur des besoins de ces personnes est considérable et, de Compiègne à Paris, de Meaux à la Vallée de Montmorency, toutes les agglomérations peuvent prétendre à être l'une des "collectivités d'accueil" de l'aéroport.

A l'inverse, l'aéroport risque de polariser une importante partie du desserrement des activités parisiennes, en attirant des entreprises dont la localisation à l'intérieur de la plate-forme aérienne ou à proximité immédiate n'a pas de justification économique liée au transport aérien.

Mais, même s'il ne compte que les 70 000 emplois correspondant à ses fonctions de port aérien, Roissy entre en concurrence avec les autres centres existants ou prévus dans Paris et surtout dans la périphérie (Le Bourget, Vallée de la Marne) et dans le sud de la Picardie (Vallée de l'Oise).

Le problème véritable de Paris-Nord est ainsi un problème d'aménagement général de l'espace du nord et de l'est de la Région Parisienne et du sud de la Picardie.

L'aménagement de cette zone donne l'occasion de s'affranchir des frontières administratives, de repenser les fonctions assignées aux centres urbains de la Région Parisienne et aux villes les plus proches de la couronne du Bassin Parisien, dans une direction où le rythme de croissance va être très important au cours des toutes prochaines années.



2. Les options d'aménagement actuelles

A long terme, l'ensemble du secteur s'inscrit dans la zone de forte densité du Bassin Parisien, avec au nord de Paris "un axe qui, de la région de Caen en suivant la basse vallée de la Seine, puis les vallées de l'Oise et de l'Aisne, s'étendra jusqu'à la zone septentrionale de la Champagne". (Extrait du rapport de la CNAT pour l'orientation du VI^e Plan - Mars 1970).

Une des bases de la politique d'aménagement du Bassin Parisien définie par le gouvernement est le desserrement des activités parisiennes, qui du reste, était déjà une des idées du schéma directeur de la Région Parisienne.

C'est dans cette perspective qu'il a été demandé au groupe de prendre comme hypothèse de travail de reporter le plus loin possible au-delà de l'aéroport de Roissy-en-France la croissance qu'il entraînera, tant en ce qui concerne l'habitat que les activités, et ceci principalement vers le nord.

En ce qui concerne l'organisation de l'espace, des orientations ont déjà été dessinées pour la Région Parisienne par le schéma directeur dont les modifications viennent d'être approuvées au niveau de la Région et pour la Picardie par le livre blanc de l'OREAV de l'Oise et de l'Aisne, ainsi que dans divers documents établis par la Région de Picardie et les directions départementales de l'Équipement intéressées.

Au nord de l'axe est-ouest reliant les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de la Vallée de la Marne et sur lequel se situent les urbanisations de la Vallée de Montmorency et le centre urbain du Bourget, le schéma directeur de la Région Parisienne a prévu quelques zones d'urbanisation d'importance moyenne et peu denses en bordure sud de la forêt d'Ermenonville, en particulier au niveau de Survilliers, avec le souci de garder à l'extrême nord de la région une vocation de tourisme et de loisirs, une autre préoccupation étant de développer d'une façon générale l'équipement en services du nord de l'agglomération.

Pour la Picardie, le livre blanc de l'OREAV prévoit, dans le sud de la région, de renforcer l'armature urbaine en s'appuyant en particulier sur l'agglomération de Compiègne, qui atteindrait environ 100 000 habitants dans quinze ans et où actuellement est à l'étude l'implantation d'une université technologique qui serait ouverte dans un bref délai ; cependant que tout au sud de la zone des mesures sont nécessaires pour atténuer de graves déséquilibres entre l'emploi et le logement, en particulier dans le bassin creillois, où les migrations alternantes en direction de Paris sont très importantes.

Des schémas d'organisation spatiale ont été mis à l'étude dans l'Oise par la direction départementale de l'Équipement.

SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION DE PARIS (1969)



3. Les initiatives publiques et privées sur le terrain

La perspective de la création de l'aéroport de Roissy-en-France et la présence de celui du Bourget, l'existence d'une forte offre de zones industrielles au nord de Paris, la qualité de la desserte ferroviaire, l'autoroute A 1, entraînent dès à présent un développement important des projets des promoteurs publics et privés dans le secteur.

Ainsi, la voie ferrée de Persan-Beaumont prochainement électrifiée et son branchement vers Luzarches incite à un développement de l'habitat entre Domont et Luzarches, tandis que, plus à l'ouest, la vallée de l'Oise se développe entre Pontoise et Persan-Beaumont à un rythme plus rapide que le rythme moyen de la Région Parisienne.

Vers le nord et le nord-est, des projets extrêmement importants (5, 10 ou même 20 000 logements chacun) ont été proposés à l'administration dans le secteur de Survilliers, dans le secteur de Nanteuil-le-Plessis à l'est de la forêt de Chantilly, ainsi qu'au nord de l'agglomération de Senlis, cependant que les projets d'urbanisation sont beaucoup plus rares dans la vallée de l'Oise au nord de Creil.

De son côté, la puissance publique semble avoir entrepris une politique de développement industriel au sud de l'aéroport, si l'on se réfère à la récente déclaration d'utilité publique d'une zone d'activités dite Paris-Nord, entre Le Bourget et Roissy - comprenant Garonor, 200 hectares pour une future usine Citroën et une zone industrielle à aménager de 285 hectares - pour laquelle l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne a reçu droit de préemption.

Le nombre, l'ampleur, la diversité de ces initiatives rendent nécessaires l'affirmation et la mise en œuvre d'une politique cohérente pour l'ensemble du secteur.

4. La compétition pour l'occupation du sol

La zone étudiée est restée jusqu'à maintenant essentiellement rurale : on y trouve de riches terres agricoles, exploitées de façon moderne, de vastes forêts dont 26 000 hectares de forêts domaniales (Montmorency, l'Isle Adam, Carnelle, Ermenonville, Halatte, Compiègne) et un grand nombre de forêts de bois privés, qui servent de support à des activités de loisirs de plus en plus variées et importantes : dans le seul ensemble des forêts de Chantilly, Ermenonville et Halatte (20 000 ha), on relève une fréquentation annuelle dépassant 2 300 000 visiteurs.

En outre, le secteur Chantilly-Lamorlaye est, avec 3 000 chevaux, le plus important centre mondial d'entraînement de cheval de course. C'est en outre une région privilégiée pour l'exercice du sport hippique.

Du fait de la création de l'aéroport, la compétition sur les sols va se développer brutalement entre l'urbanisation, les loisirs et l'exploitation agricole et forestière. On peut penser que beaucoup de programmes de logements autour de l'aéroport rechercheront tout naturellement les zones les plus agréables, c'est-à-dire les parties boisées.

Le capital pour les loisirs que constitue l'ensemble de la zone est trop précieux, face aux besoins des habitants du nord de Paris et de la Picardie, pour que l'on puisse laisser une urbanisation sauvage le gaspiller. Sans doute l'urbanisation demeure-t-elle prédominante pour l'occupation de l'espace, mais le problème d'un partage satisfaisant de l'utilisation des sites peut et doit être résolu, à condition d'être traité au niveau de chacun des sites et non pas seulement de la zone entière.

5. L'eau : un schéma d'alimentation à préciser

Il existe déjà des études très précises et un schéma d'ensemble pour l'alimentation en eau de la Région Parisienne et le traitement des eaux usées.

La perspective d'un centre d'activités important, et surtout d'une urbanisation plus forte qu'on ne le prévoyait jusqu'ici au nord de Roissy-en-France, ne modifie pas fondamentalement l'échelle des problèmes et les solutions techniques adoptées.

Entre Paris et Senlis, il faudrait prévoir toutefois un transfert de l'utilisation du champ captant d'Asnières-sur-Oise qui devait jusqu'ici servir à l'alimentation du secteur de Gennevilliers.

Plus on s'éloignera vers le nord, c'est-à-dire plus la distance aux stations d'Asnières et d'Annet augmentera, plus l'alimentation sera difficile.

Compte tenu des débits d'étiage moyens observés sur l'Oise et sur la Marne et des travaux de régularisation en cours, il semble que les besoins correspondant à la population et aux activités nouvelles pourront être couverts, sous réserve que les travaux prévus sur la vallée de l'Oise, et dont la réalisation est encore très hypothétique, soient exécutés avant 1980.

En ce qui concerne les eaux usées, il n'y a pas de difficulté technique majeure. L'urbanisation nécessitera un recalibrage général des exutoires finaux, complété par l'implantation de nouveaux collecteurs et par des équipements de régularisation, comme par exemple un barrage écrêteur de crues sur l'Ysieux. Deux problèmes devront être résolus, que l'on retrouve dans beaucoup d'autres régions : celui du traitement supplémentaire des eaux usées, lié aux rejets s'effectuant le plus souvent en amont des prises d'eau, à la fois sur l'Oise et sur la Marne, à des distances incompatibles avec l'auto-épuration et celui de la répartition des charges financières, les communes en aval n'ayant pas a priori à financer les installations d'épuration nécessitées par les urbanisations d'amont.

Enfin, il faut signaler qu'une urbanisation importante des zones de plateaux du secteur Survilliers Dammartin-Ermenonville, à mi-distance entre les vallées de l'Oise et de la Marne, exigerait la construction dès les premières années, de canalisations de gros diamètre et de grande longueur (15 à 20 km) pour l'alimentation en eau potable et l'évacuation des eaux pluviales et usées, ce qui peut représenter un investissement compris entre 50 et 100 millions de francs. Il se posera donc un problème de pré-financement de ces équipements primaires, comme cela s'est présenté dans le cas des villes nouvelles de la Région Parisienne.

III - HYPOTHESES D'AMENAGEMENT ET PROPOSITION D'UN SYSTEME

1. L'éventail des possibilités

Sous quelque aspect que l'on étudie la zone entourant l'aéroport, on retrouve trois caractéristiques essentielles :

- l'aéroport est un centre important,
- il ne peut être cependant qu'un élément parmi d'autres dans un système urbain plus vaste, ne serait-ce que parce que l'habitat correspondant en est physiquement dissocié et que les activités éventuellement attirées par lui peuvent souvent être orientées vers des agglomérations situées à 20, 50 km ou même davantage,
- le système urbain est une partie de la Région Parisienne, où le "jeu" de l'aménagement se joue entre un grand nombre "d'acteurs" : centres urbains, pôles d'activités, zones d'habitat, de sorte que les combinaisons sont nombreuses et peuvent être très contrastées.

Les huit "scénarios" ci-après qui ont été étudiés n'épuisent évidemment pas toutes les possibilités d'organisation imaginables. Ils expriment des principes et des idées d'aménagement contrastées et diverses solutions intermédiaires, ceci pour une zone qui déborde largement l'espace dans lequel les conséquences de l'aéroport constituent l'élément prépondérant.

SCENARIO 1 :

Création de nouveaux centres d'activités dans l'agglomération parisienne, autour des gares SNCF. La fonction assignée à l'aéroport est étroitement limitée à celle de transport aérien.

SCENARIO 2 :

Priorité exclusive aux villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de la vallée de la Marne.

L'aéroport, en premier lieu équipement aéronautique, fournit quelques emplois aux habitants de ces deux villes et y induit des activités.

SCENARIO 3 :

Une ville nouvelle supplémentaire à Survilliers-Dammartin. L'aéroport est le facteur initial de la croissance de Survilliers et le soutien de la ville nouvelle de la vallée de la Marne.

SCENARIO 4 :

La ville nouvelle de la vallée de la Marne et Meaux, points d'appui privilégiés pour Roissy.

L'aéroport, équipement de transport aérien, est un facteur important de la croissance de l'ensemble de la vallée de la Marne.

SCENARIO 5 :

Compiègne et la vallée de l'Oise jusqu'à Creil.

L'aéroport, dont la fonction est limitée à celle du transport aérien, est un facteur initial important pour le développement des agglomérations du sud de la Picardie, tandis que la ville nouvelle de la vallée de la Marne est limitée dans sa croissance.

SCENARIO 6 :

Compiègne et l'autoroute A 1 entre Compiègne et Senlis.

L'aéroport, équipement de transport aérien, contribue comme dans le scénario précédent au développement des villes du sud de la Picardie, mais à des degrés différents. La ville nouvelle de la vallée de la Marne est limitée dans sa croissance.

SCENARIO 7 :

Eclatement des éléments du système urbain.

L'aéroport devient un centre très important, entouré d'une poussière de villes dortoirs, de grands ensembles et de zones d'activités sans relations entre eux.

SCENARIO 8 :

Mégalopolis : la Région Parisienne élément d'un système s'étendant de la Basse-Seine aux Pays-Bas, avec une ville nouvelle de 500 000 habitants en 1985 à 60 km au nord de Paris.

L'aéroport n'est qu'un équipement aéronautique.

Les scénarios donnent des images du futur dont l'appréciation repose principalement sur la façon dont ils apportent une solution à des problèmes que l'on retrouve dans tous les cas :

- l'équilibre entre le nombre des habitants et l'importance des activités dans chacune des villes du système,
- la limitation des migrations alternantes de trop grande amplitude,
- un rythme de croissance raisonnable des villes,
- le respect de l'environnement,
- la possibilité de desservir à temps les différentes villes où iront habiter les employés de l'aéroport et d'assurer les liaisons nécessaires à l'intérieur du système.

Il va de soi enfin qu'il faut éviter de stopper systématiquement les actions engagées et de changer sans raison déterminante les politiques et les décisions.

2. Comparaison des différents scénarios

L'examen des avantages et des inconvénients des différents scénarios a été développé dans l'annexe correspondante.

Il apparaît d'abord que des hypothèses extrêmes comme celles des scénarios 1 et 8 sont aujourd'hui peu crédibles : incompatibles avec les options actuelles du schéma de la Région Parisienne et de l'Aménagement du Territoire, elles n'apportent pas, par ailleurs, d'avantages particuliers en ce qui concerne les migrations alternantes ou les dessertes ; elles n'ont été étudiées qu'à titre de références.

Dans les scénarios 2 et 5, on a tiré au contraire les conséquences extrêmes de certaines options d'aménagement actuelles : la question du logement des employés de l'aéroport reste alors très mal résolue. Dans le cas du scénario 5, on a supposé qu'une très forte proportion de logements pour les employés de l'aéroport se localiserait dans la vallée de l'Oise, à plus d'une demi-heure de trajet en voiture de Roissy : un tel volontarisme paraît peu réaliste.

Le scénario 6 ne diffère du scénario 5 que par un choix différent dans la croissance relative des agglomérations de l'Oise.

Le scénario 3 paraît valable si l'on n'examine que l'aspect du logement des employés de l'aéroport, encore que plus des deux tiers de ceux-ci habiteraient en dehors de la ville nouvelle de Surveilliers. Mais il faudrait alors entreprendre dès à présent dans ce secteur des opérations très importantes dépassant largement les besoins de Roissy, de sorte qu'en fait on créerait un nouveau flux de migrations alternantes vers Paris, aggravant en outre les difficultés de desserte sur l'axe de Paris-Roissy.

Le scénario 4 prend en considération les seuls pôles urbains de la Vallée de la Marne, faisant abstraction du rôle possible de la Vallée de l'Oise comme de la dynamique actuelle entre celle-ci et Roissy.

Quant au scénario 7, il rendrait vraisemblablement impossible une bonne répartition des fonctions urbaines, alors que la présence de l'aéroport oblige déjà à séparer certaines activités et l'habitat, ce qui rend particulièrement délicate la restructuration souhaitée de la Région Parisienne.

En fait et surtout, aucun des scénarios contrastés envisagés n'apporte à lui seul une réponse au problème du logement des employés de Roissy, compte tenu de l'inévitable dispersion dans l'espace des habitations correspondantes. Aucun non plus n'apporte d'amélioration déterminante au problème des migrations alternantes vers Paris.

C'est pourquoi, du point de vue du logement des employés de l'aéroport et de la localisation des activités, le système proposé reprend des éléments appartenant à plusieurs scénarios. Pour ce qui est des options générales d'aménagement de la zone étudiée, il s'inspire particulièrement des scénarios 4 et 5, c'est-à-dire de ceux qui prévoient un effort particulier de développement, d'une part de Compiègne à Creil dans la vallée de l'Oise, d'autre part sur le secteur de la vallée de la Marne en direction de Meaux.

3. Proposition d'un système

Le système proposé doit permettre de répondre à plusieurs objectifs généraux :

- entreprendre au nord de la Région Parisienne un véritable desserrement,
- faciliter à l'intérieur de l'agglomération parisienne le rééquilibrage vers l'est,
- faire prendre au développement de la vallée de l'Oise un départ suffisant pour constituer à partir de Paris un système urbain reliant la Région Parisienne à la Picardie
- ne pas aggraver le problème des dessertes entre Roissy et Paris.

Le premier choix est celui de la politique d'orientation des activités :

- ne seraient implantés sur l'aéroport que les emplois directement liés au fonctionnement de la plate-forme de transport aérien, ainsi qu'à sa fonction portuaire,
- par une politique de desserrement très active et volontaire, on s'efforcerait d'orienter vers les deux axes préférentiels de développement de la vallée de la Marne d'une part, de la vallée de l'Oise entre Compiègne et Creil d'autre part, ainsi que vers les autres pôles de développement de la Région Parisienne (vallée de Montmorency) et du sud de la Picardie, les activités qui recherchent une implantation au nord et à l'est de l'agglomération parisienne.



PROPOSITION D'UN SYSTEME

-  Zone d'urbanisation forte
-  Zone d'urbanisation faible
-  Réseau ferroviaire
-  Réseau routier

Sur le plan de l'habitat, la politique proposée consiste à localiser les logements pour les employés de Roissy à une distance raisonnable de l'aéroport, principalement au sud-est et au nord, et le plus possible à proximité des nouvelles zones d'activités à créer sur les axes de développement préférentiel, afin d'assurer le meilleur équilibre possible entre l'habitat et l'emploi.

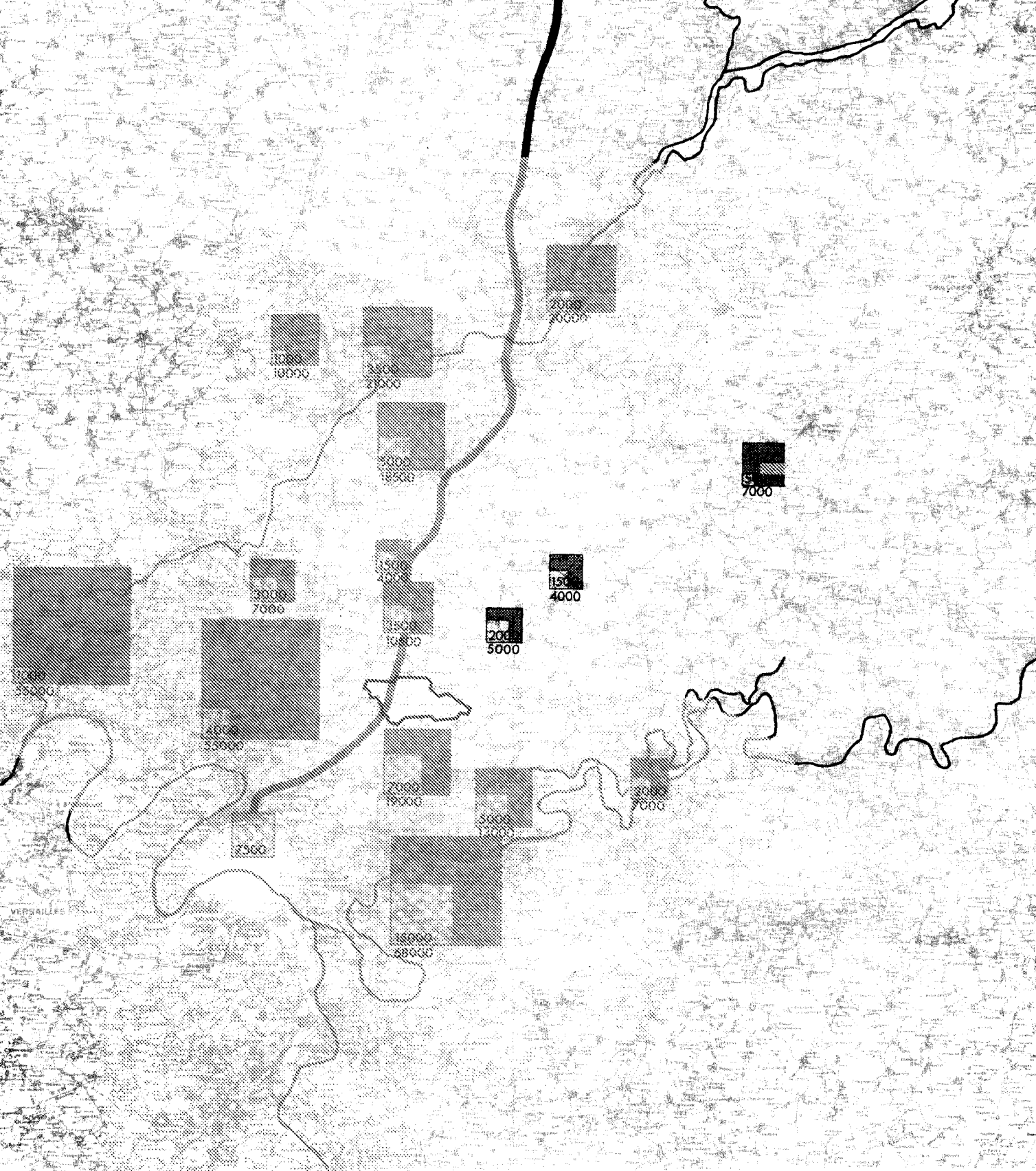
Enfin, serait engagée simultanément, une politique d'infrastructures de liaison permettant de relier ces pôles de développement à l'aéroport de Roissy.

Un exercice de répartition géographique entre les agglomérations de la zone d'étude a été fait pour les 65 000 logements nécessaires à la population travaillant à Roissy, à la population induite et au personnel navigant, en 1985. Pour chaque secteur, on a estimé, en outre, le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les collectivités d'accueil de la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes :

- une agglomération comptant 20 000 habitants ou plus en 1970 ne doublerait pas en principe avant 1985,
- la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne devrait pas dépasser 20 % et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, elle se situerait entre 20 et 5 % ,
- toutefois, les centres d'habitat nouveaux de 5 à 10 000 logements situés à environ 10 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourraient avoir jusqu'à 30 % de leur population active travaillant sur l'aéroport.

Cette répartition ne prend pas en compte les logements correspondant aux activités qui n'ont pas de lien direct avec l'aéroport et relèvent donc de la politique générale de desserrement.

Les résultats d'un tel exercice n'ont évidemment qu'un caractère indicatif : les chiffres représentent des premiers ordres de grandeur et surtout doivent servir à éclairer et à justifier le sens des actions à entreprendre. Ils devront être précisés lors de l'examen des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme des différentes zones.



REPARTITION INDICATIVE DES LOGEMENTS A CONSTRUIRE DE 1970 A 1985



1000 Nombre de logements à construire pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport

10000 Nombre total de logements nouveaux (ordre de grandeur)

Pour chacun des secteurs géographiques retenus, on a donné trois chiffres :

- le nombre de logements en 1985 construits depuis 1970 pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport,
- l'ordre de grandeur du nombre total de logements nouveaux d'ici 1985, en fonction de diverses prévisions, compte tenu de la croissance naturelle de la Région Parisienne et du desserrement de l'habitat vers la banlieue,
- le pourcentage approximatif d'actifs du secteur travaillant à Roissy.

Région de Villers-Cotterets, Crépy-en-Valois, La Ferté-Milon	500	7 000	3 %
Zone de Nanteuil-le-Haudouin, Le Plessis-Belleville	1 500	4 000	17 %
Secteur de Compiègne	2 000	20 000	4,5 %
Vallée de l'Oise (Saint-Leu, Creil, Pont-Ste-Maxence)	3 500	21 000	11 %
Secteur de Senlis, Chantilly, Gouvieux	5 000	18 500	14 %
Vallées de la Brèche et du Thérain	1 000	10 000	3,5 %
Secteur de La Chapelle-en-Serval, Orry-la-Ville	1 500	4 000	24,5 %
Secteur de Survilliers, St-Witz, Fosses	3 500	10 500	23 %
Zone de Luzarches, Persan-Beaumont, Domont	3 000	7 000	12,5 %
Vallée de Montmorency	4 000	55 000	4 %
Cergy-Pontoise (ville nouvelle)	1 000	55 000	1 %
Secteur de Beaumarchais, Dammartin, St-Mard	2 000	5 000	17,5 %
Secteur de Jablines, Claye-Souilly	5 000	13 000	15 %
Meaux	2 000	7 000	7,5 %
Vallée de la Marne	15 000	68 000	11,5 %
Aulnay, Sevrans, Villepinte, Tremblay (ZUP)	7 000	19 000	11 %
Reste de l'agglomération parisienne en particulier Seine-St-Denis, Val d'Oise et nord de Paris	7 500		

Par grands secteurs géographiques on devrait ainsi avoir construit pour les besoins directs de l'aéroport :

- au nord et nord-est de Roissy 20 500 logements (31,5 % du total)
- à l'ouest 8 000 logements (12,0 % du total)
- au sud-est 29 000 logements (45,0 % du total)
- dans le reste de l'agglomération parisienne 7 500 logements (11,5 % du total)

Les trois quarts de ces logements se trouveraient à moins d'une demi-heure de voiture de Roissy-en-France.

IV - LES ACTIONS

1. Stratégie générale

La mise en œuvre du parti d'aménagement proposé implique dans les prochaines années, et en particulier au cours du VI^e Plan.

- des actions d'anticipation dans la vallée de l'Oise en s'appuyant sur les villes existantes depuis Compiègne, principal point d'appui urbain, en direction de Creil ; le secteur de Verberie, où l'auto-route A 1 franchit l'Oise, serait au contraire préservé actuellement de l'urbanisation. La création de nouvelles activités se ferait, dans un premier temps surtout, au nord.

Dans le cadre d'une politique d'aménagement intéressant tout le sud de la Picardie, ces actions pourraient également intéresser le sud de l'Aisne et notamment Soissons.

Justification : répond à l'objectif de large desserrement de la Région Parisienne vers la vallée de l'Oise et de développement du sud de la Picardie et amorce la création d'une zone d'activité attractive au nord de l'aéroport.

- un développement modéré depuis Senlis jusqu'à l'extrémité nord et est des zones de bruit de l'aéroport au niveau de Survilliers, avec un contrôle particulièrement rigoureux dans les secteurs proches de la forêt d'Ermenonville, modulé dans le temps en fonction du développement de l'aéroport, tenant compte des nuisances dues au bruit, respectant le cadre naturel avec une proportion importante de maisons individuelles ; de même, un développement modéré dans le nord du département du Val d'Oise (Luzarches) évitant l'urbanisation de la plaine de France.

Cela signifie en particulier que seule une faible partie des projets en cours d'étude au nord de l'aéroport (La Chapelle-en-Serval, Survilliers, Dammartin, Nanteuil, Moussy...) devrait être autorisée au cours du VI^e Plan, compte tenu de la mise en service de Roissy en 1973 seulement.

Justification : * favorise le report au nord de l'aéroport d'un certain nombre de logements des personnes employées sur cet aéroport,

* répond au souci de ne pas aggraver les difficultés de la desserte de Roissy sur l'axe A 1, car toute opération importante aujourd'hui en bordure du sud des forêts de Chantilly et d'Ermenonville (Luzarches, Survilliers, Nanteuil-le-Haudouin, Le Plessis-Belleville, Dammartin), augmenterait les migrations alternantes par la route vers Paris, principal lieu d'emploi,

* vise à protéger les sites forestiers,

* d'autre part la création de zones industrielles importantes dès à présent dans ce secteur empêcherait de rentabiliser les zones déjà aménagées ou en voie de l'être au nord de Paris et introduirait une concurrence avec celles de la vallée de la Marne.

- des efforts importants dans la vallée de la Marne, en favorisant le développement de la ville nouvelle, notamment par la création de zones d'accueil pour les activités et par la réalisation des infrastructures de liaison avec Paris et celui des agglomérations existantes en direction de Meaux ; en prévoyant également une urbanisation légère autour de la base de Jablines.

Justification : * favorise l'implantation à l'est et au sud-est de l'aéroport d'un grand nombre de logements des personnes employées sur cet aéroport,

* rééquilibrage à l'est de la Région Parisienne, qui s'appuie sur des équipements récemment créés ou en cours (base de Jablines, antenne de Bagnolet, autoroute A 4) qu'il convient de rentabiliser au mieux.

- une politique sélective de création d'activités sur l'aéroport de Roissy et restrictive à proximité immédiate tout autour de l'aéroport, surtout entre Le Bourget de Roissy, avec en particulier une limitation rigoureuse des zones industrielles, en veillant - comme on l'a dit plus haut - à ce que cette politique n'ait pas d'effet dissuasif sur l'implantation dans notre pays d'établissements présentant un intérêt particulier pour l'économie nationale.

Justification : * ne pas concurrencer de façon excessive les autres programmes de zones industrielles engagés par l'Etat et la Région Parisienne, notamment dans la vallée de la Marne,

* mais surtout éviter de rendre rapidement impraticables les relations routières entre Paris et Roissy.

Dans les toutes prochaines années, les besoins de logements pour la population de l'aéroport, soit quelques milliers, pourront être satisfaits dans les zones d'habitation en cours d'aménagement, et notamment la ZUP d'Aulnay-Sevrans-Villepinte, ainsi que par les opérations du concours de maisons individuelles et d'autres opérations telles que la ZAC de Chelles. Les zones industrielles existantes ou en cours de création dans le secteur, comme celle de Mitry-Mory, devraient suffire aux besoins des activités qui ne pourraient pas être implantées ailleurs qu'à proximité immédiate de l'aéroport, ce qui apporterait les emplois nécessaires à la population résidente de la Seine-Saint-Denis en particulier.

En ce qui concerne les dessertes routières, un effort important serait à entreprendre dans le secteur de l'aéroport sur les voies de rocade.

- l'aménagement de la voie nouvelle G 4 reliant Roissy à la ville nouvelle de la vallée de la Marne est à inscrire au VI^e Plan,

- de même, la construction de l'autoroute A 87 devrait être engagée à l'ouest et au sud de l'aéroport.

Les liaisons avec les principales agglomérations au nord de l'aéroport sont également à aménager et une série d'opérations est à prévoir au cours des deux prochains plans (RN 17 jusqu'au nord de Senlis, déviation de la RN 330 au nord de Senlis qui permettra le raccordement de Creil à l'autoroute A 1, RN 16 au nord de Creil dans la vallée de la Brèche, RN 31 à l'ouest de Compiègne, ainsi que la déviation de Compiègne).

Par ailleurs, il y aurait lieu d'envisager la réalisation rapide de la RN 2 bis pour remédier à la coupure de la RN 2 par l'aéroport, ce qui dégagerait l'autoroute A 1 au droit de Roissy en reportant au sud le trafic à longue distance de la RN 2.

Enfin le problème du prolongement vers Compiègne et Creil, et vers Crépy-en-Valois éventuellement, de la liaison ferroviaire Paris-Roissy est posé. Sa rentabilité (1) implique, selon un calcul sommaire, plus de 10 000 migrants par jour se déplaçant en train vers l'aéroport, ce qui correspondrait vraisemblablement à plus de 30 000 actifs de Roissy résidant dans la zone de Survilliers - Coye-la-Forêt et dans la vallée de l'Oise entre Creil et Compiègne, c'est-à-dire près de la moitié du total des actifs de l'aéroport.

La création de cette liaison serait donc peu rentable a priori ; elle représenterait en fait surtout un investissement d'entraînement, dont il faudrait s'efforcer de mesurer les effets à attendre sur le développement de la vallée de l'Oise.

Par ailleurs, il faut noter l'intérêt supplémentaire que pourrait présenter ce raccordement pour assurer des liaisons ferroviaires directes du nord de la France à l'aéroport de Roissy, ce qui n'a pas été chiffré jusqu'ici.

En l'état actuel des choses, il paraît indispensable de préserver à l'intérieur de l'aéroport la possibilité de réaliser cette liaison plus tard, et de préciser le tracé possible dans le secteur de Survilliers, afin que les projets d'urbanisation éventuels réservent les emprises et les zones non aedificandi nécessaires.

Il faudrait en tout cas prévoir de bonnes liaisons entre les zones d'habitat et les gares, et les parcs de stationnement nécessaires à proximité de celles-ci. La création d'une telle ligne devrait entraîner une relative concentration de l'habitat.

2. Mesures particulières

Un certain nombre d'actions et de mesures spécifiques dans différents domaines doivent être étudiées et mises en œuvre en fonction des hypothèses définies ci-dessus, et la préparation du VI^e Plan devra en tenir compte tant en Région Parisienne qu'en Picardie.

a) Orientation des activités

Zones industrielles

Au nord, dans la vallée de l'Oise où il n'y a actuellement qu'une assez faible superficie de zones industrielles disponibles (8 hectares à Creil, environ 60 hectares à Compiègne), il y aurait lieu de poursuivre l'effort d'entraînement entrepris en 1969 et 1970 grâce à la programmation, dans le cadre du Groupe Interministériel Foncier, de prêts (non bonifiés) de la Caisse de Dépôts pour des acquisitions de terrains industriels à Compiègne et Soissons : de nouveaux programmes sont à envisager à Compiègne, Creil et Soissons puis au nord de Creil et au sud de Compiègne.

(1) Estimation du raccordement entre Roissy et la ligne Paris-Creil-Compiègne à Survilliers : 150 MF.

Au contraire, autour de Roissy et surtout entre Roissy et Le Bourget l'offre de terrains industriels est dès à présent importante : il faudrait en limiter l'extension, notamment le long de l'autoroute A 1. A cet égard, il serait souhaitable de ne mettre sur le marché dans les prochaines années que le minimum de terrains industriels dans la zone d'activité dite de "Paris-Nord" et de ne pas donner suite aux autres projets à l'étude.

Dans la vallée de la Marne, ainsi que dans la vallée de Montmorency, la réalisation de zones industrielles devrait être accélérée, afin d'orienter les localisations d'activités.

Redevances

Ainsi qu'il avait été envisagé dans le cadre du groupe de travail chargé d'étudier la localisation des activités dans le Bassin Parisien, le périmètre de la zone de redevances n° 1 devrait être étendu en direction du nord-est jusqu'au-delà de l'aéroport, pour dissuader la concentration dans le voisinage immédiat de l'aéroport des activités qu'il peut attirer.

Des mesures ont déjà été prises pour faciliter l'implantation d'activités dans certaines zones industrielles de la ville nouvelle de la vallée de la Marne : le taux de la redevance a été réduit de moitié et ramené à 25 F par m² de plancher.

Localisation des entreprises dans le périmètre de l'aéroport

Enfin et cela est particulièrement important, il y aurait lieu d'inviter l'Aéroport de Paris à mener une politique très sélective en matière de développement des établissements industriels et tertiaires à l'intérieur de l'aéroport de Roissy, afin de ne pas aggraver les conditions de desserte entre Roissy et Paris.

b) Orientation des logements

Les mécanismes de financement public des logements devront évidemment être utilisés pour orienter leur localisation en fonction de l'implantation des activités. A ce titre l'effort d'entraînement entrepris dans la vallée de l'Oise ainsi que dans le sud de l'Aisne devrait se traduire au cours du VI^e Plan par des dotations supplémentaires pour la Picardie, affectées à la zone intéressée et en particulier à Compiègne.

Il conviendrait enfin d'inviter les promoteurs immobiliers qui étudient des programmes de ZAC au nord de Roissy à les rendre conformes aux options générales du présent rapport et à participer à la mise au point d'un programme d'actions cohérentes. Ces opérations devront, bien entendu, être compatibles avec les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme des différents secteurs.

c) Schémas des infrastructures primaires de transport

Le schéma des voies rapides de la Région Parisienne serait à compléter par :

- le prolongement de G 4 vers le nord jusqu'à l'aéroport
- une voie nouvelle suivant le tracé de la RN 2 au sud-ouest de Roissy
- l'aménagement de la RN 17 en voie rapide au nord de Roissy.

Ce schéma est à prolonger en Picardie, notamment le long de la vallée de l'Oise. A cet égard, il y aurait lieu de réexaminer le tracé du prolongement de l'autoroute A 16 au nord d'Ecouen, qui pourrait être infléchi vers l'est au droit de la vallée de l'Oise, et se raccorder à une future autoroute suivant l'axe de l'Oise.

En ce qui concerne les liaisons ferrées, l'étude technique et économique du prolongement vers le nord et éventuellement vers le nord-est de la liaison ferroviaire Paris-Roissy est à poursuivre, en ne perdant pas de vue l'intérêt d'un raccordement de l'aéroport à l'ensemble du réseau ferré du nord de la France, et en s'efforçant de penser le problème dans le cadre d'une stratégie d'ensemble de développement économique.

d) Schéma d'alimentation en eau de la Région Parisienne

Le schéma d'alimentation en eau de la Région Parisienne devra être réexaminé en ce qui concerne l'affectation des ressources du champ captant d'Asnières-sur-Oise.

e) Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme

Le Schéma Directeur de la Région Parisienne et les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme correspondants sont à préciser pour l'ensemble de la zone intéressée en fonction des orientations retenues.

D'autre part il y a lieu d'établir très rapidement un schéma directeur pour le sud de la Picardie (vallées de l'Oise et de l'Aisne en particulier).

Il conviendrait à cette occasion de préciser les zones de discontinuité (notamment espaces boisés) dans lesquels la construction devra être impérativement écartée, et de définir par grandes masses, en se référant aux hypothèses établies dans le cadre du présent rapport, l'importance des populations susceptibles d'être accueillies dans les différentes zones constructibles, à différentes époques (1985-2000), de façon cohérente avec le développement prévisible des équipements.

f) Zones de bruit

La question de l'utilisation du sol dans les zones de bruit apparaît comme très importante, dans la mesure où l'on cherche à éviter une concentration systématique d'activités dans un rayon de quelques kilomètres autour de l'aéroport.

Des dispositions générales ont déjà été arrêtées par le Ministre de l'Équipement et du Logement et le Ministre des Transports en ce qui concerne les documents et les opérations d'urbanisme dans ces zones.

Mais il serait également souhaitable que les services de la Région Parisienne recherchent, avec les services des différents ministères intéressés, des solutions économiquement valables pour une utilisation du sol, dans les zones où se manifestent des nuisances, afin d'appuyer par une politique active les dispositions réglementaires dans le domaine de l'urbanisme.

Enfin, il y aurait lieu d'examiner les mesures à prendre pour porter à la connaissance du public le plus large les contraintes qui existent dans ces zones.

g) Forêts

Des mesures conservatoires doivent être prises en tout état de cause, et notamment la réservation des espaces dont la vocation est évidente, ainsi que l'accentuation de la politique d'acquisition des massifs forestiers qui sont propriété privée et dont l'aliénation est actuellement possible.

En outre, les réalisations en vue d'améliorer les conditions d'accueil du public en forêt seraient à multiplier.

h) Etudes complémentaires

Divers points n'ont pu être traités par le groupe de travail et mériteraient des études et des actions particulières, notamment :

- la définition d'une politique d'aménagement pour les loisirs et des équipements à engager dans une première phase, compte tenu de la clientèle parisienne et de l'apport de l'Aéroport.
- les problèmes d'hébergement pour la clientèle de passage, le personnel navigant faisant escale à Roissy, et la clientèle liée à l'ensemble de la fonction loisir dans la zone, qui peuvent donner lieu à des programmes importants de construction hôtelière.

Par ailleurs, le problème des liens économiques de l'aéroport avec son environnement devrait être étudié de façon plus approfondie que n'a pu le faire le groupe de travail, afin que les pouvoirs publics comme l'Aéroport de Paris disposent d'éléments d'information plus complets pour orienter la localisation des activités attirées par l'aéroport.

i) Procédures de concertation interrégionale

Enfin la mise en œuvre des orientations proposées demandera une concertation permanente entre les responsables de la Région Parisienne et ceux de la Région Picarde, en liaison avec la Délégation à l'Aménagement du Territoire, non seulement pour les études, mais pour les programmes d'équipement les plus importants, dans le cadre des plans quinquennaux et des budgets annuels.

ANNEXES

ANNEXE I - L'AÉROPORT - LES ACTIVITES

L'AÉROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE ET SON ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

(Document établi par l'aéroport de Paris)

I - L'AÉROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE1) Les différentes zones

L'aéroport de Roissy-en-France sera ouvert au trafic en 1973 et il s'édifiera progressivement pour atteindre son plein développement aux environs de 1985.

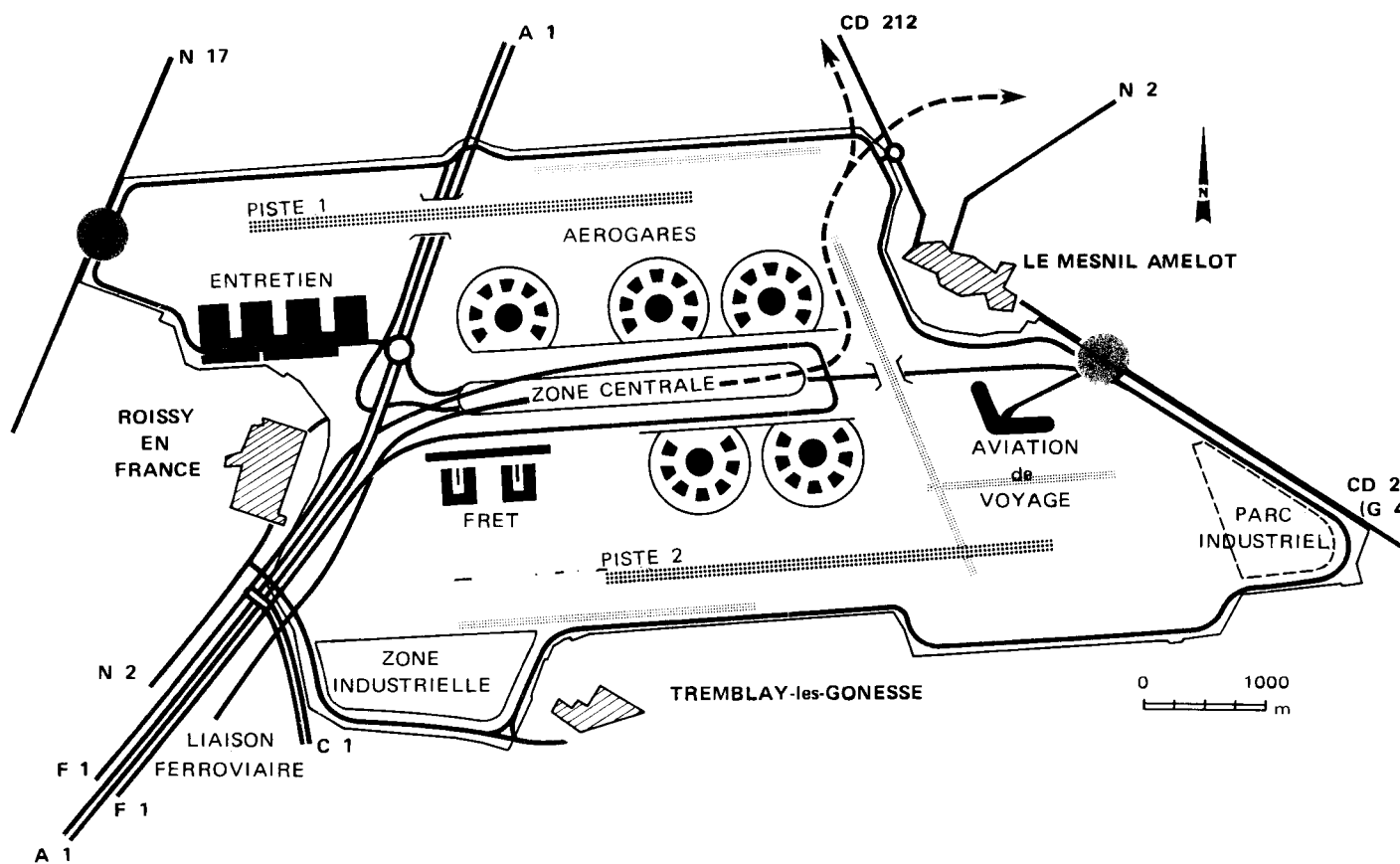
A l'ouverture on trouvera sur le site de 3 000 hectares une aérogare susceptible de traiter 6 à 8 millions de passagers par an, soit un peu moins que ce que permet actuellement Orly-Sud. Puis environ chaque trois ans s'édifiera un nouveau bâtiment de passagers. L'ensemble des cinq aérogares prévues devait selon les études initiales être capable de traiter annuellement 30 millions de passagers ; depuis lors, un certain nombre de progrès tenant notamment à l'accroissement de la taille des avions et à un meilleur étalement prévisible des horaires ont conduit à penser que cette capacité pourrait être très sensiblement dépassée pour atteindre éventuellement une limite de 50 millions de passagers par an, soit près de six fois le trafic actuel d'Orly.

Un trafic annuel de 50 millions signifie environ 140 000 passagers quotidiennement et 11 000 passagers à l'heure de pointe. Parmi ceux-ci 15 à 20 % seront en correspondance et environ 60 % se rendront à Paris "intra-muros".

Mais le terrain très vaste de Roissy-en-France - 3 000 hectares représentant le tiers de la superficie de Paris intra-muros - recevra bien d'autres équipements que ceux consacrés aux passagers. Au sud de l'aéroport une zone d'environ 250 hectares sera entièrement consacrée aux installations de fret car le transport aérien de marchandises qui ne représente encore qu'une activité marginale de l'ensemble des transports de marchandises se développe à un rythme considérable voisin de 20 % par an, impliquant le doublement tous les trois ans. Ainsi en 1967 l'Aéroport de Paris a assuré le transport de 155 250 tonnes de fret, la part extérieure de ce trafic ne représente que 0,023 % de l'ensemble du commerce extérieur français en tonnage mais 5 % en valeur ; en 1968 le trafic était de 173 576 tonnes qui représentent, en valeur, 7,5 % de l'ensemble du commerce extérieur français. En 1969, ce trafic a été de 218 072 tonnes.

Pour Roissy, on prévoit de traiter 2 000 000 de tonnes en 1985 soit en marchandises diverses, c'est-à-dire, à l'exclusion des produits pondéreux pétroliers ou minéraliers, l'équivalent du trafic actuel d'un grand port français (1).

(1) Trafic marchandises diverses 1968 : Dunkerque : 1,3 Mt - Rouen : 2,9 Mt - Marseille : 3,4 Mt - Le Havre : 2,0 Mt - Bordeaux : 1,3 Mt.



L'AEROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

Plan général



Accès routiers secondaires



Liaison ferroviaire Paris-Roissy
et prolongement possible vers le nord

Par ailleurs, l'aéroport disposera au nord d'une zone technique d'entretien des avions et au centre d'un îlot administratif et d'une assez vaste zone tertiaire dans laquelle seront regroupés des bureaux pour les compagnies et les sous-traitants de transport aérien et les principaux commerces et équipements collectifs de loisirs et détente que peut souhaiter trouver la population considérable qui transitera chaque jour dans cette zone.

En effet, la zone comprendra le bâtiment central qui abritera le terminus des transports en commun à destination de l'aéroport, notamment ferroviaires, et un certain nombre de parkings pour employés. Ainsi, indépendamment de son attractivité propre, la zone centrale verra passer chaque jour environ 50 000 personnes.

Enfin, à l'extrémité est de l'aéroport, une zone très importante d'environ 400 hectares n'a pas encore reçu d'affectation précise ; elle pourrait être aménagée pour recevoir une zone d'aviation générale et une extension de la zone industrielle.

2) La nature du trafic

En 1985, le trafic aérien parisien sera près de huit fois supérieur à ce qu'il est actuellement et les trafics d'Orly et de Roissy-en-France seront respectivement de l'ordre de 25 millions et 50 millions de passagers par an, ce qui permet d'imaginer que la plus grande partie des liaisons assurées à partir de Paris seront présentes aussi bien à Orly qu'à Roissy avec des fréquences convenables.

Ainsi donc on n'envisage aucune spécialisation du trafic des deux aéroports parisiens de manière à offrir la plus grande commodité aux usagers. Dans les faits parce que certaines liaisons sont très peu fréquentes ou parce que certaines compagnies sont seules à desservir une ligne donnée, il s'établira quelques disparités mais elles ne correspondront à aucun principe de ségrégation pré-établi.

De plus, entre les deux aéroports il existera des moyens de correspondance particuliers, soit aériens soit terrestres, qui permettront en toute hypothèse de répartition du trafic de ne pas favoriser un aéroport par rapport à l'autre.

3) Les accès

Roissy sera en principe assez bien relié à Paris d'une part, à l'ensemble de la région parisienne d'autre part et à la région Nord enfin.

Vers Paris, l'aéroport disposera de l'autoroute A 1, qui doit être doublée entre la sortie de l'aéroport et l'échangeur A 1/B 3, et de l'antenne de Bagnolet (B 3) ; vers la région parisienne, l'aéroport profitera de l'excellente diffusion que permettra A 87 (ARISO) sur l'importance de laquelle il faut insister ; l'autoroute du Nord assure également la diffusion vers le Nord.

Par ailleurs, l'aéroport sera relié à Paris par une voie ferrée qui, raccordée soit au réseau du métro (ligne N° 5) soit à celui de la S.N.C.F. (Gare du Nord-Aulnay), assurera tout à la fois des liaisons directes avec Paris pour les passagers aériens principalement et la desserte des zones urbanisées entre Paris et l'aéroport pour les employés qui habiteront dans ce secteur.

II - LES EMPLOIS DIRECTS SUR L'AÉROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

Les populations de Roissy-en-France ont été estimées par synthèse des informations fournies par les diverses catégories d'employeurs (Aéroport de Paris, compagnies aériennes, transitaires, etc.), quant à la relation liant leurs effectifs aux activités de l'aéroport et à l'évolution de celles-ci ; l'extrapolation a ensuite été faite à partir des prévisions de trafic et de répartition par plate-forme de l'Aéroport de Paris. On a retenu, pour Roissy-en-France, les trafics suivants :

Année	1975	1980	Ultérieurement
Passagers	10 M	27 M	50 M
Fret	0,5 Mt	1,2 Mt	2 Mt

Un certain nombre de catégories d'emploi ne se relie pas simplement aux activités aériennes et les effectifs correspondants ont dû être évalués forfaitairement. De plus l'étude ne tient pas compte de modifications profondes des structures d'exploitation qui pourront être enregistrées d'ici 1985 (grâce à l'informatique par exemple).

Moyennant ces hypothèses, on aboutit aux prévisions suivantes présentées par nature d'employeur et par localisation géographique sur l'aéroport. Ces chiffres ont été quelque peu lissés pour correspondre à des taux d'accroissement de productivité cohérents.

A - Répartition par employeur

Employeur	1975	1980	Ultérieurement
	trafic Roissy 10 M passagers 0,5 Mt fret	trafic Roissy 27 M passagers 1,2 Mt fret	trafic Roissy 50 M passagers 2 Mt fret
Aéroport et concessionnaires	2 000	4 000	6 000
Compagnies (personnel au sol)			
- Air France	8 000	13 000	20 000
- Compagnies françaises	2 500	5 000	6 500
- Autres compagnies	1 100	2 000	3 000
Transitaires	800	1 500	2 000
Météo, Navigation aérienne	200	400	600
Postes	200	500	800
Douane, Police	700	2 000	3 000
Wagons-Lits	1 200	2 200	3 000
Commerces, Hôtels, etc.	2 000	4 500	6 000
Prestations de services, Divers	1 200	2 700	3 800
T O T A L (arrondi pour divers)	20 000	38 000	55 000
Personnel navigant basé (p.m.)	5 000	9 000	15 000

B - Répartition par zone géographique de l'aéroport

Nous distinguons sur l'aéroport les zones suivantes :

- zone des aérogares ;
- zone de fret ;
- zone des installations d'entretien ;
- zone centrale ;
- zone administrative (base Aéroport de Paris) ;
- zone industrielle.

Zone	1975	1980	Ultérieurement
Zone des aérogares	6 000	11 500	16 500
Zone de fret	2 400	4 000	7 000
Zone des installations d'entretien	4 600	8 000	14 000
Zone centrale	6 000	13 000	15 500
Zone administrative	1 000	1 500	2 000
Zone industrielle	2 000	7 000	15 000
T O T A L général (1)	22 000	45 000	70 000
Personnel navigant basé (p.m.)	5 000	9 000	15 000

La répartition des emplois par catégorie socio-professionnelle est difficile à prévoir. On peut remarquer qu'à Orly, actuellement, environ 50 % des 25 000 emplois recensés correspondent à des personnels d'exécution mensuels, 25 % à des personnels d'exécution horaires, 15 % à des agents de maîtrise et 10 % à des cadres.

Enfin, il faut noter que jusque vers 1985 et peut-être même encore après travailleront à la réalisation de l'aéroport lui-même et de ses annexes quelque 3 000 personnes.

III - LES EMPLOIS INDIRECTS SUR L'AÉROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

Les emplois indirects localisés sur l'aéroport correspondent à deux fonctions et deux localisations géographiques.

La première de ces deux fonctions est bien connue puisqu'elle s'est déjà manifestée dans le passé auprès de tous les grands équipements de transport de marchandises assurant une rupture de charge - gare ferroviaire, port maritime - : il s'agit de l'entreposage et de la redistribution. Ainsi Roissy-en-France qui atteindra au stade final l'importance d'un grand port d'aujourd'hui pour le

(1) Non compris personnel navigant basé.

transport des marchandises diverses (à l'exclusion des pondéreux) devra permettre d'assurer les services qu'offrent déjà les ports en autorisant l'implantation auprès des équipements de transbordement du fret de locaux industriels ou commerciaux assez importants où des entreprises pourront stocker les marchandises destinées à être expédiées ou redistribuées par un autre moyen de transport. A cette fonction d'entrepôt simple peut s'ajouter dans quelques cas une activité de transformation ou plutôt d'assemblage lorsque des composants proviennent de diverses destinations ou lorsque le produit fini est destiné à être réembarqué sur avion et que, par conséquent, un acheminement vers des locaux situés à l'extérieur de l'aéroport serait pénalisant pour les coûts et les délais. En outre sur l'aéroport de telles opérations peuvent éventuellement être effectuées sous-douane.

Il existe en outre sur l'aéroport un aspect nouveau par rapport aux ports maritimes ou aux gares ferroviaires de la fonction d'entrepôt ; celle-ci est liée à la rapidité du transport aérien. En effet, stockés sous-douane sur un aéroport européen, des produits de toute nature peuvent être délivrés en quelques heures dans n'importe quel autre pays d'Europe permettant ainsi à des sociétés exerçant leurs activités à l'échelle internationale d'être présentes sur un grand nombre de marchés extérieurs au prix d'implantations réduites offrant à la fois une économie de moyens et une réduction des stocks qui pénalisent financièrement les entreprises. De telles facilités sont donc très précieuses pour les entreprises et de leur existence peut dépendre l'implantation dans tel pays plutôt que dans tel autre de firmes internationales installant une tête de pont sur le continent européen.

Roissy-en-France permettra ces implantations industrielles qui sont un facteur de développement pour l'économie nationale.

Les emplois correspondant aux activités précédentes qui appartiennent au secteur secondaire supérieur sont difficiles à évaluer à l'horizon 1985 puisqu'ils dépendent en large partie du choix d'industriels étrangers et de la présence des industries françaises sur les marchés extérieurs donc en définitive de l'ensemble de l'économie française. Cependant en fonction de résultats partiels d'études en cours à l'Aéroport de Paris sur l'attractivité de l'aéroport de Roissy pour les industriels et en escomptant un certain dynamisme vis-à-vis des entreprises étrangères, on peut avancer les chiffres suivants qui tiennent implicitement compte de ce que les entreprises et magasins des firmes étrangères notamment pourraient être accompagnés de quelques sections administratives :

Aéroport de Roissy

	1975	1980	1985
Emplois "industriels" sur l'aéroport	2 000	7 000	15 000

Ces emplois, bien qu'indirects, sont à considérer comme faisant partie des emplois créés en toute hypothèse sur l'aéroport car la fonction économique à laquelle ils correspondent ne saurait être amputée sans compromettre l'équilibre du système dans lequel est intégré l'aéroport.

Une deuxième fonction génératrice d'emplois peut être remplie par l'aéroport mais son caractère indispensable n'apparaît pas aussi nettement que dans le cas précédent : il s'agit du centre tertiaire.

Nous avons vu qu'en zone centrale pourraient être localisés à terme quelque 15 000 emplois. Ces emplois du secteur tertiaire correspondent essentiellement aux centres administratifs des compagnies aériennes ayant leur base sur l'aéroport ou de divers sous-traitants du transport aérien, aux installations commerciales qui offrent un service complet aux passagers, employés et visiteurs de l'aéroport, notamment hôtels, restaurants, cinémas, shopping center, loueurs divers. Ces installations de la zone centrale associées aux services proprement dits de l'aéroport, à son caractère prestigieux, et aux services liés à la présence de l'aéroport tels que R.E.R., réseau téléphonique de qualité ou service d'information sont susceptibles de conférer à cette zone une attractivité similaire à celle d'un véritable centre d'affaires comme la Défense ou Cergy-Pontoise ; celle-ci peut intéresser les sociétés liées peu ou prou au transport aérien en premier lieu, puis tout-à-fait indépendantes ensuite si ce n'est qu'elles utilisent beaucoup le transport aérien pour le déplacement de leurs employés ou reçoivent de nombreux visiteurs voyageant par avion (1). On établit aussi un parallèle entre les activités engendrées par le transport de fret et celles qui pourraient correspondre au transport de personnes ; cette dernière corrélation moins évidente que la précédente dans le cas des marchandises n'apparaît cependant pas comme devant être négligée pour l'avenir.

Il ressort d'études préliminaires entreprises à l'AÉROPORT DE PARIS que la poursuite de cette politique pourrait entraîner la création à terme de 10 000 emplois supplémentaires à ceux précédemment prévus dans la zone centrale.

Toute solution intermédiaire est possible si l'on imagine par exemple la création dans cette même zone d'un centre d'expositions et de rencontres internationales qui pour une surface bâtie équivalente entraînerait un nombre d'emplois très sensiblement inférieur.

IV - CONCLUSION SUR LES EMPLOIS SUR LE SITE DE ROISSY-EN-FRANCE

En fonction de ce qui précède et malgré l'incertitude relative de certaines hypothèses, nous retiendrons les valeurs suivantes pour les emplois effectifs sur l'aéroport :

(1) Cf. la notion d'aérocentre.

	1975	1980	1985
Emplois directement liés à l'aéroport (P.N. non compris)	20 000	38 000	55 000
Emplois indirectement liés mais résultant nécessairement de sa fonction	2 000	7 000	15 000
T O T A L minimum (P.N. non compris)	22 000	45 000	70 000
Emplois indirectement liés à sa fonction mais engendrés par son existence (hypothèse extrême)	1 000	5 000	10 000
T O T A L maximum (P.N. non compris)	23 000	50 000	80 000
Personnel Navigant (P.N.) (p.m.)	5 000	9 000	15 000

V - POPULATION ET EMPLOIS INDUITS PAR L'AEROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

Aux emplois créés sur l'aéroport correspond une population qui elle-même induit des emplois, notamment pour ses services. Ces emplois, sans doute, sont déjà décomptés dans les perspectives générales de population employée des régions parisienne et picarde - comme ceux, du reste, procurés directement par l'aéroport - mais il n'est pas inutile d'en estimer le nombre. En se fondant, d'une part sur les expériences faites par l'I.A.U.R.P. et sur les travaux actualisés de P. Carrère, d'autre part sur le fait que 25 % des personnes exerçant un emploi sur l'aéroport sont censées disposer déjà d'un logement, on peut estimer les emplois induits directement liés à la population à 11 % - 12 % de la population totale. Avec un taux d'activité de 43 %, la répartition fonctionnelle des actifs directement liés à l'aéroport ou induits est la suivante :

	1975	1980	1985
Emplois sur emprises aéro-portuaires (personnel navigant compris) hypothèse minimum/hypothèse max.	27 000/28 000	54 000/59 000	85 000/95 000
Emplois induits	9 000/10 000	19 000/21 000	30 000/33 000
Emplois totaux	36 000/38 000	73 000/80 000	115 000/128 000
Population correspondante	84 000/88 000	170 000/186 000	270 000/298 000

VI - L'AEROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE ET LES ACTIVITES INDUSTRIELLES PROCHES

Hors de ses emprises, l'aéroport peut présenter vis-à-vis des entreprises deux effets :

- Il peut être un facteur de localisation pour des entreprises dont l'existence est liée à celle de l'aéroport et qui ont des relations physiques avec ce dernier ;

- Il peut être un facteur d'attraction dans la mesure où il procure des services, dans la mesure où la présence de l'aéroport implique l'existence d'un certain nombre d'équipements favorables à des implantations industrielles, tels que réseau routier, réseau ferré, téléphone, etc., et dans la mesure enfin où l'aéroport a déjà favorisé par engendrement direct des localisations dans son secteur qui elles-mêmes favorisent d'autres implantations (effet de boule de neige).

Par définition ne seront considérées appartenir à la première catégorie que des entreprises fort proches de l'aéroport (de l'ordre de 5 km) car au-delà d'une certaine distance même si l'entreprise peut être considérée comme dépendante de l'aéroport, il est évident que la proximité physique ne joue plus un rôle déterminant et que par suite l'entreprise jouit d'une certaine liberté (au sens économique du terme) dans le choix de son implantation.

Quant aux entreprises pour lesquelles l'aéroport n'est qu'un facteur parmi d'autres, on peut admettre que, pour autant que l'accès à l'aéroport puisse se faire avec des délais normaux, toute autre implantation que celles situées dans le voisinage de l'aéroport, offrant des conditions identiques de disponibilité de main-d'œuvre, d'accessibilité de Paris ou de son marché principal, de facilités d'approvisionnement, etc., n'apporterait aucune pénalisation. Par suite, on considère, au sens de l'aménagement du territoire, qu'il est possible de dissocier le choix de la localisation des zones propres à recevoir ces industries de toute considération sur les relations économiques ou physiques entre ces entreprises et l'aéroport. Par contre, toujours au sens de l'aménagement du territoire, on peut évidemment choisir de les associer à l'aéroport soit, par exemple, pour faire des économies d'échelle sur des infrastructures et des équipements, soit, par exemple, pour utiliser des surfaces neutralisées par le bruit.

Ainsi, il apparaît souhaitable de permettre l'implantation à proximité de l'aéroport d'entreprises dont on aura reconnu qu'il constitue un facteur de localisation mais cela n'est pas indispensable dans la mesure où cela apparaîtrait comme contraignant pour les activités dont l'aéroport ne constitue qu'un facteur attractif.

1) Les entreprises localisées par l'aéroport

On ne dispose, pour tenter de cerner le phénomène de localisation, que de deux sources. La première consiste en la phase préliminaire d'une étude entreprise par l'Aéroport de Paris sur les transferts d'entreprises à attendre par suite de l'ouverture de Roissy ; cette étude, à base d'enquêtes, n'en est qu'à une phase d'exploration et ne nous fournit que des résultats fragmentaires peu susceptibles d'extrapolations. La seconde source tient à des enquêtes effectuées sur un certain nombre d'aéroports français ou étrangers qui, par manque de référence à un critère précis, sont entachées de beaucoup de subjectivité.

1. a) L'étude prospective

Une enquête a été lancée auprès de 3 500 entreprises sélectionnées en fonction de critères tenant au volume de l'expédition ou de la réception de fret par voie aérienne (2 500 entreprises contactées), à la fréquence d'utilisation de l'avion pour les liaisons d'affaires et à la valeur publicitaire d'un emplacement en bordure de voies d'accès à l'aéroport (500 entreprises contactées, soit étrangères

implantées en France, soit françaises ayant accès aux marchés étrangers), à l'intérêt de la conjonction des infrastructures (500 entreprises contactées appartenant soit à l'ensemble des grandes sociétés nationales ayant des ramifications sur le territoire français, soit aux sociétés de service liées au commerce extérieur).

350 entreprises ont répondu, ce qui manifeste un intérêt pour Roissy-en-France; parmi elles 60 se sont déclarées intéressées par une implantation éventuelle à proximité de l'aéroport, dont 40 à proximité immédiate et 20 dans l'enceinte de l'aéroport.

Dans la mesure où l'on ne peut rien déduire sur les entreprises qui n'ont pas répondu car cela traduit davantage un manque de planification qu'un manque d'intérêt, l'échantillon n'est en fait que de 350 entreprises. Parmi les entreprises ayant a priori un critère de localisation à proximité de l'aéroport de Roissy, 17 % envisagent effectivement l'implantation d'une antenne dans le voisinage de l'aéroport dont un tiers sur l'aéroport même. Ces résultats sont considérables, mais ils sont à tempérer de deux éléments :

- bien qu'il s'agisse d'entreprises ayant, par définition du champ d'enquêtes, une raison de s'implanter près de Roissy-en-France, on peut penser que les réponses confondent dans une certaine mesure les effets de Roissy en tant que facteur d'attraction d'une part et facteur de localisation d'autre part ; ceci est à rapprocher du fait que 140 entreprises ont déclaré avoir des projets d'implantations nouvelles et 60 seulement dans le voisinage de Roissy ; il n'est donc pas évident que dans ce dernier cas la présence de l'aéroport de Roissy-en-France soit toujours un facteur de localisation ;

- les réponses favorables à une implantation n'impliquent pas que, à l'étude, l'économie démontre l'intérêt de cette implantation.

Quoi qu'il en soit, on peut remarquer que dans la mesure où une approche du problème indépendante de l'enquête a semblé indiquer que 15 000 emplois industriels pourraient se localiser sur l'aéroport de Roissy-en-France d'ici à 1985, les parts respectives des réponses en faveur d'une implantation sur l'aéroport et d'une implantation à proximité font pressentir une demande de localisation d'entreprises industrielles et commerciales dans les alentours de Roissy-en-France qui pourraient peut-être représenter à terme quelques dizaines de milliers d'emplois.

Cependant il est probable que ce sont parmi les entreprises ayant déclaré être favorables à une implantation à proximité que doit se rencontrer le plus grand pourcentage d'établissements seulement attirés par l'aéroport ; dans ce cas, il subsisterait pour les responsables de l'aménagement du territoire une certaine marge de manœuvre par rapport aux chiffres cités ci-dessus pour les établissements situés autour de l'aéroport.

1. b) Les enquêtes

- A Paris :

Une enquête effectuée auprès de 70 entreprises installées près d'Orly a donné les résultats suivants :

- 60 entreprises répondent que l'aéroport d'Orly n'a pas contribué au choix de leur implantation,
- 8 répondent que l'aéroport y a contribué.

Mais dans le cas d'une nouvelle implantation, la présence d'un grand aéroport est jugée :

- 6 fois comme déterminante,
- 26 fois comme utile,
- 34 fois comme sans intérêt ou nuisible, le caractère nuisible tenant aux nuisances particulières de l'aéroport, aux servitudes ou au coût de la main-d'œuvre,

et 14 entreprises parmi elles sont disposées (6) ou décidées (8) à s'installer à Roissy-en-France ; on notera que parmi ces 14 entreprises, pour 6 au maximum (cf. supra), l'aéroport constitue un facteur de localisation.

- A Londres :

Il ressort d'enquêtes effectuées par la British Airport Authority, dans un rayon de 20 km autour de l'aéroport d'Heathrow, que parmi les emplois externes à l'aéroport mais générés par lui, on peut distinguer :

- les entreprises procurant des services aux passagers de l'aéroport (hôtels, transporteurs par exemple),
- les entreprises qui fournissent soit l'aéroport directement soit les précédentes,
- les entreprises industrielles de toutes natures attirées par l'aéroport mais n'ayant pas forcément des relations économiques avec ce dernier.

Les résultats de l'enquête sont donnés dans le tableau ci-après :

	Emplois générés par l'aéroport	Autres
Entreprises de service aux passagers	1 100	
Fournisseurs de l'aéroport	1 530	52 250
Autres	370	119 730
T O T A L	3 000	171 980

Le critère de génération par l'aéroport était certainement extrêmement sévère. Par contre tous les industriels interrogés ont déclaré être intéressés par la présence de l'aéroport.

- A Amsterdam :

Amsterdam-Schipol présente un développement considérable des activités industrielles ; en effet 50 firmes industrielles ont d'ores et déjà installé sur l'aéroport des entrepôts et bureaux dont certains assurent la redistribution de produits depuis l'Amérique ou le Japon vers l'ensemble de l'Europe. Encore les autorités hollandaises n'autorisent-elles pas l'implantation sur l'aéroport d'installations à caractère plus industriel pour le montage ou l'assemblage par exemple de pièces à expédier par avion.

Il n'y a pas à Amsterdam d'entreprises localisées par l'aéroport, donc à proximité de celui-ci, parce que pratiquement toute implantation industrielle est interdite dans une zone d'une vingtaine de kilomètres de diamètre autour de l'aéroport (zone correspondant à un lac asséché). Mais le développement industriel le plus actif dans la région d'Amsterdam notamment pour les secteurs de pointe consommateurs de transport aérien se produit entre la ville d'Amsterdam et le début de la zone ci-dessus, de part et d'autre de l'autoroute conduisant à l'aéroport ;

- A Francfort :

Le cas de Francfort est particulier en ce sens que l'aéroport se trouve au centre d'un système de villes importantes très bien reliées entre elles et à l'aéroport par la route et le rail (1).

Aucune étude systématique n'a été entreprise sur le sujet mais il semble que l'aéroport soit bien davantage un facteur d'attraction qu'un facteur de localisation.

2) Les entreprises attirées par l'aéroport

Le critère d'attirance est de tous le plus difficile à saisir car il peut correspondre soit à une condition économique secondaire de localisation de l'entreprise, soit à un aspect subjectif, une simple commodité, de ses relations avec son environnement.

Cependant dès lors que la condition économique est secondaire, elle ne subit plus de discontinuité et on a vu, lorsqu'on a défini la notion, que l'on pouvait pour ces entreprises dissocier partiellement le problème de leur implantation de celui des relations avec l'aéroport. Ceci signifie qu'on dispose évidemment d'une plus grande liberté, eu égard aux contraintes économiques de l'entreprise, pour programmer les zones industrielles correspondant à ces activités. Il n'en demeure pas moins qu'objectif ou subjectif le critère de proximité de l'aéroport est extrêmement sensible pour l'industriel puisque nous avons vu que 50 % des entreprises interrogées à Orly le jugeaient comme déterminant ou favorable, qu'à Londres 100 % des industriels s'estimaient intéressés et qu'à Amsterdam l'axe ville-aéroport était le siège du plus grand développement industriel. Par ailleurs on renvoie à l'étude

(1) On notera dans le même ordre d'idée que 80 % des employés de l'aéroport habitent Francfort alors que 22 % des employés d'Orly habitent Paris.

I.A.U.R.P.-BEPET sur les zones d'activités liées aux aéroports (Zala) qui montre tout l'intérêt que les américains accordent au développement de grandes zones industrielles dans le voisinage des aéroports.

De telles zones lorsqu'elles ne sont pas contraires à d'autres principes de l'aménagement du territoire peuvent présenter plusieurs avantages :

- concentrer les équipements ;
- utiliser les zones de bruit et constituer une barrière efficace à l'urbanisation ;
- profiter de l'essor considérable du transport aérien et des entreprises qu'il localise pour constituer un pôle de développement "fiable".

Mais dans la mesure où, pour la plus grande partie des industries proches (1) de l'aéroport ne trouvant en ce dernier qu'un élément de leur localisation, il apparaît que l'espace doit être anisotrope autour de l'aéroport et qu'ainsi à Roissy-en-France il n'y a pas, pour la plus grande partie des établissements qui demanderont à s'installer dans le secteur nord de la Région Parisienne, équivalence entre le nord et le sud de l'aéroport, le rejet, sous prétexte de bonnes liaisons, au nord de l'aéroport d'une grande partie des activités industrielles attirées par celui-ci, est probablement peu crédible.

Et les activités localisées sont forcément très proches.

(1) proche = dans une zone inférieure à la distance ville-aéroport.

ANNEXE II - LES DESSERTES

Le présent document sur les dessertes de l'aéroport de Roissy-en-France comprend :

1. Des conclusions :
 - I. Les données du problème
 - II. Les scénarios
2. Quatre annexes :
 - I. Etude du trafic à l'heure de pointe du soir sur les voies d'accès à l'aéroport de Paris-Nord en 1985 (Comparaison de la demande de trafic à l'offre de capacité)
 - II. Etude des capacités résiduelles en 1985 (A 1 - RN 17 - RN 2 - CD 212)
 - III. Répartition des résidences des actifs occupant un emploi à l'aéroport de Roissy-en-France (Document explicatif et document graphique)
 - IV. Etude sommaire de la rentabilité de deux liaisons ferrées sur la même voie (Aéroport - Roissy - Creil et Aéroport - Roissy - Survilliers)

CONCLUSIONS

I - LES DONNEES DU PROBLEME

A. Les difficultés de la desserte (annexe I)

1) L'autoroute A 1 au sud de Roissy-en-France, doublée par B 3 et l'autoroute C 1 seront insuffisantes à elles seules pour acheminer en 1985 tout le trafic automobile engendré à l'heure de pointe par les migrants domicile-travail et par les passagers aériens, en supposant 70 000 emplois implantés sur l'aéroport de Roissy-en-France.

2) L'aménagement du CD 212 (entrée Est de l'aéroport) en une route à 4 voies avec carrefours à niveaux séparés et de la RN 2 depuis A 87 (qui devrait être mise en service en 1985) en une autoroute à 2 x 2 ou 2 x 3 voies (entrée Ouest de l'aéroport) apporte une solution indispensable à ces difficultés.

3) Mais le trafic automobile ne "passe plus" si l'on envisage en sus des 70 000 emplois cités ci-dessus, des emplois supplémentaires "induits" - tels ces 10 000 emplois tertiaires dans la zone centrale ou ces 30 000 emplois industriels que l'on imagine situés à quelque 5 km de l'emprise de l'aéroport.

4) De toute manière ces infrastructures routières de desserte deviennent insuffisantes au-delà de l'horizon 1985.

Note - Les indications données ci-dessus tiennent compte de l'existence en 1985 d'une liaison ferroviaire Paris-aéroport desservant la banlieue.

On imagine aisément ce que seraient les difficultés de la desserte sans cette voie ferrée.

Il est clair qu'il faut en hâter le plus possible la réalisation, aussi cette opération est-elle envisagée pour le VI^e Plan, au moins pour les acquisitions foncières.

B. Il existe des remèdes à ces difficultés (annexe II)

1) Utiliser les capacités résiduelles de l'autoroute A 1, de la RN 17 et de la RN 2 au nord de Roissy-en-France et loger une part importante des actifs travaillant sur l'aéroport dans le sud du département de l'Oise ou beaucoup plus près dans le secteur de Survilliers-Dammartin.

2) Dimensionner largement le CD 212 (prolongement de G 4) voie d'entrée Est de l'aéroport et utiliser la capacité de cette voie et la capacité de C1 en développant l'urbanisation au sud-est de Roissy-en-France ; dans la vallée de la Marne et surtout dans le secteur de Claye-Souilly, Jablines.

C. Mais il faut se méfier de certaines idées a priori (annexes III et IV)

1) En imaginant l'urbanisation de tel ou tel secteur on serait tenté de surestimer le taux de population active y résidant et travaillant à Roissy-en-France par rapport à la population active résidente. L'application d'un modèle d'opportunité à l'étude de la résidence des actifs travaillant à Roissy-en-France conduit, à titre d'exemple, à évaluer à 2 % environ ce pourcentage pour les actifs de Creil et à 10 ou 12 % environ ce même pourcentage pour Survilliers, Dammartin et Claye-Souilly.

S'il ne faut pas accepter ces chiffres avec rigueur, l'ordre de grandeur doit à notre avis en être retenu.

2) La voie ferrée reliant l'aéroport aux zones d'urbanisations nouvelles n'est pas systématiquement rentable ; cette rentabilité est démontrée dans le cas d'une ville d'un million d'habitants créée à la hauteur de Verberie, mais la liaison ferrée est moins facile à justifier dans le cas d'une ville nouvelle de 250 000 habitants à Survilliers.

Il est bon d'ailleurs de noter que l'usage de la voie ferrée quelle que soit la destination des déplacements dépend étroitement du mode d'occupation du sol ; une urbanisation dense près d'une gare conduit à un taux d'utilisation très différent d'une urbanisation peu dense et diffuse.

II - LES SCENARIOS

Les scénarios sont examinés ci-après sous l'angle de leur incidence sur la desserte de l'aéroport de Paris II. Compte tenu du peu de temps imparti, le jugement est nécessairement très sommaire.

Scénario n° 1

Création de nouveaux centres d'activité dans l'agglomération parisienne - "Paris-Nord" n'est qu'un équipement aéronautique (création d'un centre d'activité tertiaire dans le secteur gare du Nord gare de l'Est, Plaine St-Denis).

Le schéma nécessite vraisemblablement le doublement de la gare du Nord et sans doute une liaison directe vers la gare St-Lazare.

Il n'apporte pas à lui seul de solution précise au problème de la desserte de Roissy-en-France pour les actifs travaillant à l'aéroport.

Scénario n° 2

Priorité exclusive aux villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de la Vallée de la Marne.

- Ce scénario utilise la capacité résiduelle du CD 212 à l'est de l'aéroport (prolongement de G 4, supposé aménagé) et de C 1 en un développement de la Vallée de la Marne et de la région de Jablines et de Meaux.

- Il utilise également la capacité résiduelle de A 1, la RN 17 et la RN 2 au Nord de Roissy-en-France en une urbanisation relativement légère de Survilliers et Dammartin.
- Le trafic automobile en provenance de Cergy-Pontoise et de la Vallée de Montmorency serait acheminé par A 87 et par une autoroute à créer sur le tracé de l'actuelle RN 2 (voir plus haut).

La desserte de l'aéroport ainsi imaginé paraît bonne.

Scénario n° 3

Une ville nouvelle supplémentaire à Survilliers-Dammartin.

Indication préalable : l'application du modèle d'opportunité donne un ordre de grandeur de 10 à 12 % d'actifs de Survilliers ou Dammartin travaillant à l'aéroport de Paris II.

Les liaisons ferrées : on ne peut démontrer véritablement la rentabilité de la liaison ferrée aéroport-Survilliers, son coût en est élevé, son taux d'utilisation risque d'être faible compte tenu de la proximité de l'aéroport et d'une rupture de charge en bout de ligne.

Peut-être la réalisation d'une voie autobus - sans doute moins onéreuse que la voie ferrée - serait-elle justifiée.

Une étude reste à faire à ce sujet.

La gare de Survilliers est située dans une zone de bruit, et par conséquent nécessairement éloignée de la ville nouvelle, aussi le taux d'utilisation de la voie ferrée risque-t-il d'être faible pour les déplacements vers Paris, sans la création d'une antenne ferroviaire de desserte. Il faut savoir cependant que la rentabilité d'une telle opération est peu compatible avec une urbanisation de faible densité.

Les liaisons routières :

Le scénario exige le doublage de l'autoroute A 1 entre l'aéroport et Survilliers, et l'aménagement de la RN 2 vers Dammartin.

Les emplois implantés dans la ville nouvelle de Survilliers appellent un trafic non négligeable du reste de la Région Parisienne parcourant l'autoroute A1 dans le même sens que le trafic émis par les emplois de l'aéroport. Les difficultés d'accès à Paris II ne sont donc pas aplanies.

Au total la desserte paraît possible, sous réserve d'une étude plus complète.

Scénario n° 4

La ville nouvelle de la Vallée de la Marne et Meaux, points d'appui privilégiés de l'aéroport.

Indication préalable : l'application du modèle d'opportunité donne un ordre de grandeur de 10 à 12 % d'actifs de Claye-Souilly travaillant à l'aéroport de Paris II.

Les liaisons ferrées : il ne faut guère compter sur une proportion importante d'actifs empruntant la voie ferrée pour se rendre à l'aéroport.

Un débranchement ferroviaire à Mitry-Mory sur la ligne de Paris-Soissons pour desservir Claye-Souilly ne devrait être rentable pour les déplacements vers Paris qu'avec une urbanisation dense au Nord de la RN 3 (région de Claye-Souilly, Gressy, Messy).

Les liaisons routières

Le scénario utilise les capacités résiduelles importantes de C 1 et du CD 212 (prolongement de G 4) jusqu'à Paris II (la DDE de Seine-et-Marne prévoit l'aménagement à 4 voies de la D 212, mais on peut aussi concevoir 2 x 3 voies) en une urbanisation de la Vallée de la Marne, de Claye-Souilly, Jablines et Meaux.

Ce scénario envisage également une urbanisation légère au nord de l'aéroport, à Survilliers, utilisant ainsi la capacité résiduelle de l'autoroute A 1.

Dans ce schéma, la desserte de l'aéroport paraît incontestablement bonne.

Scénario n° 5

Compiègne et la Vallée de l'Oise jusqu'à Creil

Ce scénario prévoyant un desserrement de la Région Parisienne va certainement dans le sens d'une amélioration de la desserte. Cependant, l'urbanisation de la vallée de l'Oise ne règle qu'une petite partie du problème de la localisation des actifs travaillant à Roissy-en-France, donc qu'une fraction seulement des difficultés de desserte de l'aéroport.

Notons que le prolongement vers le nord de la voie ferrée de desserte de l'aéroport paraît peu rentable.

Dans la mesure où le scénario s'inspire des scénarios 2 et 4 pour la localisation des logements liés à l'aéroport, il conduit à une desserte satisfaisante.

Scénario n° 6

Compiègne et l'autoroute A 1 entre Compiègne et Senlis.

Ce schéma comporte des avantages évidents.

Le nombre des emplois sur l'aéroport est limité à 70 000 et la capacité résiduelle de l'autoroute A 1 au nord de l'aéroport Paris II est utilisée.

Cependant, il faut noter que par cette urbanisation le long de l'autoroute, le schéma favorise l'usage de la voiture individuelle et qu'un nombre d'emplois important à Surveilliers ou Senlis va appeler sur A 1 un trafic à l'heure de pointe non négligeable et dans le même sens que celui créé par l'aéroport.

Nous pensons que la desserte est au total satisfaisante mais moins bonne à notre avis que pour les scénarios 2 ou 4.

Scénario n° 7

Eclatement des éléments du système urbain.

La dispersion est un facteur favorable au mode de transport par voiture individuelle.

Si l'on tient compte de ce qu'une part non négligeable des actifs (20 ou 30 %) dans les zones "d'urbanisation induite" par l'aéroport, travaille à Paris, on conçoit que cette dispersion risque de provoquer une surcharge importante du réseau radial vers Paris notamment au niveau du boulevard périphérique.

Si la desserte de Paris-Nord n'est pas mauvaise, le scénario est à condamner par son incidence désastreuse sur les liaisons radiales vers la capitale.

Scénario n° 8

Mégalopolis : la Région Parisienne, élément d'un système s'étendant de la Basse-Seine aux Pays-Bas avec une ville nouvelle de 1 000 000 d'habitants en l'an 2 000 à 60 km de Paris à la hauteur de Verberie (500 000 habitants en 1985).

Notons au préalable que cette ville nouvelle n'absorbera qu'une partie seulement des actifs travaillant à Roissy-en-France, ce scénario ne règle qu'une fraction des difficultés de la desserte de l'aéroport.

Liaison routière

L'autoroute A 1 devient insuffisante pour acheminer le trafic automobile vers la Région Parisienne, mais des études de trafic restent à faire pour préciser le dimensionnement des infrastructures nécessaires. Si l'urbanisation induite par l'aéroport dans la Région Parisienne, qui intéresse tout de même la plus grande partie des actifs travaillant à Roissy, est bien organisée (voir scénarios 2 ou 4), la desserte sera bonne.

Liaison ferrée

A l'échelle de 1 000 000 d'habitants, une voie ferrée destinée à relier l'aéroport à la ville nouvelle est à la limite de la rentabilité (voir annexe IV).

Scénario proposé dans le rapport

Dans la mesure où ce scénario représente une combinaison des scénarios 4 et 5, il conduit à une desserte satisfaisante.

ANNEXE I

ETUDE DU TRAFIC A L'HEURE DE POINTE DU SOIR SUR LES VOIES D'ACCES A L'AEROPORT DE PARIS-NORD A L'HORIZON 1985

(Comparaison de la demande de trafic à l'offre de capacité)

I - DEMANDE DE TRAFIC

L'étude a été faite dans une hypothèse de 70 000 emplois dont 60 % simultanément présents à Paris-Nord (aéroport dans ses dimensions minimales) en supposant aucune urbanisation induite au Nord de Roissy-en-France, avec des hypothèses de répartition de population et d'emplois données par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne compatible avec la réalisation du Schéma Directeur de la Région Parisienne et une infrastructure ferrée entre Paris et Roissy.

La demande de trafic résulte de l'addition de trois termes

- 1) trafic de transit (voir I.A)
- 2) trafic engendré par l'aéroport - tous motifs moins trafic passagers aériens (essentiellement trafic lié aux emplois) (voir I B)
- 3) trafic passagers aériens (voir I C)

II - COMPARAISON DE LA DEMANDE DE TRAFIC A L'OFFRE DE CAPACITE

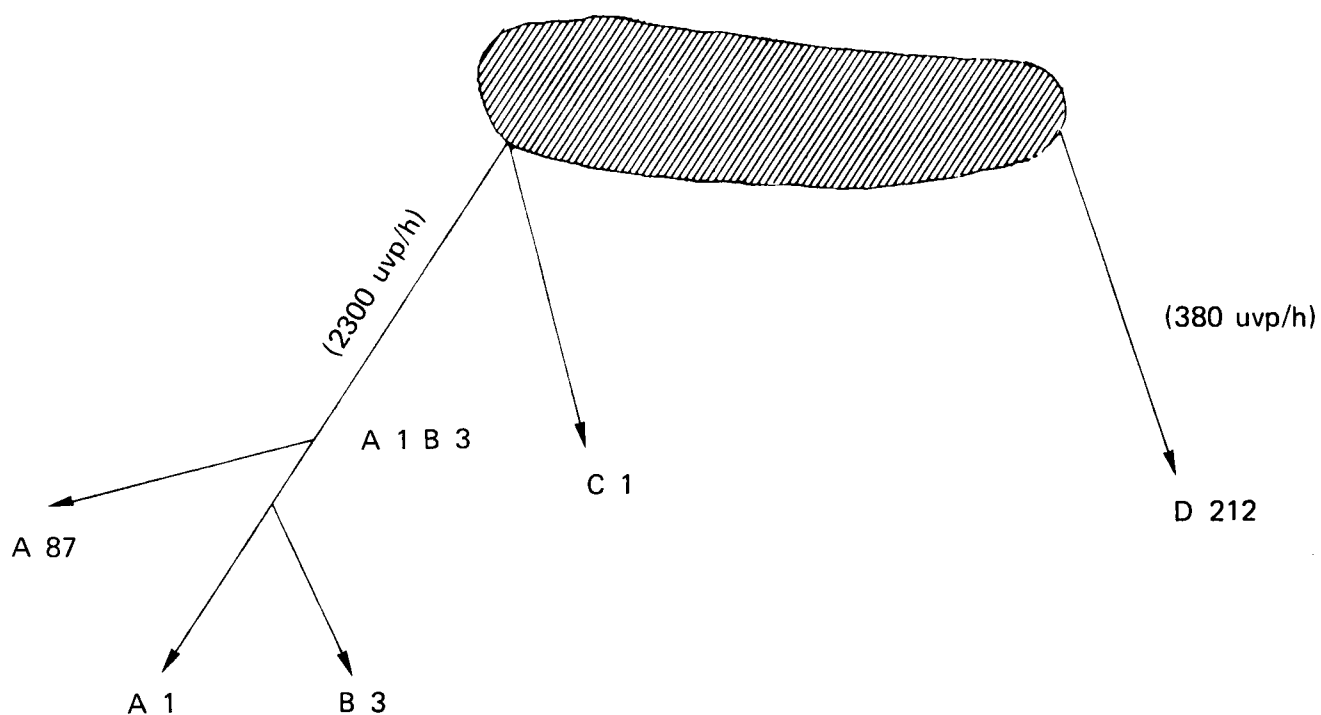
Le trafic empruntant C 1 ou la D 212 passe sans difficulté si l'on prévoit à terme 2 x 2 voies pour chacun de ces itinéraires.

Le trafic engendré par l'aéroport empruntant le tronc commun A 1, B 3 est de 10 500 uvp/h (ce tronc commun est parcouru au total par 12 800 uvp/h si on ajoute le trafic de transit), il transite par F 1 (2 x 4 voies) dont la capacité est comprise entre 6 600 v/h et 8 000 v/h par sens.

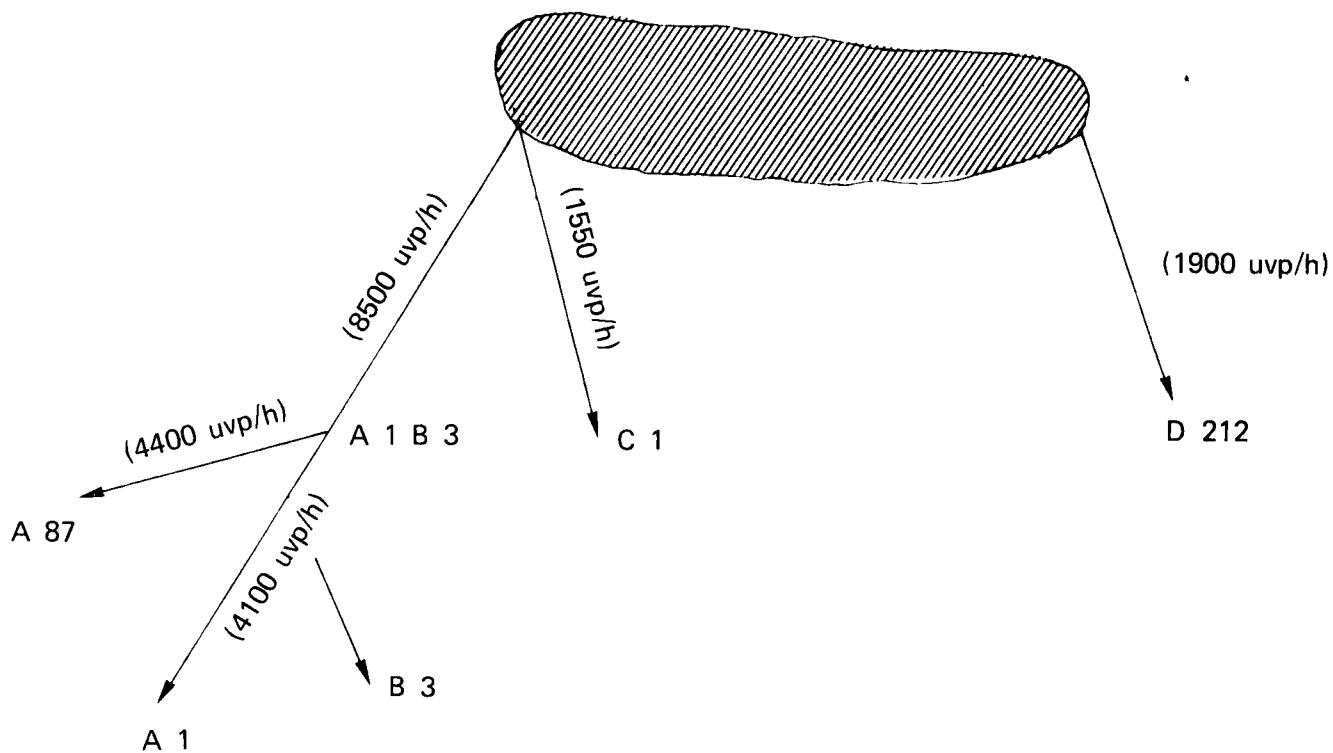
La conclusion est qu'il faut prévoir une nouvelle entrée à l'Ouest de l'aéroport qui supportera : $10\,500 \text{ uvp} - 6\,600 \text{ uvp/h} = 3\,900 \text{ uvp/h}$ à l'horizon 1985, c'est une autoroute à 2 x 2 voies ou 2 x 3 voies; nous proposons qu'elle emprunte approximativement le tracé actuel de la RN 2 entre l'aéroport et A 87 avec déviation du village de Roissy-en-France, bien entendu.

Dans cette perspective, il resterait 9 000 uvp/h sur A 1 - B 3 en tenant compte du trafic de transit : $2\,300 \text{ uvp/h}$ ($9\,000 \text{ v/h} \simeq 6\,600 \text{ v/h} + 2\,300 \text{ v/h}$).

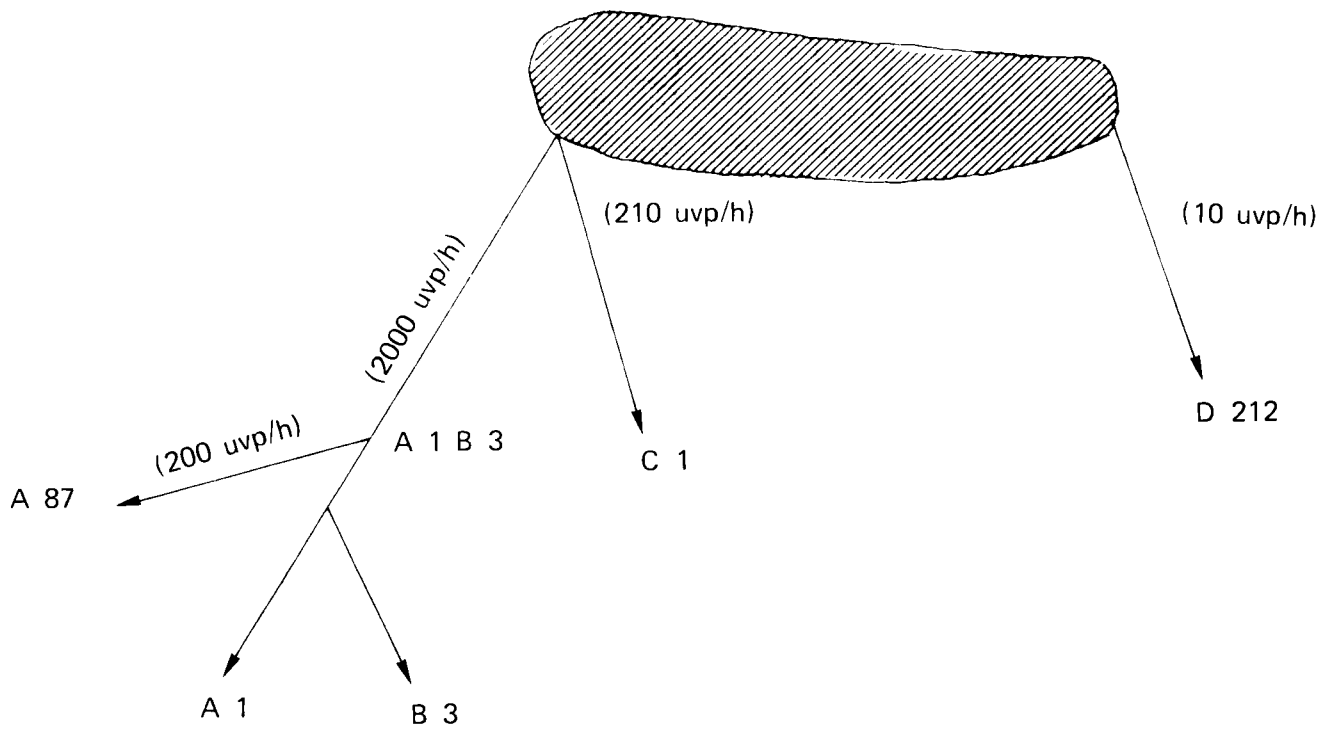
(1) - Trafic de transit



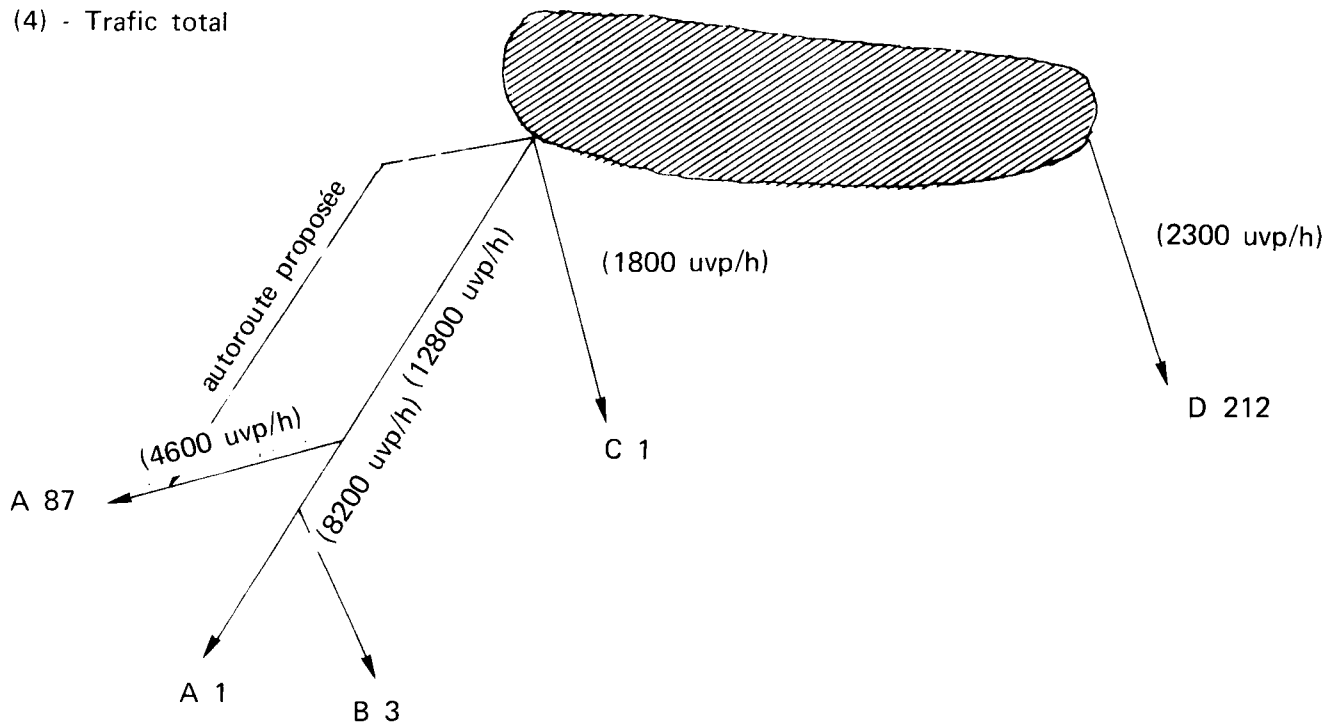
(2) - Trafic engendré par l'aéroport - tous motifs moins trafic passagers



(3) - Trafic passagers aériens



(4) - Trafic total



ANNEXE I.A

Estimation du nombre de véhicules quittant l'aéroport de Roissy-en-France à l'heure de pointe du soir - Horizon 1985 (Trafic tous motifs moins trafic passagers)

L'aéroport de Roissy-en-France est supposé offrir 70 000 emplois dont 2/3 présents simultanément le jour et 1/3 de nuit.

Nous utilisons le découpage en 120 zones de la Région Parisienne de l'I.A.U.R.P.

Le nombre de véhicules recherché sera estimé à l'aide des migrations alternantes assurant l'essentiel du trafic régulier. Ce nombre est estimé à l'aide d'un modèle gravitaire, avec comme origine (domicile) les 120 zones de la Région Parisienne et comme lieu d'emploi Roissy-en-France.

Le taux d'utilisation de la voiture employé est celui adopté par la D.T.C. dans ses tests de schéma de structure, taux variable selon la qualité de la desserte en transport en commun sur la liaison domicile-travail. On tient compte de l'existence d'une voie ferrée Paris-Roissy (11 % pour Paris et en général 73 % pour la banlieue).

Nous utiliserons divers coefficients :

$\alpha = 0,92$ taux d'absentéisme

$O = 1,25$ taux d'occupation de la voiture particulière

$\lambda = 0,50$ coefficient de retard tenant compte du fait qu'à l'heure de pointe du soir tous les actifs ne sortent pas en même temps de l'aéroport

$k = 1,25$ coefficient prenant en compte les véhicules utilitaires et les déplacements ayant un autre motif que domicile-travail.

Les migrants sont affectés sur le réseau routier soit par tout ou rien, soit par partition 50 % - 50 % entre deux itinéraires concurrents. Ils sont ensuite sommés sur un cordon proche de l'aéroport, au niveau d'éclatement du trafic sur les différents itinéraires autoroutiers envisagés.

Le réseau routier utilisé est celui établi par la D.T.C. pour le calcul de la matrice de migrations alternantes à l'horizon 1985.

Il n'est pas tenu compte dans cette estimation d'actifs travaillant à Roissy-en-France et domiciliés en dehors du découpage en 120 zones utilisé.

L'ensemble des calculs précédents conduit à un chiffre de 8 500 uvp/h.

ANNEXE I.B

Note sur les déplacements des passagers utilisant Roissy-en-France en 1985

Objet : La présente note a pour objet d'estimer le trafic routier engendré par les passagers aériens utilisant l'aéroport de Roissy-en-France en 1985.

Méthode : La méthode employée consiste :

- à estimer le trafic passagers à l'heure de pointe du soir
- à éclater ce trafic passagers suivant l'origine ou la destination de ceux en Région Parisienne
- à transformer ce trafic passager en déplacements voitures particulières par introduction d'un coefficient d'utilisation de la V.P. suivant l'origine ou la destination en Région Parisienne.
- enfin à affecter par tout ou rien sur les itinéraires autoroutiers aux abords immédiats de l'aéroport de Roissy.

Calcul du trafic passagers à l'heure de pointe du soir

Les statistiques Orly du mois d'Avril 1968 donnent :

- trafic total 647 000 passagers/mois
- trafic entre 18 et 19 h
 - arrivée : 21 678 passagers
 - départ : 17 671 passagers

Sommairement on peut estimer que le trafic du samedi plus le trafic du dimanche est équivalent à un jour moyen de semaine.

Le trafic entre 18 et 19 h pour Roissy 1985 (45 000 000 passagers/an) est de :

$$\text{arrivée : } \frac{45. 10^6 \times 21\,678 \times 7}{12\,647. 10^3 \times 30 \times 6} = 4\,900 \text{ passagers}$$

$$\text{départ : } \frac{45. 10^6 \times 17\,671 \times 7}{12\,647. 10^3 \times 30 \times 6} = 4\,000 \text{ passagers}$$

Eclatement du trafic passagers

D'après une enquête SEMA (résultats de Novembre 1968 à Octobre 1969)

	%	Arrivée	Départ
Paris	59,5	2 900	2 400
Seine-et-Marne	0,2	10	10
Yvelines	3,5	170	140
Essonne	1,8	90	70
Hauts-de-Seine	8,7	420	350
Seine-St-Denis	2,3	110	90
Val-de-Marne	3,9	190	160
Val-d'Oise	1,0	50	40
Hors Région Parisienne	19,1		

Trafic automobile engendré et sa distribution

Le taux d'utilisation de la VP est supposé inchangé par rapport aux résultats d'enquête :

- vers Paris 50 %
- vers tous les autres départements de la Région Parisienne sauf Seine-et-Marne : 75 %
- vers la Seine-et-Marne : 100 %

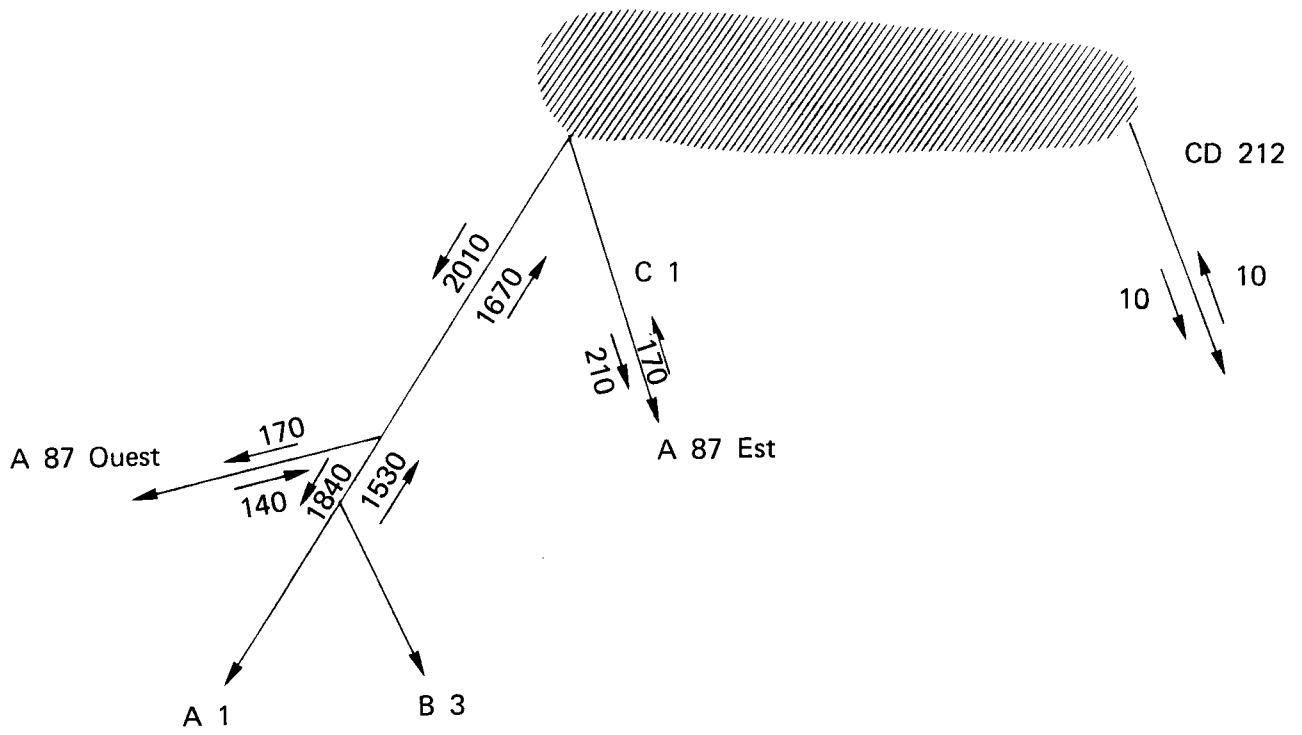
Les trafics engendrés sont alors de :

	Arrivée	Départ
Paris	1 450	1 200
Yvelines	130	110
Essonne	70	50
Hauts-de-Seine	310	260
Seine-St-Denis	80	70
Val-de-Marne	140	120
Val d'Oise	40	30
Seine-et-Marne	10	10
Total	2 230	1 850

Ces trafics sont affectés sur le réseau routier aux abords de Roissy par tout ou rien pour les itinéraires suivants :

- A 87 Ouest : Yvelines, Val d'Oise
- A 87 Est : Essonne, Val-de-Marne
- A 1 + B 3 : Paris, Hauts-de-Seine, Seine-St-Denis
- CD 212 : Seine-et-Marne

Les charges ainsi calculées sont reportées sur le schéma joint.



ANNEXE I.C

Trafic de transita) Autoroute A 1

Le trafic parcourant l'autoroute A 1 sur la section Roissy-en-France-Survilliers est estimé pour 1985 à 53 900 uvp/jour par le SETRA dans une étude datant de Mars 1966.

Ce chiffre est probablement sous-estimé de 15 % d'après le SETRA qui remet à jour cette étude actuellement

soit $T_{1985} = 53\,900 \times 1,15 = 62\,000$ v/jour, dans les deux sens

D'après les comptages récents, il faut multiplier ce chiffre par $\frac{0,75}{20}$ pour obtenir le trafic à l'heure de pointe du soir dans le sens Province-Paris.

soit T_{1985} par sens pour Paris 2 300 uvp/heure

b) CD 212

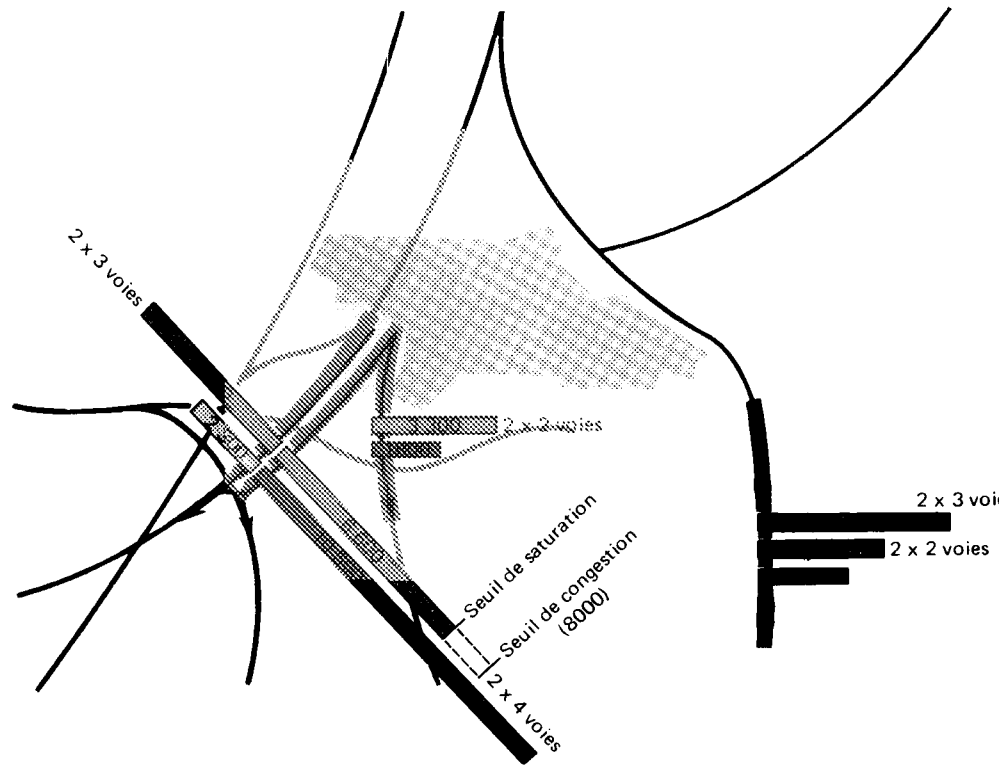
Le trafic observé en 1968 est de 3 500 v/jour dans les deux sens, une extrapolation à 1985 donne 7 600 v/jour pour deux sens,

soit 380 uvp/heure à l'heure de pointe du soir dans le sens Province-Paris, par application d'un coefficient de 1/20e.

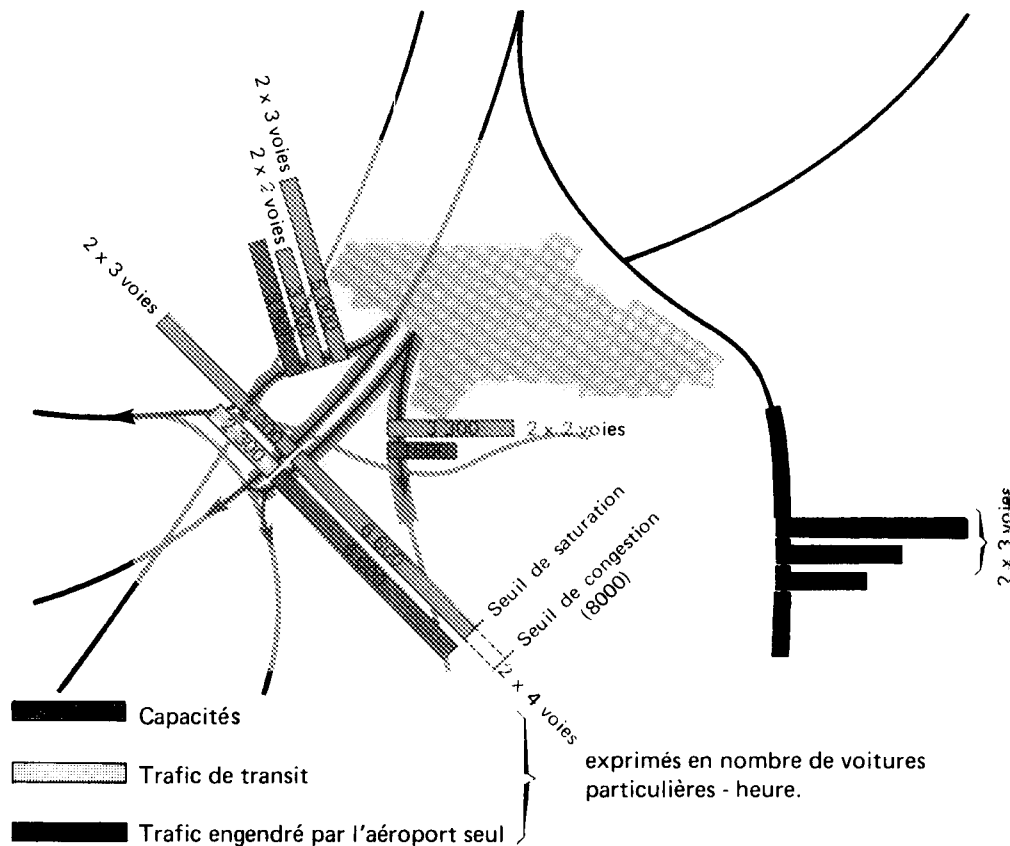
VOIES D'ACCES A L'AEROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

Comparaison de la demande de trafic à l'offre de capacité au sud de l'aéroport en 1985

I Avec le réseau tel qu'il est actuellement prévu au Schéma Directeur de la Région Parisienne.



II Avec une autoroute supplémentaire suivant le tracé de la RN 2 entre Roissy et A 87.



Les prévisions de trafic ont été faites dans le cas d'une localisation des logements pour les employés de Roissy au sud et à l'est de l'aéroport, à l'intérieur de l'agglomération parisienne.

Les trafics engendrés par d'autres établissements que l'aéroport sont en supplément des trafics portés sur ces croquis.

*ANNEXE II*ETUDE DES CAPACITES RESIDUELLES EN 1985

Autoroute A 1, R.N. 17, R.N. 2, au nord de l'aéroport
CD. 212 au sud de l'aéroport

Résumé des conclusions

- Sans travaux d'aménagement

on peut implanter de l'ordre de 6 000 à 9 000 habitants dans le secteur de Survilliers, 30 000 habitants sur la zone de Dammartin.

- En portant l'autoroute A 1 à 2 x 3 voies au Nord de Roissy-en-France, la RN 17 à 4 voies déviées aux carrefours, on peut implanter de 36 000 à 50 000 habitants à Survilliers, 30 000 habitants à Dammartin.

Soit au total entre 65 000 et 80 000 habitants.

- En portant l'autoroute A 1 à 2 x 3 voies, au Nord de Roissy-en-France, en créant une autoroute parallèle à 2 x 4 voies, en portant la RN 2 existante à 4 voies, et en portant F 2 à 2 x 4 voies, et en créant une autre liaison parallèle à F 2, on peut implanter de 85 000 habitants à 120 000 habitants à Survilliers, 110 000 habitants à Dammartin.

La ville nouvelle de Survilliers-Dammartin est certainement coûteuse en infrastructures.

- Le CD 212 aménagé convenablement permet une urbanisation importante au Sud-Est de l'aéroport.

ANNEXE II.A

Etude de la capacité résiduelle de l'autoroute A 1 et de la RN 17 au nord de l'aéroport
Paris II en 1985

I - LE TRAFIC DE TRANSIT A L'HEURE DE POINTE DU SOIR, SENS PARIS-PROVINCE

Une étude du SETRA fait ressortir à 53 900 v/j le trafic sur le tronçon intéressé de l'autoroute A 1 et 18 000 v/j le trafic correspondant sur la RN 17 en 1985.

Ces chiffres doivent être majorés de 15 % d'après le SETRA, soit 62 000 v/j et 21 000 v/j les nouvelles estimations.

Un coefficient de 1/20e pour le trafic à l'heure de pointe du soir dans le sens Paris-Province conduit aux chiffres de :

~ 3 100 uvp/h pour A 1
1 050 uvp/h pour la RN 17

soit un total de 4 150 uvp/h.

II - L'OFFRE DE CAPACITE

Trois hypothèses sont envisagées.

A — l'autoroute A 1 reste à 2 x 2 voies, la RN 17 reste à 3 voies mais est exploitée avec un système de régulation du trafic.

B — l'autoroute A 1 est aménagée à 2 x 3 voies, ce que permet le profil en travers type, notamment au droit des ouvrages d'art
la RN 17 est aménagée en une route à 4 voies dénivelées aux carrefours

C — l'autoroute du Nord est aménagée à 2 x 3 voies. Elle est doublée par une autoroute parallèle appelée D 1 à 2 x 4 voies.
la RN 17 reste à 3 voies.

La capacité de l'ensemble A 1 + RN 17 + D 1 est égale à :

$$A - 2 \times 1\,650 \text{ v/h} + 1\,500 \text{ v/h} = 4\,800 \text{ v/h}$$

$$B - 3 \times 1\,650 \text{ v/h} + 3\,000 \text{ v/h} = 8\,000 \text{ v/h}$$

$$C - 3 \times 1\,650 \text{ v/h} + 4 \times 1\,650 \text{ v/h} + 1\,500 \text{ v/h} = 13\,050 \text{ v/h.}$$

III - LES CAPACITES RESIDUELLES

$$CR = C - T$$

soit à l'heure de pointe du soir dans le sens Paris-Province

$$A - 650 \text{ uvp/h}$$

$$B - 3850 \text{ uvp/h}$$

$$C - 8900 \text{ uvp/h}$$

IV - NOMBRE D'ACTIFS HABITANT AU NORD DE ROISSY-EN-FRANCE ET MIGRANT VERS LE SUD (en particulier vers Roissy-en-France) EN UTILISANT L'ENSEMBLE (A 1 + RN 17)

$$N = \frac{CR \text{ (capacité résiduelle)}}{0,92 \times \mu \times \frac{1}{1,25} \times 1,7 \times 0,5}$$

0,92 = proportion d'actifs travaillant un jour moyen de semaine

1,25 = occupation moyenne du véhicule

0,50 = écoulement du trafic lié aux emplois en deux heures

1,7 = coefficient correctif pour tenir compte du trafic utilitaire et des déplacements autres motifs

μ = taux d'utilisation moyen de la voiture particulière.

Deux hypothèses sont adoptées :

1) l'une est favorable à l'utilisation de la voie ferrée (notamment pour les déplacements vers Paris $\mu = 0,50$)

2) l'autre n'est pas favorable à l'usage des transports collectifs $\mu = 0,70$

d'où :

A	{	$N 1 = \frac{650}{0,313} = 2\,100 \text{ actifs}$
		$N 2 = \frac{650}{0,438} = 1\,500 \text{ actifs}$
B	{	$N 1 = \frac{3\,850}{0,313} = 12\,300 \text{ actifs}$
		$N 2 = \frac{3\,850}{0,438} = 8\,800 \text{ actifs}$

$$\begin{array}{lcl}
 & & N\ 1 = \frac{8\ 900}{0,313} = 28\ 400 \text{ actifs} \\
 C & \swarrow & \\
 & & N\ 2 = \frac{8\ 900}{0,438} = 20\ 200 \text{ actifs}
 \end{array}$$

La gare de Survilliers est placée dans une zone de bruit et nécessairement éloignée des futures urbanisations. On peut cependant envisager une antenne ferroviaire de desserte.

V - APPLICATION : POPULATION A IMPLANTER DANS LE SECTEUR DE SURVILLIERS

Soit P cette population

à P correspond $0,4\ P$ actifs

supposons que l'équilibre de l'emploi ne soit réalisé qu'à 65 % (c'est-à-dire que l'on y trouve $0,4 \times P \times 0,65$ emplois, y compris les services à la population). On en déduit que :

60 % (1) des actifs soit $0,4 \times P \times 0,6$ environ migrent chaque jours vers la région parisienne pour la quasi-totalité, d'où :

cas

$$\begin{array}{lcl}
 A & \begin{array}{l} 1 \\ 2 \end{array} & \begin{array}{l} 0,24 \times P = 2\ 100 \text{ actifs, soit } P = 8\ 700 \text{ habitants} \\ 0,24 \times P = 1\ 500 \text{ actifs, soit } P = 6\ 300 \text{ habitants} \end{array} \\
 B & \begin{array}{l} 1 \\ 2 \end{array} & \begin{array}{l} 0,24 \times P = 12\ 300 \text{ actifs, soit } P = 51\ 500 \text{ habitants} \\ 0,24 \times P = 8\ 800 \text{ actifs, soit } P = 36\ 600 \text{ habitants} \end{array} \\
 C & \begin{array}{l} 1 \\ 2 \end{array} & \begin{array}{l} 0,24 \times P = 29\ 400 \text{ actifs, soit } P = 118\ 000 \text{ habitants} \\ 0,24 \times P = 20\ 200 \text{ actifs, soit } P = 84\ 000 \text{ habitants} \end{array}
 \end{array}$$

(1) en effet, les emplois sur place ne sont pas tous occupés par des habitants de Survilliers.

ANNEXE II.B

Etude de la capacité résiduelle de la RN 2 au nord de l'aéroport Paris II en 1985I - LE TRAFIC DE TRANSIT

Ce trafic est nul au sud de Dammartin puisque une déviation de la RN 2 est prévue par F 2 au sud de l'aéroport. Au nord de Dammartin, il faut prévoir en 1985 :

$$25\,000 \text{ v/j} \times \frac{1}{20} = 1\,250 \text{ v/h}$$

II - L'OFFRE DE CAPACITE

Deux hypothèses sont envisagées.

A — l'actuelle RN 2 est laissée à 2 voies

C = 800 v/h à l'heure de pointe dans le sens Paris-Province

B — l'actuelle RN 2 est aménagée à 4 voies dénivelées aux carrefours

C = 3 000 v/h

III - LES CAPACITES RESIDUELLESI - Sud de Dammartin

cas A $C_R = 800 \text{ v/h}$

cas B $C_R = 3\,000 \text{ v/h}$

II - Nord de Dammartin

cas A $C_R = 0$, le trafic ne passe pas

cas B $C_R = 3\,000 \text{ v/h} - 1\,250 \text{ v/h} = 1\,750 \text{ v/h}$ à l'heure de pointe.

IV - NOMBRE D'ACTIFS HABITANT AU NORD-EST DE L'AÉROPORT ET MIGRANT VERS ROISSY-EN-FRANCE EN UTILISANT LA RN 2

On se contentera d'examiner le cas où l'on urbanise le secteur de Dammartin.

$$N = \frac{C_R}{0,92 \times \mu \times \frac{1}{1,25} \times 1,7 \times 0,5}$$

(voir annexe II.A pour la signification de ces coefficients)

μ est pris égal à 0,7

$$\text{d'où cas A } N = \frac{800}{0,438} = 1\,800 \text{ actifs}$$

$$\text{cas B } N = \frac{3000}{0,438} = 6\,800 \text{ actifs}$$

Application : population à implanter dans le secteur de Dammartin

soit P cette population

à P correspond 0,4 P actifs

Supposons l'équilibre de l'emploi réalisé à 65 %, on en déduit que 60 % des actifs, soit 0,24 P actifs migrant chaque jours vers la région parisienne.

Sur les 60 % admettons que 15 % migrent vers Roissy-en-France, ce chiffre paraît vraisemblable en application du modèle d'opportunité aux emplois de Roissy-en-France.

d'où 0,06 P actifs migrant vers l'aéroport

$$\text{d'où cas A } - 0,06 P = 1\,800 \rightarrow P = 30\,000 \text{ habitants}$$

$$\text{cas B } - 0,06 P = 6\,800 \rightarrow P = 113\,000 \text{ habitants}$$

Les 45 % d'actifs restant empruntent vraisemblablement F 2 pour éclater ensuite dans la région parisienne.

Il leur correspond A 5 300 actifs migrants

B 19 400 actifs migrants

Selon que le taux d'utilisation de la voiture particulière est de 0,5 ou 0,7 (zone bien mal desservie par rapport à la voie ferrée Paris-Suresnes). Cette population donne lieu à un trafic de :

Cas A	1 650 uvp/h ou 2 300 uvp/h
Cas B	6 100 uvp/h ou 8 550 uvp/h

Le trafic passe à peu près sans problème dans le cas A sur une liaison F 2 aménagée à 2 x 2 voies (capacité résiduelle 2 050 uvp/h).

Dans le cas B non seulement il faut porter F 2 à 2 x 4 voies, mais il faut encore imaginer une autre liaison vers la région parisienne.

ANNEXE II.C

Etude de la capacité résiduelle du CD 212 au sud-est de l'Aéroport en 1985I - LE TRAFIC DE TRANSIT

Le trafic de transit est estimé à 7 600 v/j en 1985 soit 380 uvp/h dans le sens nord-sud, à l'heure de pointe du soir.

II - OFFRE DE CAPACITE

A CD 212 aménagé à 4 voies dénivelées aux carrefours - hypothèse DDE de Seine-et-Marne.

$$C = 3\,000 \text{ uvp/h par sens}$$

B CD 212 aménagé à 2 x 3 voies

$$C = 1\,650 \times 3 \text{ uvp/h} = 5\,000 \text{ uvp/h}$$

III - CAPACITE RESIDUELLE

A $C_R = 2\,600 \text{ uvp/h}$

B $C_R = 4\,600 \text{ uvp/h}$

IV - NOMBRE D'ACTIFS HABITANT AU SUD-EST DE L'AEROPORT ET MIGRANT VERS ROISSY-EN-FRANCE EN UTILISANT LE CD 212

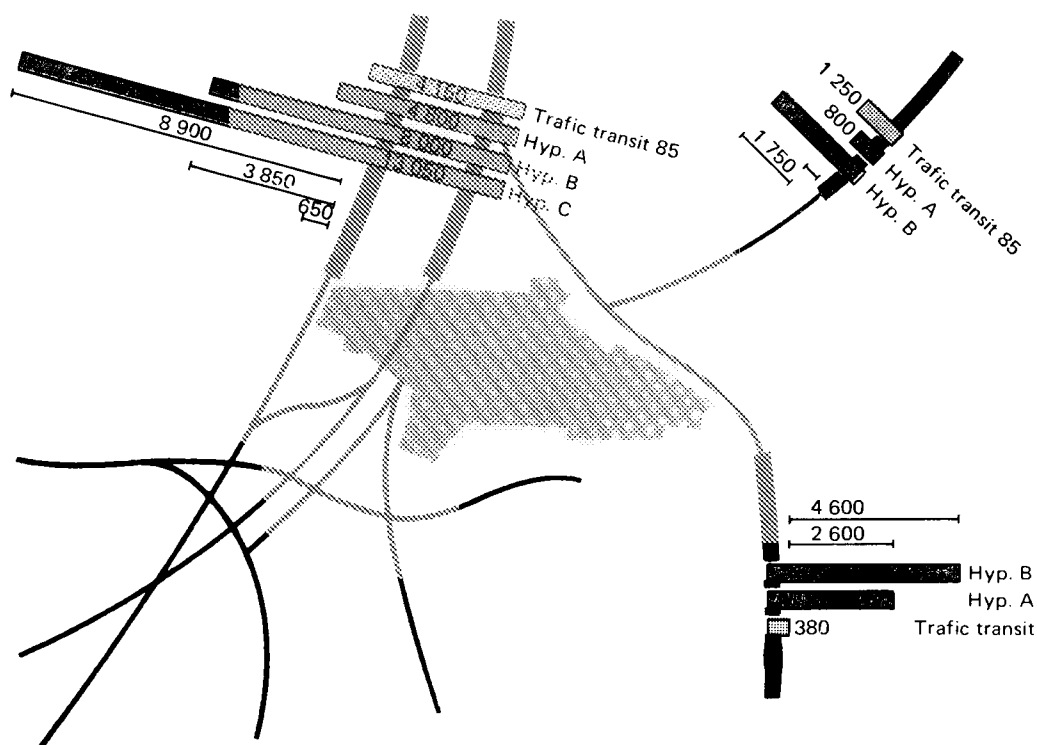
$$N = \frac{C_R}{0,92 \times \mu \times \frac{1}{1,25} \times 1,7 \times 0,5}$$

(Voir Annexe II.A pour la signification de ces coefficients)

μ est pris égal à 0,7 (faible utilisation des transports collectifs)

d'où A $N = \frac{2\,600}{0,438} = 5\,900 \text{ actifs}$

Capacités résiduelles au nord et au sud-est de l'aéroport en 1985



Trafic de transit dans le sens Paris-Provence exprimé en nombre de voitures particulières - heure



Capacités exprimées en nombre de voitures particulières - heure

Hypothèse A :
 A 1 2 x 2 voies
 RN 17 3 voies
 RN 2 2 voies
 CD 212 4 voies

Hypothèse B :
 A 1 2 x 3 voies
 RN 17 4 voies
 RN 2 4 voies
 CD 212 2 x 3 voies

Hypothèse C :
 A 1 2 x 3 voies
 D 1 2 x 4 voies (autoroute // A 1)
 RN 17 3 voies

$$B \quad N = \frac{4\,600}{0,438} = 10\,500 \text{ actifs}$$

On voit le rôle que peut jouer le CD 212 et l'urbanisation à l'Est de la région parisienne pour améliorer la desserte de l'aéroport de Paris-Nord.

V - EXAMEN D'UNE URBANISATION DANS LE SECTEUR DE CLAYE-SOUILLY

Soit P la population implantée

à $P \rightarrow 0,4 P$ actifs, l'application du modèle d'opportunité autorise à penser que 10 à 15 % des actifs vont travailler à Roissy-en-France.

Prenons 10 %

d'où $P \rightarrow 0,04 P$ actifs migrants vers Roissy.

On trouve ainsi qu'une population de 100 000 habitants implantée à Claye-Souilly engendre un trafic saturant une voie d'autoroute sur le CD 212 vers l'aéroport.

ANNEXE III

REPARTITION DES RESIDENCES DES ACTIFS OCCUPANT UN EMPLOI A L'AEROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

La répartition des résidences des actifs travaillant à Roissy-en-France est étudiée ci-après par la méthode d'opportunité.

I - LE MODELE D'OPPORTUNITE

Le principe du modèle d'opportunité est le suivant :

La probabilité pour qu'un salarié de l'aéroport ait une résidence où l'on accède en un temps généralisé t à partir de l'aéroport est uniquement fonction du nombre de résidences que l'on peut atteindre depuis l'aéroport en un temps généralisé inférieur ou égal à t .

Le modèle d'opportunité est donc une relation entre le taux y (donné en ordonnée) parmi l'ensemble des salariés de l'aéroport, des salariés de l'aéroport qui ont un lieu de résidence situé à un temps généralisé d'accès supérieur à une valeur donnée t , et le taux x du nombre de résidences (donné en abscisse) situées à un temps généralisé d'accès inférieur à t , rapporté au nombre total des résidences de la Région Parisienne.

Remarque

1) à la place de t on pourrait adopter tout autre critère d'ordonnement des zones de résidence par rapport à l'aéroport, ex : la distance.

2) à chaque valeur du pourcentage x correspond une valeur t et réciproquement, on peut donc adopter une double échelle des abscisses, l'une en pourcentage x , l'autre en temps généralisé t .

II - APPLICATION

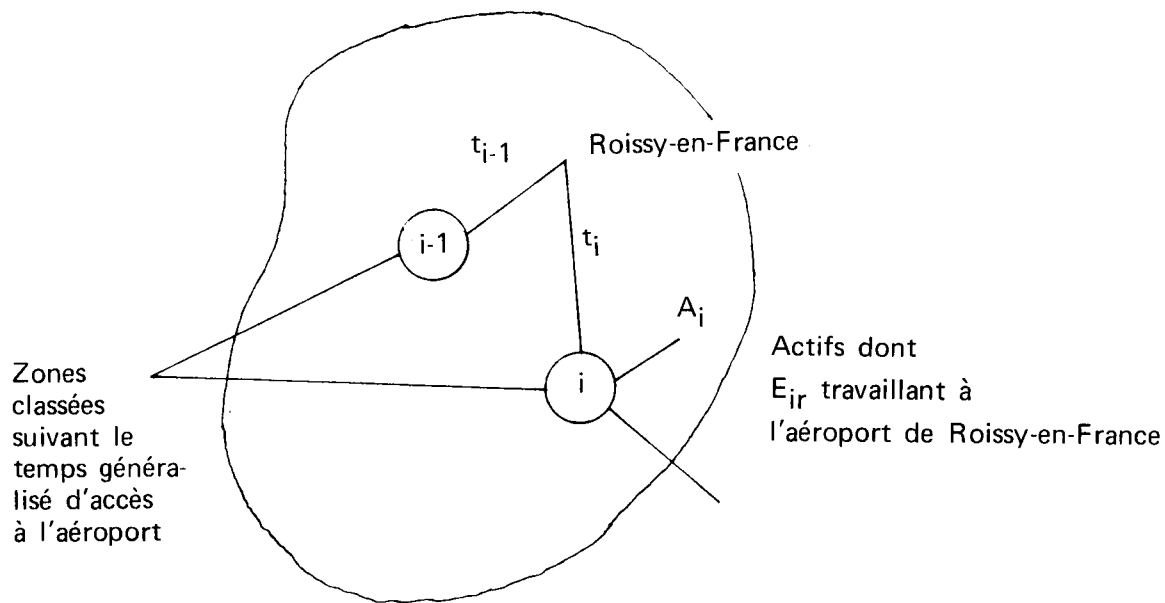
1) Courbes d'Orly et du Bourget

Une enquête menée en 1969 par les services de l'aéroport de Paris a donné la répartition des domiciles des actifs travaillant au Bourget et à Orly ; il a suffi d'exploiter cette enquête pour tracer les courbes d'opportunité relatives à ces deux zones d'emplois.

2) Courbe de Roissy-en-France - 1985

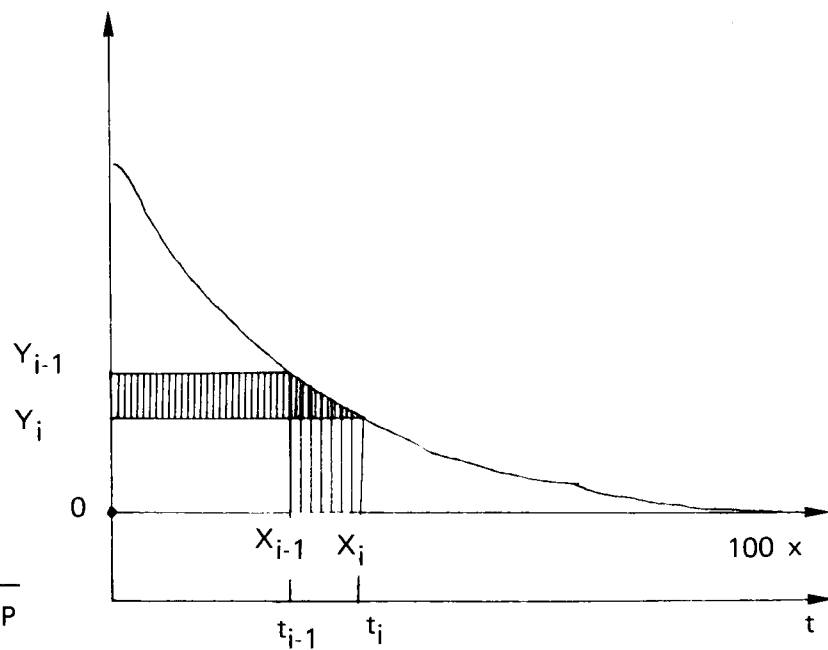
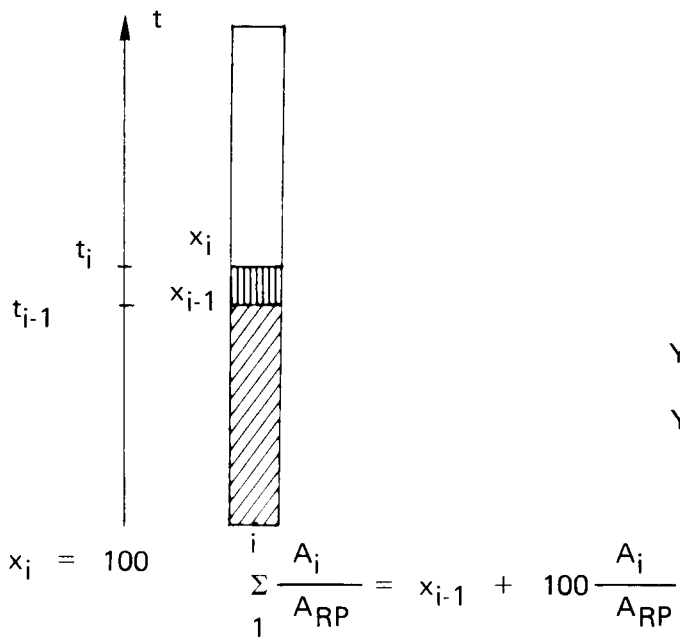
L'utilisation d'un modèle gravitaire de distribution a donné pour la Région Parisienne découpée en 123 zones - chacune d'elles étant définie par sa population active et ses emplois -, une matrice des migrations domicile-emplois en 1985.

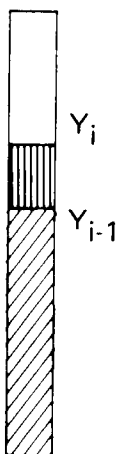
Cette matrice a permis d'établir la courbe d'opportunité 1985 relative à l'aéroport de Roissy-en-France :



total des emplois de la Région Parisienne = A_{RP}

total des emplois de l'aéroport de R en F = E_t



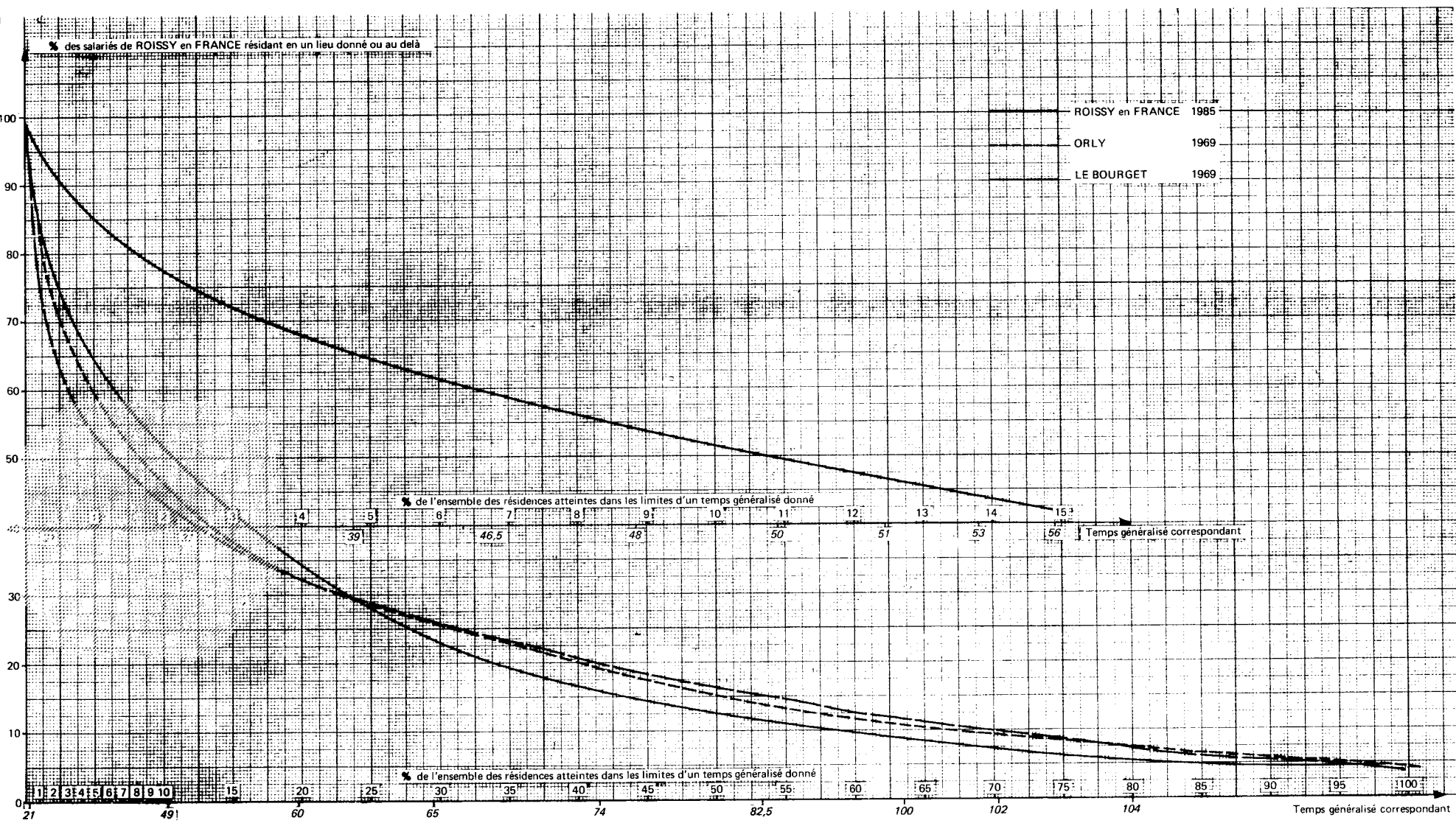


$$Y_i = 100 \left(1 - \sum_{1}^i \frac{E_{ir}}{E_T} \right) = Y_{i-1} - 100 \frac{E_{ir}}{E_T}$$

RESULTATS

Les trois courbes (Orly 1969, Le Bourget 1969, Roissy-en-France 1985) apparaissent sur le document III B, elles ont la même allure, la forme varie d'ailleurs en fonction du nombre d'emplois très logiquement puisque celle d'Orly est intermédiaire entre les deux autres.

Note : On a supposé 52 000 emplois seulement sur l'aéroport de Roissy-en-France.



III - UTILISATION DE LA COURBE POUR LE CALCUL DU POURCENTAGE DES ACTIFS RESIDANT DANS UNE ZONE, TRAVAILLANT A L'AEROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

Soit une zone de résidence située à un temps généralisé t de l'aéroport, on peut calculer aisément la proportion d'actifs résidant dans cette zone et travaillant à Roissy-en-France :

Soit en effet A le nombre d'actifs implantés dans cette zone, il lui correspond un pourcentage

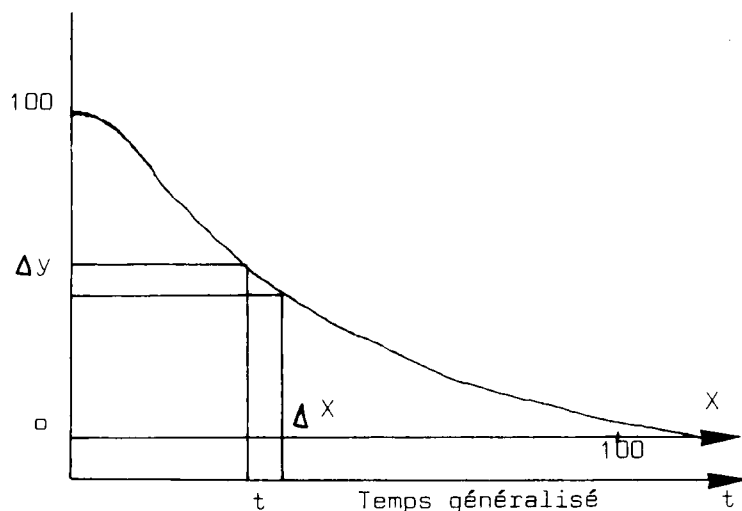
$$x = \frac{A}{A_{RP}} \text{ d'actifs ou de résidences}$$

rapportés à la Région Parisienne ; si

Δx est petit, on peut calculer, par cheminement inversé du paragraphe précédent, les emplois qu'ils occupent

à Roissy, rapportés au total des emplois de l'aéroport $\Delta y = \frac{E_r}{E_t}$,

on en déduit E_r et le rapport $\frac{E_r}{A}$ qui représente la proportion recherchée.



Les calculs ont été faits sur la base de 52 000 emplois sur l'aéroport.

Si l'on implante 70 000 emplois sur l'aéroport, il conviendra de multiplier les pourcentages calculés précédemment par 1,4 environ.

En effet, la courbe ne va pas varier sensiblement, le rapport $\frac{E_r}{E_t}$ (voir ci-dessus) n'est pas pratiquement modifié.

E_r est donc multiplié par le rapport $\frac{70\,000}{52\,000}$

Le tableau suivant donne dans l'hypothèse des 52 000 emplois sur l'aéroport,

1) La proportion des actifs d'une zone travaillant à Roissy-en-France rapportée du total des emplois de l'aéroport de Roissy-en-France ;

2) La proportion des actifs d'une zone travaillant à Roissy-en-France rapportée au total des actifs de cette zone,

en supposant qu'il s'agit d'une zone d'habitation nouvelle comprenant 10 000 actifs.

Commune	% des actifs travaillant à Roissy-en-France rapporté au total des emplois de Roissy-en-France	% des actifs travaillant à Roissy-en-France rapporté au total des actifs de la zone
Othis Dammartin	1,54	8
Chantilly	0,58	3
Creil	0,33	1,7
Claye-Souilly	1,54	8
Survilliers	1,54	8
Noisy	0,24	1,25
Meaux	0,33	1,7

Ces pourcentages doivent être multipliés par $k = N/52\ 000$ si l'on suppose N emplois sur l'aéroport de Roissy. Pour $N = 70\ 000$
 $k = 1,4$

Remarque

Il ne faut pas confondre temps généralisé et temps réel, ex : pour Creil on trouve un temps généralisé d'accès à l'aéroport de 58 minutes. Le temps généralisé est le quotient du coût généralisé de transport par la valeur monétaire du temps. Le coût généralisé est la somme des coûts monétaires et des coûts du temps passé, les temps d'attente, de marche à pied, etc. étant frappés de coefficients d'inconfort. Voir notre DTC "Hypothèses de base concernant le calcul des coûts généralisés des déplacements domicile-travail".

ANNEXE IV

ETUDE SOMMAIRE DE LA RENTABILITE DE DEUX LIAISONS FERREES SUR UNE MEME VOIE (Aéroport Roissy - Creil et Aéroport Roissy - Survilliers)

Résumé des conclusions

Aucune de ces deux liaisons n'est rentable pour une population nouvelle de l'ordre de 200 à 300 000 habitants.

1. Etude de la liaison ferrée Roissy-Creil

La distance Roissy-Creil est d'environ 35 km par chemin de fer. Tarif 2e classe 5,20 F (1 F + 0,12 x 35) ; (Carte hebdomadaire de travail : 15,60 F).

Coût des travaux, estimation : 150 M.F.

Coût d'exploitation (sans amortissement) 0,08 F/km soit 2,80 F par voyageur.

Admettons un amortissement par voyage pour l'infrastructure de 3 ou 4 F et un taux de rentabilité de 10 % la première année.

Cette règle conduit à un trafic annuel de :

$$3 \text{ ou } 4 \text{ F} = \frac{150 \text{ MF} \times 10 \%}{\text{trafic annuel}}$$

d'où $T' = 5$ millions de voyages par an pour 3 F

$T'' = 3,75$ millions de voyages par an pour 4 F

soit pour un jour de semaine (dans les deux sens)

$$T' = \frac{5\,000\,000}{240} \simeq 20\,000 \text{ et } T'' = 15\,000$$

Admettons ce qui est vraisemblable que ces migrants correspondent à 90 % d'actifs migrants, d'où

$T' \rightarrow 9\,000$ migrants T.C. avec la première hypothèse

Le pourcentage des migrants pouvant emprunter les transports collectifs dépend de nombreux facteurs et tout particulièrement du mode d'urbanisation prévu à Creil.

Une urbanisation par zones très denses (type proche couronne de Paris), disposées en chapelets (autour d'une gare) le long de la voie ferrée, conduit à un taux d'utilisation T.C. très différent d'une urbanisation peu dense (ex : 30 habitants par hectare).

Le taux peut varier probablement de 20 à 50 % .

Admettons le chiffre de 40 % .

Les 9 000 migrants T.C. correspondant à $\sim$ 22 500 migrants Creil-Roissy.

Quel pourcentage d'actifs pourront travailler à Roissy ?

a) l'application du modèle d'opportunité donne un ordre de grandeur de 2,0 % à 2,5 % ; si l'on adopte 2,5

on trouve 1 000 000 actifs avec un taux d'activité de 0,4 soit environ 2 500 000 habitants.

b) si l'on adopte un pourcentage de 50 % qui nous paraît très largement au-dessus de la limite du vraisemblable on trouve 45 000 actifs soit 110 000 habitants.

2. Etude de la liaison ferrée Survilliers - Roissy-en-France

Distance Roissy-Survilliers : 12 à 17 km $\sim$ 15 km par chemin de fer.

Tarif 2e classe 1 F + $0,12 \times 15 = 2,8$ F

Coût des travaux : évalué à 150 MF

Coût d'exploitation 0,08/km soit 1,20 F le voyage

Admettons un amortissement par voyage pour l'infrastructure de 2 F et un taux de rentabilité de 10 % , cette règle conduit à un trafic annuel de :

$$2 \text{ F} = \frac{150 \text{ MF} \times 10\%}{\text{Trafic annuel}}$$

d'où $T = 7,5$ millions de voyages

soit pour un jour de semaine (deux sens)

$$T = \frac{7\,500\,000}{240} = 31\,000 \text{ voyages}$$

Admettons, ce qui est vraisemblable, que ces migrants soient tous des actifs à 3 % près.

d'où $T = 15\,000$ migrants TC

Le pourcentage des migrants pouvant emprunter les T.C. dépend de nombreux facteurs, notamment du mode d'urbanisation. En admettant un taux de 40 %

$$\text{on trouve } T \rightarrow \frac{15\,000}{0,4} = 38\,000 \text{ actifs migrants Survilliers-Roissy}$$

Pourcentage d'actifs travaillant à Roissy

a) l'application du modèle d'opportunité donne un taux de l'ordre de 10 % d'où 380 000 actifs à Survilliers et une population de 950 000 habitants.

b) si l'on adopte un pourcentage de 50 % ce qui paraît très optimiste on trouve 76 000 actifs soit 190 000 habitants.

ANNEXE III - LES SITES ET LES LOISIRS

Comment le nord du Bassin Parisien, en ce qui concerne plus particulièrement son agriculture, ses massifs forestiers et ses activités de loisirs, sera-t-il affecté par la réalisation de l'opération de Roissy-en-France ?

La question n'admet pas une réponse unique. Au contraire, à chaque jeu d'hypothèses que l'on peut faire sur la localisation des logements et des activités directement ou indirectement liés à l'aéroport correspondent des scénarios d'aménagement dont chacun implique, en regard de l'agriculture, des forêts et des loisirs, des contraintes et des besoins particuliers.

Dans une phase de recherche préliminaire, on s'est limité à établir un bilan de la situation ; les propositions, lorsqu'on a retenu d'en formuler, ne sont en aucun cas des propositions d'aménagement.

I - LES SOURCES D'INFORMATION

Différents travaux, réalisés ou en cours de réalisation, ont permis d'apprécier la situation et les tendances de son évolution. Il faut citer notamment :

- en ce qui concerne l'agriculture et les forêts : les inventaires établis respectivement par la Mission d'Etudes et d'Aménagement Rural pour la Région Parisienne, et la Direction Départementale de l'Agriculture pour le Département de l'Oise, et qui portent sur :
 - la valeur des sols
 - l'évolution des exploitations
 - le statut des surfaces boisées.
- en ce qui concerne les loisirs :
 - les inventaires et bilans de fréquentation établis par les organismes cités précédemment ;
 - une étude établie en 1969 par le Bureau d'Etudes et de Réalisations Urbaines pour le compte de l'Organisme d'Etudes d'Aménagement de la Vallée de l'Oise (proposition d'aménagement touristique et de loisir) ;
 - le projet d'aménagement de la base de loisirs de Jablines (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne).
- en ce qui concerne la morphologie et la zone d'étude :
 - la répartition en secteurs isomorphes établie pour la Région Parisienne par la Mission d'Etudes et d'Aménagement Rural ;
 - l'analyse des sites du sud du département de l'Oise établie pour le compte du Ministère des Affaires Culturelles par MM. Jaupitre, Mastrandréas et Titus.

Le degré de finesse de ces travaux étant généralement trop grand en regard de la mission du groupe, il a été établi des plans de synthèse schématiques et une typologie des espaces en fonction des principaux critères : sites, équipements touristiques, tendances de l'activité de loisirs ; une carte des forêts, exprimant leurs différents statuts et des propositions d'acquisitions.

II - LES CARACTERES DOMINANTS DE LA SITUATION ACTUELLE

2.1 - L'agriculture

L'évolution de l'agriculture est particulièrement caractéristique dans la partie du secteur d'étude comprise dans les limites de la Région Parisienne.

Evolution des structures par taille d'exploitation

Le tableau suivant résume le bilan des changements constatés de 1955 à 1966 par petite région agricole :

Changement 1955/1966	Surface agricole util. (ha)		Nombre d'exploitants	
	Absolu	%	Absolu	%
Val d'Oise : Ceinture de Paris	- 1 167,73	- 7,96	- 245	- 15,75
Vieille France	- 513,36	- 2,75	- 21	- 6,86
Goële et Multien	- 759,07	- 2,25	- 72	- 17,60
Butte de Dammartin	+ 145,02	+ 5,59	- 58	- 36,94
Orxois	- 154,53	- 2,43	- 5	- 6,58
Brie Laitière	- 406,24	- 1,30	- 44	- 7,22
Vallée de la Marne	- 1 669,18	- 4,15	- 148	- 14,04
TOTAL	- 4 525,09		- 593	

Les plus importantes diminutions se situent dans la ceinture de Paris et dans la vallée de la Marne et sont liées aux phénomènes d'urbanisation.

La Vieille France et la Goële, directement concernées par les acquisitions de l'Aéroport, n'avaient encore perdu en 1966 que 1 272 ha, soit 2,5 % de leur surface agricole totale. Il est à noter que la diminution du nombre des exploitants était plus forte en Goële et Multien qu'en France ; elle affectait les exploitations de moins de 5 ha et correspondait à une tendance pré-existante à l'implantation de l'Aéroport.

Il semble que les acquisitions de l'Aéroport ont entraîné principalement une réduction de surface pour les exploitations concernées dont la plupart avaient plus de 100 ha.

Les départs d'exploitants, sauf dans le cas des très petites unités, sont rendus difficiles par la complexité des structures agraires dans la Plaine de France, où la concentration des unités d'exploitation s'est effectuée par voie d'échanges verbaux entre exploitants, sur un fonds légal des droits de culture (propriétés et baux des exploitants) morcelé à l'infini. Cette complexité a freiné jusqu'à présent les transactions. Un travail considérable de redistribution des droits de culture a été indispensable pour la libération des terres de l'emprise de l'Aéroport. Pour les terres hors-emprises, la situation reste compliquée.

La Brie laitière et l'Orxois sont restés stables : leur évolution correspond aux tendances générales françaises.

La Butte de Dammartin a subi une diminution massive des exploitants de moins de 20 ha (perte de 62 exploitants sur 131 dans ces catégories).

Ce qui correspond à l'abandon d'une multitude de petits vergers sur sols médiocres.

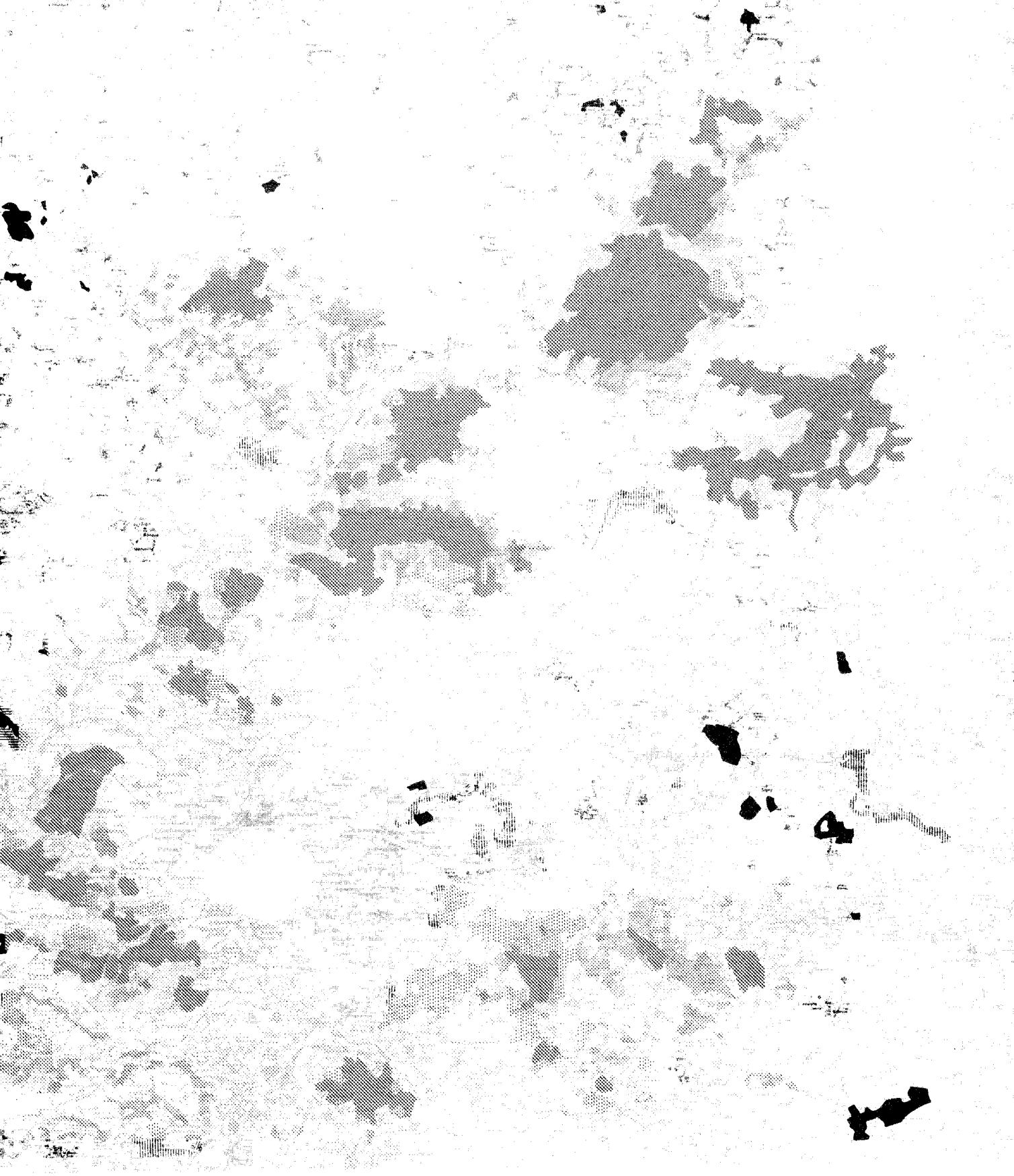
Par contre, les grandes exploitations ont gagné des terres, probablement "conquises" sur la Goële et le Multien, si bien que le bilan de la surface agricole présente un gain de 145 ha, fait à remarquer.

Evolution des synthèses de culture

Dans les zones où se manifeste une anticipation d'urbanisation, où l'on attend le passage des terres du marché rural au marché foncier urbain, s'instaurent des systèmes de culture simplifiés, avec diminution des investissements et du coût d'exploitation à l'hectare, usure du sol, et réduction de l'éventail des produits :

- diminution du personnel d'exploitation et des activités qui lui sont liées : élevage, pommes de terre, cultures légumières ;
- augmentation de la mécanisation et des cultures fortement mécanisées : maïs et betterave industrielle ;
- assolements simplifiés, engrais réduits, amendements chroniques à court terme.

Ainsi l'agriculture évolue moins en fonction de critères agricoles (qualité du sol, commercialisation des produits...) que de critères urbains (anticipation d'une conquête urbaine à court terme avec espérances de plus-values foncières).



LES FORETS ET LEUR STATUT EN 1968

-  Forêts domaniales ou soumises au régime forestier
-  Forêts privées
-  Forêts inscrites aux plans d'acquisition de la puissance publique ou devant faire l'objet de dispositions particulières

2.2 - Les forêts

La présence de vastes massifs forestiers est un trait dominant du secteur d'étude : 14 000 hectares pour l'ensemble Chantilly-Ermenonville-Halatte, autant pour la forêt de Compiègne. La majorité de ces massifs appartient à l'Etat ou à des collectivités. Des programmes d'acquisitions tendent à augmenter notablement la superficie forestière domaniale dans les départements de l'Oise et du Val d'Oise.

L'on observe les tendances suivantes, avec d'autant plus d'intensité que les massifs concernés sont proches de l'agglomération parisienne :

- détérioration des peuplements sous l'effet de la fréquentation ;
- grignotage des petits massifs et des parcs privés par l'urbanisation à Chantilly dans l'Oise, Cassan, les Forgets, Presles, Montsoulst dans le Val d'Oise.

2.3 - Les loisirs

Une première constatation s'impose : l'importance de la fréquentation touristique dans le secteur. Pour le seul ensemble des forêts de Chantilly, Ermenonville et Halatte, on relève une fréquentation annuelle de 2 300 000 journées d'usage, chiffre considérable surtout en regard du faible niveau d'organisation.

Cette activité revêt des formes très diverses et très différenciées dans leur clientèle et leur type d'organisation. Les plus notables sont :

- les promenades dominicales en forêt, pratiquées en famille. Cette activité bien observée par les enquêtes effectuées en Région Parisienne par la Société d'Animation, Recherche et Etude Sociologiques est considérable, tant par son importance quantitative que par ses effets sur la conservation des surfaces boisées.
- le cheval, dont la présence est principalement concentrée dans le secteur de Chantilly où séjournent environ 3 000 chevaux, dont 800 sont étrangers. Les activités liées au cheval sont variées et bien distinctes : courses, élevage, concours hippiques, promenades. Il est à noter qu'elles engendrent un nombre relativement élevé d'emplois : 2 par animal.
- les résidences secondaires, dont l'évolution est difficile à apprécier en raison de l'incertitude qui règne quant à leur recensement.

Dans certains secteurs, notamment dans la Vallée de la Marne entre Paris et Meaux, elles ont diminué au profit de l'habitat permanent. Leur augmentation, qui se fait le plus souvent par transformation de l'habitat rural, traduit bien l'intérêt de la population parisienne pour un tel secteur.



TYPOLOGIE DES ZONES

par référence aux sites, aux résidences secondaires,
aux éléments touristiques.

DEPARTEMENTS DE L'OISE ET DU VAL D'OISE



Site pittoresque et à vocation de loisirs marquée,
avec résidences secondaires nombreuses en
développement rapide.



Sites sensibles où se développent les résidences
secondaires.



Sites sensibles où se développent les équipements
de loisirs



Site urbanisé ou en voie d'urbanisation

- la chasse - La chasse à courre est une activité non négligeable et présente l'intérêt d'être compatible avec la fréquentation des forêts. Il n'en est pas de même de la chasse à tir, dont il faut envisager la disparition.
- les centres de sports, dont l'exemple le plus connu est le Club des Lys à Chantilly. Ils offrent les possibilités de choix entre différents sports (équitation, tennis, golf, etc.) et se développent en liaison avec les résidences secondaires. Les forêts de Montmorency, l'Isle-Adam, Chantilly, Ermenonville les attirent actuellement. Leur coût d'exploitation semble seul freiner leur développement.
- les centres de jeux et d'attraction, s'adressant à une clientèle différente, font preuve d'un grand dynamisme.

La naissance spontanée d'une telle fréquentation touristique est due à la juxtaposition de facteurs favorables dont les plus évidents sont :

- la proximité de Paris,
- une grande richesse en sites et monuments,
- la présence de grands massifs forestiers.

Les tendances prévisibles

La demande, actuellement, est essentiellement liée à la clientèle parisienne ; elle est pour une large part hebdomadaire et elle tend à s'accroître spontanément en fonction :

- de la croissance de l'agglomération parisienne ;
- de l'évolution du niveau de vie ;
- de l'élévation du taux d'urbanisation.

L'implantation de l'aéroport de Roissy accentuera cette tendance à l'accroissement, et ce quelles que soient les options d'aménagement retenues.

En effet :

1) En tout état de cause, on ne peut exclure totalement dans ce secteur un certain développement d'habitat lié aux emplois de l'aéroport. Même si des contraintes sévères sont imposées à ce développement, même si la mise en place des moyens nécessaires pour préserver le caractère rural et forestier est faite, il faudra admettre un habitat de très faible densité, dû à l'initiative individuelle, mais qui influera d'autant plus sur la vie des loisirs que l'accès à cette possibilité en aura été la motivation principale.

2) L'ensemble des gens travaillant sur l'aéroport constituera un nouveau potentiel de clientèle locale, même s'il n'habite pas dans ce secteur.

3) Enfin, les passagers transitant par l'aéroport constitueront une clientèle considérable. Il apparaît en effet que même les personnes en déplacement d'affaires consacrent au tourisme une part de leur séjour, et, pour le moins, les jours de fin de semaine. Le cheval, lui aussi, principalement en ce qui concerne les courses et concours hippiques, doit bénéficier des facilités de transport offertes par l'aéroport.

III - LES CONFLITS

De cette évolution, des conflits apparaissent et risquent de s'accroître, et notamment :

- un conflit entre la pérennité de la forêt d'une part, le développement de l'activité des loisirs actuelle et une urbanisation importante d'autre part.
Les spécialistes s'accordent pour admettre que l'équilibre écologique de la forêt n'est pas compatible avec une trop grande fréquentation.
- un conflit entre l'urbanisation et la réserve d'espace nécessaire à des fins de loisir. Tous deux sont de grands consommateurs d'espace et sont en concurrence pour les mêmes sites.
Il est aisé de prévoir ce qui se passerait si on laissait ces conflits se résoudre d'eux-mêmes.

L'urbanisation étant, à l'heure actuelle, beaucoup plus puissante, économiquement, que les loisirs, deviendra prépondérante. L'avenir de la forêt sera précaire. Le développement des activités de loisirs, surtout de celles qui sont consommatrices d'espace, sera limité.

IV - CONCLUSION

- Les réponses extrêmes :

- choisir la préservation de la forêt à tout prix en excluant l'urbanisation et en limitant les loisirs,
- accepter la destruction de la forêt,

sont à exclure en premier examen.

- Des mesures conservatoires doivent être prises en tout état de cause, et notamment la réserve des espaces dont la vocation est évidente, ainsi que l'accentuation de la politique d'acquisition des massifs forestiers qui sont propriété privée et dont l'aliénation est actuellement possible.

- Une conciliation, et même une complémentarité, entre la forêt, les loisirs et l'habitat est possible et doit être recherchée. Le type d'organisation qui la rendra possible dépend étroitement des choix qui seront faits pour l'aménagement d'ensemble du Nord du Bassin Parisien.

Les solutions qui peuvent être envisagées ont des exigences communes : elles appelleront une politique volontaire pour s'opposer au dynamisme de l'urbanisation sauvage ; elles devront être élaborées en s'appuyant sur une analyse très fine de la vocation des sites et de leurs contraintes.

ANNEXE IV - L'EAU

L'urbanisation consécutive à la réalisation de l'aérodrome Paris-Nord provoquera un accroissement des besoins en eau et posera des problèmes pour l'évacuation des eaux usées et des eaux pluviales. Il est utile de poser dès à présent les principes de base de la solution de ces problèmes.

I - ALIMENTATION EN EAU

Dans l'état actuel des études, il n'est possible de chiffrer avec quelque précision ni les besoins, ni les localisations. Les études actuellement en cours permettent simplement de préciser que l'eau ne pourra provenir à un coût satisfaisant que des sources suivantes :

- Vallée de l'Oise et les nappes correspondantes
- Vallée de la Marne
- Nappes des plateaux
- Canal de l'Ourcq.

VALLEE DE L'OISE

a) L'Oise :

Le débit d'étiage de l'Oise est de l'ordre de 24 m³/seconde d'une eau déjà très polluée. Or, les programmes d'alimentation de l'agglomération Parisienne prévoient de pomper à MERY-sur-OISE, vers 1985-1990, un débit de l'ordre de 10 m³/seconde.

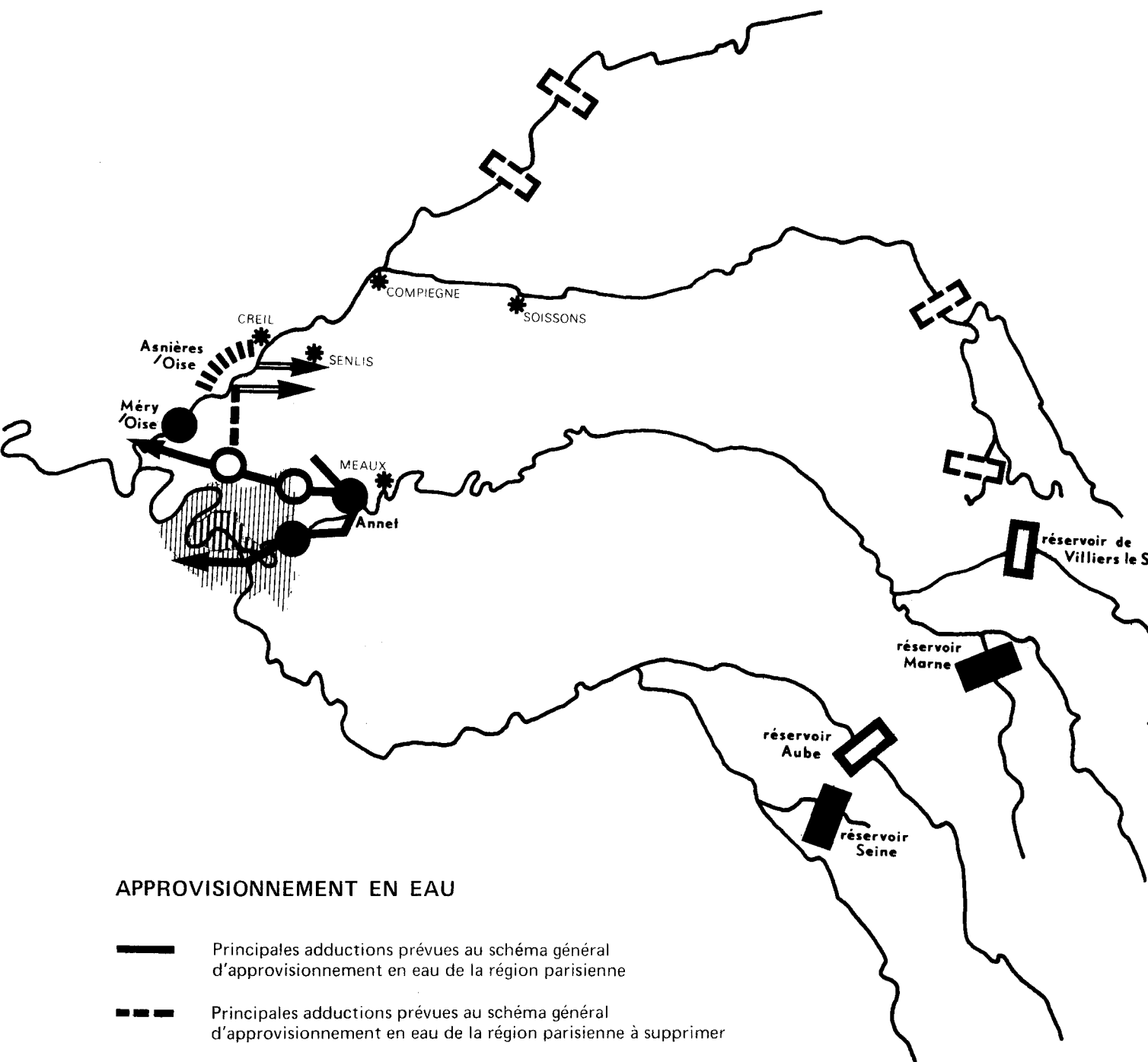
Il n'est donc pas possible d'envisager un prélèvement complémentaire dans l'Oise, sans au préalable avoir procédé à la régularisation du débit d'étiage par la réalisation de barrages situés en amont du bassin versant, afin d'augmenter ce débit de 5 m³/seconde environ...

Plusieurs sites de retenues possibles ont été envisagés, aucun n'est très favorable. Il est à craindre que la réalisation des barrages à l'amont du bassin versant de l'Oise se heurtera à d'assez grandes difficultés. Il est toutefois prévu d'inscrire un barrage sur la haute vallée de l'Oise au VI^e Plan.

b) Nappes de l'Oise :

Les nappes de la moyenne vallée de l'Oise sont actuellement relativement mal connues, leur débit total est loin d'être négligeable, il semble cependant que leur utilisation nécessitera la multiplication de points de captage de débit assez moyen.

Par contre, les ressources de la basse vallée et notamment celles du champ captant d'ASNIERES-sur-OISE paraissent très importantes et d'une utilisation relativement facile. C'est d'ailleurs à cette source que l'on envisage de faire appel pour l'alimentation de la région de GENNEVILLIERS en provoquant une possibilité d'exhaure de 100 000 m³/jour.



APPROVISIONNEMENT EN EAU

-  Principales adductions prévues au schéma général d'approvisionnement en eau de la région parisienne
-  Principales adductions prévues au schéma général d'approvisionnement en eau de la région parisienne à supprimer
-  Principales adductions à prévoir
-  Champ captant
-  Etablissement de production
-  Réservoir
-  Barrage réservoir - en construction
-  Barrage réservoir - en projet
-  Barrage réservoir - à l'étude

VALLEE DE LA MARNE

Les débits d'étiage de la Marne sont à l'heure actuelle de l'ordre de 14 m³/seconde ; mais ce débit sera notablement relevé dès la mise en service des barrages en construction sur la Haute-Marne (Le réservoir MARNE sera vraisemblablement en service au début de l'année 1973).

La station de pompage prévue à ANNET permettra l'alimentation de l'aéroport et celle de la région comprise entre l'aérodrome et PARIS.

Mais l'accroissement des besoins justifiera une amélioration supplémentaire du débit d'étiage, par la création de nouvelles retenues notamment celle de VILLERS-LE-SEC, sur un affluent de la Haute-Marne.

NAPPE DES PLATEAUX

Les plateaux tertiaires du Valois et de l'Île-de-France présentent des séries de couches aquifères localement intéressantes, mais sur la majeure partie de ces plateaux, les nappes sont peu accessibles. Il s'agit donc en fait de réserves diffuses, difficilement mobilisables, dont l'utilisation ne peut être envisagée qu'à titre d'appoints locaux.

CANAL DE L'OURCQ

Le canal de l'Ourcq est actuellement utilisé à son débit maximum. Il ne semble pas possible d'envisager une augmentation du débit véhiculé par cet ouvrage.

CONCLUSIONS

En première approximation, on peut dire que le schéma d'alimentation, tel qu'il est actuellement prévu, semble pouvoir donner satisfaction, à la partie sud de la zone d'influence de l'aéroport de ROISSY-EN-FRANCE.

Mais si l'on pouvait disposer des débits importants qui seront nécessaires pour permettre le développement de la zone nord de l'aérodrome, il faut réserver à celle-ci les ressources du champ captant d'ASNIERES, qui devront éventuellement être complétées localement par l'utilisation des ressources à provenir des nappes de la moyenne vallée de l'Oise, et des nappes des plateaux.

Quoi qu'il en soit, il est urgent de procéder à un bilan hydrologique complet de la région, afin de disposer d'un document sûr pour assurer la répartition des ressources. Ce bilan doit être précédé de l'achèvement ou du complètement des études en cours, à savoir :

a) l'inventaire des ressources souterraines effectué par le B.R.G.M. La partie de cet inventaire qui concerne le secteur d'études de PARIS-NORD pourrait être terminée à la fin de 1970.

b) L'étude du champ captant d'ASNIERES-sur-OISE, actuellement effectué par la S.A.F.E.G.E.

c) L'étude de l'alimentation en eau des agglomérations nouvelles de PARIS-EST, à partir de la station d'ANNET-sur-MARNE (étude intégrée dans le schéma d'alimentation de la région parisienne).

d) Etude des ressources et des besoins en eau de la Plaine de France.

e) Etude hydrogéologique de la vallée de l'Oise, confiée au B.R.G.M. par le Ministère de l'Agriculture.

Il faudrait en outre poursuivre activement les études sur les possibilités de renforcement du débit d'étiage de l'Oise par la création de retenues.

II - EVACUATION DES EAUX

L'évacuation des eaux doit être considérée, d'une part pour l'évacuation des eaux pluviales, d'autre part pour l'évacuation des eaux usées.

EVACUATION DES EAUX PLUVIALES

Déjà dans de nombreuses vallées secondaires, affluents de l'Oise, le problème de l'évacuation des eaux et de l'assainissement de la vallée se pose. En effet, l'écoulement naturel de l'eau est très souvent contrarié, parfois par certains ouvrages situés dans le lit (ancien moulin), presque toujours par un défaut d'entretien, les curages n'ayant pas été effectués depuis de nombreuses années.

Le développement de l'urbanisation provoquera une augmentation des apports d'eau et des débits. Il est donc nécessaire de prévoir systématiquement en aval des agglomérations de quelque importance, le recalibrage des exutoires, parfois même il sera souhaitable, pour conserver autant que possible la qualité de l'eau, de doubler ces exutoires par des collecteurs et de compléter l'ensemble du système par des équipements de régularisation ; ainsi par exemple sur l'Ysieux, la création d'un barrage écrêteur de crues doit être envisagé.

EVACUATION DES EAUX USEES

Le secteur Sud-Ouest de l'aérodrome pourra être desservi par le réseau de collecteurs de l'agglomération parisienne en branchant différentes antennes sur l'émissaire principal ST-DENIS-ACHERES ; il faut noter cependant que ce système est déjà très chargé et que l'allongement prévu des antennes devra très probablement s'accompagner d'un doublement de l'émissaire ST-DENIS-ACHERES.

L'implantation des réseaux dépendra, bien évidemment, des localisations urbaines retenues. Il semble qu'il n'y ait cependant pas dans ce domaine de contraintes majeures particulières, mais il est souhaitable que l'urbanisation soit localisée le plus rapidement possible avec une précision suffisante,

pour que les réseaux et les stations actuellement en cours d'étude soient conçus et réalisés pour s'intégrer sans difficultés trop importantes dans le système définitif.

La région des plateaux est suffisamment plane pour que le drainage puisse se faire, soit vers la Seine, soit vers l'Oise.

La concentration vers la Seine, comme pour la zone sud-ouest de l'aéroport, qui ne représenterait que 5 à 6 % du débit total de la station d'ACHERES, ne poserait sans doute pas de grands problèmes de traitement de l'eau, mais le coût des conduites d'aménées sera très élevé, celles-ci devant se développer sur un long parcours à travers un tissu urbain dense.

La concentration vers l'Oise nécessitera la création d'un nouveau réseau d'assainissement, moins long que dans le cas précédent, mais aussi d'une nouvelle station importante de traitement.

Il faut enfin attirer l'attention sur le fait que les eaux de l'Oise et de la Marne devant être utilisées pour l'alimentation, il est urgent pour ces deux cours d'eau, mais surtout pour l'Oise qui est déjà très polluée, d'élaborer une politique d'amélioration de la qualité des rejets.

ANNEXE V - LES SCENARIOS

Les scénarios d'aménagement, c'est-à-dire les images que pourrait présenter en 1985 le système urbain auquel appartiendra l'aéroport, ont été construits en tenant compte des hypothèses faites sur l'aéroport lui-même et des caractéristiques de l'ensemble de la zone dans laquelle l'aéroport s'insérera. L'organisation d'ensemble recherchée, quelle que soit sa forme, devra apporter des solutions réalistes et satisfaisantes à quatre grands types de problèmes : celui de l'équilibre entre l'habitat, les services et les activités dans les agglomérations et entre elles, compte tenu de la localisation de 70 000 emplois sur l'aéroport lui-même ; celui de la limitation des migrations alternantes de la population ; celui de la desserte des villes et de l'aéroport ; enfin, celui de la préservation et de la valorisation des sites, qu'ils soient urbanisés ou non.

Il est apparu que, pour réaliser un tel programme, il fallait se fixer au départ un certain nombre de règles concernant, d'une part le rythme de croissance des agglomérations existant déjà en 1968 - on a admis que, sauf exception, le doublement de leur population avant 1985 constituait une limite maxima ; d'autre part la proportion de la population active d'une ville travaillant en dehors de cette ville - 50 % paraît déjà excessif - et, plus particulièrement, travaillant à Roissy-en-France : le pourcentage de 20 % ne devrait pas être dépassé ; enfin le trafic maximum admissible en heure de pointe sur les différentes liaisons routières au départ de l'aéroport.

On s'est également efforcé de ne pas contrarier les actions engagées sur la zone étudiée et de ne pas modifier sans raison déterminante les politiques ou les décisions déjà proposées.

Ces critères d'appréciation ont été utilisés non seulement pendant l'élaboration des scénarios mais ensuite, pour opérer une sélection entre les huit images du futur qui, finalement, ont été réalisées.

Avant de présenter ces scénarios, il est utile de rappeler ce que représentera l'aéroport en 1985 :

- Au minimum, c'est-à-dire, si l'on limite les activités de "Paris-Nord" aux seules fonctions aéronautiques, l'aéroport occupera 3 000 hectares de terrain - les zones de bruit intense et fort couvrant environ 20 000 hectares - et il emploiera 70 000 personnes (personnel navigant non compris), pour le service de 50 millions de passagers/an. Le trafic terrestre des passagers et du personnel employé sur l'aéroport, sera, en heure de pointe, par sens de circulation, de 18 à 19 000 véhicules, s'il n'existe pas de moyens de transport en site propre ; de 14 à 15 000 véhicules dans le cas contraire. Les emplois induits par la population employée sur l'aéroport ainsi que le personnel navigant (15 000) s'élèveront à 30 000. Enfin, le nombre total des logements correspondant aux personnes travaillant en raison de l'aéroport sera de 85 000 pour une population de 275 000 habitants. Toutefois, 25 % des personnes étant déjà logées avant d'occuper un emploi, il ne faudra construire que 65 000 logements.

- L'aéroport, considéré dans des dimensions élargies, pourrait accueillir, dans sa zone centrale, un nombre de bureaux supplémentaires correspondant à 10 000 emplois. De plus, on peut estimer que les activités industrielles attirées par l'aéroport et qui, dans l'hypothèse où la puissance publique ne chercherait pas à intervenir dans leur localisation, se situeraient pour des raisons considérées comme essentielles par les chefs d'entreprise à proximité de l'aéroport, et notamment dans les zones de bruit, représenteraient à peu près le double de celles installées dans la zone industrielle de l'aéroport, soit 30 000 emplois. Par contre, dans cette hypothèse, il n'existerait aucun changement pour l'habitat et les équipements urbains, les zones de bruit intense et fort, c'est-à-dire les zones les plus proches de l'aéroport, devant être assimilées à l'aéroport à ce point de vue.

Le trafic terrestre des passagers et du personnel employé sur l'aéroport et à proximité immédiate serait alors, à l'heure de pointe, par sens de circulation, d'un peu plus de 32 000 véhicules, s'il n'existe pas de moyen de transport en site propre et de l'ordre de 25 000 véhicules dans le cas contraire. Les emplois induits par le personnel atteindraient 40 000 et le nombre total des logements s'élèverait à 120 000, dont 90 000 à construire, pour une population de 385 000 habitants.

Ces quelques chiffres montrent qu'en tout état de cause l'aéroport sera un centre d'activités et de services de première importance en 1985. Toutefois il se distinguera des autres pôles d'activité du nord et de l'est de la Région Parisienne et du sud de la région Picarde parce que les contraintes de bruit dues à son activité principale obligent à en dissocier physiquement l'habitat et un grand nombre des éléments essentiels à la vie urbaine : la plupart des activités industrielles et de services, les activités non productives, les espaces libres, la quasi-totalité des équipements liés à l'éducation, la culture et la santé.

Le fait que l'aéroport appelle nécessairement la création de logements et de services, pour assurer les conditions d'une vie urbaine aux personnes travaillant sur l'aéroport ou à proximité, le situe nécessairement comme l'un des éléments importants de l'organisation urbaine d'une zone de plusieurs milliers de kilomètres carrés dans laquelle de Compiègne à Paris, de Meaux à la Vallée de Montmorency, toutes les agglomérations peuvent prétendre à être, pour partie, l'une des "collectivités d'accueil" de Paris-Nord.

Ceci explique que, dans une zone d'étude particulièrement riche en problèmes et en possibilités, les scénarios reposent sur des principes d'aménagement qui s'appliquent à des problèmes beaucoup plus vastes que ceux du seul aéroport.

Les scénarios 1 et 2 proposent chacun une organisation de l'agglomération et de la Région Parisienne dans lesquelles l'aéroport de Roissy est considéré avant tout, sinon exclusivement, comme une infrastructure aéroportuaire dont les incidences sur le plan des activités et de l'habitat ne sont à peu près pas étudiées pour elles-mêmes.

L'idée d'un aménagement continu de l'espace urbain entre la Basse-Seine et les Pays-Bas, thème majeur du scénario 8, aboutit aux mêmes effets pour l'étude de l'aéroport : celui-ci ne représente, dans ce vaste dessein, qu'un cas "à la marge".

AÉROPORT "PARIS NORD" EN 1985

POPULATION EMPLOYÉE SUR L'AÉROPORT ET A PROXIMITÉ - PERSONNEL NAVIGANT

POPULATION EMPLOYÉE EN DEHORS DE L'AÉROPORT POUR LES BESOINS DU PERSONNEL NAVIGANT

ET DES PERSONNES EMPLOYÉES SUR L'AÉROPORT ET A PROXIMITÉ

Hypothèses	Population employée sur l'aéroport				Population employée à proximité de l'aéroport (2) (PE 2)	Total PE sur aéroport et à proximité (PE3 = PE1 + PE2)	Personnel navigant (PE 4)	Population employée en dehors aéroport pour besoins de PE3 et PE4 (PE5)	Ensemble (PE6 = PE3 + PE4 + PE5)
	Activités aéronautiques	Bureaux (1)	Industries	Total (PE1)					
Aéroport dans ses dimensions minima	55 000	néant	15 000	70 000	néant	70 000	15 000	30 000	115 000
Aéroport aux dimensions élargies	55 000	10 000	15 000	80 000	30 000	110 000	15 000	40 000	165 000

Note : Desserte terrestre du personnel aux heures de pointe : Hypothèse I - 42 000 personnes
Hypothèse II - 80 000 personnes (y compris personnel travaillant à proximité de l'aéroport)

Logements : on admet par hypothèse que le taux d'emploi de la population est de 43 % et le nombre de personnes par logement de 3,2 - soit pour l'ensemble de la population employée à titre direct ou indirect par l'aéroport (dernière colonne du tableau) 85 000 ou 120 000 logements selon les hypothèses, correspondant à 275 000 et 385 000 habitants. Seuls 65 000 ou 90 000 logements seraient à construire.

- (1) Bureaux concédés à des entreprises exerçant dans l'aéroport une activité ne correspondant pas à une fonction précise de l'aéroport.
- (2) Population employée dans les entreprises qui manifestent le désir d'être à proximité immédiate de l'aéroport (de 0 à 5 km selon les possibilités d'implantation et de communication).

Les scénarios 5 et 6 s'inspirent de la volonté de la Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale de reporter le plus loin possible au-delà des limites de la région parisienne une partie de sa croissance et d'en faire bénéficier la région picarde. Ce système contribue peut-être à la solution des problèmes de desserte au sud de l'aéroport de Roissy mais il ne répond que très partiellement à la question du logement du personnel employé sur l'aéroport.

Les scénarios 3, 4 et 7 sont plus étroitement adaptés à la zone d'influence immédiate de l'aéroport : mais il est apparu, dans ces scénarios, que les problèmes du logement et des déplacements du personnel de l'aéroport ne peuvent être traités dans un secteur relativement restreint sans que l'on aboutisse à une occupation de l'espace en contradiction avec les intentions exprimées dans les principaux documents portant sur l'aménagement dans le nord et au nord de la région parisienne. On est ainsi ramené, en tout état de cause, à l'étude d'une zone s'étendant de Paris à Meaux et de Meaux à la vallée de Montmorency.

Quoi qu'il en soit des principes généraux d'aménagement qui inspirent les différents scénarios leur application aux problèmes de l'aéroport a été examinée chaque fois. Pour chacun des scénarios, un tableau donne la localisation, en 1985, des logements de la population travaillant à Paris-Nord et le nombre minimum des résidences principales dans les agglomérations ou les zones où habite cette population.

On notera que dans les scénarios 1 et 2 d'une part, 3, 4, 5, 6, 7 et 8 de l'autre, la répartition numérique des logements nécessaires à la population de l'aéroport est relativement semblable alors que les principes d'aménagement sont le plus souvent très contrastés.

On observera également que dans deux scénarios (1 et 8) l'agglomération parisienne - non compris la vallée de la Marne et Le Bourget - recevra à elle seule et dans des logements nouveaux 23 000 ménages vivant directement ou indirectement de l'aéroport et que, dans aucun scénario, ce chiffre ne tombe au-dessous de 9 000 sur un total le plus souvent arrêté à 65 000.

Le système urbain proposé dans le rapport s'inspire des idées directrices contenues dans les scénarios 4 et 5 : effort particulier de développement sur la vallée de la Marne d'un côté, sur Compiègne et la vallée de l'Oise, de l'autre. Mais la répartition des logements nécessaires au personnel travaillant sur l'aéroport n'est pas complètement différente de celle qui est prévue également dans les scénarios 3 et 6, et en définitive elle s'écarte peu de celle des autres scénarios (1, 2 et 7).

SCENARIO 1

Création de nouveaux centres d'activités dans l'agglomération parisienne, autour des gares SNCF.
La fonction assignée à l'aéroport est étroitement limitée à celle du transport aérien.

SCENARIO 2

Priorité exclusive aux villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de la vallée de la Marne.

L'aéroport, en premier lieu équipement aéronautique, fournit quelques emplois aux habitants de ces villes et y induit des activités.

SCENARIO 3

Une ville nouvelle supplémentaire à Survilliers-Dammartin.

L'aéroport est le facteur initial de la croissance de Survilliers et le soutien de la ville nouvelle de la vallée de la Marne.

SCENARIO 4

La ville nouvelle de la vallée de la Marne et Meaux, points d'appui privilégiés pour Roissy.

L'aéroport, équipement de transport aérien, est un facteur important de la croissance de l'ensemble de la vallée de la Marne.

SCENARIO 5

Compiègne et la vallée de l'Oise jusqu'à Creil.

L'aéroport, dont la fonction est limitée à celle du transport aérien, est un facteur initial important pour le développement des agglomérations du sud de la Picardie tandis que la ville nouvelle de la Marne est limitée dans sa croissance.

SCENARIO 6

Compiègne et l'autoroute A 1 entre Compiègne et Senlis.

L'aéroport, équipement de transport aérien, contribue, comme dans le scénario précédent, au développement des villes du sud de la Picardie mais à des degrés différents, et, en Région Parisienne, la ville nouvelle de la vallée de la Marne est limitée dans sa croissance.

SCENARIO 7

Eclatement des éléments du système urbain.

L'aéroport devient un centre très important, entouré d'une poussière de villes dortoirs, de grands ensembles et de zones d'activités sans relation entre eux.

SCENARIO 8

Mégalopolis : la Région Parisienne élément d'un système s'étendant de la Basse-Seine aux Pays-Bas, avec une ville nouvelle de 500 000 habitants en 1985, à 60 km au nord de Paris.

L'aéroport n'est qu'un équipement aéronautique.

SCENARIO 1 - CREATION DE NOUVEAUX CENTRES D'ACTIVITE DANS L'AGGLOMERATION PARISIENNE

1) Le principe - Les principaux centres d'activités tertiaires de la Région Parisienne sont implantés à Paris.

Au sud, dans le secteur de Montparnasse-Porte d'Italie ; à l'est, dans le secteur Bercy-Noisy-le-Grand ; au nord, dans le secteur gares du Nord et de l'Est-Plaine-Saint-Denis.

Cette option est fondée sur un esprit de reconquête du tissu urbain parisien. Les industries en sont otées. Les bureaux, les commerces, les services administratifs et les logements sont accumulés. La densité augmente.

Le moteur de ce scénario réside dans la création d'activités tertiaires et dans la réorganisation sur place de celles qui existent. Le desserrement et la décentralisation ne concernent plus que les industries.

L'aéroport de Roissy est maintenu du point de vue des activités tertiaires et des emplois dans les dimensions minima compatibles avec sa fonction aéronautique. Soit 70 000 emplois à l'intérieur de son emprise au sol ; mais 30 000 emplois correspondant à des activités industrielles s'implantent à proximité de l'aéroport, la plupart au sud, afin de n'être pas trop éloignés de Paris, centre d'attraction renforcé.

Le personnel employé sur l'aéroport est logé à 85 % entre Roissy et Paris et à Paris même.

2) La description du système en 1985

Les centres d'activités. Les centres tertiaires de grande importance sont situés dans la capitale. Ni l'aéroport ni les villes nouvelles de la Région Parisienne ne peuvent rivaliser avec eux. L'aéroport demeure un centre de loisirs mais son pouvoir d'attraction pour les bureaux et les commerces est inférieur à celui du secteur gare du Nord-gare de l'Est.

Les centres d'activités industrielles, qu'on ne peut dissocier des centres tertiaires par des distances excédant 20 à 30 kilomètres, se retrouvent dans les villes nouvelles de la Région Parisienne et à une moindre échelle dans l'ensemble aéroport de Roissy - zones de bruit

Les centres d'habitat et de services

	Population employée sur l'aéro- port (P 1)	Population employée à des activités localisées à 5 km de l'aéroport (P 2)	Personnel navigant (P 3)	Population employée induite par les besoins de P 1 à P 3	Ensemble
Logements occupés en 1985	52 000	20 000	11 000	28 000	110 000
dont logements construits depuis 1970	40 000	15 500	8 500	21 000	85 000

La concentration de la plus grande part des activités nouvelles, c'est-à-dire des activités tertiaires, sur Paris suppose que l'habitat soit assez proche de la capitale.

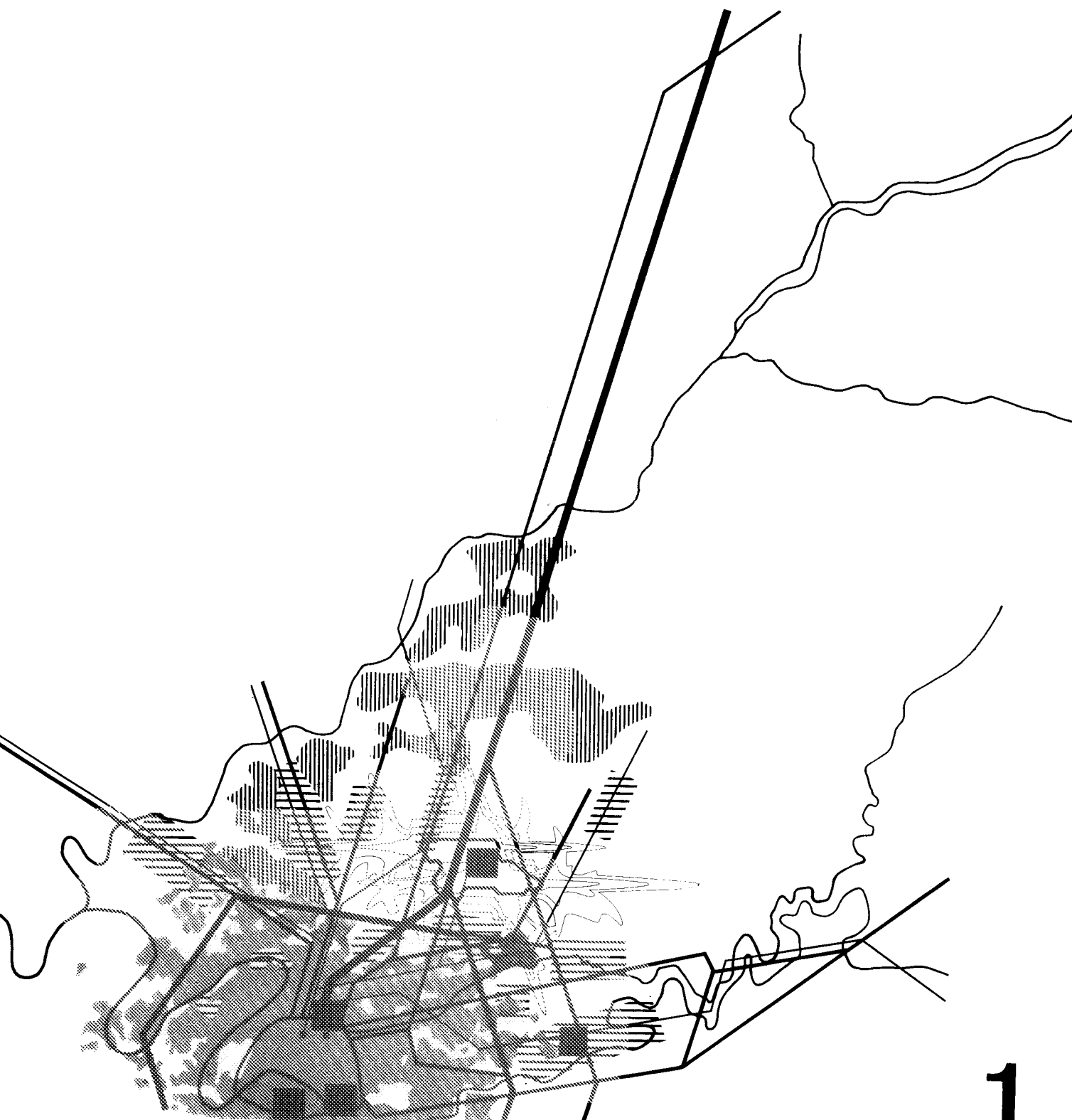
Pour s'en tenir au secteur de Roissy, on peut supposer que les personnes employées sur l'aéroport d'une part, et sur le pôle parisien des gares du Nord et de l'Est de l'autre, s'échenillent le long des voies ferrées, et, dans une moindre mesure, le long des voies routières.

Au nord de Roissy, seul Survilliers paraît devoir être attractif pour une fraction importante du personnel employé sur l'Aéroport. Un habitat diffus est créé à Luzarches, Dammartin et Domont.

Un certain nombre d'agglomérations ou zones nouvelles - par rapport à celles qui sont prévues aujourd'hui - se développent cependant de manière importante : Survilliers (15 000 logements), Dammartin (7 000) et Domont (8 000). Encore faut-il préciser qu'à elles toutes ces urbanisations nouvelles n'accueillent que 10 % de la population vivant de l'aéroport, alors que 33 % de celle-ci réside dans l'agglomération parisienne, au sud du Bourget, de la vallée de Montmorency et de la vallée de la Marne.

Les voies de transport terrestres. La liaison ferrée aéroport-gare du Nord s'impose de manière évidente. Le schéma nécessite le doublement de la gare du Nord et sans doute une liaison directe avec la gare Saint-Lazare. Mais le problème de la desserte de Roissy-en-France ne serait pas résolu pour autant, une grande partie du personnel employé sur cette infrastructure utilisant un moyen de transport individuel sur des liaisons déjà saturées ou du moins très encombrées par les autres trafics.

Les espaces non affectés à l'urbanisation. La concentration dans la Région Parisienne de la plupart des zones d'habitat et d'activités relâche ou évite une tension sur le marché des terrains agricoles. Le problème de l'aménagement des zones de loisirs reste entier, mais il est en partie libéré de l'hypothèque que fait peser sur lui l'urbanisation.



Forêts

Zone d'urbanisation

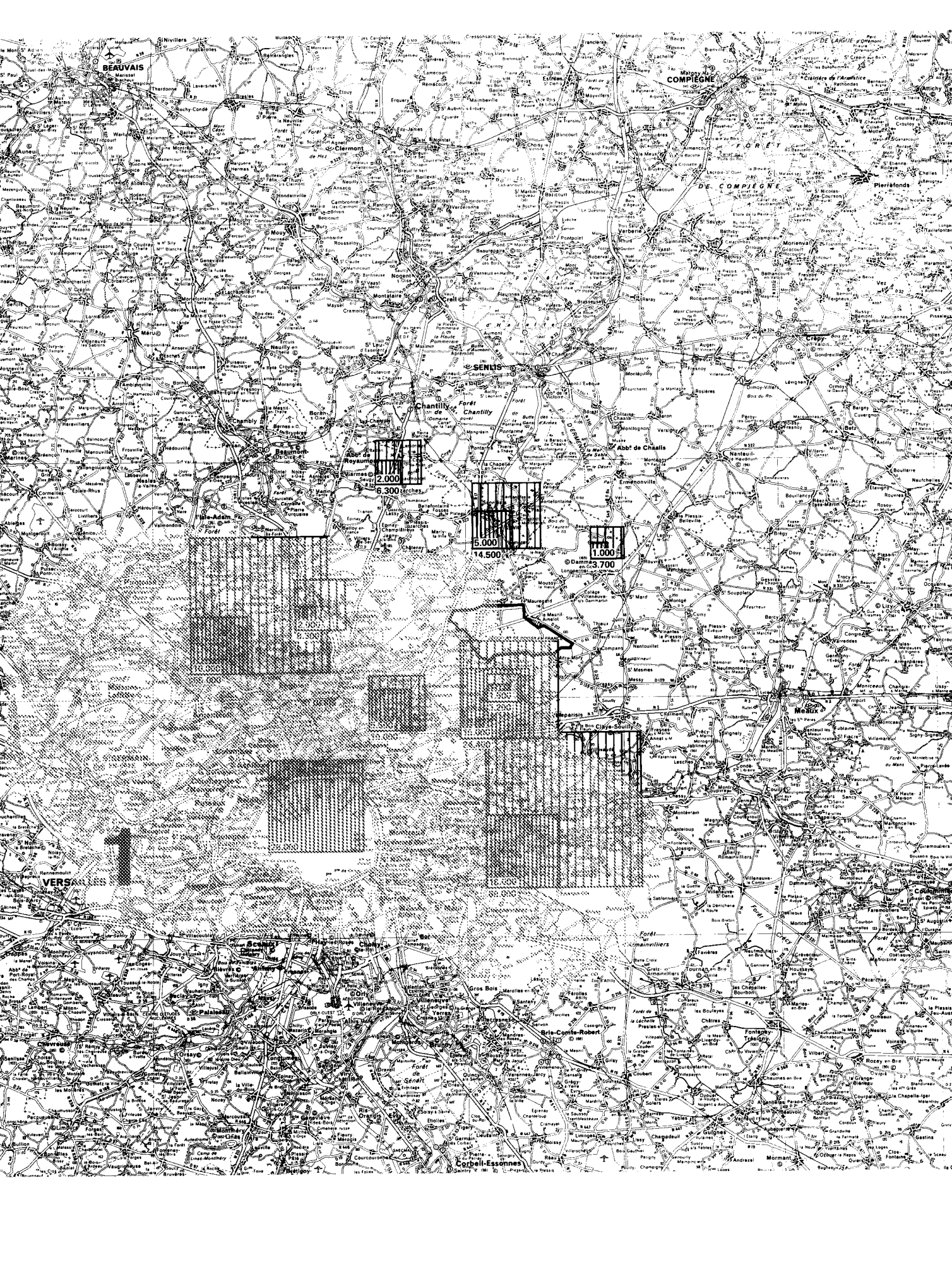
Centre d'activités

SCENARIO 1

Localisation et nombre des logements construits entre 1970 et 1985
pour la population travaillant à Roissy-en-France

Secteur géographique	Estimation du nombre de logements construits entre 1970 et 1985	
	Pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport (1)	Pour l'ensemble de la population du secteur géographique (2)
VILLEPINTE	1 500	3 200
AULNAY - SEVRAN	15 000	24 400
LE BOURGET	5 500	10 000
VALLEE DE MONTMORENCY	10 000	55 000
VALLEE DE LA MARNE	16 000	68 000
RESTE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE	28 000	-
SURVILLIERS	5 000	14 500
DAMMARTIN EN GOELE	1 000	3 700
LUZARCHES	2 000	6 300
DOMONT	2 000	8 300
T O T A L	85 000	

- (1) Population travaillant sur l'aéroport + population employée à des activités localisées pour des avantages de proximité à moins de 5 km de l'aéroport + personnel navigant + personnes travaillant pour les besoins des populations énoncées précédemment.
- (2) Les chiffres de cette colonne indiquent le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les secteurs géographiques accueillant la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes : une agglomération comptant 20 000 habitants ou plus en 1970 ne doublera pas sa population en principe avant 1985 ; la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne doit pas dépasser 20 % et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, se situera entre 20 et 5 % - Une exception : les centres d'habitat nouveaux de 5 000 à 10 000 logements situés à environ 10 - 15 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourront avoir jusqu'à 30 % de leur population active travaillant sur l'aéroport.



3) Processus et moyens de réalisation

Deux actions principales doivent être menées à bien avant 1980 : la réalisation de la voie ferrée Roissy-Gare du Nord ; le développement de la ville nouvelle de la Marne, afin que des logements et des services soient disponibles soit dans cette ville, soit, par substitution, dans le nord de l'agglomération parisienne, pour plusieurs dizaines de milliers de ménages.

4) Appréciation du système

Ce scénario, en accord avec le Schéma de Paris - que des opérations actuelles rendent partiellement crédible - modifie l'esprit du Schéma Directeur de la Région Parisienne. En effet, Paris accroît sa spécialisation tertiaire et les villes nouvelles risquent de n'être que des zones industrielles plus ou moins aménagées en dépit du fait que celle de la Marne atteigne un chiffre de population important. Ce scénario, sans s'opposer à la politique nationale de décentralisation et de desserrement, qui s'oriente de plus en plus vers les activités tertiaires, semble ne pas en tenir compte de manière explicite.

L'Oise ne bénéficie que très peu de l'implantation de l'aéroport qui, en tout cas, ne joue pas le rôle d'un centre tertiaire régional.

Les problèmes spécifiques de l'aéroport, c'est-à-dire le bon fonctionnement de la desserte terrestre des passagers vers Paris et la création de logements évitant des migrations alternantes trop longues pour le personnel employé à Roissy, risquent de n'être réglés que sur le papier. En effet, le repli de l'agglomération parisienne sur elle-même devrait conduire, à terme, c'est-à-dire, sinon en 1985 du moins vers les années 2000, à des problèmes d'occupation et d'utilisation de l'espace insolubles, 12 millions de personnes devant vivre, à cette époque, sur un espace de 2 500 à 3 000 km².

SCENARIO 2 - PRIORITE EXCLUSIVE AUX VILLES NOUVELLES DE LA VALLEE DE LA MARNE ET DE CERGY-PONTOISE

1) Le principe. Les villes nouvelles de la région parisienne se construisent, dans leurs limites, sur la base de logements, de services, d'équipements et d'activités diversifiées, tertiaires et industrielles.

Les villes nouvelles doivent bénéficier en priorité des activités qui se desserrent à l'intérieur de la région parisienne, Paris compris, et recevoir ainsi les entreprises nouvelles quelle que soit leur origine.

L'aéroport de Roissy est maintenu dans les dimensions minima compatibles avec sa fonction aéronautique : soit 70 000 emplois à l'intérieur de son emprise au sol.

Toutes les activités supplémentaires qui pourraient trouver leur place dans la zone centrale (10 000 emplois de bureaux) sont dirigées vers les villes nouvelles de la Marne et de Cergy-Pontoise et, dans une moindre mesure, vers Le Bourget.

Sur les 30 000 emplois industriels qui pourraient s'implanter à proximité immédiate de l'aéroport, 10 000 sont admis.

2) La description du système en 1985

Les centres d'activités : Cergy-Pontoise et la Vallée de la Marne sont les principaux centres d'activités tertiaires et industrielles.

Le Bourget, à partir de 1975, c'est-à-dire environ 10 ans avant que l'aéroport n'ait atteint son rythme de croisière, serait également promu centre urbain et centre d'activités pour le département de la Seine-Saint-Denis.

Roissy-en-France prolonge, au nord du Bourget, l'organisation des activités de la région parisienne. C'est un centre de loisirs important et une zone industrielle de dimension moyenne. La proximité du Bourget et la puissance de la vallée de la Marne l'empêchent de jouer, même sur le plan de certains services commerciaux, le rôle de centre régional tertiaire.

Les centres d'habitat et de services

	Population employée sur l'aéroport (P 1)	Population employée à des activités localisées à 5 km de l'aéroport (P 2)	Personnel navigant (P 3)	Population employée induite par les besoins de P 1 à P 3	Ensemble
Logements occupés en 1985	52 000	7 000	11 000	23 000	93 000
dont logements construits depuis 1970	40 000	5 000	8 500	17 000	70 500

La concentration des activités sur la région parisienne entraîne une localisation générale de l'habitat au sud de l'aéroport de Roissy et, singulièrement, dans les villes nouvelles et au Bourget, puisque ces agglomérations doivent rassembler tous les éléments constitutifs d'une vie urbaine.

Le scénario conduit aussi à un développement particulièrement fort de l'est de la Région Parisienne, car non seulement la ville nouvelle de la Marne mais la partie nord du département, à Meaux et à Jablines, recevrait une importante fraction du personnel travaillant sur l'aéroport.

Plus encore que dans le scénario précédent, Survilliers paraît devoir être attractif, au nord de l'aéroport, pour un grand nombre de personnes employées à Roissy. Un habitat diffus serait créé à Luzarches, Dammartin, Domont. La contribution de l'aéroport au développement de ces villes n'est pas négligeable mais ne crée pas l'amorce d'un système urbain nouveau dans l'Oise.

Les voies de transport terrestres

La desserte de l'aéroport paraît relativement satisfaisante, car le scénario utilise les capacités résiduelles de CD 212 à l'est de la base, de C 1 dans la vallée de la Marne et de A 1, RN 17 et RN 2 au nord de Roissy, tandis que le trafic automobile en provenance de Cergy et de la Vallée de Montmorency serait acheminé par A 87 et par une autoroute à créer sur le tracé de l'actuelle RN 2.

Si l'urbanisation de l'est de la Région Parisienne élevait la population de cette zone à quelque 500 000 habitants supplémentaires, l'éventualité d'un débranchement de la voie ferrée à Mitry-Mory, avec raccordement sur la ligne Paris-Strasbourg, serait peut-être envisageable à partir de 1980.

Une liaison ferrée Roissy-Gare du Nord serait en tout cas mise en place.

Les espaces non affectés à l'urbanisation

Les zones de loisirs possibles étant situées plutôt au nord-ouest de l'aéroport - excepté la base de Jablines - la compétition entre l'urbanisation et l'aménagement de ces zones est atténuée, sauf dans la vallée de Montmorency. Le domaine forestier subira des atteintes. La pression sur les terres agricoles sera forte à l'est de l'aéroport.



2



Forêts



Zone d'urbanisation



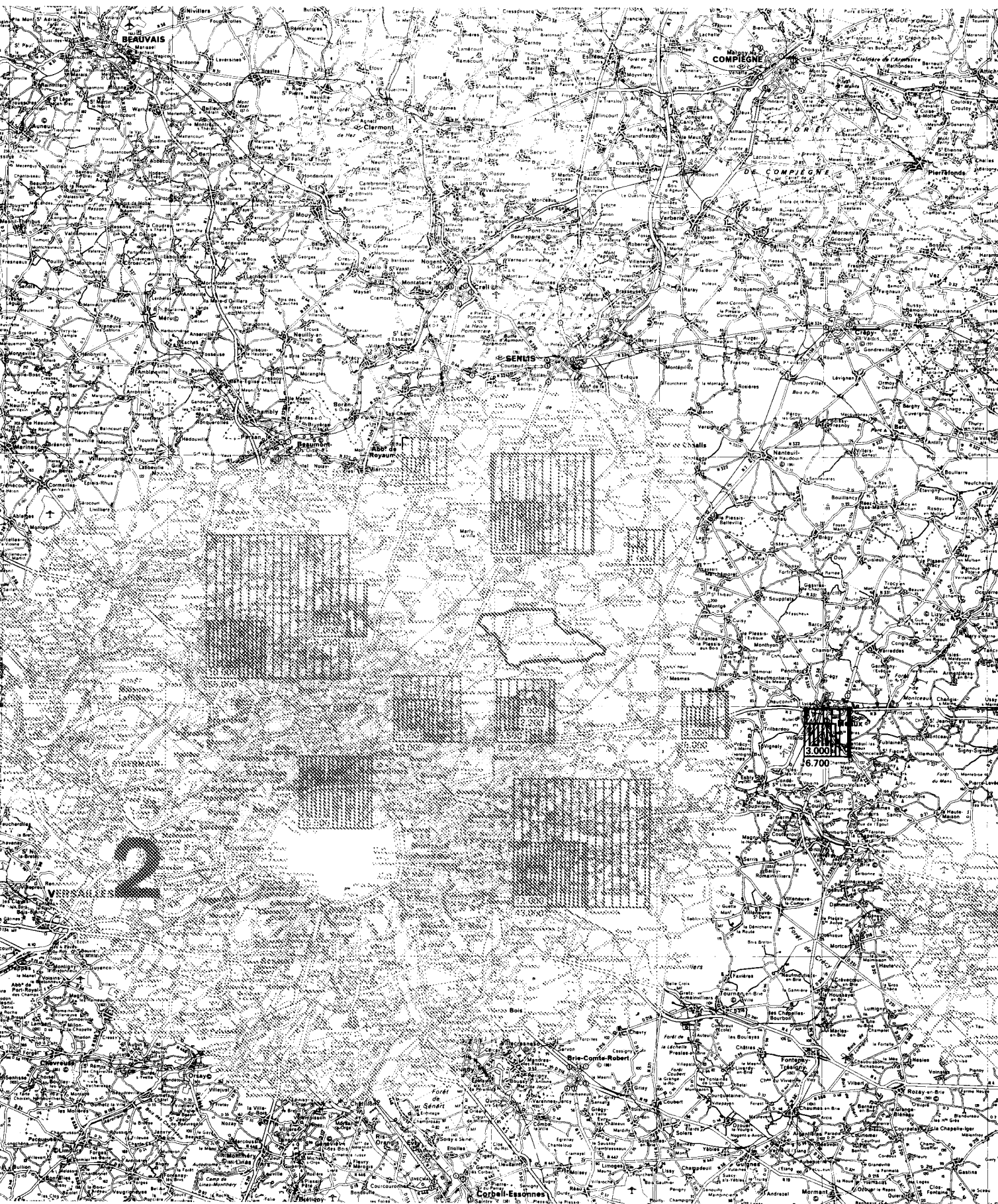
Centre d'activités

SCENARIO 2

Localisation et nombre des logements construits entre 1970 et 1985
pour la population travaillant à Roissy-en-France

Secteur géographique	Estimation du nombre de logements construits entre 1970 et 1985	
	Pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport (1)	Pour l'ensemble de la population du secteur géographique (2)
VILLEPINTE	1 000	2 200
AULNAY - SEVRAN	5 500	9 400
LE BOURGET	5 500	10 000
VALLEE DE MONTMORENCY	10 000	55 000
VALLEE DE LA MARNE	12 000	43 000
CLAYE-SOUILLY	3 000	8 000
MEAUX	3 000	6 700
CERGY - PONTOISE	2 000	55 000
RESTE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE	15 500	-
SURVILLIERS	8 000	30 000
DAMMARTIN EN GOELE	1 000	3 700
LUZARCHES	2 000	6 300
DOMONT	2 000	8 300
T O T A L	70 500	

- (1) Population travaillant sur l'aéroport + population employée à des activités localisées pour des avantages de proximité à moins de 5 km de l'aéroport + personnel navigant + personnes travaillant pour les besoins des populations énoncées précédemment.
- (2) Les chiffres de cette colonne indiquent le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les secteurs géographiques accueillant la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes : une agglomération comptant 20 000 habitants ou plus en 1970 ne doublera pas sa population en principe avant 1985 ; la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne doit pas dépasser 20 % et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, se situera entre 20 et 5 % - Une exception : les centres d'habitat nouveaux de 5 000 à 10 000 logements situés à environ 10 - 15 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourront avoir jusqu'à 30 % de leur population active travaillant sur l'aéroport.



3) Processus et moyens de réalisation du scénario

Actions à réaliser :

Avant 1975 : la ville nouvelle de la Marne devrait compter 30 000 logements.

La ZUP de Sevrans, 10 000 logements.

Une amorce de G 4 devrait être réalisée.

La pression sur Montmorency devrait être freinée.

Avant 1980 : 15 000 logements au nord de l'aéroport, dont 10 000 à Survilliers.

15 000 logements au Bourget.

10 à 15 000 logements à Jablines et à Meaux.

Réalisation de la voie ferrée Roissy-Gare du Nord.

Achèvement de A 87 entre la vallée de Montmorency et A 1.

L'urbanisation de Montmorency serait encore à contenir.

4) Appréciation du système

Accord avec les intentions du Schéma Directeur de la Région Parisienne. Restructuration de la Seine-Saint-Denis et de l'est de la Région Parisienne.

La proximité de centres urbains et tertiaires très développés, au Bourget, et, plus loin, dans la vallée de la Marne ou à Cergy-Pontoise, exclut que l'aéroport joue le rôle d'un centre tertiaire régional. Par contre, il représente une zone industrielle importante.

Un système urbain assez structuré se définit dans le nord et l'est de la Région Parisienne. Il paraît douteux que les nouveaux centres de fonctions urbaines et d'activités dans cette zone laissent la possibilité de modifier sensiblement leur rôle actuel aux quelques villes de l'Oise qui accueilleront du personnel de l'aéroport.

Le desserrement des activités de la Région Parisienne ne s'opère pas en dehors de ses limites. Les migrations alternantes dans le secteur nord de la Région Parisienne sont accrues.

D'un autre côté, il paraît très difficile de pouvoir réaliser en temps utile l'ensemble des opérations que suppose ce scénario et d'assurer la simultanéité nécessaire entre la création de logements et celle des infrastructures routières (cas de A 87 notamment).

SCENARIO 3 - UNE VILLE NOUVELLE SUPPLEMENTAIRE A SURVILLIERS-DAMMARTIN

1) Le principe

La volonté de décongestionner la partie de la Région Parisienne comprise entre l'aéroport et la capitale d'une part, de réduire l'amplitude des migrations alternantes du personnel de l'aéroport, de créer un centre urbain assez dense pour assurer la rentabilité de moyens de desserte onéreux d'autre part, se traduit par la création d'une ville nouvelle de 250 000 habitants en 1985 à Survilliers.

Le principe d'une ville nouvelle de 250 000 personnes à la même date dans la vallée de la Marne est maintenu. Le Bourget est maintenu dans ses fonctions actuelles et la partie est de la Région Parisienne ne connaît pas un développement aussi important que dans le précédent scénario.

L'aéroport de Roissy est maintenu dans les dimensions minima compatibles avec sa fonction aéronautique, soit 70 000 emplois. Aucune activité industrielle n'est implantée dans les zones situées à proximité immédiate de l'aéroport, sinon au nord, dans une partie de la ville nouvelle de Survilliers.

2) La description du système en 1985

Les centres d'activité

3 centres importants : la vallée de la Marne, l'aéroport et Survilliers. La vallée de la Marne, dont la population active s'élève à 105 000 personnes, est une ville "complète" fonctionnant comme centre tertiaire et industriel.

L'aéroport, centre de loisirs multi-régional et zone industrielle de moyenne importance, joue un rôle comme centre tertiaire non seulement pour les passagers et les employés, mais, dans une certaine mesure, pour Survilliers et pour les agglomérations voisines en raison de la proximité, et, paradoxalement, de la relative importance de cette ville nouvelle.

La ville nouvelle de Survilliers est le lieu de résidence de quelque 25 000 personnes travaillant directement ou indirectement en raison du centre d'activités de Roissy, 15 000 d'entre elles occupant un emploi sur l'aéroport lui-même. Restent 80 000 personnes actives dont 15 000 environ travaillent dans l'agglomération parisienne. Les 65 000 emplois restant résultent pour une grande part de l'implantation d'entreprises qui, en raison de la proximité de l'aéroport, auront préféré s'installer à Survilliers plutôt qu'à Beauvais ou à Creil, ou même que dans d'autres agglomérations de la Région Parisienne.

La pression sur le sud de la vallée de l'Oise se maintient mais une partie est reportée au nord-est. Les agglomérations de l'Oise autres que Survilliers souffrent du développement de cette ville.

Les centres d'habitat et de services

	Population employée sur l'aéroport (P 1)	Population employée à des activités localisées à 5 km de l'aéroport (P 2)	Personnel navigant (P 3)	Population employée induite par les besoins de P 1 à P 3	Ensemble
Logements occupés en 1985	52 000	Néant	11 000	22 000	85 000
dont logements construits depuis 1970	40 000	Néant	85 000	16 500	65 000

La vallée de la Marne et Survilliers - combinés à l'aéroport pour certains services - deviennent les deux centres urbains les plus importants du nord et de l'est de la région parisienne et du sud de la vallée de l'Oise.

Les facteurs de développement de Survilliers - ville nouvelle créée en premier lieu pour répondre aux besoins de l'aéroport - ne résident cependant pas à titre principal dans l'aéroport. Environ 75 % des logements de la ville sont créés pour des habitants qui ne participent pas, directement ou indirectement, aux activités de l'aéroport.

La réussite de la ville de Survilliers suppose donc un effort considérable d'équipement et de création d'activités. Une université devrait y être implantée.

Environ 45 000 personnes travaillant sur l'aéroport, soit 65 % du total, ne résideraient ni à Survilliers, ni dans la vallée de la Marne. Ainsi la création de la ville nouvelle de Survilliers, centre urbain créé au nord de l'aéroport et à proximité immédiate, ne résout pas plus que dans les autres scénarios le problème du logement du personnel de l'aéroport.

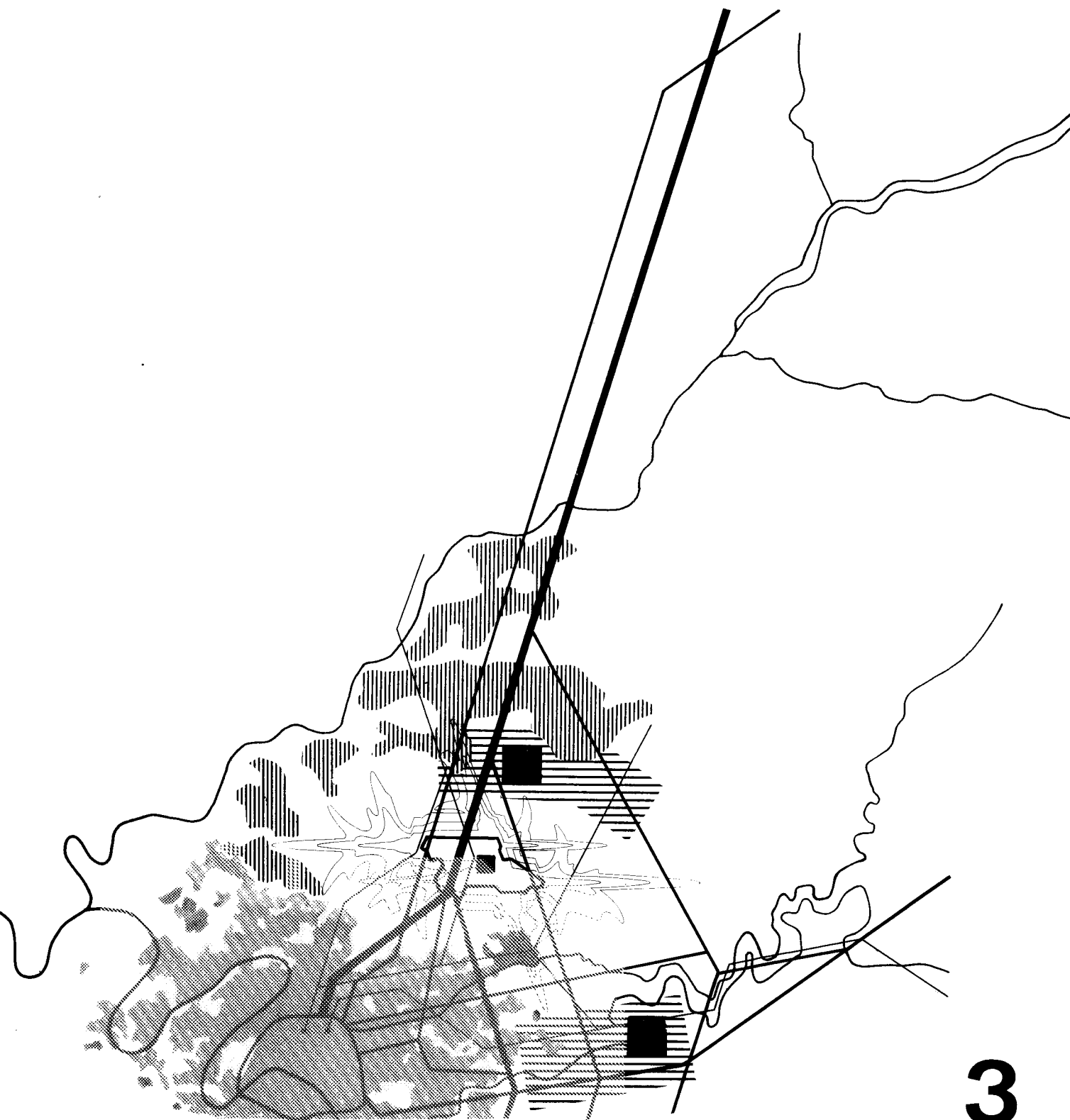
Les voies de transport terrestres

Le scénario exige le doublement de l'autoroute A 1 entre l'aéroport et Survilliers et l'aménagement de la RN 2 vers Dammartin.

Les migrations alternantes des 15 000 personnes habitant Survilliers et travaillant à Paris suscitent un trafic non négligeable qui accroît les difficultés d'accès sur Paris. La rentabilité de la liaison ferrée aéroport-Survilliers n'est pas certaine, son coût étant élevé et son taux d'utilisation risquant d'être faible, compte tenu de la proximité de l'aéroport et des ruptures de charge en bout de ligne.

Les espaces non affectés à l'urbanisation.

La pression sur les terrains affectés à l'agriculture et sur les sites forestiers sera très forte dans le département de l'Oise.



Forêts

Zone d'urbanisation

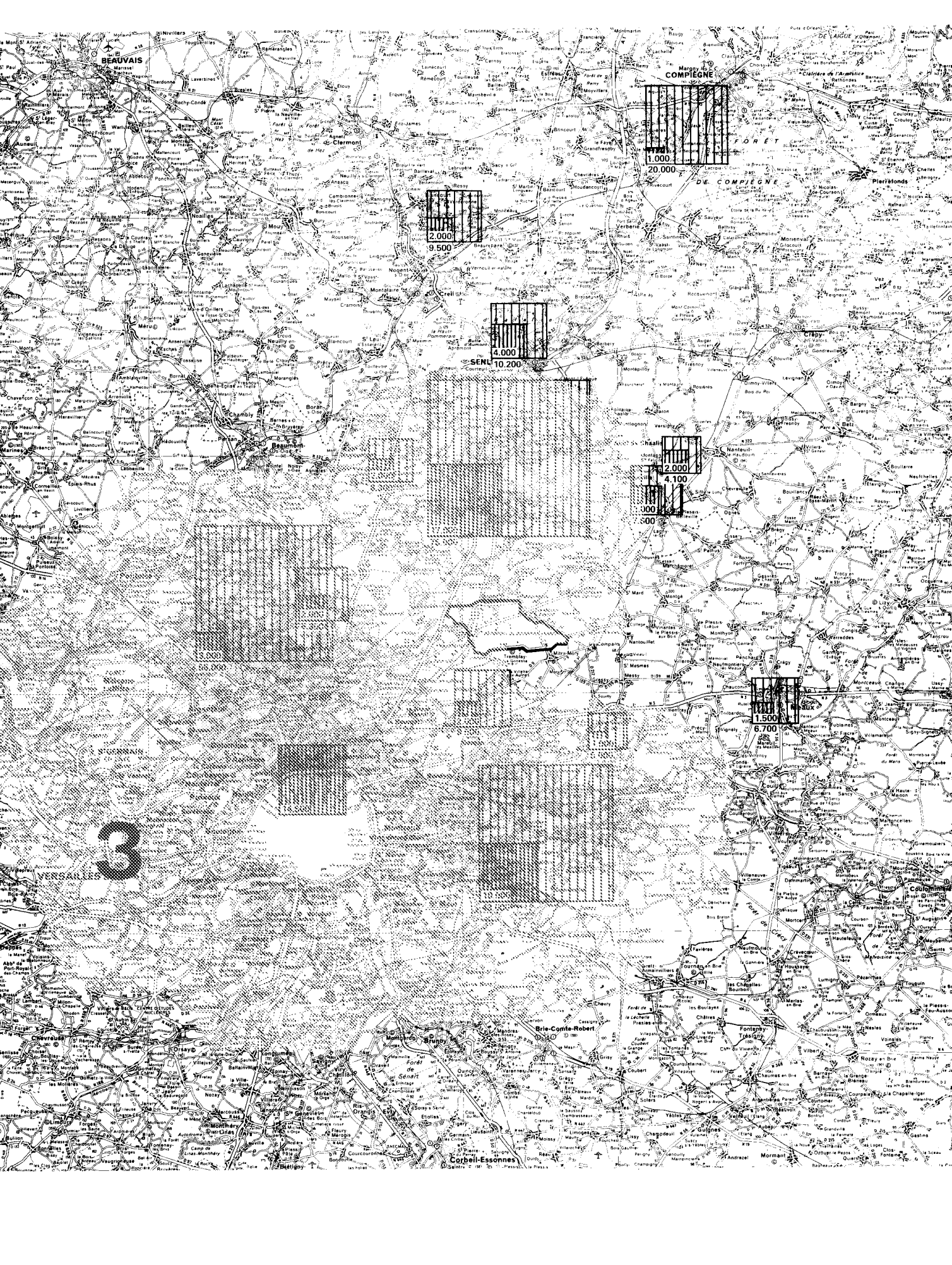
Centre d'activités

SCENARIO 3

Localisation et nombre des logements construits entre 1970 et 1985
pour la population travaillant à Roissy-en-France

Secteur géographique	Estimation du nombre de logements construits entre 1970 et 1985	
	Pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport (1)	Pour l'ensemble de la population du secteur géographique (2)
SURVILLIERS - DAMMARTIN	17 000	75 000
LUZARCHES	2 000	6 300
DOMONT	2 000	8 300
SENLIS	4 000	10 200
PLESSIS-BELLEVILLE	3 000	7 600
NANTEUIL	2 000	4 100
CREIL - PONT-STE-MAXENCE	2 000	9 500
COMPIEGNE	1 000	20 000
AULNAY - SEVRAN	2 000	9 500
VALLEE DE MONTMORENCY	3 000	55 000
VALLEE DE LA MARNE	10 000	43 000
MEAUX	1 500	6 700
JABLINES - CLAYE-SOUILLY	1 000	5 000
RESTE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE	14 500	-
T O T A L	65 000	

- (1) Population travaillant sur l'aéroport + population employée à des activités localisées pour des avantages de proximité à moins de 5 km de l'aéroport + personnel navigant + personnes travaillant pour les besoins des populations énoncées précédemment.
- (2) Les chiffres de cette colonne indiquent le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les secteurs géographiques accueillant la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes : une agglomération comptant 20 000 habitants ou plus en 1970 ne doublera pas sa population en principe avant 1985 ; la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne doit pas dépasser 20 % et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, se situera entre 20 et 5 % - Une exception : les centres d'habitat nouveaux de 5 000 à 10 000 logements situés à environ 10 - 15 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourront avoir jusqu'à 30 % de leur population active travaillant sur l'aéroport.



3) Processus et moyens de réalisation du scénario

- La ville nouvelle de Surveilliers doit être entreprise immédiatement et offrir en 1973, au moment de l'ouverture de l'aéroport, une image de marque qui la rende crédible et attractive aux yeux du personnel de l'aéroport. En 1980, elle devrait compter au moins 50 000 logements. Cette rapidité de réalisation s'impose avec une urgence d'autant plus grande que dès que le principe d'une urbanisation au nord de Roissy sera connu, les projets et les réalisations concurrentes risquent de se multiplier dans la même zone.

- La réalisation des voies de transports terrestres liées à ce scénario ne pose pas de problèmes particuliers.

4) Appréciation du système

Le principe d'une ville nouvelle supplémentaire semblera difficile à accepter quand des projets plus anciens ont été refoulés. L'organisation urbaine de la Seine-Saint-Denis paraît plus difficile. Le rééquilibrage vers l'est de la croissance de la Région Parisienne n'est pas contesté, mais il est moins affirmé que dans le scénario précédent. Le principe de radio-concentrisme rejeté par le Schéma Directeur de la Région Parisienne est en fait rétabli.

Davantage qu'une ouverture vers le nord, ce système crée un blocage du développement dans la Région Parisienne. Une grande partie de la croissance du département de l'Oise doit s'opérer au profit de la seule ville nouvelle de Surveilliers qui, de plus et surtout, concentrera en elle les fonctions urbaines les plus intéressantes et les plus nombreuses. La ville nouvelle de Surveilliers donne indirectement à l'aéroport une fonction de centre urbain, la ville et l'aéroport fonctionnant en bipôle et formant ensemble un centre d'attraction tertiaire, industriel et de loisirs important. Mais le problème du logement du personnel de l'aéroport n'est pas résolu par la création de Surveilliers et les migrations alternantes entre cette ville nouvelle et Paris compliquent le problème déjà difficile de l'écoulement du trafic sur A 1. Enfin, une partie du site de Surveilliers se trouve en zone de bruit, ce qui complique singulièrement la mise au point d'un projet de ville nouvelle.

SCENARIO 4 - LA VILLE NOUVELLE DE LA VALLEE DE LA MARNE ET MEAUX

POINTS D'APPUI PRIVILEGES DE L'AEROPORT

1) Le principe

Prendre appui sur la vallée de la Marne pour résoudre les problèmes posés par Paris-Nord.

Ce choix est dicté par l'existence de nombreux facteurs favorables : réceptivité des sites, liaisons routières commodés et facilement améliorables, situation entre Orly et Roissy. On recherchera la croissance des agglomérations existantes (Meaux...) et on en créera de nouvelles (ville nouvelle de la Vallée de la Marne, Jablines...). Les liaisons seront améliorées par l'aménagement des axes existants, principalement routiers, ou par la réalisation d'axes prévus au schéma directeur routier de la Région Parisienne (G 4 et B 4).

L'aéroport de Roissy comprend les 70 000 emplois liés aux services aéronautiques. Les implantations commerciales ou de bureaux sur l'aéroport seront freinées, mais non pas totalement exclues : 1 000 à 2 000 emplois correspondant à ces activités pourront être créés dans la zone centrale de l'aéroport. De même, un certain nombre de zones industrielles seront créées à proximité de l'aéroport ou maintenues, en particulier celle de Mitry-Mory, principalement vers l'est, de manière, d'une part à libérer l'autoroute A 1, d'autre part à rapprocher les zones d'activités des zones d'habitat.

2) La description du système en 1985

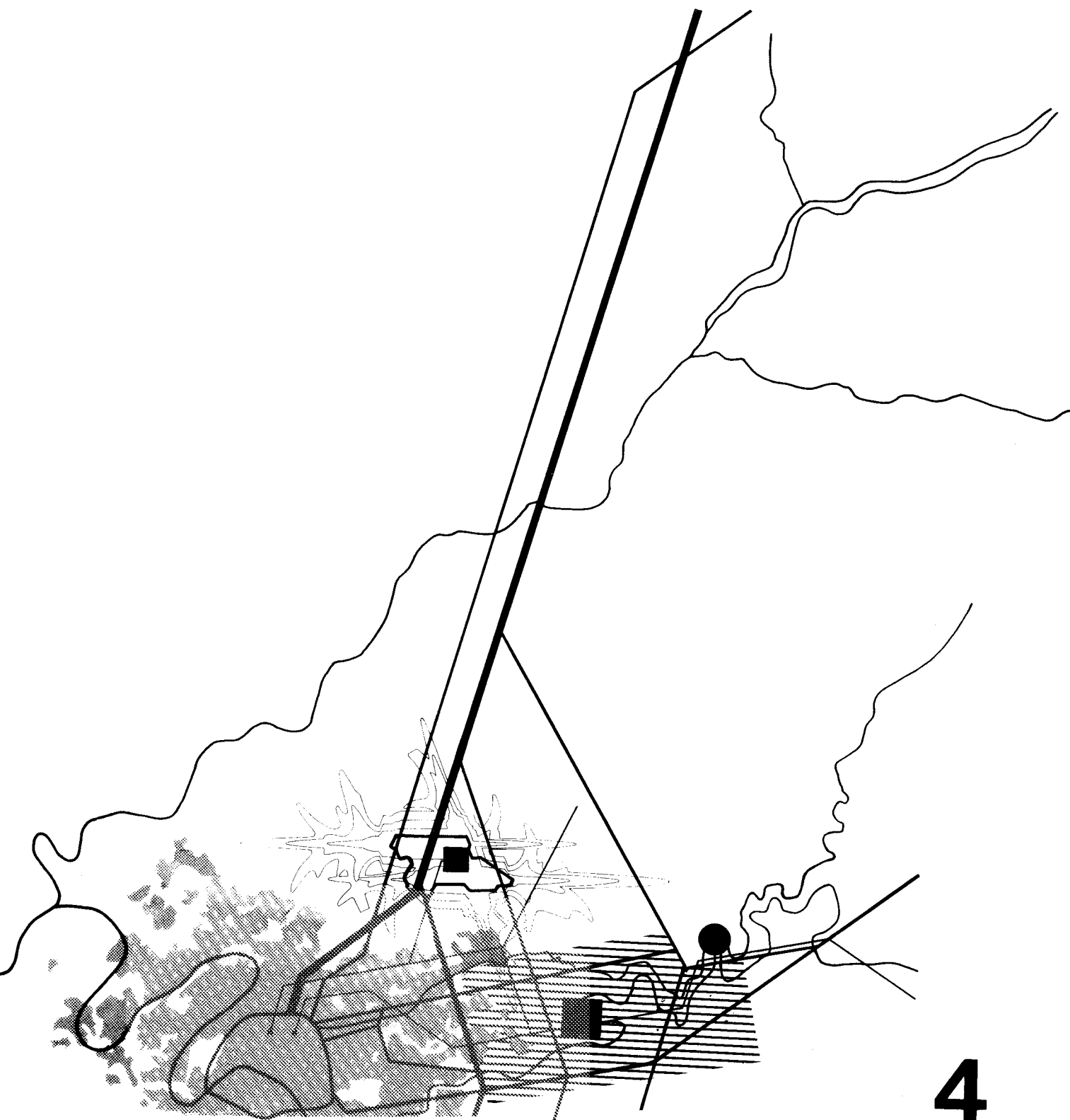
Les centres d'activités

Les établissements dont l'activité ne justifie pas une implantation aux abords immédiats de l'aéroport, ou voulant échapper aux contraintes de bruit, seront orientés vers les zones prévues pour le développement de l'urbanisation : Meaux et la ville nouvelle de la vallée de la Marne. Un certain nombre d'établissements seraient peut-être intéressés par une implantation entre Orly et Roissy si les liaisons entre ces aéroports sont facilitées.

Les centres d'habitat et de services

	Population employée sur l'aéro- port (P 1)	Population employée à des activités localisées à 5 km de l'aéroport (P 2)	Personnel navigant (P 3)	Population employée induite par les besoins de P 1 à P 3	Ensemble
Logements occu- pés en 1985	54 000	9 000	11 000	26 000	100 000
dont logements construits de- puis 1970	40 500	6 500	8 500	19 500	75 000

Ce scénario n'apporte pas une solution significativement meilleure que celle de Surveilliers au problème du logement du personnel employé à Paris-Nord ou dans sa proximité, bien qu'il utilise la tendance naturelle des implantations de logements le long des liaisons habitat-travail.



Forêts

Zone d'urbanisation

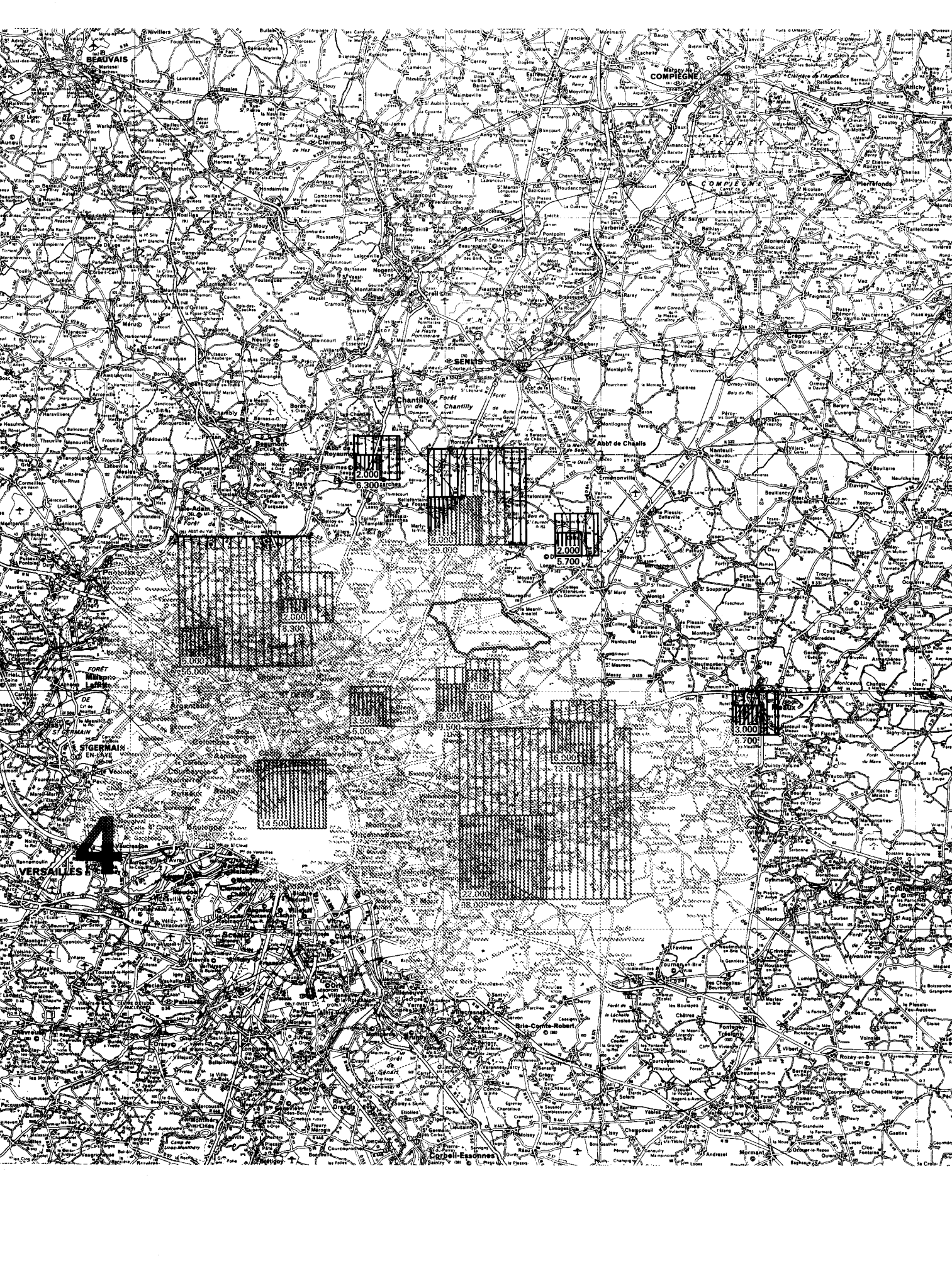
Centre d'activités

SCENARIO 4

Localisation et nombre des logements construits entre 1970 et 1985
pour la population travaillant à Roissy-en-France

Secteur géographique	Estimation du nombre de logements construits entre 1970 et 1985	
	Pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport (1)	Pour l'ensemble de la population du secteur géographique (2)
VALLEE DE LA MARNE	22 000	88 000
MEAUX	3 000	6 700
JABLINES - CLAYE-SOUILLY	6 000	13 000
VAUJOURS - COURTY	500	1 500
VILLEPINTE	1 500	3 200
AULNAY - SEVRAN	5 000	9 500
LE BOURGET	3 500	5 000
VALLEE DE MONTMORENCY	5 000	55 000
RESTE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE	14 500	-
SURVILLIERS	8 000	29 000
DAMMARTIN EN GOELE	2 000	5 700
DOMONT	2 000	8 300
LUZARCHES	2 000	6 300
T O T A L	75 000	

- (1) Population travaillant sur l'aéroport + population employée à des activités localisées pour des avantages de proximité à moins de 5 km de l'aéroport + personnel navigant + personnes travaillant pour les besoins des populations énoncées précédemment.
- (2) Les chiffres de cette colonne indiquent le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les secteurs géographiques accueillant la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes : une agglomération comptant 20 000 habitants ou plus en 1970 ne doublera pas sa population en principe avant 1985 ; la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne doit pas dépasser 20 % et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, se situera entre 20 et 5 % - Une exception : les centres d'habitat nouveaux de 5 000 à 10 000 logements situés à environ 10 - 15 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourront avoir jusqu'à 30 % de leur population active travaillant sur l'aéroport.



En fait la répartition de l'habitat associé aux activités de l'aéroport est proche de celle du scénario précédent, la modification portant surtout sur le nombre des logements implantés dans la vallée de la Marne et à Survilliers.

Les voies de transport terrestres

Le scénario utilise les capacités résiduelles de C 1, du CD 212, prolongement de G 4 jusqu'à Roissy, et de A 1 au nord de l'aéroport jusqu'à Survilliers. Un débranchement ferroviaire à Mitry-Mory sur la ligne de Paris-Soissons pour desservir Claye-Souilly pourrait être envisagé en raison de l'urbanisation dense au nord de la RN 3.

Les espaces non affectés à l'urbanisation

Les massifs forestiers du nord de Roissy sont libérés d'une bonne partie de la pression qui s'exercerait sur eux dans le cas d'une urbanisation exclusive de cette zone.

Le secteur de Jablines posera un délicat problème d'intégration entre les loisirs et l'urbanisation.

3) Processus et moyens de réalisation

Avant 1975 : - débiter les travaux de l'un des axes G 4 ou B 4

- porter le nombre des logements de la ville nouvelle de la Marne à 30 000
- réaliser 2 500 logements à Vaujours-Courty et 3 000 à Claye-Souilly - Jablines.

Avant 1980 : la ville nouvelle de la Marne devrait compter au moins 60 000 logements.

4) Appréciation du système

En accord avec le Schéma Directeur de la Région Parisienne, ce scénario apporte des atouts supplémentaires à l'axe vallée de la Marne.

Les infrastructures routières nécessaires (G 4 et B 4) sont réalisables sans que leur coût soit trop élevé, compte tenu de leur tracé et de la nature des zones traversées.

Les infrastructures ferrées seront celles prévues en tout état de cause pour relier Paris à Roissy.

Ce scénario comme tous les autres ne résout les problèmes du logement du personnel employé qu'en répartissant l'habitat entre un grand nombre d'agglomérations. Par contre, il est susceptible d'apporter une solution aux problèmes des migrations alternantes sur Paris pour la population habitant actuellement en vallée de la Marne.

SCENARIO 5 - COMPIEGNE ET LA VALLEE DE L'OISE JUSQU'A CREIL

1) Le principe

La politique de desserrement des activités de la Région Parisienne s'appuie, au nord de la région, sur les agglomérations de la vallée de l'Oise, à commencer par Compiègne.

L'ambition de cette politique est de créer sur la vallée de l'Oise un premier centre urbain important capable de procurer sur place la plus grande part des emplois nécessaires à sa population.

L'aéroport de Roissy est contenu pour l'essentiel dans les dimensions minima compatibles avec sa fonction aéronautique : 70 000 emplois. Aucune activité industrielle n'est implantée dans les zones à proximité immédiate. La zone centrale de l'aéroport ne reçoit aucun bureau ou commerce au-delà de ce qui est nécessaire pour les passagers et le personnel.

2) La description du système en 1985

Les centres d'activités

L'aéroport, centre de loisirs multi-régional et zone industrielle de moyenne importance, joue un rôle de centre tertiaire essentiellement pour les passagers et pour les employés.

Compiègne aurait 20 000 emplois nouveaux dont 12 000 ou 13 000 tertiaires. Les autres points forts seraient d'abord Creil - Pont-Ste-Maxence, et ensuite Senlis. Le développement de Survilliers, dans ce scénario comme dans tous ceux qui prévoient un développement de l'habitat au nord de l'aéroport, sera inévitable et s'accompagnera nécessairement de l'implantation d'activités.

On notera également que dans ce scénario le développement prévu pour la ville nouvelle de la Marne est aussi important que dans l'hypothèse d'une ville nouvelle à Survilliers ou d'un système fondé sur les propositions du schéma directeur de la Région Parisienne (scénarios 2 et 3). La croissance du Bourget est limitée.

Les centres d'habitat et de services

	Population employée sur l'aéro- port (P 1)	Population employée à des activités localisées à 5 km de l'aéroport (P 2)	Personnel navigant (P 3)	Population employée induite par les besoins de P 1 à P 3	Ensemble
Logements occu- pés en 1985	52 000	Néant	11 000	22 000	85 000
dont logements construits depuis 1970	40 000	Néant	8 000	16 500	65 000

Compiègne - avec 110 000 habitants, un nouveau centre ou un centre ancien rénové et une université - devient la ville tertiaire principale de la vallée de l'Oise. Cette perspective, plus forte que celle qui a été proposée dans le Livre Blanc de l'O.R.E.A.V. de l'Oise-Aisne (un peu plus de 90 000 habitants en 1985), repose sur une volonté très ferme de développer Compiègne. L'implantation de nouvelles zones d'habitat et d'activités est systématiquement favorisée à Compiègne, mais il est évident que cette politique de croissance ne se fonde pas sur la création de l'aéroport et ne lui doit pratiquement rien : 2 000 logements seulement sont construits à Compiègne en raison de cette infrastructure d'ici 1985.

En fait, au nord de Roissy, une fois encore, l'habitat nouveau suscité par les besoins de l'aéroport bénéficie en premier lieu à Survilliers, Senlis et la zone Creil - Pont-Ste-Maxence.

Tandis qu'au sud, le nombre de personnes travaillant sur l'aéroport et résidant dans la vallée de la Marne ou dans le reste de l'agglomération parisienne demeure beaucoup plus élevé que celui de ceux qui habitent au nord.

Les voies de transport terrestres

Trois opérations principales apporteraient leur soutien à ce scénario,

- le doublement de la RN 17
- la réalisation de A 88 et surtout son prolongement le long de la vallée de l'Oise en amont de Persan-Beaumont
- la déviation, à Compiègne, de la RN 31.

Par contre, la prolongation au nord de Roissy de la voie ferrée qui, venant de Paris, traverserait l'aéroport ne paraît pas plus justifiée que dans les autres scénarios par des raisons de rentabilité immédiate.

Les espaces non affectés à l'urbanisation

La pression sur les terrains agricoles sera considérable. La compétition entre urbanisation, loisirs et exploitations forestière et agricole sera extrêmement vive, les risques les plus forts provenant d'ailleurs davantage de l'urbanisation diffuse, toujours possible, que de la croissance des agglomérations existantes.



5

Forêts

Zone d'urbanisation

Centre d'activités

SCENARIO 5

Localisation et nombre des logements construits entre 1970 et 1985
pour la population travaillant à Roissy-en-France

Secteur géographique	Estimation du nombre de logements construits entre 1970 et 1985	
	Pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport (1)	Pour l'ensemble de la population du secteur géographique (2)
COMPIEGNE	2 500	20 000
CREIL - PONT-STE-MAXENCE	5 500	20 000
VALLEES DE LA BRECHE ET DU THERAIN	500	5 000
SENLIS	5 500	15 000
SURVILLIERS	9 000	32 000
NANTEUIL	3 500	7 000
VILLERS-COTTERETS - LA FERTE-MILON - CREPY-EN-VALOIS	500	4 500
DAMMARTIN	2 000	5 700
LUZARCHES	2 000	6 300
DOMONT	2 000	8 300
VALLEE DE MONTMORENCY	5 000	55 000
LE BOURGET	1 500	3 000
AULNAY - SEVRAN	3 500	9 500
VALLEE DE LA MARNE	10 000	43 000
RESTE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE	12 000	-
T O T A L	65 000	

(1) Population travaillant sur l'aéroport + population employée à des activités localisées pour des avantages de proximité à moins de 5 km de l'aéroport + personnel navigant + personnes travaillant pour les besoins des populations énoncées précédemment.

(2) Les chiffres de cette colonne indiquent le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les secteurs géographiques accueillant la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes ; une agglomération comptant 20 000 habitant ou plus en 1970 ne doublera pas sa population en principe avant 1985 ; la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne doit pas dépasser 20% et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, se situera entre 20 et 5% - Une exception : les centres d'habitat nouveaux de 5 000 à 10 000 logements situés à environ 10 - 15 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourront avoir jusqu'à 30% de leur population active travaillant sur l'aéroport.



5

3) Processus et moyens de réalisation

Avant 1973 :

- Lancer une importante opération à Compiègne : université, habitat, zone d'activités.
- Lancer une opération de moindre envergure, et portant essentiellement sur l'habitat, à Senlis
- Développer la capacité d'accueil industrielle de Pont-Ste-Maxence et entre Pont-Ste-Maxence et Creil.

Entre 1973 et 1980 :

- Commencer les travaux de doublement de la RN 17
- Créer un nouveau centre ou rénover l'ancien à Compiègne. Porter la population de la ville à 100 000 habitants
- Commencer A 88 - Achever la déviation de la RN 32 à Compiègne.

4) Appréciation du système

La crédibilité de ce schéma repose sur la fermeté et la rapidité avec laquelle la politique de desserrement des activités de la Région Parisienne sera mise en œuvre. L'esprit du Schéma Directeur de la Région Parisienne est respecté, le report d'une partie des activités de cette région étant assuré le plus loin possible au nord.

Le développement de Compiègne est peut-être suffisant pour constituer pour les personnes vivant dans la vallée de l'Oise au nord de cette ville un point d'ancrage les dissuadant d'aller travailler à Paris.

Le principe d'aménagement du scénario consistant principalement à développer la vallée de l'Oise, les problèmes de l'aéroport ne sont résolus pour leur plus grande part que bien au sud de Compiègne, à Survilliers notamment, qui devient une agglomération de près de 100 000 habitants et, au sud de l'aéroport lui-même, dans la vallée de la Marne et l'agglomération parisienne.

La réalisation des moyens de desserte est très coûteuse et viendra évidemment en plus de ce qui demeure nécessaire, en tout état de cause, pour la Région Parisienne, au sud de l'aéroport. Mais le coût au kilomètre des infrastructures est beaucoup moins élevé qu'en Région Parisienne.

SCENARIO 6 - COMPIEGNE ET DEVELOPPEMENT LE LONG DE L'AUTOROUTE A 1 ENTRE COMPIEGNE ET SENLIS

1) Le principe

La politique de desserrement des activités de la Région Parisienne s'appuie au nord de la région, sur Compiègne et, entre Compiègne et Roissy, sur des groupements urbains successifs étagés entre A 1 et le tracé projeté pour A 16. Survilliers et Senlis prennent une grande importance. Les échangeurs de A 1 localisent le développement ultérieur.

Ce scénario, très proche du précédent, s'en distingue par l'importance particulière accordée à l'autoroute comme facteur de localisation et de croissance économique.

Le rôle de Survilliers et de Senlis comme centres industriels et tertiaires étant renforcé, l'aéroport de Roissy, qui demeure un centre d'activités très important, est contenu dans les dimensions minima compatibles avec ses fonctions aéronautiques : 70 000 emplois. Aucune activité industrielle n'est implantée dans les zones à proximité immédiate. La zone centrale de l'aéroport ne reçoit aucun bureau ou commerce au-delà de ce qui est nécessaire pour les passagers et le personnel.

2) La description du système en 1985

	Population employée sur l'aéroport (P 1)	Population employée à des activités localisées à 5 km de l'aéroport (P 2)	Personnel navigant (P 3)	Population employée induite par les besoins de P 1 à P 3	Ensemble
Logements occupés en 1985	52 000	Néant	11 000	22 000	85 000
dont logements construits depuis 1970	40 000	Néant	8 500	16 500	65 000

Qu'il s'agisse des centres d'activité ou des centres d'habitat et de services, aucune différence significative ne distingue ce scénario du précédent, du moins si l'on s'en tient aux seuls indicateurs numériques. La croissance de Compiègne, à peu près totalement indépendante de l'existence de l'aéroport, est la même. Les opérations sur Creil, Pont-Ste-Maxence et Senlis sont légèrement modifiées à l'avantage de cette dernière ville. La population totale de Survilliers est identique bien qu'une proportion légèrement plus élevée de ses actifs aille travailler sur l'aéroport.



6

Forêts

Zone d'urbanisation

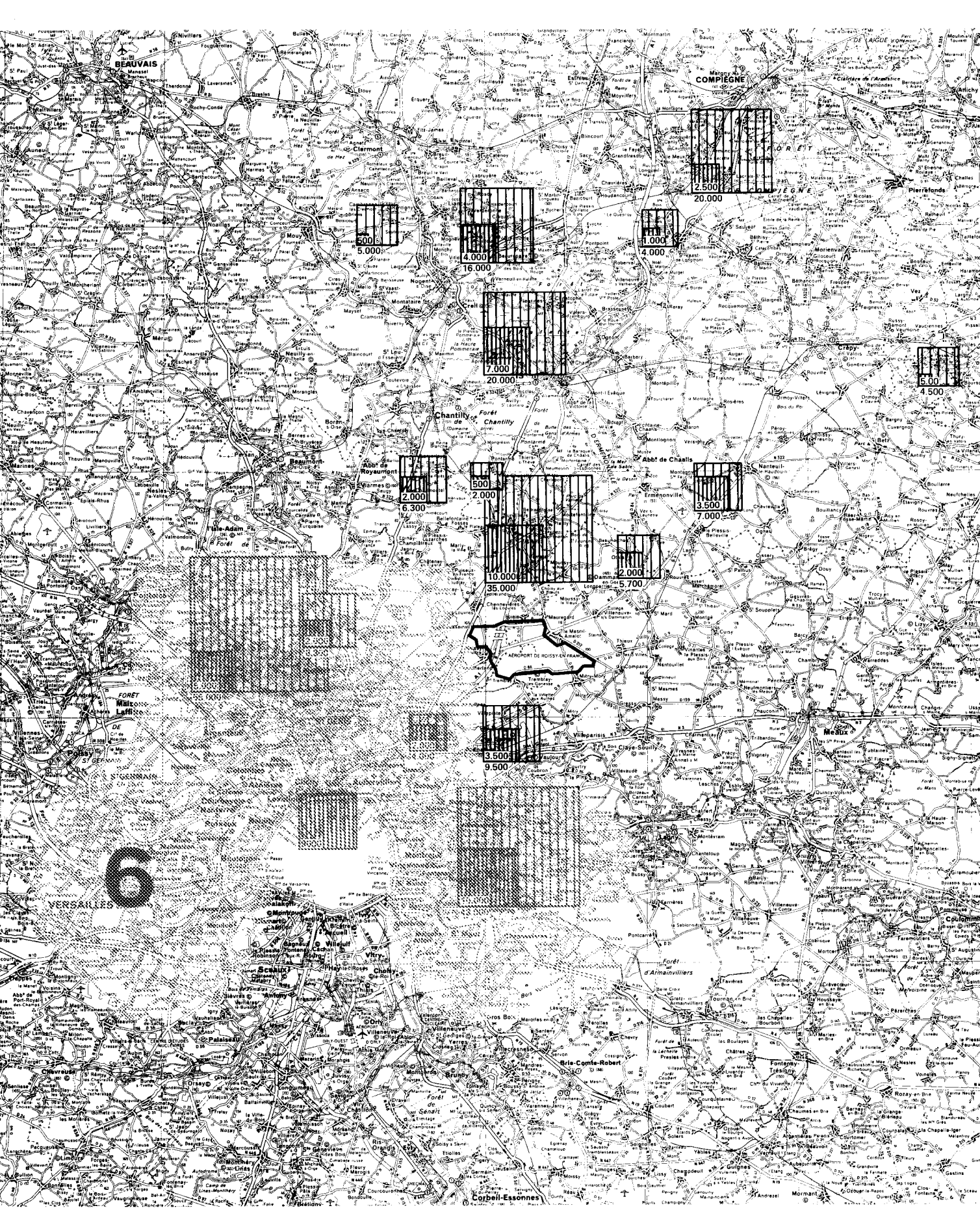
Centre d'activités

SCENARIO 6

Localisation et nombre des logements construits entre 1970 et 1985
pour la population travaillant à Roissy-en-France

Secteur géographique	Estimation du nombre de logements construits entre 1970 et 1985	
	Pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport (1)	Pour l'ensemble de la population du secteur géographique (2)
COMPIEGNE	2 500	20 000
VERBERIE	1 000	4 000
SENLIS	7 000	20 000
CREIL - PONT-STE-MAXENCE	4 000	16 000
VALLEES DE LA BRECHE ET DU THERAIN	500	5 000
SURVILLIERS	10 000	35 000
LA CHAPELLE EN SERVAL - ORRY LA VILLE	500	2 000
NANTEUIL	3 500	7 000
VILLERS-COTTERETS - LA FERTE-MILON - CREPY-EN-VALOIS	500	4 500
DAMMARTIN	2 000	5 700
LUZARCHES	2 000	6 300
DOMONT	2 000	8 300
VALLEE DE MONTMORENCY	5 000	55 000
LE BOURGET	2 000	4 000
AULNAY - SEVRAN	3 500	9 500
VALLEE DE LA MARNE	10 000	43 000
RESTE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE	9 000	—
T O T A L	65 000	

- (1) Population travaillant sur l'aéroport + population employée à des activités localisées pour des avantages de proximité à moins de 5 km de l'aéroport + personnel navigant + personnes travaillant pour les besoins des populations énoncées précédemment.
- (2) Les chiffres de cette colonne indiquent le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les secteurs géographiques accueillant la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes : une agglomération comptant 20 000 habitants ou plus en 1970 ne doublera pas sa population en principe avant 1985 ; la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne doit pas dépasser 20 % et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, se situera entre 20 et 5 % - Une exception : les centres d'habitat nouveaux de 5 000 à 10 000 logements situés à environ 10 - 15 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourront avoir jusqu'à 30 % de leur population active travaillant sur l'aéroport.



Les voies de transport terrestres.

Deux opérations importantes :

- doublement de A 1 de Compiègne à Paris
- déviation à Compiègne de la RN 32

On notera que l'urbanisation le long de l'autoroute favorise l'usage de la voiture individuelle et qu'un nombre d'emplois important à Survilliers et à Senlis appellera sur A 1 un trafic important à l'heure de pointe dans le même sens que celui de l'aéroport.

Les espaces non affectés à l'urbanisation.

La pression sur les terrains agricoles sera considérable.

3) Processus et moyens de réalisation

- Avant 1973 :
- Lancer une importante opération à Compiègne : université, habitat, zone d'activité
 - Faire un échangeur à Verberie
 - Amorcer un fort développement de Senlis
 - Développer l'habitat et les zones industrielles à Survilliers
 - Commencer les travaux de doublement de A 1 à partir de Compiègne.

- Entre 1973 et 1980 :
- Créer un nouveau centre à Compiègne ou rénover l'ancien. Porter la population de la ville à 100 000 habitants
 - Achever la déviation de la RN 32 à Compiègne.

4) Appréciation du système

La même que pour le scénario précédent. On rappellera notamment que le problème spécifique de l'aéroport, celui du logement du personnel qui travaille sur la base, n'est résolu, au nord, que par la croissance des villes les plus proches, ou par la création d'agglomérations nouvelles (Survilliers), et, au sud, par la ville nouvelle de la Marne et l'agglomération parisienne en général.

La répartition du développement des agglomérations de l'Oise favorise sans doute de manière excessive celles qui n'existent pas encore ou à peu près pas (Survilliers).

SCENARIO 7 - ECLATEMENT DES ELEMENTS DU SYSTEME URBAIN

1) Le principe

Les implantations d'activités et de logements se font spontanément, c'est-à-dire sont dispersées pour les logements, concentrées pour les activités, les restrictions qui seront imposées ne s'inspirent pour l'essentiel que de la limitation des implantations de logement en zones de bruit et de la conservation des espaces boisés. Selon le processus d'urbanisation habituellement observé, ces implantations se feront par grande consommation d'espaces non encore atteints par l'urbanisation.

L'aéroport de Roissy, outre les 70 000 emplois nécessaires à sa fonction aéronautique, attire dans sa zone centrale des emplois tertiaires (10 000) répartis entre les activités commerciales et les bureaux.

Des zones industrielles importantes se créent, contiguës à l'aéroport ou dans les zones bien desservies par la route ou la voie ferrée, en particulier au sud de Roissy, le long de A 1.

2) La description du système en 1985

Les centres d'activités

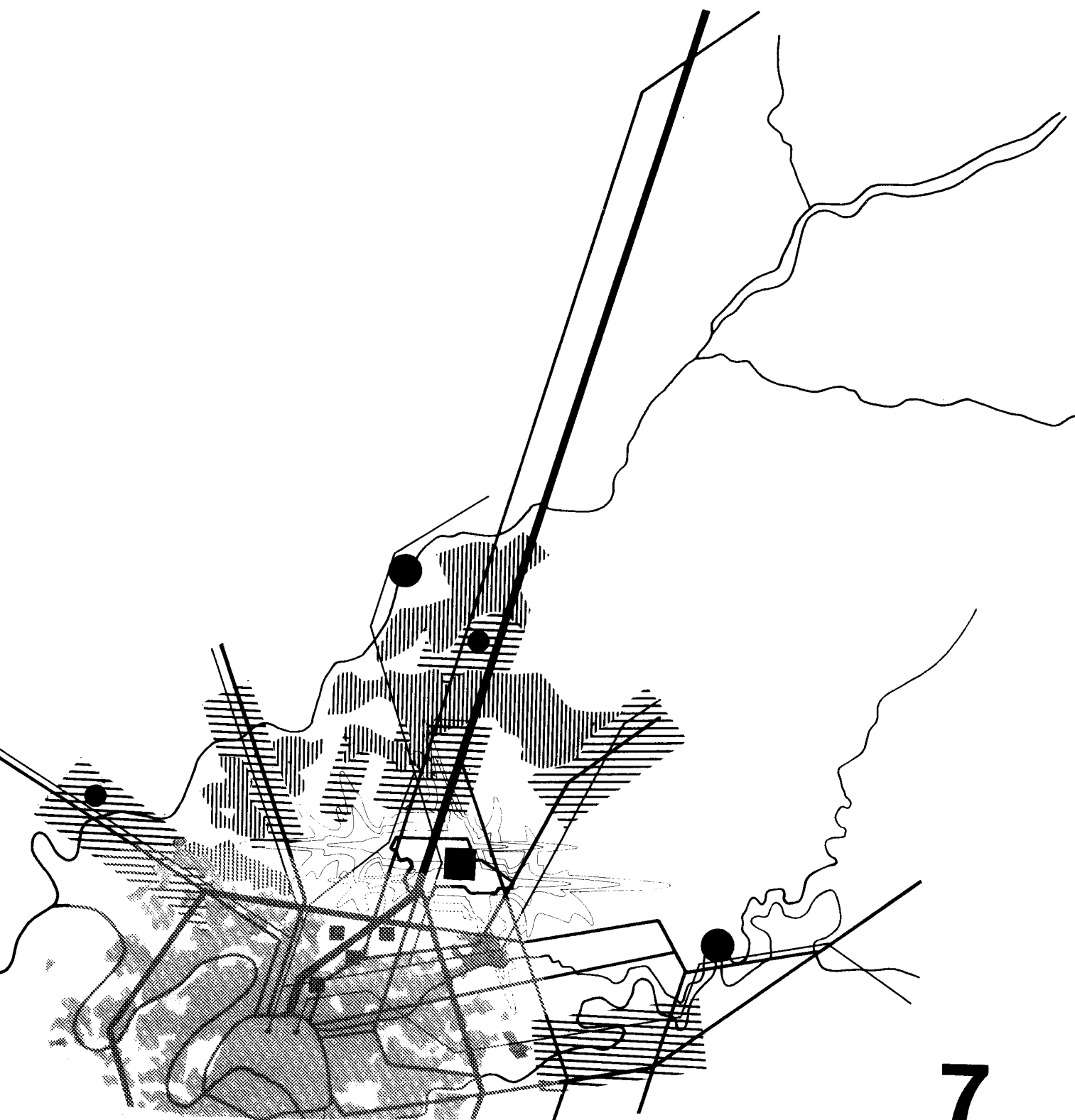
La zone de l'aéroport devient un centre important et concentré d'activités : en effet, les chefs d'entreprises disposant pour leurs nouveaux établissements de l'alternative Paris-Nord ou les centres actuels ou à créer (ville nouvelle de la vallée de la Marne, Compiègne, Creil...) dans les régions parisienne et picarde, choisiront vraisemblablement une implantation dans la zone de Paris-Nord.

Les centres d'habitat et de services

	Population employée sur l'aéroport (P 1)	Population employée à des activités localisées à 5 km de l'aéroport (P 2)	Personnel navigant (P 3)	Population employée induite par les besoins de P 1 à P 3	Ensemble
Logements occupés en 1985	59 000	22 000	11 000	28 000	120 000
dont logements construits depuis 1970	44 000	16 500	8 500	21 000	90 000

Les créations de logements sont destinées sans distinction aux populations travaillant à Paris, sur l'aéroport, ou sur les zones industrielles voisines de l'aéroport.

Un premier type de pression se fera sentir au plus près de la Région Parisienne par bourrage systématique des espaces libres, autour des gares de Surveilliers, St-Mard-Dammartin, Nanteuil le Haudouin, vallée de la Marne, y compris dans les zones de bruit, tendant à enserrer l'aéroport dans un tissu urbain inorganisé.



7

Forêts

Zone d'urbanisation

Centre d'activités

SCENARIO 7

Localisation et nombre des logements construits entre 1970 et 1985
pour la population travaillant à Roissy-en-France

Secteur géographique	Estimation du nombre de logements construits entre 1970 et 1985	
	Pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport (1)	Pour l'ensemble de la population du secteur géographique (2)
SENLIS	4 000	10 000
CREIL - PONT-STE-MAXENCE	2 000	9 500
SURVILLIERS	10 000	30 000
DAMMARTIN	2 000	5 700
PLESSIS-BELLEVILLE	3 000	7 600
NANTEUIL	2 000	4 100
LUZARCHES	2 000	6 300
DOMONT	2 500	10 300
VALLEE DE MONTMORENCY	5 000	55 000
LE BOURGET	6 000	10 000
AULNAY - SEVRAN	5 500	13 400
CLAYE-SOUILLY	5 000	13 000
VALLEE DE LA MARNE	5 000	13 000
RESTE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE	18 000	—
NON LOCALISABLE	18 000	—
T O T A L	90 000	

- (1) Population travaillant sur l'aéroport + population employée à des activités localisées pour des avantages de proximité à moins de 5 km de l'aéroport + personnel navigant + personnes travaillant pour les besoins des populations énoncées précédemment.
- (2) Les chiffres de cette colonne indiquent le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les secteurs géographiques accueillant la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes : une agglomération comptant 20 000 habitants ou plus en 1970 ne doublera pas sa population en principe avant 1985 ; la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne doit pas dépasser 20 % et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, se situera entre 20 et 5 % - Une exception : les centres d'habitat nouveaux de 5 000 à 10 000 logements situés à environ 10 - 15 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourront avoir jusqu'à 30 % de leur population active travaillant sur l'aéroport.



Un deuxième type de pression s'exercera, dans les vallées (Ysieux, Theve, Nonette) et en frange des massifs forestiers, vraisemblablement plus lié aux infrastructures routières qu'aux infrastructures ferrées.

Les centres de services importants restent Paris et l'aéroport. Mais sur les 90 000 logements à créer en raison de l'aéroport et des zones d'activités qui s'installent à proximité, 18 000, soit le cinquième, ne sont pas localisables, c'est-à-dire seront créés en raison d'intentions non prévisibles des promoteurs. En liaison directe avec l'habitat, on ne peut espérer que des services banaux car la dispersion des réalisations et l'absence de programmation interdisent un équipement plus important et plus complet.

Les voies de transport terrestres

La dispersion est un facteur favorable au mode de transport par voiture individuelle. Ce scénario ne nécessitera probablement pas de travaux nouveaux importants mais des aménagements du réseau routier actuel. La desserte Paris-Nord n'est pas mauvaise mais le risque d'une surcharge importante du réseau radial vers Paris est grand.

Le réseau ferré existant sera très utilisé mais il est peu probable que ces implantations spontanées donnent des concentrations assez fortes pour pouvoir justifier de nouveaux raccordements.

Les espaces non affectés à l'urbanisation seront, plus que dans aucun autre scénario, soumis à des pressions intenses : programmes de moins de 5 000 logements, demande diffuse de loisirs.

3) Processus et moyens de réalisation

Une partie des programmes d'équipement devra suivre les opérations des promoteurs et des chefs d'entreprise.

L'aménagement des zones ou des agglomérations comme Survilliers, Senlis, Creil, Pont-Ste-Maxence, Le Bourget et Claye Souilly, demeure cependant nécessaire. En effet, même dans ce scénario, 20 % seulement des logements nécessaires à la population travaillant sur l'aéroport ou à proximité seront construits dans des zones dont on ne peut préciser aujourd'hui la localisation. On sait, par contre, que 25 % de ces logements seront implantés dans des agglomérations situées au nord de l'aéroport et 55 % au sud.

4) Appréciation du système

Les intentions et les projets actuels de plusieurs promoteurs donnent une grande crédibilité à la partie de ce scénario qui suppose leur intervention spontanée. Cependant la croissance de la zone et de l'aéroport lui-même risque de se faire au détriment de la structuration de la Région Parisienne.

Les chances des agglomérations existantes, en particulier celles de l'Oise (Beauvais, Creil, Compiègne) sont peut-être sauvegardées mais non accrues. L'aéroport joue un rôle de centre urbain.

Une bonne répartition des fonctions urbaines est difficilement réalisable, en raison de l'éparpillement excessif de l'habitat. Il peut s'ensuivre d'importantes migrations alternantes.

SCENARIO 8 - MEGALOPOLIS : LA REGION PARISIENNE, ELEMENT D'UN SYSTEME
S'ETENDANT DE LA BASSE-SEINE AUX PAYS-BAS AVEC UNE VILLE
NOUVELLE DE 500 000 HABITANTS EN 1985 et 1 MILLION D'HABITANTS
EN L'AN 2000 A 60 KM AU NORD DE PARIS

1) Principe

Entre le Randstadt en Hollande et la Basse-Seine en France, des régions urbaines caractérisées par l'organisation très intégrée des fonctions des différentes villes les constituant existent ou sont en voie de formation : du nord au sud, le Randstadt, la Belgique, puis en cours d'aménagement, la région nord du territoire français, puis la Région Parisienne, enfin la Basse-Seine, encore sous la mouvance étroite de la Région Parisienne mais appelée, peut-être, à former une région relativement spécifique. Ces régions, sans former encore un ensemble continu, une bande ininterrompue d'espace urbanisé, paraissent capables de le devenir vers la fin du siècle : on se trouverait alors devant une mégalopolis.

La décision d'orienter la croissance urbaine et économique selon un tel axe pose un problème à l'échelle nationale. Si ce choix était pris, c'est dès aujourd'hui qu'il conviendrait de préparer le système d'aménagement qui, du Havre à la métropole Lilloise, créerait, en France, une zone de continuité dans le prolongement des régions urbaines des Pays-Bas et de la Belgique.

Ce système, pour ne parler que de la zone comprise entre la Région Parisienne et la Belgique, comprendrait en l'an 2000 une région nord reconvertie et restructurée, et, entre cette région et la capitale, deux villes nouvelles, l'une située à quelque 60 km de Paris et comptant un million d'habitants, l'autre, 60 km plus au nord avec une population de 500 000 personnes.

La première étape de ce scénario consiste à créer, d'ici 1985, au niveau de Verberie, c'est-à-dire à 60 km au nord de la capitale, une ville nouvelle de 500 000 habitants, en la concevant de telle manière que sa population puisse doubler avant la fin du siècle.

Simultanément l'effort de reconversion de la région nord serait augmenté.

Sans parler ici des implications nationales d'un tel parti, qui, par son ampleur, paraît exclusif d'une politique de soutien ou même d'accompagnement sur l'ensemble du territoire français, il apparaît clairement que la réussite de ce scénario suppose le bouleversement complet du schéma directeur de la Région Parisienne. La ville nouvelle de Verberie, relativement éloignée de Paris, devra très rapidement atteindre des dimensions et une concentration importantes afin d'offrir une alternative valable au regard d'autres pôles de la capitale et de la Région Parisienne. La création de Verberie exclut celle de la ville nouvelle de la Marne et peut-être celle de Trappes.

L'aéroport de Roissy est contenu dans les dimensions minima compatibles avec sa fonction aéronautique : soit 70 000 emplois.

Aucune activité tertiaire ou secondaire supplémentaire n'est admise dans l'enceinte de l'aéroport ou à proximité immédiate.

2) La description du système en 1985

Les centres d'activités

Verberie compte 215 000 actifs, dont 10 000 seulement travaillant sur l'aéroport (15 % environ du nombre total des emplois de l'aéroport). 100 000 emplois correspondent aux besoins de la population habitant la ville nouvelle. Restent plus de 100 000 emplois dont d'origine ne peut être due qu'à des apports extérieurs, le principal étant nécessairement fourni par la Région Parisienne, c'est-à-dire au détriment de la ville nouvelle de la Marne, et dans l'Oise, de l'ensemble des agglomérations existantes, notamment de Creil - Pont-Ste-Maxence, et, bien entendu, de Compiègne et Beauvais.

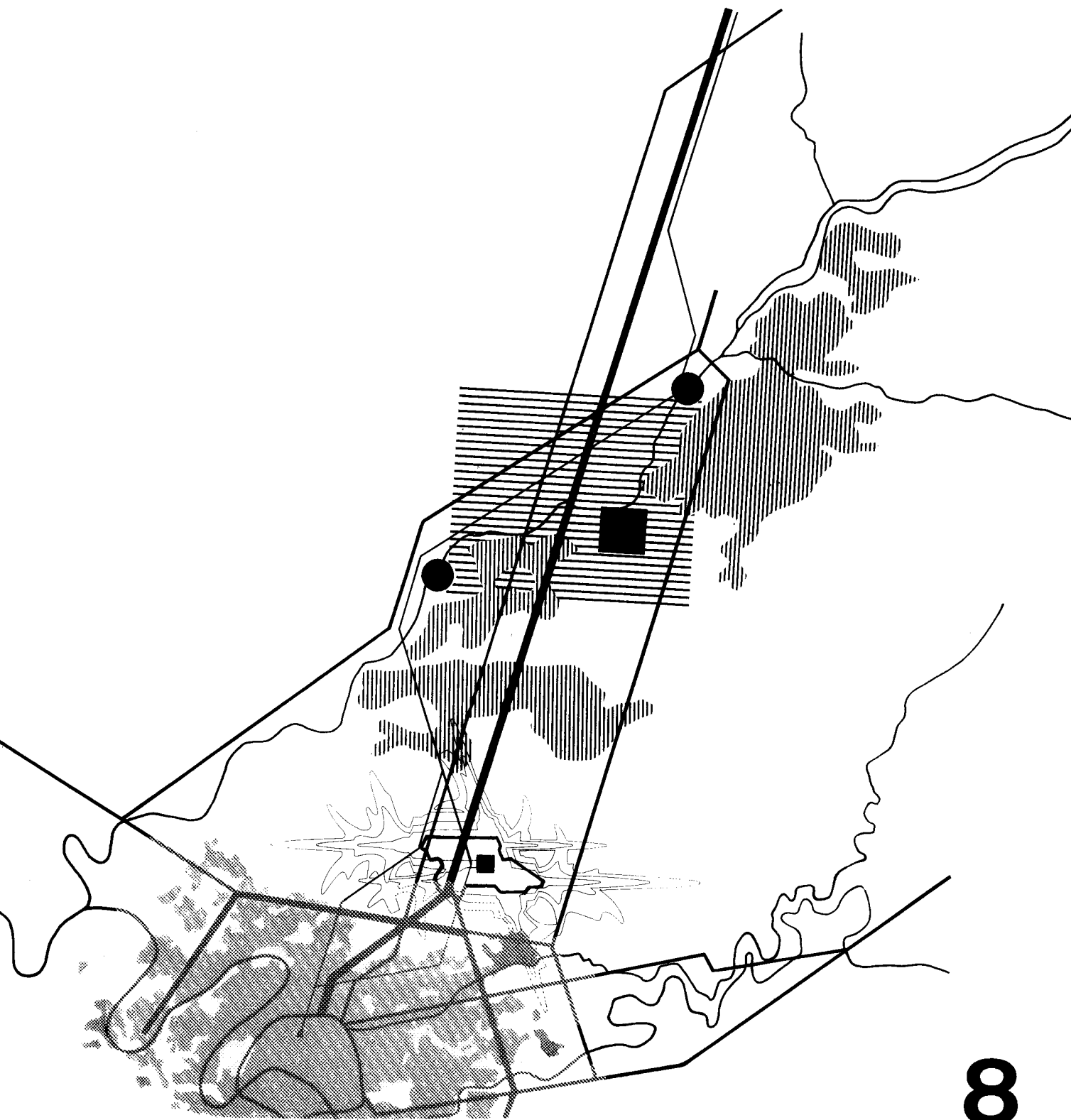
L'aéroport de Roissy est un centre d'activités très important.

Les centres d'habitat et de services

	Population employée sur l'aéroport (P 1)	Population employée à des activités localisées à 5 km de l'aéroport (P 2)	Personnel navigant (P 3)	Population employée induite par les besoins de P 1 à P 3	Ensemble
Logements occupés en 1985	52 000	Néant	11 000	22 000	85 000
dont logements construits depuis 1970	40 000	Néant	8 500	16 500	65 000

La réussite de la ville nouvelle de Verberie implique la concentration dans cette ville de tous les équipements de haut niveau, dont une université. Mais l'éloignement relatif de Roissy laisse planer un doute sur le nombre de personnes qui, travaillant sur cette base, consentirait à habiter la ville nouvelle : 10 000, soit le septième du total, paraît un maximum. Il en résulte que 55 000 logements, en comptant les besoins du personnel navigant, se répartiront dans d'autres villes autour de l'aéroport et vers le sud, jusque dans Paris.

D'autres agglomérations, existantes ou nouvelles (et il s'agira alors plutôt de grands ensembles), verront ainsi se gonfler le volume de leur habitat sans que lui corresponde nécessairement un accroissement des activités. Il s'ensuivra un ralentissement de l'équipement en services dans toutes ces villes.



8

Forêts

Zone d'urbanisation

Centre d'activités

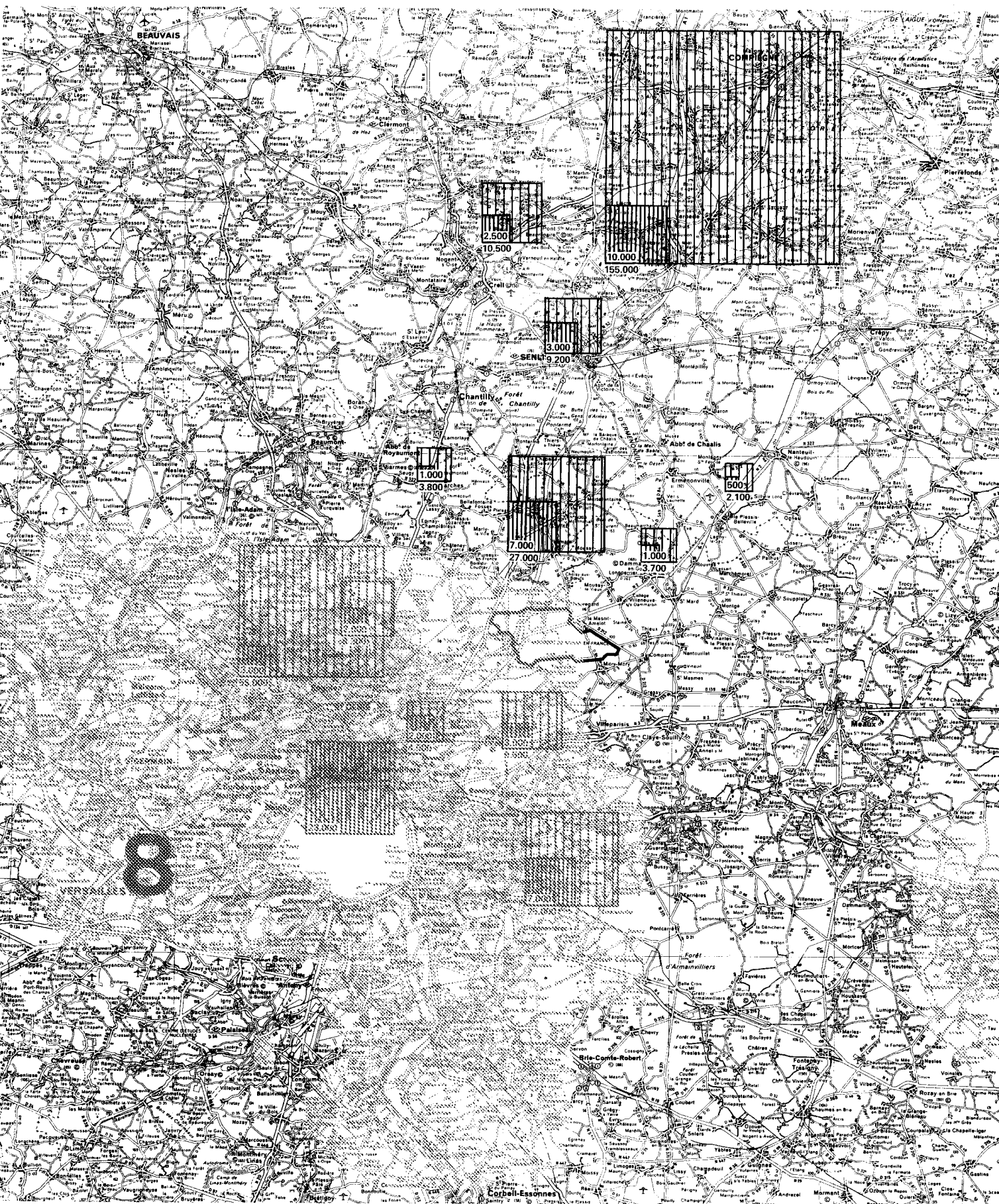
SCENARIO 8

Localisation et nombre des logements construits entre 1970 et 1985
pour la population travaillant à Roissy-en-France

Secteur géographique	Estimation du nombre de logements construits entre 1970 et 1985	
	Pour les besoins de la population travaillant en raison de l'aéroport (1)	Pour l'ensemble de la population du secteur géographique (2)
VILLE NOUVELLE DE VERBERIE	10 000	155 000
CREIL - PONT-STE-MAXENCE	2 500	10 500
SENLIS	3 000	9 200
SURVILLIERS	7 000	27 000
NANTEUIL	500	2 100
DAMMARTIN	1 000	3 700
LUZARCHES	1 000	3 800
DOMONT	2 000	8 300
VALLEE DE MONTMORENCY	3 000	55 000
LE BOURGET	2 000	4 000
AULNAY - SEVRAN	3 000	9 500
VALLEE DE LA MARNE	7 000	25 000
RESTE DE L'AGGLOMERATION PARISIENNE	23 000	-
T O T A L	65 000	

(1) Population travaillant sur l'aéroport + population employée à des activités localisées pour des avantages de proximité à moins de 5 km de l'aéroport + personnel navigant + personnes travaillant pour les besoins des populations énoncées précédemment.

(2) Les chiffres de cette colonne indiquent le nombre total de résidences principales qui devraient être créées d'ici 1985 dans les secteurs géographiques accueillant la population travaillant sur l'aéroport, en respectant les hypothèses suivantes : une agglomération comptant 20 000 habitants ou plus en 1970 ne doublera pas sa population en principe avant 1985 ; la proportion de la population active d'une agglomération travaillant sur l'aéroport ne doit pas dépasser 20 % et, selon son plus ou moins grand éloignement de cet aéroport, se situera entre 20 et 5 % - Une exception : les centres d'habitat nouveaux de 5 000 à 10 000 logements situés à environ 10 - 15 km de l'aéroport et reliés directement à lui pourront avoir jusqu'à 30 % de leur population active travaillant sur l'aéroport.



8

Les voies de transport terrestres

L'autoroute A 1 devient insuffisante pour acheminer le trafic automobile vers la Région Parisienne. Le prolongement de la voie ferrée de Roissy à Verberie est à la limite de la rentabilité.

Les espaces non affectés à l'urbanisation

La concentration à Verberie du principal effort d'urbanisation n'atténuerait pas la compétition dans l'utilisation du sol, puisque près de 90 % du personnel de l'aéroport habitera ailleurs que dans la ville nouvelle. Les forêts et les sites de valeur, naturellement attractifs pour les promoteurs, subissent des pressions importantes et nécessitent un plan de sauvegarde.

3) Processus et moyens de réalisation du scénario

- Le scénario, dans la première étape et dans la zone qui intéresse l'aéroport, consiste essentiellement à créer une ville nouvelle et à lui donner une image de marque suffisamment attractive pour que les promoteurs immobiliers et les chefs d'entreprises acceptent d'investir dans un site nouveau, à 60 km de Paris et 30 km de l'aéroport.

L'effort sur cette ville paraît exclusif de tout autre entre Compiègne et l'agglomération parisienne. Il devient évident, dans ces conditions, que la création de Verberie devrait débiter aujourd'hui, son retard sur la ville nouvelle de la Marne ou sur tout autre projet de création ou de développement devant être considéré comme un handicap.

- Entre 1973 et 1980 : doublement de A 1 de Verberie à Paris.

A 16

4) Appréciation du système

La politique nationale d'aménagement du territoire doit être reajustée. Le schéma directeur de la Région Parisienne est bouleversé. Les agglomérations existantes de l'Oise sont pénalisées par la création de Verberie.

Quant aux promoteurs et aux chefs d'entreprises, on peut se demander s'ils accepteront de mettre en balance les avantages de la proximité de Paris, dans la zone comprise entre la capitale et l'aéroport - ou les avantages d'une installation sur l'aéroport lui-même - avec les risques présentés par une ville nouvelle éloignée de Paris et de Roissy.

Le problème du logement des personnes travaillant sur l'aéroport, dans ce scénario comme dans les autres, ne peut être réglé par la création d'une seule ville nouvelle, aussi importante fut-elle. La répartition de l'habitat de cette population s'opère dans les autres agglomérations de l'Oise et de la Région Parisienne.

**DIRECTIVES DU COMITE INTERMINISTERIEL
D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
DU 26 MAI 1970**

DIRECTIVES POUR L'AMENAGEMENT DU NORD DE LA REGION PARISIENNE ET DU SUD DE LA PICARDIE, DANS LA ZONE INTERESSEE PAR LA CREATION DE L'AEROPORT DE ROISSY-EN-FRANCE

(Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 26 mai 1970)

1 - Politique générale d'aménagement

Dans le cadre général de l'aménagement du territoire, et sans préjudice de la politique de décentralisation, la politique à mettre en œuvre, compte-tenu des objectifs d'aménagement (desserrement du nord de la région parisienne, rééquilibrage à l'est de l'agglomération parisienne, développement du sud de la Picardie), ainsi que des contraintes de desserte entre Roissy et Paris, est définie comme suit :

a) - en ce qui concerne les activités, il y aura lieu de ne favoriser l'implantation sur l'aéroport que des emplois directement liés au fonctionnement de la plate-forme aérienne et à sa fonction portuaire (environ 70.000 emplois en 1985) et de chercher à orienter vers les deux axes préférentiels de développement de la vallée de la Marne d'une part, de la vallée de l'Oise entre Creil et Compiègne d'autre part, ainsi que vers les autres pôles de développement de la région parisienne (vallée de Montmorency) et du sud de la Picardie (sud de l'Aisne), les activités qui recherchent une localisation proche de l'aéroport de Roissy au nord et à l'est de l'agglomération parisienne.

On veillera dans la pratique à ce que cette orientation n'ait pas d'effet dissuasif sur l'implantation en France d'établissements pour lesquels la proximité immédiate d'un aéroport international constituerait le facteur primordial de localisation.

b) - les logements pour les employés de Roissy (environ 65.000 d'ici 1985) seront localisés autant que possible selon des directions autres que celle de Paris, et à proximité de nouvelles zones d'activités à créer sur les axes de développement préférentiels, en y maintenant la cohérence entre le développement des activités et celui des logements.

c) - simultanément et de manière cohérente avec les orientations mentionnées au a) et au b) ci-dessus, devra être étudiée, dans le cadre de l'élaboration du VI^e Plan, une politique d'infrastructures de liaison entre ces pôles de développement et Roissy, ainsi qu'entre Roissy et Paris, en particulier grâce à un programme de voies de rocades en région parisienne.

De façon générale, il y aura lieu de mettre en œuvre un ensemble d'actions cohérentes en matière d'équipements dans les zones préférentielles de développement intéressées, afin de les rendre aussi attractives que possible.

d) - toutes dispositions seront prises pour la sauvegarde des massifs forestiers situés dans la région de Roissy.

2 - Mesures particulières dans la perspective du VI^e Plan

Pour les activités, il y aura lieu de mener une politique d'accueil dans les zones préférentielles de développement retenues, en favorisant la création des infrastructures nécessaires et notamment la mise sur le marché de zones industrielles dans les vallées de l'Oise et de l'Aisne et dans la vallée de la Marne, une politique sélective de création d'emplois sur l'aéroport et une politique restrictive à

proximité, surtout entre Roissy et le Bourget, de manière à éviter l'implantation d'établissements pour lesquels une localisation dans le voisinage immédiat de l'aéroport n'est pas indispensable ; à cette fin, l'offre de terrains le long de l'autoroute A1 devra être limitée.

Parallèlement à l'effort d'anticipation entrepris en matière d'activités, un effort concomitant sera entrepris en matière de logements au cours du VI^e Plan dans le sud de la Picardie. Dans un premier temps, et en tout cas jusqu'à ce que l'aéroport de Roissy constitue un centre d'emplois important, il ne serait admis qu'un développement limité de la construction dans les zones proches de l'aéroport au nord et au nord-est.

Par ailleurs, le Ministre de l'Équipement et du Logement est invité à mettre au point rapidement, et de façon concertée entre les deux régions, les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme nécessaires ainsi que les schémas d'infrastructures primaires (voies rapides, approvisionnement en eau).

L'étude technique et économique du prolongement vers le nord (en direction de Compiègne) et éventuellement vers le nord-est du projet de liaison ferroviaire Paris-Roissy devra être poursuivie par le Ministre des Transports en liaison étroite avec le Ministre de l'Équipement et du Logement, la Délégation à l'Aménagement du Territoire, ainsi que les services régionaux intéressés.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES

	Pages
INTRODUCTION	5
RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL "PARIS NORD"	7
AVANT PROPOS	9
I. ROISSY EN FRANCE : NATURE ET DIMENSION DES PROBLEMES	12
1. La fonction transport aérien	12
2. L'occupation du sol et les zones de bruit	12
3. L'aéroport centre d'activités et de services de première importance	12
4. 65.000 logements en 1985	14
5. Un problème difficile de desserte	15
II. PROJETS ACTUELS D'AMENAGEMENT, CONTRAINTES ET TENDANCES	18
1. Un problème d'aménagement à l'échelle du nord de la Région Parisienne et du sud de la Picardie	18
2. Les options d'aménagement actuelles	20
3. Les initiatives publiques ou privées sur le terrain	22
4. La compétition pour l'occupation du sol	22
5. L'eau, un schéma d'alimentation à préciser	23
III. HYPOTHESES D'AMENAGEMENT ET PROPOSITION D'UN SYSTEME	24
1. L'éventail des possibilités	24
2. Comparaison des différents scénarios	26
3. Proposition d'un système	27
IV. LES ACTIONS	32
1. Stratégie générale	32
2. Mesures particulières	34
a) Orientation des activités	34
b) Orientation des logements	35
c) Infrastructures de transports	35
d) Alimentation en eau de la Région Parisienne	36
e) Schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme	36
f) Zones de bruit	36
g) Forêts	37
h) Etudes complémentaires	37
i) Procédures de concertation interrégionale	37

	Pages
ANNEXE I - L'AEROPORT - LES ACTIVITES	41
I - L'aéroport de Roissy-en-France	41
II - Les emplois directs	44
III - Les emplois indirects	45
IV - Conclusion sur les emplois sur le site de Roissy-en-France	47
V - Population et emplois induits	48
VI - L'aéroport de Roissy-en-France et les activités industrielles proches	48
 ANNEXE II - LES DESSERTES	 55
I - Les données du problème	56
II - Les scénarios	57
ANNEXE II/I Etude du trafic à l'heure de pointe du soir sur les voies d'accès à l'aéroport de Paris Nord à l'horizon 1985	62
ANNEXE II/II Etude des capacités résiduelles en 1985	71
ANNEXE II/III Répartition des résidences des actifs occupant un emploi à l'aéroport de Roissy-en-France	81
ANNEXE II/IV Etude sommaire de la rentabilité de deux liaisons ferrées sur une même voie (Aéroport Roissy-Creil et Aéroport Roissy - Surveilliers)	87
 ANNEXE III - LES SITES ET LES LOISIRS	 91
I - Les sources d'information	91
II - Les caractères dominants de la situation actuelle	92
III - Les conflits	98
IV - Conclusion	98
 ANNEXE IV - L'EAU	 99
I - Alimentation en eau	99
II - Evacuation des eaux	102

ANNEXE V - LES SCENARIOS

SCENARIO 1 - Création de nouveaux centres d'activité dans l'Agglomération Parisienne	110
SCENARIO 2 - Priorité exclusive aux villes nouvelles de la vallée de la Marne et de Cergy-Pontoise	116
SCENARIO 3 - Une ville nouvelle supplémentaire à Surveilliers-Dammartin	122
SCENARIO 4 - La ville nouvelle de la vallée de la Marne et Meaux points d'appui privilégiés de l'aéroport	128
SCENARIO 5 - Compiègne et la vallée de l'Oise jusqu'à Creil	133
SCENARIO 6 - Compiègne et développement le long de l'autoroute A1 entre Compiègne et Senlis	139
SCENARIO 7 - Eclatement des éléments du système urbain	144
SCENARIO 8 - Mégapolis : la Région Parisienne, élément d'un système s'étendant de la Basse-Seine aux Pays-Bas avec une ville nouvelle de 500.000 habitants en 1985 et 1 million d'habitants en l'an 2000 à 60 km au nord de Paris	150
DIRECTIVES DU COMITE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU 26 MAI 1970	157

*** TITRES DE LA COLLECTION ETUDES ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE**

- | | | |
|----------|--|--------------|
| * | La façade méditerranéenne (1ere partie) | |
| * | Schéma directeur des télécommunications | |
| * | Composantes de la fonction urbaine, essai de typologie des villes | |
| * | Dictionnaire des projections à 1985 et 2000 (population et emploi) | |
| * | Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise | |
| * | Schéma d'aménagement de la Basse-Seine | |
| * | Aménagement du Bassin Parisien | |
| * | Schéma d'aménagement de la métropole lorraine | (à paraître) |
| * | Schéma d'aménagement de la métropole Lyon-St Etienne-Grenoble | (à paraître) |
| * | Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine Nantes-St Nazaire | (à paraître) |
| * | Scénarios d'aménagement du territoire | (à paraître) |
| * | Eléments pour un schéma directeur de l'informatique | (à paraître) |
| * | <i>En préparation :</i> ■ Le schéma prospectif de la France à l'horizon 2000. ■ Les transformations du monde rural. ■ Le livre bleu de la façade méditerranéenne. ■ Méthode de décision et aménagement du territoire. ■ Analyse de systèmes et prospective sociale. ■ Le schéma directeur des aéroports. ■ L'aménagement des grandes zones touristiques. ■ Les prévisions technologiques et aménagement du territoire. | |

DELEGATION A L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET A L'ACTION REGIONALE

1, avenue Charles-Floquet, 75 - PARIS (7e)

Fondateur de la collection : Gérard WEILL †

Directeur de la publication : Jacques DURAND

Impression : RAMBAULT & GUIOT

Administrateur : Hélène ROGER-VASSELIN

Couverture : Claude CAUJOLLE

*Les études
et les rapports de toute nature
qu'effectue l'administration
à l'intention du Gouvernement
sont devenus aujourd'hui
une source d'information irremplaçable
sur les questions
qui intéressent tous les citoyens
C'est pourquoi ces rapports et ces études
seront désormais publiés.*

*M. Jacques CHABAN-DELMAS
Premier Ministre
Discours à l'Assemblée Nationale
le 16 septembre 1969*