

7. ACTIVITES ET TISSU ECONOMIQUE

Tissu économique : aspects généraux

Impact fort

Le Grand Roissy constitue un **pôle économique stratégique** pour le Grand Paris. Il doit son dynamisme et son attractivité à la proximité immédiate des aéroports de Roissy Charles de Gaulle et du Bourget. Il fait l'objet d'un projet territorial majeur porté par trois CDT dont celui de Val-de-France / Gonesse/ Bonneuil-en-France. Aujourd'hui, le Grand Roissy connaît un développement similaire à d'autres places aéroportuaires internationales : d'une économie à dominante aéroportuaire et logistique, il connaît une diversification et une montée en gamme de ces activités vers ce que l'on peut appeler une « économie des échanges », dont l'aéroport reste le principal moteur, mais plus le seul.

Le Triangle de Gonesse entend s'inscrire dans cette logique de développement, en développant une offre immobilière diversifiée, au sein d'un Quartier d'Affaires et de Loisirs d'une taille critique entre ville et aéroport, et en complémentarité avec les autres projets du Grand Roissy. L'implantation du projet EuropaCity au sein du Triangle de Gonesse vient renforcer cette ambition.

COTEC Programmation - 3 COTEC/3 documents (2 pdf+ 1ppt) Mise à jour de la programmation générale du Cœur de Triangle de Gonesse	Güller Güller	Avril et octobre 2013 Mars 2013
EPA Plaine de France Rapport Phase 1	DTZ	Juillet 2013
Document stratégique - Objectifs et stratégie de la programmation	Güller Güller	2014
Etude CMN sur le schéma des espaces économiques du Grand Roissy		2013
Etude d'impact des projets structurants du territoire du Grand Roissy	EcoDev Conseil	Mars 2015
Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy Phase 1 : Expertise des 25 sites et leur impact en matière d'emplois et de qualifications	EcoDev Conseil	Juillet 2012 150 p – p7 à 20
Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy Phase 2 : Les filières et métiers stratégiques	EcoDev Conseil	Juillet 2012 134p
Etude d'impact-emploi d'EuropaCity	SEMAPHORES	Novembre 2011

Analyse prospective du contexte commercial du NE métropolitain francilien	Convergences-CVL-Alphaville-CREDOC	27 mai 2013
Dossier du Maître d'Ouvrage – Débat Public	EuropaCity	Novembre 2015
Etude sur le potentiel hôtelier en Plaine de France	Horwath HTL	2011

Une opération qui s'inscrit dans la stratégie de développement économique du Grand Roissy

La place aéroportuaire du Grand Roissy se caractérise par sa forte croissance économique et la pression foncière qu'elle engendre. L'enjeu pour le territoire est donc de miser sur le potentiel de développement lié à l'économie aéroportuaire dans le nord-francilien et de l'accompagner de manière à développer une offre foncière et immobilière cohérente et visible à l'échelle internationale.

Pour ce faire les collectivités, avec l'appui de l'EPA et en lien avec l'Etat, ont élaboré une stratégie de développement pour le Grand Roissy, traduite au sein d'un schéma des espaces économiques. Cette démarche vise à la fois à développer une vision économique commune pour la place aéroportuaire et à orienter le développement des projets et activités dans le temps et dans l'espace.

Le Triangle de Gonesse s'inscrit clairement dans cette stratégie de développement économique :

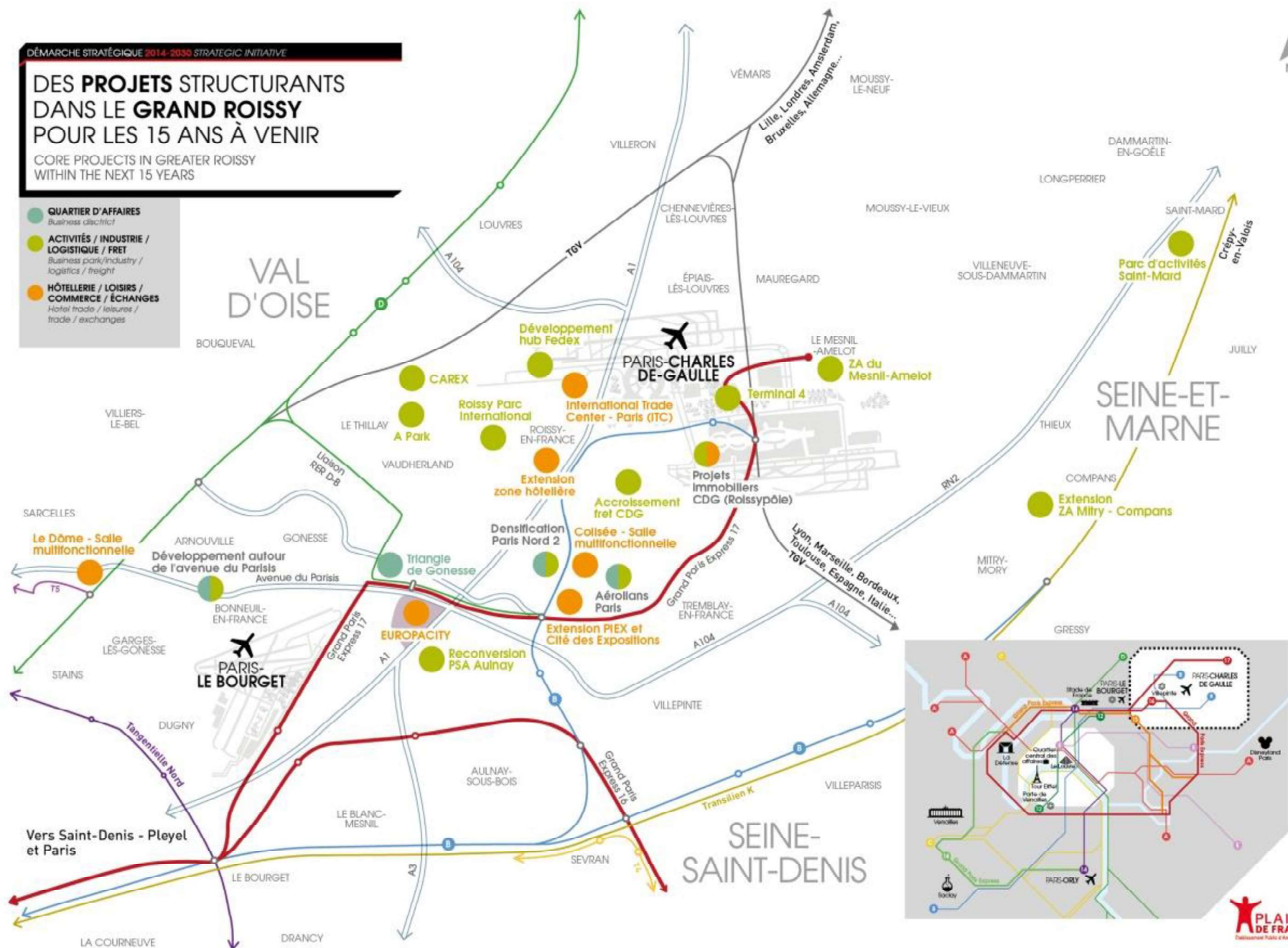
- Il participe à la diversification et à la montée en gamme des activités économiques du Grand Roissy au service de son attractivité. La constitution d'un « Quartier d'Affaires », c'est-à-dire d'un site compacte offrant une gamme de produits immobiliers diversifiés et des services urbains mutualisés, est essentielle en termes d'attractivité vis-à-vis des entreprises. En effet, pour ces dernières, la recherche d'un cadre de travail agréable pour leurs salariés et doté d'une complémentarité de services devient un critère d'implantation primordial.
- Plus spécifiquement, il s'inscrit dans la logique de concentration des fonctions internationales métropolitaines (fonctions stratégiques d'entreprises internationales, R&D, tertiaires et techno-industrielles, équipements métropolitains) au sein du corridor aéroportuaire, à l'intersection entre Paris et les aéroports Paris CDG et du Bourget.
- En complément de cette offre tournée vers l'international, il développe des locaux d'activités, pour lesquels il y a une forte demande à l'échelle du Grand Roissy, au sein d'un quartier économique fonctionnel et bien desservi. Il cible également le développement d'activités liées à l'économie présentielle (biens et services produits pour les personnes résidant ou présents sur le territoire), autre objectif stratégique du Grand Roissy en matière de développement économique.
- Il prévoit un phasage permettant sa bonne commercialisation au regard des capacités d'absorption du marché et des programmes prévus dans le cadre des autres projets du Grand Roissy.
- Au travers du projet EuropaCity, il permet le développement d'un pôle majeur loisirs – culture – commerce qui va permettre de renforcer la visibilité et l'attractivité internationale du Grand Roissy tout en offrant des services urbains à une population très jeune.

DÉMARCHE STRATÉGIQUE 2014-2030 STRATEGIC INITIATIVE

DES PROJETS STRUCTURANTS DANS LE GRAND ROISSY POUR LES 15 ANS À VENIR

CORE PROJECTS IN GREATER ROISSY
WITHIN THE NEXT 15 YEARS

- QUARTIER D'AFFAIRES
Business district
- ACTIVITÉS / INDUSTRIE /
LOGISTIQUE / FRET
Business park/industry /
logistics / freight
- HÔTELLERIE / LOISIRS /
COMMERCE / ÉCHANGES
Hotel trade / leisure /
trade / exchanges



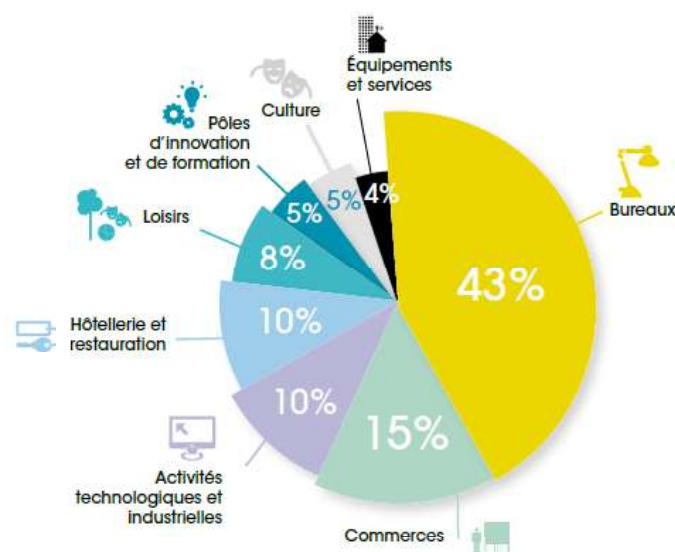
Les projets du Grand Roissy. Source : EPA, février 2014

Rappel de la programmation prévisionnelle

Le projet du Triangle de Gonesse va entraîner un important développement économique centré autour des activités tertiaires et technologiques, commerciales, de culture et de loisirs. Sa spécificité est de proposer une grande diversité de produits immobiliers au sein d'un quartier d'affaires d'une masse critique et avec un haut niveau de services urbains. Il doit ainsi offrir un écosystème aux preneurs en leur donnant la flexibilité nécessaire à leur développement et à leur parcours d'entreprise.

L'offre en services (services à la personne, services urbains et numériques, ainsi que la présence d'EuropaCity) est essentielle pour répondre aux aménités des entreprises et participe d'une offre complémentaire aux habitants, visiteurs et touristes. Les entreprises sont de plus en plus à la recherche d'un environnement économique dynamique et d'un cadre de travail agréable leur permettant de développer une politique des ressources humaines attractive en direction des salariés.

La répartition du programme d'ensemble du Triangle de Gonesse par grandes fonctions



La ventilation de la programmation du Triangle de Gonesse devrait s'effectuer comme indiqué ci-dessous : environ 1,9 millions de m² de surface de plancher, dont :

Le programme prévisionnel du quartier d'affaires : environ 1 125 000 m² :

- 800 000 m² de bureaux
- 200 000 m² d'activités technologiques
- 75 000 m² d'activités hôtelières
- 20 000 m² d'équipements d'enseignement et de centres de formation
- 15 000 m² d'équipements sportifs et culturels

- 15 000 m² de commerces et de services

La stratégie de ciblage du Quartier d'Affaires

Plutôt que de miser sur des filières ou des secteurs d'activités spécifiques, la stratégie du Triangle de Gonesse est de cibler des fonctions d'entreprises en tirant parti des avantages compétitifs du projet et de sa localisation au sein du corridor aéroportuaire (connexion internationale, mixité urbaine et fonctionnelle, haut niveau de services...).

En effet, on constate que les grandes entreprises et notamment les firmes multinationales fonctionnent de plus en plus en réseaux. Elles cherchent ainsi à localiser certaines de leurs fonctions stratégiques ou fonctions supports au sein d'un environnement économique adapté à leur activité. Le Quartier d'Affaires et de Loisirs qu'entend développer l'opération au sein d'une économie des échanges internationaux peut s'avérer très attractif pour certaines de ces fonctions en recherche de visibilité, de mobilité internationale, de capacité de développement souple à proximité d'une gare du Grand Paris etc...

La stratégie du Triangle distingue des « cœurs de cible », fonctions stratégiques sur lesquelles porteront les principaux efforts de commercialisation et de promotion, et des « cibles complémentaires, indispensables au remplissage des espaces et à la constitution d'un écosystème diversifiée et complet.

Plus précisément les différentes fonctions ciblées sont :

- **Des fonctions de décision** : sièges sociaux déconcentrés, centres administratifs, services de gestion, marketing.
- **Des fonctions d'échange et de « vitrines »** : espaces d'exposition
- **Des activités tournées vers la connaissance et l'innovation** : recherche appliquée/centres de services.
- **Des activités tertiaires « traditionnelles »** : bureaux dédiés aux fonctions opérationnelles.
- **Des activités dédiées à la technologie et à l'industrie** : centres de production, bureaux d'études, prestataires de services (PME/PMI).
- **Des services pour la vie du quartier** : Hôtellerie, équipements sportifs, résidences temporaires, restaurants, cafés.
- **Un équipement de formation** : lycée spécialisé, antenne universitaire.

Le programme prévisionnel d'EuropaCity : environ 760 000 m²

Le Projet EuropaCity se développe sur un périmètre d'environ 80 hectares selon une programmation prévisionnelle de 760 000 m² comprenant les éléments suivants, qui sont susceptibles d'évoluer en fonction des résultats du débat public qui sera organisé sur ce projet et à l'avancée des études relatives au Projet EuropaCity et au projet de ZAC :

- 230 000 m² environ de surface de plancher destinés à l'activité commerciale et 20 000 m² environ de surface de plancher destinés à la restauration.
- 150 000 m² environ de surface de plancher destinés aux activités sportives et de loisirs et 50 000 m² environ de surface de plancher destinés à des activités culturelles
- 110 000 m² environ de surface de plancher à destination d'hôtellerie et 20 000 m² environ de surface de plancher destinés à des espaces de congrès et séminaires.
- 100 000 m² environ de surfaces destinées à des espaces de circulation et de vie permettant le fonctionnement du projet, l'organisation d'événements et d'expositions.
- 80 000 m² environ de surface de plancher destinés aux locaux administratifs et techniques.
- un espace paysager correspondant à des espaces à dominante végétale d'un seul tenant, qui pourront notamment être traités en surfaces engazonnées ou plantées accessibles sur des toitures terrasses **Soit au total un programme de 760 000 m²**

Ce programme pourra nécessiter des ajustements, tout en conservant son concept (mixité des fonctions commerciales, de loisirs, tourisme, culturelles).

EuropaCity : des expériences multiples pour tous

Le concept d'EuropaCity repose sur :

- un alliage inédit de fonctions reproduisant le foisonnement et la fluidité d'expériences du monde virtuel dans un lieu physique où tous les sens seraient sollicités ;
- une multiplicité d'offres de loisirs librement accessibles à tous les publics ;
- une identité culturelle forte à la fois ouverte sur le monde et porteuse d'un art de vivre à la française ;
- une liberté de choisir des expériences à vivre et à partager.

Ce concept s'inscrirait dans un lieu durable, collaboratif et à la signature architecturale ambitieuse.

Conçu pour les Franciliens comme pour les touristes, pour les adultes comme pour les enfants et les adolescents, EuropaCity serait un lieu source de découverte, de plaisir, de partage, de déconnexion. La disposition des équipements est prévue de telle sorte qu'EuropaCity s'organiserait autour de six zones aux fonctions variées regroupées par thématiques : les vacances, les sensations fortes, le bien-être, l'art de vivre, la fête et la nuit. Les espaces administratifs (80 000 m²) comprendraient « EuropaCity Compétences », dédié à l'orientation, à la formation et au recrutement des habitants, ainsi qu'un espace consacré à l'accueil de créateurs d'entreprises innovantes.

Loisirs et Sports :

Les équipements de loisirs et de sports du projet visent à compléter l'offre francilienne, peu développée au regard du nombre d'habitants. Cinq équipements sont prévus et seraient gérés par des opérateurs spécialisés, français ou internationaux.

Culture et Événementiel :

L'un des objectifs du projet est de proposer une offre culturelle fondée sur la découverte, le divertissement et la qualité, accessible au plus grand nombre. Six équipements sont prévus. Ils seraient gérés par des opérateurs culturels spécialisés, dont des institutions emblématiques, publiques ou privées, françaises ou étrangères.

Commerce et Restauration :

EuropaCity apporterait aux marques et enseignes la possibilité de proposer des concepts innovants grâce à des lieux modulables et à l'intégration des dernières avancées technologiques. Elles pourraient ainsi pleinement exprimer leur créativité et développer des formats inhabituels et surprenants, affirmant leur vision du commerce physique. EuropaCity réunirait ainsi une offre commerciale aux formats innovants.

Hôtels et Séminaires :

EuropaCity comprendrait une dizaine d'hôtels, exploités par des opérateurs spécialisés, allant des auberges de jeunesse aux hôtels haut de gamme en passant par les hôtels intégrés aux équipements de loisirs, les hôtels économiques ou familiaux. La moitié des 2 700 chambres prévues relèverait de la gamme économique, un quart correspondraient à la moyenne gamme et un quart au haut de gamme.

Parc et Espaces verts :

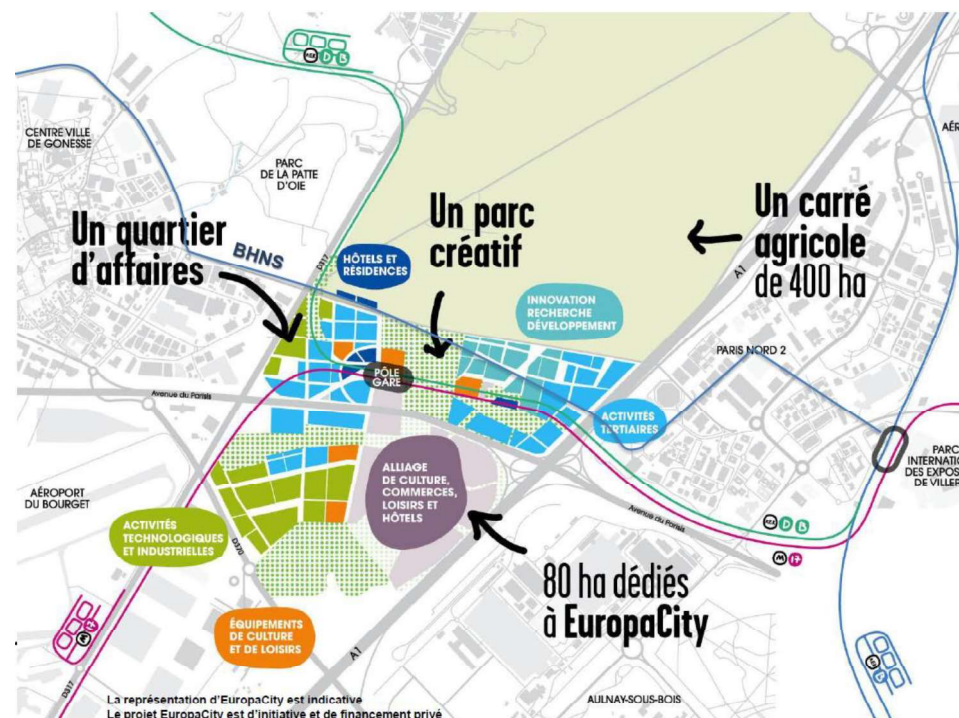
Un parc paysager, aménagé en toiture et en pleine terre, serait conçu comme une respiration au sein du projet, mais aussi comme un lieu de promenade, de divertissement, de sports ou encore de découverte. Librement accessible comme l'ensemble des espaces à usage public du projet, chacun pourrait se l'approprier. Il pourrait ainsi être un point de rencontre pour partager des activités gratuites ou alors être un espace agréable le temps d'une pause lors d'une visite à EuropaCity.

Une ferme urbaine serait située dans la partie sud du projet, en continuité du parc paysager ainsi que, pour partie, en toiture. Elle privilégierait un équilibre entre pédagogie, information et production agricole. L'accueil des publics serait possible lors des activités pédagogiques (visites et ateliers). Elle aurait également vocation à devenir un lieu de production maraîchère et fruitière, sous serre ou en plein air, à destination des restaurants du site. Cette production serait organisée de manière à permettre l'appropriation du lieu par les visiteurs d'EuropaCity, ainsi que par les habitants.

Espaces de services mutualisés :

Au-delà des espaces dédiés à la gestion administrative et technique du site, des lieux seraient mis à disposition et mutualisés pour accueillir les habitants, les salariés ou les entreprises partenaires.

Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015



Ateliers des Giboulés, 2013

Impacts cumulés à l'échelle du Grand Roissy

Le projet du Triangle s'inscrit dans une logique de complémentarité avec les autres projets économiques et les sites en renouvellement à l'échelle du Grand Roissy. Il participe d'une stratégie cohérente de développement groupé des différents espaces économiques du Grand Roissy pour :

- En faire une place aéroportuaire internationale renforçant la compétitivité métropolitaine et constituant une centralité tertiaire de premier rang à l'échelle francilienne, en complémentarité avec le Quartier Central d'Affaires de Paris et le Quartier de la Défense.
- Permettre la montée en gamme et la diversification des activités économiques dans le nord-francilien, notamment dans le domaine de l'économie des échanges : logistique, tourisme professionnel, expositions etc...
- Développer une offre immobilière de taille critique, diversifiée et complémentaire autour d'un certain nombre de sites bien reliés : Roissypôle, Paris Nord 2, Triangle de Gonesse, Parc Mail etc...
- Permettre la réussite de l'ensemble des projets par un développement coordonné tenant compte des capacités d'absorption par le marché des livraisons cumulées à l'échelle de l'ensemble du Grand Roissy en matière de tertiaire de bureaux et de locaux d'activités.

Actuellement, le Grand Roissy constitue un pôle tertiaire de second rang au sein de l'Ile-de-France. Le parc de bureau du pôle de Roissy est estimé à 1 millions de m² environ, diffus compris. Par ailleurs, il affiche un taux de vacance peu élevé (6,7% à l'échelle de l'Association des Collectivités du Grand Roissy, Etude CMN sur le schéma des espaces économiques du Grand Roissy – 2013).

Le Triangle de Gonesse ne vient donc pas concurrencer l'offre existante et les projets à venir mais aura au contraire un effet d'entraînement à l'échelle du Grand Roissy par le développement d'une nouvelle centralité économique adossée à une gare du Grand Paris Express et connectée aux autres polarités franciliennes, dont l'aéroport Paris CDG.

A titre d'illustration, une estimation plus précise des retombées économiques a été effectuée à l'échelle d'EuropaCity (les retombées spécifiques en matière d'emplois sont développées dans la partie suivante « Emploi »).

EMPREINTE ÉCONOMIQUE du projet



EuropaCity aurait des impacts positifs en termes de retombées économiques à l'échelle du territoire du projet mais également aux échelles régionales et nationale. Selon les études réalisées avec la méthodologie du Local Footprint®, EuropaCity exercerait un effet d'entraînement significatif sur l'économie. En phase d'exploitation, EuropaCity injecterait 2,5 milliards d'euros par an dans l'économie française, dont plus de 900 millions d'euros de valeur ajoutée sur le territoire proche⁸³. EuropaCity exercerait un effet d'entraînement significatif sur l'économie. En phase d'exploitation, EuropaCity injecterait 2,5 milliards d'euros par an dans l'économie française.

Ainsi, pour chaque emploi créé dans le cadre du projet EuropaCity, 2,5 emplois seraient créés dans l'Hexagone. À l'échelle du Grand Roissy, les secteurs d'activités concernés par ces retombées seraient principalement le commerce, l'hôtellerie et la restauration.

Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015

Mesures d'accompagnement visant à éviter la concurrence économique entre territoires

Il sera nécessaire d'articuler le projet avec les autres projets du Grand Roissy et en priorité avec ceux ayant une vocation prédominante de tertiaire de bureaux.

A ce stade de définition, tous ces projets dessinent une offre complémentaire permettant de proposer une offre immobilière complète à l'échelle du Grand Roissy : offre de plateforme aéroportuaire à destination des activités de siège des gestionnaires d'infrastructure, des compagnies aériennes et autres acteurs intervenant sur la plateforme aéroportuaire même, offre de business park, offre urbaine...

Une étroite coopération entre acteurs publics et privés est donc indispensable pour garantir cette complémentarité effective et éviter les concurrences. Elle devra aussi concerner les sociétés gestionnaires des différents espaces commerciaux.

Les collectivités du Grand Roissy ont déjà engagé dans le cadre de l'ACGR (Association des collectivités du Grand Roissy) une démarche d'élaboration d'un schéma des espaces économiques. Celui-ci vise à agréger la programmation à l'échelle de l'ensemble du Grand Roissy et à la mettre en perspective avec la capacité d'absorption par le marché immobilier aéroportuaire et francilien.

Cet exercice, prospectif et qui devra être actualisé, a permis de définir des enveloppes prévisionnelles pour le projet du Triangle de Gonesse afin de garantir son développement en cohérence avec son environnement économique, à l'échelle de la place aéroportuaire du Grand Roissy :

- Environ 200 000 m² de tertiaire et 50 000 m² de locaux d'activités jusqu'en 2025 au moment de la mise en service de la gare.
- Environ 300 000 m² de tertiaire et 70 000 m² de locaux d'activités entre 2025 et 2030.

Mesures d'accompagnement visant à favoriser un développement économique efficace

Comme expliqué plus haut, la stratégie de commercialisation du Triangle de Gonesse vise à cibler des fonctions d'entreprises, plutôt que des filières ou des secteurs d'activités. Par ailleurs, elle distingue des cœurs de cibles et des cibles complémentaires.

Les **cœurs de cibles** visés par la programmation sont **les fonctions stratégiques, les équipements de loisirs, commerce et de culture (EuropaCity) et les centres de recherche et développement** (publics et parapublics). L'un de leurs rôles sera de **renforcer l'image de marque du site**.

Des cibles complémentaires viendront s'y ajouter afin de garantir la diversité et la multifonctionnalité du site : **les fonctions tertiaires et métropolitaines, les activités technologiques et industrielles, les PME/PMI, et les services (hôtels, commerces, restaurants)**.

Le triangle de Gonesse sera prêt à accueillir ces nombreuses entreprises, grâce à la **construction d'immeubles de bureaux haut de gamme**, dont la hauteur sera comprise entre R+2 et R+6 en raison des restrictions liées aux servitudes aéroportuaires.

Stratégie de développement du Triangle de Gonesse : les programmes déclencheur et les projets clefs jusqu'à l'arrivée de la gare GPE

L'un des principaux axes du développement économique passera par le **soutien à des projets déclencheurs** afin de renforcer la visibilité, l'attractivité, l'identité territoriale, et l'image de marque du site. Ils seront essentiels au développement progressif et efficace du projet lors des premières années. Des choix stratégiques effectués lors des premiers pas du programme découleront des conséquences positives majeures à moyen-long terme. C'est pourquoi une attention toute particulière doit être apportée à ces projets porteurs.

Il sera donc nécessaire de faire s'installer des **locataires-clés capables de déclencher un effet moteur** sur le reste du site. La première priorité sera de parvenir à **attirer le siège social d'un grand groupe international**, si possible doté d'un signal architectural fort.

Dans un second temps, **attirer un centre d'affaires flexible** pour répondre à la demande des entreprises de surfaces de 50 à 500 m² s'avérera nécessaire. Un ou des **établissements de formation ou d'enseignement supérieur** pourront alors s'y ajouter, ainsi que des **grands laboratoires de recherche publics et privés**.

Ces projets devront se concentrer assez rapidement autour du Pôle gare, appelé à devenir le véritable cœur du Triangle de Gonesse, et s'accompagner dans le même temps de constructions de parcs hôteliers adaptés aux demandes des entreprises nouvellement installées.

Enfin, le projet EuropaCity ouvrira concomitamment à la mise en service de la gare du Grand Paris, en 2024, mais sera en phase de construction dès 2019. Il aura donc, dès amorcement de l'opération d'ensemble, un impact important sur la visibilité et la crédibilité du projet auprès d'autres investisseurs.

Impact majeur du projet sur le développement économique

Avec près de 1,9 M de m² le quartier d'affaires et de loisirs doit permettre de constituer une centralité économique majeure au sein du Grand Roissy. Il doit avoir un effet d'entraînement et participer à la visibilité internationale, à la montée en gamme et à la diversification des activités économiques à l'échelle de l'ensemble de la place aéroportuaire.

L'offre du Triangle de Gonesse devra être articulée à l'offre tertiaire existante et en projet sur le reste du territoire, par une coopération étroite entre acteurs publics et acteurs privés pour éviter les situations de concurrence et veiller aux effets de cohérence.

Cette volonté de cohérence doit être inscrite dans le temps et traduite par un monitoring de projets permettant d'ajuster la programmation en fonction de la conjoncture économique et des fluctuations du marché immobilier aéroportuaire et francilien. Elle peut s'inspirer du dispositif « Plabeka » mis en place à Schiphol, place aéroportuaire d'Amsterdam. Une condition de réussite indispensable pour une telle démarche est qu'elle soit adossée à une véritable gouvernance politique associant collectivités, Etat et grands opérateurs publics comme privés.

La stratégie de développement du projet consistera, à partir du pôle Gare, à s'appuyer sur des projets déclencheurs, générateurs d'activité et d'image. La mise en chantier d'EuropaCity dès 2019 y participera.

Le Grand Roissy constitue un bassin économique très **dynamique** en termes de création d'emplois. Le taux de création d'emploi y est presque deux fois supérieur à celui de l'Ile-de-France (2,3 % / an pour 1,2% en IDF) et les nombreux projets en cours viennent conforter cette dynamique. Aujourd'hui ces emplois sont principalement générés dans les secteurs du transport et de la logistique, **en lien avec l'activité aéroportuaire** et faisant appel à une main d'œuvre de qualification « intermédiaire ».

Ce dynamisme profite pourtant relativement peu au territoire local dont la réalité sociale se caractérise par une **population peu qualifiée, défavorisée et un chômage persistant**. A titre d'illustration, la commune de Gonesse est confrontée à **d'importantes difficultés sociales, tant au niveau de l'emploi que de la formation**. Le taux d'emploi s'élevait en 2008 à 62 %, et le taux de chômage à 15,4 %. Ce dernier est de 24,2 % chez les jeunes. Les non-diplômés représentent 30,3 % de la population.

Un enjeu majeur pour le territoire et pour le projet du Triangle de Gonesse est donc de permettre que les emplois du pôle aéroportuaire bénéficient aux populations locales. La stratégie d'emploi-formation du Triangle de Gonesse doit répondre à cet impératif socio-économique. L'**amélioration de l'offre de formation** permettrait de valoriser une population jeune et de former la population locale en tenant compte des profils d'emploi qui vont être créés sur le Triangle dans les 20 ans à venir (Quartier d'Affaires et EuropaCity). De même, l'**amélioration de la desserte en transports en commun** est une condition essentielle afin de permettre l'accès aux emplois du Triangle, comme de la place aéroportuaire, pour les populations locales.

Un projet qui favorise l'implantation de nouveaux emplois

En 2012, l'EPA a mené pour le compte des collectivités du Grand Roissy une étude quantitative et qualitative sur les nouveaux emplois potentiels qui pourraient être générés par 25 grands projets économiques sur le territoire, dont le Triangle de Gonesse. Cette étude a été actualisée et affinée en mars 2015.

Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse devrait ainsi générer près de 50 000 emplois directs à horizon 2035, dont environ 40 000 pour le Quartier d'Affaires et 11 800 pour EuropaCity.

Plusieurs types d'emplois pourraient être engendrés :

- Des **emplois directs** : générés directement par l'activité
- Des **emplois indirects** : générés par les activités des fournisseurs et sous-traitants
- Des **emplois induits** : générés par la consommation des salariés
- Des **emplois catalytiques** : générés par la consommation des non-salariés, touristes et visiteurs. Une donnée particulièrement intéressante dans un environnement aéroportuaire.

Les emplois directs sont estimés à partir du programme des aménagements. Le potentiel d'implantation d'emplois indirects, induits et catalytiques est plus difficile à estimer et implique des marges d'erreur plus importantes.

L'étude d'impact est donc centrée sur les emplois directs même si elle propose des pistes pour l'estimation des effets d'entraînement sur l'emploi global. Par ailleurs l'étude distingue Quartier d'Affaires et EuropaCity, dont la programmation et donc les profils d'emplois diffèrent fortement.

Parmi les emplois créés à l'échelle du Quartier d'Affaires, la proportion d'emplois peu qualifiés est estimée à 10-15 %. En effet, le quartier d'affaires a vocation à concentrer des activités tertiaires et technologiques.

Le niveau de qualification et de diplôme des emplois créés sera donc plutôt élevé avec une dominante technique. Beaucoup d'emplois de cadres supérieurs et de techniciens supérieurs devraient être implantés. Cependant, les emplois moins qualifiés seront toujours représentés : maintenance, hôtellerie, restauration – commerce, surveillance, sécurité, etc.

Les emplois « créés » ne correspondent pas nécessairement à des créations pures. Il peut s'agir de simples transferts d'emplois d'un autre territoire vers le Triangle de Gonesse. Trop incertaines et reposant sur un trop grand nombre d'hypothèses susceptibles d'évoluer, les estimations de la part des créations pures n'ont pas été réalisées.

Les emplois mobilisés sur le projet EuropaCity

A l'échelle d'EuropaCity, une étude spécifique a été conduite sur le potentiel de création d'emplois du projet en phases de construction et d'exploitation.

Du fait de son envergure, EuropaCity aurait un effet d'entraînement sur l'économie du territoire ainsi qu'aux échelles régionale et nationale.

Afin de construire un dispositif spécifique de formation à destination des habitants du territoire, la société Alliances & Territoires a souhaité effectuer une première estimation des besoins d'emplois nécessaires au projet, tant dans sa phase de construction que durant sa phase d'exploitation. **Durant la phase de construction, EuropaCity mobiliserait environ 4 200 personnes par an en moyenne.** Sur l'ensemble de la durée du chantier, 85 % des emplois seraient liés au bâtiment et 15 % aux travaux publics. Près de 40 métiers seraient concernés : compagnons (maçons, charpentiers, carreleurs, menuisiers, peintres, mécaniciens d'engins de chantier, étancheurs, etc.), personnels d'encadrement de chantier (chefs d'atelier, conducteurs de travaux) et techniciens (géomètres, topographes, etc.).

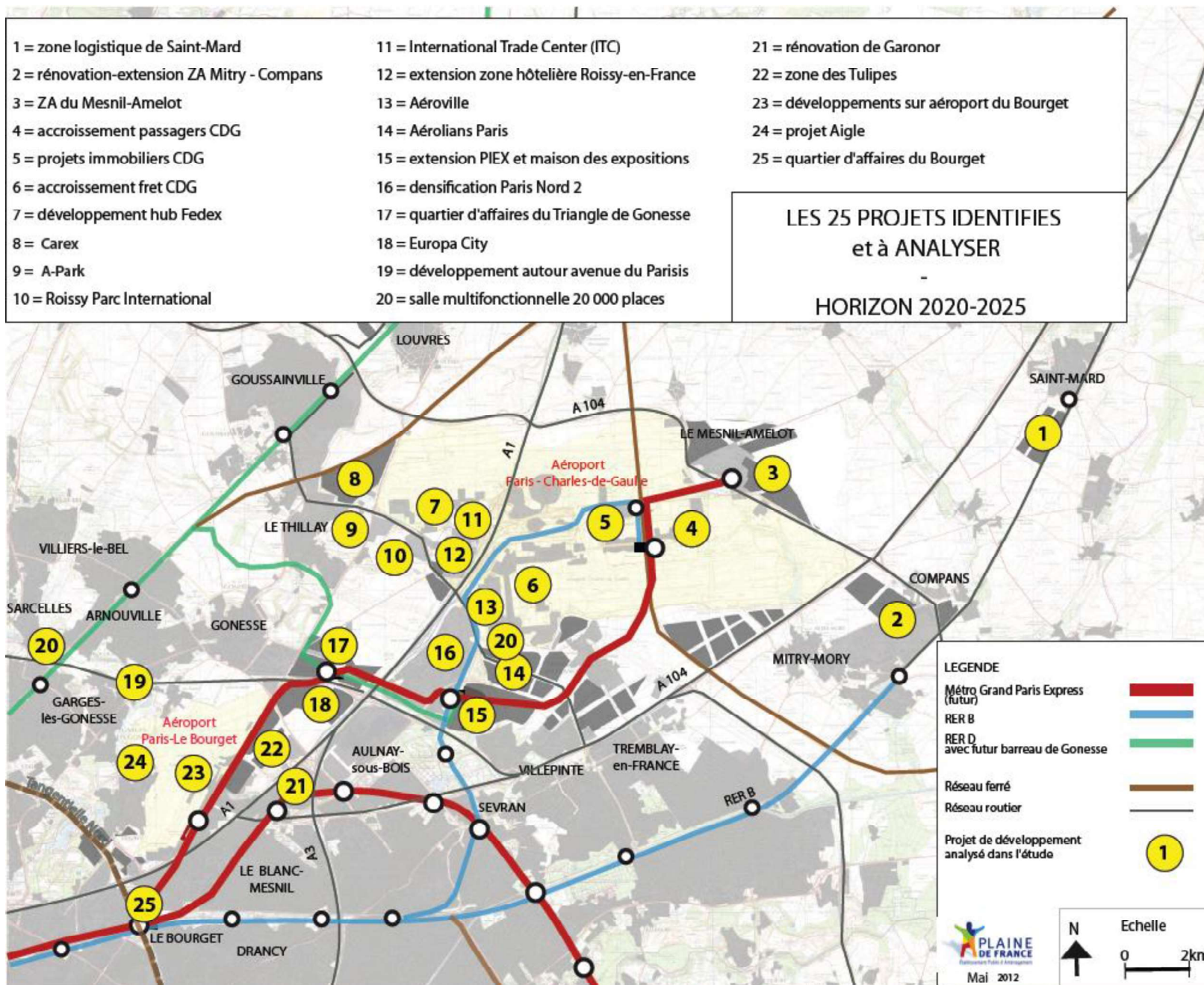
En phase d'exploitation, environ 11 800 emplois directs seraient mobilisés sur le site d'EuropaCity par les hôtels, les enseignes et marques, les opérateurs culturels, les parcs de loisirs et pour la gestion, l'accueil et la sécurité du site, soit 80 métiers différents. À titre de comparaison, la plateforme aéroportuaire du Bourget compte 4 500 emplois et les sièges d'Orange et de SFR à Saint-Denis, 7 000 emplois. Selon les estimations réalisées, les emplois indirects créés dans les entreprises locales et régionales concerneraient 13 000 emplois, chez les fournisseurs, sous-traitants et prestataires de services intervenant pour EuropaCity.

Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015– Etude impact emplois Sémaphores

Parmi les emplois directs mobilisés, 48 % relèveront des activités de commerce, 11 % les activités de loisirs, 24 % l'hôtellerie et la restauration, 4 % les activités culturelles, 1 % les programmes complémentaires, 2 % les activités d'administration et de gestion du site, et 10 % l'activité des prestataires extérieurs.

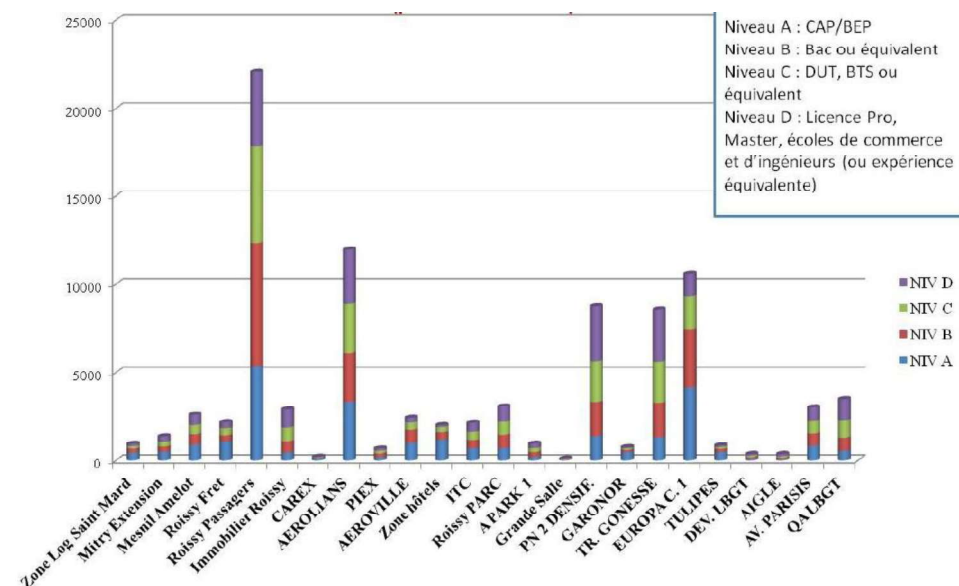
Environ 8 700 salariés auront un niveau de qualification inférieur ou égal au baccalauréat. 1 600 salariés auront un niveau de qualification équivalent à bac + 2. 1 200 salariés auront un niveau de qualification équivalent ou supérieur à bac + 3. La part d'emplois peu qualifiés est importante : **75 % des emplois créés correspondent à un niveau CAP/BEP/BAC**. Les emplois mobilisés seront nombreux dans les domaines du tourisme, du commerce, de l'hôtellerie, de la restauration, du transport, de la culture.

Impact cumulés du Triangle de Gonesse avec les projets du Grand Roissy : un vivier d'emplois très important mais dont la nature pose de vrais enjeux de formation



L'étude « nouveaux emplois » des 25 projets économiques structurants du Grand Roissy a mis en évidence un potentiel de création de 130 000 emplois à l'horizon 2035. Ces emplois sont une vraie opportunité pour les populations à condition d'anticiper et d'adapter les dispositifs de formation et d'accompagnement à l'emploi. En effet, l'analyse de la nature des emplois créés dans les 20 ans à venir révèle un vrai écart avec la structure actuelle des emplois du bassin aéroportuaire et avec le niveau de formation des habitants.

On estime ainsi à 50 % des postes futurs les emplois nécessitant un niveau BAC ou BAC+2. Ceci représente un glissement important par rapport à aujourd'hui où 30 % de la population du Grand Roissy est non diplômée.



Les emplois potentiels générés par les 25 projets par niveaux de qualification (période 2012-2025).

Il existera cependant de nombreuses opportunités pour les individus peu diplômés dans les secteurs du commerce, des activités logistiques, du commerce de gros, de l'hôtellerie, de la sécurité et du nettoyage. Mais même parmi ces emplois au niveau de qualification moins élevé, les attentes des entreprises vont fortement évoluer : maîtrise des langues étrangères, connaissance de la logistique, hôtellerie de luxe, etc...

Enfin, **l'offre de formation (formation continue ou initiale) dans ces domaines est encore faible** dans le Grand Roissy, le Val d'Oise et le Nord de Paris. La future offre d'emplois n'est donc que partiellement adaptée au niveau et au type de qualification de la population locale

Afin de lever les freins d'accès à l'emploi, notamment en raison de l'éloignement des offres de formation des lieux de vie des habitants, les maîtres d'ouvrages des différents projets devront mettre en œuvre des solutions innovantes et partenariales avec les acteurs du territoire en matière de formation, d'orientation et de recrutement.

Le Triangle de Gonesse, qui représente près de 40% (50 000 emplois) de ce potentiel d'emploi, cristallise cet enjeu d'adéquation des qualifications de la population locale à une économie en pleine mutation. Le Quartier d'Affaires, notamment, va générer une part importante d'emplois qualifiés, comme expliqué plus haut. **La typologie des emplois créés par le projet EuropaCity, qui comprend une part importante d'emplois moins qualifiés, est complémentaire de celle du quartier d'affaires.**

Impacts sur les emplois existants

Il existe une réelle difficulté à prendre en compte les impacts de ces créations sur les emplois existants. Les études menées mettent en avant leurs propres limites et avertissent qu'elles ont raisonné en création directe et pas en solde.

A l'échelle du Grand Roissy, on peut dire que les créations d'emplois liés aux nouveaux projets, dont le Triangle de Gonesse, participent d'une dynamique générale de transformation de l'économie aéroportuaire. A priori, elles devraient donc avoir un effet positif d'entraînement, en générant des emplois indirects, induits et catalytiques, y compris dans le domaine de l'économie présentielle et servicielle, c'est-à-dire des emplois accessibles pour des populations peu qualifiées.

A une échelle élargie (métropole francilienne voire au-delà), ces créations d'emplois pourraient impacter négativement d'autres territoires en générant pour partie des transferts plutôt que des créations. Rappelons néanmoins que le Grand Roissy et le Triangle de Gonesse entendent occuper un positionnement économique spécifique (l'économie des échanges internationaux) qui n'entre pas ou peu en concurrence avec certains territoires tertiaires ou industriels du bassin francilien.

Mesures d'accompagnement envisagées : anticiper sur l'évolution des emplois et adapter les dispositifs d'accompagnement et de formation

Le Triangle de Gonesse s'inscrit dans une transformation profonde de l'économie du Grand Roissy et des emplois qui vont être créés dans les 20 années à venir. Conjugué avec d'autres grands projets du bassin aéroportuaire, il va générer de nombreux emplois mais avec une hausse des qualifications et compétences requises, y compris dans les filières traditionnelles du territoire (aéroportuaire, logistique, commerce...).

L'enjeu est donc avant tout d'anticiper sur ces mutations par un système de veille continu et d'adapter les dispositifs d'accompagnement et de formation à l'emploi. C'est pourquoi un Groupement d'Intérêt Public a été créé afin d'œuvrer en ce sens à l'échelle du bassin du Grand Roissy (le GIP Emploi Roissy CDG).

Différentes mesures sont à envisager sur le moyen terme et sur le long terme pour améliorer la formation des populations locales, et notamment dans 4 filières prioritaires identifiées dans le cadre de l'étude EcoDev de 2015 (pilotée par le GIP) : l'hôtellerie / restauration, le commerce (de détail, de gros et international), les services aéroportuaires et les métiers du tertiaire opérationnel et supérieur.

Accompagner la qualification de la population par la mobilisation des acteurs de l'emploi-formation

- Développer l'offre de formation en s'appuyant sur l'outil que constitue le GIP Emploi Paris CDG.
- Agir dès la formation initiale auprès des jeunes peu adaptés au système éducatif traditionnel (développement de l'apprentissage par exemple).

S'inscrire dans des partenariats locaux pour développer la formation

- La définition précise des actions à engager devra impliquer l'ensemble des acteurs du territoire responsables de l'emploi et de la formation des différents types de population : Maison de l'emploi et ses partenaires, établissements d'éducation, organismes de formation, entreprises, collectivités locales

Au niveau du territoire, les objectifs quant à l'offre de formation sont définis dans le CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France, et s'articulent autour de structures spécifiques (école de la 2^{ème} chance, EPIDE), de dispositifs de formation pré-qualifiante, d'une offre de formation linguistique plus efficace, et d'une attention particulière portée aux formations de base et de remise à niveau pour les populations les plus en difficulté.

Concernant l'offre d'emploi d'EuropaCity, ces offres de formation devront se concentrer autour des métiers de la vente, les langues (et plus particulièrement l'Anglais), et les métiers de loisirs et de culture grand public (métiers d'animateur, démonstrateur, moniteur, opérateur technique, agents d'entretien et de maintenance).

Le développement de l'offre de formation linguistique professionnalisation s'appuiera notamment sur le projet de maison des langues à Garges-lès-Gonesse.

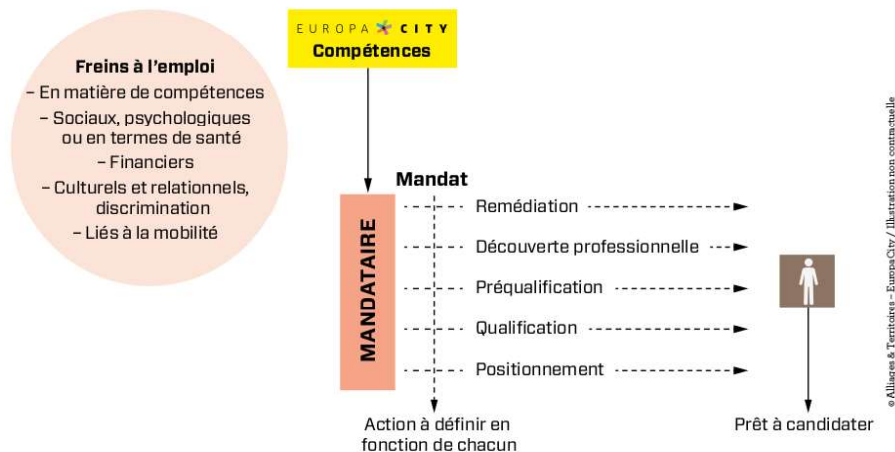
Prescrire des clauses d'insertion aux entreprises qui viendront s'installer dans le Triangle de Gonesse, en allouant un minimum de 5% du volume d'heures générées par le projet en phase de construction aux personnes éloignées de l'emploi, et en se donnant pour objectif de tendre vers un taux de 7%.

Autant d'efforts qui seront nécessaires pour que le projet du Triangle de Gonesse bénéficie au mieux à la population locale.

Par ailleurs, à l'échelle d'EuropaCity, le maître d'ouvrage Alliages & Territoires a défini un certain nombre d'actions spécifiques afin de lever les freins d'accès à l'emploi, notamment en raison de l'éloignement des offres de formation des lieux de vie des habitants, le maître d'ouvrage mettrait en œuvre des solutions innovantes et partenariales avec les acteurs du territoire en matière de formation, d'orientation et de recrutement :

- **Mettre en place EuropaCity Compétences**, dont l'objectif serait de développer des programmes de formation en cohérence avec les exigences du projet, adaptés aux besoins des personnes concernées et en lien avec l'offre présente sur le territoire
- Accueillir, dans les deux ans précédant l'ouverture, **3 500 personnes pour les former ou les orienter**.
- **Mettre en œuvre des actions** pour lever les freins à l'accès à la formation et à l'emploi.
- **Intégrer au sein d'EuropaCity des salles de formation**, des salles de coworking et un incubateur.
- **Créer un centre de recrutement commun** à toutes les entreprises présentes au sein du projet EuropaCity dans une démarche d'évaluation et de rapprochement entre les compétences des demandeurs d'emploi et les offres présentes sur site.
- **Développer un partenariat avec les acteurs** en charge de l'emploi et de l'insertion aux niveaux local, départemental et régional, et associer les acteurs institutionnels réunis au sein d'un comité technique orientation emploi formation (CTOEF), instance en charge de la concertation et du suivi de l'ensemble de la démarche emploi-formation.
- **Allouer un minimum de 5 % du volume d'heures générées** par le projet en phase de construction aux personnes éloignées de l'emploi, et relayer cet objectif à chacun de ses partenaires (clauses d'insertion). Des chantiers d'insertion pourraient être créés.

PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT d'EuropaCity Compétences



Source : Sémaphores, 2015, Étude impact emploi

Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015

Impact majeur sur l'emploi : 50 000 emplois environ implantés à terme

On estime que le Triangle de Gonesse permettra l'implantation près de **50 000 emplois à terme**. La part de transferts et de créations pures, dépendant d'un grand nombre de facteurs, ne peut être appréciée pour le moment. Le raisonnement suivi apprécie des créations directes et non pas des soldes résultant de ces transferts, pour lesquels trop d'inconnues subsistent.

Le quartier d'affaires générera environ **40 000 emplois**, pour grande partie qualifiés, voire très qualifiés (BAC + 2 et au-delà).

Le projet EuropaCity mobiliserait **4 200 emplois par an pendant la phase de construction** et **11 800 emplois directs en phase d'exploitation**. Plus des trois quarts de ces emplois s'adresseront à des personnels non ou peu qualifiés.

L'enjeu essentiel pour le Triangle de Gonesse est de s'inscrire dans la stratégie du Grand Roissy d'anticipation et de formation des populations locales afin qu'elles puissent bénéficier des créations d'emplois. Une collaboration étroite et territorialisée avec les collectivités, la Région et l'Etat est essentielle pour y répondre. Le GIP Emploi Roissy CDG peut constituer un outil adapté.

EuropaCity de son côté sélectionnera un groupement d'organismes de formation du territoire pour coordonner plusieurs approches au service du projet. Cela permettrait un maillage territorial important. Un mandataire serait en charge du fonctionnement du réseau et de la coordination dans une logique de complémentarité des interventions.

Dans un avenir proche, l'appareil commercial du nord-francilien risque d'être fragilisé, compte tenu des évolutions sociétales et de l'apparition récente de nouveaux centres ne se distinguant pas de l'offre existante. Dans ce contexte, le Triangle de Gonesse aura un impact réduit. L'offre commerciale développée au sein du Quartier d'Affaires sera uniquement destinée à couvrir les besoins des entreprises et salariés. Concernant l'impact d'EuropaCity, il s'agit avant tout d'un équipement touristique dédié aux loisirs et à la culture. Si l'on prévoit des effets réels ils seront dilués sur l'appareil commercial et seront secondaires par rapport à des facteurs exogènes.

La dimension touristique et de loisirs du Triangle de Gonesse est principalement portée par le projet EuropaCity, nouvelle destination du Grand Paris dédiée au temps libre. A l'échelle de l'Ile-de-France, l'offre d'équipements de loisirs reste peu développée par rapport au nombre d'habitants. Si Paris demeure la première destination touristique mondiale, elle est avant tout perçue comme une destination culturelle (patrimoine, gastronomie, luxe et haute couture...). A l'échelle du nord-francilien, le territoire est peu doté en équipements de loisirs et d'envergure touristique. Enfin, en matière d'hébergement hôtelier, on constate un très fort potentiel de développement en Ile-de-France et un besoin de diversification de l'offre à l'échelle de la place aéroportuaire.

Commerce : EuropaCity, un positionnement inédit, des effets secondaires sur l'appareil commercial existant

A l'échelle du nord-francilien, l'offre commerciale est inégalement répartie. À l'exception des centres commerciaux O'Parinor et Aéroville, ce périmètre ne possède pas d'équipement de destination, capable d'attirer une clientèle non résidente.

En outre, ces pôles commerciaux ont été conçus sur un modèle classique, c'est-à-dire des lieux de commerce constitués autour d'une enseigne alimentaire qui fait office de locomotive, générant des flux récurrents de clients venant faire leurs courses. Il en est de même pour les pôles de taille plus modeste créés récemment comme Plein Air au Blanc-Mesnil, Le Millénaire à Aubervilliers ou encore My Place à Sarcelles.

L'offre commerciale sur le Triangle de Gonesse réside principalement dans le projet EuropaCity. Néanmoins, au sein du Quartier d'Affaires, le projet prévoit le développement d'une offre de proximité de maximum 15 000 m² de commerces et services. Bien intégrés au quartier, ces commerces seront destinés à couvrir les besoins des entreprises et salariés du Quartier d'Affaires et participeront à son animation. Ils seront logiquement fermés le week-end, pour majeure partie.

EuropaCity : une offre commerciale qui participe d'une destination de loisirs inédite, en rupture avec l'offre existante

Au regard de l'évolution des modes de vie et de consommation et de la révolution numérique, EuropaCity constitue un laboratoire des nouveaux modes de commerce, avec pour objectif de développer une offre inédite, originale et complémentaire à l'offre existante aujourd'hui en Ile-de-France. Le commerce n'y est pas conçu comme une offre destinée à couvrir les besoins alimentaires et domestiques. Associé à des activités culturelles, de loisirs et de sports, le projet permet de constituer une destination dédiée au temps libre, populaire et touristique.

À l'ère d'Internet, le commerce se réinvente avec l'économie du partage d'informations et de la collaboration. Le rôle du point de vente est en cours de redéfinition. L'e-commerce a progressé de 30 % ces dix dernières années et devrait progresser de 13 % d'ici à 2020. Il est devenu un canal de distribution incontournable, et est utilisé par près d'un Français sur deux. En permettant la géolocalisation, l'achat mobile et la comparaison instantanée, le smartphone bouleverse et va continuer de bouleverser les comportements d'achat.

Dans le même temps, émerge le besoin de partager avec ses proches des moments de vie et d'émotions, comme en témoigne l'explosion des réseaux sociaux. La tendance est donc au rapprochement entre loisirs et commerce, autrement appelé retailtainment*, terme anglo-saxon formé par la contraction de retail, commerce, et d'entertainment, divertissement.

EuropaCity apporterait aux marques et enseignes la possibilité de proposer des concepts innovants grâce à des lieux modulables et à l'intégration des dernières avancées technologiques. Elles pourraient ainsi pleinement exprimer leur créativité et développer des formats inhabituels et surprenants, affirmant leur vision du commerce physique. EuropaCity réunirait ainsi une offre commerciale aux formats innovants avec notamment des grands magasins, des enseignes inédites, des lieux d'expositions (showrooms), des magasins thématiques (concept stores), des magasins éphémères, etc.

Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015

Contrairement aux différents pôles commerciaux du territoire, aucune grande surface alimentaire généraliste de type hypermarché n'est prévue dans le programme d'EuropaCity. Pour EuropaCity, la motivation de visite n'est pas liée à la récurrence des courses alimentaires. La fréquence de visite sera donc beaucoup plus faible que pour les centres commerciaux traditionnels. Ainsi, la diversité de l'offre globale d'EuropaCity, la nature différente et expérientielle des commerces et l'accessibilité directe par les transports en commun génèreraient une attractivité portant sur une zone beaucoup plus large, sur l'ensemble de l'Ile-de-France, contre celle d'un centre commercial traditionnel située entre 20 et 30 minutes en voiture. La fréquentation touristique y serait également plus importante.

COMPARAISON DES MODÈLES

	 CENTRE COMMERCIAL TRADITIONNEL	 EUROPA CITY
Déclencheur de visite	Hypermarché	Loisirs, culture, événementiel
Fréquence de visite	15 à 20 fois par an	1 à 2 fois par an en moyenne
Zone d'attractivité	≤ 30 min de trajet (principalement voiture)	≤ 2 h : Franciliens et excursionnistes (+ de 50 % en transports en commun) Touristes nationaux et internationaux
Offre	Magasins proposant des biens de consommation	Lieu hybride proposant des expériences inédites et/ou éphémères : de nouveaux formats de commerce (showrooms, concepts stores, commerces collaboratifs...), des émotions, des échanges et de la coproduction culturelle (résidence de créateurs et centre culturel pour le jeune public...), des sensations basées sur le divertissement (parc à thème, parc aquatique...)

Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015

L'ouverture d'EuropaCity est programmée à l'horizon 2024.

D'ici là, de nombreux projets commerciaux de rayonnements variés auront été réalisés comme Aéroville (déjà ouvert), le renforcement de Paris Nord 2 ou les docks de Saint-Ouen. Les conséquences d'EuropaCity sur l'attractivité et le dynamisme des commerces dans le territoire du Grand Roissy doit donc être appréciée au regard de l'offre existante et de celle à venir.

La réflexion sur les impacts du Triangle de Gonesse sur l'appareil commercial intègre donc deux horizons temporels : horizon 2018 (après l'ouverture des projets majeurs connus sur le territoire) et horizon 2024 (ouverture du Grand Paris Express et d'EuropaCity).

L'aménagement du Triangle de Gonesse va également contribuer à renforcer l'attractivité du territoire pour les résidents et non-résidents du Grand Roissy et donc, augmenter la fréquentation potentielle des centres commerciaux de tous types.

Impacts cumulés d'EuropaCity avec les autres projets sur l'appareil commercial du Nord-Est métropolitain

Des effets réels mais secondaires par rapport aux évolutions dues aux facteurs sociodémographiques et commerciaux

Il faut tenir compte du fait que l'appareil commercial actuel du Nord-Est métropolitain sera fragilisé par les nouveaux modes de consommation : diminution de la part de l'alimentation dans le budget des ménages, essoufflement de l'attrait pour les hypermarchés, retour à la proximité, augmentation très importante de l'achat sur internet et de la récupération. Les commerces existants verront globalement leur chiffre d'affaire baisser à l'horizon 2018.

Ces facteurs démographiques (augmentation de la population et du nombre de visiteurs) et socioéconomiques (évolutions de la structure de la consommation, sortie de crise, etc.) auront des impacts sur l'appareil commercial global plus importants que l'ouverture d'EuropaCity.

L'impact d'EuropaCity sera dilué sur 30 pôles commerciaux.

La zone d'attractivité d'EuropaCity sera l'ensemble de l'Ile-de-France. La part des visiteurs issue du territoire du SIEVO sera minoritaire. Cet impact très dilué ne remet pour autant pas en cause la viabilité des commerces impactés.

La vocation d'EuropaCity est d'intéresser en grande proportion une clientèle et un public touristiques, français et étrangers, y compris pour la fréquentation des commerces, en faisant ainsi venir sur le territoire des personnes qui n'y viennent pas encore. La motivation de visite ne serait en effet pas liée à la récurrence des courses alimentaires.

Ainsi, le projet n'affecterait que faiblement la fréquentation du commerce local. En outre, l'offre développée par le projet serait de nature très différente, voire sans comparaison, à celle du commerce de proximité.

Le projet pourra toutefois atténuer, voire annuler le potentiel de progression des commerces environnants.

Les différents types d'impacts sont les suivants :

- **Une dilution des impacts individuels d'EuropaCity sur 30 pôles commerciaux**
- **Une amplification des dynamiques préexistantes**
 - Réduction des progressions ou accentuation des pertes d'attractivité
- **Les centres commerciaux de destination les plus proches sont les plus concernés**
 - Positionnement portant en partie sur le créneau du shopping-plaisir
- **Une réduction potentielle de la capacité de certains centres-villes à rayonner au-delà de la simple proximité**
 - EuropaCity, une nouvelle centralité plurifonctionnelle
 - Possible réduction de la capacité des centres villes à attirer des enseignes et concepts hors proximité
- **Peu d'effets sur les autres formats commerciaux**

L'impact étant non homogène selon les types de structure commerciale, les commerces de destination⁷ seront plus impactés que les autres formes de commerce

- Les centres commerciaux de destination seront plus impactés : ils se situent en effet sur le créneau de l'achat plaisir qui sera développé par EuropaCity.
- En revanche, l'impact sera limité sur les commerces de centre-ville et portera uniquement sur leur capacité future à se développer au-delà de leur rayonnement de proximité.
- Les autres formes de commerce ne seront impactées qu'à la marge.

Mesures de réduction des impacts

Pour le Quartier d'Affaires

Le commerce développé sera une offre de proximité, principalement destinée à couvrir les besoins des salariés et des entreprises du Quartier d'Affaires. L'offre commerciale au sein du Quartier d'Affaires ne dépassera pas un total de 15 000 m² de surface de plancher. Elle pourra être répartie sur différents pôles, la distance minimale entre ces pôles étant de 1 000 mètres. Ces mesures sont destinées à éviter la constitution d'un pôle de destination autre qu'EuropaCity.

Pour EuropaCity

Commerce :

- Affiner l'analyse de l'impact commercial dès lors que la programmation sera plus détaillée
- Définir un plan stratégique d'intervention sur les centres-villes en lien avec les communes et intercommunalités du territoire.

Tourisme, loisirs, culture : un potentiel de marché à exploiter, en complémentarité avec l'offre existante

La dimension touristique et de loisirs du Triangle de Gonesse est portée par le projet EuropaCity, nouvelle destination du Grand Paris dédiée au temps libre.

⁷Un commerce de destination est un commerce dans lequel les consommateurs sont prêts à effectuer une visite spécifiquement pour son offre.

Une offre de loisirs inédite sur le territoire

EuropaCity va développer différents types de loisirs sur le Triangle de Gonesse à la fois uniques, dimensionnants, innovants, répondant à une clientèle multiples, à plusieurs échelles (locales, régionales, ...) et permettant des pratiques toute l'année, été comme hiver.

Par exemple, le Grand Paris ne dispose pas d'équipement de sport d'hiver et de glisse en particulier couvert, contrairement au Grand Londres. En outre, les activités de glisse sont très appréciées des Franciliens, sachant que seule une minorité d'entre eux les pratiquent réellement. De la même manière, la Région Ile-de-France ne dispose que d'un seul parc aquatique couvert et datant de 1989. Le parc à thème d'EuropaCity pourrait devenir le plus grand parc couvert d'Europe.

Une offre culturelle complémentaire

L'objectif du programme culturel d'EuropaCity est de s'inscrire dans la diversité culturelle du territoire, qui constitue une richesse, un vecteur de cohésion sociale. Le développement d'une offre culturelle et événementielle de qualité, conduite par des opérateurs de premier plan, contribuerait à la diversification d'équipements culturels.

Par ailleurs, le projet participerait aux enjeux de démocratisation culturelle en amenant œuvres et créateurs dans un lieu populaire, librement accessible, et destiné à accueillir un public nombreux et varié.

Une offre hôtelière devant répondre aux nouvelles attentes

Pour répondre aux besoins et potentiels du marché (développés au Chapitre 1.6), la programmation hôtelière d'EuropaCity comprendra des hôtels de différentes catégories (hôtels économiques, gamme moyenne et haut de gamme) pour environ 2 700 chambres, élargissant l'offre présente sur le territoire.

Une partie des hôtels serait couplée avec les équipements de loisirs créant ainsi une typologie d'offre nouvelle. Une autre partie pourrait être dédiée aux besoins des voyageurs d'affaires, en lien avec la programmation tertiaire globale de la ZAC.

Impacts d'EuropaCity sur l'offre touristique, culturelle et de loisirs du territoire

Comme exposé plus haut, EuropaCity s'inscrit dans une stratégie de développement d'une offre complémentaire ou nouvelle par rapport à celle existante en matière de tourisme, de culture et de loisirs à l'échelle métropolitaine et nord-francilienne.

Le projet vise à créer une nouvelle destination expérientielle à partir d'un alliage innovant de différentes fonctions (loisirs, commerce, restauration, hébergement, culture, sports...), en résonnance avec un marché à fort potentiel et le constat d'une forte mutation dans les modes de consommation.

L'impact sera donc réduit sur l'offre du territoire, tant à l'échelle métropolitaine que locale (nord-francilien et Grand Roissy).

Mesures de réduction des impacts

L'impact d'EuropaCity sur l'offre du territoire dépendra de la capacité du projet à proposer une destination innovante et inédite, permettant de compléter l'offre actuelle et de s'en différencier, notamment par :

- La qualité de l'offre développée, son caractère innovant et à la complémentarité des différentes fonctions de commerce, de loisirs et de culture.
- L'unicité de gestion du futur site EuropaCity au service d'une destination touristique inédite.
- La dimension partenariale du projet en associant les acteurs du secteur touristique, des loisirs et de la culture au sein du territoire, afin de développer une offre complémentaire à celle existante.

Impact sur le commerce, le tourisme, les loisirs et la culture

L'offre commerciale au sein du Triangle de Gonesse est principalement portée par EuropaCity, les surfaces développées par le Quartier d'Affaires étant uniquement destinées à couvrir les besoins de proximité (salariés).

EuropaCity prévoit le développement de 230 000 m² de commerces. Il s'agit toutefois d'une offre commerciale atypique, participant d'un alliage entre commerce, loisirs et culture, afin de créer une destination touristique. Elle n'a pas vocation à venir concurrencer l'offre existante sur le territoire en matière de consommation alimentaire et domestique mais, au contraire, à développer un nouveau concept de destination en rupture avec le modèle traditionnel des centres commerciaux.

Les impacts seront donc secondaires par rapport aux évolutions dues aux facteurs sociodémographiques et commerciaux. On peut même penser qu'EuropaCity peut avoir un effet d'entraînement positif, en générant des flux exogènes au territoire, en renouvelant l'image du territoire (d'un territoire de passage à un territoire de destination) et en proposant de nouveaux modèles de consommation.

Par ailleurs, l'impact sera très différent selon le type de structures commerciales. Les commerces de destination sur le créneau des loisirs et situés à proximité seront les plus impactés.

Au fur et à mesure que la programmation s'affinera, il conviendra de préciser ces impacts et les commerces concernés. Il faudra également définir un plan stratégique d'intervention sur les centres-villes du territoire dont certains commerces pourraient se voir également impacter.

Partant du constat d'une évolution des modes de consommation et d'un véritable potentiel sur le marché francilien, EuropaCity a justement été conçu comme une offre complémentaire et nouvelle par rapport à celle existante en Ile-de-France et dans le nord-francilien en matière de tourisme, de loisirs et de culture.

L'impact du projet sur l'offre du territoire est minimisé de par son concept; à savoir une destination touristique offrant un parcours expérientiel inédit aux visiteurs et non une juxtaposition de fonctions. Les principales conditions de réussite sont l'unicité de gestion de l'équipement à venir et le succès des partenariats qui seront développés avec les acteurs du secteur loisirs – tourisme – culture.

Agriculture

Impact fort

Le Triangle de Gonesse est exploité pour la culture des céréales et des oléo-protéagineux, à l'image de l'agriculture dominante sur la Plaine-de-France. Les rendements sont particulièrement élevés en raison d'une terre de bonne qualité et le nombre d'exploitations, bien qu'en diminution, présentent un statut professionnalisé. Pour autant celles-ci restent fragiles et soumises à l'essor de projets urbains qui compromettent la viabilité des exploitations (diminution de la SAU, difficultés d'accès, etc.). L'espace agricole occupait près de 60 % de la surface communale en 2008, mais il a cependant diminué de 30 % en 26 ans. Ces espaces ruraux (-262,10 ha) sont devenus des espaces urbains ouverts (+ 55,10 ha) et surtout construits (+ 207 ha). Sur ce territoire situé aux franges de l'agglomération parisienne, entre le rural et l'urbain, concilier développement économique et pérennité de l'activité agricole représente donc un enjeu particulièrement important.

Etude prospective pour le devenir de l'agriculture en Plaine de France	Blézat Consulting	Octobre 2009 p 64 / 128
Phase 1 Diagnostic stratégique		
Etude prospective pour le devenir de l'agriculture en Plaine de France	Blézat Consulting	Avril 2010 p 7/93
Phase 2 et 3		
Etude relative à la mise en place d'un schéma agricole sur le territoire du Grand Roissy et analyse du fonctionnement des espaces agricoles du Triangle	SAFER Ile de France	2013

Le projet s'implante sur une surface de près de 280 ha de terres agricoles exploitées ou exploitables, et impacte donc l'espace agricole disponible. Il s'agit ainsi d'une perte d'une partie de l'outil de travail pour les huit sièges d'exploitations agricoles présents sur le périmètre concerné.

La Surface Agricole Utile moyenne des exploitations s'élève actuellement à 87,6 ha sur le Triangle de Gonesse, ce qui est déjà sensiblement inférieure à l'Unité de Référence départementale (fixée à 120 ha pour les grandes cultures).

La Surface Agricole Utile (SAU) est un outil statistique européen destiné à évaluer le territoire consacré à la production agricole. Elle comprend les terres arables (y compris pâturages temporaires, jachères, cultures sous abri, jardins familiaux...), les surfaces toujours en herbe et les cultures permanentes (vignes, vergers...). L'unité de référence (UR) correspond à la surface « qui permet d'assurer la viabilité de l'exploitation compte tenu de la nature des cultures et des ateliers de production hors-sol, ainsi que d'autres activités agricoles ». Cette UR peut être pondérée pour prendre en considération les spécificités de chaque culture. Le revenu dégagé à l'hectare par des grandes cultures est par exemple sensiblement inférieur à celui généré par un hectare de pépinières. Les caractéristiques agronomiques de la zone (sols plus ou moins fertiles) modifient aussi l'unité de référence. Des barèmes de pondération permettent d'effacer ces différences.

La réduction des espaces agricoles est une réduction des surfaces d'exploitations. Or de la surface cultivée par un agriculteur dépend directement les revenus et par conséquent la rentabilité de l'exploitation. Une perte de surface implique directement une perte de résultats et fragilise l'exploitation.

Actuellement 400 ha de terres agricoles sur le carré agricole se répartissent en 397 parcelles appartenant à 98 propriétaires différents. Parmi ceux-ci, on relève des propriétaires institutionnels qui ont généralement mis en place des conventions précaires avec les agriculteurs. Ces baux ne permettent pas à l'agriculteur de se projeter et d'investir car ils peuvent être remis en cause chaque année.

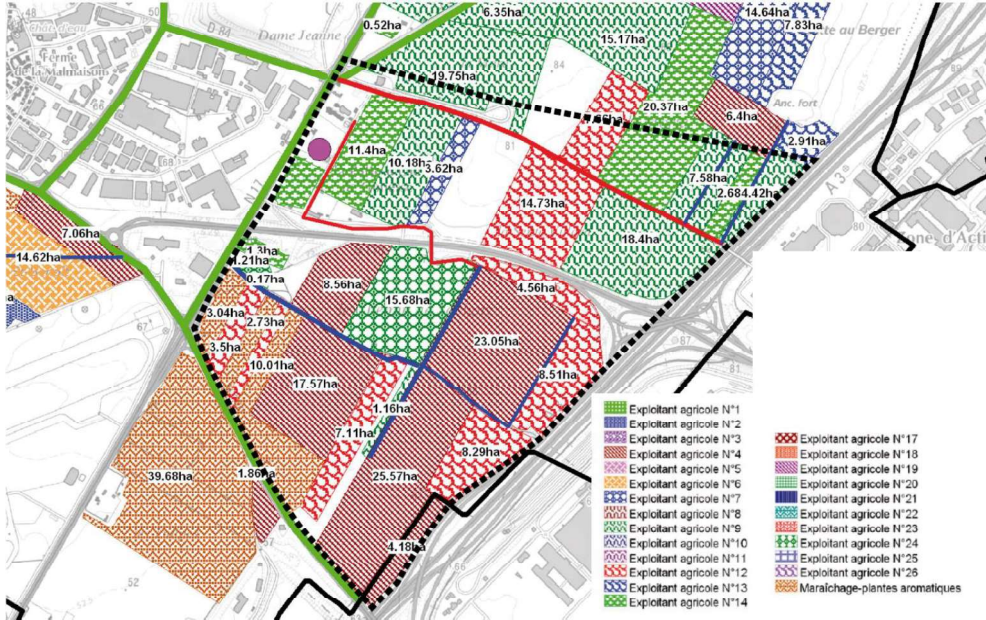
Le manque de visibilité quant à la pérennité des espaces agricoles à long terme peut handicaper le fonctionnement des exploitations. Investir, développer son activité demande une visibilité sur plusieurs années.

Par ailleurs, la réorganisation des réseaux du Triangle de Gonesse, notamment le réseau routier, pourrait induire une modification du fonctionnement des exploitations et impliquer une réorganisation des trajets agricoles. Il conviendra d'augmenter la prise en compte de l'agriculture par les gestionnaires de voirie.

Le programme de la ZAC nécessite de libérer les terrains à aménager de toute occupation, et en particulier les baux ruraux et autres contrats de fermage.

Pour cela, des démarches amiables ont été initiées. A défaut d'accord, des procédures d'éviction et d'indemnisation des exploitants actuels ont été mises en œuvre et de nouvelles procédures sont à attendre.

Cela aura pour autre conséquence une concurrence sur le foncier et une hausse des prix.



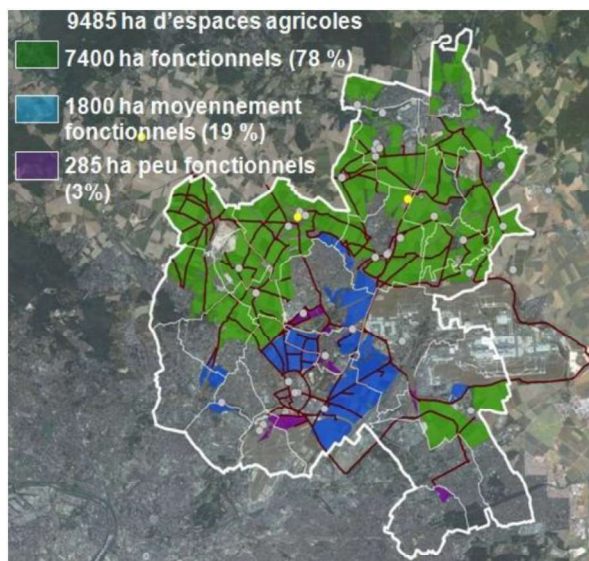
Répartition actuelle des exploitations juridiques cultivant des parcelles, source : Güller Güller, 2010

Impacts cumulés

Des conséquences à l'échelle de la Plaine de France : une réduction de la SAU (surface agricole utile)

L'ensemble des projets actuels d'urbanisation en Plaine de France implique l'urbanisation de 1530 ha d'espaces agricoles sur la plaine de France. Face à ces besoins, la démarche agricole et le schéma des espaces économiques, deux démarches animées par l'EPA Plaine de France, visent à rationaliser les nouvelles urbanisations et à maintenir la fonctionnalité agricole.

L'impact cumulé des deux projets, de la ZAC du Triangle et de la Ligne 17 Nord, permet, grâce à sa densification, une préservation de 202 ha d'espaces agricoles. Sur les 280 ha d'urbanisation à venir, 7 ha sont liés à la Ligne 17. Ces risques ont été pris en compte par le projet, notamment à travers un processus de concertation mis en place avec les agriculteurs, les élus, et les habitants pour élaborer un projet agricole de territoire. Celui-ci vise à remettre au centre les espaces agricoles dans le fonctionnement territorial.

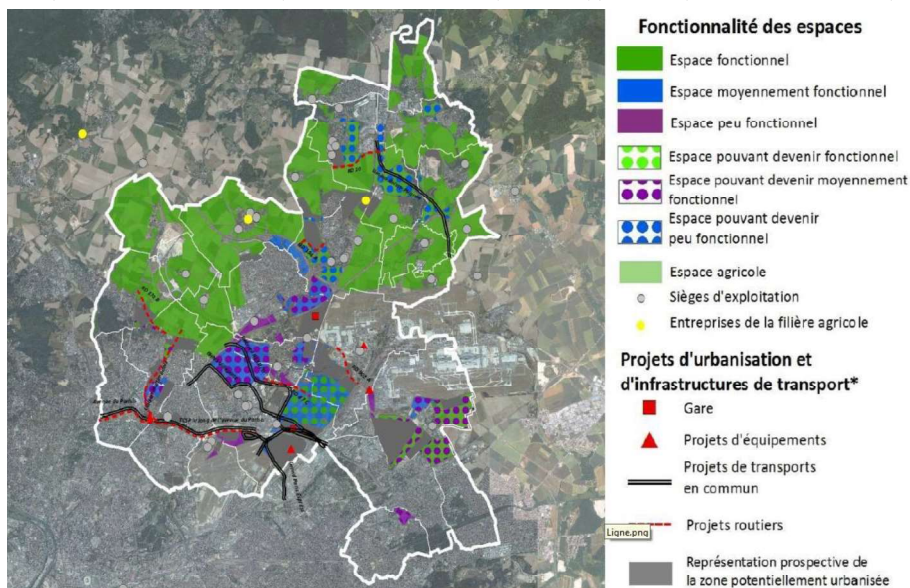


Sur les 20 200 ha du territoire du Grand Roissy, on compte 9 485 ha d'espaces agricoles.



Les espaces agricoles du Grand Roissy, Diagnostic schéma agricole. Source : SAFER

Si actuellement les espaces agricoles de la Plaine de France sont majoritairement fonctionnels, cette fonctionnalité peut être impactée à l'occasion de chaque projet d'aménagement ou de voirie. Sans mesure et travail spécifique, la dégradation de fonctionnalité pourrait être celle-ci à moyen terme (symbolisée par les ronds de couleurs) :



Les espaces agricoles du Grand Roissy, Projection en 2020. Source : SAFER Mesures de réduction visant à la pérennisation de l'agriculture.

Mesures de réduction visant à la pérennisation de l'agriculture

A l'échelle du Grand Roissy : définition d'un projet agricole

Projet agricole du Grand Roissy - comité de pilotage (document ppt)	Safer - EPA	29 mai 2013
Projet agricole du Grand Roissy - comité de pilotage (document ppt)	Blézat - EPA	Septembre 2015

Pour être efficace, la préservation de l'agriculture doit être envisagée à grande échelle : celle du Grand Roissy. C'est l'objet du projet agricole de territoire, d'abord concrétisé dans un schéma d'orientation de préservation des espaces agricoles (schéma agricole), dont la première déclinaison est la préservation des 400 hectares du Carré Agricole (procédure en cours).

A l'échelle du Grand Roissy, il est nécessaire d'apporter une lisibilité aux porteurs de projets agricoles. Il faut pour cela créer les conditions d'un projet agricole de territoire.

Ce projet s'appuiera sur :

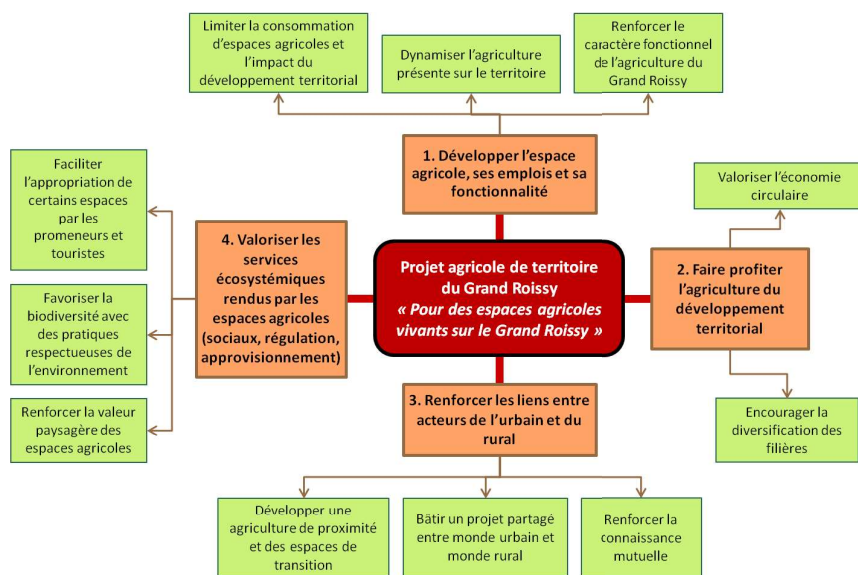
- la pérennisation de terres agricoles fonctionnelles à 30 ans
- la **sécurisation des corridors** agricoles et naturels pour assurer la connexion des grandes plaines agricoles, et ainsi respecter les objectifs du SDRIF

Le schéma agricole du Grand Roissy comprend en outre une carte de circulation indiquant les axes majeurs de circulation agricole, et les points durs de circulation agricoles.

Les enjeux circulation se concentrent sur la **restructuration du réseau de circulations agricoles**, la **création de desserte lorsque l'urbanisation crée une coupure entre des terrains agricoles**, l'**autorisation de circulations agricoles sur certaines voies automobiles**, l'**intégration de chemins agricoles parallèles dans les grands axes**, et la sensibilisation des acteurs locaux aux enjeux des circulations agricoles.

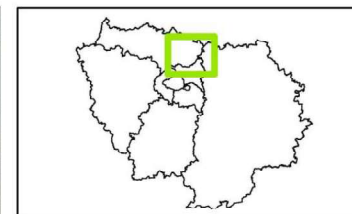
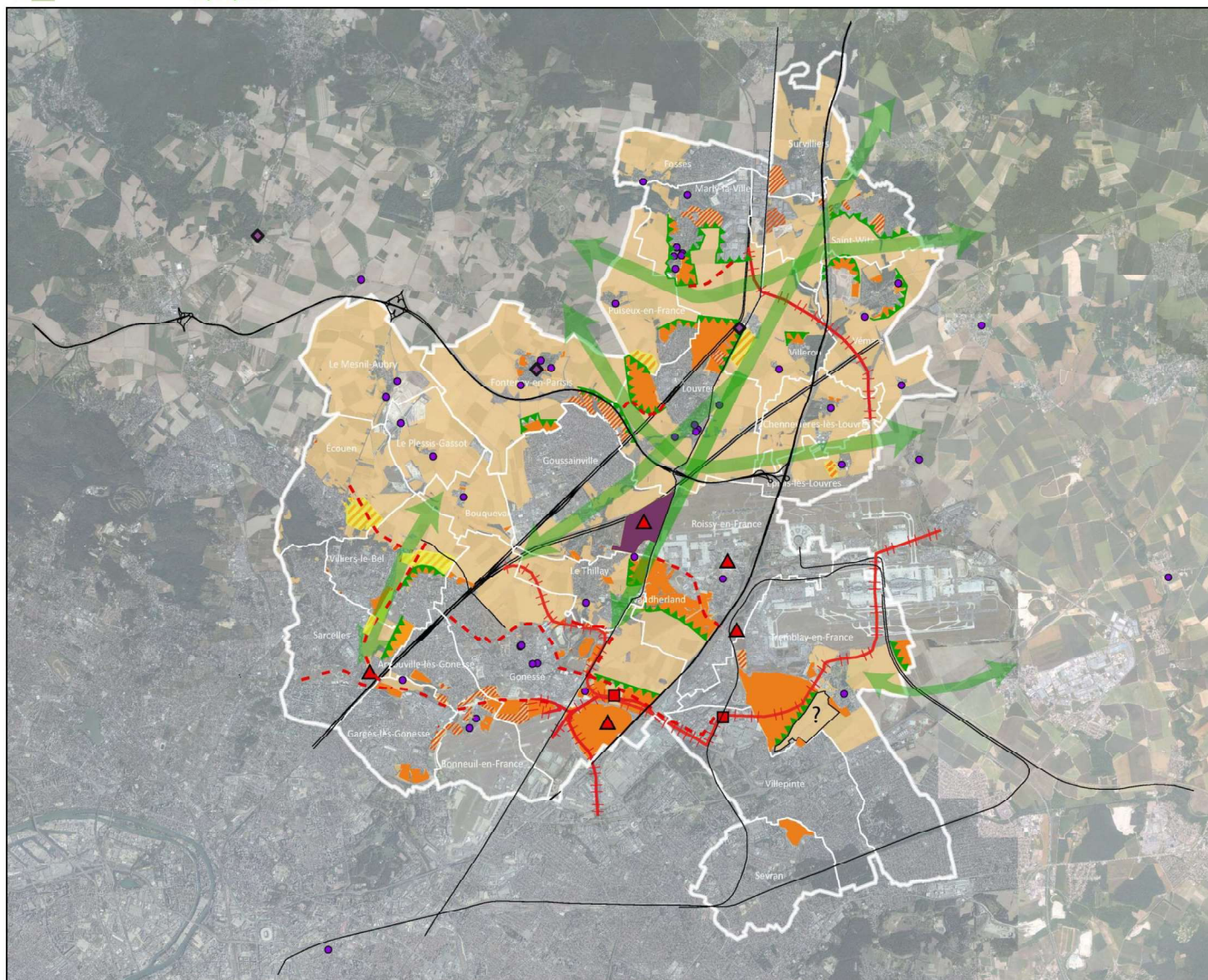
A noter : le projet de loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt (AAAF), vient renforcer les moyens d'action des SAFER afin de lutter contre l'érosion des surfaces agricoles.

Les mesures prises à l'échelle du Triangle de Gonesse peuvent être considérées comme l'une des applications opérationnelles d'une stratégie plus large menée sur l'ensemble du territoire de la Plaine de France et synthétisée ci-dessous :



La stratégie du projet agricole de territoire. Source : EPA Plaine de France, septembre 2015

Cette démarche globale aboutira à la signature d'une charte agricole, rappelant ces grands principes, et favorisant l'émergence de projets liant espaces agricoles et espaces urbains. La signature de cette charte est envisagée à l'été 2016.



***Attention : Carte de travail à but purement indicatif.**
Les éléments représentés ne sauraient être pris pour des contours de projets définitifs.

- Sièges d'exploitation
- ◆ Entreprises de la filière agricole
- Infrastructures existantes

Projets de consommation et d'infrastructures de transport*

- Gare
- ▲ Projets d'équipements
- ++++ Projets ferrés
- Projets routiers
- Projets consommant de l'espace agricole (Urbanisation, loisirs, espaces verts...)
- Plateforme multimodale fer - route (Carex)
- ? Aménagement de la Vallée de la Saussaie

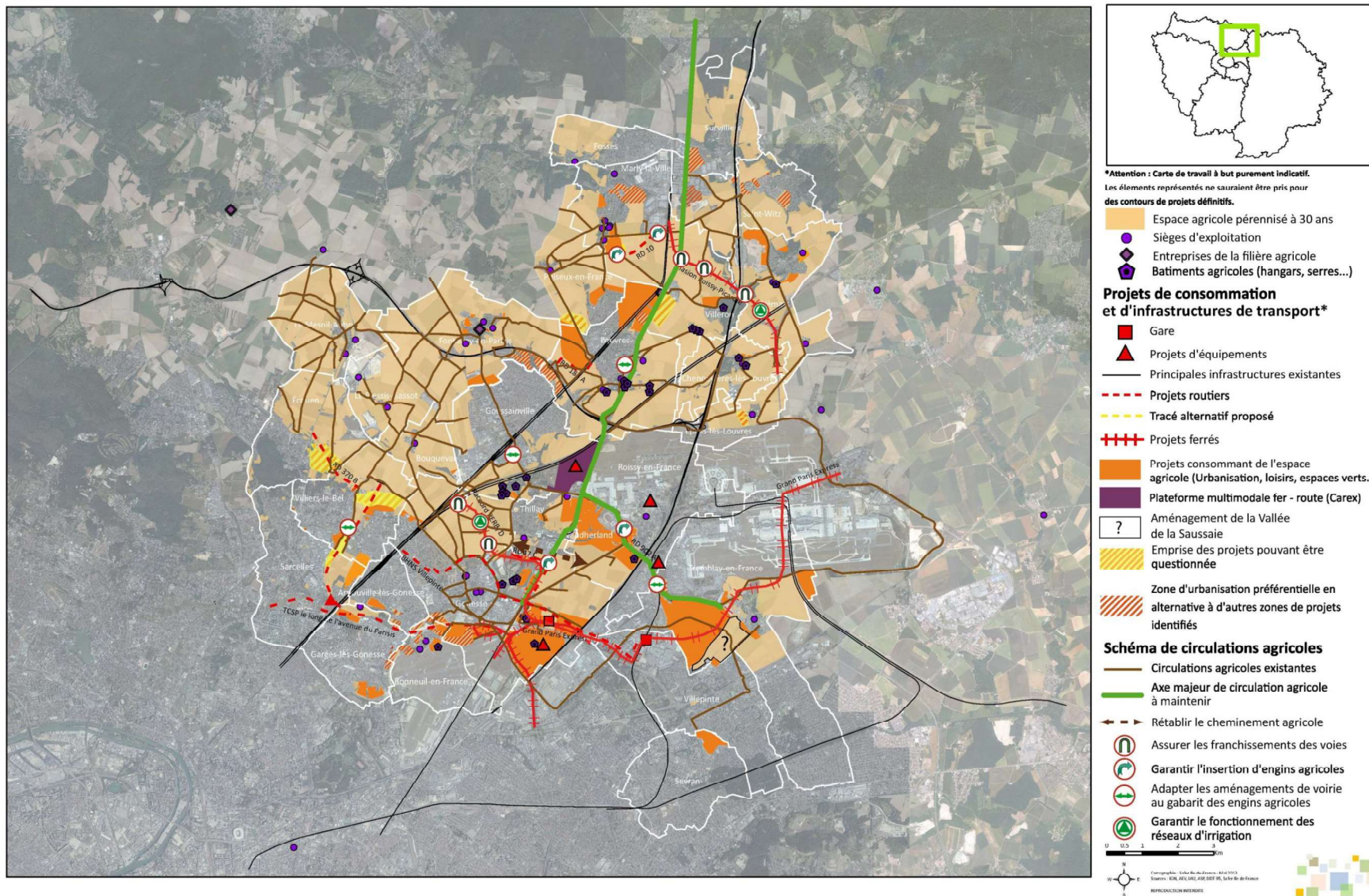
Projet Agricole

- Espace agricole pérennisé à 30 ans
- Emprise des projets pouvant être questionnée
- Zone d'urbanisation préférentielle en alternative à d'autres zones de projets identifiés
- ▲ Front agricole et traitement paysager à l'intérieur des projets
- Continuités agricoles et naturelles majeures à maintenir

0 0.5 1 2 3 km

Cartographie : Safer de l'Ile-de-France - Mai 2013
Sources : IGN, AEF, MAJ, ADI, DDT 95, Safer de l'Ile-de-France
REPRODUCTION INTERDITE





A l'échelle du Triangle de Gonesse : préservation de 400 hectares de terres agricoles et pérennisation de l'agriculture à long terme

A partir des études suivantes :

Atelier de concertation – Agriculture et environnement	EPA Plaine de France	21 septembre 2013
Réunion publique de clôture de la concertation publique	EPA Plaine de France	11 octobre 2013
Etude relative à la mise en place d'un schéma agricole sur le territoire du Grand Roissy et analyse du fonctionnement des espaces agricoles du Triangle	SAFER Ile de France	2013

Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse s'inscrit dans la dynamique de développement économique du Grand Roissy. Cependant, il prévoit un engagement fort, avec le projet de préservation de 400 ha de terres agricoles au Nord du Triangle de Gonesse dans des conditions d'exploitation pérennes. Ces terres sont particulièrement fertiles et leur conservation permettrait à une dizaine d'agriculteurs de poursuivre leur exploitation.

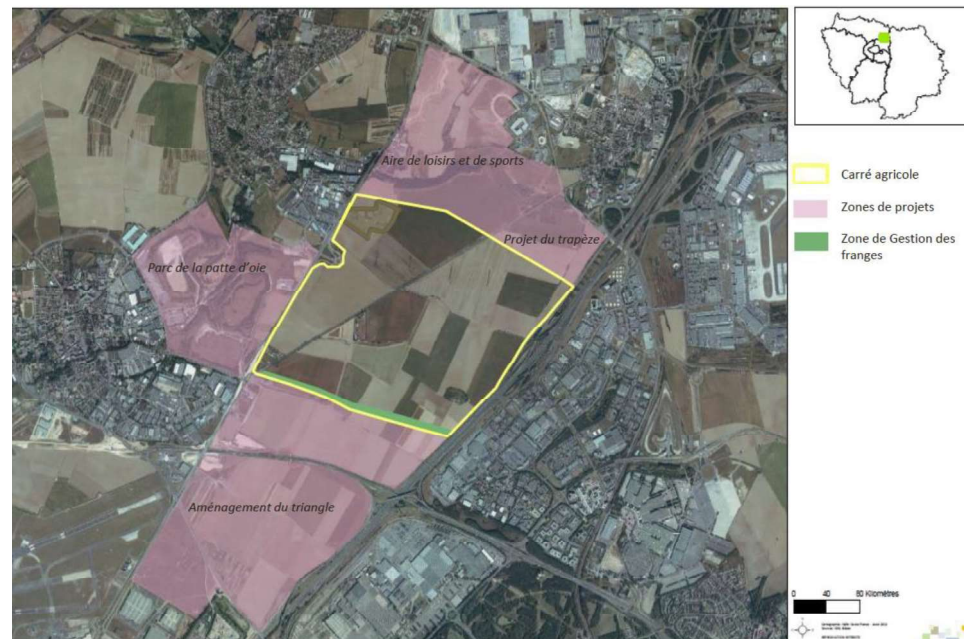
Les mesures de soutien à l'activité agricole se sont inscrites dans le cadre d'une **concertation** approfondie entre agriculteurs, pouvoirs publics, et habitants, et sont également le résultat d'une collaboration avec la Chambre d'agriculture.

Elles s'articulent autour de plusieurs axes :

- **Création d'un périmètre de protection**, pérennisation du Carré agricole grâce à des outils règlementaires comme le PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière). Cette action bénéficie d'un engagement des élus locaux. Cette pérennisation des espaces agricoles devra se fixer un horizon de 20 ans au minimum. A long terme, l'outil de la Zone Agricole Protégée (ZAP) est plus approprié que le PRIF. Les deux dispositifs, complémentaires, pourront alors être cumulés.
- **Délimitation physique claire du Carré agricole**, notamment au sud et au nord pour le dissocier de l'urbanisation : haies bocagères, plantations, grillages, sécurisation des accès utiles pour les exploitants, condamnation de certains accès aux parcelles.

Cela permet également d'**ancrer le caractère agricole de cet espace** dans l'image du territoire et les représentations des habitants et acteurs locaux. Il s'agit donc de faire du Carré agricole un espace identifié par tous, partie prenante de l'écosystème local et pas une réserve foncière pour l'urbanisation.

Les lisières est et ouest seront néanmoins dégagées afin de **garantir une bonne visibilité** du carré agricole, favorisant ainsi la pérennité de l'activité à plus long terme. Aucun écran ne sera donc installé entre l'A1 et la lisière est par exemple. Un fossé sera néanmoins créé à l'est entre la voie de connexion à Paris Nord 2 et la parcelle, la piste d'essai à l'ouest formant déjà une butte plantée facilement repérable. Au sud, un fossé de rétention marquera également une limite physique claire entre les environnements urbain et agricole.

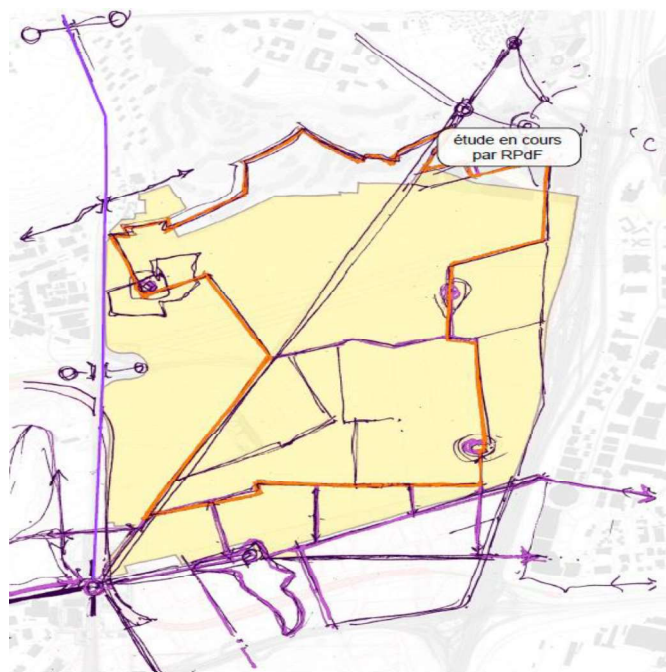


Sanctuarisation et pérennisation de l'agriculture dans le Carré agricole. EPA Plaine de France, 2013

Ces aménagements donneront de la visibilité aux agriculteurs sur le devenir agricole de ces terres. Ils peuvent ainsi réaliser des investissements sécurisés, et éventuellement trouver des repreneurs.

- **Préservation et sécurisation des axes de circulation agricole** : notamment la RD902 qui traverse le carré agricole, et la RD317 qui le longe (en y garantissant de bonnes conditions de circulations pour les engins agricoles qui l'empruntent), car celui-ci permet rejoindre la coopérative de Louvres, lieu de livraison des productions.

L'étude de la SAFER démontre que l'ensemble des infrastructures routières existantes, notamment les chemins desservant les champs, la D902, la D317 et toutes les autres voies sont suffisantes et appropriées à un usage agricole à long terme. Elles permettent de rallier les exploitations et de transporter les flux de marchandises et ce, même sur le très long terme.



CIRCULATION AGRICOLE ET CIRCULAIRE

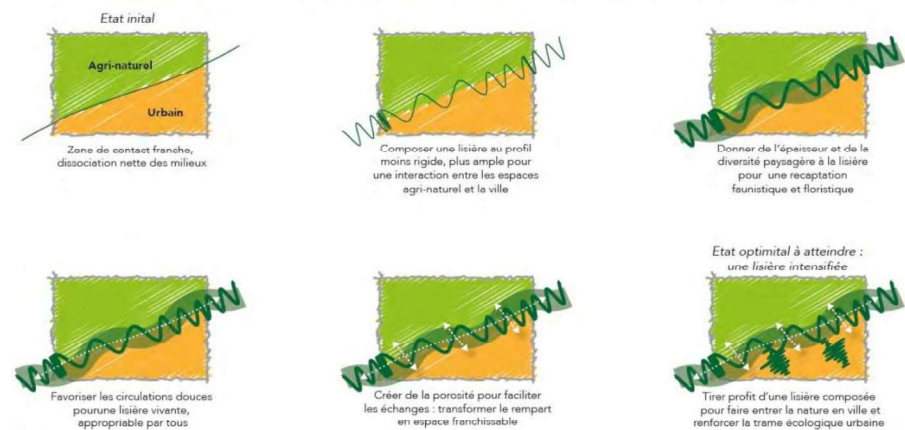


- Projet d'aménagement du Triangle de Gonesse
- Circulations agricoles
- Garantir les liaisons agricoles stratégiques
- Accès à sécuriser
- Accès à condamner

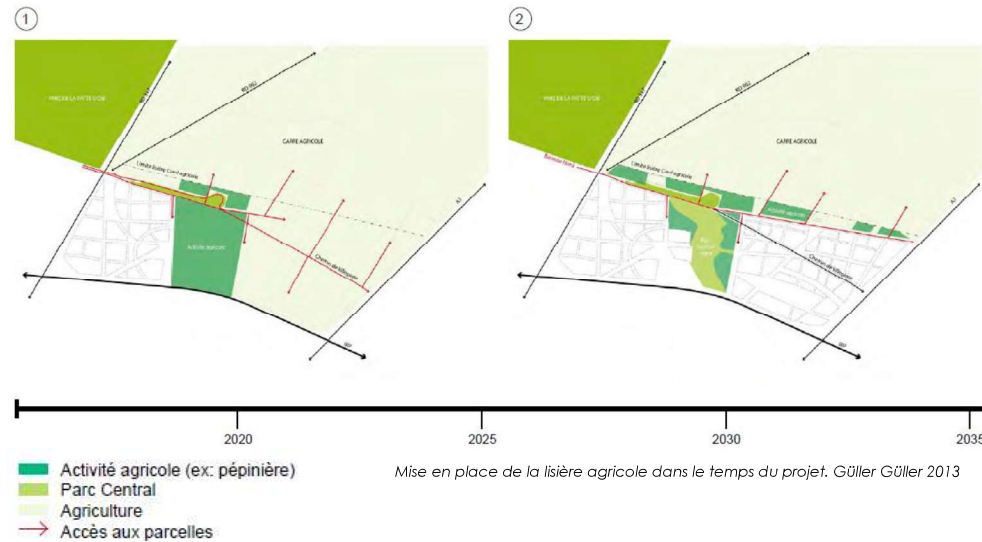
Mesures de sécurisation de l'espace agricole proposées par l'EPA Plaine de France au cours de la phase de concertation avec les agriculteurs. EPA Plaine de France 2013

- **Création d'interactions entre les espaces urbains et les espaces agricoles** : cela permettra de développer une agriculture périurbaine et de mettre en place des réseaux d'alimentation urbaine. Des actions de sensibilisation à la fonction de l'agriculture pourront être menées. La création d'une agriculture à haute valeur ajoutée qui rentabilise l'exploitation sur de petits terrains constitue une autre piste.

L'intégration de modes de circulation doux (pistes cyclables) sur les lisières du carré agricole participera quant à elle à la bonne gestion des franges.



Schématisation d'un modèle de lisière agri-urbaine.



Mise en place de la lisière agricole dans le temps du projet. Güller Güller 2013

Afin de préserver le périmètre du carré agricole, trois dispositifs de sécurisation sont possibles :

	Zone agricole protégée (ZAP)	Périmètre Régional d'Intervention foncière (PRIF)	Périmètre de Protection des Espaces Agricoles, Naturels Périurbains (PPEANP)
Objectifs	Réserver le foncier à des usages agricoles.	Préserver l'usage agricole des terres ou leur caractère naturel par l'intervention d'opérateurs spécialisés (AEV, SAFER...)	Figurer l'usage agricole et/ou le caractère naturel.
Caractéristiques	- A l'initiative de la Commune, puis validé par arrêté préfectoral - Procédure d'un an avec enquête publique - Autorise la construction de bâtiments agricoles - Convient à une échelle localisée	- A l'initiative du Conseil Régional via l'Agence des Espaces Verts - Procédure de 3 à 6 mois - Permet la mise en place d'un gestionnaire impliqué - Permet de maîtriser les fermages - La construction de bâtiments agricoles dépendra du zonage PLU.	- A l'initiative du Conseil Général après accord de la Commune - Procédure de 3 ans - Confère le droit de préemption au département qui doit en parallèle définir un programme d'action

Remarque : un PRIF et une ZAP peuvent être cumulés et s'avèrent complémentaires.

Le PRIF est aujourd'hui étendu sur la totalité du Carré Agricole. Afin d'assurer une protection plus forte des espaces agricoles l'outil ZAP semble le plus adapté à la situation du Triangle de Gonesse. En effet la ZAP peut être plus rapidement mise en place que le PPEANP et est moins contraignante pour les agriculteurs. Une ZAP oblige le PLU à placer le périmètre en zone A mais ne contraint ni les règles d'exploitation ni la construction sur la zone. A l'échelle du Triangle de Gonesse (seulement 400 ha) la ZAP permet de pérenniser l'espace agricole à long terme, ce qui n'empêchera pas le Triangle de Gonesse d'être inséré à un périmètre de protection plus large s'il venait à être décidé sur le territoire. **Les élus du territoire se sont engagés à mettre en place une zone agricole protégée (Comité de Pilotage Agriculture du 15 mai 2014).**

Mise en place d'une stratégie foncière opérationnelle destinée à pérenniser l'activité agricole, à l'échelle du Triangle de Gonesse

RAPPEL DU CONTEXTE

A Gonesse, le parcellaire est aujourd'hui très morcelé : la surface des parcelles est en moyenne inférieure à 1,5 ha.

Sur une parcelle, on rencontre jusqu'à quatre situations d'usage des terres :

- le propriétaire qui exploite ou met sa parcelle en fermage
- le locataire qui exploite ou procède à un échange de parcelle avec un autre agriculteur
- l'exploitant qui a fait un échange de jouissance avec le locataire
- le prestataire de service qui réalise des travaux agricoles

Il s'agit donc aujourd'hui majoritairement de petits îlots agricoles peu pérennes à long terme.

Afin de remédier à la taille réduite des parcelles, inadaptée à la grande culture, et pour s'adapter au développement de l'urbanisation et des infrastructures, les exploitants ont peu à peu mis en place un système d'échange de culture. Une grande partie de ceux-ci ne sont pas formalisés par écrit.

Au sein du périmètre du Triangle de Gonesse, les îlots exploités ont une surface de 6,39 ha en moyenne.

L'acquisition de biens ruraux par des acheteurs non-agricoles engendre une hausse significative des prix et conduit de plus en plus à exclure les agriculteurs du marché.



Parcelles cadastrales au niveau du Triangle de Gonesse. Géoportail.

La **sécurisation de l'agriculture périurbaine** dans son rôle économique doit s'accompagner, comme le préconise le Contrat de Développement Territorial, d'un projet agricole garantissant la fonctionnalité et l'accessibilité du Carré agricole. Ces recommandations s'appuient sur les conditions d'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse indiquées dans le SDRIF, c'est-à-dire la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes, soit au moins 400 hectares préservés au nord.

Les orientations portent sur la mise en œuvre d'une **stratégie foncière** afin d'offrir aux exploitants une plus grande visibilité quant au devenir de ces terres agricoles.

A l'échelle du Triangle de Gonesse, la stratégie foncière décidée par l'EPA permettra de pérenniser l'espace agricole à long terme.

Les principales mesures à mettre à œuvre sont :

- Accompagner **la création d'une ZAP** par les communes (Zone Agricole Protégée), plus appropriée que le PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière). Ces deux dispositifs complémentaires pourront être cumulés.
- **Accompagner les porteurs de projet** sur la lisière agricole
- **Accompagner les agriculteurs dans la recherche de terrains** situés à l'extérieur du Triangle de Gonesse (convention entre l'EPFVO et la SAFER)
- **Faciliter la négociation avec les propriétaires institutionnels pour contractualiser des baux fermes avec les agriculteurs dans le carré agricole** : engager une médiation avec AXA sur **le parcellaire agricole** au sein du Carré agricole
- **Faciliter la vente des terres détenues par les institutionnels en permettant ainsi à la SAFER de porter temporairement le foncier**
- Enfin, l'EPA Plaine de France a pris à sa charge le rétablissement du cahier des échanges.



Surfaces agricoles propriété d'AXA. EPA Plaine de France 2013

Il est difficile pour certains agriculteurs d'investir sur ces parcelles compte tenu de la précarité de leur statut. La mise en œuvre d'un projet agricole viable et pérenne passera par une **régularisation des baux agricoles sur ce secteur**. L'EPA Plaine de France **facilitera les négociations avec les propriétaires institutionnels pour contractualiser des baux fermes**.

Aucun agriculteur n'envisagera de diversification de ses activités ou d'évolution de ses assolements (avec les acquisitions de matériel que cela engendre) si les surfaces qu'il exploite peuvent être remises en cause du jour au lendemain. Compte tenu de leur localisation et de leur unité, **les parcelles d'AXA apparaissent comme stratégiques** pour la réussite du projet porté par l'Etablissement Public.

La vente des terres détenues par les institutionnels sera facilitée, ce qui permettra à la SAFER de porter temporairement le foncier, avant revente à un acteur spécialisé dans le portage foncier agricole.

Impact important sur l'agriculture : réduction des surfaces mais sécurisation de l'activité sur le carré agricole et accompagnement des exploitants.

Le projet supprime 280 ha de terres agricoles, et met en place des acquisitions amiables ou une procédure d'expropriation.

Sur le carré agricole, il instaure des dispositifs de sécurisation de l'activité. Plusieurs sont envisagés, comme la création d'un périmètre de protection (PRIF), la délimitation physique claire de l'activité dans l'espace, la bonne visibilité de l'activité, la préservation des axes et conditions de circulation et d'accès aux exploitations.

L'accompagnement à l'activité agricole pourra prendre diverses formes comme le soutien à l'investissement, l'aide à la constitution d'une filière, l'aide à la recherche de terrains en dehors du Triangle de Gonesse, la facilitation de ventes de terres détenues par les institutionnels, facilitations aux négociations avec eux. L'aide de la SAFER sera sollicitée.

8. LES EQUIPEMENTS PUBLICS ET LES SERVICES

Les équipements présents dans la commune de Gonesse sont, pour la plupart, des **équipements de proximité** plutôt adaptés aux besoins des résidents : services administratifs communaux, écoles, centres socioculturels, etc. Quelques équipements ont néanmoins un rayonnement plus large, comme les grandes administrations et l'hôpital. Celui-ci, une fois terminé, rayonnera à l'échelle départementale. Le **développement de l'offre** d'équipements de formation (filiales d'excellence dans l'hôtellerie...) et de plus grande envergure pourrait se faire **en lien avec le Triangle de Gonesse**.

Document stratégique - Objectifs et stratégie de la programmation	Güller Güller	En attente
Document de travail - Programmation	Güller Güller	Octobre 2012 91p
COTEC Programmation - 3 COTEC/3 documents (2 pdf+ 1ppt) En attente : E6 : Mise à jour de la programmation générale du Cœur de Triangle de Gonesse	Güller Güller	Avril et octobre 2013 Mars 2013
EPA Plaine de France Rapport Phase 1	DTZ	Juillet 2013

Equipements

Impact fort

Equipements publics

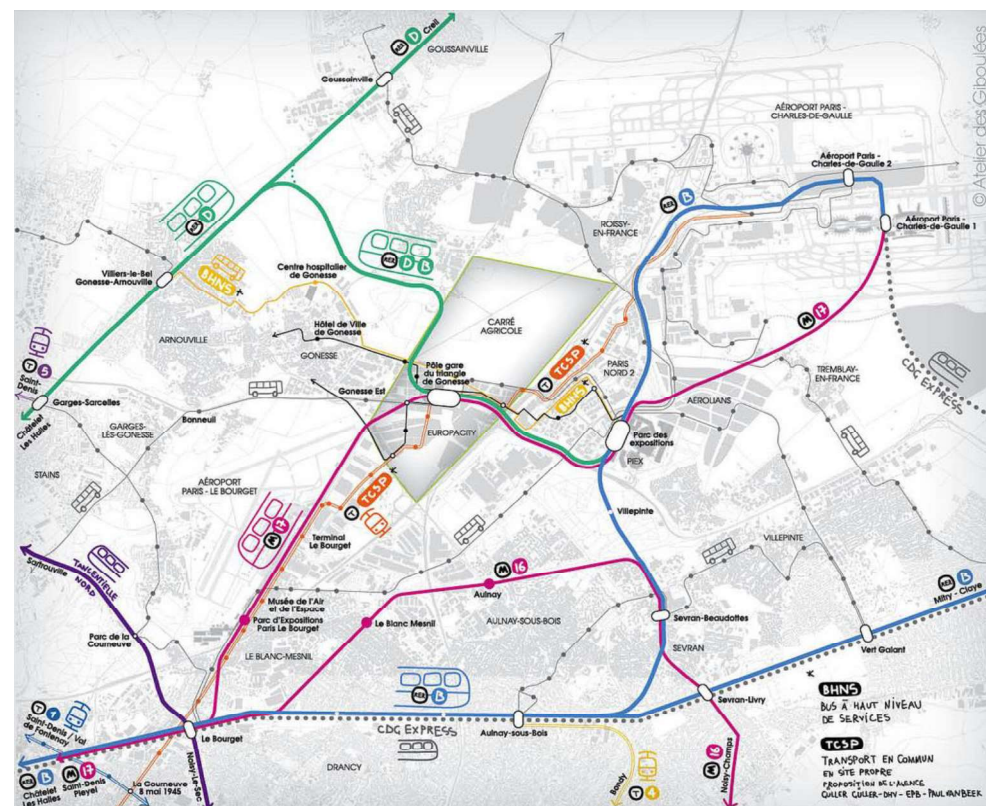
Afin d'ancrer le projet dans le contexte local, il est nécessaire **d'anticiper les évolutions de fréquentation des équipements** en proposant dès à présent des équipements publics de qualité destinés à la fois aux nouvelles populations qui occuperont le site de manière durable (avec notamment la création d'environ 50 000 emplois), aux populations de passage (30 millions de visiteurs par an à EuropaCity) et enfin aux populations habitant les communes avoisinantes.

L'urbanisation associée à la ZAC du Triangle de Gonesse n'entraîne pas, au stade actuel du projet, une augmentation de la population résidente, aucune construction de logement n'étant prévue, notamment en raison des restrictions liées au PEB (Plan d'exposition au Bruit) de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle, et par anticipation du PEB en projet de l'aéroport du Bourget. Néanmoins, le projet pourra à plus long terme contribuer à augmenter l'attractivité des communes environnantes, et donc engendrer une augmentation de la population de celles-ci ou éventuellement comporter une part de logement dédié aux fonctions du projet en fonction des études qui seront menées.

Impacts directs positifs sur les équipements publics

L'**amélioration de la desserte en transports en commun et en modes de déplacement doux** constitue l'un des axes majeurs du projet. Celui-ci s'articule en effet autour d'une offre de transports en commun de haute qualité (Bus à Haut Niveau de Service, liaison RER D – RER B, Ligne 17 du Grand Paris Express : voir *partie 9. Circulation et déplacements*), ainsi que sur la multiplication des modes de circulation doux (création de pistes cyclables).

Il proposera en outre **une offre de parkings adaptée** aux futures fonctions du site, et un **réseau routier plus efficace** et mieux partagé.



Carte des transports en commun existants et à venir, source : Atelier des Giboulées, concertation, 2013

L'implantation d'équipements d'enseignement et de formation (lycée spécialisé, antenne universitaire) au sein du Triangle de Gonesse est considérée comme l'un des projets déclencheurs. Idéalement desservis par les transports en commun, ils bénéficieraient d'un fort potentiel d'attractivité.

Une réserve stratégique d'environ 20 000 m² est prévue pour ces programmes.

La continuité paysagère nord-sud, incarnée pour sa partie publique par le **parc créatif et les buttes du Parc Sud**, participera quant à elle à accentuer la **qualité environnementale du site**, renforçant ainsi son attractivité pour les institutions et entreprises cibles, et dans le même temps la qualité de vie de ceux qui le fréquentent.

Ces parcs, d'une superficie totale d'environ 70 hectares, permettront de préserver une continuité paysagère nord-sud, notamment avec les Buttes des Tulipes, et de maintenir le lien avec le carré agricole et les terres agricoles.

La continuité paysagère nord-sud sera composée d'espaces publics et privés, accessibles au public sous condition, notamment au cœur et sur les toits d'EuropaCity.

Conçu en cohérence avec la trame verte paysagère, elle se décompose en :

- Une partie publique au Nord du Quartier d'Affaires, le parc créatif, ayant pour objectifs :
 - o La gestion des eaux pluviales ;
 - o La valorisation des développements immobiliers et la création d'un environnement de travail de qualité ;
 - o Les vues sur Paris depuis le sud du BIP ainsi que des vues sur la plaine agricole depuis le nord du BIP.
- Une partie privée accessible au public traversant le projet EuropaCity et faisant partie intégrante de la continuité paysagère.
- Une partie publique au sud

La continuité paysagère nord-sud vise, au sein de l'opération d'aménagement, à assurer le lien entre les différentes entités du projet et à l'échelle plus large, un maillage des parcs du territoire.

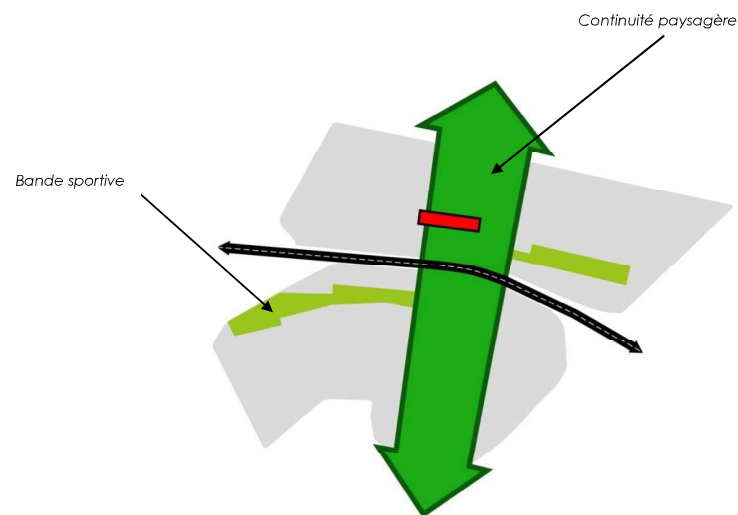


Schéma de principe de la continuité paysagère et de la bande sportive dans le Cœur du Triangle de Gonesse. Güller Güller, décembre 2015

Des **bassins d'agrément et de rafraîchissement** seront également intégrés à la trame urbaine, optimisant l'évacuation des eaux tout en offrant un cadre de vie amélioré aux populations fréquentant le site (voir partie 10 : Eaux usées).

Le projet pourra éventuellement avoir un impact sur la création d'équipements destinés à répondre aux besoins des employés travaillant sur place (crèches, etc...).

Environ 15 000 m² d'espaces sportifs et culturels devraient être implantés dans le quartier d'affaires.

Ces équipements ne répondent pas intégralement aux besoins des habitants de la zone, mais participeront néanmoins à **augmenter l'attractivité globale du territoire**. On peut donc escompter un impact indirect positif sur les équipements publics et privés à moyen-long terme, notamment via des retombées fiscales plus élevées et donc des capacités d'investissement public accrues. Un renouvellement et une amélioration de l'offre d'équipements publics est à moyen-long terme probable.

Services

Impact fort

La ville de Gonesse offre actuellement principalement des services de proximité, ainsi que quelques grands services administratifs. Le projet du Triangle de Gonesse viendra **compléter l'offre de services**, et ouvrira ainsi la zone vers l'international, le secteur tertiaire, l'innovation, les services hôteliers, le commerce, le tourisme, les loisirs et la culture.

Impacts directs et indirects positifs sur les services

L'implantation d'environ 15 000 m² de commerces au sein de l'opération du quartier d'affaires, adaptés à la fois aux besoins des voyageurs issus des deux pôles aéroportuaires, aux employés du quartier d'affaires, aux habitants des communes avoisinantes, ainsi qu'à l'ensemble des franciliens, multiplier de façon exponentielle la quantité et la diversité de l'offre commerciale et de services de la zone (voir partie 6. Commerce, tourisme, loisirs et culture).

En parallèle, l'offre intégrée d'EuropaCity prévoit l'implantation de 230 000 m² dédiés à l'activité commerciale.

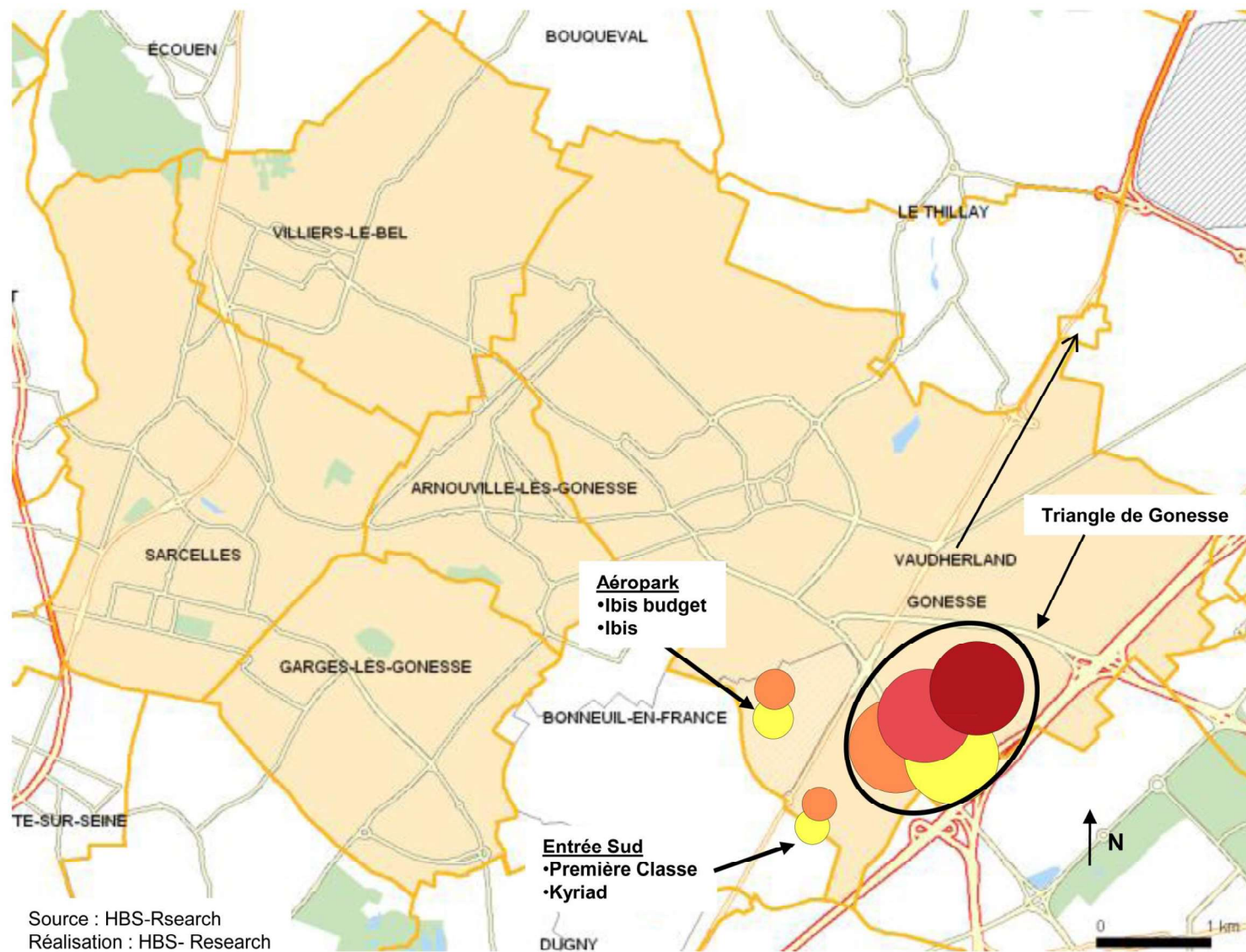
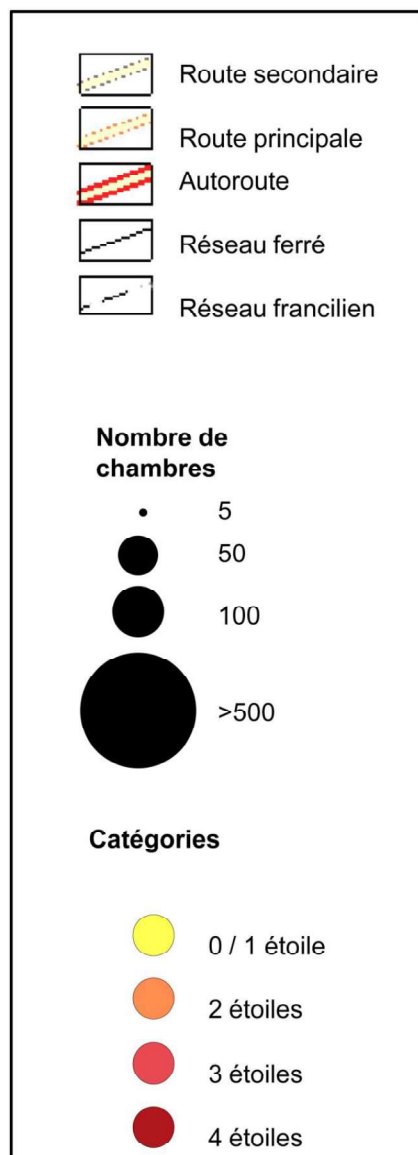
Le rayonnement du Triangle de Gonesse à l'échelle du corridor aéroportuaire aura donc pour objectif une mutualisation de ces nouveaux services et des services existants sur le territoire.

L'augmentation du nombre d'employés, et donc d'individus présents, contribuera à faire augmenter l'offre de restauration. **L'offre intégrée d'EuropaCity prévoit environ 170 000 m² d'espaces dédiés à la restauration et aux loisirs.**

Un travail important a été effectué sur les fonctions situées au rez-de-chaussée dans le quartier d'affaires. Leur accessibilité en pieds d'immeubles sera améliorée, favorisant l'implantation et l'accessibilité de services divers.

Enfin, 75 000 m² d'activités hôtelières sont prévus dans le quartier d'affaire. En parallèle, l'offre intégrée d'EuropaCity prévoit 110 000 m² dédiés aux hôtels. De ce fait, le Triangle de Gonesse sera **un des pôles majeurs d'hébergement du Grand Roissy**.

Par ailleurs, 20 000 m² seront consacrés aux congrès et séminaires au sein d'EuropaCity.



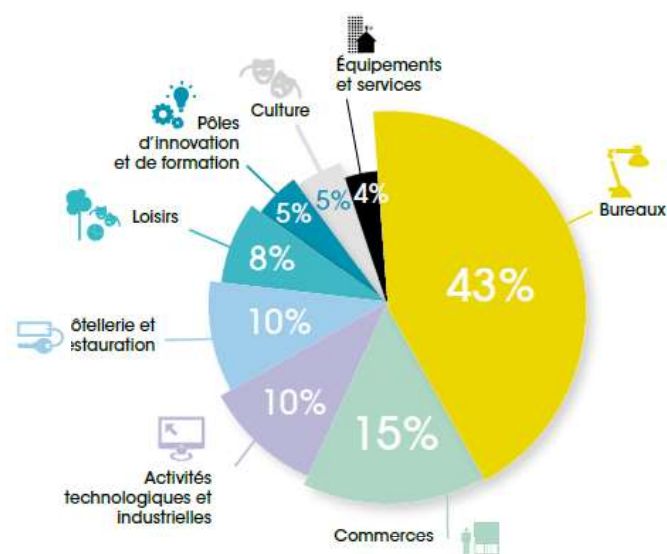
Projets hôteliers identifiés sur le pôle Grand-Roissy. Horwath HTL 2012

A moyen terme, le **pôle gare deviendra le pôle majeur des services de la zone**, et pourra voir ses fonctions élargies et diversifiées.

La fréquentation du site va progressivement augmenter d'ici à 2035, jusqu'à atteindre un niveau élevé.

Cet accroissement des flux se conjuguera logiquement à une plus forte demande de services, et à **de plus fortes exigences en termes de sécurité et d'heures d'ouverture**. Celles-ci bénéficieront indirectement aux habitants des communes avoisinantes, qui verront donc la qualité des services s'améliorer au même rythme que la fréquentation du site.

La visibilité et l'attractivité du Triangle de Gonesse vont dans leur ensemble fortement augmenter, ainsi que la diversité et la qualité aussi bien des services que des équipements qui y sont proposés.



Répartition des fonctions au sein du Triangle de Gonesse

Mesures d'accompagnement envisagées

L'une des principales mesures à mettre en place sera de **maintenir la porosité des programmes entre EuropaCity, le quartier d'affaires internationales et les espaces paysagers**.

Par ailleurs, la création de certains équipements à haute valeur ajoutée (par exemple un Data center) ne pourra être possible que dans le cadre d'une **mise en commun des efforts d'acteurs publics et privés**.

Le projet devra dans un premier temps s'appuyer sur quelques **projets déclencheurs** sélectionnés préalablement, qui viseront à avoir un effet moteur sur la suite du développement du Triangle de Gonesse.

Pour la stratégie d'amorce générale, se reporter à la partie 7. Activités et tissu économique : Economie.

Une attention particulière devra également être apportée à la **bonne adaptation du parc hôtelier** aux besoins de la zone (hôtels d'affaires, équipés de centres de conventions).

9. POPULATION ET HABITAT

Démographie

Impact faible

Pour rappel, bien que le SIEVO ait été dissous récemment, l'étude d'impact du Triangle de Gonesse s'appuie en partie sur les données réalisées, lors de la révision du SCOT, par cet ancien syndicat de communes.

Les communes urbaines du sud du territoire du SIEVO se caractérisent par un **solde migratoire négatif compensé par un taux de natalité supérieur à la moyenne**. La population locale se caractérise par une population jeune. La structure des ménages est majoritairement familiale et leur taille moyenne est relativement élevée.

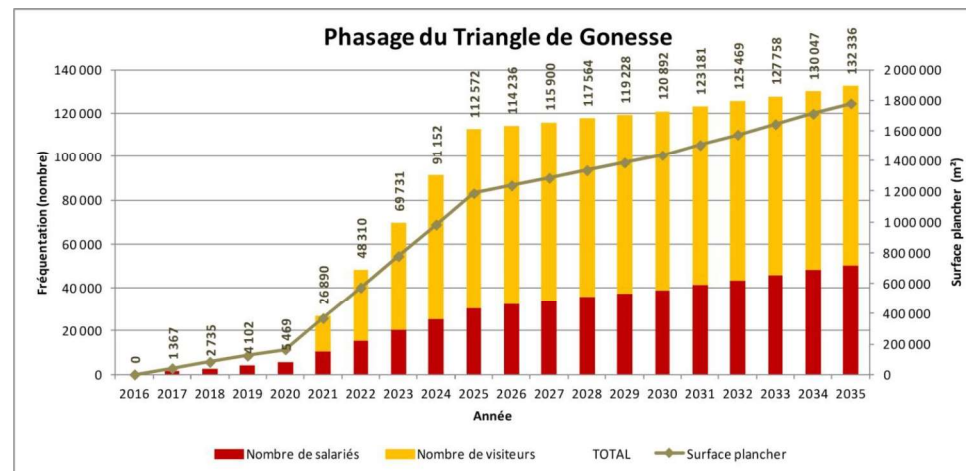
Il s'agit d'une population fragile qui rencontre des **difficultés d'accès à l'emploi** et dispose de revenus faibles. La population active est peu qualifiée et le taux de chômage est particulièrement important sur le territoire.

Aucune création de logement n'est actuellement prévue dans le projet en raison des restrictions liées au PEB (Plan d'exposition au Bruit) de l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle et au projet de PEB de l'aéroport du Bourget. Le projet n'a donc pas d'impact direct sur la population résidente à son stade actuel. Toutefois, de vastes projets sont en cours de construction sur le territoire et seront à même d'accueillir les personnes travaillant sur le secteur du Triangle : projet d'Eco-quartier de Louvres et Puiseux-en-France, situé à proximité de la plateforme aéroportuaire (cf. <http://www.plainedefrance.fr/ses-domaines-d'intervention/amenagement/projets-damenagement/ecoquartier-louvres-et-puiseux>).

A moyen-long terme, on peut cependant raisonnablement estimer que le projet devrait **limiter le solde migratoire négatif de la ville, voire éventuellement le rendre positif** en participant à l'**augmentation de l'attractivité résidentielle et de la qualité urbaine**.

La création d'un important pôle d'emplois (environ 50 000 emplois créés) à proximité, ainsi que la **mise en place d'une offre de transport en commun de grande qualité** (Bus à Haut Niveau de Service, liaison RER D – RER B, ligne 17 du Grand Paris Express) encourageront également les habitants du SIEVO à rester sur un territoire qui gagnera en attractivité.

Les populations de passage seront amenées à rapidement et fortement évoluer en nombre et en nature. EuropaCity prévoit une fréquentation pouvant s'élever jusqu'à 31 millions de visiteurs par an (190 000 déplacements par jour), tandis que le reste du projet générera plus de 100 000 déplacements par jour.



Evolution de la fréquentation du site au cours des différentes phases du projet. Les ENR 2012

La création d'un quartier d'affaires conduira à une présence **plus importante de cadres et professions intellectuelles supérieures**. Elles étaient jusqu'à présent peu représentées sur le territoire (7,4 %, contre une moyenne de 16,6 % dans le reste du département). **La tranche d'âge des 30-44 ans sera mieux représentée**, alors même qu'ils ne représentent qu'à peine plus de 20 % de la population résidant sur place.

La présence d'EuropaCity contribuera à faire augmenter la fréquentation du site par des populations internationales. A la recherche de loisirs, elles proviendront souvent directement des aéroports, et se mêleront dans leur transit (en escale, ou sur le chemin de Paris) aux employés internationaux se rendant au quartier d'affaires.

EuropaCity participera également à l'augmentation importante de la fréquentation du site au cours des week-ends.

Habitat

Impact faible

Pour rappel, bien que le SIEVO ait été dissous récemment, l'étude d'impact du Triangle de Gonesse s'appuie en partie sur les données réalisées, lors de la révision du SCOT, par cet ancien syndicat de communes.

La commune se caractérise par une part importante de **grands logements**. Le parc collectif est majoritaire mais l'individuel reste très présent. Le logement **locatif social correspond à 45 %** de l'offre communale.

Malgré un effort substantiel en matière de construction neuve, la **pression importante sur le marché immobilier** se traduit par un recul du taux de vacance et des situations de sur-occupation des logements, notamment chez les familles nombreuses. Cette situation laisse **peu de marges de manœuvres pour accueillir de nouvelles populations**.

La commune est par ailleurs contrainte par les **servitudes aéronautiques**, en vigueur sur la majeure partie de son territoire, à l'exception d'un petit périmètre au sud-est.

La vocation tertiaire et de loisirs du Triangle de Gonesse répond aux ambitions économiques portées par ce secteur et respecte les contraintes imposées par les plans d'exposition au bruit des aéroports de Paris-CDG et du Bourget (PEB en projet) en matière de construction de logements.

Toutefois la loi Alur du 24 mars 2014 prévoit la possibilité de réaliser une augmentation significative de la population dans le cadre du renouvellement urbain. Cette dérogation n'entrera en vigueur qu'après la validation du CDT révisé, prévue début 2015.

Aucune création de logement n'est actuellement prévue dans le projet. Néanmoins, une offre spécifique de type hébergement temporaire, permettant de répondre aux besoins liés au programme du Triangle de Gonesse, pourrait être développée au sein de la zone D.

Le projet n'aura donc pas a priori d'impact direct sur l'habitat.

Impacts cumulés

Le projet contribuera à **limiter le solde migratoire négatif en renforçant l'attractivité du territoire**. Par ailleurs, de vastes projets sont en cours de construction sur le territoire élargi et seront à même d'accueillir les personnes travaillant sur le secteur du Triangle dans le cadre du projet d'Eco-quartier de Louvres et Puiseux-en-France, situé à proximité de la plateforme aéroportuaire.

10. CIRCULATION ET DEPLACEMENTS

Impact fort (création de besoins)

Le Triangle de Gonesse dispose d'une **très bonne accessibilité routière** qui lui confère une position stratégique par rapport aux pôles aéroportuaires et aux déplacements franciliens. Il est par ailleurs situé entre deux lignes de RER qui permettent d'assurer des déplacements efficaces essentiellement selon un axe nord-sud. Ces infrastructures produisent, néanmoins, des **ruptures dans le tissu urbain** et des **franchissements contraints**.

Si le territoire est relativement bien desservi par des liaisons régionales structurantes le connectant au cœur de Paris, on observe un **déficit de liaisons est-ouest performantes** répondant à des besoins de déplacements plus locaux : les liaisons entre l'Est du Val d'Oise d'une part, et la plate-forme aéroportuaire de Roissy et Paris Nord 2 d'autre part sont notamment peu aisées.

Un saut qualitatif de l'offre routière et de transport en commun

Le réseau de transport en commun et le réseau routier vont tous les deux connaître une évolution importante avec la mise en service de nouveaux projets performants, offrant une qualité de service élevée et une grande lisibilité pour l'usager.

La Ligne 17 desservira la ZAC, et certains travaux des deux projets seront concomitants. En termes d'effets cumulés, des perturbations sur les différents axes de circulation pourraient avoir lieu, liées aux emprises chantiers et au charroi généré pour le transport des déblais et matériaux. Cependant, afin d'en minimiser la gêne, des études devraient être menées par la Société du Grand Paris et les responsables de la ZAC afin d'évaluer, en amont des chantiers, les conséquences des travaux sur la circulation.

En outre, puisque le chantier de la Ligne 17 sera antérieur à l'existence de flux internes à la ZAC, il n'en impactera pas les circulations internes.

La liaison RER B – RER D générera également des effets cumulés avec la ZAC. Ce projet vise à relier la gare de Villiers-le-Bel Gonesse-Arnouville (RER D) avec la gare de Parc des Expositions (RER B). Certains travaux pourraient être concomitants à ceux de la ZAC et entraîner des perturbations de la circulation.

Les documents de planification tels que le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France conditionnent l'urbanisation du Triangle de Gonesse à l'arrivée de transports en commun. Que ce soit en termes de programmation, de calendrier, de phasage, le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse est complètement articulé avec les projets de transport en commun.

Aujourd'hui, l'offre de transport en commun à proximité du Triangle de Gonesse est principalement assurée par les deux lignes de RER, B et D, dont les capacités sont importantes. Ces lignes souffrent de problèmes de ponctualité et de régularité, même si les projets de modernisation conduisent à l'atténuation de ces difficultés.

L'offre de transport en commun en bus est faiblement dimensionnée compte-tenu des volumes de trafic observés aujourd'hui. Le niveau de service (temps de parcours, temps d'attente, etc.) est en voie d'amélioration mais la lisibilité pour l'usager reste très difficile : la multiplicité des réseaux et la multiplicité des exploitants conduisent la plupart des usagers à préférer la voiture.

La mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express, mode ferré de forte capacité, va provoquer un saut qualitatif et quantitatif de l'offre de transport en commun et entraîner une meilleure hiérarchisation des réseaux facilitant notamment la lisibilité et le service pour l'usager.

La mise en service de la liaison RER B – RER D va contribuer à ce saut qualitatif et quantitatif de l'offre des transports en commun, en facilitant les déplacements banlieue à banlieue pour les futurs usagers et habitants de la ZAC du Triangle de Gonesse.

De surcroît, en 2016, un BHNS reliant ces deux mêmes gares va être mis en service. Il participera à la réduction globale de la voiture particulière sur le territoire. En termes d'impacts cumulés sur le périmètre de la ZAC, l'existence de ce BHNS participera à la réduction des nuisances sonores et de pollution.

Concernant la gestion des déblais des tunneliers de la ligne 17, pour la réalisation de la section en souterrain située entre la gare Triangle de Gonesse et l'ouvrage annexe OA 346, le puits d'entrée se situe au niveau de la transition tranchée couverte/tunnel à proximité de la gare Triangle de Gonesse. Quant au puits de sortie, il se trouve au niveau de l'ouvrage annexe OA 346.

L'impact, à l'échelle de chaque base chantier, sera du même coup concentré localement et modéré.

La ligne 17 sera maillée avec des lignes structurantes de transport en commun, permettant à la fois le rabattement et la diffusion vers le réseau lourd, mais également la desserte fine entre les zones d'habitat et d'emplois de proximité. CdG Express, avec une vocation orientée vers les besoins des passagers aériens participe également de cette structuration du réseau de transport. Les RER, qui cumulent aujourd'hui des usages très diversifiés (domicile-travail, passagers aériens, participants aux salons, etc.), pourraient bénéficier de ces lignes nouvelles.

Document stratégique – Objectifs et stratégie de la mobilité durable	Güller Güller	Avril 2014
Document de travail - Transport / exposé des résultats de la phase 1 + documents de travail – BIP et document de travail Pôle Gare	Güller Güller	Décembre 2012
Etude de reconfiguration de l'échangeur A1 / A3 / ex-RN370 / RD370 Comité technique	EPA Plaine de France	23 Juin 2012 22 p
Etude des besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy et des liaisons structurantes de transport collectif	STIF	16 Janvier 2013 46p
Etude de déplacements - EuropaCity	Egis – Systra - CDVIA	23 octobre 2015 58 p

En matière routière, l'achèvement du bouclage de la Francilienne et les autres projets routiers du territoire (avenue du Parisis, élargissement de la RD 902a, etc.) permettront aussi une meilleure hiérarchisation des réseaux. Chaque infrastructure pourrait assurer prioritairement sa vocation de réseau magistral, structurant ou local et offrir ainsi un meilleur service à l'automobiliste.

La capacité actuelle des voies routières, notamment la RD 170, est aujourd'hui largement supérieure aux flux observés (cf. état initial). Si l'autoroute A1 connaît des phénomènes de congestion en heure de pointe, le diagnostic réalisé par la DRIEA en 2012 révélait que « les dysfonctionnements constatés sur l'A1 ne sont pas dus à un manque de capacité de l'autoroute (les voies ne sont pas utilisées à leur capacité maximum), mais aux perturbations provoquées par les entrées, sorties et entrecroisements. Les principales difficultés sont situées entre le boulevard de la Chapelle et le barreau de liaison A86 ».

En matière routière, l'aménagement du Triangle de Gonesse vise donc à l'utilisation optimale du réseau existant.

Cette évolution considérable de l'offre de déplacements est ainsi en phase avec l'augmentation du nombre de déplacements sur le territoire.

Impacts : Une augmentation sensible des déplacements

Le projet du Triangle de Gonesse entraînera une **augmentation sensible du nombre de déplacements** sur le territoire. Cette augmentation se fera de manière progressive, au fur et à mesure du phasage du Triangle de Gonesse. Les estimations de flux ci-dessous sont réalisées à l'horizon d'achèvement de l'opération d'aménagement prévu en 2035.

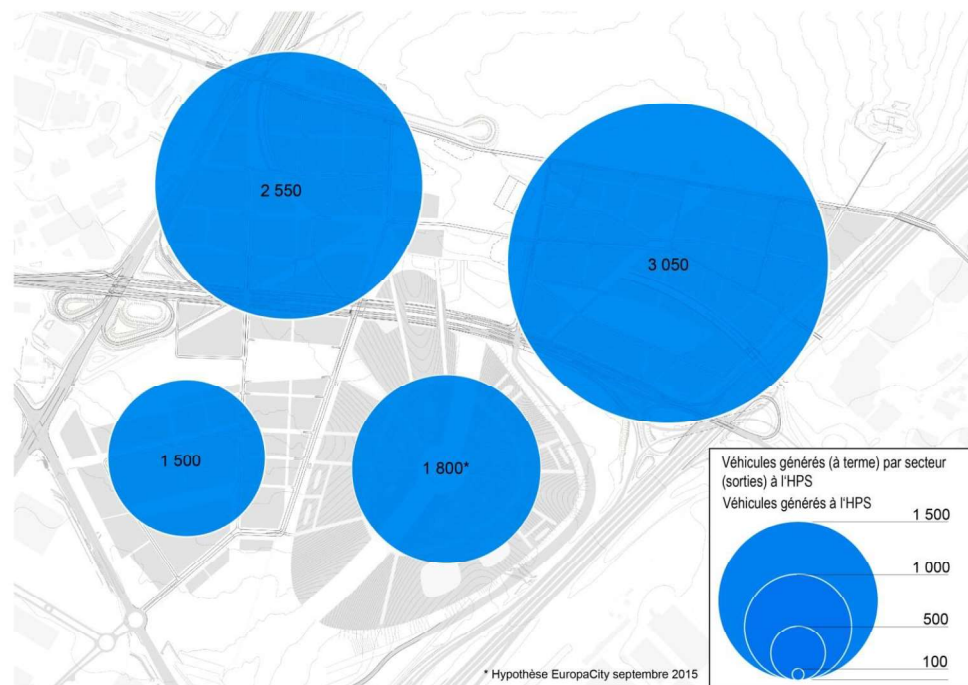
Les différents aménagements devraient générer à terme (horizon 2035) plus de **50 000 emplois au total**, dont environ 40 000 pour le quartier d'affaires et 11 800 pour EuropaCity, qui constitue un lieu de destination touristique. **On peut donc estimer le nombre total de déplacements quotidiens générés par le Triangle de Gonesse à près de 290 000 tous modes confondus pour un jour moyen.**

Ces déplacements se décomposent de la manière suivante :

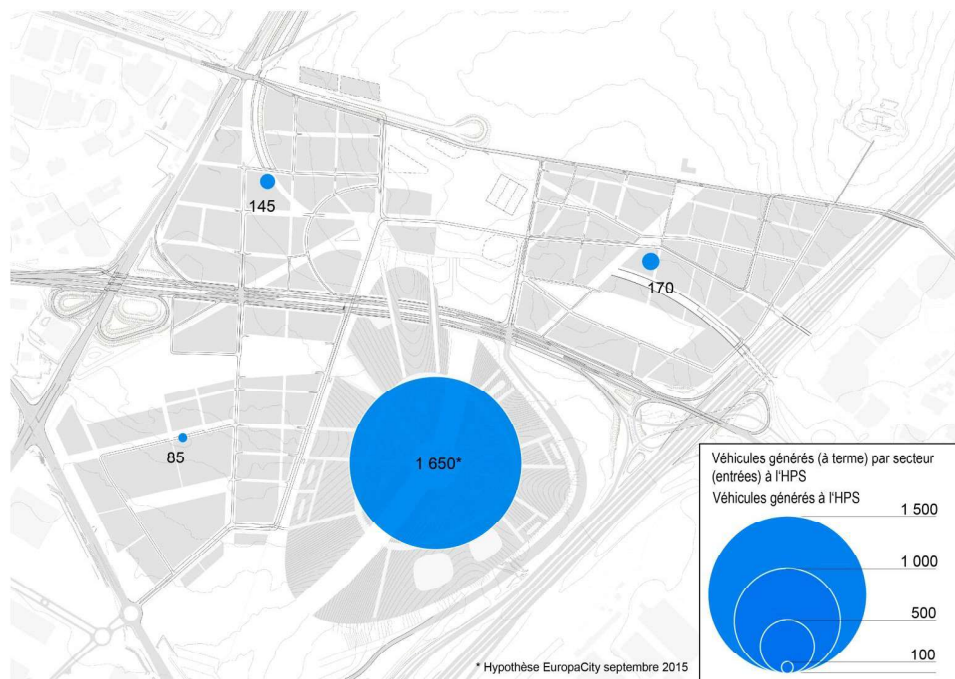
- Les 40 000 emplois du quartier d'affaires devraient générer environ **100 000 déplacements par jour**. Même si, selon les pratiques actuelles de déplacements domicile-travail observées en Ile de France, un emploi génère 2,1 déplacements par jour, il a été considéré qu'un emploi de quartier d'affaires génère plus de visites qu'un emploi « classique », et le ratio retenu pour ce calcul est de 2,5 déplacements par jour. Cette hypothèse est donc maximaliste, d'autant que des changements de comportement sont prévisibles par rapport à 2010, date de l'Enquête Globale de Transport d'Ile-de-France.
- EuropaCity devrait générer environ **190 000 déplacements par jour en moyenne : environ 175 000 déplacements liés aux visites (la fréquentation journalière est de l'ordre de 87 000 visiteurs effectuant un aller et un retour pour un jour moyen) et 14 000 déplacements journaliers en moyenne liés aux employés. Le vendredi, qui constitue le jour dimensionnant considéré dans les études de déplacements, le flux généré par EuropaCity sera de l'ordre de 194 000 déplacements.**

Ces déplacements supplémentaires à l'horizon 2035 représentent un peu plus de 15% des déplacements actuellement générés quotidiennement par le territoire : près d'1,8 millions de déplacements par jour sont émis ou reçus par le territoire composé de la CA Val de France, la CA Terres de France, la CA Roissy Porte de France et la ville d'Aulnay-sous-Bois (source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA), alors que le territoire est par ailleurs traversé des flux de transit (30% des flux de l'autoroute A1 selon le diagnostic de l'étude Corridor A1 – Nord Francilien de la DRIEA-IF).

Le Triangle de Gonesse n'accueillera pas de logements : les déplacements générés seront donc très majoritairement des flux d'échange entre le Triangle de Gonesse et l'extérieur. Toutefois, EuropaCity pourrait attirer de nombreux salariés du quartier d'affaires, et certains déplacements professionnels pourraient également être internes au Triangle de Gonesse. Les déplacements d'échange peuvent être évalués à 80 à 90% des déplacements générés par le Triangle de Gonesse.



Génération de véhicules au départ par secteur à l'heure de pointe du soir. Güller Güller 2015



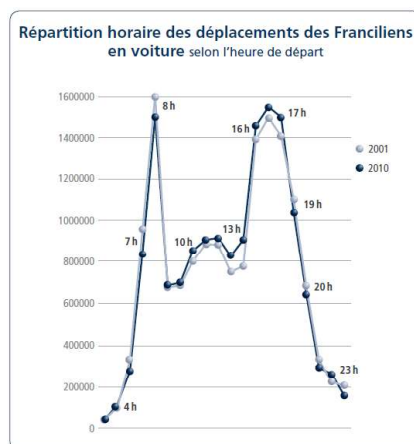
Génération de véhicules à l'arrivée par secteur à l'heure de pointe du soir, Güller Güller 2015

L'objectif de limiter la part modale de la voiture à 50% pour les déplacements liés au Triangle de Gonesse a été inscrit dans le Contrat de Développement Territorial de Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France. Ce dernier décline plusieurs objectifs quantitatifs en matière de mobilité et parmi eux, figure celui d'**atteindre une part modale de transports en commun / modes actifs (alternatifs à la voiture individuelle) de 50 %** sur les trajets principaux entre domicile et lieu de travail, ainsi que pour les visiteurs d'EuropaCity.

Avec cette part modale, le Triangle de Gonesse générera un peu moins de 150 000 déplacements de personnes effectués en voiture au cours de la journée.

Les mesures de réduction visent donc à garantir la limitation de la part modale de la voiture à 50% pour les déplacements générés par le Triangle de Gonesse.

Par ailleurs, de manière générale en Ile-de-France, les déplacements ne sont pas répartis tout au long de la journée. Ils se concentrent dans les périodes de pointe, ce qui peut être problématique en matière de décongestion, d'allongement de temps de parcours, et d'autres externalités. Quel que soit le mode utilisé, en Ile-de-France en 2010, les pointes sont fortes le matin entre 7 h et 9 h, où elles sont quasi-exclusivement dues aux déplacements domicile-travail et le soir entre 16 h et 19 h, où les déplacements domicile-travail, plus étalés dans le temps, se superposent aux déplacements liés à d'autres motifs.



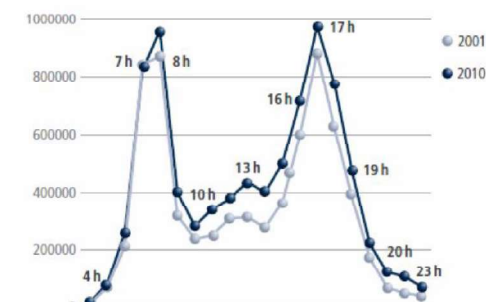
Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

Pour le cas du Triangle de Gonesse :

S'agissant du quartier d'affaires, les déplacements engendrés connaissent la temporalité habituelle des déplacements domicile-travail : des flux concentrés les jours de semaine, avec un fort phénomène de pointe le matin et une pointe moins marquée mais plus longue le soir. Les flux sont plus importants le mardi et le jeudi, hors périodes de vacances scolaires ou jours fériés. Le mardi est donc considéré comme le jour dimensionnant pour le quartier d'affaires.

Les études de déplacement du projet EuropaCity ont mis en avant que les flux de visiteurs sont plus importants les jours de week-end (32% du flux total de la semaine). Le vendredi (15% du flux total de la semaine,) représente le jour dimensionnant. Pendant l'année, les flux sont également plus nombreux en fin d'année et pendant les périodes de vacances scolaires et les jours fériés. Novembre a été retenu comme mois dimensionnant (9% du flux total annuel)

Répartition horaire des déplacements des Franciliens en transports collectifs selon l'heure de départ



Source : EGT 2010-STIF-OMNIL-DRIEA

Ces études montrent également qu'au cours de la journée, les flux liés aux visiteurs seront plus importants en milieu de journée et en soirée, périodes pendant lesquelles les déplacements domicile-travail sont peu nombreux. Le matin, les flux des visiteurs et des employés d'EuropaCity seront décalés d'une heure ou deux par rapport au pic de l'heure de pointe. Le soir, les flux d'EuropaCity seront équilibrés en entrée et en sortie.

Les estimations de flux générés par le Triangle de Gonesse sont ainsi calculées sur la base d'une hypothèse défavorable en additionnant les flux du mardi pour le quartier d'affaires et ceux du vendredi pour EuropaCity.

A l'échelle du Triangle de Gonesse, c'est donc concrètement le soir qui est la période dimensionnante, avec une part de l'heure de pointe du soir correspondant à 17% des déplacements journaliers pour le quartier d'affaires (les retours depuis le quartier d'affaires sont étalés sur trois heures le soir, et il n'y a quasiment aucune arrivée) et d'environ 8,5% pour EuropaCity (la part des départs est à peine supérieure à celle des arrivées). La demande moyenne à l'heure de pointe du soir est donc d'environ 33 500 personnes tous modes confondus (17 000 personnes pour le quartier d'affaires et environ 16 500 personnes pour EuropaCity). Avec une part modale de la voiture de 50%, et des taux d'occupation de 1,1 personne par véhicule pour les déplacements liés au travail et de 2,5 à 2,8 personnes par véhicule pour les visiteurs d'EuropaCity, cela correspond à environ 11 000 véhicules (autour de 7 500 véhicules pour le quartier d'affaires et 3 400 véhicules pour EuropaCity).

Les mesures de réduction visent donc à étaler les flux au cours de la journée, de la semaine et de l'année : cet enjeu, identifié de longue date, a contribué à l'élaboration de la programmation du Triangle de Gonesse.

Impacts cumulés : Une augmentation générale des déplacements dans le territoire du Grand Roissy

Les déplacements générés par l'urbanisation du Triangle de Gonesse s'ajouteront aux autres nouveaux déplacements induits par les projets du Grand Roissy, que ce soient des projets de développement urbain ou de densification qui induiront l'arrivée de nouveaux habitants ou des projets de développement qui généreront des emplois sur le territoire.

Ces nouveaux déplacements cumulés aux déplacements engendrés par le Triangle de Gonesse augmenteront le trafic sur les axes routiers et de transports en commun.

En matière de transport en commun, cette augmentation peut favoriser le bilan socio-économique des projets. Le STIF a par ailleurs étudié les besoins de déplacements de ce secteur ainsi que sa desserte en transport en commun, et a proposé douze liaisons structurantes de bus à Haut Niveau de Service pour compléter les évolutions du réseau de transport en commun de forte capacité.

En matière d'axes routiers, différentes démarches portées à une échelle plus globale sont susceptibles de répondre à cette augmentation de la demande. Ainsi, la DRIEA-IF étudie l'ensemble du Corridor Nord Francilien afin d'établir des préconisations pour faire évoluer l'autoroute A1. Par ailleurs, une démarche de schéma viaire sur un vaste territoire regroupant le Grand Roissy et le Pôle Métropolitain du Bourget est portée par les principaux gestionnaires de voirie.

La section Est de l'avenue du Paris, du fait de son éloignement par rapport au site du Triangle de Gonesse, limite les nuisances liées, qui ne toucheront pas les périmètres de la ZAC (nuisances sonores, nuisances liées au chantier pour les habitants, etc.). La vocation de la section Est de l'avenue du Paris est de capter le trafic qui transite aujourd'hui par les centres-ville de Sarcelles, de Garges-lès-Gonesse, d'Arnouville et de Gonesse. La requalification du BIP dans le Triangle de Gonesse s'accompagne d'une refonte globale des itinéraires routiers sur le secteur (avec la reconfiguration du réseau routier national) permettant d'assurer des temps de parcours non prohibitifs entre l'Est du Val d'Oise et le réseau autoroutier.

En termes d'impacts cumulés entre ces deux projets, en phase d'exploitation, l'avenue du Paris améliore globalement la desserte du territoire, donc du Triangle. En rendant possible une grande fluidité de la mobilité, adaptée aux différents besoins, elle renforce l'attractivité du périmètre, pour les usagers comme pour les entreprises.

Plus généralement en matière de mobilité, l'Association des Collectivités du Grand Roissy étudie avec le soutien de l'Etat, de la Région et des entreprises du secteur, la possibilité de créer une Agence Locale de Mobilité.

Mesures de réduction des impacts

Les mesures de réduction des impacts consistent en la limitation de la part modale de la voiture à 50%, la complémentarité des périodes de pointe entre le quartier d'affaires et EuropaCity, l'augmentation du taux d'utilisation des véhicules, l'utilisation de véhicules propres, etc.

Mesure 1 : La limitation de la part modale de la voiture à 50 %

L'objectif de limiter la part modale de la voiture à 50% pour les déplacements liés au Triangle de Gonesse a été inscrit dans le Contrat de Développement Territorial de Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France. Celui-ci décline plusieurs objectifs quantitatifs en matière de mobilité et parmi eux, celui d'**atteindre une part modale de transports en commun / mode actifs** (alternatifs à la voiture individuelle) **de 50 %** sur les trajets principaux entre le domicile et le lieu de travail, ainsi que pour les visiteurs d'EuropaCity.

Cet objectif s'inscrit également dans ceux du Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUF) de diminuer le trafic automobile de 2% dans un contexte d'augmentation de la demande en déplacements de 7%, même si l'horizon du PDUF est l'année 2020.

La limitation de la part modale de la voiture à 50% est ambitieuse et réaliste. Elle conduit ainsi à éviter entre 40 000 et 60 000 déplacements routiers par jour, qui seront effectués par des modes alternatifs. A l'heure de pointe du soir, à l'horizon d'achèvement de l'opération d'aménagement, ce sont 6 500 à 10 000 déplacements routiers qui sont évités, ce qui correspond à 4 500 à 7 000 véhicules.

Elle est ambitieuse, car la comparaison avec les pôles d'emploi situés aujourd'hui à proximité révèle une part modale actuelle de la voiture comprise entre 60% et 85% pour les déplacements liés au travail (84% pour la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle selon l'observatoire des Métiers, de l'Emploi et de la Formation de Paris – Charles de Gaulle, 80% pour Paris Nord 2 selon l'étude sur les transports réalisée par le Groupement d'Intérêt

Economique, 60% pour les déplacements domicile-travail des personnes ayant un emploi dans le secteur selon une exploitation des fichiers de mobilité professionnelle diffusés par l'INSEE).

Elle est réaliste. Ainsi, la part modale de la voiture pour les déplacements de tous les actifs occupés d'Ile-de-France est passée de 54% en 2001 à 45% en 2010. Cette évolution est encore plus importante localement, là où la voiture était initialement performante et où les modes alternatifs sont devenus concurrentiels et attractifs. Une stratégie active d'accessibilité peut tout à fait conduire à des évolutions de part modale de plusieurs dizaines de points par rapport à la situation actuelle en une quinzaine d'années.

Les modélisations de trafic réalisées par l'EPA Plaine de France ont d'ailleurs confirmé le réalisme de cet objectif au regard de la stratégie multimodale d'accessibilité au Triangle de Gonesse.

Cette stratégie multimodale s'appuie sur :

- La mise en œuvre de lignes de transports en commun structurantes et locales pour relier le Triangle de Gonesse à la métropole et aux zones d'habitat de proximité ;
- L'utilisation des infrastructures routières existantes (dans la mesure où elles peuvent accueillir le trafic routier généré par le Triangle) et leur évolution vers une plus grande multimodalité ;
- La prise en compte des modes actifs dans la conception des espaces publics ;
- Une politique de stationnement fondée sur la limitation de l'offre privative (via notamment la mutualisation des places), la limitation du stationnement en pied d'immeubles et l'évolutivité du nombre de places au fur et à mesure de la mise en œuvre des transports en commun.

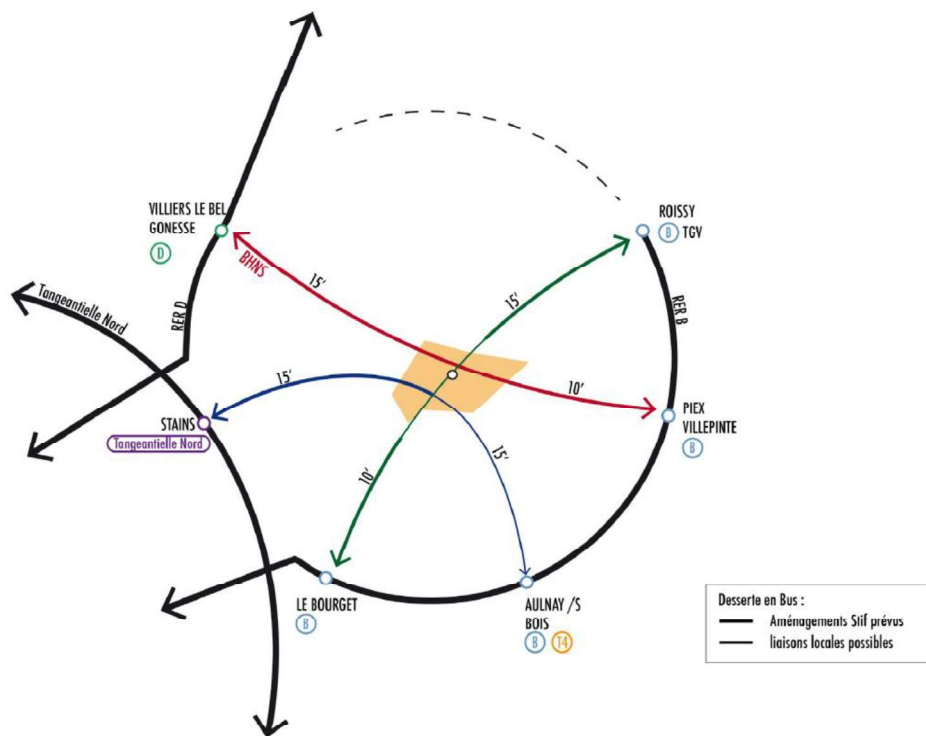
Les mesures de réduction de la part modale des déplacements effectués en voiture individuelle s'articulent donc autour de quatre domaines : **l'amélioration et la diversification de l'offre de transports en commun (I), une organisation viaire permettant l'accessibilité routière au Triangle de Gonesse, sans avantager la voiture et en favorisant la multimodalité (II), le soutien aux modes de déplacement actifs (III), et l'optimisation de l'offre de stationnement (IV).**

I) L'amélioration et la diversification de l'offre en transports en commun

Les projets de transport en commun envisagés contribuent à améliorer la qualité des déplacements dans le territoire et améliorent considérablement la performance du réseau. L'arrivée du Grand Paris Express couplée à une nouvelle offre de liaisons est-ouest inscrivent l'est du Val d'Oise dans un réseau de transports efficace permettant une meilleure accessibilité des habitants aux zones d'emploi de Roissy et plus largement de la métropole parisienne.

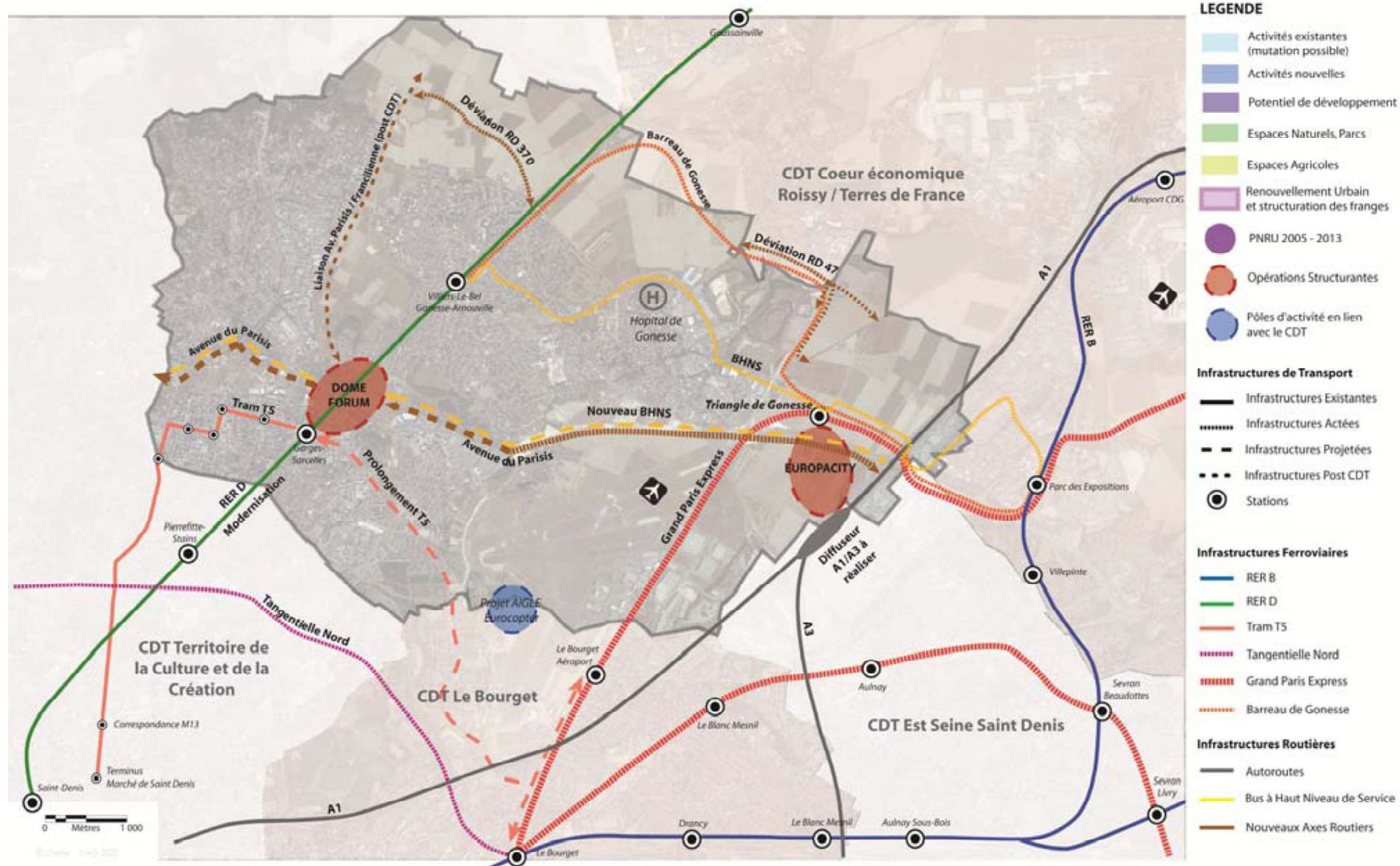
Pour y parvenir, plusieurs mesures permettent de favoriser l'usage des transports en commun pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements quotidiens :

- **Une offre de transports en commun de forte capacité performante** : l'offre de transports en commun de forte capacité dans le Triangle de Gonesse sera très importante : lien ferré entre RER D et RER B, nouvelle ligne du Grand Paris Express. Il faudra de l'ordre de 20 minutes pour rejoindre Pleyel depuis Roissy. Cette offre à haut niveau de service permettra de rendre compétitif les transports en commun sur les déplacements entre le Triangle de Gonesse et toute la métropole francilienne.
- **Une offre de transports en commun structurants** : intermédiaire entre le réseau lourd et des liaisons de bus plus locales, un réseau de Bus à Haut Niveau de Service envisagé par le Syndicat des Transports d'Ile-de-France à l'échelle du secteur de Roissy irriguera le Triangle de Gonesse. Il permettra de relier le Triangle de Gonesse aux zones d'habitat de proximité et de faciliter le rabattement et la diffusion vers et depuis les modes lourds.
- **Une offre de transports en commun hiérarchisée** : le maillage fin de la desserte sera assuré par des liaisons locales.
- **La densité de l'opération d'aménagement** autour des pôles d'échanges : la densité est élevée dans le Triangle de Gonesse. Le pôle gare constitue le centre de gravité du projet, qui est quasi-totalement compris dans un cercle de 1000m autour du pôle gare.
- **Les îlots seront situés à moins de 500m d'un arrêt de transport en commun, autant que possible.**

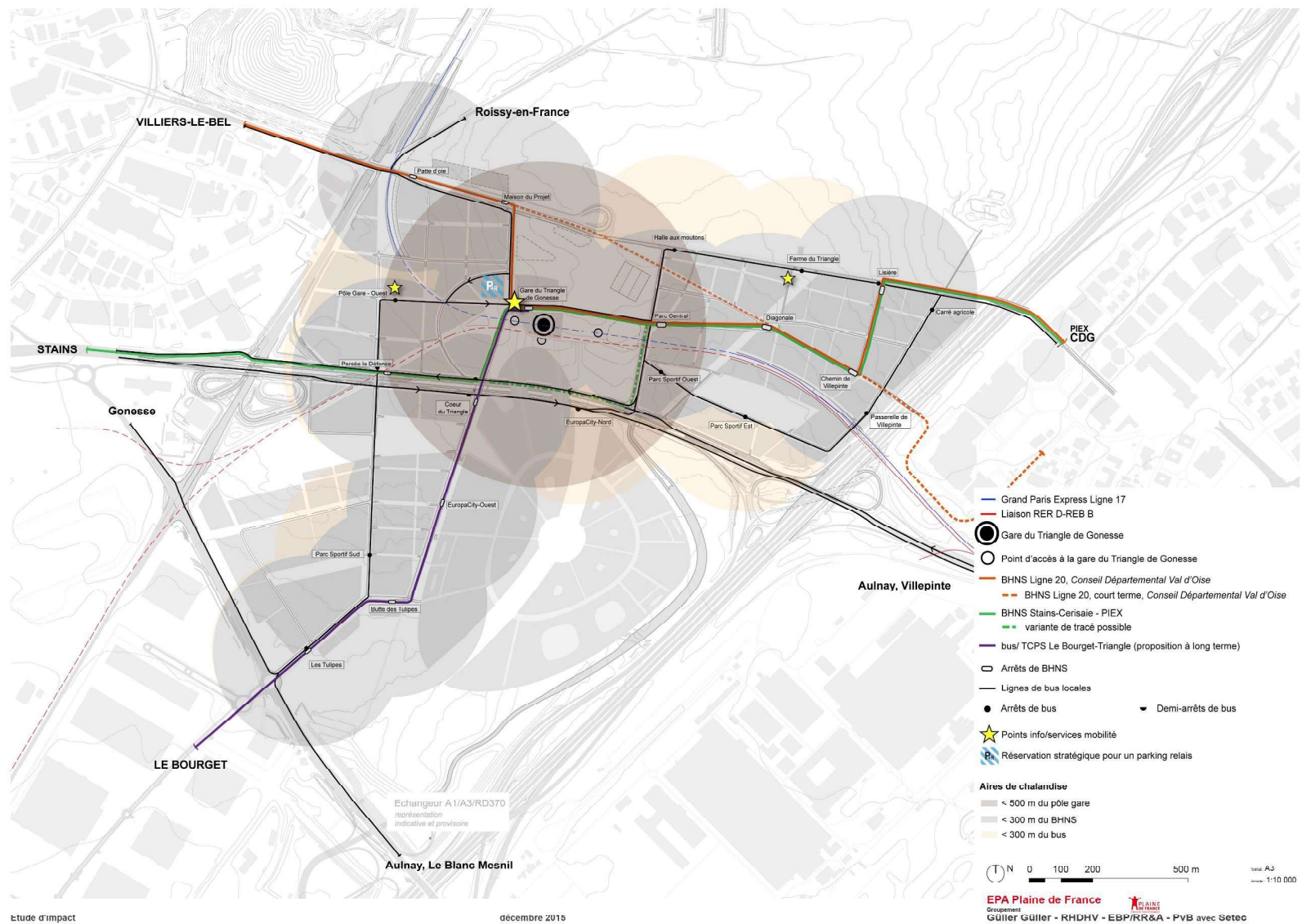


Hypothèse de desserte bus du projet. Güller Güller 2014

- **La sensibilisation** des populations qui fréquentent le site aux enjeux environnementaux en valorisant les projets de transport public mis en œuvre par la collectivité.



Desserte du territoire par les transports en commun à l'horizon 2035. CDT Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France 2013



Desserte par les transports en commun du Cœur du Triangle de Gonesse. Güller Güller 2015

L'amélioration de la desserte est-ouest grâce aux transports en commun vise également à faciliter l'accès de la population locale aux pôles d'emploi, réduisant ainsi les distances de déplacement domicile-travail et contribuant à diminuer le taux de chômage du secteur qui est 1,4 fois supérieur à celui de la moyenne francilienne. Ce sont notamment les projets du BHNS (bus à haut niveau de service) et du lien ferré entre RER D et RER B qui favoriseront les déplacements Est-Ouest, et qui pourront améliorer les liens du Triangle de Gonesse avec la zone d'activités de Paris Nord 2 et le Parc des expositions tout proche.

Le BHNS RER B/RER D

Conçu comme le précurseur de la liaison RER D – RER B, il assurera la liaison entre le Parc des Expositions et Arnouville. Aux heures de pointe, un bus circulera dans chaque sens toutes les 6 minutes sur un parcours estimé à moins de 30 minutes au total.

L'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique a été obtenu. Cette nouvelle offre améliorera grandement la desserte est-ouest. Sa mise en service devrait intervenir en 2016.

D'autres TCSP liés à la mise en œuvre du schéma des liaisons structurantes établies par le STIF compléteront le réseau.

Le lien ferré entre RER D et RER B :

Cette **liaison entre le RER D et le RER B** viendra compléter l'offre du BHNS.

Une gare est prévue dans le Triangle de Gonesse sur le parcours liant la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et celle du Parc des Expositions à Villepinte

Ligne 17 Grand Paris Express

Cette ligne de métro automatique correspond à la section Saint-Denis Pleyel / Le Mesnil-Amelot du réseau du Grand Paris Express et desservira le Triangle de Gonesse, entre les territoires du Bourget et du Grand Roissy.

Il faudra de l'ordre de 20 minutes pour rejoindre Pleyel depuis Roissy.

Les propositions de BHNS du STIF

Le STIF prévoit également la création de lignes de transports en commun passant par la gare du Triangle de Gonesse pour faciliter le rabattement et la diffusion vers les transports en commun de forte capacité, mais aussi pour assurer les déplacements de proximité.

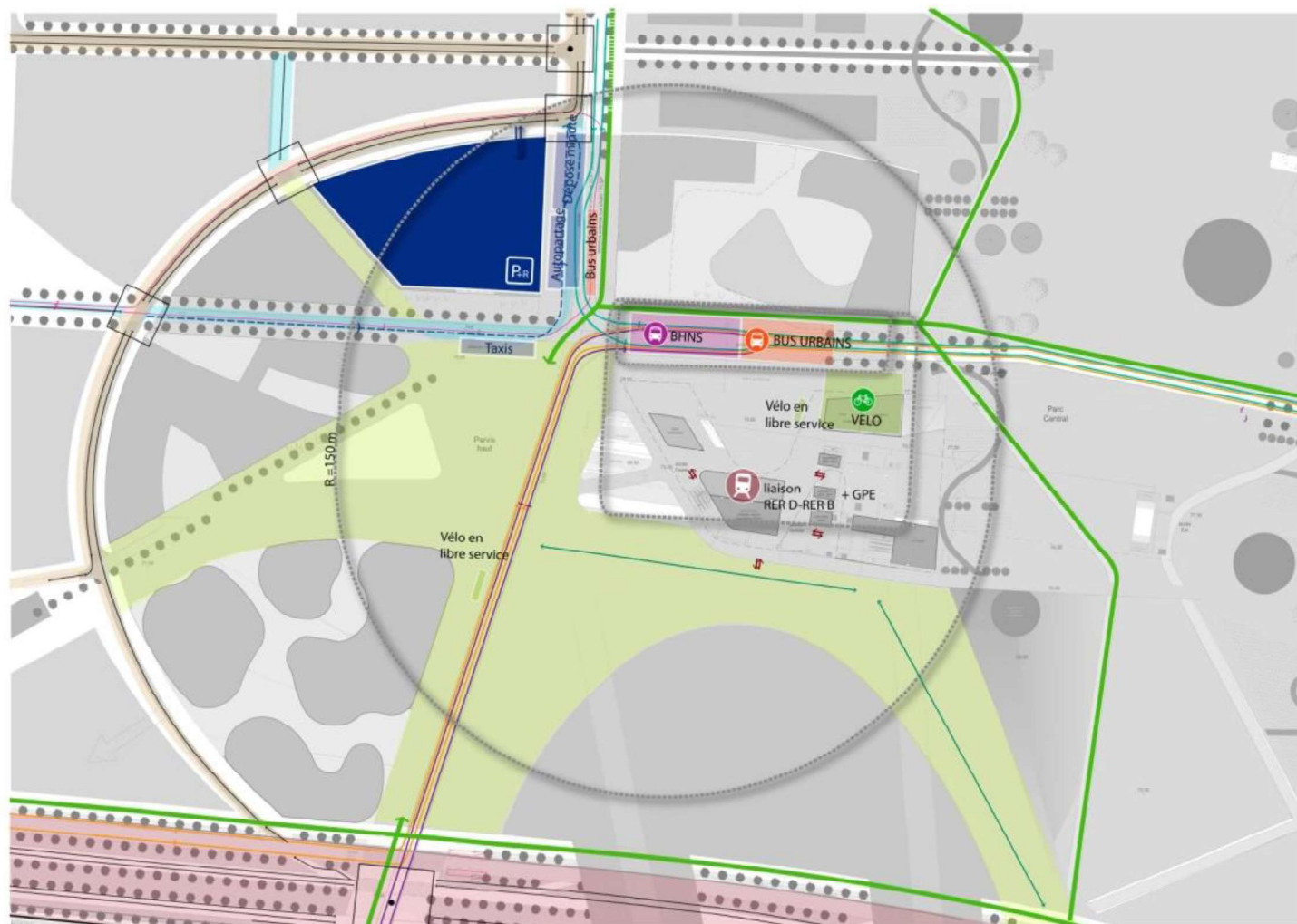
Les bus locaux

Un réseau de bus local reliera le Triangle de Gonesse aux zones de proximité : le Bourget via la ZAC des Tulipes, Aulnay-sous-Bois (gare RER, gare du GPE, site des anciennes usines PSA), etc.

L'aménagement du pôle gare, véritable pôle d'échanges conçu comme un ensemble, permettra une convergence des modes de transports en commun et donc une plus grande efficacité.

Le développement de l'offre de transports en commun est donc fondé sur la complémentarité entre un réseau lourd (lien entre le RER D et le RER B, ligne 17 du Grand Paris Express) et un réseau dense de lignes secondaires structurantes (bus, BHNS, éventuellement un tramway à long terme) et de lignes plus locales.

Grâce à ce réseau, **la totalité de Paris et l'essentiel des gares de la petite couronne seront accessibles en moins d'une heure par les transports en commun.**



Statut des voies

- Réseau hyperstructurant : BIP 50 km/h
- Voies de distribution Zone 30
- Réseau de desserte fine Zone de rencontre
- Aires piétonnes

- Voies VP
- Carrefours à feux
- Carrefour simple

- Boucle d'accès VP au pôle gare (dépose-minute, autopartage, taxis)
- Entrées / sorties VP du parking
- Accès livraison à la gare
- Entrées / sorties de la gare du Triangle

Lignes de transports en commun

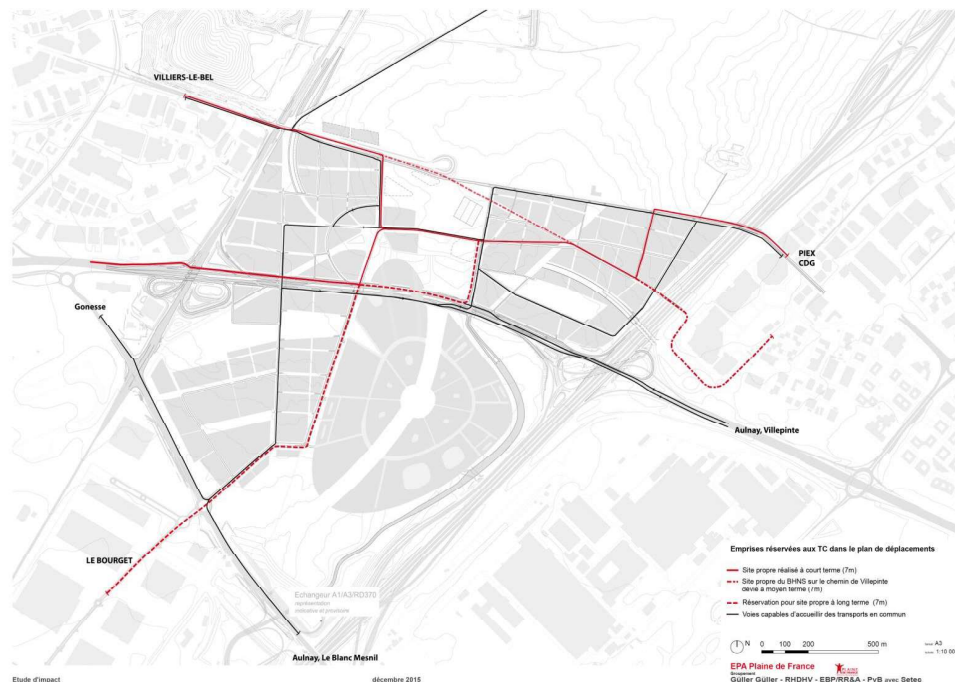
- BHNS ligne 20
- BHNS Stains-Cerisaie-PIEX
- Bus / TCSP Le Bourget-Triangle (proposition à long terme)
- Lignes de bus locales
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Possibilité d'aménagement de pistes cyclables bidirectionnelles
- P-R Réservation stratégique pour un parc relais

0 60 120 m
 N
 feuille A3
 échelle 1:2 000

Organisation de la desserte du Pôle Gare par les différents modes de transports. Güller Güller 2015

Intégration des transports dans la trame urbaine

La trame urbaine sera conçue pour parfaitement intégrer les tracés et arrêts des transports en commun.



Emprises réservées aux transports en commun dans le plan de déplacement. Güller Güller 2015

Des emplacements seront réservés aux transports en commun sur la voie publique. Le tracé du grand Paris Express sera par exemple souterrain sur la partie ouest jusqu'à la gare, puis émergera progressivement sur un viaduc avant de traverser l'A1 en aérien.

Le phasage du projet, fortement lié à la chronologie du développement des transports en commun sur le territoire, permettra d'optimiser au mieux cette intégration.

II) Une organisation viaire permettant l'accessibilité routière au Triangle de Gonesse, sans avantager la voiture et en favorisant la multimodalité

En matière routière, le projet d'aménagement vise à optimiser l'existant : les autoroutes A1, A3 et A104, la RD 317, la RD 170 (Boulevard Intercommunal du Paris ou BIP) et la RD 370. Si le réseau interne au Triangle de Gonesse est à créer intégralement, la seule voirie nouvelle en échange avec l'extérieur est située en lisière nord de l'aménagement. Sans modification du réseau actuel, les flux d'échange entre le Triangle de Gonesse et le reste de la métropole ne peuvent utiliser que le diffuseur A1/A104/RD 170 (BIP). Ce diffuseur est en outre aujourd'hui le point d'accès au réseau autoroutier depuis le territoire de Val de France, que ce soit vers le Sud (A1 et A3), vers le Nord (A1) ou vers l'Est (A104).

Il doit donc accueillir une demande routière en forte hausse, générée par l'aménagement du Triangle de Gonesse et par tous les projets des Contrats de Développement Territorial de la Plaine de France. A l'heure de pointe de soir, en 2030, cela représente :

- 5 400 véhicules/heure générés par le quartier d'affaires
- 3 400 véhicules par heure générés par EuropaCity

– Un trafic de transit de l'ordre aujourd'hui de 3 500 véhicules, en pleine augmentation avec les projets des CDT de la Plaine de France (plate-forme aéroportuaire de Roissy, densification de Paris Nord 2, Aerolians, etc.)

Or, la capacité actuelle de la RD 170 (BIP) est d'environ 8 000 véhicules/heure. **Il est donc impossible pour le BIP actuel (sans modification du réseau routier) d'assurer le trafic de transit et d'accueillir dans le même temps les flux du Triangle de Gonesse.** La requalification du BIP en boulevard multimodal étant une des conditions majeures pour parvenir à une part modale de 50% pour les transports en commun et les modes actifs, l'EPA Plaine de France préconise de reconfigurer **l'échangeur A1/A3/ex-RN 370 pour permettre une dissociation des flux.** La reconfiguration des échanges avec le réseau routier national fera l'objet d'une étude d'opportunité pilotée par la DRIEA à la suite de la signature d'une convention entre la Préfecture de Région et l'EPA Plaine de France.

La reconfiguration permet de distribuer le trafic d'échange du Triangle de Gonesse sur deux points de connexion avec l'autoroute : une majorité des flux liés à la partie du Triangle de Gonesse située au Nord de la RD 170 par l'échangeur A1/RD 170 (BIP), une majorité des flux liés à la partie du Triangle de Gonesse située au Sud de la RD 170 par l'échangeur A1/A3/ex-RN 370 reconfiguré. Cela permet aussi de dissocier les flux de transit : ceux liés à l'A1 Nord via l'échangeur A1/RD 170 (BIP), ceux liés à l'A1 Sud ou à l'A3 Sud par l'échangeur A1/A3/ex-RN 370 reconfiguré.

La reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN 370 permet ainsi à une partie des flux liés au triangle de Gonesse de parcourir moins de kilomètres sur l'autoroute en évitant le tronçon de jonction entre l'A1 et l'A3.



Itinéraires entre l'Est du Val d'Oise et l'A1 avec et sans reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN 370

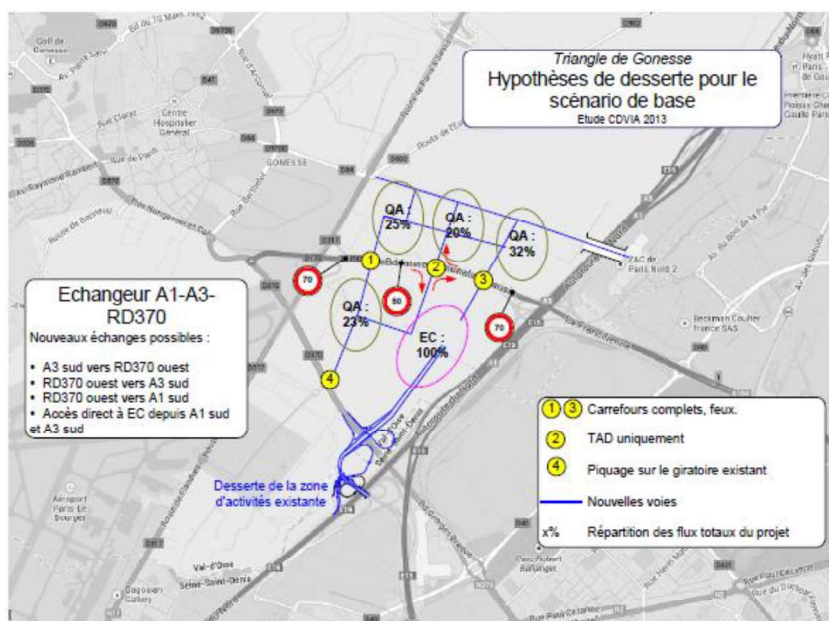
Aujourd'hui, le nœud autoroutier conjugue plusieurs usages :

- Échanges entre les autoroutes A1 et A3
- Echanges entre le réseau autoroutier et le réseau principal : mouvement depuis l'A1 Sud vers l'ex-RN 370 Est
- Desserte de Garonor et de TNT Express, tous deux générateurs de poids-lourds

Le projet de reconfiguration étudié prévoit de conserver les fonctionnalités existantes et de créer des fonctionnalités nouvelles liées au Triangle de Gonesse. Il s'agit de permettre les échanges entre le réseau autoroutier et l'ex-RN 370 Ouest et la RD 370 Ouest. Le projet vise également à optimiser l'accès et la diffusion à EuropaCity afin d'éviter que les flux qui y sont liés pénalisent les flux de transit à l'échelle du Triangle de Gonesse.

Les nouvelles fonctionnalités qui n'apporteraient pas d'amélioration directe à l'accessibilité au Triangle de Gonesse n'ont pas été étudiées (par exemple la création du symétrique de la bretelle existante entre l'A1 Sud et l'ex-RN370 vers l'Est, qui faciliterait l'accès des véhicules et notamment des poids-lourds générés par le centre commercial O'Parinor à l'autoroute A1).

Au-delà la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN370, avec optimisation de l'accès/diffusion vers EuropaCity le scénario modélisé prévoit la requalification en boulevard urbain, avec création de carrefours, sur la RD 170, mais pas de modifications de la RD 370 actuelle.



Hypothèse de desserte du Triangle de Gonesse (scénario central), CDVIA 2013

Trois variantes par rapport au scénario central ont été menées :

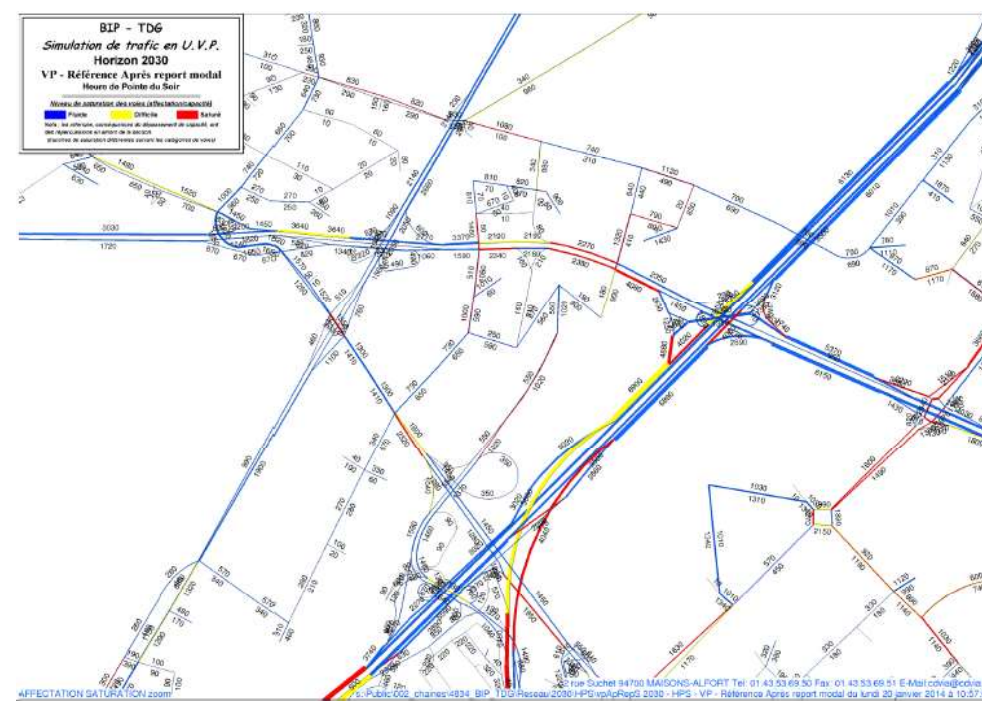
- Le rétablissement d'échanges avec la RD 317 Sud au carrefour RD 317 / RD 902 / RD 84 au niveau de la Patte d'Oie de Gonesse
- Une trémie d'accès à EuropaCity depuis la RD 170
- Une reconfiguration d'échangeur A1/A3/ex-RN 370 sans optimisation de l'accès / diffusion vers EuropaCity

Pour les simulations de trafic les plus récentes, le modèle développé par le Conseil Départemental de Seine- Saint-Denis dans le cadre des études de déplacements des CDT de Seine-Saint-Denis a été utilisé. Ce modèle est issu du modèle de la DRIEA.

En Plaine de France, les hypothèses d'évolution en population et emplois sont issues des projections calculées dans les CDT. Les projets routiers et de transport en commun sont aussi ceux des CDT de la Plaine de France. Les capacités routières intégrées dans le modèle sont des capacités théoriques, sauf pour la RD 170 (BIP) requalifiée : des modélisations dynamiques menées en préalable ont permis de quantifier la capacité réelle (tenant compte des mouvements tournants).

Les simulations de trafic réalisées confirment que l'objectif de limiter la part modale de la voiture à 50% est réaliste. Elles montrent que le système routier envisagé fonctionne, avec la dissociation des flux attendue par la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN 370. Des adaptations mineures, telles que la reprise des carrefours de la RD 370 sont nécessaires. Ces adaptations sont en cours d'étude par l'EPA Plaine de France et le Conseil Départemental du Val d'Oise.

Par un effet d'aubaine, l'échangeur reconfiguré représente un itinéraire attractif pour les flux actuels de la ZAC des Tulipes ou du centre commercial O'Parinor.



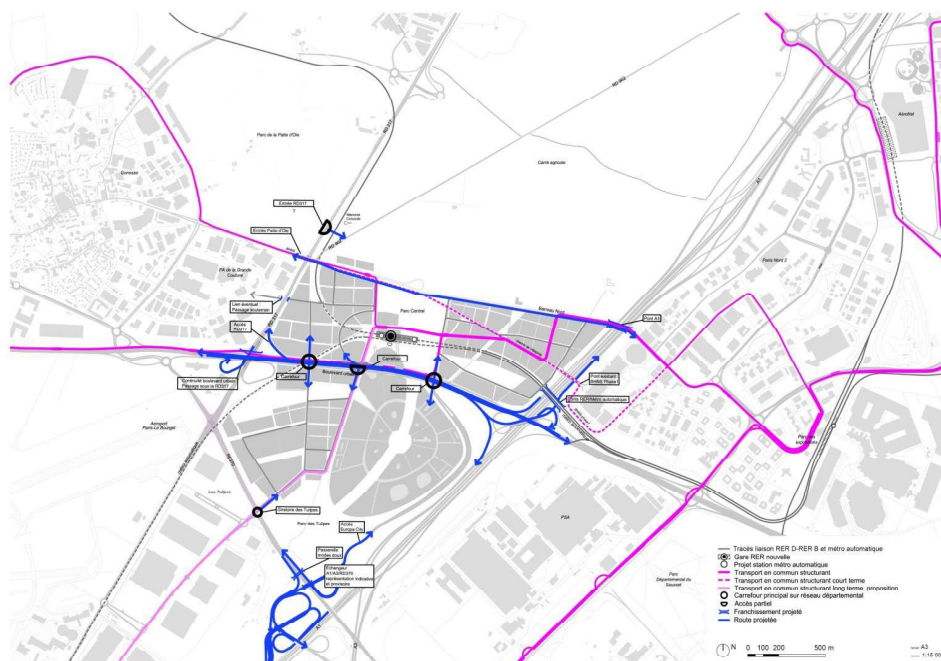
Source : Etude de trafic du Triangle de Gonesse, CD VIA, septembre 2014 (Modèle : CG93/DVD/SDPR/BED)

Sans optimisation de l'accès et de la diffusion d'EuropaCity, la RD 370 serait engorgée, ce qui entraînerait un report vers la RD 170 (BIP) et empêcherait d'atteindre pleinement les objectifs visés par la reconfiguration. La réalisation d'un accès dédié de la RD 170 vers EuropaCity améliorerait la fluidité du carrefour créé sur la RD 170 à l'Est.

L'optimisation des carrefours créés sur la RD 170 et des carrefours existants de la RD 370 doit être poursuivie afin de limiter la saturation ponctuelle observée au niveau de ces points d'échange au quartier d'affaire. L'ajout d'échanges supplémentaires au niveau du demi-carrefour central de la RD 170 pourrait également fluidifier les carrefours Est et Ouest. Des études en ce sens sont actuellement menées par le Conseil Départemental du Val d'Oise et l'EPA Plaine de France.

Le plan d'une solution technique potentielle a été dessiné pour étudier les possibilités physiques de réaliser un projet répondant aux fonctionnalités désirées. Le nombre de files a été dimensionné en fonction des simulations de trafic, et les distances d'entrecroisements ont été vérifiées au regard des trafics attendus. Cette solution présente encore de fortes potentialités d'optimisation (insertion urbaine de l'échangeur reconfiguré, maintien des sites de DLB et de l'aire d'accueil des gens du voyage d'Aulnay-sous-Bois, etc.). **A la suite de la signature d'une convention entre la Préfecture de Région Ile-de-France et l'EPA Plaine de France le 23 novembre 2015, la DRIEA mène l'étude d'opportunité de la reconfiguration du réseau routier national.**

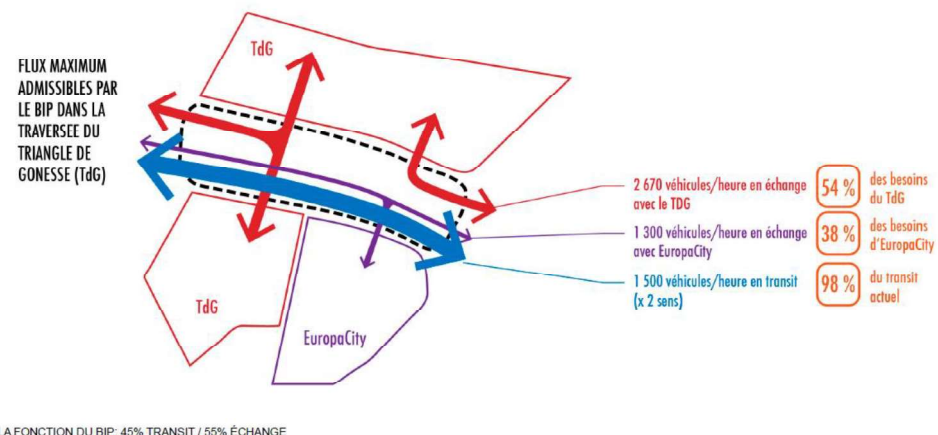
En lien avec ce premier réaménagement, des aménagements de carrefours sont à prévoir sur la RD 370, en conséquence de cette reconfiguration. Les carrefours actuels ne sont en effet pas en mesure d'accueillir le supplément de trafic attendu. Le Conseil Départemental du Val d'Oise et l'EPA Plaine de France étudient conjointement et respectivement les carrefours RD 370 / RD 317, RD 370 / RD 170 et RD 170 / RD 317, et le carrefour RD 370 / Avenue du XXIème siècle.



Fonction du réseau routier sur le territoire du Triangle de Gonesse. Güller Güller 2015

Le projet d'aménagement routier central demeure cependant la **requalification du BIP en boulevard urbain**.

La requalification du BIP en boulevard urbain liée au projet urbain contribue à l'objectif de part modale en transformant une voie rapide en avenue multimodale offrant une place aux modes alternatifs à la voiture. Le projet conserve une partie du trafic de transit tout en favorisant l'accès au Triangle de Gonesse. Sa capacité globale sera **maintenue, mais elle sera rendue multimodale**.

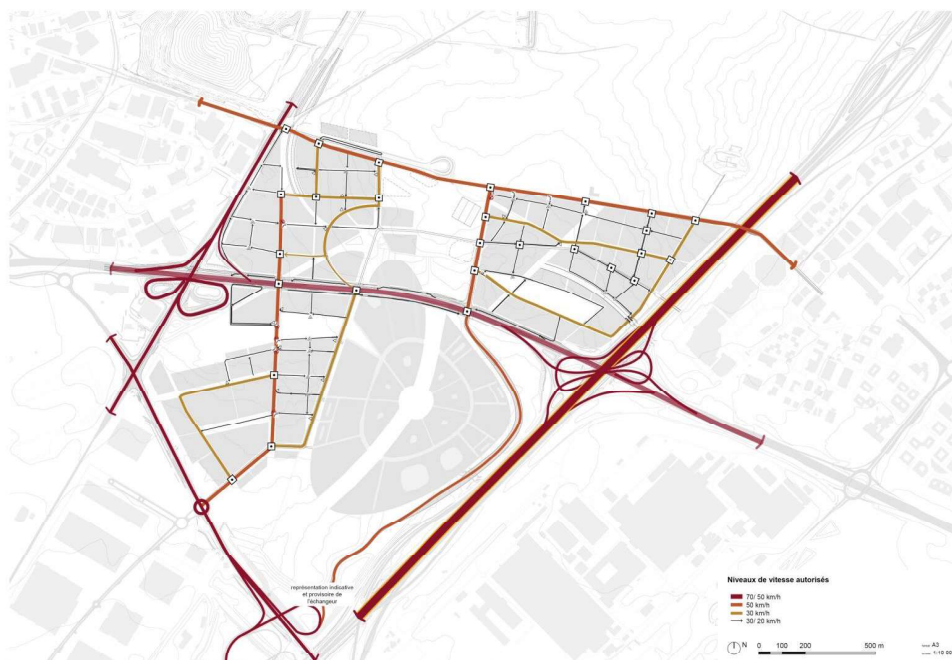


Fonctions du BIP requalifié. Güller Güller 2012

Sa capacité de transports maximale théorique sera de 4 500 véhicules par heure, et de 2 500 voyages par heure en transports en commun (soit près de 8 000 personnes par heure, en très légère diminution par rapport à aujourd'hui). En utilisant des outils de simulation dynamique du trafic, on peut estimer que le BIP requalifié permettra d'absorber près de 4 000 véhicules/heure en échange entre le cœur du Triangle de Gonesse et l'extérieur, (dont 2 670 entre le quartier d'affaires et l'extérieur et 1 300 véhicules/heure en échange entre EuropaCity et l'extérieur), et 1 500 véhicules/heure (par sens) en transit à travers le Triangle de Gonesse. Les flux d'échanges du Triangle de Gonesse n'empruntant pas toute la section (selon qu'ils échangent avec l'Est ou l'Ouest), la somme des flux correspond à un trafic de 4 500 véhicules/heure en section.

Sa perméabilité piétonne sera assurée, notamment par une gestion des carrefours avec des feux. Il occasionnera une faible consommation d'espace, avec une emprise de 70 m de façade à façade. Le réaménagement du BIP rentre ainsi parfaitement dans les objectifs fixés par le SDRIF, qui préconise la requalification des anciennes routes nationales (auxquelles le BIP peut être assimilé) en boulevards urbains.

En parallèle du BIP, une **voie transversale au nord du Cœur du Triangle de Gonesse** sera réalisée. Pour parvenir à un juste dimensionnement des infrastructures routières à même d'absorber et de distribuer efficacement le trafic, il a été prévu de **rationaliser et d'optimiser le réseau viaire** du Cœur du Triangle de Gonesse, notamment en y réduisant la vitesse maximale autorisée.



Niveaux de vitesses autorisées dans le Cœur du Triangle de Gonesse. Güller Güller 2015

Les voies principales connecteront le BIP aux principaux parkings. Elles prendront la forme de 2x1 ou 2x2 voies ; la vitesse y sera limitée à 30 ou 50 km/h.

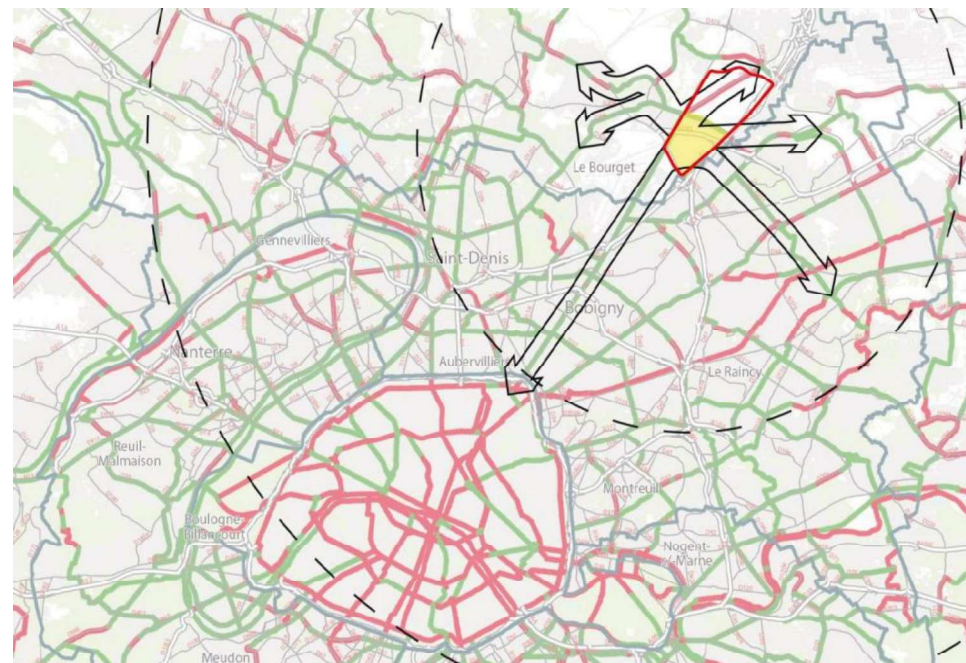
Les voies secondaires compléteront la desserte des îlots sur un modèle de 2x1 voies. La vitesse maximale autorisée y variera de 20 à 30 km/h.

III) Soutien aux modes actifs

Le territoire du Triangle de Gonesse est aujourd'hui peu adapté à la pratique du vélo. La carte ci-dessous synthétise les opportunités d'aménagement cyclables portées par le Triangle de Gonesse et les autres projets situés à proximité du territoire.

Le maillage va continuer à se densifier, et ainsi offrir de plus en plus de solutions alternatives à la voiture individuelle. A l'intérieur du Triangle de Gonesse, les voies nouvelles prévoiront toutes des aménagements cyclables adaptés alors qu'à l'extérieur du Triangle de Gonesse, la mise en œuvre des schémas départementaux et du schéma régional des itinéraires cyclables aura progressé.

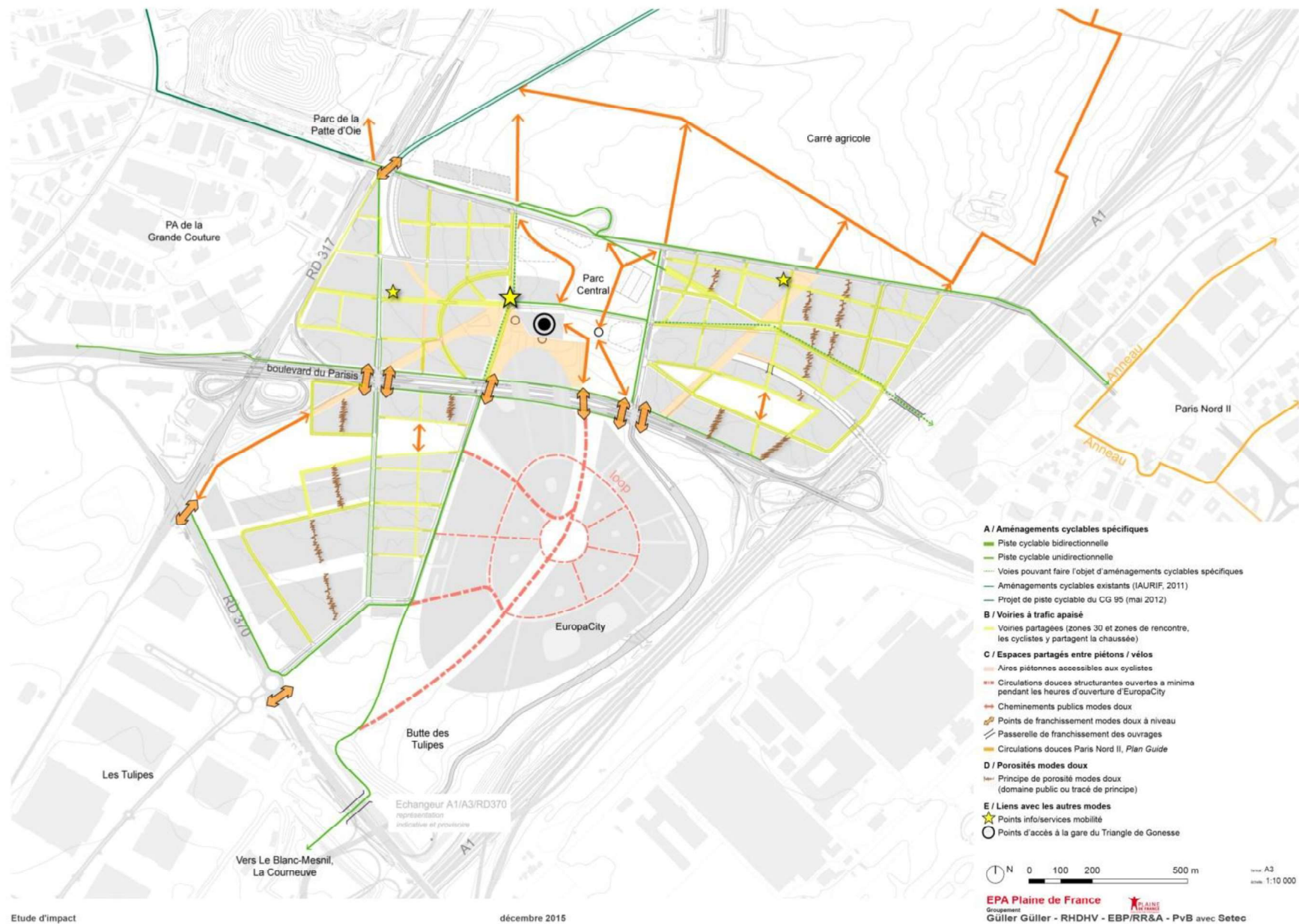
L'ensemble de ce réseau cyclable permettra de créer des connexions stratégiques entre le Triangle de Gonesse et le reste du réseau cyclable de la Région Ile-de-France.



Les connexions stratégiques avec le réseau cyclable structurant du PDUIF. Source (fond de carte) : IAURIF.

Les pistes cyclables seront très présentes sur le site du projet, et participeront, elles aussi, au renforcement de la liaison est-ouest. La continuité cyclable sera maintenue au cœur des espaces privés accessibles au public sous restrictions d'EuropaCity.

Le stationnement des deux-roues sera favorisé, et des systèmes de location de vélos en libre-service, à assistance électrique ou non, seront encouragés.



Etude d'impact

décembre 2015

Tracé des pistes cyclables dans le Cœur du Triangle de Gonesse. Güller Güller 2015

Le quartier du Cœur du Triangle de Gonesse sera également organisé de façon à **favoriser l'accessibilité piétonne** aux différents services. Celle-ci sera garantie sur l'ensemble du périmètre du projet. La densité et la richesse des fonctions urbaines, la centralité du pôle gare et la rationalisation de l'emplacement des parkings y participeront également.

Plus globalement, un maillage fin des voies ouvertes aux piétons encouragera les déplacements à pied.

La conception des espaces publics prendra en compte les modes actifs afin de faciliter leur usage : lisibilité des itinéraires, confort des cheminements, etc.

IV) Optimisation de l'offre de stationnement

Selon l'OMNIL, la part modale de la voiture pour se rendre au travail est 2,5 fois plus élevée si l'employeur met à disposition une place de stationnement au lieu de travail. L'enjeu de la maîtrise de l'offre de stationnement est donc considérable pour la réussite de l'objectif de la limitation de la part modale de la voiture à 50%.

La politique de stationnement est fondée sur plusieurs principes complémentaires qui permettent d'optimiser l'offre tout en évitant un surdimensionnement dommageable à l'utilisation des modes alternatifs à la voiture.

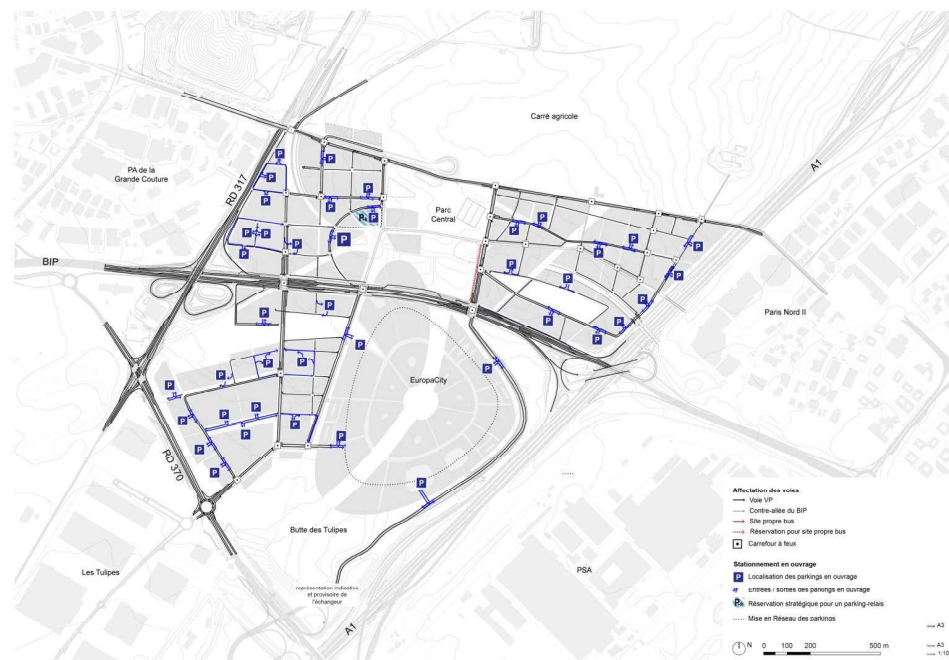
- **Limiter l'offre en pied d'immeuble** : en l'absence d'offre de stationnement en pied d'immeuble, le déplacement en voiture est précédé (ou suivi) d'un trajet à pied identique à celui qui permet de rejoindre l'arrêt de transport en commun. Cela permet par la même occasion de mutualiser les places de stationnement entre plusieurs sociétés, optimisant de fait le nombre global de places disponibles. Les parkings mutualisés peuvent être situés en surface, être souterrains ou en silo.
 - La répartition des parkings mutualisés dépend de **la densité du bâti** : plus la densité du bâti est élevée, plus la capacité des parkings est importante.
 - **Optimiser l'utilisation des parkings**. Les parkings peuvent être à double usage : accueil des employés pendant les heures de travail, accueil des visiteurs pour les activités de shopping et de loisirs le soir. Cette organisation permet d'éviter la sous-utilisation des parkings le soir.
- La mutualisation permettra d'effectuer des **économies d'échelle pour les investisseurs** (10 à 20 % d'économies par rapport à un parking dédié à une seule entreprise).
- **Anticiper la mutation progressive des pratiques de mobilité** : le projet prévoit des parkings réversibles qui pourront être reconvertis pour d'autres fonctions, au fur et à mesure de l'arrivée des transports en commun.

Compte-tenu de ces principes établis pour le quartier d'affaires, l'offre de stationnement devrait s'établir à **11 500 places pour les salariés et 1 500 places pour les visiteurs dans le quartier d'affaires**. Pour les salariés, le chiffre est optimisé au regard des 40 000 salariés prévus : si chaque conducteur avait une place de stationnement attitrée, le besoin serait plutôt de 18 000 places avec une part modale de la voiture de 50% et un taux d'occupation des véhicules de 1,1. Il est donc prévu de ne réaliser que 60% de ce besoin en tablant sur les absences ponctuelles (télétravail, congés, déplacements professionnels, etc.). Cela n'est donc possible qu'avec la mutualisation des places de stationnement.

Le stationnement des deux-roues non motorisés sera également développé dans tout le Triangle de Gonesse.

L'étude d'Alliages et Territoires prévoit **8 à 10 000 places pour les visiteurs d'EuropaCity venant en voiture, ainsi que 300 emplacements réservés aux cars et 2 000 aux modes actifs**. Cette offre de stationnement a été dimensionnée pour soutenir la part modale en transports collectifs de 50%. Elle s'appuie sur le foisonnement et la mutualisation des places de stationnement. Les parcs de stationnement d'EuropaCity seront efficacement reliés entre eux, évitant ainsi leur saturation.

3 000 places supplémentaires sont prévues pour les 11 500 salariés d'EuropaCity.



Plan de stationnement du projet d'aménagement. Güller Güller 2015

Le système de parking porté par le projet permet également de libérer l'espace public d'une présence permanente des voitures, favorisant ainsi les modes de déplacement alternatifs (vélo, marche). **Il casse également la relation systématique entre une place de parking et une place de travail**. En forçant les automobilistes à marcher entre ces deux lieux, il rapproche les conditions d'utilisation de la voiture par les automobilistes de celles des usagers des transports en commun, et les incite donc à utiliser ces derniers.

Le Triangle de Gonesse devient un pôle multimodal central bénéficiant d'une très bonne accessibilité routière, en transports en commun, et par modes de circulation actifs.

Mesure 2 : La complémentarité des périodes de pointe entre le quartier d'affaires et EuropaCity

Le Plan d'Expositions au Bruit de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle empêche la construction d'un nombre substantiel de logements dans le Triangle de Gonesse. Or, EuropaCity crée une mixité d'usages et permet ainsi que le quartier reste animé les soirs et les week-ends.

La complémentarité des déplacements générés par le quartier d'affaires et EuropaCity évite ainsi que ne se superposent les trafics, limitant l'encombrement et la congestion sur les voies routières et dans les transports publics.

Cette complémentarité ne sera pas totale. En effet, le quartier d'affaires et EuropaCity génère des flux importants pendant l'heure de pointe du soir, ainsi considérée comme dimensionnante dans les simulations de trafic. Pour rappel, l'heure de pointe du matin est la pointe maximale pour les déplacements du quartier d'affaires, mais le trafic lié à EuropaCity est faible à cette heure-là. A l'inverse, les flux liés à EuropaCity sont plus importants en milieu de journée, en soirée, et les week-ends, qui sont des périodes pour lesquelles les flux professionnels sont faibles. L'heure de pointe du soir n'est donc dimensionnante qu'à cause de la superposition des pointes secondaires du quartier d'affaires et d'EuropaCity.

Au-delà, diverses réflexions sur les temporalités pourront être menées au fur et à mesure de l'approfondissement du projet afin d'étaler encore plus les pointes de trafic :

- Décalage de l'heure d'arrivée dans les bureaux le matin pour le quartier d'affaires
- Augmentation de la dissociation des pointes aux heures de pointes du soir entre les flux liés au quartier d'affaires et ceux liés à EuropaCity (exemple : panneaux à message variable suggérant de différer son déplacement, etc.)

Cette complémentarité entre les périodes de pointe permet une utilisation optimale des réseaux routiers et de transport collectif.

En matière routière, l'étalement des flux tout au long de la journée permet d'éviter la saturation des voies existantes et de limiter la nécessité de réaliser de nouvelles voies.

En matière de transport collectif, l'étalement des flux conduit à améliorer la rentabilité socio-économique des lignes desservant le Triangle de Gonesse, qui bénéficieront d'une fréquentation soutenue aux heures moyennes.

Mesure 3 : Les autres mesures de réduction des externalités routières

Hormis l'étalement des pointes, d'autres mesures peuvent être envisagées pour limiter les externalités liées aux déplacements routiers.

Il s'agit notamment de l'**augmentation du taux d'occupation des véhicules**, de l'encouragement à l'utilisation de véhicules propres, et la diminution du besoin de déplacements. Toutes ces mesures sont portées dans la démarche de Responsabilité Sociale et Environnementale du Triangle de Gonesse. Elles peuvent aussi être portées à une échelle plus large. L'Association des Collectivités du Grand Roissy étudie ainsi la création éventuelle d'une Agence Locale de Mobilité du Grand Roissy.

S'agissant du taux d'occupation des véhicules, il est déjà élevé pour les déplacements liés à EuropaCity compte-tenu de sa vocation touristique. Selon les études de déplacements d'EuropaCity il s'élève en moyenne à 2,5 à 2,8 personnes par véhicule. En revanche, il est en moyenne généralement faible pour les déplacements domicile-travail (1,05 à 1,1). Le faire passer à 1,2 conduit à diminuer le nombre de véhicules de 5%. Cette baisse à l'heure de pointe aurait un grand effet sur la congestion.

L'encouragement à l'**utilisation de véhicules propres** permet de diminuer l'impact des déplacements routiers en matière d'émissions de CO2 ou de polluants atmosphériques, de bruit, etc. à volume constant. A travers la démarche de Responsabilité Sociale et Environnementale, le Triangle de Gonesse veillera à favoriser le développement et l'usage de ces véhicules : installation de bornes de recharge, encouragements à l'équipement des entreprises et des salariés via un plan de déplacements inter-entreprises, etc.

Enfin, la **diminution du besoin de déplacements** est également un axe de travail de la démarche de Responsabilité Sociale et Environnementale du Triangle de Gonesse. Ainsi, le développement des moyens de communication à l'horizon 2035 (développement des visio-conférences, etc.) pourrait favoriser la diminution du nombre de déplacements professionnels. Cet axe pourrait être travaillé dans le cadre d'un plan de déplacements inter-entreprises.

11. SYNTHÈSE RELATIVE AUX TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET OUVRAGES D'ART

Impact fort (création de besoins)

Certains ouvrages d'art ou infrastructures compris dans le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse répondent aux critères de la nomenclature relative aux études d'impact (article annexe à l'article R122-2 du Code de l'Environnement). Les articles 6° et 7° imposent effectivement un examen au regard des ouvrages et/ou infrastructures routières prévus au projet.

Les infrastructures de transport en cause sont, notamment :

- a) Travaux de création, d'élargissement, ou d'allongement d'autoroutes, voies rapides, y compris échangeurs.
- b) Modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs. [projet soumis à étude d'impact de façon systématique]
- c) Modification ou extension non substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs. [projet soumis à la procédure de cas par cas] (1.) »

Le projet de reconfiguration des échanges avec le réseau routier national fera obligatoirement l'objet d'une étude d'impact spécifique, de même que le franchissement sur l'A1 de la voirie Nord du Triangle de Gonesse (3.).

D'autres ouvrages prévus dans l'opération d'aménagement pourraient éventuellement répondre aux critères énoncés dans la nomenclature relative aux études d'impact. Il s'agit des projets suivants :

- Requalification en boulevard urbain de la RD 170 dans le Triangle de Gonesse (2.)
- La voirie Nord du Triangle de Gonesse (3.)
- Le réaménagement du rond-point des Tulipes sur la RD 370 (4.)
- La création de voiries internes au projet d'aménagement (5.)
- La création d'un nouveau franchissement modes doux au-dessus de la RD 370 (6.)

Ces différents projets feront l'objet d'une saisine de l'autorité environnementale au cas par cas.



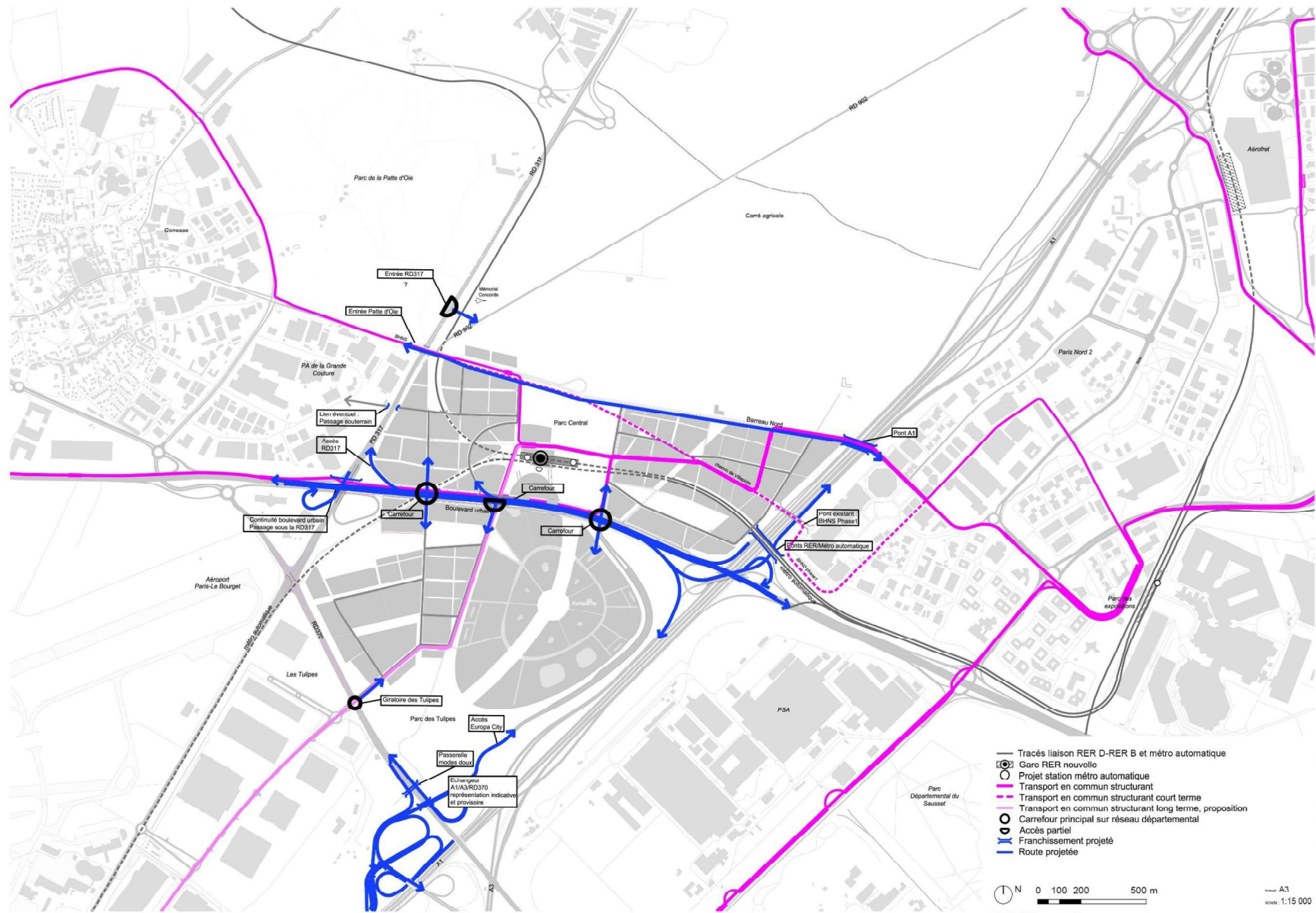
Plan de localisation des principaux ouvrages prévus dans le cadre du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse.

Pour l'ensemble de ces ouvrages, un soin particulier sera apporté à l'insertion dans l'environnement.

La reconfiguration des échanges avec le réseau routier national

La capacité de la RD 170 actuelle n'étant pas en mesure d'accueillir intégralement les flux générés par l'opération d'aménagement et de simultanément maintenir l'accès au réseau magistral (A1 et A3) aux flux en provenance de Val de France et du Val d'Oise, une convention d'étude est signée entre la Préfecture de la Région Ile-de-France et l'EPA Plaine de France afin d'étudier l'opportunité d'aménager le réseau routier national pour la desserte de la ZAC. Parmi les solutions envisagées à ce jour, peut être cité le projet d'une reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN 370 afin de créer des échanges entre la RD 370 et les autoroutes A1 et A3. Ce projet a fait l'objet d'une étude exploratoire menée par l'EPA Plaine de France.

Le projet de reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN370 envisagé dans l'étude exploratoire se situe en dehors du périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse, mais une partie des nouvelles fonctionnalités l'impacterait directement : bretelles d'accès à EuropaCity, bretelle de raccordement à la RD 370. L'échangeur actuel se situe sur les communes d'Aulnay-sous-Bois et de Gonesse.



Etude d'impact

décembre 2015

Fonction du réseau routier sur le territoire du Triangle de Gonesse. Güller Güller 2015

Le projet de reconfiguration de l'échangeur A1 /A3/ex-RN370 envisagé dans l'étude exploratoire consiste à maintenir les fonctionnalités existantes (échanges A1/A3, diffusion de l'A1 et l'A3 Sud vers l'ex-RN 370, desserte locale de Garonor) et à ajouter la nouvelle fonctionnalité d'échanges entre l'A1 et l'A3 Sud : il s'agit de permettre les échanges entre la RD 370/ ex-RN 370 Ouest et l'A1 Sud et l'A3 Sud d'autre part.

Pour l'heure, une étude exploratoire a été réalisée comportant des simulations de trafic, le dessin d'une reconfiguration possible, une estimation sommaire du coût associé et un contrôle externe. Cette étude exploratoire, commencée en 2011, a été achevée en juin 2014, à la suite d'une interruption de plusieurs années liées à l'élaboration des Contrats de Développement Territorial (CDT). Des compléments d'études (simulations de trafic supplémentaires) ont été réalisés à l'été 2014 et achevés en septembre 2014 à la suite de demandes de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA). D'autres demandes de compléments de la DRIEA, notamment sur l'évolution des carrefours de la RD 370 sont en cours d'étude par le Conseil Départemental du Val d'Oise et l'EPA Plaine de France. Les autres compléments seront réalisés au cours de l'étude d'opportunité, que la DRIEA a annoncé piloter en février 2015. Une convention entre la Préfecture de Région et l'EPA Plaine de France est signée pour en déterminer les modalités.

Etude d'impact

Considérant la rubrique 6°, relatives aux infrastructures routières, et son point b) relatif à toute « modification ou extension substantielle d'autoroutes et voies rapides, y compris échangeurs », le projet de reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN370 devra obligatoirement faire l'objet d'une étude d'impact spécifique.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France (Direction des Routes d'Ile-de-France) pilotera les études nécessaires à la mise au point du dossier d'opportunité.

La requalification en boulevard urbain de la RD 170 dans le Triangle de Gonesse

Localisation de l'ouvrage

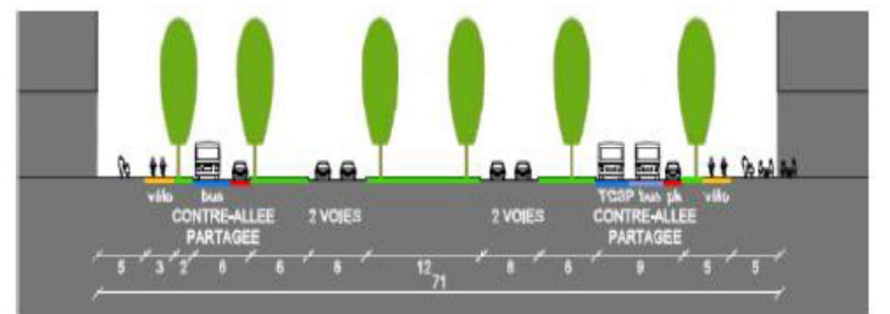
L'ouvrage se situe dans le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse (cf. plan général des ouvrages en préambule).

Description du projet de requalification de l'ouvrage

La RD 170 est aujourd'hui une voie à caractéristiques autoroutières, dont la capacité ne pourra pas accueillir l'ensemble des flux routiers générés par le Triangle de Gonesse. Le projet de requalification de la RD 170 consiste à la transformer en une voirie multimodale en réservant une partie de la chaussée aux modes alternatifs à la voiture : sites propres de transports en commun, aménagements cyclables. La capacité routière sera ainsi réduite : le flux routier généré par le Triangle sera réparti sur les autres voies d'accès, notamment via l'échangeur A1/A3/ex-RN370 reconfiguré. Mais le flux routier restera important.

Un des enjeux majeurs de la requalification de la RD 170 est de faciliter sa perméabilité pour les modes actifs malgré ce flux routier. Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse repose sur sa compacité, la quasi-totalité des constructions étant située à moins de 1 000 m de la gare de transport en commun lourd (RER D et Grand Paris Express).

Après l'étude de quatre options de traitements paysagers potentiels, une option a été retenue lors d'un comité technique. Le projet a été dessiné de manière très précise (1/500) et il a fait l'objet de simulations dynamiques en 2012 afin d'estimer la capacité réelle de l'avenue.



Partage de la voirie sur le BIP requalifié en avenue. Güler Güler 2012

Etude d'impact du boulevard au niveau du Triangle de Gonesse

Bien que le projet de requalification n'augmente pas le nombre de voies de circulation (il crée toutefois des contre-allées), il nécessite un élargissement de la voirie existante (70 m au lieu de 30 m à 50 m aujourd'hui) pour faire place aux modes alternatifs à la voiture individuelle.

Le maître d'ouvrage de l'infrastructure, qui doit porter l'étude d'impact, sera défini ultérieurement.

Considérant la rubrique 6°, relatives aux infrastructures routières, et son point c) relatif aux « travaux de création d'une route à 4 voies ou plus, d'allongement, d'alignement et/ou élargissement d'une route existante à 2 voies ou moins pour en faire une route à 4 voies ou plus », le projet de requalification de la RD 170 en boulevard urbain dans le Triangle de Gonesse, pourrait faire l'objet d'une saisine de l'Autorité Environnementale compétente au cas par cas, afin de statuer sur la nécessité ou non de réaliser une étude d'impact spécifique.

Ainsi il reviendra au maître d'ouvrage de ce projet de requalification, de saisir l'Autorité Environnementale, dans le cadre de la procédure au cas par cas.

Par ailleurs, le Conseil Départemental du Val d'Oise étudie le réaménagement des carrefours RD 170 / RD 317, RD 170 / RD 370 et RD 370 / RD 317. Si les études concluent à la transformation de ces carrefours, alors l'évaluation de l'impact de ces travaux sur l'environnement pourrait être réalisée dans une étude d'impact globale sur les carrefours.

Rappel des éléments de contenu de l'étude d'impact relative au secteur Est de l'Avenue du Paris

Une seule étude d'impact, celle du secteur Est de l'Avenue du Paris, permet pour le moment d'alimenter l'analyse des impacts cumulés entre le Triangle de Gonesse et le BIP. Dans la mesure où le tronçon Est est assez éloigné du Triangle de Gonesse, certaines nuisances liées à ce projet ne toucheront pas le périmètre de la ZAC (nuisances sonores, nuisances liées au chantier pour les habitants...).

En termes d'impact cumulés entre ces deux projets, en phase d'exploitation, le BIP améliore globalement la desserte du territoire donc du Triangle. En rendant possible une grande fluidité de la mobilité, adaptée aux différents besoins, elle renforce l'attractivité du périmètre, pour les usagers comme pour les entreprises.

Par ailleurs, l'étude d'impact du secteur Est de l'Avenue du Paris permet de considérer que les impacts négatifs sur le Triangle en phase chantier sont minimes. En effet, selon l'étude, les impacts environnementaux, notamment en termes de pollution, ne dépassent pas les impacts cumulés de l'ensemble des projets sur le territoire. Dès lors, en phase chantier, l'impact environnemental du BIP sur le secteur du Triangle de Gonesse est marginal.

La voirie Nord et franchissement A1 du Triangle de Gonesse

Localisation de l'infrastructure et de l'ouvrage d'art

Le projet de voirie Nord et son franchissement au-dessus de l'A1 sont partiellement compris dans le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse (cf plan général des ouvrages en préambule).



Plan de repérage de l'ouvrage d'art.

La localisation exacte du franchissement reste néanmoins à préciser.

Description de l'ouvrage

La voirie Nord du Triangle de Gonesse relie le carrefour RD 317 / RD 170, dit de la Patte d'Oie à la RD 40 au niveau du Parc d'Activités de Paris Nord 2 via l'avenue de la Plaine de France. Dans la partie Ouest, elle est située sur l'emprise du chemin de Villepinte à Gonesse. Elle comporte un franchissement de l'autoroute A1.

Les simulations de trafic ont montré la nécessité de réaliser cette 2x1 voies routières pour accueillir la totalité du flux généré par le Triangle de Gonesse et du flux de transit. En effet, les sections les plus chargées de cette voie accueillent plus de 1 500 véhicules dans les deux sens de circulation à l'heure de pointe du soir. La très grosse majorité de ces flux (88%) a pour origine ou destination le Triangle de Gonesse, et spécifiquement le quartier d'affaires. La voirie Nord est l'itinéraire de diffusion d'environ un quart des flux quittant le quartier d'affaires à l'heure de pointe du soir.

Le coût du projet a été estimé sommairement.

Etude d'impact

La longueur du franchissement sur l'A1 a été estimée à 120 mètres.

Considérant la rubrique 7°, relatives aux ouvrages d'art, et son point a) relatif aux « ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres », le projet de franchissement au-dessus de l'A1 sera obligatoirement soumis à étude d'impact.

Bien qu'elle quitte le périmètre de la ZAC proprement dite, la voie sera réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPA Plaine de France, qui devra donc mener l'étude d'impact spécifique.

Le réaménagement du rond-point des Tulipes sur la RD 370

Localisation de l'infrastructure

L'infrastructure existante se situe dans le périmètre de ZAC :



Plan de localisation des principaux ouvrages prévus dans le cadre du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse

Description de l'ouvrage

Les simulations de trafic incitent à penser que le réaménagement du rond-point des Tulipes pourrait être nécessaire au bon fonctionnement du réseau routier global. En effet, ce carrefour connaît des mouvements diversifiés caractérisés par des flux importants : trafic de transit le traversant, trafic d'accès/diffusion à la zone des Tulipes, trafic d'accès/diffusion au Triangle de Gonesse, voire trafic de demi-tour pour accéder à l'A1 Sud depuis Aulnay-sous-Bois.

Le diagnostic précis, et a fortiori, l'étude d'une solution permettant de répondre aux éventuels dysfonctionnements n'ont pas encore été engagés, mais seront menés au cours de l'année 2015.

Etude d'impact

Considérant la rubrique 6°, relatives aux infrastructures routières, et son point e) relatif à « tout giratoire dont l'emprise est supérieure ou égale à 0,4 hectares », et considérant que le projet de réaménagement du rond-point des Tulipes sur la RD 370 n'est aujourd'hui pas défini, il conviendra de statuer plus tard sur la nécessité d'une saisine de l'Autorité Environnementale au cas par cas.

A ce stade du projet, le choix du maître d'ouvrage n'est pas validé.

Les voiries internes au Triangle de Gonesse

Localisation du projet

Les voiries internes au projet d'aménagement sont situées dans le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse.

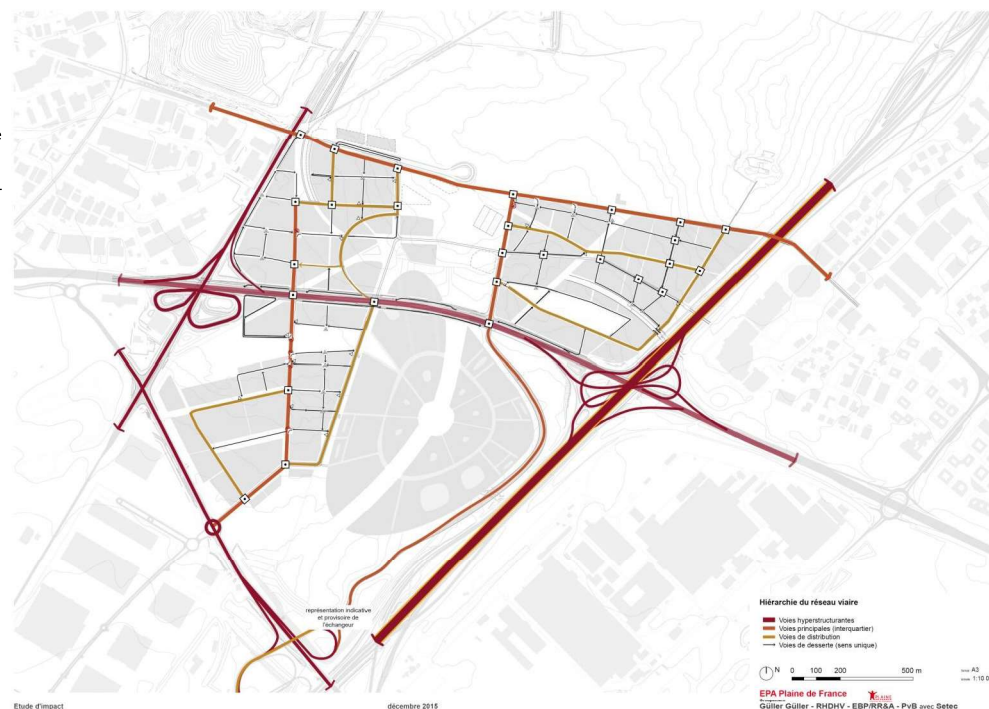
Description des ouvrages

Les voiries internes au Triangle de Gonesse sont toutes des voies nouvelles, mise à part celle située le long du chemin de Villepinte à Gonesse (tracé du Bus à Haut Niveau de Service). En dehors du BIP, les voies sont dimensionnées selon une hiérarchie de réseaux qui se compose :

- Des voies principales connectées au BIP, distribuant les flux vers les principaux parkings. Ces voiries ont un profil variant de 2x2 à 2x1 voie
- Des voies de distribution (2x1 voie) permettant de compléter la desserte des macro-îlots
- Des voies de desserte en sens unique, qui assurent le maillage fin du quartier

Les emprises de ces voies intègrent des réservations pour les transports en commun (couloir bus, plateforme BHNS), qui ne seront pas nécessairement réalisés à court ou moyen terme mais permettent de prévoir l'avenir.

Enfin, la trame viaire publique est complétée par le réseau des voies dédiées aux modes doux, ce qui permettra de créer un tissu urbain adapté à la pratique de la marche et du vélo.



Plan de hiérarchisation des voies. Source : Güller Güller, décembre 2015

Etude d'impact

Même si l'article L. 123-2 I du Code de l'environnement dispense d'enquête environnementale les projets de création d'une zone d'aménagement concerté, la réalisation des travaux prévus à l'intérieur de cette ZAC peuvent en revanche, en eux-mêmes, être soumis à une telle procédure.

Tel est notamment le cas de la création de routes.

Entre dans le champ d'application des études d'impact et par voie de conséquence de l'enquête environnementale, la création de routes d'une longueur supérieure ou égale à trois kilomètres. Les routes d'une longueur inférieure à trois kilomètres sont quant à elles soumises à une procédure d'examen au cas par cas.

Ce critère est cependant d'appréciation délicate en matière de ZAC :

- doit-on l'apprécier route par route ?
- doit-on prendre en compte la longueur de l'ensemble des voies créées au sein de la ZAC ?
- doit-on additionner la longueur des seules voies formant une unité fonctionnelle ?

A ce jour, en l'absence de recul sur les textes, il est difficile de se prononcer sur la méthode de calcul applicable. Pour lever cette incertitude, il convient d'adresser un formulaire d'examen au cas par cas à l'autorité environnementale dans les conditions prévues par le nouveau article R. 122-3 du Code de l'environnement.

A priori, l'EPA Plaine de France serait maître d'ouvrage des travaux de réalisation des voiries internes au projet d'aménagement.

Le franchissement modes doux sur la RD 370 vers les Tulipes

Localisation des projets de franchissement

Un franchissement est prévu au-dessus de la RD 370, au niveau du parc des Tulipes (cf plan général).

Description des ouvrages

Le franchissement au-dessus de la RD 37 sera uniquement dédié aux modes doux, permettant de faire le lien entre la liaison paysagère Nord/Sud et les Buttes des Tulipes, situées de l'autre côté de la RD 370. Cette infrastructure et devra faire l'objet d'une étude plus approfondie.

Etude d'impact

Considérant la rubrique 7°, relatives aux ouvrages d'art, et son point a) relatif aux « ponts d'une longueur supérieure à 100 mètres », et considérant que le projet de franchissement modes doux au-dessus de la RD 370 n'est aujourd'hui pas défini, il conviendra de statuer plus tard sur la nécessité d'une saisine de l'Autorité Environnementale au cas par cas.

A priori, l'EPA Plaine de France sera maître d'ouvrage.

12. RESEAUX ET GESTION DES DECHETS

Impact fort (création de besoins)

Si peu de réseau sont présents sur le site même du Triangle de Gonesse, ils le sont à proximité immédiate du secteur d'étude. Ces réseaux devront donc être adaptés pour répondre aux besoins du projet.

L'organisation de la collecte des déchets sur le territoire est aujourd'hui bien structurée. Le projet devra respecter ces différents plans de gestion et étudier plus finement comment les déchets générés devront s'intégrer dans ce système global.

Eau potable

Impact fort (création de besoins)

Le concessionnaire actuel en charge des réseaux d'eau potable sur le secteur du Triangle de Gonesse est la Société Française de Distribution d'Eau (SFDE) qui profite d'une délégation de service public jusqu'en juin 2022 pour une distribution annuelle d'eau potable évaluée à 900 000 m³/an. L'usine d'Annet-sur-Marne dessert en eau potable le secteur des villes de Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Amouville-lès-Gonesse et Bonneuil-en-France.

Description de la méthode des données utilisées

- Les prévisions des besoins en eau sont établies à partir de la bibliographie sur le sujet, du retour d'expérience dans d'autres projets, et des estimations des comportements plus ou moins économes des individus, des entreprises et des collectivités.
- Des estimations basses, médianes et hautes ont été réalisées, dans la mesure où la programmation n'est pas définitive
- Le phasage de l'opération, réalisé en 2012, a été pris en compte
- L'échelle d'analyse comprend le secteur du Triangle de Gonesse, et les unités de traitement des eaux usées alentour, Le Blanc-Mesnil et Bonneuil-en-France
- Les estimations de fréquentation du site ont également été prises en compte. Le Quartier d'affaires et EuropaCity représentent au total 50 000 emplois et 80 000 visiteurs par jour.
- Les estimations prennent en compte l'hypothèse où la totalité des employés sont présents tout le long de leur journée de travail (8 à 9 h) et où chaque visiteur a un temps de présence de 6 heures sur 24 heures.
- Les objectifs environnementaux affichés par la concertation prévoient une réduction de 40% de la consommation d'eau potable par rapport à la situation actuelle.

Des besoins accrus en eau potable

Les constructions prévues dans le projet (bureaux, hôtels, grands équipements d'intérêt régional, équipements de formation, équipements sportifs et de loisirs, commerces, bâtiments d'EuropaCity ...) induisent de nouveaux besoins en eau potable.

L'estimation des besoins est fondée sur les prévisions de potentiel d'implantation d'emplois d'environ 50 000 et de visiteurs pour EuropaCity (environ 80 000 par jour).

Le besoin global lié à l'aménagement du Triangle de Gonesse est actuellement estimé entre environ 30 000 et 40 000 équivalent habitants.

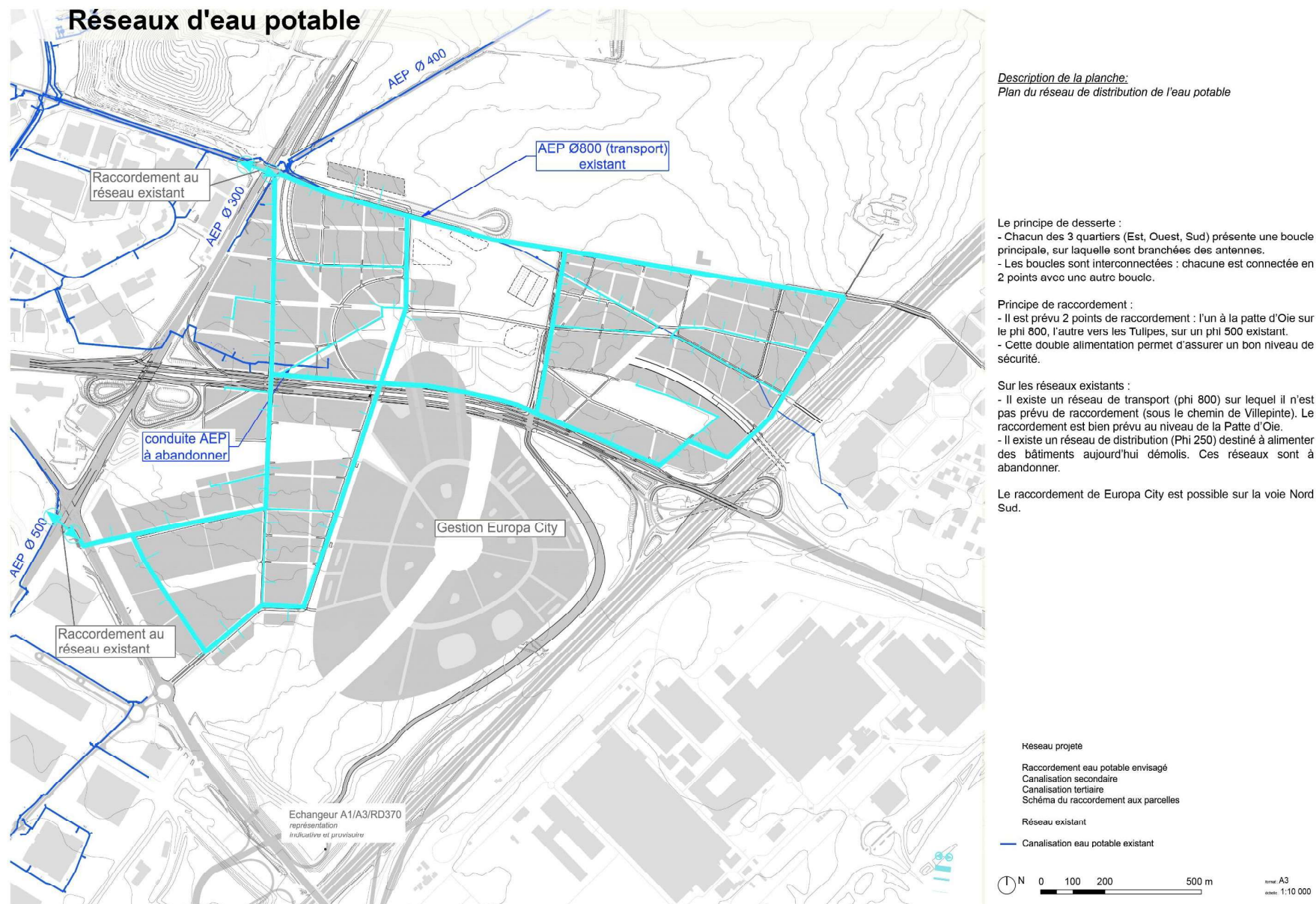
Ces données ont été transmises au syndicat en charge de la gestion des eaux usées (SIAH).

Thématique Eau (potable/pluviales/usées)

Etude pour la prise en compte des objectifs de développement durables liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse. Analyse de site et enjeux de territoire	Les ENR/ANTEA/A&C Conseil	Jun 2012 102 p
Etude pour la prise en compte des objectifs de développement durables liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse. Définition de la stratégie Eau	ANTEA	Octobre 2012 34 p
Etude pour la prise en compte des objectifs de développement durables liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse. Réunion de validation - précision des objectifs (document ppt)	Les ENR/ANTEA/A&C Conseil	31 mai 2012 52 p
Plan guide - rapport sectoriel développement durable	Güller Güller	Octobre 2010 85p
Réunion EPA / SIAH	EuropaCity	Novembre 2013

Thématiques transversales (eau, énergie, déchet)

Raccordement des réseaux primaires Eau-Energie (dans dossier réseaux / études AMO)	Güller Güller	Décembre 2012 20p
Plan de raccordement fiabilisé	GG - SETEC	2013
Plan guide des réseaux	Güller Güller	2015



Plan des réseaux d'eau potable. Source : Güller Güller, décembre 2015

Mesures d'accompagnement des besoins induits par le projet

Organiser l'approvisionnement en eau potable depuis l'usine d'Annet-sur-Marne

L'approvisionnement en eau potable, issu de l'usine d'eau potable d'Annet-sur-Marne se fera depuis la canalisation de transport phi 800, géré par la société SFDE, sur laquelle existe un piquage DN 300. Un maillage sur le réseau, géré par le SEDIF est envisageable depuis le secteur sud-ouest sur la canalisation phi 500 en place.

Le maillage permettra en outre une sécurisation des réseaux incendie qui seront dimensionnés en lien étroit avec les services de secours compétents.

Mesures de réduction de la consommation d'eau potable

Ces mesures s'inscrivent dans la lignée du défi n°3 de la Charte développement durable de l'EPA Plaine de France, qui fixe comme objectif l'économie de la ressource en eau.

Les **objectifs chiffrés** à atteindre, sont :

- **Réduction de 40 % de la consommation d'eau potable par rapport au scénario du plan guide**, ce qui équivaut à 2 720 à 3 920 m³/jour, soit 992 800 à 1 430 000 m³/an

Pour limiter les besoins en eau et la consommation d'eau potable, plusieurs **moyens** peuvent être avancés :

- **Réaliser des économies d'eau en réduisant les quantités consommées et en limitant les fuites dans le réseau** : les moyens envisagés sont d'une part, des dispositifs techniques de traçage du cycle de l'eau dans les réseaux pour localiser les fuites (compteurs ...), de régulation et limitation de la consommation d'eau (robinets thermostatiques, régulateur de débit dans les douches ...) et d'autre part, des actions de sensibilisation (guide des bonnes pratiques, engagement des entreprises, ambassadeurs de l'eau ...).
- **Réutiliser les eaux pluviales pour la consommation non alimentaire**. L'organisation d'un réseau secondaire d'eaux pluviales nécessite des actions sur l'espace public et le bâti comme la gestion différenciée des espaces verts, l'installation de réservoirs ...
- **Utiliser les eaux de pluie** pour l'arrosage et l'irrigation.

L'objectif principal est de réduire de 40 % les besoins en eau potable, soit passer d'environ 40 000 EH à 30 000 EH.

Mesures d'EuropaCity : gérer l'eau durablement

La consommation d'eau potable serait limitée et strictement réservée aux usages pour lesquels elle est obligatoire : usages domestiques, réseau incendie, bassins aquatiques...

De plus, ces consommations seraient limitées par la mise en place d'équipements économes en eau, de circuits intelligents prévoyant une détection des fuites et de dispositifs de coupure automatique en cas de fuite ou en dehors des horaires d'utilisation. Des actions de prévention auprès du public et du personnel seraient également menées.

Eaux pluviales

Impact fort

Au droit de la décharge, située au niveau du Boulevard intercommunal du Paris à l'ouest du Triangle de Gonesse, un fossé périphérique étanche pour la collecte des eaux de ruissellement a dû être mis en place lors des travaux d'aménagement de la RD170 en 1994 selon les recommandations de l'arrêté préfectoral du 22 octobre 1994. Un bassin d'orage est également présent.

Document de travail – Trame bleue et verte	Güller Güller	Février 2013
TdG Rapport sectoriel paysage eau agriculture	Güller Güller	Oct 2010

Le projet du Triangle de Gonesse urbanise 280 ha de terres agricoles (espaces paysagers inclus). L'imperméabilisation des sols, qui porte sur une emprise inférieure, entraîne un phénomène plus important de ruissellement des eaux pluviales.

Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Gonesse impose une gestion des eaux pluviales permettant de gérer une crue cinquantennale.

Le projet se situe sur le département du Val d'Oise (95), sur lequel s'applique la réglementation du Syndicat Intercommunal de l'Aménagement Hydraulique (SIAH Croult et Petit Rosne) : cette réglementation n'a pas de valeur en tant que telle mais prend un caractère opposable par l'intermédiaire du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gonesse. Cependant, compte tenu de la topographie du site, le rejet des eaux pluviales est susceptible de s'effectuer dans les réseaux du département de la Seine-Saint-Denis. Le règlement d'assainissement départemental fixe le débit maximum à déverser dans l'ouvrage public qui relève de sa gestion. Les échanges avec la Direction de l'Eau et de l'Assainissement de la Seine-Saint-Denis (DEA 93), sont en cours actuellement pour fixer les règles de raccordement qui pourraient s'avérer nécessaires.

Mesures de réduction de l'impact de l'imperméabilisation des sols sur le ruissellement des eaux de pluie à travers une gestion préventive des eaux pluviales

Le contexte du projet a imposé de lui-même des mesures de réduction des impacts dans la gestion de l'eau, autour des objectifs suivants :

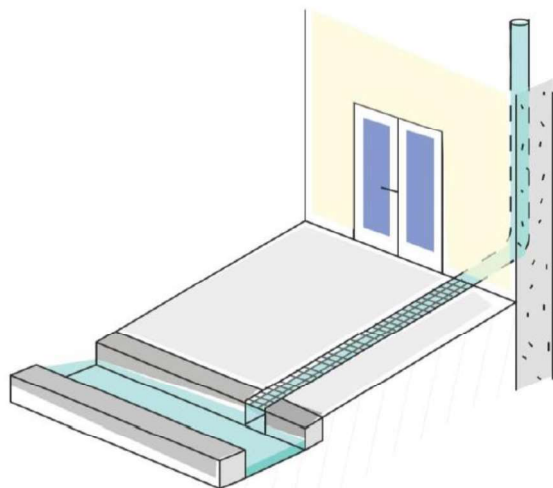
- Ne pas faire transiter les eaux pluviales collectées en domaine public par les ouvrages privés de gestion des eaux pluviales du projet EuropaCity
- Limitation des surfaces de plan d'eau conformément aux exigences de la DGAC
- Economie des espaces publics au sein des quartiers au profit de la continuité paysagère nord-sud et des espaces publics majeurs
- Le choix du « chemin le plus long » dès qu'il en est possible afin d'augmenter le temps de ruissellement des eaux pluviales et de ralentir les débits pour une meilleure gestion des volumes de stockage.

Principe de régulation dans les espaces privés

Type d'espace	Dispositifs de stockage	Contraintes
Toitures	En toiture : - Toiture stockante Au sol : - Cuve	Compétition avec les autres usages des toitures
Espaces de pleine terre		Consommation d'espaces
Espaces circulés	Réseau affleurant	Stockage et acheminement au niveau du sol. Gestion en cas de pollution.

Principe de régulation entre les espaces privés et les espaces publics

L'évacuation des eaux pluviales stockées en toiture se fait à débit régulé (0,7 l/s/ha) vers les réseaux publics. Dans le cas de réseaux à ciel ouvert, le raccordement du bâtiment est nécessairement visible car il est à ciel ouvert. Il ne présente pas de difficulté technique particulière mais des matériels et mise en oeuvre spécifiques de façon à être parfaitement compatible avec les usages de l'espace public : pas d'obstacle, continuité de niveaux, fils d'eau compatibles. Par exemple, une gouttière achemine l'eau jusqu'au pied du bâtiment. Dans le cas d'une gestion à ciel ouvert, un caniveau protégé d'une grille ou une cunette oriente l'eau vers la rue (tranchée drainante ou noue). En cas de raccordement à des tuyaux d'assainissement, le raccordement se fait de façon classique.



Exemple de schéma du rejet des eaux pluviales des toitures dans l'espace public

Principe de régulation des eaux pluviales dans les espaces publics

La régulation des eaux pluviales dans les espaces publics se fait au niveau des voiries et des parcs inondables.

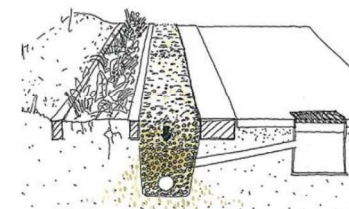
Le réseau d'assainissement reprend les principes suivants :

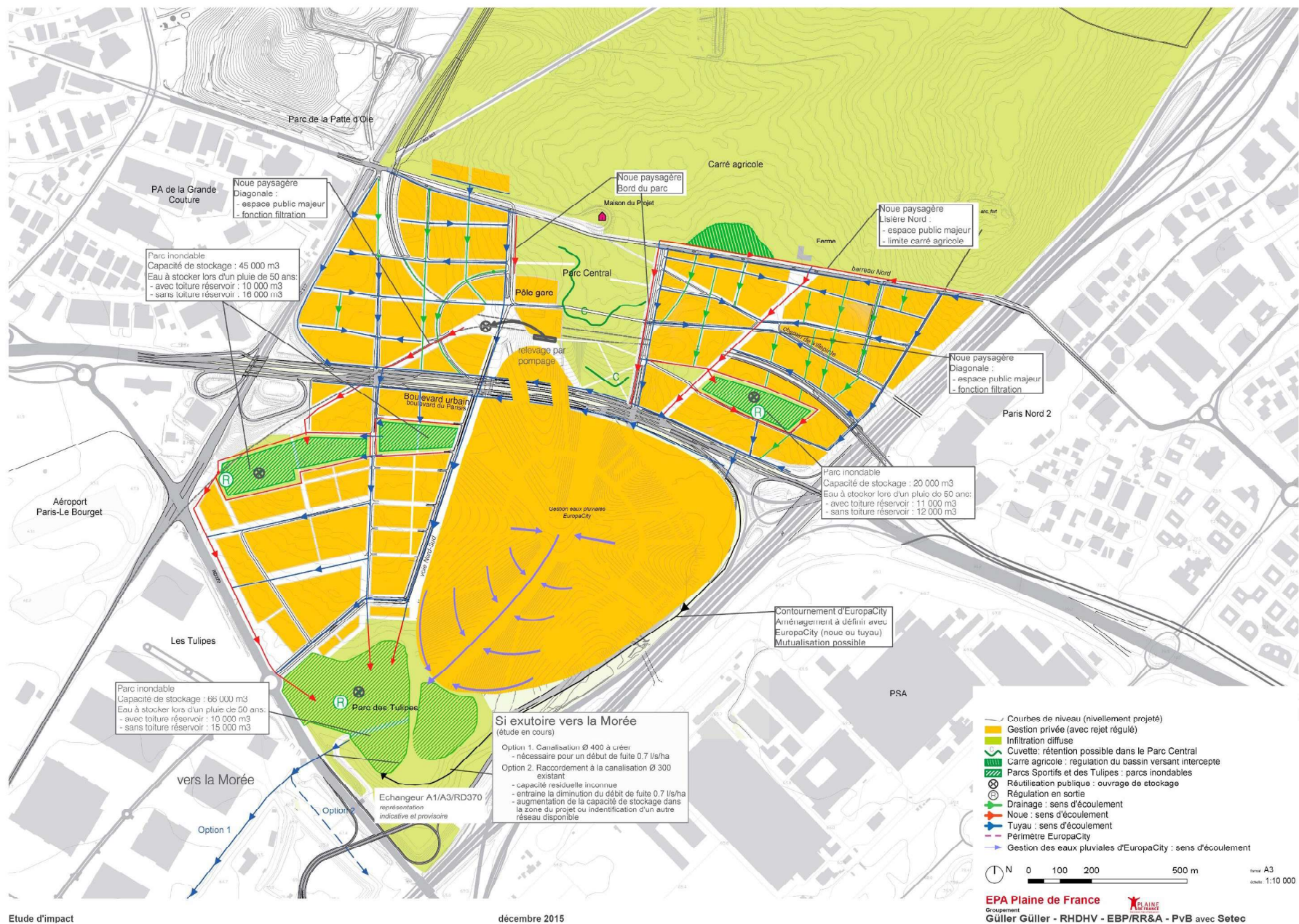
- Noues pour les espaces publics majeurs
- Tranchées drainantes pour les axes Nord-Sud peu fréquentés
- Tuyaux pour les voiries courantes

Les noues permettent le stockage des eaux pluviales ainsi que leur acheminement vers un exutoire. Elles sont des espaces d'infiltrations diffuses. Cependant, bien qu'elles contribuent à la trame verte au sein de la trame urbaine, elles sont très consommatrices d'espace public et nécessitent un entretien régulier. Pour ralentir le débit il est possible de les végétaliser avec différentes plantes qui servent de filtre et dépolluent l'eau ou encore de barrer ces dernières par des obstacles.



Les tranchées drainantes (ou tranchées de rétention) sont disposés le long de la voirie tout comme les noues cependant les piétons peuvent marcher sur ce dispositif. Les eaux ruisselantes sur la surface bitumée sont orientées vers ce dispositif qui est souvent rempli de pierres ou de graviers. Les tranchées drainantes sont beaucoup moins consommatrices d'espace que les noues. Selon les matériaux choisis (granulométrie, porosité,...), et le dimensionnement de la tranchée (profondeur, largeur), ce système peut ralentir le débit et stocker plus ou moins d'eau.





Carte du réseau d'assainissement des eaux pluviales

Mesures d'accompagnement

Création de bassins d'agrément et de rafraîchissement

Afin d'améliorer l'insertion de la fonction rétention dans la trame urbaine, la création d'un bassin d'agrément peut être couplée aux mesures déjà mises en place. Vide, il sert à réguler le début de fuite. En eau, il peut servir de stockage pour la réutilisation des eaux de pluies. Il s'agit de cuvettes dessinées par la topographie constituent des éléments de stockage significatifs pouvant gérer des eaux d'orage et permettant une infiltration diffuse. Ces espaces sont praticables en temps normal et deviennent un exutoire intermédiaire lors d'évènement orageux. Le dessin des parcs sportifs ainsi celui du parc des Tulipes permet le stockage des volumes ruisselés pour une pluie cinquantennale.

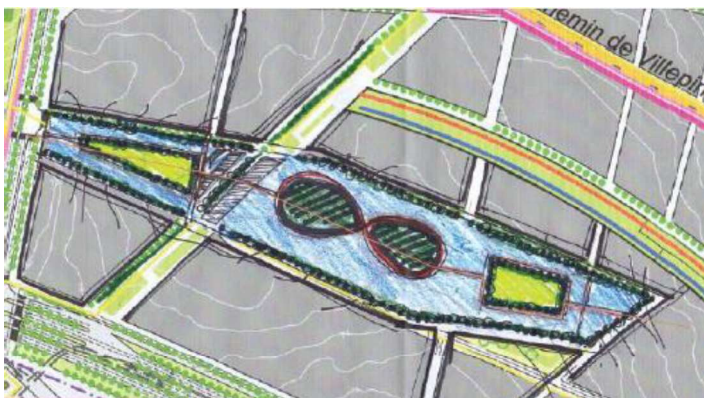


Illustration du principe des bassins d'agrément

Ces mesures s'inscrivent dans la continuité du défi n°3 de la Charte Développement durable de l'EPA Plaine de France, qui recommande d'assurer une bonne gestion des eaux pluviales, et souhaite voir l'eau réintégrer la ville pour participer à l'amélioration du cadre de vie.

(Pour plus de détails sur le système d'évacuation des eaux de pluie : voir partie 3. Les Risques Naturels, Les Risques d'Inondation)

Mesures de gestion durable de l'eau

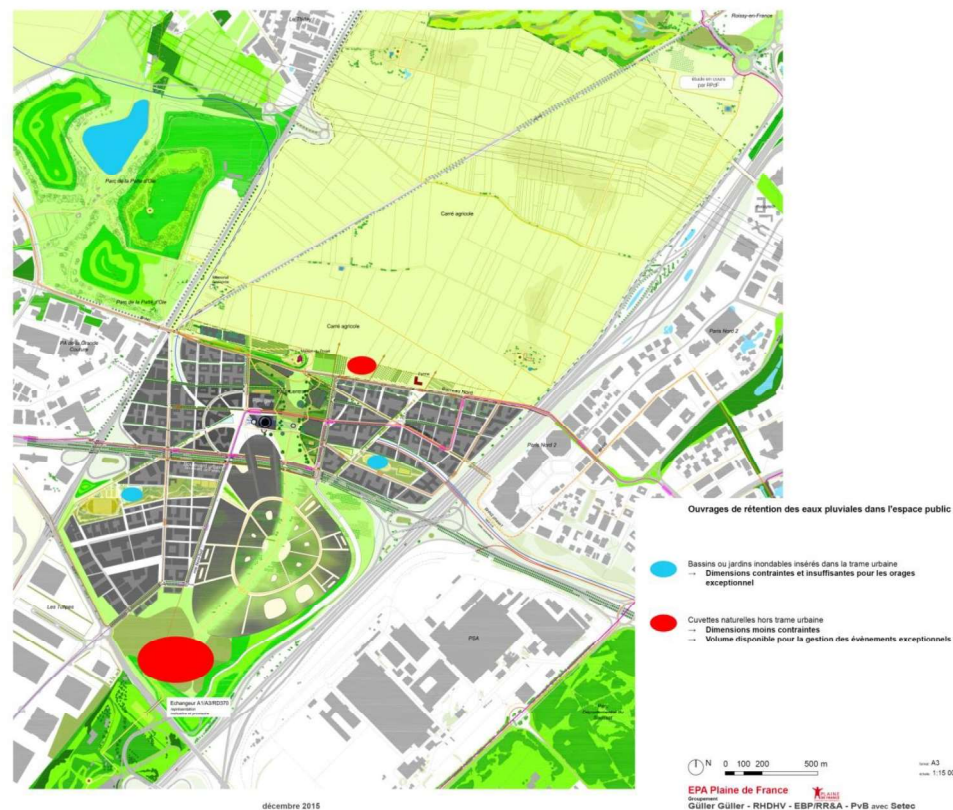
Les eaux de pluie ainsi que les eaux usées seraient réutilisées au maximum afin de réduire la consommation en eau potable et de limiter les rejets. Des solutions de traitement des eaux de pluie et de certaines eaux usées sont actuellement étudiées (bassins de récupération, jardin filtrant, traitement spécifique...) en vue de les réutiliser pour l'arrosage des espaces verts, le lavage des sols, les chasses d'eau, etc.

Soumises à autorisations ou dérogations de l'Agence régionale de santé (ARS), ces solutions de recyclage des eaux permettraient de couvrir 100 % des besoins en eau non potable. Au-delà du bassin d'orage, plusieurs petits bassins de rétention seraient également prévus pour permettre une gestion raisonnée des eaux résiduelles avant rejet, tout en aménageant des espaces paysagers.

Les aménagements prévus dans les projets architecturaux (notamment les toitures largement végétalisées) permettraient de limiter les effets de l'imperméabilisation des sols et de gérer l'eau à l'intérieur des emprises afin de prévenir les risques de ruissellement. De multiples bassins de rétention paysagers permettraient de réutiliser l'eau de

pluie et limiteraient les volumes à traiter en aval. Sous réserve de l'avis de l'Agence régionale de santé (ARS), des bassins de filtration et d'épuration pourraient permettre de limiter les volumes d'eaux usées rejetées.

La consommation d'eau potable serait ainsi limitée aux stricts besoins, le recyclage d'une partie des eaux usées pouvant répondre à certains usages (arrosage, nettoyage des sols, chasses d'eau...).



Plan des ouvrages de rétention des eaux de pluie. Source : Güller Güller, décembre 2015

Impact fort (création de besoins)

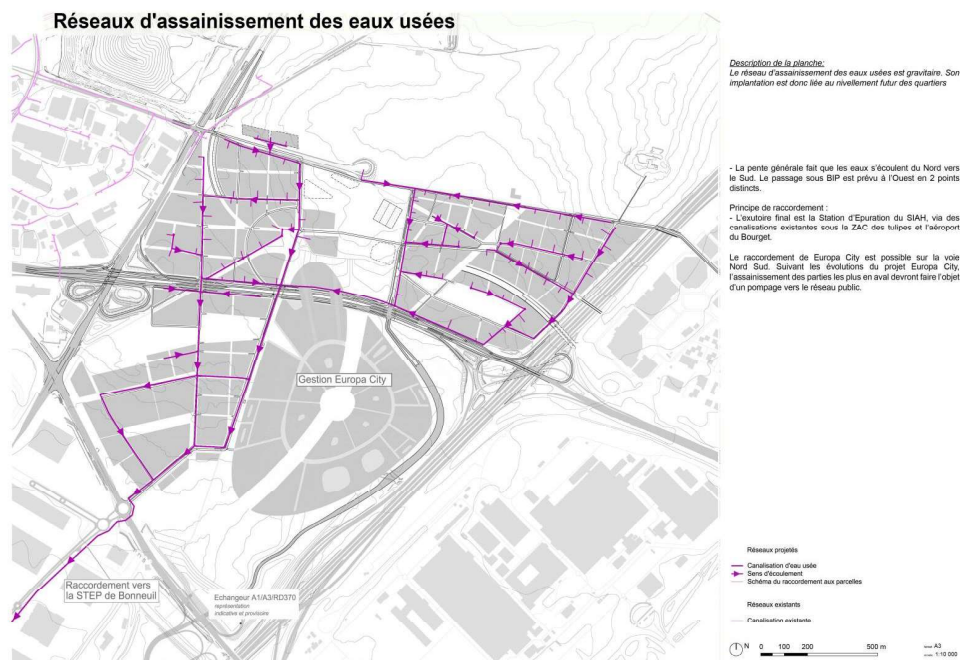
Eaux usées

La production d'eaux usées est estimée à environ 30 000 EH en fourchette basse et environ 40 000 EH en fourchette haute. Celle-ci tient compte des objectifs de réduction de la consommation d'eau potable définis préalablement.

L'estimation "fourchette haute" est donnée à titre indicatif. Le projet vise en effet des performances exemplaires en matière environnementale et de ville durable. Les données du niveau de base sont cohérentes avec cette ambition.

Pour l'estimation de la fourchette haute, les ratios pris sont de 25% supérieurs à ceux considérés en niveau de base, et la part de loisir aquatique et consommateur d'eau est passée à 100% de manière péjorative, pour couvrir les besoins d'équipements exceptionnels (type pistes de ski, etc...).

L'écoulement des eaux usées est globalement une donnée stable, contrairement à celui des eaux de pluie. Il sera capté par un dispositif de collecte souterrain.



Plan des réseaux d'eaux usées. Source : Güller Güller, décembre 2015

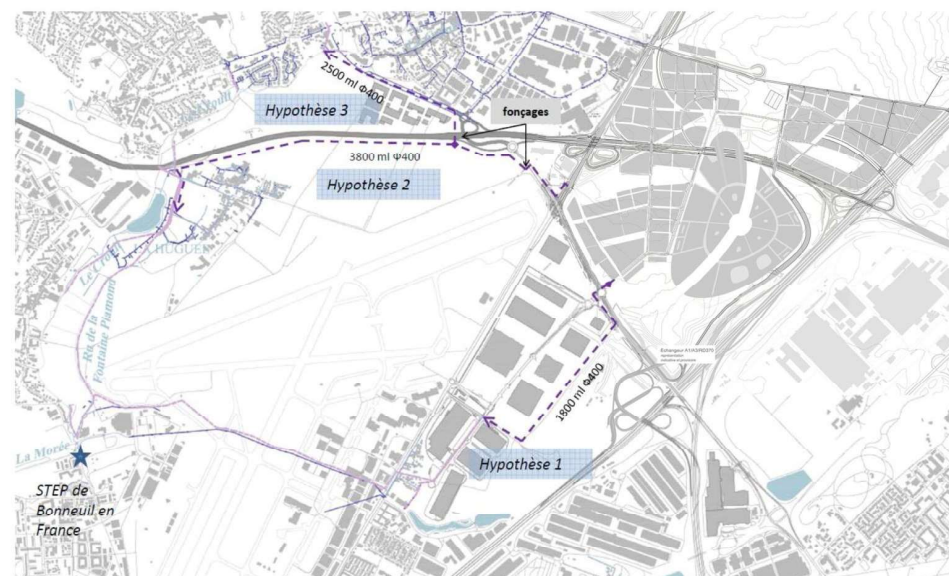
Mesures d'accompagnement des besoins induits par le projet

L'usine de traitement des eaux usées située au sud du secteur de Gonesse à Bonneuil-en-France est gérée par le SIAH des vallées du Croult et du Petit Rosne. Sa capacité actuelle est de 300 000 E.H.

L'extension de la station est à l'étude. La programmation tient compte des projets d'aménagement à l'échelle du Triangle de Gonesse. Les installations de Bonneuil-en-France seront donc capables de traiter un volume d'eau supplémentaire de cette ampleur, et même au-delà.

Cependant, trois hypothèses sont envisagées pour le raccordement des eaux usées, figurées sur la carte ci-dessous :

- Raccordement au Bourget
- Raccordement sur une chambre de répartition de la station de Bonneuil-en-France
- Raccordement sur la route de Bonneuil-en-France à Arnouville



Etude d'impact

décembre 2015

EPA Plaine de France
Güller Güller - RHDHV - EBP/RRAA - P/B avec Setec

Source : SETEC 2013

Mesures de réduction du gaspillage des eaux usées

Il sera profitable d'engager une politique d'amélioration de la qualité des eaux usées et leur traitement, notamment d'un point de vue énergétique.

Si les objectifs de réduction de la consommation d'eau potable sont atteints, les besoins en termes d'assainissement passeront d'environ 40 000 à 30 000 EH.

Gaz

Le Triangle de Gonesse est traversé au nord par deux canalisations Phi 500 et Phi 900. Au sud, la ZAC des tulipes est desservie par une canalisation PE200. La ville de Gonesse est raccordée au réseau par un poste HP / MPB.

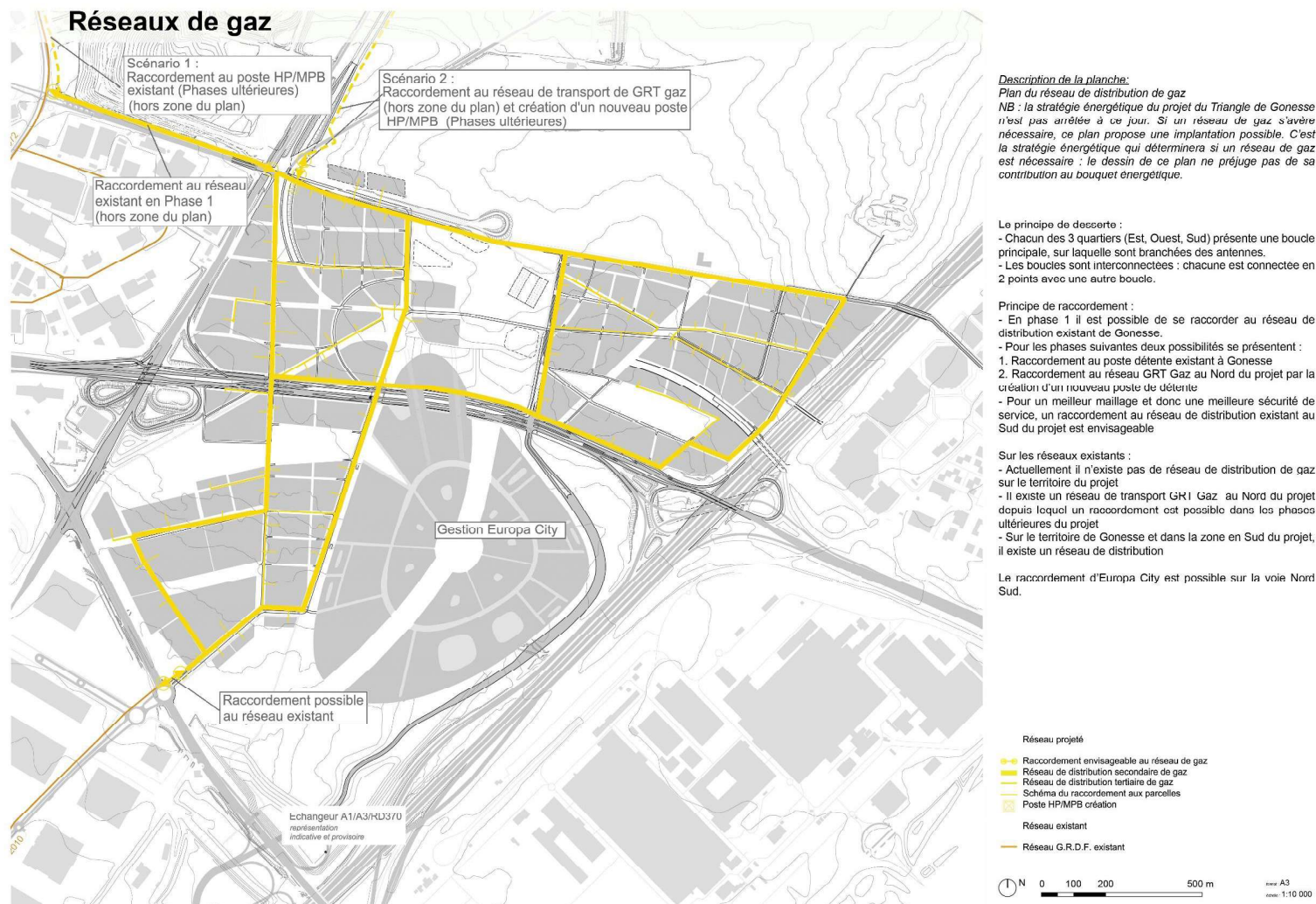
Le projet envisage de satisfaire plus de 90 % des besoins en réseau de chaleur du Triangle de Gonesse à l'aide d'énergies renouvelables et produites localement (géothermie, biogaz, bois, solaire thermique etc.). Il aurait donc pour conséquence de réduire considérablement les besoins en gaz du site.

Dans la mesure où ces objectifs d'utilisation d'énergies renouvelables sont atteints, **aucun réseau de gaz généralisé ne serait nécessaire** à l'exploitation du site, sous réserve d'études plus approfondies. Sous réserve de ces mêmes études ce principe pourra toutefois être revu notamment et par exemple dans le cadre de programmes qui seraient producteurs de biogaz pouvant être revendus et distribués sur le réseau de gaz naturel.

Des branchements à court terme sur le poste HP / MPB, ou la création d'un nouveau poste HP / MBP, pour répondre aux besoins complémentaires sont envisageables. L'estimation de la capacité du réseau existant à fournir ces branchements devra être étudiée avec GRDF.

Dans le cas où ces objectifs ne seraient pas atteints, les réseaux de gaz présentés sur la carte ci-dessous sont prévus.

Plan de réseaux de gaz. Source : Güller Güller, décembre 2015



Electricité

Impact fort (création de besoins)

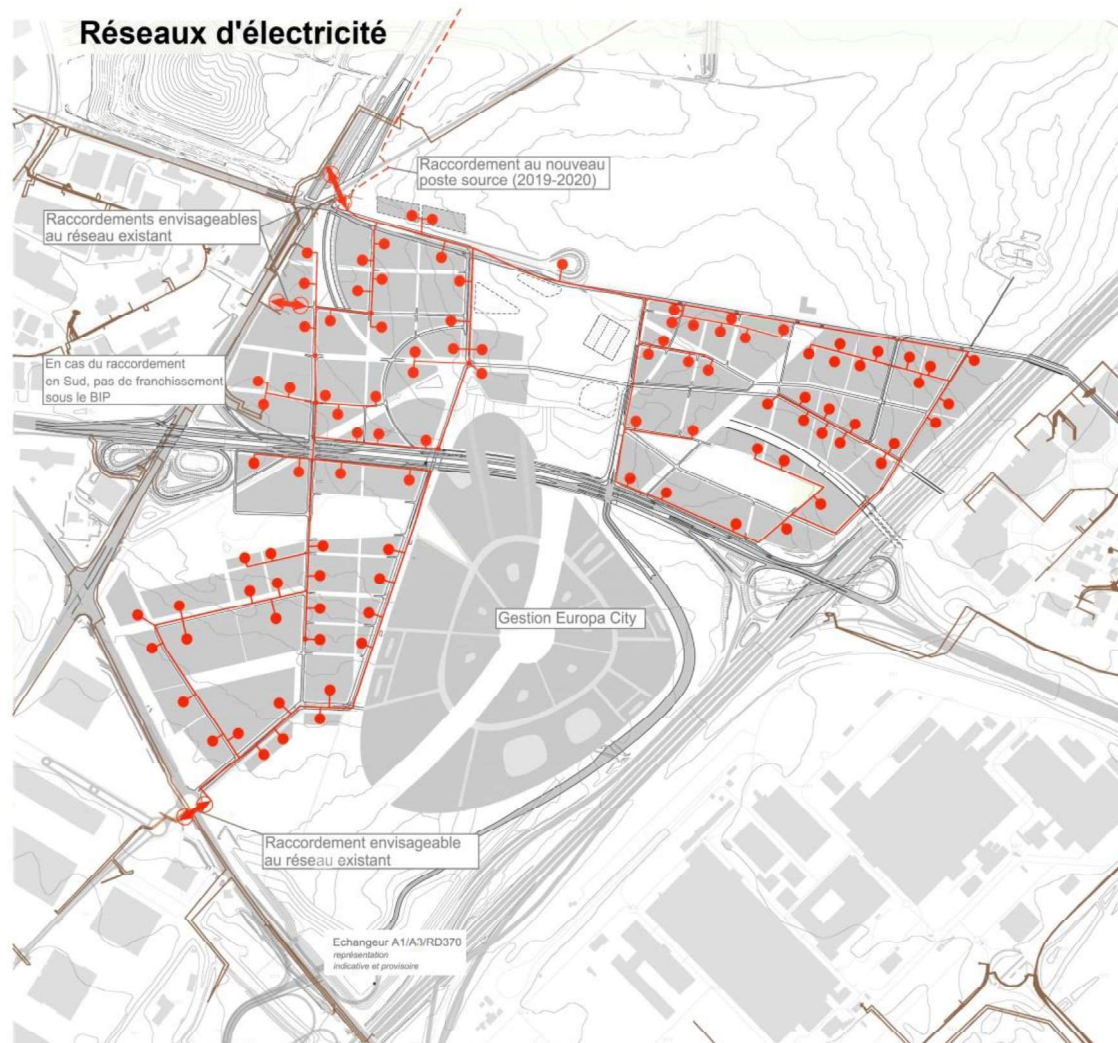
Au niveau du Triangle de Gonesse, des conducteurs « moyenne tension » et « basse tension » alimentent le bâti situé actuellement sur l'ouest du périmètre de la ZAC, le long de la RD317. Certains nécessiteront un dévoiement. Une ligne « moyenne tension » longe également la RD370 au Sud du Triangle de Gonesse.

La consommation d'électricité est estimée entre 127 GWh/an et 165 GWh/an pour l'ensemble du site à l'horizon 2035.

La progression de la demande dans le Nord de l'Île-de-France, notamment due à la multiplication des Data Centers, conduit déjà à saturer les postes sources existant. Les projections conduisent à envisager la création d'un poste source à horizon 2022.

Un raccordement aux réseaux existants (le long de la RD317 et de la RD370) pourrait cependant être effectué lors des premières phases de développement du projet. Par la suite, un raccordement au nouveau poste source s'avérera probablement nécessaire.

Une étude ERDF est en cours pour estimer le nombre de postes HTA / BT et d'ouvrages électrique dans le domaine de tension HTA à créer, ainsi que l'impact sur les postes sources et les ouvrages électrique du domaine HTB. Elle devrait également permettre de désigner les ouvrages électriques à modifier sur le réseau public de distribution extérieur au terrain d'assiette de l'opération, et enfin d'estimer le coût et les délais nécessaires à la réalisation de ces aménagements.

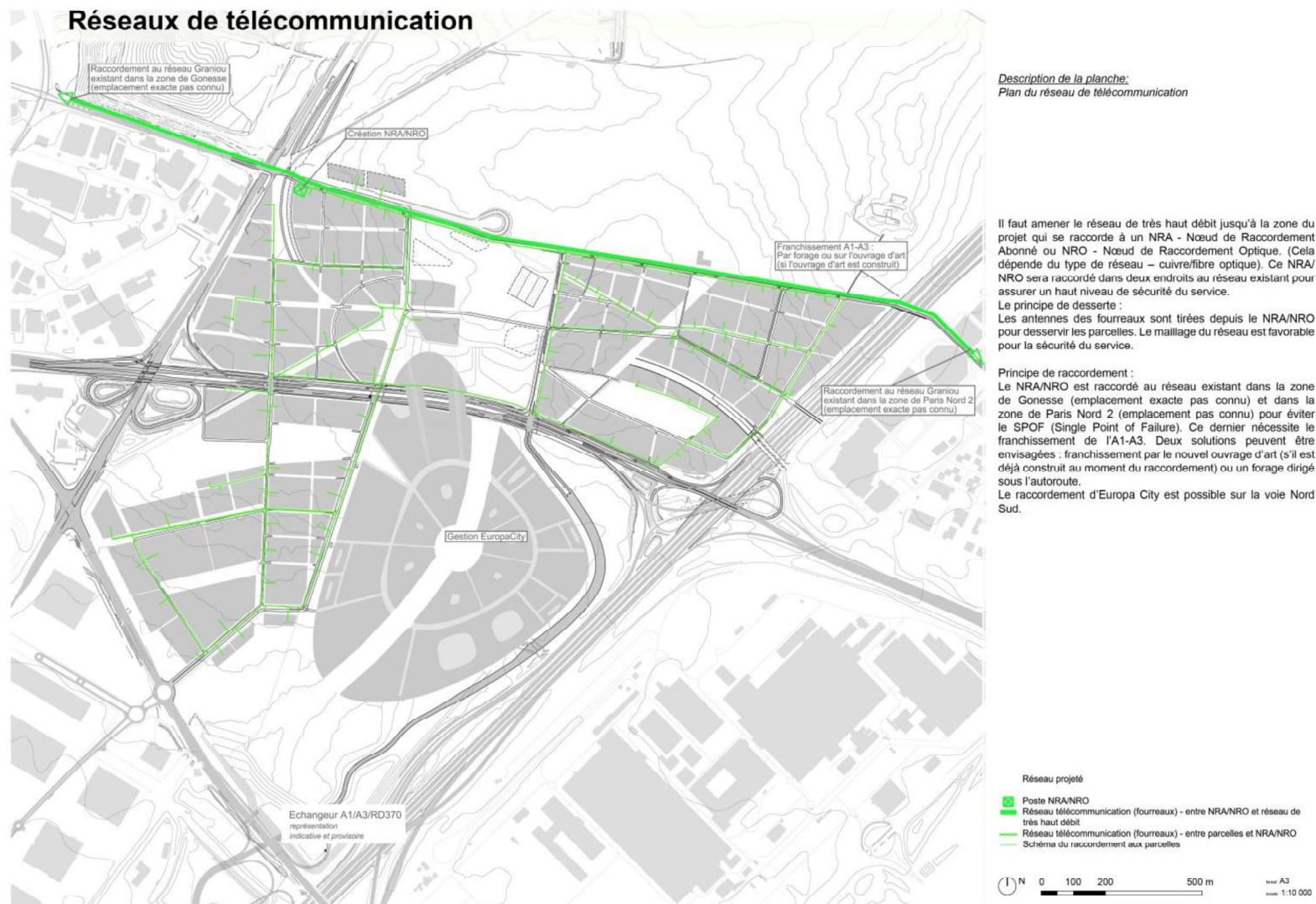


Plan de réseaux électriques. Source : Güller Güller, décembre 2015

Télécommunication

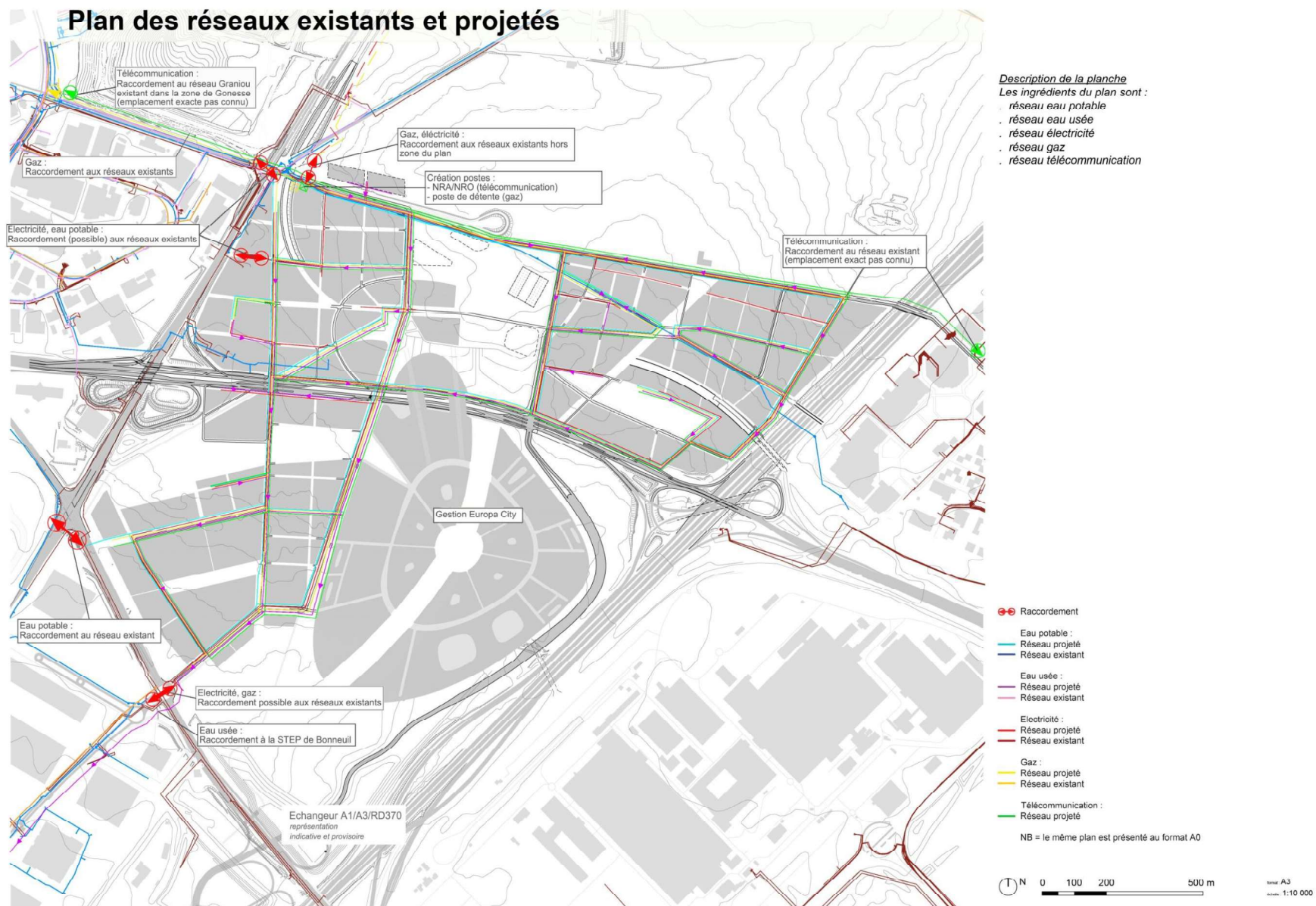
Au niveau du Triangle de Gonesse, le réseau de très haut débit sera raccordé à un Nœud de Raccordement Abonné (NRA) ou à un Nœud de Raccordement Optique (NRO).

Il est prévu un raccordement aux réseaux tel que présenté sur la carte ci-dessous.



Plan de réseaux de télécommunication.
Source : Güller Güller, décembre 2015

Synthèse des réseaux



Synthèse des réseaux existants et projetés. Source : Güller Güller, décembre 2015

Déchets

Impact fort

L'organisation de la collecte des déchets sur le territoire est aujourd'hui bien structurée. Le projet devra respecter ces différents plans de gestion et étudier plus finement comment les déchets générés devront s'intégrer dans ce système global. La compétence collecte est dévolue depuis mai 2014 à la Communauté d'Agglomération Val-de-France. La compétence du traitement revient au SIGIDURS, qui intervient par ailleurs dans plus de 41 communes.

Etude pour la prise en compte des objectifs de développement durables liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse.	Les ENR	Octobre 2012
Définition de la stratégie pour la gestion des déchets		29 p
Etude pour la prise en compte des objectifs de développement durables liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse.	Les ENR	31 mai 2012
<i>Remarque : l'étude ayant été réalisée sur la base du projet de 2012, l'aménageur présentera une étude actualisée prochainement, correspondant à l'état d'avancement du projet.</i>		
Réunion de validation - précision des objectifs (document ppt)		

Stratégie globale sur le volet déchets

Le volet Déchets d'un projet d'aménagement d'envergure tel que celui du Triangle de Gonesse peut et doit être appréhendé selon 2 axes temporels et thématiques très différents. D'abord l'impact déchets et les mesures associées pendant la phase **d'aménagement et de construction** des espaces publics et des bâtiments. Cette phase fait intervenir une multiplicité d'acteurs (Maîtrise d'œuvre et entreprises) sur une emprise large et sur une période de plusieurs années. Nous appellerons cette partie « déchets de chantier ou déchets du BTP ». Celle pouvant elle-même être scindée en 2 sous-parties :

- les déchets générés par les Travaux Publics, essentiellement terrassement, voirie, réseaux secs, réseaux humides et aménagements paysagers
- les déchets générés par la construction des Bâtiments, fondations, gros-œuvre, second-œuvre, finitions et aménagements intérieurs

La seconde phase est celle **du fonctionnement** du Triangle de Gonesse et d'EuropaCity. Les déchets seront produits par des personnes travaillant, visitant ou venant se distraire sur le site pendant toute la durée de vie du quartier. Cette partie sera appelée « déchets en fonctionnement ».

Notre approche est basée sur la philosophie d'une étude d'impact à savoir :

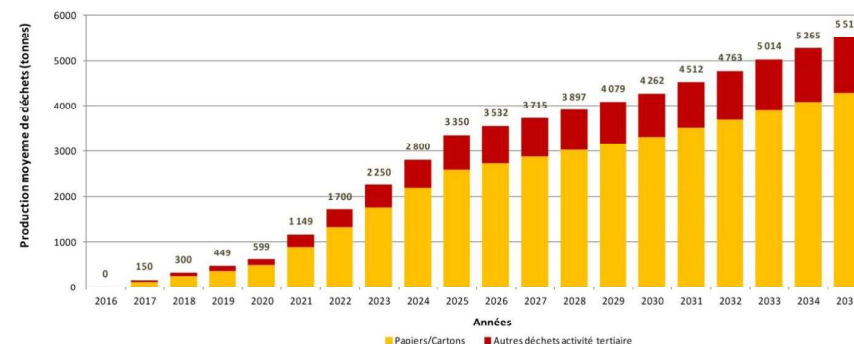
- Avant tout éviter l'impact
- Ensuite réduire celui-ci quand il est inévitable
- Enfin compenser les impacts quand nécessaire

Dans le cas de ce volet déchets, nous détaillerons pour chaque phase et chaque thématique les impacts potentiels et pour chacun d'entre eux les mesures proposer pour les éviter, les réduire voire les compenser.

En effet, pour le volet déchets plus que pour d'autres impacts, le succès d'une stratégie repose sur la faisabilité des solutions proposées : il est fondamental d'insister sur les facteurs clés de réussite pour leur mise en œuvre. Plusieurs pistes opérationnelles sont donc proposées et renvoient à des documents annexes détaillés qui permettront un pilotage technique concret.

Une augmentation importante de la production de déchets lors de la phase d'exploitation

L'implantation de nouvelles activités dont les activités tertiaires, la restauration et l'hôtellerie implique une **augmentation importante de la quantité de déchets produits**, ainsi qu'une diversification de leur nature. En effet, la production de déchets est estimée à environ **25 000 tonnes par an, dont 10 000 tonnes produites par les employés et 14 600 tonnes par les visiteurs du site.**



Evolution de la production moyenne de déchets par le secteur tertiaire au cours des différentes phases du projet. Les ENR 2012

- Concernant les salariés, l'ADEME estime que chacun d'entre eux produit en moyenne entre 120 et 150 kg de déchets par an, dont entre 70 % et 85 % de papiers et cartons. **Les déchets produits directement en phase d'exploitation par les plus de 40 000 employés du secteur tertiaire sont donc estimés à environ 5 500 tonnes** (hypothèse haute : 6 100 tonnes, hypothèse basse : 4 900 tonnes).
- L'ADEME considère que la location d'une chambre d'hôtel entraîne la génération d'entre 0,6 et 3 kg de déchets selon le service proposé (avec ou sans restauration). On peut donc à partir de cette base prévoir une **production moyenne de 3 600 tonnes** de déchets (hypothèse haute : 4 800 tonnes, hypothèse basse : 2 400 tonnes) **par les activités d'hôtellerie.**
- **Le secteur de la restauration produira environ 7 070 tonnes de déchets alimentaires** (hypothèse haute : 8 660 tonnes / hypothèse basse : 5 480 tonnes), **6 695 tonnes d'emballages** (hypothèse haute : 8 230 tonnes / hypothèse basse : 5 160 tonnes), et **1 515 tonnes d'huiles alimentaires** (hypothèse haute : 1 890 tonnes / hypothèse basse : 1 140 tonnes).
- Le site produira **770 tonnes par an de déchets verts**, notamment issues de l'entretien des espaces verts publics.

Pour les déchets issus de la phase construction, consulter le chapitre 4. Impacts temporaires.

Mesures de réduction

Le défi n°4 de la Charte d'Aménagement Durable de l'EPA Plaine de France fixe comme objectifs la réduction du nombre de déchets à la source, l'amélioration de leur tri, le développement du tri des déchets organiques, et l'augmentation de la part de déchets recyclés et valorisés.

Les objectifs fixés par l'ADEME à l'horizon 2025 consistent quant à eux en une réduction de 5 % par an de la production de DAE (Déchets d'Activités Economiques), et une réduction de 10 % par an de la production de papiers.

Enfin, les **objectifs de valorisation matière⁸ définis par le PREDMA** (Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés) **et le PREDIF** (Plan Régional de Réduction des Déchets d'Ile-de-France) définissent les seuils suivants :

- Réduire de 50 % le gisement papier produit par les activités tertiaires dès 2014
- Orienter 75 % des DAE (Déchets d'Activités Economique)⁹ vers un centre de tri en 2019
- Recycler 75 % des emballages en 2019
- Atteindre un taux de valorisation matière du gisement papier de plus de 65 % en 2019
- Disposer d'un ratio de collecte des biodéchets d'au moins 26 kg/hab/an en 2019

Ils sont complétés et enrichis par le Grenelle de l'Environnement, qui définit un seuil de 75% de déchets banals des entreprises valorisés en 2012.

⁸Traitement des déchets permettant leur réemploi, réutilisation ou recyclage.

⁹Les DAE désignent tous les déchets qui ne sont pas des déchets ménagers.

A partir de ce cadre réglementaire, des objectifs à atteindre en termes de réduction à la source et de valorisation matière ont été établis pour le projet du Triangle de Gonesse par l'EPA Plaine de France.

Objectifs de réduction à la source à l'horizon 2025

- réduction de 5 % par an pour la production de DAE
- Réduction de 10 % par an pour la production de papiers

Ces objectifs s'inscrivent dans la continuité de ceux définis par l'ADEME.

A terme, l'objectif est de réduire les déchets du quartier de 40 % à la source.

Objectifs de valorisation matière retenus à l'horizon 2020 et 2025

	2020	2025
DAE	75 %	75 %
Papiers	65 %	75 %
Emballages	75 %	85 %
Biodéchets	50 %	70 %

Dans cet esprit, des mesures pour réduire la production de déchets à la source et pour augmenter la part de valorisation des déchets (aussi bien matérielle qu'énergétique) devront être mises en place. Celles –ci s'articuleront autour de trois grands axes :

- **Une charte partenariale (stratégie RSE) :** les investisseurs et promoteurs qui souhaiteront s'implanter sur le Triangle de Gonesse devront s'engager à en respecter les prescriptions. Elle sera par la suite traduite en un cahier de prescriptions développement durable annexé aux actes notariés.
- **Actions de sensibilisation auprès des salariés et des visiteurs** dans un objectif de **réduction des déchets produits.**

Ces initiatives varieront en fonction des secteurs concernés :

- Dans la **restauration**, les actions se concentreront autour des thématiques du gaspillage alimentaire, de l'achat de produits peu emballés, et de l'utilisation de l'eau du robinet plutôt que de l'eau en bouteilles.
- Dans les **commerces**, il s'agira de supprimer la distribution de sacs plastiques, et de mieux choisir ses fournisseurs en privilégiant ceux qui proposent moins d'emballages.
- Concernant les **activités technologiques**, il leur faudra privilégier l'éco-conception, et tenter de réduire la production de déchets dangereux.
- Enfin, les **bureaux** devront limiter leur consommation de papier et privilégier les achats éco-responsables (en utilisant par exemple du matériel réutilisable pour les impressions).

- **Sensibilisation au tri** par les acteurs de la collectivité pour favoriser la valorisation des déchets.

Par ailleurs, à partir du 1^{er} janvier 2016 (arrêté du 12 juillet 2011), une production dépassant le seuil de 10 tonnes par an pour les biodéchets, et 60 litres par an pour les huiles alimentaires obligera ceux qui en sont à l'origine à mettre en place un tri à la source, et d'en assurer la collecte ayant pour objectif leur valorisation biologique. Cet arrêté devrait concerner de nombreuses entreprises sur le site.

- Mise en place d'une **gestion collective des déchets**, ce qui permet de mettre en œuvre des solutions de traitement plus performantes que pour une faible quantité de déchets. La performance environnementale globale du site s'en verra grandement améliorée. Un **porteur de projet**, représentant tous les acteurs impliqués, favorisera son bon fonctionnement.

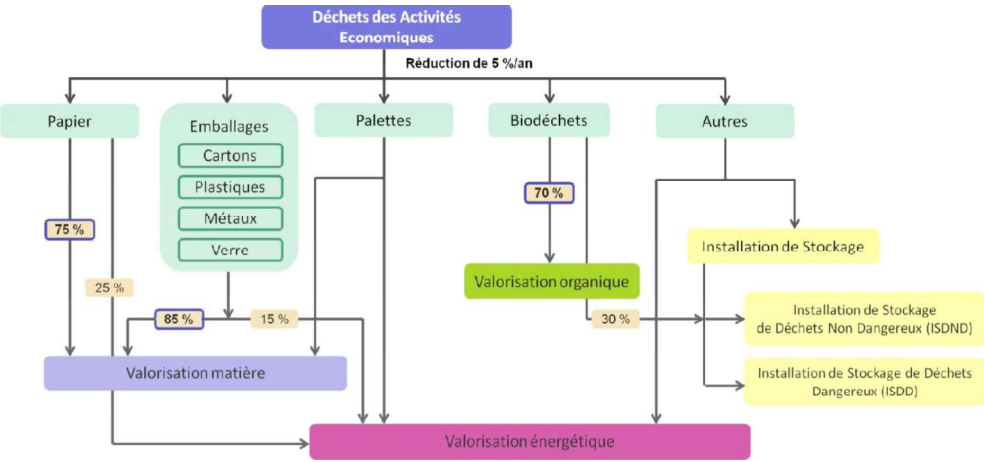
La mutualisation des moyens de collecte et de traitement permettra de créer des synergies et de gagner en efficacité. Des **locaux collectifs de stockage des déchets avant la collecte, et des espaces de massification des flux** seront créés à cet effet. Leur accès devra être aisé à l'ensemble des personnels du site.

Des **mécanismes de substitution** (réutilisation d'un produit considéré par une entreprise comme un déchet mais correspondant aux besoins d'une autre) pourront également être envisagés.

La pré-collecte pourra s'effectuer via des conteneurs enterrés dans les espaces publics et des poubelles permettant un tri des déchets placés à des points stratégiques de passage. Des points de reprise des emballages devront être disposés à la sortie des magasins de vente au détail de plus de 2 500 m². Pour les cartons et les palettes, un local couvert à proximité de la zone de livraison sera approprié.

La collecte, qu'elle soit réalisée par la collectivité ou par un prestataire privé, pourra prendre plusieurs formes : apport volontaire sur bornes enterrées (à privilégier) ou en porte à porte, avec utilisation de véhicules de préférence électriques ou hybrides, ou par voie pneumatique. La fréquence de collecte devra être plus élevée pour les déchets organiques. Les déchets verts pourront quant à eux être traités directement via une plateforme de compostage.

Les objectifs de réduction de la production de déchets et d'augmentation du tri en phase d'exploitation, ainsi que les dispositifs permettant d'y parvenir, sont synthétisés dans le tableau ci-dessous.



Objectifs de traitement des déchets des activités économiques. Les ENR 2012

Mesures d'accompagnement des besoins induits par le projet

La société OTUS-ONYX est actuellement chargée de la collecte des déchets par délégation de service public du Val de France, qui concernait pour l'année 2013 pour la commune de Gonesse : 8 684 tonnes d'ordures ménagères, 630 tonnes de collecte sélective, et 230 tonnes de verre.

Si l'organisation de la collecte et les moyens à mettre en œuvre pour l'assurer sont à revoir, les centres de traitement du Sigidurs (centre de tri et centre de valorisation énergétique) pourraient s'adapter rapidement et traiter ainsi les déchets produits par la ZAC du triangle de Gonesse.

Afin de compléter ces mesures, l'EPA Plaine de France mène actuellement des démarches spécifiques : stratégie RSE, étude sur l'économie circulaire,...

EuropaCity : valoriser un maximum de déchets

La stratégie de développement durable envisagée spécifiquement sur le projet EuropaCity converge avec les objectifs fixés par l'EPA Plaine de France à l'échelle du projet d'aménagement.

Afin de réduire la production de déchets, le maître d'ouvrage projette de mener des opérations de sensibilisation à la production et au tri des déchets en direction des visiteurs et des personnes travaillant sur le site. Le traitement et le recyclage des déchets se feraient à l'intérieur de l'emprise du projet.

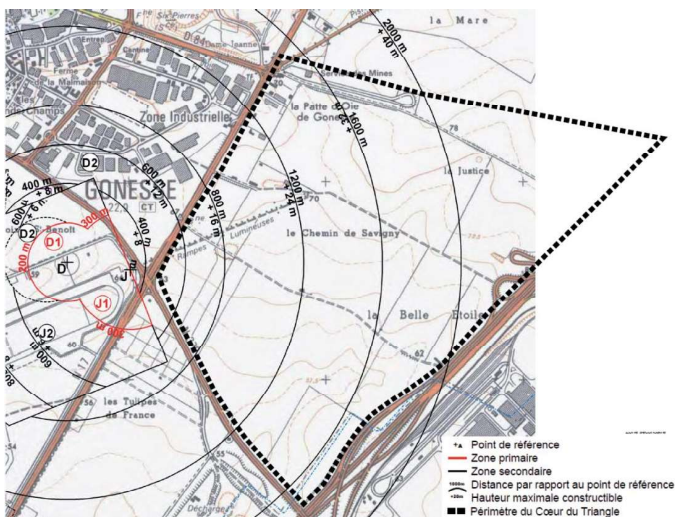
Tous les opérateurs partenaires auraient l'obligation contractuelle de limiter leur volume de déchets et d'inciter les visiteurs à collecter, trier et rapporter les déchets.

S'appuyant sur ce tri à la source, la collecte bénéficierait de l'infrastructure logistique du site ou de son propre réseau (collecte pneumatique). Des plates-formes de tri sélectif et de compostage des déchets organiques couplées avec des unités de méthanisation, sont à l'étude. La présence de ces installations permettrait de réduire la production de déchets du site et obligerait à améliorer la qualité du tri. Le digestat pourrait être utilisé comme engrais au sein de la ferme urbaine.

L'objectif serait d'atteindre 75 % de déchets valorisés sur place, pour optimiser leur réutilisation et réduire leur transport.

Les déchets non recyclables sur place (verre, ordures ménagères résiduelles, encombrants) seraient évacués vers les circuits classiques de recyclage, de stockage ou d'incinération.

Source : Extrait du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015



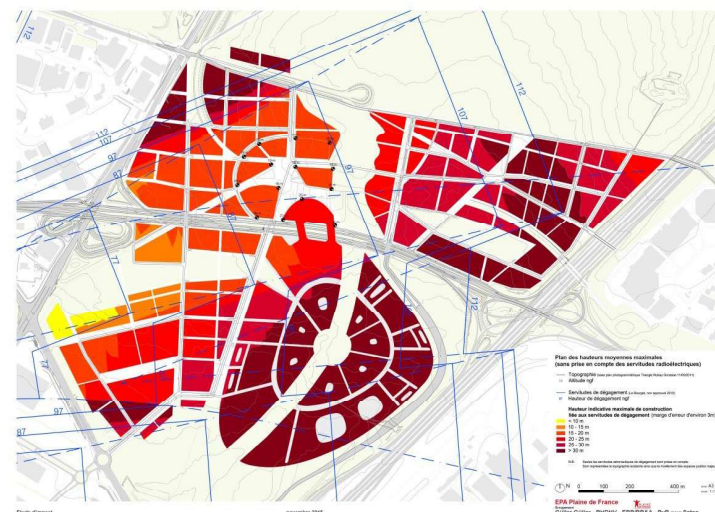
Servitude radioélectrique de protection des installations de navigation et d'atterrissage sur le Triangle de Gonesse, DGAC



Synthèse des servitudes d'utilité publique liées au secteur aéronautique au sein du périmètre du cœur du Triangle. Güller-Güller, 2015

Les hauteurs à l'échelle des îlots sont données à titre indicatif et devront faire l'objet d'une vérification point par point. L'aménageur saisira les services de la DGAC afin de faire valider les hauteurs au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Aucun centre n'est situé sur le Triangle de Gonesse. En revanche, des servitudes s'imposent sur le territoire en raison de la présence de centres situés à proximité, en lien avec les activités aéroportuaires du Bourget et de Charles de Gaulle. Au sud-ouest du Triangle, les servitudes limitent fortement la hauteur des constructions.



Carte des servitudes de dégagement, source DGAC, 2010 – projet de Plan de Servitude Aérienne, non encore approuvé

T8 – Servitude radioélectrique de protection des installations de navigation et d'atterrissage

Autour de chaque station émettrice ou réceptrice d'ondes radioélectriques utilisant des aériens directs, il s'agit d'éviter l'installation de tout obstacle pouvant perturber la propagation des ondes radioélectriques émises ou reçues par les centres.

Un plan de protection contre les perturbations radioélectriques définit pour chaque station les servitudes radioélectriques et détermine les terrains sur lesquels s'exercent ces servitudes. Elles interdisent de construire ou de faire des installations quelconques au-dessus du niveau défini par le plan de protection.

Mesures d'évitement des contraintes liées aux servitudes publiques aéronautiques

Le PSA (Plan des Servitudes Aéroportuaires) du Bourget est en cours de révision générale. Le projet du Triangle de Gonesse prend appui sur le document en projet afin de devancer la rétroactivité du document prochainement approuvé, moins contraignant que le PSA actuel.

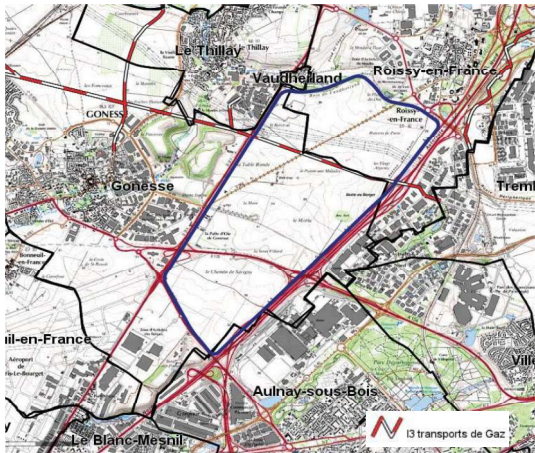
Le projet du Triangle de Gonesse est donc dans l'immédiat incompatible avec le PSA actuel du Bourget mais il sera compatible avec le PSA révisé.

Transports d'énergie

I3 – Servitude relative à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz

Le passage de canalisations de transport de gaz peut entraîner la définition d'une zone où les constructions, la modification du profil du terrain, les plantations d'arbres ou d'arbustes de plus de 2,70 m de hauteur, et toutes façons culturales sont interdites.

Une canalisation de ce type, d'un diamètre de 800 mm, traverse le Triangle de Gonesse au nord selon un axe est-ouest. **Elle est située dans le carré agricole préservé, en dehors de la zone d'urbanisation du projet.**



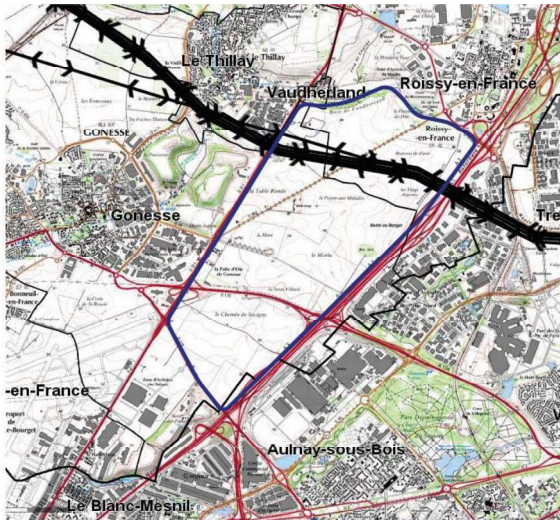
Les hauteurs à l'échelle des îlots sont données à titre indicatif et devront faire l'objet d'une vérification point par point.

L'aménageur saisira les services de la DGAC afin de faire valider les hauteurs au fur et à mesure de l'avancement du projet.

Périmètre de servitude autour de la canalisation de transport de gaz sur le Triangle de Gonesse. DDT 95.

14 – Périmètre de servitude autour d'une ligne électrique aérienne ou souterraine

Le Triangle de Gonesse est concerné par le passage d'une ligne électrique aérienne à haute tension (400 kV) traversant le site selon un axe est-ouest, entre le poste de transformation électrique du Plessis Gassot et celui du Sausset situé sur la commune de Mifly-Mory en Seine-et-Marne.



L'AFSSET (Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail) estime qu'une distance de 100m de part et d'autre des lignes de transport d'électricité à très haute tension délimitant une zone d'exclusion de nouvelles constructions d'établissements recevant du public est nécessaire par précaution. **La ligne à haute tension étant située dans le carré agricole préservé, à plus de 100m au nord de la zone de la ZAC du Triangle de Gonesse, elle respecte les prescriptions de l'AFSSET.**

Périmètre de servitude autour la la ligne électrique aérienne sur le Triangle de Gonesse. Source : DDT 95

La ville de Gonesse a adopté un **Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles de mouvements de terrain.**

Celui-ci est traité dans la section *Risques naturels* Partie 3. Les et nuisances.

L'autoroute A1 est concernée par l'article L111-1-4 du code de l'urbanisme la loi Barnier. Cet article stipule qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation. Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-mètres de part et d'autre des routes visées au dernier alinéa du III de L. 122-1-5.

- Elle ne s'applique pas :
- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
 - aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
 - aux bâtiments d'exploitation agricole ;
 - aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes. Un règlement local de publicité pris en application de l'article L. 581-14 du code de l'environnement est établi par l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme ou la commune. L'élaboration et l'approbation des dispositions d'urbanisme et du règlement local de publicité font l'objet d'une procédure unique et d'une même enquête publique.

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Dans les communes dotées d'une carte communale, le conseil municipal peut, avec l'accord du préfet et après avis de la commission départementale compétente en matière de nature, de paysages et de sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Il peut être dérogé aux dispositions du présent article, avec l'accord du préfet, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue au premier alinéa, dès lors que l'intérêt que représente pour la commune l'installation ou la construction projetée motive la dérogation.

Le projet respecte les servitudes et contraintes existantes sur le site et prend en compte les mesures qu'elles impliquent.
Le projet ne crée pas de nouvelle servitude.

Le projet envisage en outre de satisfaire plus de 90 % des besoins en chaud du Triangle de Gonesse à l'aide d'énergies renouvelables et produites localement (géothermie, biogaz, bois, solaire thermique etc. Dans la mesure où ces objectifs d'utilisation d'énergies renouvelables sont atteints, aucun réseau de gaz généralisé ne sera nécessaire à l'exploitation du site.

Les restrictions liées à la servitude relative à l'établissement des canalisations de distributions et de transport de gaz n'auront donc a priori pas d'impact sur les contraintes d'aménagement.