

CHAPITRE 7 : RESUME NON TECHNIQUE

LE CONTEXTE

Situé dans le Sud-est du Val d'Oise, le Triangle de Gonesse, bénéficie d'une position **privilégiée par rapport à l'agglomération parisienne**. La zone d'étude concernée par le projet représente environ 700 hectares, presque exclusivement constitués de terres agricoles.

Cette **zone agricole**, située aux **franges de l'agglomération parisienne** (à 12 km de la capitale), est délimitée par l'autoroute A1 à l'est, la RD 317 à l'ouest, la RD 902 au nord, et la limite communale de Bonneuil-en-France au sud. Le milieu bâti occupe aujourd'hui une faible partie de ce territoire, le paysage local effectuant une **transition entre la densité urbaine** de la première couronne **et le milieu plus rural** de la Plaine de France.

Situé entre les **aéroports de Paris-Charles-de-Gaulle** (61 millions de passagers, deuxième plate-forme de correspondance d'Europe) et du **Bourget** (premier aéroport d'affaires européen), cet espace constitue un secteur en devenir, identifié dans le cadre du développement du Grand Paris.

Le territoire est également caractérisé par des **difficultés économiques et sociales** importantes, notamment un taux de chômage élevé (15,2 % en 2009), et un solde migratoire négatif chez les ménages aux profils socio-économiques favorables.

Le secteur de Roissy est identifié dès **1994** dans le **Schéma Directeur de la Région Ile-de-France** comme pôle d'envergure européenne. Plus précisément, ce territoire stratégique à proximité de l'aéroport Paris Charles de Gaulle et aux portes de la capitale est pressenti pour accueillir de « grandes entreprises françaises et internationales, constituer un pôle de recherche avancée et un lieu d'échanges internationaux dans le cadre d'un projet qui respecte et valorise la nature et les paysages et intègre la gestion de l'eau ». Le SDRIF de 1994 pose ainsi les bases des ambitions aujourd'hui portées par les projets d'aménagement du Grand Roissy dont le Triangle de Gonesse.

Le potentiel que représente ce secteur dans le développement de la région-capitale est confirmé par le nouveau **SDRIF approuvé en décembre 2013**, dans le chapitre 5 « Les territoires d'intérêt métropolitain » du document cadre du SDRIF. Le Grand Roissy est décrit comme un pôle de développement majeur où concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole. Dans ce document, le Triangle de Gonesse est l'un des quatre secteurs spécifiques¹, lieu privilégié de mise en œuvre des enjeux du territoire. Son positionnement géographique entre Paris et Roissy, entre deux aéroports de 1^{er} rang et au croisement de trois autoroutes, conjugué aux besoins de développement économique et social du Val-de-France en font un lieu stratégique du Grand Paris.

Dans le même temps, le secteur d'étude a été inscrit dans un vaste plan de développement : le **Contrat de Développement Territorial (CDT) « Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France »**. Ce CDT s'inscrit dans le cadre de réflexions plus globales sur le développement du « Grand Roissy » identifié comme territoire d'intérêt national (contrats de Projets Etat-Région 2007-2013 et 2015-2020) et sur les projets de territoires développés dans les différents CDT voisins : celui du « Cœur économique de Roissy-Terres de France », mais aussi, le CDT « Est-Seine-Saint-Denis », le CDT « Territoires de la Création » ou encore le CDT « Pôle métropolitain du Bourget ».

La **position stratégique du Triangle de Gonesse** au sein du tissu francilien s'est donc considérablement affirmée au cours des dernières années.

JUSTIFICATION DU PROJET RETENU AU REGARD DE L'ENVIRONNEMENT

Trois projets en compétition, trois partis pris d'aménagement

A l'issue de la première phase de diagnostic et d'analyse du secteur d'étude, qui s'est déroulée de janvier à juin 2007, les équipes en compétition ont été invitées à partager leur approche du territoire en termes de stratégie et d'orientations pour le développement économique et urbain du Triangle de Gonesse. Une phase de travail individuel a ensuite débuté pour les trois équipes sélectionnées. Cette phase a consisté en la définition d'un projet de territoire tenant compte des orientations définies dans le cahier des charges, enrichies par les éléments du diagnostic.

Les trois projets ont donné lieu à une présentation auprès des acteurs économiques et de la commission technique. Le jury s'est réuni en session finale en avril 2008 pour désigner l'équipe lauréate après avoir entendu l'exposé des projets des trois équipes et échangé sur les propositions présentées, puis pris connaissance de l'analyse comparative des projets présentée par l'EPA Plaine de France fondée sur le cahier des charges et son avenant et intégrant les avis formulés par la commission technique et les acteurs économiques.

Le projet de l'équipe Bruno Fortier : Extrait : « Il s'organise autour d'un centre qu'articulent notamment les trajectoires croisées de la liaison RER D – RER B, du Bip et, venant du Bourget, d'une future ligne de tramway. Les quartiers y respirent : traversés de jardins, rythmés par des équipements et des places : denses par conséquent et agencés pour accueillir des mélanges ou des superpositions de programmes. Mais l'ensemble qu'ils forment prolongera avant tout les mutations en cours (celles de Paris Nord II tout particulièrement) en acceptant une promenade centrale qui liera les deux parcs et que l'on pourrait prolonger jusqu'à celui de la Courneuve : affermissant ainsi l'ensemble de cette construction autour de ce qui pourrait être une géographie partagée et un projet majeur pour l'ensemble de Plaine Amont ».

Le projet de l'équipe SEURA : Extrait : « La forme de ruban retenue (avenue des Méridiens) et son tracé permettent du Sud au Nord du site :

- 1/ d'enchaîner avec l'avenue du 21^{ème} siècle et les Tulipes Sud et de relier le site au Bourget;
- 2/ de franchir le Boulevard intercommunal du Paris perpendiculairement ;
- 3/ de tangenter au plus près l'A1 en face du site PSA (ce qui permet à terme des liaisons entre les deux sites voir l'accès à une ligne réservée bus/taxi sur l'A1) ;
- 4/ au niveau du quartier projeté Technopôle le ruban se rabattrait vers l'Est, et ouvrirait un grand espace pour placer le Grand Equipement (Mercator) entre la future gare RER et l'A1 ;
- 5/ puis en déroulant le ruban jusqu'aux échangeurs giratoire de la D902, de s'ouvrir à l'Ouest sur le vallon du Vaudherland et le golf. Dans cette dernière séquence l'écharpe du couloir et la topographie fabriquent des ouvertures sur le grand paysage. »

Le projet de l'équipe Güller Güller – DHV – Van Beek : Extrait : « Dans un moment où la majorité des métropoles Européennes se voient confrontées avec des options de planification autour de ses aéroports de plus en plus limitées, Paris examine le développement de sa réserve stratégique la plus grande – le Triangle de Gonesse, un atout unique et exceptionnel pour se consolider comme ville d'excellence. C'est la 'réserve du patron'. »

Les raisons du choix du projet Güller Güller par le jury au regard de l'environnement

Le jury a délibéré à la majorité en faveur du projet de l'équipe Güller Güller pour les raisons suivantes :

- Un projet compact, qui tire parti des principes du développement durable.
- Un projet qui dans le cadre d'une stratégie de réserve foncière, permet de préserver l'activité agricole dans des emprises réalistes.
- Un projet qui affirme de manière lisible la transversalité est-ouest, inter départementale et entre les secteurs d'habitat et d'activité et qui tend à établir les relations nord/sud.
- Un projet qui propose une centralité urbaine forte et des espaces dont la qualité et la diversité des usages (ludiques, récréatifs, culturels) peut compenser l'absence de logements et favoriser la vie urbaine.
- Un projet qui prend en compte les nuisances sonores.

Ces divers éléments sont explicités dans les principes fondateurs du projet.

¹ Les trois autres secteurs sont : le nord et l'est de la plateforme aéroportuaire / l'ouest et le sud de la plateforme aéroportuaire / le pôle du Bourget.

Les recommandations formulées par le jury à l'issue du marché de définition - avril 2008

Un certain nombre de recommandations ont été formulées sur la stratégie territoriale et l'évolution du projet de manière à être intégrées dans la poursuite des études (extrait du compte-rendu du jury du 28 avril 2008) :

La stratégie territoriale

- Affirmer le positionnement du projet, en résonance avec les grands projets franciliens et comme un espace contribuant au développement du pôle international de Roissy - Charles-de Gaulle.
- Au-delà du Triangle de Gonesse, proposer un développement à très grande échelle, dans une démarche de projets et dans des directions thématiques complémentaires les unes des autres : environnement, habitat, développement économique, déplacements...
- Faire du projet une opportunité pour définir les formes d'une nouvelle gouvernance locale et prévoir un pilotage du projet regroupant les élus locaux, départementaux, régionaux et l'État.

L'évolution du projet

- Le projet Güller Güller devra évoluer afin de rendre plus lisible ses relations avec le pôle de Roissy-CDG.
- La densité du projet devra être retravaillée. Une extension des emprises urbanisées pour tendre vers une densité globale moindre et pour permettre éventuellement un recentrage de la gare du RER pourraient favoriser une meilleure faisabilité du projet. A ce stade, le projet ne devra prévoir qu'une seule gare RER.
- L'approfondissement et l'évolution du projet urbain doivent s'accompagner d'une considération plus réaliste du marché immobilier à moyen terme. A cet effet, un bureau d'étude économique expérimenté sera désigné pour préciser les problématiques et les stratégies économiques prospectives aux échelles métropolitaine et internationale.
- Le projet d'aménagement du BIP et la liaison RER B/D devront être appréhendés au regard de leur faisabilité technique, fonctionnelle et économique.

Ces remarques ont été intégrées à la réflexion d'ensemble dans le suivi de l'élaboration du projet (ex : arrivée de la gare du Grand Paris Express et lien direct avec Roissy CDG...).

LES PRINCIPES FONDATEURS DU PROJET

Le Triangle de Gonesse est **le lieu privilégié pour l'implantation potentielle d'emplois** : à proximité immédiate de deux aéroports, d'une gare TGV et au croisement de trois autoroutes majeures. Le principe est d'optimiser ce potentiel pour limiter la prolifération de zones d'activités éparées dans la plaine agricole continue au nord de l'Aéroport Paris Charles de Gaulle. Afin de répondre à l'enjeu de compétitivité à l'échelle internationale et aux enjeux urbains, sociétaux et environnementaux à l'échelle locale, il a été imaginé un certain nombre de principes garants de la « qualité d'usage » du futur quartier. L'EPA Plaine de France fait ici le pari d'un modèle de Ville telle qu'on aime la pratiquer, **une ville des courtes distances, une ville animée** dans un contexte fortement contraint de périphérie.

Le projet vise en premier lieu un objectif de densité bâtie très supérieur aux « plaques » urbaines peu denses en présence dans le secteur auxquelles correspond chaque zone d'activité. Cette notion de **compacité** permet notamment la **sanctuarisation de 400ha d'espaces agricoles** voisins du quartier, considérés comme une composante économique à part entière du projet. Un **projet agricole** en lisière aura pour fonction de multiplier **les liens entre ville et campagne**.

La **stratégie de mobilité** du projet vise à maximiser les impacts de la forte augmentation attendue de l'offre de transports en commun en limitant au strict nécessaire la création de nouvelles voies routières d'échanges avec le reste du territoire et en facilitant l'utilisation des transports en commun par un maillage fin du réseau de bus. La pratique des modes actifs via un développement des pistes cyclables et une conception des espaces publics intégrant cette problématique est également prise en compte, de même qu'une politique de maîtrise du stationnement. C'est **l'organisation de l'ensemble des modes de déplacement qui permet le rabattement vers la gare du Grand Paris Express située au cœur du projet**.

Malgré les contraintes du Plan d'Exposition au Bruit des aéroports et du contexte autoroutier qui ne permettent pas d'envisager de logements sur ce secteur, le projet vise par sa taille à abriter une **programmation mixte très riche** qui permettra une vie de quartier en journée comme le soir, en semaine comme le week-end : bureaux, commerces, hôtels, activité, espaces de culture et de loisirs y verront jour. [Le programme économique prévoit de nombreuses fonctions : fonctions de décision (sièges sociaux déconcentrés, centres administratifs, services de gestion et de marketing), d'échange et de « vitrines », activités tournées vers l'innovation (recherche appliquée/centres de services), activités tertiaires « traditionnelles », activités dédiées à la technologie et à l'industrie (centres de production, bureaux d'études, prestataires de services), services pour la vie du quartier (Hôtellerie, équipements sportifs, résidences temporaires, restaurants, cafés,...)].

Dans un secteur fortement marqué par la présence de zones d'activités monofonctionnelles isolées, le projet du Triangle de Gonesse vise, dans une **logique inclusive**, à multiplier les liens physiques entre le Val d'Oise et la Seine Saint Denis : franchissements autoroutiers, transports en commun, continuité paysagère, préservation de la biodiversité et les liens programmatiques : développement d'une école de formation, prise en compte des critères d'implantation des PME-PMI. Si l'ambition du projet vise le standard des quartiers d'affaires internationaux en termes de qualité de services, il prévoit également l'accueil de l'économie locale, lui réservant une place privilégiée ayant pignon sur rue.

L'**ossature du projet** repose sur la création d'une continuité paysagère (nord-sud) et la transformation du boulevard du Parisis (axe autoroutier est-ouest). Cette continuité paysagère déclinera, outre son rôle d'espace d'agrément et d'animation, des fonctions de gestion des eaux de pluie, de développement de la biodiversité et pourra accueillir de nouvelles fonctions agricoles. Le boulevard du Parisis qui rejoint la Francilienne permettra par sa requalification en voie urbaine une double fonction de transit est-ouest des véhicules et de desserte du nouveau quartier.

La **résilience du projet** qui va se développer sur les vingt prochaines années se traduit notamment par la souplesse d'organisation du maillage des voiries secondaires qui permet l'implantation d'entreprises aux formes et tailles très variées, s'adaptant ainsi aux fluctuations du marché immobilier. Sur le plan environnemental, cette résilience est fortement liée à la taille du projet et à son organisation spatiale : mutualisation des services notamment des parcs de stationnement, gestion paysagère des risques d'inondation, réemploi au sein du site des déblais liés au projet, ou encore préservation et développement de la biodiversité.

Enfin, ce projet est un **territoire d'expérimentation de l'économie numérique**. En partenariat avec le pôle de compétitivité Advancity, le Triangle de Gonesse disposera d'un **programme complet de services numériques aux usagers** et ambitionne d'associer continuellement les technologies innovantes à la conception du futur quartier.

LE PLAN GUIDE DU PROJET



Etude d'impact

décembre 2015

- Gestion des eaux (sous le BIP)
- Salle d'échanges du pôle gare
- Sorties RER et/ou métro
- ▭ Gare nouvelle
- Liaison RER D - RER B
- Tracé métro automatique, ligne 17
- BHNS Stains-Cerisaie - PIEX
- BHNS ligne 20, Conseil Départemental Val d'Oise
- BHNS ligne 20, court terme, Conseil Départemental Val d'Oise
- Bus / TCSP Le Bourget-Triangle (proposition à long terme)
- Ligne de bus locale
- Circulation douce
- Continuité piétonne sous-sol
- Cheminement indicatif à usage agricole et modes doux (à développer avec les agriculteurs)
- Chemin / Principe d'accès aux terres agricoles à travers la lisière
- Accès Europa City
- Lien éventuel
- ▭ Halle aux moutons (réutilisation)
- Réseau électrique régional



format A3
échelle 1:15 000

EPA Plaine de France
Gülter Gülter - RHDHV - EBP/RR&A - PvB avec Setec

LE PERIMETRE DE LA ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ (ZAC)

Le projet urbain du Triangle de Gonesse (c'est-à-dire le quartier d'affaires, EuropaCity et les espaces paysagers), délimite un espace de 280 ha, **respectant ainsi les conditions du SDRIF, qui prévoit « une urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle »**. Il sera centré **autour du pôle gare** - constitué par les stations du Grand Paris Express, de la liaison RER D – RER B - et du Boulevard intercommunal du Parisis transformé en boulevard urbain multimodal.

La ZAC du Triangle de Gonesse (c'est-à-dire le quartier d'affaires, EuropaCity, les espaces paysagers, la lisière agricole et une partie des voiries), représente une superficie de 299 hectares. Elle est délimitée par :

- au nord par le Carré Agricole, espace agricole de 400 hectares préservé dans le cadre du projet, intégrant une lisière agricole de transition.
- au sud, par la ZAC des Tulipes nord
- à l'est, par l'autoroute du Nord A1-A3
- à l'ouest, par la RD317, la route de Paris à Senlis.



Le périmètre de la ZAC Cœur du Triangle.

La présence de **servitudes aéronautiques sur la zone interdisant la construction de logements**, La programmation du Triangle s'oriente vers la construction d'un **quartier d'affaires (140 ha)**, l'implantation du complexe de loisirs, culture et commerces **EuropaCity (80 ha)**, projet d'initiatives privées porté par le groupe Auchan et des **espaces paysagers (70 ha dont 10 ha situés en partie en toiture d'EuropaCity)** auxquels s'ajoute une **lisière agricole (environ 11ha)**, espace de transition entre la ville et les grandes cultures du Carré.

A noter que le périmètre de la lisière agricole, d'environ 11 ha, est inclus à la fois dans le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse (surface totale d'environ 299 ha) et dans le périmètre du Carré Agricole (surface totale de 400 ha), comme le précise la carte ci-dessous.



En hachuré vert, le périmètre de la lisière agricole inclus dans la ZAC Cœur de Triangle et dans le Carré Agricole. Source : EPA Plaine de France, mars 2016

LE PROGRAMME

Afin de répondre à l'ensemble des objectifs du projet, la ZAC du Triangle (299 ha) se décompose de la manière suivante :

- Un **quartier d'affaires international d'environ 140 ha et comprenant 1 125 000 m² de surfaces à construire**. Il vise à accueillir des sociétés à forte valeur ajoutée qui bénéficieront de la proximité des grandes infrastructures de transport leur permettant de relier efficacement Paris et les aéroports de CDG et du Bourget. Au-delà du développement des activités tertiaires et technologiques, des équipements et des services, en particulier dédiés à la formation, et un programme hôtelier seront aménagés. Des équipements publics et privés et une offre de services compléteront l'offre.
 - 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 société Alliages & Territoires est le maître d'ouvrage du projet EuropaCity. Il s'agit d'une filiale d'Immochan, branche immobilière du Groupe Auchan. Le groupe Auchan est une entreprise familiale française non cotée en bourse. Fondé en 1961 et implanté dans 15 pays, le groupe emploie aujourd'hui 330 700 collaborateurs et a réalisé un chiffre d'affaires de 63 milliards d'euros en 2014. Son activité est organisée en plusieurs branches : commerce, immobilier et banque de services.

Sur une emprise de 80 hectares, EuropaCity proposerait, à l'échelle d'un quartier, des espaces de loisirs et de détente, des lieux de culture et de commerce, ainsi que des restaurants, des hôtels et un parc urbain. Il accueillerait également des animations festives et événementielles. Lieu populaire et touristique doté d'une forte ambition architecturale et environnementale, ce projet créerait un pôle d'attractivité inédit pour le nord-est de l'Île-de-France.

Financé exclusivement sur fonds privés, le coût d'investissement prévisionnel du projet EuropaCity s'élève à 3,1 milliards d'euros. EuropaCity ouvrirait en 2024. Cette date correspond à la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express

Le **Projet EuropaCity** se développe sur un périmètre d'environ 80 ha 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
 - 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
 - 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
 - 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.
- Des **espaces paysagers** (continuité paysagère Nord/Sud) se développent sur 70 ha environ auxquels il faut soustraire environ 10 ha situés en partie en toiture d'EuropaCity. Ils se situent au centre du projet urbain et permettront une mise en valeur des paysages et des vues sur Paris par l'installation de belvédères. Des événements culturels et des expositions artistiques permanentes ou éphémères y seront organisés. Ils permettront également la continuité de l'ensemble des parcs environnants : parc de la Patte d'Oie, parc Georges Valbon de La Courneuve, et parc du Sausset.

- **La lisière agricole d'environ 11 ha** en bordure de l'urbanisation. Il s'agit d'un espace particulier, à la fois dans la ZAC et dans le Carré Agricole, à vocation exclusivement agricole. C'est un terrain adapté aux porteurs de projets de la région pour effectuer une transition entre la ville et les grandes cultures du Carré.

- **Une partie des voiries liées** au projet (sections de la RD 317 et de la RD 370) d'environ 8 ha.

En parallèle, le Carré agricole, désigne les 400 hectares à vocation agricole situés dans la partie nord du Triangle, entre la RD 317 à l'ouest et l'autoroute du nord à l'est.

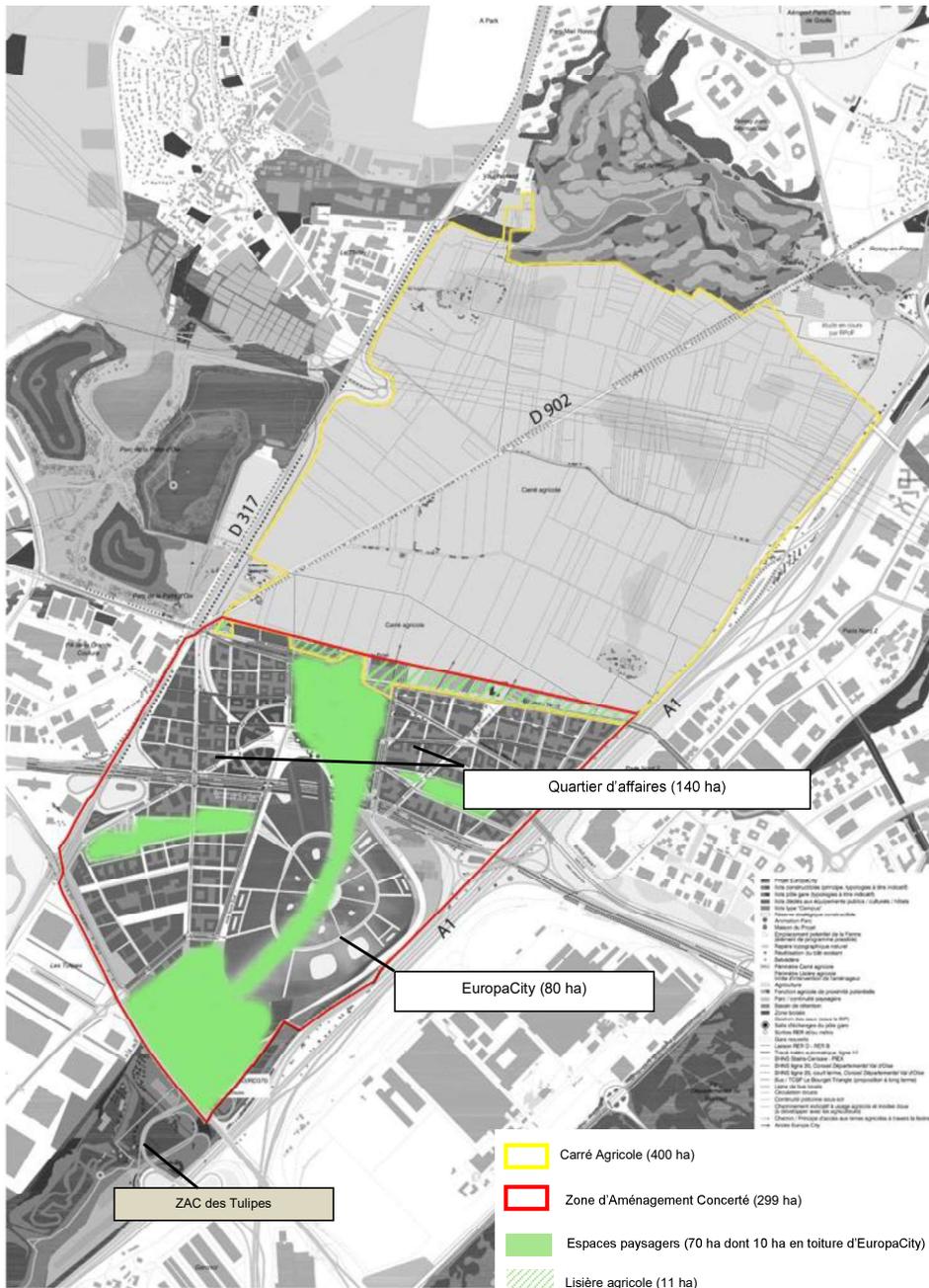
Il a vocation à préserver durablement l'activité productive agricole existante, et permet de valoriser la qualité paysagère de ce site en tant que grand espace ouvert. Plus largement, le carré agricole s'inscrit dans le paysage et la trame des espaces verts et agricoles de la Plaine de France.

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. Le SDRIF encadre également l'urbanisation en la limitant à 300 ha comme rappelé plus haut.

Les orientations du projet visant à pérenniser l'activité agricole portent sur :

- la mise en place d'une **protection réglementaire** de la zone.
- la mise en œuvre d'une **stratégie foncière** afin d'offrir aux exploitants une plus grande visibilité quant au devenir de ces terres agricoles.
- la **gestion des franges** agricoles donnant une affectation claire de cette zone tampon.
- la création d'une **activité agricole à forte valeur ajoutée** pour conforter celle-ci dans son rôle économique.
- le maintien de la fonctionnalité des espaces agricoles à travers une réflexion sur **les accès et les circulations agricoles**.

L'ensemble des éléments composant la ZAC du Triangle et ses limites par rapport au Carré agricole sont synthétisés sur la carte figurant page suivante.



Périmètre de la ZAC, sur plan masse (Güller Güller 2015)

Les différents chapitres de l'étude d'impact sont présentés dans la partie suivante sous forme de tableaux thématiques synthétisant l'état initial du site, les impacts du projet sur l'environnement, ainsi que les mesures compensatoires, de réduction, ou d'accompagnement mises en œuvre.

1. MILIEU PHYSIQUE

ETAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Climat</p> <p>Le climat est de type océanique avec des vents dominants sud-ouest, et ponctuellement nord-est.</p>	<p>Climat</p> <p style="text-align: center;">Impact faible</p> <p>Le projet n'est pas de nature à modifier directement le climat à l'échelle locale ou régionale. Cependant, le projet peut entraîner des variations d'ordre microclimatique. Des modifications du bilan thermique au voisinage du sol peuvent être produites par :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la disparition de zones agricoles et l'artificialisation des sols qui entraînent un réchauffement de l'air ambiant au niveau des sols et une moindre humidité, - la construction de bâtiments qui modifient le couloir des vents et induisent une baisse de l'ensoleillement de l'espace public. <p>Enfin, la circulation accrue de véhicules génère des gaz à effets de serre (CO, CO², COV, N²O ...).</p>	<p>Climat</p> <p>La gestion des eaux pluviales dans la trame urbaine et la présence de végétation (évapotranspiration) contribuent à limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Ces éléments ont été mis en avant dans la stratégie RSE (Responsabilité Sociale et Environnementale).</p> <p>La conception des bâtiments devra prendre en compte l'orientation des bâtiments par rapport au vent et au soleil.</p>
<p>Relief/Topographie</p> <p>La topographie est relativement plane à l'échelle du périmètre du Triangle, mais jouera un rôle important dans l'adaptation du projet au terrain, avec la prise en compte des pentes et des axes de vues.</p> <p>Le périmètre de la ZAC est marqué par une inclinaison du nord-est vers le sud-ouest à prendre en compte pour la réalisation du projet.</p>	<p>Relief/Topographie</p> <p style="text-align: center;">Impact faible</p> <p>Le parti d'aménagement ne modifie pas sensiblement le relief et la topographie de l'espace mais tire parti du dénivelé naturel et des variations topographiques (vallons ...) pour aménager des vues et des panoramas sur le grand paysage : plaine agricole au Nord et agglomération parisienne au Sud.</p> <p>La topographie devient le support de la gestion de la trame bleue et notamment des eaux de pluie. Les bassins de stockage ont été localisés dans les secteurs topographiques les plus bas pour des raisons techniques et esthétiques : pour perturber au minimum le chemin de l'eau et veiller à économiser les déblais et pour des questions de sécurisation et de qualité de l'espace public.</p> <p>Une attention particulière sera apportée à la gestion des pentes, notamment sur les aspects suivants : implantation des bâtiments, accessibilité PMR, gestion des espaces publics, gestion des eaux pluviales...</p> <p>Par ailleurs, les travaux propres aux projets de la liaison RER D – RER B et du métro automatique devraient produire environ 1 375 000 m³ de déblais. Les terres excavées qui ne seront pas remblayées à proximité pourront (sous réserve des autorisations administratives) être mises en dépôt au sud de la continuité paysagère Nord/Sud. Ceci s'inscrit dans une logique de gestion durable des terres, d'équilibre entre déblais et remblais, et permet d'optimiser les ressources du projet du Cœur de Triangle avec celles des infrastructures de transport en commun lourdes. Ces remblais joueront également un rôle d'écran acoustique vis-à-vis de l'autoroute A1 au sud.</p>	<p>Relief/Topographie</p> <p>Les terres excavées qui ne seront pas remblayées à proximité pourront (sous réserve des autorisations administratives) être mises en dépôt au sud de la continuité paysagère nord-sud, en face de la butte des Tulipes, ce qui s'inscrit dans une logique de gestion durable des terres, d'équilibre entre déblais et remblais, et permet d'optimiser les ressources du projet. Les remblais au sud de la continuité paysagère nord-sud joueront également un rôle d'écran acoustique vis-à-vis de l'autoroute A1.</p> <p>La mise en dépôt des terres polluées ne se fera en aucun cas sur cette butte. A noter que le volume de la butte peut être augmenté, au besoin, par les déblais des réseaux ferrés.</p> <p>Par ailleurs, les études de pollution des sols et sous-sols qui seront menées, intégreront une analyse des filières d'évacuation des terres excavées et leurs modalités de stockage, en fonction de l'avancement du projet.</p> <p>Coût mesure d'accompagnement : 2,3M€</p>
<p>Pédologie</p> <p>Le site est situé sur un plateau caractérisé par des sols limoneux épais de bonne qualité pour les grandes cultures et compatible avec la plupart des activités agricoles.</p> <p>Les tests d'infiltration ont révélé une faible aptitude des sols à l'infiltration, qui devra être prise en compte dans les techniques alternatives de gestion des eaux.</p>	<p>Pédologie</p> <p style="text-align: center;">Impact fort</p> <p>Le projet prévoit l'urbanisation de 280 hectares constitués entièrement de terres agricoles limoneuses et donc l'imperméabilisation d'une grande majorité d'entre elles. Cependant, les terres situées dans le carré agricole, hors périmètre ZAC, disposent d'une meilleure fonctionnalité que celles situées plus au sud dans le cœur de Triangle.</p>	<p>Pédologie</p> <p>Dans les 280 ha de nombreux parcs seront aménagés, dont le parc créatif, le parc sud, les parcs sportifs et le parc privé d'EuropaCity, soit 70 ha d'espaces verts au total, avec une partie en toiture végétalisée (EuropaCity). L'imperméabilisation des terres concerne donc 210 hectares sur 280.</p> <p>Une attention particulière devra être apportée à la préservation de la qualité et à l'amélioration de la fonctionnalité des 400 hectares de terres agricoles qui ne sont pas directement impactées par le projet.</p> <p>La trame verte du programme, incarnée notamment par la liaison paysagère, limitera elle aussi l'imperméabilisation des sols.</p>

<p>Géologie</p> <p>Le Triangle de Gonesse se situe sur quatre formations géologiques distinctes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les sables fins de Beauchamp, dont l'épaisseur varie de 8 à 15 m. • Les calcaires de Saint-Ouen, qui peuvent atteindre 5 à 15 m d'épaisseur. • Les limons du Plateau composés d'argiles ou de sables, dont l'épaisseur peut atteindre 3 m. • Les marnes à Pholadomya, dont l'épaisseur peut varier entre 1,5 et 3m. <p>Le principal aquifère est constitué par les calcaires lutétiens et les sables yprésiens.</p>	<p>Géologie</p> <p style="text-align: center;">Impact faible</p> <p>Le projet d'aménagement n'a pas d'incidence sur les formations géologiques du sous-sol.</p>	<p>Géologie</p> <p>Le Sous-sol possède un potentiel de géothermie à Très Basse Energie qui représente une production de chaleur de 3,3 MWh/an, et une production de froid de 2,7 MWh/an.</p> <p>Le potentiel de la géothermie Basse Energie représente une production de chaleur de 72,6 GWh/an.</p> <p>Des solutions de développement de pompes à chaleur géothermique (individuelles), et éventuellement l'alimentation directe d'un réseau de chaleur sont donc envisageables.</p> <p>Voir aussi le Chapitre Energie.</p>
<p>Hydrogéologie</p> <p>Au niveau du secteur d'étude, le toit de la nappe se situe aux alentours de 61 m NGF. <i>Le bas du versant sous le Triangle de Gonesse et le fond de vallée sont classés en risque d'inondation par remontée de nappe.</i></p> <p>Les principaux aquifères au droit du site sont représentés par les horizons de l'Eocène supérieur et celui de l'Eocène moyen et inférieur. <i>Le principal aquifère est constitué par les calcaires lutétiens et les sables yprésiens.</i></p>	<p>Hydrogéologie</p> <p style="text-align: center;">Impact fort</p> <p>Le projet n'aura pas d'incidence négative sur le milieu hydrogéologique du Triangle de Gonesse.</p>	<p>Hydrogéologie</p> <p>Afin de prévenir le risque d'inondation identifié sur le secteur de projet, le schéma directeur des eaux pluviales repose sur une recherche de réduction des taux de ruissellement, grâce à la mise en place d'un circuit permettant de ralentir les débits d'écoulement et de favoriser l'infiltration diffuse dans les parcs inondables.</p> <p>En termes de gestion à long terme des eaux de pluie, un entretien régulier, adapté, tant sur les ouvrages enterrés que les ouvrages destinés à de l'infiltration, sera assuré.</p>

Hydrographie

Il n'y a pas de réseau hydrographique superficiel présent sur le site, mais un ruissellement excédentaire lors de fortes pluies, est possible.

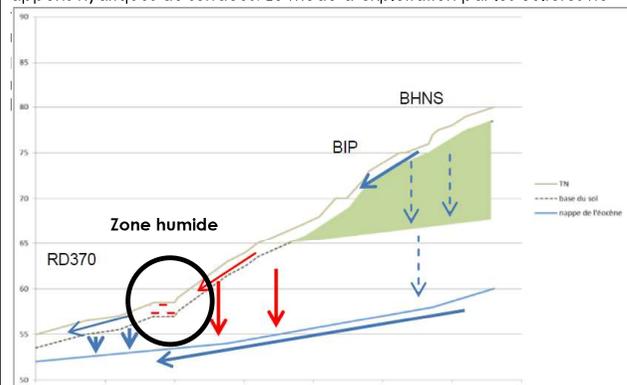
Aucune zone de captage d'eau potable n'est présente sur le périmètre de l'opération.

Zones humides

La carte des enveloppes d'alerte potentiellement humides établie par la DRIEE (en vert sur la carte ci-dessous) met en évidence une enveloppe de Classe 3, c'est-à-dire à une « zone pour laquelle les informations existantes laissent présager une forte probabilité de présence d'une zone humide, qui reste à vérifier et dont les limites sont à préciser ».

L'étude faune flore réalisée sur une année complète n'a pas permis d'identifier de zone humide. Dans le cadre d'une étude pédologique diligentée par l'EPA Plaine de France, et malgré l'importance de la zone à investiguer (en rouge sur la carte ci-dessous), seuls 8 sondages sur les 87 effectués ont fait apparaître l'existence de sols humides. Il n'a finalement été constaté qu'une zone de faible dimension (en bleu sur la carte), soit 3,5ha sur les 66ha que constituent l'aire d'étude et sur les 299ha que constitue la ZAC. Cette zone humide relictuelle et fortement dégradée est localisée sur la carte présentée page suivante.

Cet état de dégradation s'explique par l'amputation des voies de cheminements de l'eau liée aux aménagements anciens (réalisation du BIP au Nord, remblais de l'A1 et de ses voies d'accès à l'Est, création de la RD370 au Sud et par la récupération d'une grande partie des eaux de pluie du site via des bassins situés à l'Ouest) qui n'ont cessé de diminuer les apports hydriques de surfaces. Le mode d'exploitation par les cultures ne



Ainsi, compte tenu de l'urbanisation passée et sans intervention, cette zone pourrait être amenée à déperir dans un scénario au fil de l'eau.

Hydrographie

Impact fort

Globalement, le projet entraîne une augmentation des surfaces imperméabilisées, et donc du ruissellement des eaux pluviales.

Zones humides

Au regard de la localisation de la zone humide relictuelle et par rapport au projet du Triangle de Gonesse, plusieurs impacts ont été identifiés.

Impacts surfaciques

Le projet, en l'état actuel, impacte à 100 % la surface de la zone humide (hors zones de chantier).

Impacts sur la fonctionnalité de la zone humide

Concernant les fonctions écologiques, les impacts sont étudiés dans la partie faune/flore (cf. Chapitre 3, 3. Le Milieu Naturel et paysager, impacts cumulés sur la flore et la faune, p.). Il est ici rappelé que le chapitre 3.3 conclue à un enjeu écologique faible et un impact faible sur les fonctions écologiques.

A ce jour, les fonctions biodiversité de la zone humide relictuelle sont quasiment nulles. En effet, les inventaires écologiques, menés entre 2012 et 2013 par le bureau d'étude Ecosystèmes, révèlent que le site est dépourvu d'habitats de refuges (haies, prairies, etc.) et concentre une faune banale à la recherche de nourriture. Par conséquent, les impacts du projet sur la biodiversité sont relativement faibles.

Concernant la fonction « eau », la zone identifiée est située à la confluence de deux vallons secs : l'un entièrement naturel et fortement contraint depuis la création du Boulevard du Paris (BIP), l'autre à l'est fortement perturbé par l'A1 et le BIP au nord. À la confluence de ces deux vallons, il existe une topographie marquée par un large replat et des sols peu drainants alimentés par les matériaux glissés depuis les limons des plateaux (marnes à Pholadomyes). La concordance de ces éléments constitue un niveau peu perméable, situé au-dessus de l'édifice marnésien, lui-même constitué par les sables de Monceau puis le calcaire de Saint-Ouen.

Enfin, le cheminement de l'eau est aujourd'hui amputé par la présence de nombreux aménagements anciens (les remblais de l'A1 et de ses voies d'accès à l'Est, la réalisation du BIP au Nord et de la RD370 au Sud) qui n'ont cessé de diminuer les apports hydriques de surfaces. L'occupation actuelle de la zone sur le replat ne favorise pas le stockage des eaux et les sols, de composition peu perméable, rendent les infiltrations difficiles.

Impacts cumulés du Triangle de Gonesse – Ligne 17

Les emprises de la Ligne 17 ne se situent pas sur la zone humide avérée du Triangle de Gonesse. La Ligne n'a donc pas d'effet cumulé sur la zone humide de la ZAC.

Hydrographie

Un schéma directeur de gestion des eaux pluviales est mis en place sur le Triangle de Gonesse. Plusieurs dispositions ainsi que la mise en place d'un circuit des eaux permettront de ralentir les débits d'écoulement et de favoriser les infiltrations diffuses dans les parcs inondables.

Un réseau de rigoles, noues, caniveaux, éventuellement canaux, visant à collecter les eaux pluviales et à les conduire dans les zones de rétention temporaire et d'infiltration, sera mis en place sur l'ensemble du site.

Ces cheminements d'eau dans le Carré agricole, reprendront la trame de rigoles existantes et s'appuieront sur le parcellaire existant.

Ce schéma de gestion des eaux de ruissellement s'articulera avec le scénario retenu pour la zone humide.

Coût mesure de réduction : 7,8M€

A ce stade du projet, trois scénarii sont envisagés pour la zone humide, scénarios traduisant la méthode éviter/réduire/compenser, et permettent de dimensionner le besoin compensatoire et sa faisabilité :

- Scénario 1 : évitement total de la zone humide et préservation de son fonctionnement par la pérennité de son alimentation en eau - Maintien de la zone humide surfacique, maintien pérenne de l'alimentation superficielle articulée avec une zone tampon pour l'infiltration des eaux, modification de l'occupation du sol de la zone humide : restauration d'habitats prairiaux et gestion écologique du site afin d'augmenter la fonctionnalité du milieu conservé
- Scénario 2 : évitement partiel de la zone humide (mais maintien à minima de 50 % de la surface) avec la préservation de son fonctionnement par la pérennité de son alimentation en eau : Maintien de 50 % de la zone humide existante articulée avec une zone tampon pour l'infiltration des eaux et un déversoir articulé avec la création de zones humides (réseau de mares et zones humide de 1,75 ha d'un seul tenant)
- Scénario 3 : destruction totale ou à plus de 75 % de la zone humide. Recréation d'une zone humide à minima de 150% d'un seul tenant **avec des fonctions accrues** au sein d'un parc paysager, récréation d'un vallon avec des habitats humides avérés dans le plan de gestion des eaux du projet impactant directement la zone humide.

Ces scénarios restent à étudier, mais il apparaît d'ores et déjà que les deux premiers scénarios prévoyant le maintien de la zone contraignent l'organisation du projet et son fonctionnement.

Le dernier scénario est privilégié pour le traitement de la zone humide. En effet ce dernier permet d'envisager la reconstitution d'une zone humide de meilleure qualité écologique dans le parc Sud et de plus grande ampleur, avec un rôle de régulation des eaux pluviales et un meilleur projet de biodiversité. Le dernier scénario est permis par le projet paysager dans son état actuel.

Coûts des mesures de réduction et d'accompagnement intégrés au sein des coûts prévisionnels de réalisation des espaces publics et espaces verts : 90M€

Archéologie

La zone du Triangle de Gonesse renvoie aux sites protohistoriques, antiques et médiévaux.

Archéologie

Le Triangle de Gonesse est situé en zone de saisine obligatoire, définie par La Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC).

Concernant les impacts cumulés potentiellement avec la ligne 17 Nord, l'étude d'impact de la ligne 17 note que :

- sur le Triangle de Gonesse, une Zone de Présomption de Prescription Archéologique est rencontrée ;
- l'enjeu du secteur de Gonesse est faible car les Zones de Présomption de Prescription Archéologique sont soit situées à la marge du fuseau soit disposent d'un seuil de surface aménagée ;
- les impacts sur le patrimoine ne concernent que la phase chantier ;
- le fait que la Ligne 17 Nord soit en partie souterraine est une mesure d'évitement d'impacts sur le patrimoine archéologique ;
- le risque d'atteinte aux vestiges archéologiques peut être évalué uniquement sur la base des données archéologiques connues. Le tableau ci-dessous recense les vestiges connus et les zones où la présence de patrimoine archéologique est suspectée et interfère avec des composants du projet ou des zones de travaux ;

Type de vestiges / commune	Elément du projet recoupant la zone
Vestige n°93 030 007 / Le Blanc-Mesnil / Dugny / Bonneuil-en-France	Ligne en souterrain (tunnel)
Site protohistorique, antique et médiéval / seuil 250 m ² / Gonesse	Ligne en souterrain (tunnel) et zone de travaux liée à la gare Triangle de Gonesse

Extrait du tableau des données archéologiques connues. Source : Etude d'impact, ligne 17 Nord du Grand Paris Express, Société du Grand Paris.

- en l'état des connaissances du patrimoine archéologique, les impacts résiduels induits par le projet ne peuvent être quantifiés ;
- en phase d'exploitation, aucun impact n'interviendra sur le patrimoine archéologique, car aucun mouvement de sol ou de sous-sol ne sera lié au projet.

Archéologie

En coopération avec la DRAC, une procédure d'archéologie préventive devra être mise en place, permettant de définir précisément les secteurs qui devront faire l'objet d'un diagnostic, puis de fouilles éventuelles, et de préciser les impacts cumulés avec la Ligne 17 Nord.

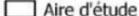


Zones humides

EPA Plaine de France



Etude agro-déologique

-  Aire d'étude
-  Enveloppe d'alerte de classe 3
- Zones humides
-  Zones humides



Habitats naturels : EPA Plaine de France - Tous droits réservés - Sources : : Ecosystèmes (2013), Cartographie : Biotope, 2015



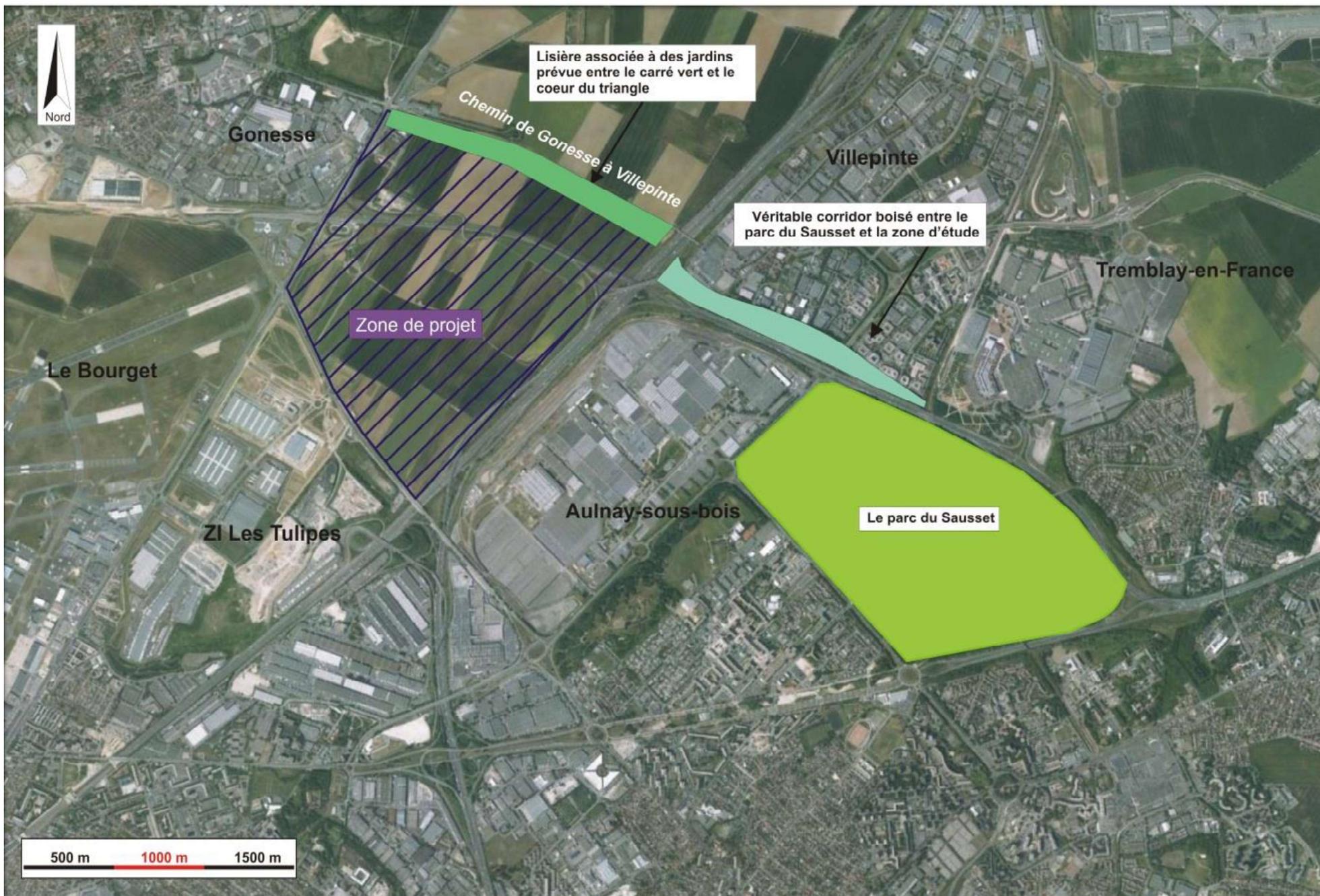
2. MILIEU NATUREL ET PAYSAGER

ETAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, ET D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Paysage</p> <p>Le Triangle de Gonesse représente un espace de transition dans le grand paysage, aux franges de l'agglomération parisienne et ouvert au nord sur de grands espaces à dominante agricole.</p> <p>Son environnement paysager immédiat est très morcelé, sans cohérence. Il est cerné par des zones d'activités et de grandes infrastructures de transport. Son caractère agricole actuel forme une coupure de plus dans cet ensemble hétéroclite.</p> <p>D'où un enjeu à la fois de préservation de l'activité agricole, mais aussi de recherche de cohérence fonctionnelle et de lisibilité dans ce secteur à forts enjeux économiques et de transports.</p> <p>L'importance des transitions, du traitement des franges, requièrent aussi à ce titre une attention soutenue.</p>	<p>Paysage</p> <p style="text-align: center;">Impact fort</p> <p>Le paysage agricole de ce territoire de la Plaine de France sera modifié par l'urbanisation de 280 ha de terres agricoles.</p> <p>L'ambiance souhaitée dans le projet est un cadre urbain dense, mais limité dans ses hauteurs par la réglementation aéronautique, et très paysagé, qu'il s'agisse de l'aménagement de la continuité paysagère nord-sud ou bien de la création des parcs sportifs venant nourrir la trame verte du projet.</p>	<p>Paysage</p> <p>Le projet conserve 400 hectares de terres agricoles au nord du Triangle. Les espaces verts occuperont 70 ha soit environ 25% de la surface du projet (280 ha).</p> <p>La continuité paysagère nord-sud assure un environnement de haute qualité, en liaison directe avec le carré agricole, la gare et jusqu'au buttes des Tulipes. Cette continuité paysagère pourra à terme participer à la mise en réseau des parcs existants sur le territoire. L'inclinaison du plateau sera utilisée comme support d'une trame paysagère optimisée, offrant une connexion visuelle entre Paris et les paysages agricoles du nord de l'Île-de-France.</p> <p>La lisière agricole viendra créer un front agricole marquant la limite franche de l'urbanisation et le début de l'emprise du Carré agricole.</p> <p>Coûts des mesures de réduction et d'accompagnement intégrés au sein des coûts prévisionnels de réalisation de ces espaces : 90M€</p>
<p>Végétation</p> <p>Les habitats décrits sont d'une valeur patrimoniale faible en raison de la forte dégradation qui pèse sur chacun d'eux. Que ce soit du seul habitat forestier (Bois de Vaudherland) aux friches (sous ses formes diverses), la qualité de ces habitats demeure faible.</p> <p>Les habitats rendent compte des activités humaines, très prégnantes dans la zone d'étude. L'activité agricole s'applique à l'essentiel de la surface (grandes cultures et maraîchage). La faible surface où s'exprime naturellement la végétation correspond à celle du bois de Vaudherland, aux friches des abords routiers et autoroutiers et des chemins agricoles. Le secteur à la naturalité la plus forte est le Vallon de Vaudherland, soit la partie nord de la zone d'étude avec le maintien d'une zone boisée semi-naturelle. Installée sur le versant nord du plateau, elle garde en partie les origines d'un boisement de la chênaie-frênaie-charmaie dégradée mais maintenue probablement par le circuit de promenade.</p> <p>La qualité phytoécologique des habitats qui est faible ne montre aucune originalité particulière.</p>	<p>Végétation et flore</p> <p style="text-align: center;">Impact modéré</p> <p>L'impact sera très faible car les espèces dans leur quasi-totalité ne représentent pas d'intérêt patrimonial, et parce que les habitats sont dans l'ensemble déjà très dégradés.</p> <p>Seuls quelques individus non protégés dont les populations ne sont aujourd'hui pas menacées risquent de disparaître en raison du projet.</p> <p>Les deux plantes rares relevées sur la zone ne forment pas de faciès (ensemble d'espèces caractéristiques au site et à son écosystème) : l'impact sera donc très faible.</p> <p>La phase chantier, qui est la plus impactante pour la faune et la flore va débiter par la suppression des végétaux : coupe d'arbres et débroussaillage des haies formées et des haies anciennement plantées.</p> <p>Impacts cumulés temporaires pour la végétation et la flore</p> <p>La consommation d'espace entraîne la destruction du sol qui remettra en cause le support de la flore et de la végétation. Les chantiers qui sont marqués par des allées et venues de camions entraîneront un brassage des graines entraînant le développement de plantes invasives. Lorsque plusieurs chantiers sont ouverts simultanément, le risque de contamination des chantiers peut devenir beaucoup plus important par croisements des camions de chantier sur un tronçon commun. C'est un impact cumulé qui peut avoir de l'importance si des mesures ne sont pas prises comme par exemple la mise en place d'un suivi des plantes invasives.</p> <p>Impacts cumulés permanents pour la végétation et la flore</p> <p>La suppression des terres agricoles (matrices ou sous-trame) et des corridors est l'impact cumulé majeur pour tous les projets connus. Elle entraîne une diminution des échanges par coupure des corridors que faisaient les chemins enherbés, par exemple.</p>	<p>Végétation et flore</p> <p>La continuité des corridors biologiques pourra être assurée en conformité avec le SDRIF, d'une part avec la lisière agricole prévue en transition avec le Carré agricole au nord du projet et d'autre part avec la création d'un corridor boisé à l'Est de la zone de projet sur le territoire de la commune de Villepinte le long de la Francilienne.</p> <p>La lisière et le corridor formeront le maillon entre les boisements des parcs de Gonesse et ceux du Sausset.</p> <p>Les travaux d'élagage et de débroussaillage devront être effectués en hiver. Aucune intervention ne devra avoir lieu entre mars et juillet afin de respecter les périodes de nidification des oiseaux. Si les travaux de débroussaillage sont effectués en période de reproduction, un écologue agréé viendra vérifier la présence ou non de nids dans la zone concernée par les travaux. Un dossier au Conseil national de la Protection de la Nature sera déposé le cas échéant.</p> <p>Il n'est pas nécessaire de prévoir d'autres mesures compensatoires pour la flore et la végétation.</p> <p>Coûts de certaines mesures de réduction d'accompagnement, et d'évitement intégrés au sein des coûts prévisionnels de réalisation de ces espaces : 50M€</p>
<p>Flore</p> <p>La flore, composée de 228 espèces, est pour la plupart commune, à 90% du cortège floristique total.</p> <p>La flore se réfugie dans des espaces restreints fortement modifiés par les activités humaines, et est donc de fait dégradée.</p> <p>Une espèce figure sur la liste rouge régionale : l'Anémone fausse renoncule.</p> <p>Il n'y a pas de plantes protégées.</p>		

<p>Faune</p> <p>Trente-quatre oiseaux peuplent le plateau durant la période hivernale. Les oiseaux y viennent pour des raisons trophiques². Les oiseaux les plus nombreux sont les Vanneaux huppés, les Pigeons ramiers et les Mouettes rieuses. Le plateau est une aire favorable à l'hivernage des oiseaux.</p> <p>Quarante-cinq espèces d'oiseaux nicheurs sont observées sur la zone d'étude. Trente-huit sont protégées en France.</p> <p>Les espèces d'insectes observées sont des espèces communes et largement représentées en Ile-de-France. Seule la présence confirmée de la mante religieuse présenterait un intérêt réel pour la préservation de ce type de faune et pourra nécessiter un dossier CNPN.</p> <p>Le lézard des murailles, espèce protégée, est visible surtout autour de la friche industrielle du Triangle de Gonesse et pourra aussi nécessiter l'élaboration d'un dossier CNPN.</p> <p>Les Mammifères ne sont pas les espèces animales les plus diversifiées du plateau en raison de la faible surface à caractère sauvage. Néanmoins les espèces communes voire anthropophiles sont bien présentes.</p>	<p>Faune : différences d'impacts selon les espèces</p> <p>Amphibiens : L'impact sur les amphibiens peut être considéré comme nul.</p> <p>Reptiles : le Lézard des murailles est présent et son biotope sera détruit, alors que cette espèce relève d'une protection de portée nationale.</p> <p>Insectes : Au niveau du pont sur la RD170, la Mante religieuse a été observée. La Mante religieuse est une espèce protégée de portée régionale. La destruction de son habitat entraînera sa disparition. Elle doit être protégée.</p> <p>Les autres espèces d'insectes ne présentent pas de caractères particuliers de conservation d'habitats.</p> <p>Pour toute espèce protégée ou habitat d'espèce protégée en vue d'être détruit, un dossier de demande de dérogation exceptionnelle de destruction d'habitat, et/ou de déplacement d'espèces animales protégées au titre des articles L.411-1 et L.411.2 du Code de l'Environnement est à requérir. Deux types de document seront à produire : une demande de dérogation pour destruction de site et une demande de déplacements d'espèces.</p> <p>Les espèces les plus touchées par l'urbanisation seront les oiseaux migrateurs, notamment en raison de l'éclairage nocturne. La destruction des champs cultivés va condamner la nidification et l'aire d'alimentation des oiseaux. Les nombreuses plantations placées autour des bâtiments laissent craindre des risques de collision avec des éléments vitrés pour les oiseaux.</p> <p>Les mammifères nocturnes seront perturbés par l'éclairage artificiel. La petite faune verra l'espace nécessaire au cycle de développement réduit. Les mammifères de grande taille s'affranchiront facilement des changements.</p> <p>Impacts cumulés temporaires pour la faune</p> <p>Les impacts pour la faune sont principalement la diminution de l'espace trophique, la disparition des sites de nidification pour les espèces caractéristiques, et le dérangement pour les espèces les plus sensibles.</p> <p>Ces impacts s'ajoutent à tous les autres impacts des projets connus. Une faune plus banale composée des oiseaux des parcs, des espaces verts et des centres urbains s'organisera aux dépens des espèces moins urbaines qui devront trouver d'autres espaces en périphérie des aménagements.</p> <p>Plus précisément en termes d'impacts cumulés avec les travaux de la Ligne 17 Nord, sur les 200 ha d'emprise du chantier de la ZAC, 7 ha sont directement liés au projet de la Ligne 17. Ce sont à la fois des terres agricoles et des friches arbustives et herbacées. Les impacts cumulés concernent des oiseaux inféodés aux terres agricoles (le Vanneau huppé), et certaines espèces inféodées aux friches herbacées et arbustives (insectes : Grillon d'Italie, Conocéphale gracieux et Mante religieuse ; reptiles (Lézard des murailles) ; des oiseaux (dont la Linotte mélodieuse).</p> <p>La fragmentation du territoire est augmentée par la Ligne 17, ce qui diminue les capacités de déplacement des espèces.</p> <p>Le niveau de l'impact cumulé est toutefois réduit, dans la mesure où les espèces régulières des parcs départementaux Georges Valbon et du Sausset (en limite Ouest et Est du périmètre) ne sont pas inféodés aux espaces de la ZAC.</p> <p>Impacts cumulés permanents pour la faune</p> <p>Sans compensation, les effets cumulés spontanés sur les animaux seraient les suivants : les espèces animales cosmopolites se développeraient au détriment des espèces caractéristiques. Les premières se développeront plutôt sur des nouveaux espaces au gré des aménagements. Les espèces caractéristiques (oiseaux mammifères) des zones agricoles tendront à disparaître.</p> <p>En supprimant les espaces de vie des êtres vivants, la faune est contrainte de se réorganiser en recherchant de nouveaux espaces déjà occupés par des populations en place. A moins que les mesures compensatoires ne prévoient des habitats de substitution.</p>	<p>Faune</p> <p>Le plan d'action européen énonce des mesures de conservation pour la restauration des populations nicheuses telles que le Pluvier doré. La lisière agricole du Triangle de Gonesse jouera un rôle peu attractif pour le Pluvier doré, qui préfère les zones ouvertes.</p> <p>Les mesures compensatoires principales concernant le Cochevis huppé se caractérisent par l'amélioration des zones agricoles et le maintien de friches comme réservoirs de biodiversités, bien que la probabilité d'y voir se développer des nidifications soit faible. Malgré l'urbanisation du Triangle de Gonesse, son maintien dans les environs de la ZAC est acquis, compte tenu de la préservation d'une superficie importante de terres agricoles dans le cadre du projet (le « Carré Agricole ») et de la proximité de friches présentant une valeur écologique.</p> <p>La compensation vise également les espèces protégées : le Lézard des murailles, les oiseaux (passereaux) et la Mante religieuse.</p> <p>L'idée prévalant à la recherche de compensation est d'exploiter la lisière qui forme une masse végétale importante. Il semble judicieux de se concentrer sur un seul espace suffisamment important afin d'assurer un bon fonctionnement naturel et permettre la reconstitution des habitats. Ceci à la place de lieux dispersés.</p> <p>Un exemple de compensation pourrait être une gestion différenciée de certains espaces, basée sur des fauches une fois tous les deux ou trois ans (selon le développement de l'herbe) et jamais sur la totalité de la parcelle réservée mais sur un tiers seulement. Ceci dans le but de ne pas détruire tout l'espace réservé à la Mante religieuse. Ce même espace peut servir au Lézard des murailles en installant des blocs rocheux et du sable grossier, voire un muret fait de cavités pour abriter le Lézard. Ces rochers devront avec le temps être dissimulés par des herbes.</p> <p>Par ailleurs, les travaux d'élagage et de débroussaillage doivent être effectués en hiver. Aucune intervention ne devra avoir lieu entre mars et juillet afin de respecter les périodes de nidification des oiseaux.</p> <p>Si les travaux ont malgré tout lieu au cours de cette période, la présence d'un écologue sera nécessaire pour vérifier la présence de nids. Si celle-ci est constatée, un dépôt de dossier au Conseil national de la Protection de la Nature devra être engagé.</p> <p>Le bâti sera adapté pour la faune, notamment avec des abris. Des plantations à faible distance et des verres anticollision seront mis en place pour les oiseaux.</p> <p>L'éclairage nocturne sera réduit et optimisé.</p> <p>Coût mesure de réduction et mesures compensatoires : 3,5M€</p>
<p>²Qui concerne l'alimentation.</p>		

<p>Zonages écologiques</p> <p>Le périmètre d'étude du Triangle de Gonesse n'est pas couvert par des zonages écologiques spécifiques. Cependant, se situent à proximité :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un périmètre ZNIEFF - le périmètre Natura 2000 « site de Seine Saint Denis », composé du parc Georges Valbon et parc du Sausset, avec définition d'une Zone de Protection Spéciale au titre de la Directive Oiseaux. <p>Une zone humide de classe 3 par ailleurs suspectée par la DRIEE « probabilité de zone humide » (voir plus haut, volet Hydrographie).</p>	<p>Zonages écologiques</p> <p style="text-align: center;">Impact faible</p> <p>Dans la mesure où les ZNIEFF ne se situent pas dans la zone de projet, ce dernier n'a pas d'incidence temporaire et permanente sur le peuplement d'oiseaux, de flore et sur les habitats ZNIEFF.</p> <p>Concernant les deux sites Natura 2000 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'éloignement du parc Georges Valbon garantit l'absence d'incidence du projet sur les espèces et habitats ayant motivé la désignation du site. - Le parc du Sausset présente un habitat bien plus adapté que la zone de projet (peu de nidification possible). Cela laisse donc supposer que le projet aura peu d'incidence sur la flore et la faune du parc. Néanmoins, afin de minimiser les impacts potentiels sur les espèces qui viendraient du parc pour s'alimenter dans la zone de projet, le carré agricole fera office d'aire de substitution. <p>L'avis de l'Autorité environnementale pour la Ligne 17 Nord pointe le risque de perturbation des eaux souterraines, et l'incidence possible sur les milieux naturels dont les plans d'eau du site Natura 2000.</p> <p>Par ailleurs sur notre site, la zone humide est impactée. Voir plus haut volet Hydrographie.</p>	<p>Zonages écologiques</p> <p>Les travaux ne porteront pas atteinte à la conservation des sites et des espèces présents dans les ZNIEFF. Le zonage du ZNIEFF ne requiert pas de protection particulière.</p> <p>Le projet du Triangle de Gonesse a pris en compte l'ensemble des zonages de protections et d'inventaires environnementaux connus afin de minimiser au maximum les effets du projet. Les travaux ne porteront pas atteinte à la conservation des espèces des deux sites, par conséquent aucune mesure compensatoire n'est nécessaire.</p> <p>Néanmoins, afin de minimiser les impacts potentiels sur les espèces qui viendraient du parc du Sausset pour s'alimenter dans la zone de projet, le carré agricole fera office d'aire de substitution.</p> <p>Aucune trame verte et bleue ne traverse la zone du projet, aucune mesure particulière n'est donc nécessaire.</p>
	<p>Globalement sur les impacts cumulés.</p> <p style="text-align: center;">Impact modéré</p> <p>A l'occasion des impacts sur les milieux naturels, un recensement des Avis de l'Autorité environnementale a été mené sur des projets récents : Ligne 17 nord, CDT, différentes ZAC et autres projets.</p> <p>L'avis rendu sur la Ligne 17 Nord du Grand Paris (2 déc. 2015) est celui qui entre le plus en résonance avec le projet du Triangle de Gonesse avec les recommandations portant sur le traitement du bruit, des déblais, des eaux souterraines, de la zone Natura 2000, du paysage. Les impacts cumulés potentiels, dans l'espace et dans le temps sont en effets nombreux et doivent être appréhendés ensemble.</p> <p>Pour les autres avis, ils présentent un caractère assez hétérogène et le volet biodiversité demeure assez secondaire. Il n'est donc pas possible sur cet aspect de pouvoir appréhender les impacts cumulés d'une manière rigoureuse.</p> <p>Une conclusion apparaît clairement pour ces autres avis : la réalisation successive de projets d'urbanisation proches les uns des autres est plus favorable à l'environnement que des réalisations simultanées, plus brutales dans leurs effets de destruction des milieux naturels.</p>	

<p>SRCE</p> <p>A l'échelle régionale de la carte de la trame verte et bleue des départements de Paris et de la petite couronne, la zone d'étude est parcourue par une liaison reconnue pour l'intérêt écologique. Il s'agit des liaisons des oiseaux du Parc de la Sausset au gagnage sur la partie sud de la zone d'étude.</p> <p>A l'échelle locale, et même si la trame verte et bleue au niveau régional (100 000^{ème}) n'a pas montré de corridors majeurs, au niveau local, des corridors ont été définis dans la zone de projet.</p> <p>Il s'agit des corridors biologiques qui sont caractérisés uniquement par les chemins agricoles et par les annexes des routes et autoroutes. La qualité écologique de ces corridors n'est pas optimale et sont dépendants des aménagements routiers ou des assolements des cultures pour les chemins agricoles. Mais ce sont des linéaires qui se détachent de la trame « champ cultivé ».</p> <p>Il n'y a pas de réservoir de biodiversité dans la zone de projet.</p>	<p>SRCE</p> <p>Au plan régional, la zone de projet se situe hors contexte de corridors écologiques majeurs au niveau local. Le SRCE signale dans une cartographie générale des trames vertes et bleues des départements de Paris et de la petite couronne, une unité fonctionnelle écologique qui débute au parc du Sausset et qui s'arrête au milieu de la zone du triangle. Cette unité prouve qu'une liaison est présente entre ces deux stations. Pour certaines espèces animales, l'autoroute A1 reste une barrière infranchissable.</p> <p>La zone de projet n'impacte pas les éléments constitutifs de la Trame verte et bleue d'Ile-de-France, que ce soit au titre de la cohérence nationale des zonages réglementaires, qu'au titre des espaces naturels importants pour la biodiversité.</p> <p>Au plan local, le projet concerne un espace entier non divisé ne fragmentant pas les espaces cultivés. Les espaces prairiaux ne sont pas touchés car toute la surface est occupée par des champs cultivés. Les seuls espaces prairiaux sont les délaissés des infrastructures (échangeurs).</p> <p>Face aux milieux urbains, les corridors de la zone de projet ne sont pas connectés à d'autres corridors en périphérie de la zone de projet. En fait ils ne correspondent qu'à des annexes d'infrastructure mais à aucun corridor « naturel ».</p>	<p>SRCE</p> <p>Les mesures compensatoires prévoient, dans la partie Nord du projet (contact avec le Carré Agricole), la création d'une lisière suffisamment large et composée de lisières de jardins, etc. Cette lisière portée sur la carte est située en face d'une surface semi-ouverte prairie/semi-boisée située sur le territoire de la commune de Villepinte le long de la Francilienne.</p> <p>Cette surface se connecte au parc du Sausset mais elle est interrompue dans sa structure par l'autoroute A1. La lisière va donc constituer le maillon qui assure le fonctionnement entre les boisements des parcs de Gonesse et des grands espaces sur le Tanlay et ceux du Sausset.</p> <p>Cf. Carte 1 page suivante : Effet positif sur les corridors biologiques. Source – ECOSYSTEMES d'après Google Earth.</p> <p>La lisière doit prendre une forme sauvage sur son côté « carré agricole » et la forme plus urbaine (avec des essences en conséquence) sur son côté « cœur du triangle ». La partie en contact avec les espaces cultivés devra être construite de manière progressive. Cela permettrait de mettre en place toutes sortes d'habitats qui pourraient fonctionner naturellement. Pour que cette lisière fonctionne comme un vrai corridor biologique il faudra lui apporter des éléments naturels (bonne préparation du sol, espèces plantées autochtones, gestion intégrée, fréquentation limitée..., qui seront les catalyseurs d'une véritable synergie : rural et urbain.</p>
---	--	--

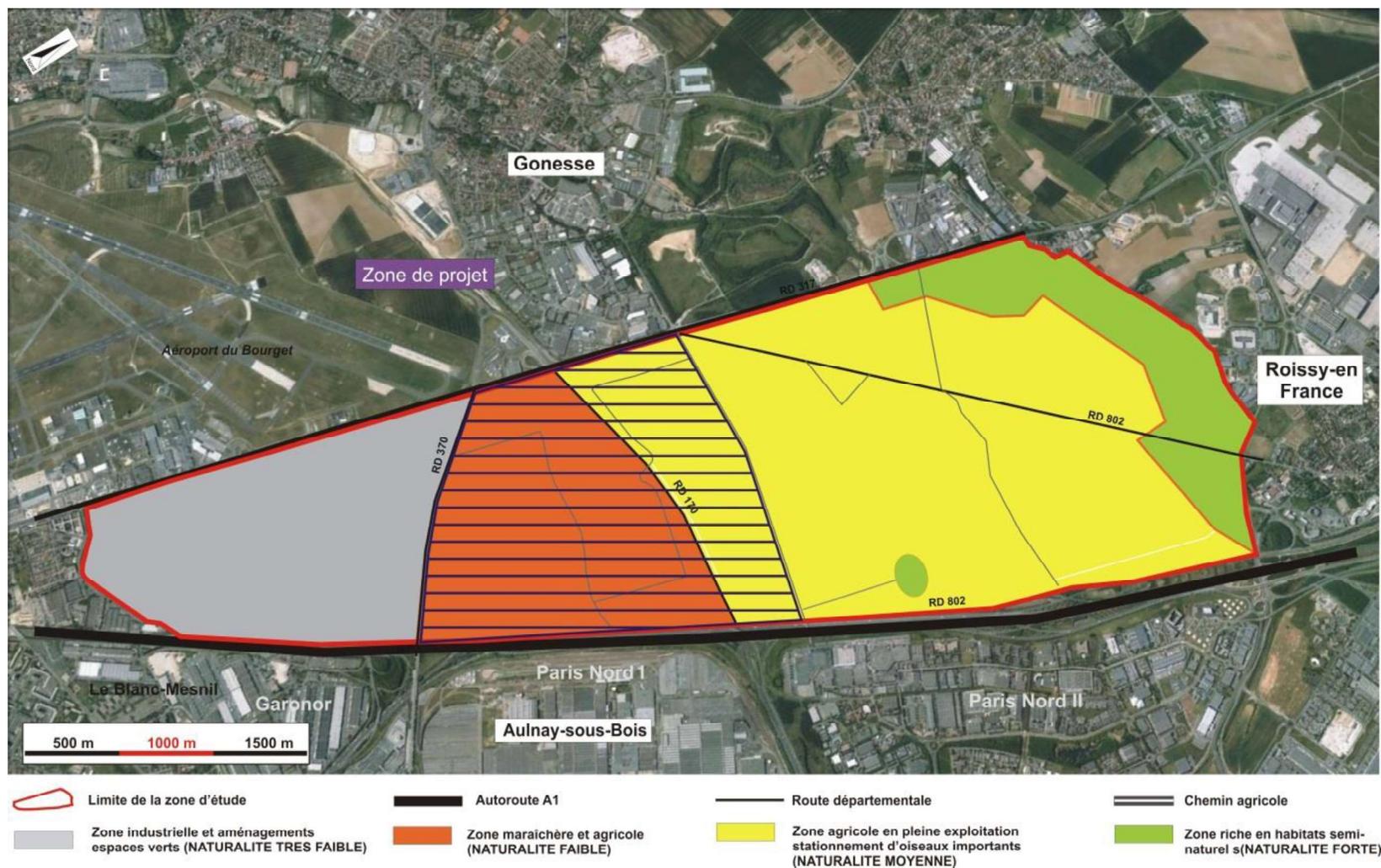


Carte 2 : Effet positif sur les corridors biologiques. Source – ECOSYSTEMES d'après Google Earth.

Le milieu naturel est globalement peu sensible puisque tous les habitats sont déjà fortement dégradés. C'est la consommation d'espace qui constitue le principal enjeu dans le cadre du projet.

La zone d'étude peut être divisée en quatre zones :

- **Niveau 1 - naturalité très faible** (en gris sur la carte) : tout l'espace a été transformé en une zone industrielle.
- **Niveau 2 - naturalité faible** (en orange) : zone à la fois agricole et maraîchère mais aussi avec quelques habitations et activités de petite taille.
- **Niveau 3 - naturalité moyenne** (en jaune) : cet espace correspond à un espace agricole important traversée par des secteurs humides, mais dépourvu d'éléments naturels. Tout l'espace est voué à la grande culture gérée de manière intensive. Cet espace est peu intéressant sur le plan botanique. Il est en revanche d'intérêt ornithologique durant les périodes automnale et hivernale.
- **Niveau 4 - naturalité forte** (en vert) : cet ensemble représente de vastes surfaces favorables aux insectes et insectivores mammifères et oiseaux.

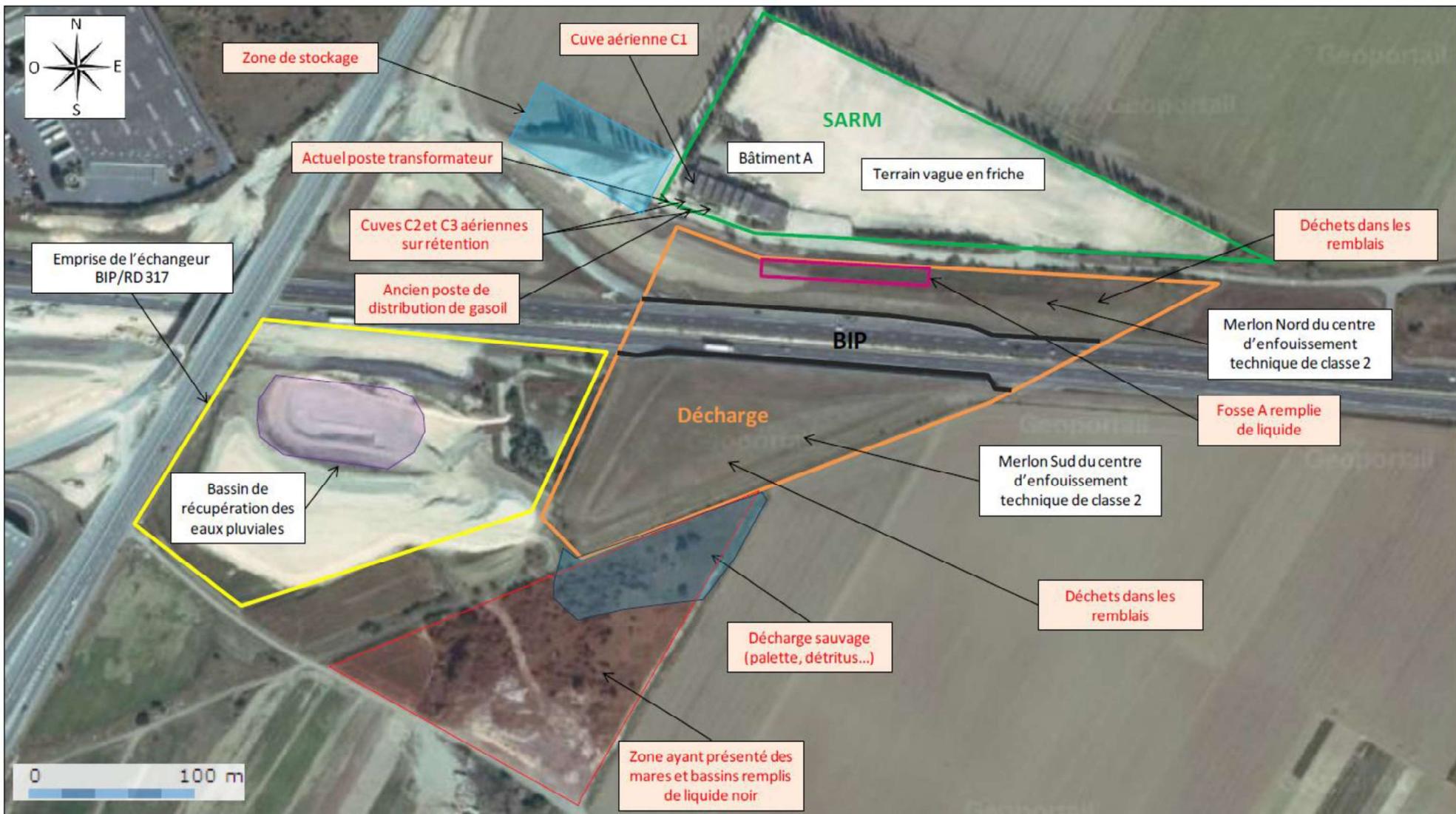


Définition des secteurs d'intérêt biologique. Ecosystèmes 2013

Le projet se concentre donc sur un périmètre où la naturalité est faible à moyenne, et préserve les espaces dotés d'une naturalité forte.

3. RISQUES ET NUISANCES

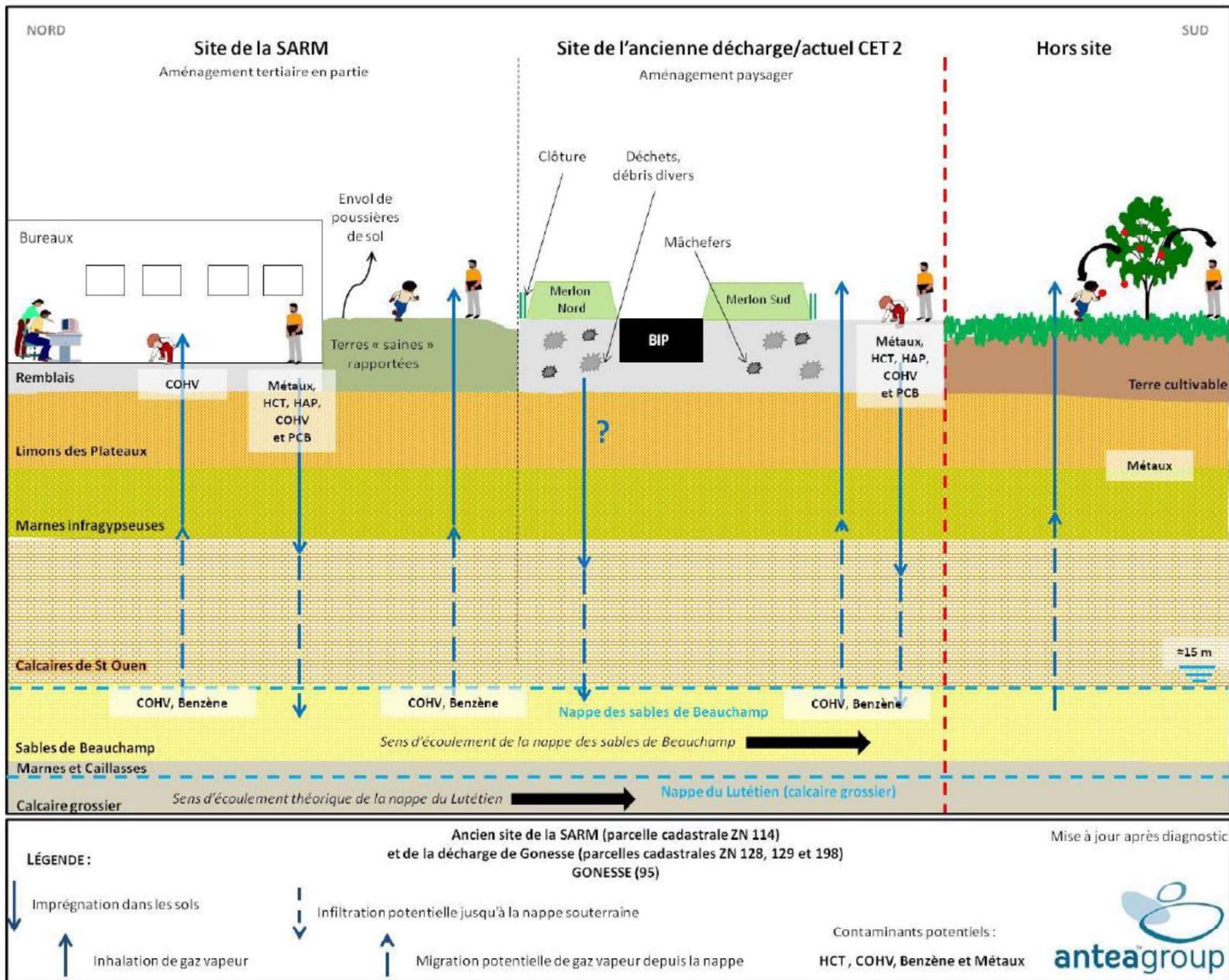
ETAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Risques technologiques</p> <p>Risques industriels : aucun site classé SEVESO « seuil bas » ou seuil haut » (sites industriels présentant des risques d'accidents majeurs) n'impacte la ZAC.</p> <p>Un site pollué est présent, nommé « le point noir de Gonesse » - dans la zone de la patte d'Oie. Il comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> -L'ancien site de la SARM (Société Anonyme Recyclage Matière) au nord, où des travaux de réhabilitation et de dépollution ont été réalisés. - Le site de l'ancienne décharge, pollué par des métaux, hydrocarbures, solvants, et PCB, mais protégé par un système de confinement empêchant l'infiltration. Il est surveillé et l'utilisation des sols y est soumise à restriction. <p>Les principaux résultats des investigations de 2014 sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les sols, des teneurs résiduelles en polluants, - Pour les eaux, une problématique en COHV et en benzène est présente dont l'origine reste inconnue, - Pour les gaz du sol, les résultats révèlent des teneurs en COHV significatives. <p>Par ailleurs, sur le site de l'ancienne décharge de Gonesse, des terres impactées (remblais contenant des déchets divers et les terrains sous-jacents) sous les merlons du confinement et potentiellement sous le BIP sont encore présentes. Ainsi, des terres et déchets sont probablement impactés par les HCT, HAP, COHV et/ou AOX, CAV et métaux au droit du site. La nappe des Sables de Beauchamp/Calcaires de Saint Ouen est impactée par les métaux, HCT, COHV et triazines, résultant probablement de l'activité passée sur l'ancienne décharge. La pollution de la nappe résulte également de pollutions distantes et multiples, à ce jour, il est difficile de déterminer l'impact réel de l'ancienne décharge.</p> <p>Les terres extraites pour les travaux du BIP ont été stockées au Nord et au Sud du BIP faisant de l'ancienne décharge un centre d'enfouissement technique (CET) de Classe 2 autorisé au titre de la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement par arrêté préfectoral du 6 octobre 1994.</p> <p>Le site est soumis à des mesures de surveillance des eaux superficielles et souterraines et à une restriction d'usage pour les sols. L'accès du site a été interdit</p> <p>La surface des sols du site réaménagé en CET de classe 2 est en quasi-totalité protégée par le système d'isolation (géomembrane, géotextile...) empêchant l'infiltration (par déversement, ou entraînement par les eaux de pluie) de polluant depuis la surface. A cet endroit, la route est clôturée pour empêcher toute personne (en véhicule ou à pied) de s'y introduire, le site n'est donc pas sensible à un contact direct entre des personnes et la pollution.</p> <p>Au droit du BIP, la surface des sols est recouverte par le revêtement de la route (couche de forme, enrobé...) empêchant de même l'infiltration (par déversement, ou entraînement par les eaux de pluie) de polluant depuis la surface. Les sols du site de la décharge sont peu vulnérables vis-à-vis d'une pollution issue de la surface mais très vulnérables à une source de pollution enterrée.</p> <p>Des travaux de réhabilitation et de dépollution ont déjà été réalisés sur l'ancien site de la SARM (Société Anonyme Recyclage Matière).</p>	<p>Risques technologiques</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Impact faible</div> <p>L'aménagement du Triangle de Gonesse impliquera des terrassements, des remblaiements et des imperméabilisations de surface qui modifieront la nature des terrains.</p> <p>Les conclusions de l'étude menée sur le site pollué du « point noir de Gonesse » devront être prises en compte dans le cadre de l'aménagement du Triangle de Gonesse. Cf carte page suivante.</p> <p>Ces pollutions étant antérieures au projet, il est proposé de profiter des opérations d'aménagement pour réduire les nuisances qu'elles engendrent.</p> <p>Le Schéma Conceptuel du site permet de déterminer un état factuel des milieux et des enjeux à protéger. Ce schéma permet d'appréhender les relations entre les trois éléments qui doivent être simultanément présents sur le site pour engendrer un risque :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la « source » contenant des substances susceptibles de générer un impact ; - le transfert des substances par un « vecteur » vers un point d'exposition ; - l'exposition à ces substances des populations ou « cibles » situées au point d'exposition. <p><i>Les sources de pollution potentielles</i></p> <p>Les sources de pollution mises en évidence sur le site lors des investigations sont principalement les eaux souterraines avec la présence significative de COHV.</p> <p><i>Les vecteurs de transfert et voies d'exposition des sources de pollution</i></p> <p>Les principaux vecteurs de migration des impacts sur le site sont les sols et la nappe via les eaux souterraines pour la voie d'exposition par inhalation de vapeurs.</p> <p>Aucune source de pollution actuelle provenant des sols et impactant les eaux souterraines n'a été mise en évidence.</p> <p><i>Les cibles</i></p> <p>Les cibles potentielles sont les futurs usagers dans le cadre du projet d'aménagement (adultes travailleurs, promeneurs adultes, enfants, etc.).</p>	<p>Risques technologiques</p> <p>Une mission d'étude et d'investigations a été confiée au bureau d'études ANTEA Group sur ce secteur, dit « Point Noir de Gonesse ».</p> <p>Cette étude conclue à envisager deux variantes pour régler la situation :</p> <ul style="list-style-type: none"> -le déplacement total des terres polluées, posant la question des possibilités de déplacement à l'intérieur du Triangle ou bien en décharge (le volume de terres polluées étant estimé à 93 000m3 environ) ; -la conservation des terres polluées sous réserve de la compatibilité avec l'usage des lieux. <p>Les solutions envisagées seront définies au moment du dossier de réalisation de la ZAC, l'hypothèse retenue à ce jour étant celle d'un traitement de la pollution.</p> <p>Coût prévisionnel des mesures de dépollution de l'état initial (impact positif) et de réduction : 80M€</p> <p>Mesures de dépollution des eaux pluviales collectées</p> <p>L'ensemble des eaux pluviales collectées subiront une dépollution significative par ruissellement sur substrat végétal (ou séparateur à hydrocarbures), et plus encore du fait de leur rétention temporaire (qui engendre une décantation de 80 % des matières en suspension).</p> <p>En plus de ce traitement de fond, les eaux de voirie se verront traitées selon un procédé de filtration et de phytoremédiation (biotechnologie végétale fondée sur les capacités des plantes à extraire et à dégrader ou bloquer les polluants).</p> <p>Les eaux de voirie peuvent être traitées par phytoremédiation dans les parcs ou au niveau des voiries (en fonction de l'espace disponible). Dans ce cas il faut disposer d'une noue à faible pente, plantée d'espèces résistantes à la pollution. Les roseaux fixent la pollution sur leurs feuilles et tiges, et les matières en suspension sont filtrées dans le substratum de la noue.</p> <p>Néanmoins, les roseaux, une fois utilisés, ne peuvent plus être considérés comme des déchets verts du fait de leur teneur en hydrocarbure. Un traitement particulier doit donc leur être donné (incinération). Le système peut aussi s'opérer en queue d'un bassin d'orage urbain, avec la plantation d'une roselière en sortie du réseau de collecte des flots d'orage.</p> <p>Ces dispositifs seront situés dans le parc d'affaires et le parc sud du Triangle de Gonesse. Ils feront partie intégrante du paysage puisqu'ils présenteront un aspect végétal, se distinguant uniquement par un substrat constitué de différentes couches de sables. Leur entretien est comparable à celui d'un espace vert. Il diffère uniquement en cas de forte pollution accidentelle, le substrat sableux devant être entièrement changé.</p> <p>Pour chaque ouvrage le choix résultera d'un arbitrage entre la performance, la durabilité, les besoins d'entretien et de maintenance mais aussi la consommation de foncier induite par la mise en place de chacun des ouvrages au regard de la trame urbaine.</p> <p>Coût des mesures d'accompagnement, d'évitement, de réduction ou de compensation intégrés aux coûts d'espaces publics – espaces verts et VRD.</p>



LÉGENDE : Fosse Source potentielle de pollution

Ancien site de la SARM (parcelle cadastrale ZN 114)
 et de la décharge de Gonesse (parcelles cadastrales ZN 128, 129 et 198)
 (fond : photographie aérienne Géoportail datant de 2008)

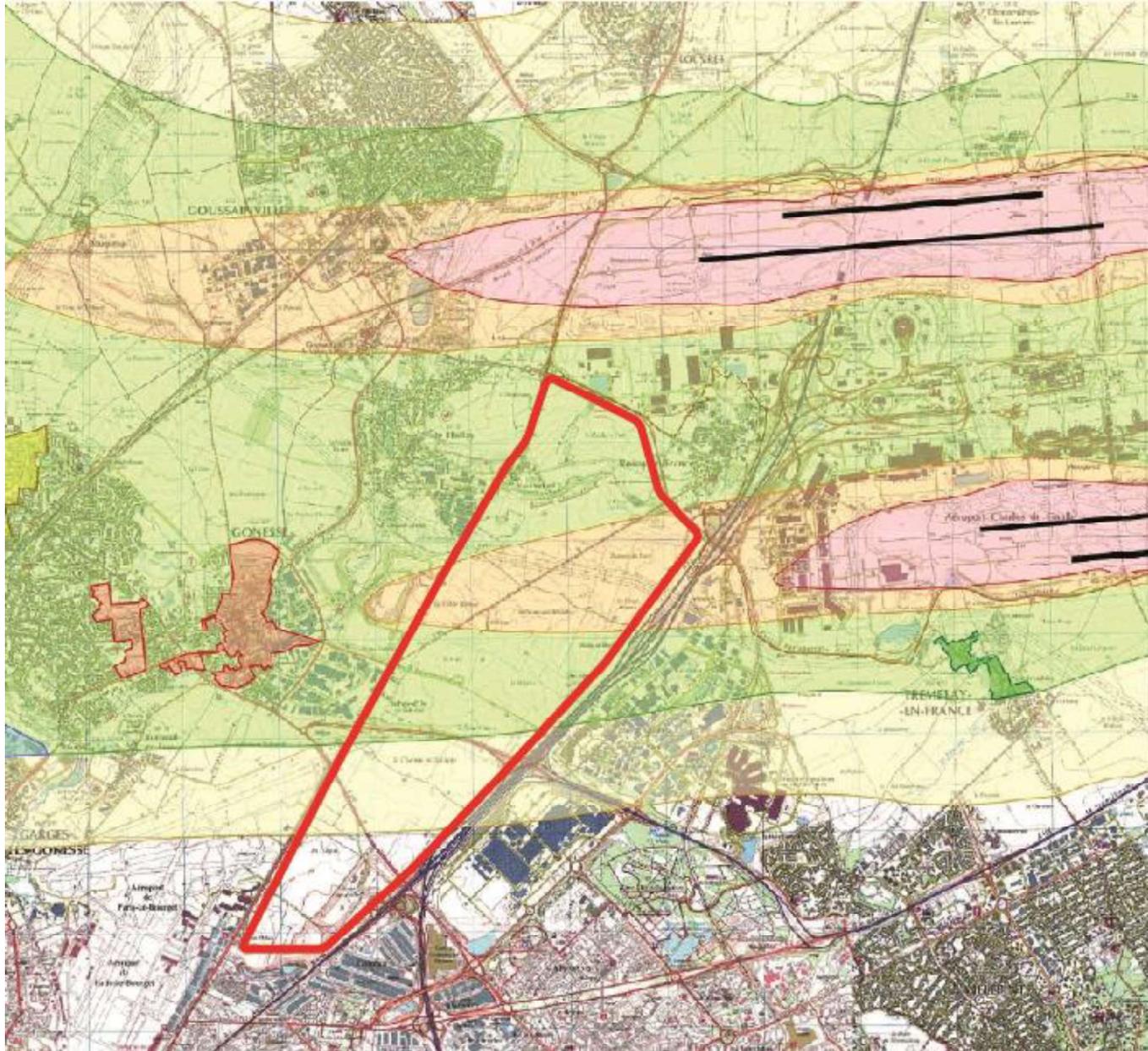




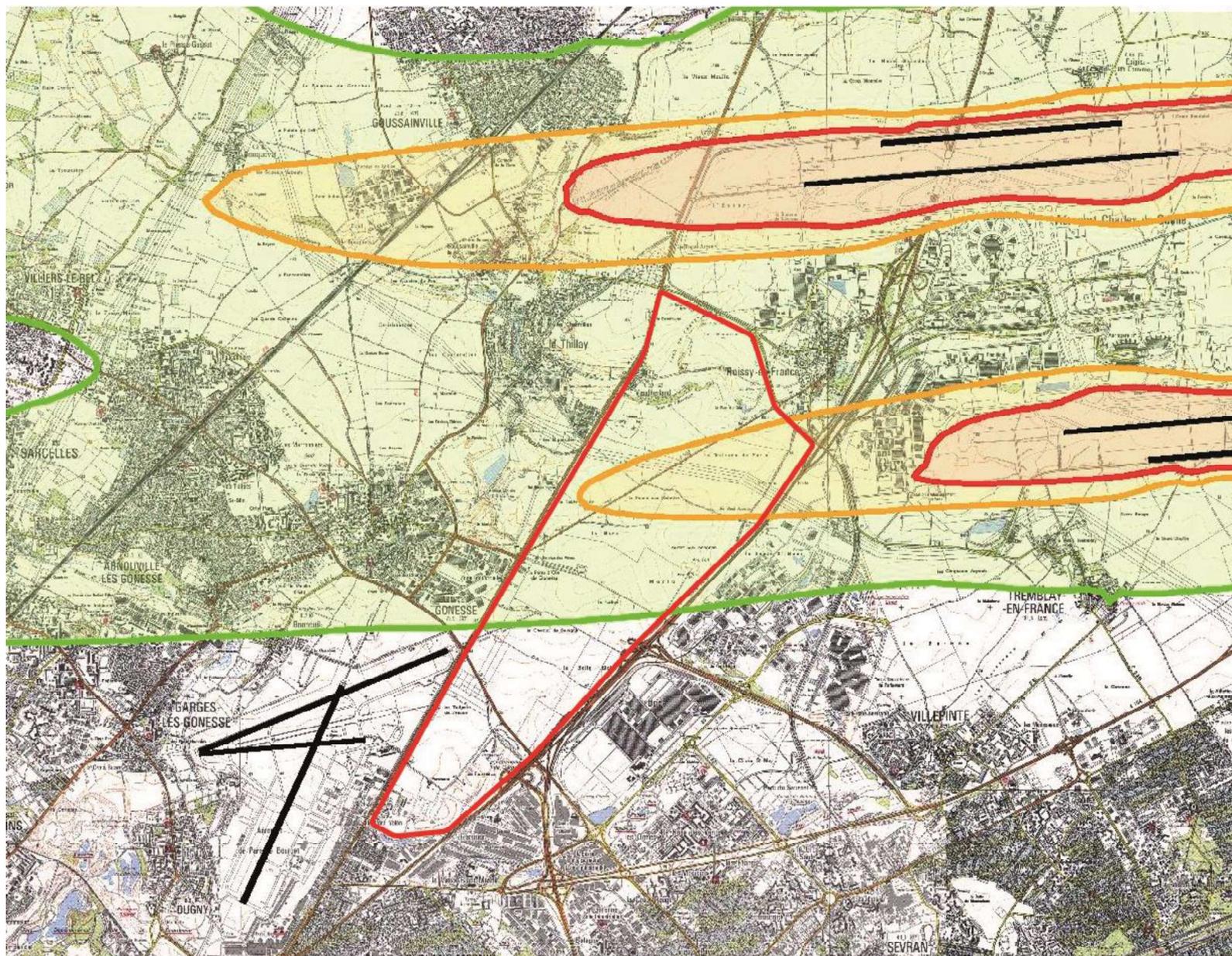
<p>Risques naturels</p> <p>Les risques naturels existants sur le secteur d'étude sont les risques de mouvements de terrains, notamment liés au retrait-gonflement des argiles, les risques d'inondations par ruissellement et remontées de nappes en cas de fortes pluies et le risque de péril aviaire.</p> <p>La zone de projet est également marquée par la présence de marnières au sud. Pour prévenir les risques de mouvements de terrains, les dispositions du PPR devront être appliquées notamment en ce qui concerne les réseaux (assainissement, eau potable et gaz).</p>	<p>Risques naturels</p> <p>Du fait de l'imperméabilisation des sols, l'aménagement du nouveau secteur urbain du Cœur du Triangle va accroître les volumes d'eau de pluies de ruissellement et les besoins de stockage.</p> <p>D'après les experts du STAC (Service Technique de l'Aviation Civile), « la création d'un lac à proximité de l'aérodrome du Bourget occasionnerait inévitablement des transits d'oiseaux avec l'étang du parc Georges Valbon passant à la verticale du terrain et représentant donc un risque significatif pour la sécurité des vols ». L'implantation d'un plan d'eau permanent est donc à proscrire dans le projet. Ainsi, afin de lutter contre le risque de péril aviaire lié à l'activité aéroportuaire, la cuvette naturelle en aval vers la butte des Tulipes doit être vidée rapidement (en moins d'une semaine) après tout événement exceptionnel. Par ailleurs, l'aménageur sollicitera, au fur et à mesure de l'état d'avancement du projet, les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile pour validation.</p> <p>La construction de liaison RER D – RER B conduira notamment au réaménagement du croisement de la D317 et de la D902, lieu où les eaux pluviales s'accumulent actuellement.</p>	<p style="text-align: center;">Impact faible</p> <p>Risques naturels</p> <p>Les dispositions du PPR (Plan de Prévention des Risques de mouvements de terrain) de la Commune de Gonesse devront être appliquées.</p> <p>Du fait de l'imperméabilisation des sols, l'aménagement du Triangle de Gonesse, va accroître les volumes d'eau de pluies de ruissellement et les besoins de stockage. Afin de les gérer, des capacités de stockage adaptées seront installées dans les secteurs les plus plats situés en aval. Des surfaces de stockage au dimensionnement approprié seront réservées pour chaque grand secteur du quartier. Les secteurs de stockage du parc du quartier d'affaires et du parc sud se combineront aux exigences propres du parc : des pentes et des bassins d'écoulement serviront de pelouses et pourront être utilisés pour absorber les excédents momentanés d'eau. Des toitures stockantes seront également mises en place sur les bâtiments.</p> <p>Les pluies d'orage ont été étudiées jusqu'à ce stade du projet, pour assurer la sécurité du site. Les études à venir tiendront compte des pluies quotidiennes et feront l'objet d'une gestion adaptée.</p> <p>Un complément de volume de stockage pour les événements exceptionnels est apporté par un bassin de 250 000 m³. Il est prévu que ce bassin soit vidé rapidement (moins d'une semaine) pour lutter contre le risque de péril aviaire. De plus, afin de pallier la disparition d'un lieu de stockage suite à la construction de la liaison RER D - RER B, l'eau pourra être stockée le long du Chemin de Gonesse à Villepinte et au cœur du premier quartier du Cœur du Triangle de Gonesse. Il est également envisageable de créer une connexion à l'ouest ou au sud en partant de la connexion actuelle avec les bassins de rétention d'eaux pluviales intégrés au projet urbain. Pour la partie est, qui n'est pas adaptée à la rétention d'eau, un fossé et une voie d'eau seront créés pour organiser l'écoulement vers le sud et l'ouest. Le réservoir existant au nord du carrefour de la patte d'oie devra voir sa capacité augmentée, ou complétée par un bassin de dérivation. Au sud, un bassin de rétention protégera le barreau nord et la zone urbanisée. L'eau pourra être acheminée d'abord par des pompes et des canalisations, puis par les fossés restaurés. Le projet suivra les préconisations du SAGE qui est en cours d'élaboration.</p> <p>Enfin les marnières devront faire l'objet d'une campagne de reconnaissance adaptée. Une vigilance sera observée sur l'ensemble de la zone afin de prévenir tout risque de dissolution de gypse.</p>
---	---	---

<p>Exposition au bruit</p> <p>Triangle de Gonesse se caractérise par la présence de fortes contraintes urbaines qui engendrent des nuisances sonores importantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • aéroport Roissy Charles de Gaulle • aéroport du Bourget • réseau routier : autoroute A1, Boulevard intercommunal du Parisis, réseau départemental secondaire. <p>Le Plan d'Exposition au Bruit de Paris-Charles-de-Gaulle : zones B et C pour le Triangle de Gonesse</p> <p>Le territoire du Triangle de Gonesse est couvert par un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) lié aux nuisances induites par l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle. Le PEB est un plan géographique local déterminant des zones pouvant être exposées par les aéronefs à différents niveaux de gêne. Il fixe les indices sonores Lden définissant les limites extérieures des zones de bruit. "Lden" est un indicateur du niveau de bruit global pendant une journée (jour, soir et nuit) utilisé pour qualifier la gêne liée à l'exposition au bruit. Il est calculé à partir des indicateurs "Lday", "Levening", "Lnight", niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, exprimés en dB(A) (décibels) et correspondant à des moyennes sur les périodes de temps concernées.</p> <p>Cf. Carte ci-après L'emplacement géographique du Triangle de Gonesse par rapport aux zones définies dans le PEB de Roissy Charles de Gaulle.</p> <p>Le Triangle de Gonesse est concerné par les zones B, C et D du PEB de l'aéroport CDG. On notera que la réglementation du PEB s'applique uniquement aux zones d'habitat.</p> <p>Les zones A et B sont considérées comme les zones de bruit fort. La zone C est considérée comme la zone de bruit modéré. Les constructions de logement y sont soit interdites, soit conditionnées.</p> <p>Dans la zone D, toutes les constructions sont autorisées, mais doivent être insonorisées. Les frais d'insonorisation sont à la charge du propriétaire puisque la zone D se situe à l'extérieur du <u>Plan de Gêne Sonore</u>.</p> <p>Le Plan de Gêne Sonore de Paris-Charles-de-Gaulle : zone III pour le secteur de projet du Triangle de Gonesse</p> <p>Ce PEB est complété par le Plan de Gêne Sonore (PGS) approuvé en 2004. Ce document permet de définir les zones dans lesquelles les riverains peuvent prétendre à l'aide à l'insonorisation, en fonction de la gêne subie autour de l'aéroport. Le plan de gêne sonore comporte trois zones : zone I dite de très forte nuisance, zone II dite de forte nuisance, la zone III dite de nuisance modérée. Le Triangle est partiellement concerné par les zones II et III du PGS.</p> <p>Cf. Carte ci-après : Plan de Gêne Sonore de l'aéroport CDG.</p> <p>Le Plan de Gêne Sonore de l'Aéroport Le Bourget : zone III et II pour le secteur de projet du Triangle de Gonesse (révisé le 11 décembre 2013).</p> <p>L'aéroport du Bourget ne fait pas l'objet d'un PEB, comme c'est le cas à Roissy. Sa réalisation est en projet. Il existe cependant le Plan de Gêne Sonore approuvé en décembre 2011. Le sud de Triangle est concerné par la zone III et plus localement par la zone II du PGS.</p> <p>Cf. Carte ci-après : Plan de Gêne Sonore de l'aéroport Le Bourget.</p> <p>Les infrastructures routières créant une situation d'exposition, notamment l'autoroute A1/A3</p> <p>Le Triangle de Gonesse est bordé par des infrastructures routières importantes qui créent aussi une situation d'exposition au bruit.</p> <p>Les tronçons d'infrastructures, homogènes du point de vue de leur émission sonore, sont classés en cinq catégories (I la plus bruyante) en fonction des niveaux sonores calculés ou mesurés à leurs abords.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Autoroute du Nord (A1/A3) : catégorie 1 • Boulevard intercommunal du Parisis (D170) : catégorie 2 • D317 : catégorie 2 • N17 : catégorie 3 • D902A : catégorie 3 • Avenue Charles de Gaulle (D902) : catégorie 3 • N370 : catégorie 3 	<p>Exposition au bruit</p> <p style="text-align: center;">Impact modéré</p> <p>Les impacts du projet en termes de nuisances sonores portent notamment sur les nuisances générées par le trafic automobile à travers la création de nouvelles voiries routières. Néanmoins, les axes les plus bruyants restent ceux existants à ce jour (A1, BIP, D310 et D370).</p> <p>Cf. carte ci-après</p> <p>Le projet prévoit que,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dans les zones éloignées des sources routières, le niveau sonore sera compris entre 50 à 60 dB. - Les bâtiments situés aux abords du BIP requalifié, des routes départementales D310 et D370, ainsi que des voiries d'accès à ces axes seront soumis à des niveaux sonores compris entre 60 dB(A) et 75 dB(A). Il en est de même pour les bâtiments situés dans les zones longeant les tronçons ferroviaires (RER, métro automatique) où ces infrastructures sont extérieures. - Enfin, le long de l'autoroute A1, les bâtiments seront soumis à des niveaux sonores compris entre 70 dB(A) et 75 dB(A). <p>Le projet prévoit la création d'un potentiel d'environ 50 000 emplois ainsi que la venue d'environ 30 millions de visiteurs par an. Les nouvelles populations ainsi exposées aux nuisances sonores du site sont soit des populations de passage soit des salariés. Cette exposition au bruit ne concernera donc aucun habitant permanent.</p> <p>Par ailleurs, il est à préciser que la plupart des activités développées sur le quartier d'affaires et de loisirs se dérouleront à l'intérieur des bâtiments (activités, commerces, loisirs, culture...). En outre, le projet d'aménagement étant essentiellement bordé par des zones d'activités et commerciales, infrastructures routières et zones agricoles, l'impact du projet sur l'environnement sonore sera faible.</p> <p><i>Impacts cumulés de la ZAC du Triangle et de la Ligne 17</i></p> <p>Les impacts cumulés de la ZAC du Triangle et de la Ligne 17 vont dans le sens d'une augmentation des nuisances sonores. La Ligne 17, par l'urbanisation croissante qu'elle va générer, contribuera à l'accroissement du bruit dans les espaces de la ZAC. En phase exploitation, du fait de l'insertion de la Ligne 17 en tranchée couverte, il n'y aura pas d'effet cumulé entre Gonesse et la Ligne 17.</p> <p>De même, les impacts cumulés de la ZAC du Triangle et de la liaison RER B – RER C conduiront à une augmentation du niveau sonore en cas de concomitance des travaux. Au niveau de la traversée du Triangle de Gonesse, la voie sera en tranchée. En revanche l'impact du BHNS sera faible, son niveau sonore étant inférieur au seuil admissible pour les bureaux.</p>	<p>Exposition au bruit</p> <p>L'ambition de l'EPA Plaine de France vise à prévoir des espaces à bruit apaisé (inférieures à 55 dB(A), en vert sur la carte présentée précédemment) au sein de chaque secteur du projet, et ce malgré les fortes contraintes du site. L'organisation interne du quartier et les écrans sonores constitués par les ensembles immobiliers ou la topographie, permettent à ces espaces de couvrir environ 10 % de la superficie totale du Triangle de Gonesse. Ces zones à bruit apaisé correspondant à des espaces paysagers publics ou privés, valorisées dans le cadre du projet. Par ailleurs, plusieurs pistes de réflexion visant à réduire l'impact des nuisances sonores ont été envisagées.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Au niveau de la continuité paysagère nord-sud, une limitation de vitesse est envisagée (zone 30, voire 20, et 50 sur le tronçon central du BIP requalifié) pour limiter la circulation et les nuisances sonores générées par la création de deux nouveaux axes routiers. (Pour plus de détails, voir partie 9. <i>Circulation et déplacements</i>). - Dans l'espace public, un travail sur le paysage à travers le modelage de la topographie le long des axes routiers permettra de limiter les nuisances sonores. Des talus et des écrans anti-bruits pourront y être installés. Quant aux terres excavées, il sera possible de les réutiliser pour modeler le paysage et jouer sur la topographie, afin de limiter la propagation des nuisances sonores (voir <i>Relief et topographie</i> dans la partie 1. <i>Le milieu physique</i>). Si le prolongement des buttes des Tulipes vers le Parc Sud n'est a priori plus à l'ordre du jour, les déblais issus des travaux pourront néanmoins y former une barrière naturelle anti-bruit par rapport à l'autoroute. - Au-delà des mesures spécifiques à la lutte contre le bruit, certains aménagements pourraient également jouer un rôle de masquage sonore, comme par exemple des fontaines dans l'espace public. - Il sera également essentiel de bien dimensionner l'isolation acoustique des bâtiments par la définition de performances adaptées d'éléments de façades. Si la baisse de vitesse permet de justifier une diminution du classement acoustique du BIP, l'économie engendrée sur les coûts constructifs des façades sera importante. - Développer une stratégie de mobilité encourageant les déplacements par les transports en commun et les modes doux pour répondre à un objectif de 45 % de déplacements en transports en commun et 5 % de déplacement à pied et/ou à vélo. <p>Le développement d'une offre de transports en commun fondée sur la complémentarité entre le réseau lourd (liaison RER D – RER B, ligne 17 du Grand Paris Express) et un réseau dense de lignes secondaires (bus, BHNS, voire tramway à terme) permettra de relier le Triangle de Gonesse au reste de la région, aux communes proches, mais aussi d'organiser la diffusion fine des flux à l'intérieur de celui-ci. (Pour plus de détails, voir partie 9. <i>Circulation et déplacements</i>).</p> <p>En outre, il faut signaler que l'étude d'impact de la Ligne 17 Nord, évoquant l'augmentation des niveaux sonores liée au passage des métros sur le remblai, évoque les mesures suivantes :</p>
--	---	--

		<ul style="list-style-type: none">- « Intégration de la ligne en remblai, le long de l'A104- Intégration de la section dans une zone à caractère économique<ul style="list-style-type: none">- Choix du matériel roulant et des équipements de voies les moins bruyants, etc » <p>Coût mesure de réduction : 2,3M€</p>
--	--	---

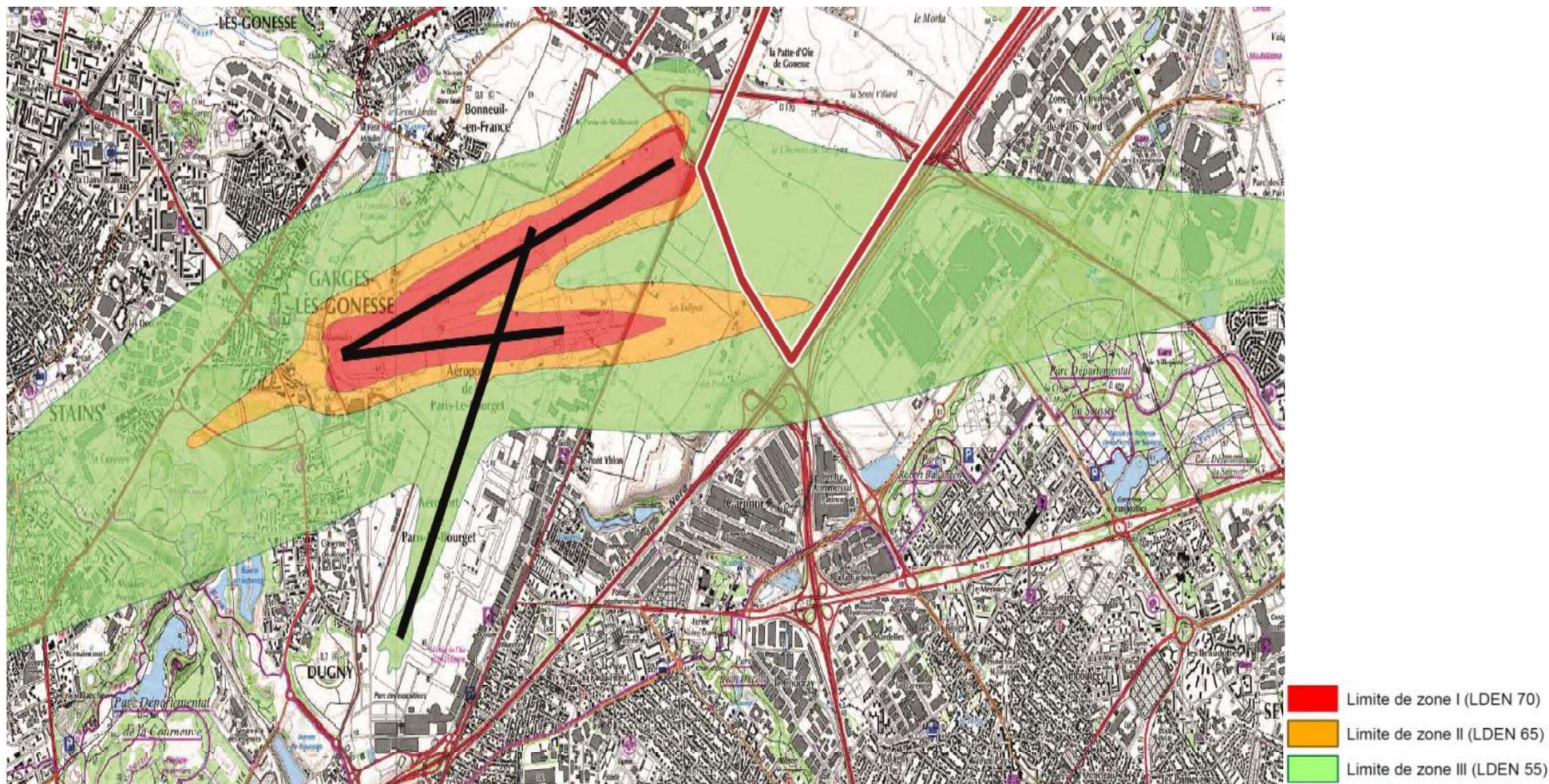


L'emplacement géographique du Triangle de Gonesse par rapport aux zones définies dans le PEB de Roissy Charles de Gaulle.

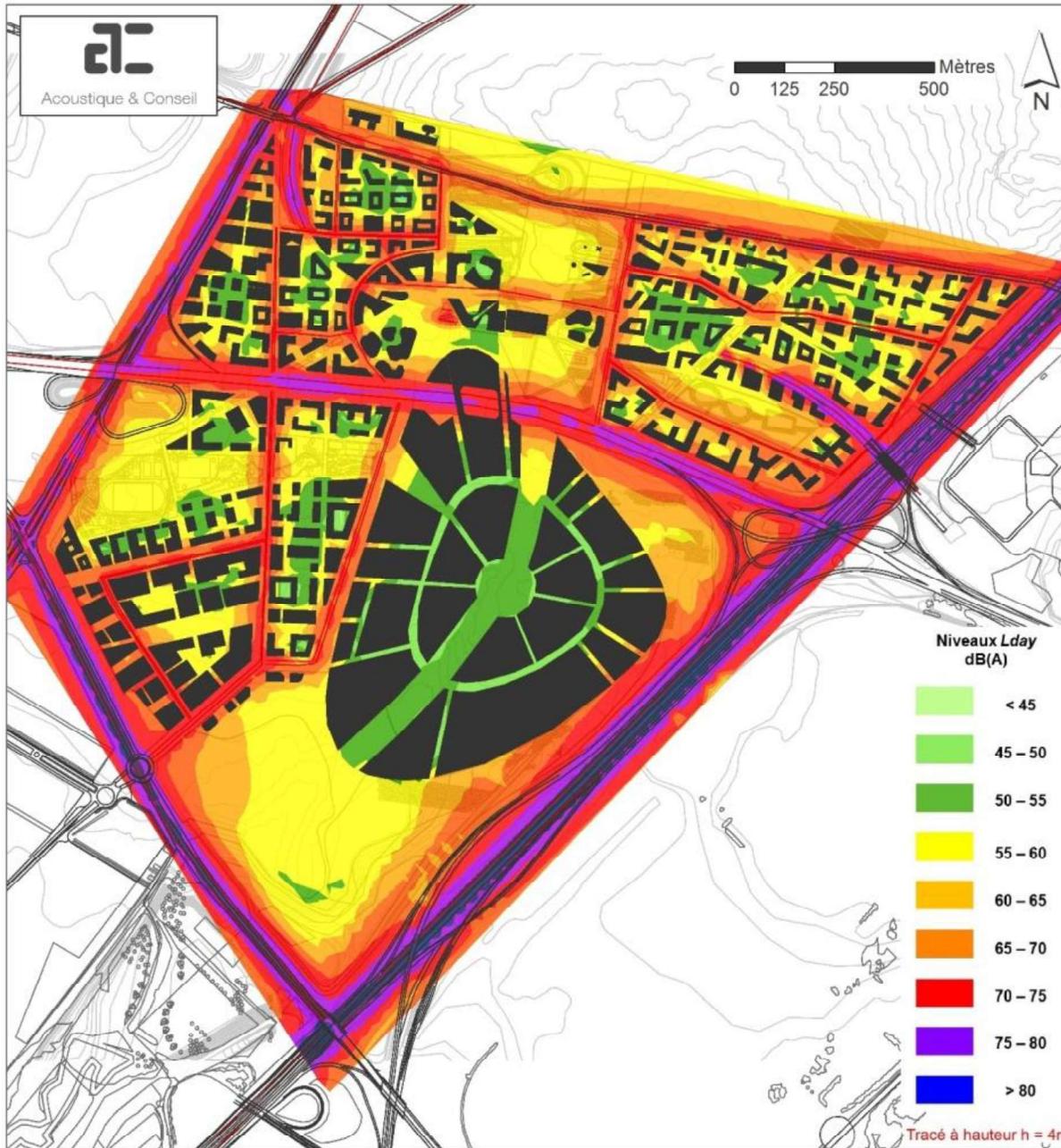


- █ Limite de zone I (LDEN 70)
- █ Limite de zone II (LDEN 65)
- █ Limite de zone III (LDEN 55)

Plan de Gène Sonore de l'aéroport CDG.



Plan de Gène Sonore de l'aéroport Le Bourget.



- Lden 50 (Limite de zone D)
- Lden 56 (Limite de zone C)
- Lden 65 (Limite de zone B)
- Lden 70 (Limite de zone A)
- PRU Garges-les-Gonesse
- PRU Gonesse
- PRU Sarcelles
- PRU Tremblay-en-France
- PRU Villiers-le-Bel

<p>Qualité de l'air</p> <p>Les principales sources de pollution sont les plates-formes aéroportuaires et le trafic routier. Globalement la qualité de l'air en Ile-de-France est peu satisfaisante, mai, les valeurs actuelles de pollution sur le site sont inférieures aux valeurs limites, le secteur d'étude se situant aux franges de l'agglomération dense. La pollution de l'air y va de pair avec celle liée au bruit autour des grandes infrastructures de transport.</p> <p>Le point noir de Gonesse, comprenant l'ancienne décharge de Gonesse a été réhabilitée en partie (de 1991 à 1994) dans le cadre de la réalisation du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) qui traverse l'ancienne décharge. Le site n'était pas soumis à la réglementation des ICPE jusqu'en 1994.</p> <p>D'après les renseignements fournis par BASOL, le site de la décharge présente une pollution des sols et des eaux souterraines par des métaux, hydrocarbures, solvants, et PCB (Polychlorobiphényles).</p> <p>Le site est depuis soumis à des mesures de surveillance des eaux superficielles et souterraines et a une restriction d'usage pour les sols. L'accès du site a été interdit. Il est placé sous contrôle du Conseil Départemental du Val d'Oise et de la DIREE.</p>	<p>Qualité de l'air</p> <div style="text-align: center; border: 1px solid black; background-color: yellow; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Impact modéré</div> <p>L'impact majeur à prendre en compte dans le cadre d'un quartier d'activités tertiaires est la modification du trafic aux heures de pointe. D'après les études réalisées par Güller Güller, l'aménagement du Triangle de Gonesse générera 7 500 véhicules pour le quartier d'affaires et 3 400 véhicules pour EuropaCity à l'heure de pointe du soir.</p> <p>La deuxième source importante d'émission résidera dans la construction et le fonctionnement de nouveaux bâtiments. Pour illustration, la production globale de gaz à effet de serre lors de la phase de construction est évaluée à 471 556 TCO₂.</p> <p>En l'état, le projet prévoit le traitement des pollutions du point noir de Gonesse.</p>	<p>Qualité de l'air</p> <p>Les émissions de gaz à effet de serre sont évaluées dans l'étude d'impact en tenant compte des visiteurs d'EuropaCity pour ce qui concerne les déplacements entre lieu de séjour et de résidence et EuropaCity. En ce qui concerne les touristes français ou internationaux qui représente moins de 20% de la fréquentation d'EuropaCity, la part de leurs déplacements directement motivés par EuropaCity serait relativement faible. Pour les touristes internationaux ou européens, EuropaCity ne serait pas une motivation de visite principale mais pourrait être une étape durant leur séjour. Pour les touristes français, le levier d'attractivité principal est l'offre de culture, de loisirs et d'événementiel et serait également en grande partie une étape dans le cadre d'une visite à Paris.</p> <p>L'évaluation des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques liées au projet d'aménagement du Triangle de Gonesse a été menée selon deux scénarios, un scénario « fil de l'eau », scénario de référence s'appuyant sur le prolongement « naturel » des tendances observées jusqu'à présent, et un scénario volontariste, qui met en évidence les leviers d'actions principaux à enclencher pour limiter l'impact du projet d'aménagement sur le climat et la qualité de l'air :</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'utilisation de matériaux plus durables pour la construction des bâtiments. Pour « contrôler » cet aspect, l'aménageur ou maître d'ouvrage pourra imposer au maître d'œuvre, dans son cahier des charges, un recours à l'outil Elodie, développé par le CSTB, qui permet d'estimer les émissions de gaz à effet de serre d'un bâtiment en fonction de ses caractéristiques. Un seuil limite d'émissions devra être fixé par le maître d'ouvrage et inclus dans le cahier des charges pour la conception des bâtiments. Ce seuil limite devra par ailleurs être défini en amont, grâce à une étude spécifique sur le bâti. • L'intégration des énergies renouvelables et de récupération devra être prise en compte, notamment avec l'application du label Bâtiments à Energie Positive (BEPOS - réglementation thermique visée pour 2020) en termes de performance énergétique du bâti. Cela permettra ainsi de réduire les émissions de gaz à effet de serre générées par les consommations énergétiques. • Le report modal des déplacements des véhicules particuliers vers les transports en commun. Dans le projet une part modale de 50% est visée pour les transports en commun et modes doux. Le développement des transports en commun, l'organisation d'un réseau routier partagé encourageant les modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle, et la réduction de la vitesse des voitures à 50, 30, voire 20 km/h, participeront à la réduction des émissions de polluants atmosphérique issus du trafic routier. <p>Alliages & Territoires souhaite limiter les émissions de gaz à effet de serre liées à EuropaCity en s'engageant dans une démarche proactive d'identification de solutions nouvelles. Plusieurs mesures sont déjà envisagées, notamment en poursuivant l'objectif d'une production locale d'énergie, en minimisant des déplacements liés au transport des déchets (un centre de tri et une unité de méthanisation sont à l'étude), en favorisant l'accès par les transports en commun et en intégrant l'analyse de cycle de vie comme l'un des principaux critères du choix des procédés constructifs privilégiant ainsi les matériaux particulièrement performants en ce qui concerne leur empreinte carbone.</p> <p>Ces leviers d'actions, tels que modélisés dans cette étude, permettent de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduire les consommations d'énergie finale de 70 % par rapport au scénario « fil de l'eau » • Porter à 70 % la part des besoins énergétiques couverts par la production locale d'énergies renouvelables et de récupération • Réduire de 30 % l'impact carbone de la zone d'aménagement. <p>En matière de qualité de l'air, les efforts simulés dans le scénario volontariste permettent de diminuer les émissions de polluants atmosphériques d'en moyenne un quart par rapport au scénario « fil de l'eau ».</p> <p>Coût non significatif, intégré dans les coûts d'aménagement du projet et au-delà majoritairement reporté sur les constructions des bâtiments et sur les projets de transport en communs.</p>
---	--	---

4. ENERGIE

Impact fort (création de besoins)

Impact du projet sur la consommation énergétique du site

Les besoins énergétiques globaux du projet à terme sont estimés selon le scénario optimisé ou de base, entre 226 et 267 GWh/an (chaud, froid et électricité), décomposé de la manière suivante : 66 à 67 GWh/an de chaleur, 32 à 37 GWh/an pour le besoin en froid et 127 à 165 GWh/an pour l'électricité. L'objectif est de définir une stratégie d'approvisionnement permettant d'optimiser le taux d'autonomie énergétique grâce aux énergies renouvelables et de récupération.

Au regard du potentiel énergétique du site, selon que l'on retient le scénario de base ou celui optimisé, une couverture d'entre 75 % et 85 % des besoins énergétiques par les énergies renouvelables (EnR), produites ou non sur le territoire, est envisageable. Le taux de couverture des besoins énergétiques par des EnR est variable selon les besoins :

- Les besoins en chaud peuvent être satisfaits à 90-95 % par des EnR, dont 90 % seraient produites localement. Cela représente une exploitation des potentiels de production de chaud de 25 %, ce qui est relativement restreint.
- Entre 65 et 70 % des besoins électriques peuvent être satisfaits par des EnR, dont 60 % seraient produites localement. Cela nécessite d'avoir recours à la cogénération bois et déchets.
- Entre 80 et 90 % des besoins en froid peuvent être satisfaits par les EnR, dont 40 % à 60 % seraient produites localement. Ce taux ne peut être atteint qu'avec la climatisation solaire. L'utilisation de l'énergie solaire est conditionnée par les choix stratégiques relatifs à la surface de toiture allouée à la production d'énergie, et à celle occupée par des espaces verts.

Ainsi, la stratégie de production énergétique prend la forme d'une complémentarité entre différents mix énergétiques, qui varient en fonction des phases du projet, selon les performances et caractéristiques de chaque source d'énergie.

Les besoins les plus dimensionnant en termes de choix énergétiques sont les besoins de chaleur. En effet, la production de chaleur doit nécessairement être locale, contrairement à l'électricité qui est disponible via le réseau national. C'est donc la production de chaleur qui structure les scénarios d'approvisionnement énergétique.

Les différents scénarios se construisent donc autour de ces moyens de production structurant, valorisant le potentiel local identifié. De plus le phasage et la localisation des bâtiments contraignent les choix de production.

Le scénario A est basé sur deux ressources majoritaires. Dans un premier temps, sur le bois énergie, qui par cogénération (production simultanée de deux formes d'énergie différentes dans la même centrale) produit de la chaleur ainsi que de l'électricité. Puis, dans un second temps, sur le biogaz une fois que les constructions immobilières permettront d'atteindre une masse critique de déchets organique. En effet, les déchets fermentescibles issus notamment des activités de restauration collectives du quartier d'affaire, seront dirigés vers une unité de production de biogaz valorisé sur place en chaleur et en électricité.

Le scénario B met en œuvre la géothermie haute énergie (ou géothermie très profonde). La technologie étant peu courante et la ressource locale n'étant pas connue de manière fiable, puisqu'elle nécessite d'engager des études de faisabilité plus poussées sur la nappe phréatique captée, ce scénario présente un risque quant à sa faisabilité. Mais il présente l'avantage de permettre une production de chaleur très importante, ainsi qu'une production d'électricité. La production de chaleur peut être utilisée pour la production de froid, via une machine à absorption alimentée par l'excédent de chaleur issue de la géothermie haute énergie.

Le scénario C quant à lui utilise la géothermie basse énergie (ou géothermie profonde) comme ressource principale. Cette ressource étant bien connue, maîtrisée et abondante en Île-de-France, elle permet de structurer la stratégie d'approvisionnement énergétique en couvrant une grande partie des besoins de chaleur et une partie des besoins de froid.

Les ressources annexes qui sont mobilisées dans les trois scénarios permettent de compléter la production énergétique, en fonction des besoins, et sont assez similaires pour les trois scénarios proposés.

Pour atteindre les objectifs fixés, une charte développement durable sera signée par l'ensemble des acteurs du site. Une charte partenariale à destination des investisseurs et promoteurs du Triangle de Gonesse a été signée en 2014. Elle sera par la suite traduite en un cahier de prescriptions développement durable annexé aux actes notariés.

ETAT INITIAL DU SITE	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Géothermie</p> <p>La présence d'un gisement géothermique Basse Energie constitue la source de chaud la plus importante. La géothermie Basse Energie possède l'avantage de présenter une ressource constante toute l'année, mais ne peut être utilisée pour satisfaire des besoins de réseau de froid. Son potentiel (estimé d'après le puits géothermique le plus proche, celui de Tremblay en France) représente 72,6 GWh/an de réseau de chaleur.</p> <p>Le potentiel géothermique Très Basse Energie est considéré comme très fort, et permettrait quant à lui de produire les réseaux de froid et de chaleur. Située à 75-100 m dans l'éocène moyen et inférieur, elle pourrait produire 3,3 MWh/an de chaud, et 2,7 MWh/an de réseau de froid.</p>	<p>Géothermie</p> <p>La géothermie Basse Energie ne pourra être efficace qu'à un stade avancé du projet, et devra se raccorder à des bâtiments disposant d'autres systèmes de production de chaleur, ou alors exporter ses excédents à d'autres installations du territoire. L'exploitant devra dans ce cadre garantir les autorisations d'installations, prévoir les emprises au sol, et être attentif à la qualité de l'eau utilisée.</p> <p>Dans le cadre d'un système mixte de climatisation l'été et de chauffage l'hiver, la géothermie Très Basse Energie présente des rendements intéressants. Elle sera particulièrement adaptée pour les premières phases du projet, mais devra être considérée comme une source d'appoint à moyen-long terme.</p> <p>Coût mesure d'accompagnement : 16,5M€</p>
<p>Cogénération bois</p> <p>Le gisement de bois énergie de la forêt d'Ermenonville représente un potentiel énergétique important, extensible et modulable, pour produire de la chaleur et de l'électricité par cogénération : 16,5 GWh/an pour le thermique, et 11,55 GWh/an pour l'électrique.</p>	<p>Cogénération bois</p> <p>Cette méthode est modulable selon les besoins, mais présente néanmoins le défaut de nécessiter le transport de la ressource bois entre le lieu de production et le lieu de combustion.</p>
<p>Energie solaire</p> <p>L'énergie solaire photovoltaïque pourrait couvrir totalement les besoins électriques des bâtiments, avec une production de 43 GWh/an, avec une hypothèse d'occupation des toitures par les panneaux photovoltaïques d'environ 15 %.</p> <p>Le rayonnement solaire peut également être utilisé via des capteurs solaires thermiques pour produire 22 GWh/an de chaleur en utilisant 5 % des toitures.</p> <p>Le rafraîchissement solaire pourrait produire 15 GWh/an de froid en utilisant 5 % des toitures pour capter la ressource potentielle de chaud et la transformer par une machine frigorifique en froid.</p>	<p>Energie solaire</p> <p>L'utilisation du solaire photovoltaïque est limitée d'un point de vue technique par la surface disponible en toiture. A noter également la problématique spécifique au site de ne pas éblouir les pilotes d'avion du fait de la proximité des aéroports du Bourget et de Roissy Charles de Gaulle. Pour répondre à cette problématique, des panneaux solaires non réfléchissants ont été développés.</p> <p>L'utilisation de l'énergie solaire est donc conditionnée par les choix stratégiques relatifs à la surface de toiture allouée à la production d'énergie, et à celle occupée par des espaces verts.</p>

<p>Energie éolienne</p> <p>Compte-tenu des servitudes aéronautiques et du seuil de rentabilité, l'éolien ne constitue pas un potentiel énergétique intéressant à l'échelle du Triangle.</p>	<p>Energie éolienne</p> <p>A une échelle plus réduite, une expérimentation des éoliennes de bâtiment est cependant envisageable.</p>
<p>Cogénération biogaz</p> <p>La Cogénération biogaz utiliserait les déchets alimentaires, les boues issues du traitement des eaux usées, les déchets verts, les déchets agricoles, et les ordures ménagères pour produire jusqu'à 4,5 GWh/an de chaleur et 4,2 GWh/an d'électricité.</p>	<p>Cogénération biogaz</p> <p>Cette solution ne pourra être mise en place qu'à partir du moment où la production de déchets aura atteint une masse critique suffisante. Elle nécessitera la mise en place d'une filière spécifique de traitement des déchets. La mutualisation des moyens avec des infrastructures alentour peut constituer un bon moyen de réduire son coût.</p>

Mesures de réduction des besoins énergétiques

- **La sobriété énergétique des bâtiments** : les nouvelles constructions devront anticiper les évolutions réglementaires pour atteindre le niveau passif dès la première phase de construction.
- **La récupération de chaleur** : Le site est propice au développement de systèmes de récupération de chaleur car plusieurs aménagements produisent du chaud comme la piste de ski, les Data Center et les eaux usées. On peut par exemple envisager de récupérer la chaleur produite en contrepartie du froid nécessaire à l'entretien de la piste de ski.
- **La consommation énergétique des usagers** : La consommation de chaud peut être réduite de 40 % si le chauffage est limité à 19°C au lieu de 21,5°C selon les usages fréquents. Des actions de sensibilisation pourraient être envisagées qui contribueraient à réduire de 11 % les besoins énergétiques.
- **Le rafraîchissement naturel** : Des actions sur le bâti permettraient de substituer à la climatisation des méthodes de rafraîchissement naturel (eau et noues en pied d'immeuble). Si l'ensemble du système de climatisation était remplacé par de telles méthodes, cela permettrait de réduire de 38 % les besoins énergétiques totaux du Cœur du Triangle de Gonesse.
- **Un éclairage public performant et peu consommateur** bien qu'au regard des besoins énergétiques des bâtiments, l'éclairage public soit marginal.

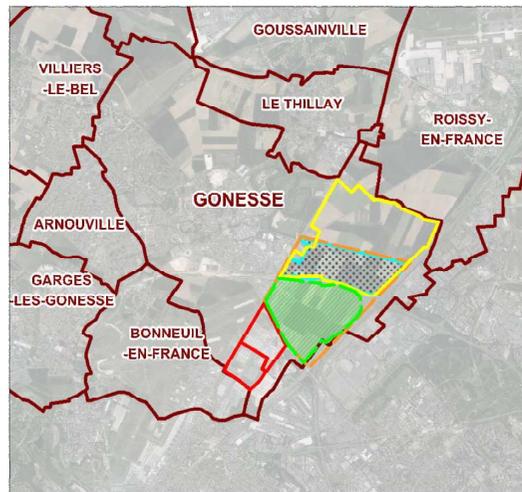
Le phasage de développement des énergies renouvelables est détaillé ci-après. L'objectif n'étant pas l'autonomie énergétique, l'ensemble des programmes immobiliers seront raccordés aux réseaux nationaux (électricité notamment, et gaz pour les systèmes mutualisés de production de chaleur). Lorsque la production EnR est insuffisante, l'appel aux réseaux nationaux permettra de garantir le confort des usagers.

		Scénario A - A'	Scénario B - B'	Scénario C - C'
Phase 1 2017-2020	Chaud HT	Réseau de chaleur par cogénération bois Solaire thermique	Réseau de chaleur par géothermie très profonde	Réseau de chaleur par géothermie profonde
	Chaud BT	Réseau de chaleur par cogénération bois	Réseau de chaleur par géothermie très profonde	Réseau de chaleur par géothermie profonde
	Froid	Freecooling à l'îlot	Freecooling à l'îlot	Freecooling à l'îlot
	Electricité	Cogénération bois Solaire photovoltaïque	Cogénération par géothermie très profonde Solaire photovoltaïque	Cogénération par géothermie profonde Solaire photovoltaïque
Phase 2 2020-2025	Chaud HT	Développement cogénération bois Pompe à chaleur haute température Solaire thermique	Développement de la géothermie très profonde (complément biogaz) Pompe à chaleur haute température	Développement de la géothermie profonde Pompe à chaleur haute température
	Chaud BT	Développement cogénération bois Pompe à chaleur	Développement de la géothermie très profonde (complément biogaz) Machine à absorption	Développement de la géothermie profonde Machine à absorption
	Froid	Pompe à chaleur à l'îlot Freecooling à l'îlot	Machine à absorption Freecooling à l'îlot	Machine à absorption Freecooling à l'îlot
	Electricité	Développement cogénération bois Solaire photovoltaïque	Développement cogénération par géothermie très profonde (complément biogaz) Solaire photovoltaïque	Développement cogénération par géothermie profonde Solaire photovoltaïque
Phase 3 2025-2030	Chaud HT	Développement cogénération bois Cogénération biogaz raccordé au réseau de chaleur Solaire thermique	Développement de la géothermie très profonde	Développement de la géothermie profonde
	Chaud BT	Développement cogénération bois Cogénération biogaz raccordé au réseau de chaleur	Développement de la géothermie très profonde	Développement de la géothermie profonde
	Froid	Freecooling à l'îlot	Freecooling à l'îlot	Freecooling à l'îlot
	Electricité	Développement cogénération bois Cogénération biogaz Solaire photovoltaïque	Développement cogénération par géothermie très profonde Solaire photovoltaïque	Développement cogénération par géothermie profonde Solaire photovoltaïque
Phase 4 2030-2035	Chaud HT	Développement cogénération bois Développement cogénération biogaz Solaire thermique	Développement de la géothermie très profonde	Développement de la géothermie profonde
	Chaud BT	Développement cogénération bois Pompe à chaleur	Développement de la géothermie très profonde	Développement de la géothermie profonde
	Froid	Freecooling à l'îlot	Freecooling à l'îlot	Freecooling à l'îlot
	Electricité	Développement cogénération bois Développement cogénération biogaz Solaire photovoltaïque	Développement cogénération par géothermie très profonde Solaire photovoltaïque	Développement cogénération par géothermie profonde Solaire photovoltaïque

5. OCCUPATION DU SOL ET PROPRIÉTÉ FONCIÈRE

ETAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Foncier – Propriété du sol</p> <p>Les terrains à aménager sont actuellement occupés par une majorité d'îlots agricoles appartenant à des propriétaires privés et publics.</p> <p>Dans le Triangle de Gonesse, les parcelles, non remembrées, sont assez éclatées, appartenant à de nombreux propriétaires et présentant des tailles réduites.</p>	<p>Foncier</p> <div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; background-color: orange; color: white; font-weight: bold;">Impact fort</div> <p>280 hectares seront urbanisés dans le cadre du projet. Le programme nécessite une maîtrise foncière des terrains à aménager, Une convention de veille et de maîtrise foncière portant sur « le Triangle de Gonesse » a été passée entre la commune de Gonesse, l'EPA Plaine de France et l'Etablissement public foncier du Val d'Oise (EPFVO) le 4 février 2011. Elle stipule les conditions dans lesquelles l'établissement public foncier procède à des acquisitions d'emprises foncières nécessaires à l'aménagement du Triangle de Gonesse, et ayant vocation à être rétrocédées à l'EPA Plaine de France.</p> <p><i>Cf. carte page suivante.</i></p> <p>Modalités de maîtrise foncière</p> <p>Les procédures administratives visant à réaliser les opérations d'aménagement ont commencé par le Nord du BIP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une Zone d'Aménagement Différé a été créée au profit de l'Etat par arrêté du 18 mai 2005, puis transférée à l'EPFVO par arrêté du 29 mars 2011 - Des négociations amiables ont été initiées - Une Déclaration d'Utilité Publique réserve foncière a été prononcée sur la partie nord du Cœur du Triangle de Gonesse par arrêté du 30 mai 2012 - Le périmètre de la DUP réserve foncière Nord du BIP est aujourd'hui maîtrisé par l'Etablissement Public Foncier du Val d'Oise. - L'arrêté de cessibilité a été pris le 16 avril 2013 - Une ordonnance d'expropriation a été prise le 23 août 2013 - La procédure de fixation des indemnités a débuté au second semestre 2013 - Une Zone d'Aménagement Différée, dite ZAD « Cœur Sud » a été mise en place, par arrêté du 6 juillet 2015 (valable 6 ans). - Une Déclaration d'Utilité Publique sera mise en place sur le périmètre de la ZAD ainsi que sur le secteur de la Patte d'Oie. 	<p>Foncier</p> <p>Des indemnités financières sont prévues à l'amiable ou au titre du code de l'expropriation afin de compenser l'impact de la perte de propriétés, ainsi que des indemnités complémentaires en cas d'autres préjudices subis. Voir ci-dessous.</p> <p>Coût mesure compensatoire : 1,7M€</p>

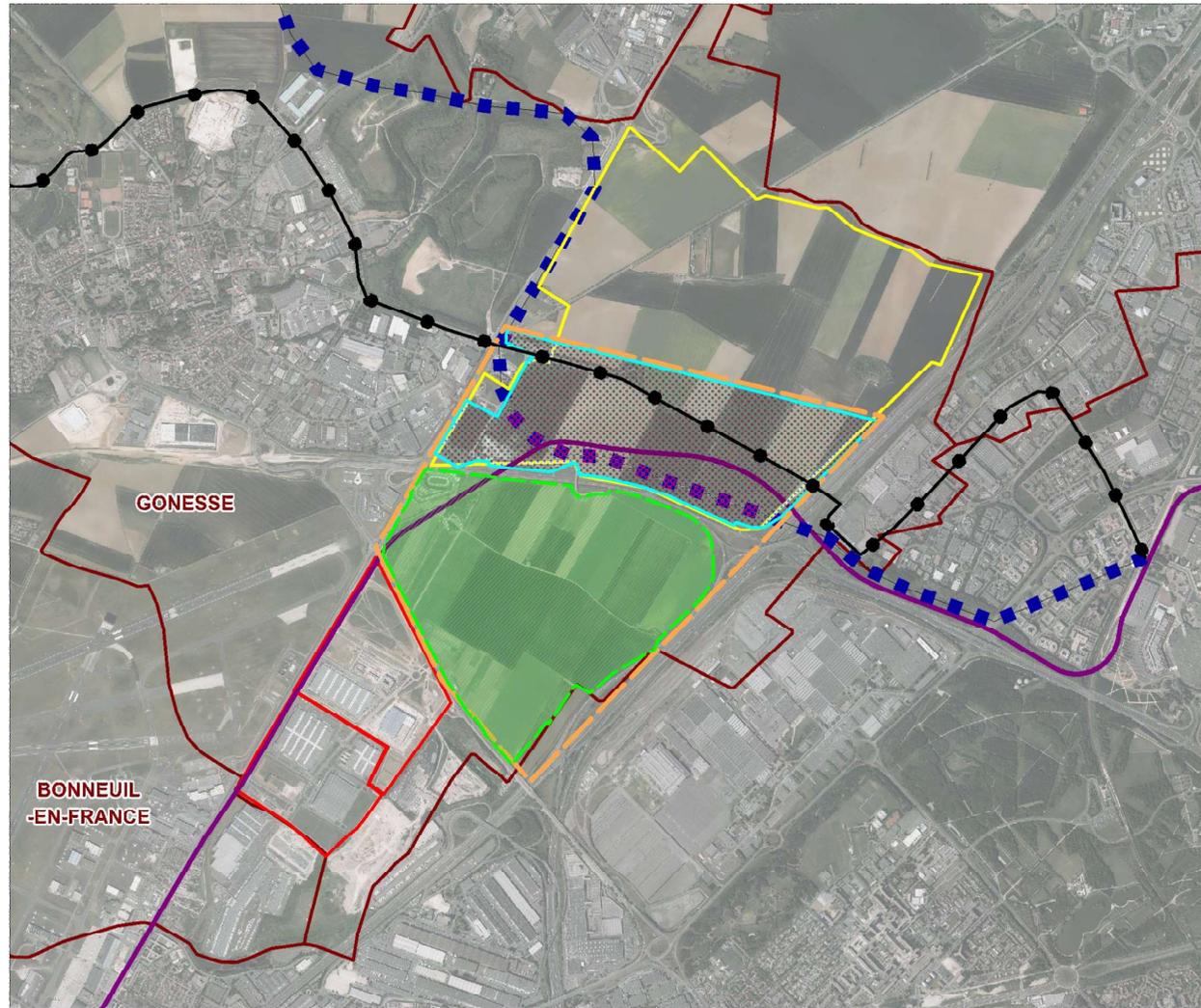
Le Triangle de Gonesse : les outils fonciers



LEGENDE :

-  ZAD "Triangle de Gonesse" créée le 23/05/2016 (caducité en 2016)
-  ZAD "Coeur Sud" créée le 6/07/2015 (pour 6 ans renouvelable)
-  DUP réserve foncière au profit de l'EPFVO arrêté du 30/05/2012
-  ZAC des Tulipes Nord et Sud
-  Projet de ZAC
-  BHNS
-  Raccord RER B/D
-  Ligne 17 "Grand Paris"

Auteur : DDT95/SUAD/PEAD/MIFeP
Sources : ©IGN, BD ORTHO, SCAN 25®
BD CARTO, DDT95,
Date : 13/10/2015



<p>Exploitation des Terres agricoles</p> <p>L'espace agricole occupait près de 60 % de la surface communale en 2008, mais il a cependant diminué de 30 % en 26 ans. Les rendements des grandes cultures y sont particulièrement élevés.</p> <p>Le Triangle de Gonesse compte notamment 17 exploitations agricoles Si la taille moyenne des parcelles est de 1,5 ha à Gonesse, la taille moyenne de l'îlot de culture (après regroupement) est de 8,42 ha. On compte 8 agriculteurs, certains pouvant diriger plusieurs exploitations.</p> <p>Une bonne partie des terres sont exploitées sous le régime sécurisant des baux ruraux. Néanmoins, certaines sont mises en valeur via des conventions d'occupation précaires. Ainsi, près de 108 ha sont régis par ce type de convention.</p> <p>Il est donc compliqué pour les agriculteurs d'investir sereinement sur ces parcelles compte tenu de la précarité de leur statut et des fragilités qui en découlent, et face au morcellement parcellaire du secteur.</p> <p>Enfin, les exploitants mettent en place des échanges informels pour rationaliser la taille de leurs parcelles selon des usages locaux consignés dans un « cahier des échanges ».</p>	<p>Terres agricoles</p> <p>Le projet du Triangle de Gonesse prévoit l'urbanisation de près de 280 ha de terres agricoles exploitées.</p> <p>Le programme nécessite de libérer les terrains à aménager de toute occupation.</p> <p>Modalités d'éviction des occupants en place</p> <p>Les occupations en présence sont majoritairement composées de baux ruraux et de conventions d'occupation précaire. Au nord (DUP réserve foncière), des offres amiables de résiliation ont été adressées en mars 2014. Lorsque la proposition amiable n'a pas abouti, des fixations judiciaires ont été mobilisées.</p> <p>La maîtrise foncière des terrains au Nord s'est ainsi achevée en septembre 2015.</p> <p>Au Sud, une DUP travaux sera mise en place courant 2017.</p>	<p>Terres agricoles</p> <p>Le projet nécessite une maîtrise foncière des terrains à aménager. Des démarches amiables sont engagées. A défaut d'accord amiable, des procédures d'éviction et d'indemnisation des exploitants sont mises en œuvre.</p> <p>Conformément aux obligations légales au titre de la procédure d'expropriation :</p> <p>1 – Propriétaires : Indemnités : des indemnisations financières sont prévues à l'amiable ou au titre du code de l'expropriation ainsi que des indemnités complémentaires afin de compenser l'impact du préjudice subi.</p> <p>2 – Occupants : tout d'abord, afin de compenser au mieux les impacts du projet sur les agriculteurs, des groupes de travail avec les exploitants agricoles volontaires du Triangle de Gonesse ont été créés pour trouver des solutions au cas par cas. Il sera ainsi possible d'identifier les exploitants souhaitant poursuivre leur activité sur de nouvelles terres et ceux souhaitant être indemnisés.</p> <p>En dernier recours, des indemnisations financières fixées par le juge de l'expropriation seront prévues afin de compenser l'impact de la perte de terres agricoles pour chacune des exploitations agricoles et les propriétaires concernés.</p> <p>En parallèle, la réalisation d'aménagements ou ouvrages permettant de rétablir voire améliorer le fonctionnement des exploitations est prévue dans l'opération : rétablissement de chemins agricoles, réhabilitation de chemins agricoles dégradés pour cohérence du maillage, sécurisation des accès, lutte contre les sources de dégâts de culture (intrusions, prolifération de faune...). Ces solutions sont davantage détaillées dans la partie consacrée à l'agriculture.</p>
---	---	--

Impact fort

6. ECONOMIE, EMPLOI ET COMMERCE

ÉTAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE RÉDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Tissu économique : aspects généraux</p> <p>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.</p> <p>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 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.</p> <p>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.</p>	<p>Tissu économique : aspects généraux</p> <p style="text-align: right; background-color: orange; color: white; padding: 2px;">Impact fort</p> <p>Le Triangle de Gonesse s'inscrit 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Il participe à la diversification et à la montée en gamme des activités économiques du Grand Roissy avec la constitution d'un « Quartier d'Affaires ». ➢ 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. ➢ Il développe des locaux d'activités, pour lesquels il y a une forte demande à l'échelle du Grand Roissy et cible le développement d'activités liées à l'économie présente (biens et services produits pour les personnes résidant ou présents sur le territoire). ➢ 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. <p>Les différentes fonctions ciblées sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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. <p>Les nouvelles fonctions implantées sur le site peu en concurrence avec le tissu économique préexistant, mais viseront plutôt à le compléter avec des services qui n'existent que peu ou pas actuellement. Le Triangle produira 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.</p> <p>EuropaCity également aurait des impacts économiques positifs, injectant selon ses études 2,5 Mds d'€ par an dans l'économie française.</p> <p>Le projet du Triangle de Gonesse permettra enfin de relier les différentes polarités économiques du Grand Roissy, entre elles et avec les bassins de population.</p>	<p>Tissu économique : aspects généraux</p> <p>Mesures d'accompagnement visant à éviter la concurrence économique entre territoires</p> <p>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.</p> <p>Tous ces projets dessinent une offre complémentaire permettant de proposer une offre immobilière complète à l'échelle du Grand Roissy. 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.</p> <p>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.</p> <p>Mesures d'accompagnement visant à favoriser un développement économique efficace</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Des cibles complémentaires sont les fonctions tertiaires et métropolitaines, les activités technologiques et industrielles, les PME/PMI, et les services (hôtels, commerces, restaurants).</p> <p>Stratégie de développement : les programmes déclencheur et les projets clés jusqu'à l'arrivée de la gare GPE</p> <p>Des projets déclencheurs devront renforcer l'attractivité, l'identité territoriale, et l'image de marque du site. Il sera nécessaire de faire s'installer des locataires-clés capables de déclencher un effet moteur sur le reste du site. La première priorité sera d'attirer le siège social d'un grand groupe international, si possible doté d'un signal architectural fort. Puis un centre d'affaires flexible pour répondre à la demande des entreprises de surfaces de 50 à 500 m² s'avérera nécessaire. Enfin un ou des établissements de formation ou d'enseignement supérieur et des grands laboratoires de recherche publics et privés. Tous projets appelés à se concentrer autour du pôle gare. La mise en chantier d'EuropaCity et de la ligne 17 du Grand Paris Express dès 2019 participera de cette dynamique.</p>

Emploi	Emploi	Emploi
<p>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'Île-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 ».</p> <p>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.</p> <p>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 pour les populations locales.</p>	<div data-bbox="1249 124 1417 180" style="text-align: center; background-color: orange; color: white; padding: 5px; font-weight: bold;">Impact fort</div> <p>Le projet favorise l'implantation de nouveaux emplois. Environ 50 000 emplois directs seront générés à terme par le quartier d'affaires et EuropaCity.</p> <p>Précisons que les notions d'emplois « créés » ou générés utilisées ci-après ne correspondent pas nécessairement à des créations nettes. 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 nettes n'ont pas été réalisées.</p> <p>Le quartier d'affaires du Triangle de Gonesse, consacré aux activités tertiaires et technologiques, devrait générer environ 40 000 emplois. La proportion d'emplois peu qualifiés est estimée entre 10 et 15 %, permettant d'améliorer l'accès à l'emploi pour les populations des départements du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis.</p> <p>Le projet EuropaCity devrait permettre la création de près de 11 800 emplois directs couvrant 80 métiers différents. 75 % des emplois créés correspondront à un niveau CAP/BEP/BAC. 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 par EuropaCity dans les entreprises locales et régionales concerneraient 13 000 emplois, chez les fournisseurs, sous-traitants et prestataires de services intervenant pour EuropaCity.</p> <p>Durant la phase de construction, il mobiliserait environ 4 200 personnes/ an en moyenne.</p> <p>Impacts cumulés avec d'autres projets et enjeux généraux de formation</p> <p>Le vivier d'emplois que représente le projet pose des enjeux de formation.</p> <p>L'étude des 25 projets économiques structurants du Grand Roissy a mis en évidence un potentiel de création de 130 000 emplois à l'horizon 2035. Mais l'analyse de la nature des emplois créés dans les 20 ans révèle un 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.</p> <p>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.</p> <p>Même parmi les 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... Or, l'offre de 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, 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.</p>	<p>Mesures d'accompagnement envisagées : anticiper sur l'évolution des emplois et adapter les dispositifs d'accompagnement et de formation</p> <p>L'enjeu est d'anticiper sur les 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).</p> <p>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 CIP) : l'hôtellerie / restauration, le commerce (de détail, de gros et international), les services aéroportuaires et les métiers du tertiaire opérationnel et supérieur.</p> <p>Accompagner la qualification de la population par la mobilisation des acteurs de l'emploi-formation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Développer l'offre de formation et agir dès la formation initiale auprès des jeunes peu adaptés au système éducatif traditionnel (développement de l'apprentissage par exemple). <p>S'inscrire dans des partenariats locaux pour développer la formation : Maison de l'emploi et ses partenaires, établissements d'éducation, organismes de formation, entreprises, collectivités locales</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>Le développement de l'offre de formation linguistique professionnalisation s'appuiera notamment sur le projet de maison des langues à Garges-lès-Gonesse.</p> <p>Il faudra aussi 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%.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Les mesures d'accompagnements auront un coût de mise en œuvre et de suivi mais qui apparaît négligeable comparativement à l'impact positif des emplois créés.</p>

<p>Programmation</p> <p>Le territoire comporte actuellement de nombreux projets économiques, parmi lesquels figure le Triangle de Gonesse. Des actions de coordination du développement économique sont en cours, afin d'organiser ce développement et d'assurer une cohérence d'ensemble au territoire en évitant les concurrences.</p>	<p>Programmation</p> <p>La ventilation de la programmation du Quartier d'Affaires (hors EuropaCity) devrait s'effectuer comme indiqué ci-dessous : environ 1,9 millions de m² de surface de plancher, dont :</p> <p>Le programme prévisionnel du quartier d'affaires : environ 1 125 000 m² :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>EuropaCity : 760 000 m²</p> <p>Le Projet EuropaCity se développe sur un périmètre d'environ 80 ha 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 230 000 m² environ de surface de plancher destinés à l'activité commerciale • 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 • 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 • 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. 	<p>Programmation</p> <p>Le déroulement opérationnel du projet est organisé en quatre phases :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1^{ère} phase (2017-2020) : articulée autour du Bus à haut Niveau de Service (BHNS) dont la mise en service est prévue en 2016, la 1^{ère} phase du projet se développera en continuité de la Zone d'activité de la Grande Couture située à l'Ouest de la RD 317. Le parc Nord sera aménagé à cette occasion. Cette 1^{ère} phase aura une vocation essentiellement technotertiaire (programmes d'activités et programmes tertiaires), du fait de la desserte par un BHNS uniquement. Deux options de développement en phase 1 sont également possibles : le long de l'autoroute A1 sur le quart nord-est du projet (certaines entreprises pourraient souhaiter bénéficier d'un effet vitrine). Une seconde option est envisagée au Sud du Triangle, face à la zone d'activité des Tulipes (certaines entreprises pourraient souhaiter s'implanter en continuité de la zone d'activité existante des Tulipes). - 2nde phase (2020-2025) : articulée autour de la gare multimodale et du parc, elle accueillera des fonctions davantage tournées vers les activités tertiaires, ainsi que le complexe de commerces et de loisirs d'EuropaCity, qui ouvrira ses portes concomitamment à la mise en service de la gare (2024). Cette phase prévoit l'implantation des cœurs de cible et projets déclencheurs décrits au paragraphe précédent (tissu économique). - 3^{ème} phase (2025-2030) : la gare et le BIP généreront une attractivité nouvelle ; implantation de fonctions tertiaires au bord de l'A1 et montée en puissance du quartier d'affaires, suite à l'attractivité générée par les nouveaux arrivants. - 4^{ème} phase (2030-2035) : développement du sud-ouest du site et des cœurs de quartier et montée en puissance du quartier d'affaires, suite à l'attractivité générée par les nouveaux arrivants.
---	---	--

<p>Commerces, tourisme, loisirs et culture</p> <p>L'appareil commercial du nord-francilien se caractérise d'une part par une offre de commerces de proximité très spécialisés et d'autre part par de grands équipements développés sur un modèle commercial qui s'essouffle (baisse de la fréquentation des hypermarchés, évolution des modes de consommation et essor du e-commerce).</p> <p>Sur le périmètre d'action de l'EPA Plaine de France qui regroupe 40 communes de la Seine-Saint-Denis et du Val-d'Oise, l'offre commerciale est inégalement répartie. En effet, la densité commerciale est liée à la densité urbaine, qui est plus forte au sud qu'au nord. À l'exception des centres commerciaux O'Parinor à Aulnay-sous-Bois et Aéroville, à Tremblay-en-France et Roissy-en-France, ce périmètre ne possède pas d'équipement de destination, capable d'attirer une clientèle non résidente.</p> <p>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.</p> <p>L'offre commerciale est ainsi à la fois spécialisée et classique</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une forte densité de moyennes et grandes surfaces alimentaires, hyper- et supermarchés - Une offre globalement classique et des centres commerciaux datés des années 1980 et 1990 à quelques exceptions près (My Place à Sarcelles, Plein Air au Blanc-Mesnil ...) - Les centres-villes présentent une offre très spécialisée : de proximité avec une forte représentation de commerces d'entrée de gamme. <p>La combinaison de ces facteurs, conjuguée à la proximité de Paris centre tend à entraîner une éviction des consommateurs vers des centres commerciaux plus attractifs et des activités et enseignes uniques localisées dans la capitale.</p> <p>Parallèlement, l'offre commerciale, en lien avec la plateforme aéroportuaire, (centre commercial O'Parinor et aéroport de Roissy) complètent l'offre commerciale existante mais s'adresse davantage aux non-résidents, notamment aux touristes (tourisme de loisirs et tourisme d'affaires) et reste limitée.</p> <p>Globalement, Paris est une destination touristique en perte de vitesse, qui possède peu d'équipements de loisirs en nombre d'habitants. Cette offre de loisirs est aussi peu développée dans le nord-francilien, notamment l'Est du Val-d'Oise. Dans ce secteur, l'offre d'équipements culturels demande aussi une plus grande diversification, manquant notamment des structures de création et de diffusion de l'art contemporain.</p> <p>En fin l'offre hôtelière souffre d'un déficit d'équipement et d'image et peut encore se diversifier et se développer.</p> <p>L'enjeu pour le territoire est donc de pouvoir diversifier son offre commerciale, en complémentarité avec celle existante, et notamment afin de capter une clientèle touristique internationale et de passage.</p> <p>Cette nécessité de diversifier l'offre commerciale entre en résonance avec l'évolution des comportements d'achat et la tendance au rapprochement entre loisirs et commerce.</p>	<p>Commerces, tourisme, loisirs et culture</p> <div style="text-align: right; background-color: #ff9900; color: white; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Impact fort</div> <p>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 pour les salariés et les usagers de la gare.</p> <p>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. Ce nouveau modèle ne prévoit pas l'implantation d'hypermarché mais repose sur l'attractivité de l'offre culturelle et de loisirs.</p> <p>Les impacts seront 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>En matière de tourisme, de loisirs et de culture, et 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.</p> <p>Afin de minimiser l'impact du projet sur l'offre du territoire, il faudra veiller à ce que sa réalisation soit fidèle au concept ; à savoir une destination touristique offrant un parcours inédit aux visiteurs et non une juxtaposition de fonctions.</p>	<p>Commerces, tourisme, loisirs et culture</p> <p>Mesures de réduction des impacts sur le commerce</p> <p><u>Pour le Quartier d'Affaires</u></p> <p>Le commerce développé sera une offre de proximité. Les pôles développés au sein du Quartier d'Affaires ne dépasseront pas un total de 15 000 m² de surface de plancher et la distance minimale entre ces pôles sera de 1 000 mètres. Ces mesures sont destinées à éviter la constitution d'un pôle de destination autre qu'EuropaCity.</p> <p><u>Pour EuropaCity, les mesures seront les suivantes</u></p> <p>Commerces :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Employés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Développer le maillage en transports en commun, les horaires et fréquences, notamment pour ce qui est de l'accessibilité des salariés afin de réduire les saturations. - Mettre en place avec Immochan le plus en amont possible les filières de formation nécessaires au recrutement des employés sur le territoire. <p>Clientèle :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimiser les liaisons en modes doux pour la clientèle touristique (navettes depuis l'aéroport et les hôtels) pour maximiser la capture et réduire les incidences sur le trafic. <p>Mesures de réduction des impacts sur le commerce</p> <p>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.</p> <p>Le projet prévoit d'ores et déjà :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ La qualité de l'offre développée, son caractère innovant et à la complémentarité des différentes fonctions de commerce, de loisirs et de culture. ➢ Son unicité de gestion au service d'une destination unique proposant une expérience inédite aux visiteurs. ➢ 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.
---	--	---

<p>Agriculture</p> <p>Le Triangle de Gonesse est exploité pour la culture des céréales et des oléoprotéagineux, 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 les structures, bien qu'en diminution, présentent un statut professionnalisé.</p> <p>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.).</p> <p>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).</p> <p>L'Unité de Référence 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 Unité de Référence peut être pondérée pour prendre en considération les spécificités de chaque culture et les caractéristiques agronomiques d'une région. Le revenu dégagé à l'hectare par des grandes cultures est par exemple sensiblement inférieur à celui généré par un hectare de pépinières. Des barèmes de pondération permettent d'effacer ces différences.</p> <p>La réduction des espaces agricoles revient à diminuer les 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.</p> <p>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).</p> <p>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.</p>	<p>Agriculture</p> <p>Impact fort</p> <p>Impacts cumulés</p> <p>A l'échelle de la Plaine de France, les projets actuels d'urbanisation prévoient la mutation de 30 % des espaces agricoles, ce qui correspond à la disparition d'1/4 des exploitations agricoles d'ici à 2025. Ce sont en tout 1 530 ha de surface agricole qui seraient impactés.</p> <p>Le programme d'aménagement entraînera une baisse de l'activité agricole.</p> <p>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 de la superficie agricole. Sur les 280 ha d'urbanisation à venir, 7 ha sont directement liés au projet de 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. Des mesures adaptées aux attentes des agriculteurs en sont issues.</p> <p>Huit agriculteurs seront directement impactés par le projet, avec potentiellement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une diminution de l'espace agricole disponible, - une remise en cause du fonctionnement des exploitations et un manque de lisibilité sur la pérennité de l'activité. <p>Tout l'enjeu consiste donc par les mesures de réduction d'impacts et d'accompagnement à sécuriser et à pérenniser l'activité agricole.</p>	<p>Agriculture</p> <p>400 ha de terres agricoles seront préservés au Nord du Triangle dans des conditions d'exploitation pérennes. Des indemnisations financières seront prévues afin de compenser l'impact de la perte de terres agricoles pour chacune des exploitations agricoles et des propriétaires concernés.</p> <p>Le projet prévoit plusieurs mesures afin de pérenniser l'activité agricole au nord du secteur :</p> <p><u>De manière générale,</u></p> <p>Protection réglementaire au travers du PLU pour préserver le foncier agricole,</p> <p>Aménagements des franges agri-urbaines</p> <p>Accompagnement de l'activité agricole (soutiens investissement, marketing...)</p> <p><u>A l'échelle du Grand Roissy, qui est la plus pertinente, la définition d'un projet agricole prévoit</u></p> <p>La pérennisation des terres agricoles fonctionnelles à 30 ans</p> <p>La sécurisation des corridors agricoles et naturels pour assurer la connexion des grandes plaines agricoles, et ainsi respecter les objectifs du SDRIF</p> <p>Des mesures de circulation agricole efficaces.</p> <p>Cette démarche aboutira à la signature d'une charte agricole envisagée à l'été.</p> <p><u>A l'échelle du Triangle de Gonesse, les mesures seront une déclinaison de cette stratégie d'ensemble. Il est prévu la préservation de 400 ha de terres agricoles et la pérennisation de l'agriculture.</u></p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un périmètre de protection juridique du Carré agricole grâce à des outils réglementaires comme le PRIF (Périmètre Régional d'Intervention Foncière) entériné par l'Agence des Espaces Vers le 8 octobre 2015. - Délimitation physique claire du Carré agricole, notamment entre le nouveau quartier et le carré agricole, qui se matérialise dans le projet par la création d'une lisière agricole. - Préservation des axes de circulation agricole - Création d'interactions entre les espaces urbains et les espaces agricoles : développer une agriculture périurbaine <p>La mise en place d'une stratégie foncière opérationnelle destinée à pérenniser l'activité agricole, à l'échelle du Triangle de Gonesse, s'appuie sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Créer une ZAP (Zone Agricole Protégée), cumulable avec le PRIF déjà en place (Périmètre Régional d'Intervention Foncière). - Accompagner les porteurs de projet en lisière agricole - Accompagner les agriculteurs dans la recherche de terrains situés à l'extérieur du Triangle de Gonesse (mobilisation de la SAFER Ile-de-France). - 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. <p>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.</p>
--	---	---

7. EQUIPEMENTS PUBLICS ET SERVICES

ETAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Equipements publics et services</p> <p>Les équipements présents dans la commune de Gonesse sont, pour la plupart, des équipements de proximité adaptés aux besoins des résidents : services administratifs communaux, écoles, centres socioculturels, etc.</p> <p>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.</p> <p>Dans le détail : L'offre scolaire actuelle compte au total 12 écoles maternelles, 9 écoles élémentaires, 3 collèges, un lycée, et un restaurant scolaire.</p> <p>L'AFPA, Promotrans, et l'IFA proposent des offres de formations initiale, d'apprentissage, continue, et des offres d'apprentissage.</p> <p>La commune dispose au total de six complexes sportifs dont une piscine municipale, 1 golf de 9 trous et des équipements de proximité en accès libre.</p> <p>Trois centres socioculturels assurent une fonction de proximité auprès des habitants. Une maison intergénérationnelle et un Point Information Jeunesse viennent également s'y ajouter. Plusieurs centres de loisirs contribuent en outre à l'offre socio-éducative de la commune.</p> <p>Cependant, aucun équipement culturel ne rayonne à une échelle départementale ou régionale.</p>	<p>Equipements publics et services</p> <p style="text-align: center;">Impact fort</p> <p>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 <i>partie 9. Circulation et déplacements</i>), ainsi que sur la multiplication des modes de circulation doux (création de pistes cyclables).</p> <p>Il proposera en outre une offre de parkings adaptée aux futures fonctions du site, et un réseau routier plus efficace et mieux partagé.</p> <p>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 bénéficieront d'un fort potentiel d'attractivité.</p> <p>Une réserve stratégique d'environ 20 000 m² est prévue pour ces programmes.</p> <p>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.</p> <p>Ces parcs, d'une superficie totale d'environ 70 hectares, permettront de maintenir le lien avec le carré agricole et les terres agricoles.</p> <p>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.</p> <p>Le projet pourra éventuellement avoir un impact sur la création d'équipements destinés à répondre aux besoins des employés travaillant sur place (crèches, etc...).</p> <p>Environ 15 000 m² d'espaces sportifs et culturels devraient être implantés dans le quartier d'affaires.</p> <p>Ces équipements ne répondent pas intégralement aux besoins des habitants de la zone, mais participeront néanmoins à augmenter l'attractivité globale du territoire.</p>	<p>Equipements publics et services</p> <p><i>Pour la stratégie d'amorce générale, se reporter à la partie 7. Activités et tissu économique : Economie.</i></p> <p>Mesures d'accompagnement envisagées</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><i>Pour la stratégie d'amorce générale, se reporter à la partie 7. Activités et tissu économique : Economie.</i></p> <p>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).</p>

Services

Impact fort

Le projet du Triangle de Gonesse viendra **compléter l'offre de services existante à Gonesse**, 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, multipliera de façon exponentielle la quantité et la diversité de l'offre commerciale et de services de la zone.

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

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.**

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

L'implantation d'environ 245 000 m² de commerces au sein de l'opération du Triangle de Gonesse, 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, multipliera de façon exponentielle la quantité et la diversité de l'offre commerciale et de services de la zone.

Le projet du Triangle de Gonesse prévoit environ 170 000 m² d'espaces dédiés à la restauration et aux loisirs, ce qui contribuera à diversifier et améliorer l'offre.

Enfin, environ 185 000 m² seront dédiés à l'hôtellerie, faisant du Triangle de Gonesse **un des pôles majeurs d'hébergement du Grand Roissy.** Par ailleurs, 20 000 m² seront consacrés aux congrès et séminaires au sein d'EuropaCity.

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

8. POPULATION ET HABITAT

ETAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Dynamiques démographiques</p> <p>Les communes situées à proximité du Triangle de Gonesse se caractérisent par un solde migratoire négatif (notamment chez les ménages aux profils socio-économiques plus favorables) compensé par un taux de natalité supérieur à la moyenne.</p> <p>La population locale est jeune, mais les 30-44 ans ne représentent qu'à peine plus de 20 % de la population totale. La structure des ménages est majoritairement familiale et leur taille moyenne relativement élevée.</p> <p>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 particulièrement important sur le territoire.</p> <p>Ces caractéristiques sont à l'image des difficultés observées plus largement à l'échelle du Grand Roissy dans les communes urbaines de l'est du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis. L'accès à l'emploi représente un enjeu majeur du territoire afin que le dynamisme économique du Grand Roissy bénéficie à la population locale et participe à la valorisation dans les années à venir d'une population particulièrement jeune et moins qualifiée que dans l'ensemble de l'Ile-de-France.</p>	<p>Dynamiques démographiques</p> <p style="text-align: center;">Impact faible</p> <p>Aucune création de logement n'étant prévue dans le projet, celui-ci n'aura pas d'impact direct sur la population résidente.</p> <p>A moyen-long terme, on peut cependant estimer que le projet devrait contribuer à limiter le solde migratoire négatif de la ville, voire éventuellement le rendre positif en participant à l'attractivité résidentielle et à la qualité urbaine.</p> <p>La création d'un important bassin d'emploi (plus de 50 000 emplois), ainsi que la mise en place d'une offre de transport en commun de grande qualité encourageront également les habitants à rester sur le territoire.</p> <p>La présence d'EuropaCity contribuera à faire augmenter la fréquentation du site par des populations internationales. A la recherche de loisirs et souvent en transit, elles se mêleront aux employés internationaux se rendant au quartier d'affaires.</p> <p>La création d'un quartier d'affaires conduira à une présence plus importante de cadres et professions intellectuelles supérieures, jusqu'à présent peu représentés 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 également mieux représentée parmi les usagers du territoire.</p>	<p>Dynamiques démographiques</p> <p>Plus que la structure démographique proprement dite, le projet crée des flux et modifie les profils des usagers diurnes du territoire.</p> <p>Le développement des transports en commun et d'un réseau routier efficaces seront à même d'accueillir et de maîtriser ces nouveaux flux.</p>
<p>Habitat</p> <p>La commune de Gonesse se caractérise par une part importante de grands logements et 45% de logements sociaux. Le parc collectif est majoritaire mais l'individuel reste très présent. 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.</p> <p>Cette situation laisse peu de marges de manœuvre 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.</p> <p>La loi Alur du 24 mars 2014 prévoit la possibilité de réaliser une augmentation raisonnable de la population dans le cadre du renouvellement urbain.</p>	<p>Habitat</p> <p style="text-align: center;">Impact faible</p> <p>Seule une surface très réduite en zone D du PEB de Roissy pourrait accueillir des logements dans le cœur du Triangle en raison des contraintes en matière de logement imposées par les PEB des aéroports de Paris-CDG et du Bourget.</p> <p>Aucune création de logement n'est 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.</p> <p>Le projet n'aura donc pas a priori d'impact direct majeur sur l'habitat.</p> <p>Autre incidence possible du projet, l'attractivité des biens immobiliers des particuliers du territoire pourrait augmenter.</p>	<p>Habitat</p> <p>Modifiant l'image du territoire, le projet pourrait contribuer à modifier celles des villes et leur attractivité résidentielle à terme.</p> <p>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, notamment dans le cadre du projet d'éco quartier de Louvres et Puiseux-en-France, situé à proximité de la plateforme aéroportuaire. Le solde migratoire négatif pourrait s'en trouver limité.</p>

9. CIRCULATION ET DÉPLACEMENT

Impact fort (création de besoins)

ÉTAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE RÉDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Situation générale des déplacements</p> <p>L'équipement des ménages</p> <p>Les ménages du territoire possèdent en moyenne 1,04 véhicule. Le taux de motorisation est donc plutôt faible en comparaison avec les territoires similaires.</p> <p>34% des personnes de plus de 5 ans sont abonnés aux transports collectifs quand la moyenne francilienne (y compris Paris) est de 36%.</p> <p>L'équipement des ménages est donc bien moins favorable à la voiture et bien plus favorable aux abonnements de transport en commun que la situation géographique du secteur dans la métropole et la compétitivité de la voiture face aux modes alternatifs n'auraient pu le suggérer.</p> <p>Les pratiques de déplacement</p> <p>Les résidents du territoire se déplacent en moyenne 3,6 fois par jour. Ce chiffre est inférieur à la moyenne francilienne de 3,87 déplacements par jour et par personne.</p> <p>Le taux de motorisation relativement faible des ménages se traduit dans l'usage : le nombre de déplacements en voiture par jour et par personne (1,4) est plus faible que la moyenne francilienne de 1,5. Mais la mobilité en transport en commun (0,6) est encore proportionnellement plus faible, la moyenne francilienne s'établissant à 0,8. La part modale relativement élevée de la voiture s'explique donc plus par une faible pratique des transports en commun qu'une forte pratique de la voiture.</p> <p>Pourtant, la performance de la voiture sur le territoire est visible à travers les caractéristiques des déplacements actuels : les déplacements en transport en commun en lien avec le territoire sont 42% plus longs que ceux effectués en voiture, mais ils durent 2,2 fois plus longtemps.</p> <p>Une bonne insertion du territoire dans le réseau métropolitain</p> <p>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. 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.</p>	<p>Un saut et qualitatif de l'offre routière et de transport en commun</p> <p>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.</p> <p>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'utilisateur.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>La liaison RER B – RER D générera également des effets cumulés avec la ZAC. Certains travaux pourraient être concomitants à ceux de la ZAC et entraîner des perturbations de la circulation. 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'utilisateur. 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 pour offrir un niveau de service bien supérieur à celui d'aujourd'hui.</p> <p>En matière routière, l'achèvement du bouclage de la Francilienne et les autres projets routiers du territoire (avenue du Paris, 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.</p> <p>La capacité actuelle des voies routières, notamment la RD 170, est</p>	<p>La limitation de la part modale de la voiture à 50 %</p> <p>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 déclina 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'Europa City.</p> <p>Cet objectif s'inscrit également dans ceux du Plan de Déplacements Urbains de la région Ile-de-France (PDUIF) de diminuer le trafic automobile de 2% dans un contexte d'augmentation de la demande en déplacements de 7%, même si l'horizon du PDUIF est l'année 2020.</p> <p>La limitation de la part modale de la voiture à 50% conduit 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.</p> <p>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 : à titre indicatif, 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.</p> <p>Pour l'accès au Triangle de Gonesse, la stratégie multimodale d'accessibilité s'appuie sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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.</p> <p>Dans le Triangle de Gonesse, la politique en matière de transports en commun est fondée sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une offre de transports en commun de forte capacité performante : lien



La desserte routière actuelle

L'autoroute A1 dessert le nord de l'agglomération parisienne, notamment le stade de France, l'aéroport Paris-le-Bourget et l'aéroport Paris-CDG. Elle longe le Triangle de Gonesse sur sa limite est. L'échangeur A1/RD170 dessert aujourd'hui directement le Triangle de Gonesse, même si deux autres échangeurs (A1/A3/ex-RN 370 et A1/RD 902a/RD 88) situés à proximité desservent localement le territoire.

L'autoroute A3 rejoint l'autoroute A1 sur le territoire de la commune d'Aulnay-sous-Bois, en bordure sud-est du Triangle.

La Francilienne permet le contournement de Paris à une distance d'environ 25 kilomètres du centre de la capitale. Elle débouche sur l'autoroute A1 avec laquelle elle se confond au niveau du Triangle de Gonesse.

La RD170 nommée Boulevard Intercommunal du Paris constitue la première section d'une infrastructure qui reliera à terme l'A15 à l'A1. Le tronçon reliant l'A1 et la RD 370 est l'axe structurant du Triangle de Gonesse.

La RD 317, la route de Paris à Senlis, marque la limite ouest du Triangle. La RD 370 est située entre la Zone d'Activités des Tulipes au sud et la ZAC du Triangle de Gonesse au nord. La RD 902a permet de desservir la commune de Roissy-en-France depuis l'A1. La RD902, l'avenue Charles de Gaulle, relie la ville de Gonesse à la commune de Roissy-en-France et traverse le Carré Agricole.

Un réseau de chemins non ouverts à la circulation automobile assure une desserte pour les exploitants agricoles.

Le trafic routier actuel

L'A1 connaît des difficultés de circulation sur l'A1. Selon le diagnostic de l'étude d'aménagement et de déplacement Corridor A1 / Nord Francilien piloté par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF) diffusé en 2012, l'A1 accueille entre 100 000 et 200 000 véhicules par jour selon les sections. Ce diagnostic révèle que les dysfonctionnements constatés sur l'A1 ne sont pas dus à un manque de capacité de l'infrastructure, mais aux perturbations provoquées par les entrées, sorties et entrecroisements. Il démontre aussi que les principales difficultés sont situées entre la porte de la Chapelle et le barreau de liaison avec l'A86.

aujourd'hui largement supérieure aux flux observés. 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 cumulés : une augmentation sensible des déplacements dans le territoire du Grand Roissy

Le projet du Triangle de Gonesse entraînera une augmentation sensible du nombre de déplacements sur le territoire. Les déplacements générés par l'urbanisation du Triangle de Gonesse s'ajouteront en effet, 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. 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.

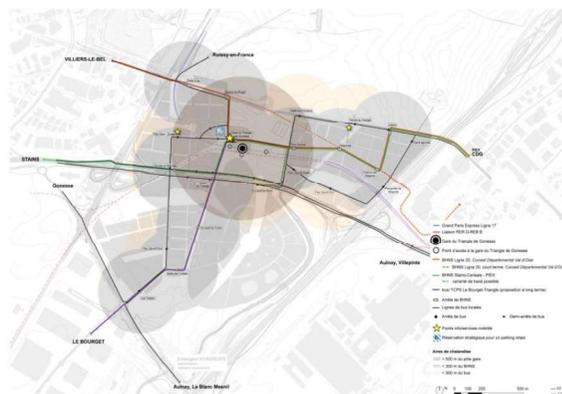
Ces déplacements se décomposent de la manière suivante :

- 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 Île 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'Île-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 pour un jour moyen) et 14 000 déplacements liés aux employés (7 100 employés sont présents pendant la journée le jour en semaine). Le vendredi, qui constitue le jour dimensionnant, le flux annuel généré par EuropaCity sera de l'ordre de 194 000 déplacements par jour.**

Ces déplacements supplémentaires à l'horizon 2035 représentent un peu plus de 15% des déplacements actuellement générés quotidiennement par le territoire : près de 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

ferré entre RER D et RER B, ligne 17 du Grand Paris Express. Cette offre à haut niveau de service permettra de rendre compétitifs 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'Île-de-France à l'échelle du secteur de Roissy 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 500 m d'un arrêt de transport en commun, autant que possible.**
- **La sensibilisation** des populations qui fréquentent le site aux enjeux environnementaux en valorisant les projets de transport public mis en œuvre par la collectivité.



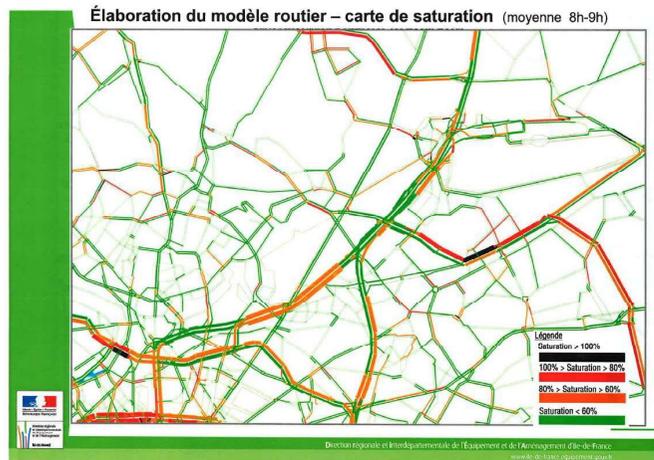
Desserte par les transports en commun du Cœur du Triangle de Gonesse. Güllér Güllér 2015

En matière routière, le projet d'aménagement vise à optimiser l'existant. 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 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 (A 104).

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. À l'heure de pointe du 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.

Au niveau du Triangle de Gonesse, les problèmes de congestion sont les plus sensibles au niveau des échangeurs autoroutiers A1 / A3 et Francilienne / A1.



Source : Diagnostic de l'étude A1 / Nord Francilien, DRIEA-IF, 2012.

L'autoroute A1 est relativement moins congestionnée que les autoroutes franciliennes. Une étude publiée en 2014 par le fournisseur d'information trafic V-Traffic révèle que l'A1 est la deuxième autoroute radiale la moins congestionnée en Ile-de-France (seule l'A14 l'est encore moins). La perte de temps liée à la congestion est de 29 minutes par jour pour un trajet aller-retour de 25 km contre 17 minutes pour l'A1. Elle atteint 18 minutes sur l'A3.

Sur le réseau départemental, la situation est plus contrastée : les niveaux de trafic varient selon les routes, même si de manière générale, de bonnes réserves de capacité existent, notamment pour la RD 317 et la RD 170.

La desserte en transport en commun

Le Triangle de Gonesse est situé entre les lignes B et D du RER.

Pour le RER B, les stations les plus proches du Triangle de Gonesse sont les gares de « Villepinte » et « Parc des Expositions ». Ces gares sont situées dans le département de la Seine-Saint-Denis. Le trajet entre le Parc des Expositions et la gare de Châtelet les Halles à Paris s'effectue en 30 min. 300 000 voyageurs circulent quotidiennement sur la partie nord (hors gare du Nord) du RER B, qui est la deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe. Un projet de modernisation a été mené ces dernières années et est entré en service le 12 septembre 2013, permettant d'améliorer les cadences.

Pour le RER D, la station la plus proche est la gare de Villiers-le-Bel / Gonesse / Arnouville située sur la commune d'Arnouville-lès-Gonesse. La fréquence des trains est passée d'environ 8 trains par heure en heure de pointe à 12 trains par heure en heure de pointe en décembre 2013, pour un total de 53 liaisons quotidiennes en semaine. Il faut 24 minutes depuis la gare de Villiers-le-Bel / Gonesse / Arnouville pour rejoindre Châtelet les Halles. En 2009, 580 000 voyageurs empruntent le RER D quotidiennement ce qui en fait la 3e ligne la plus fréquentée du réseau Ile-de-France (source : STIF).

A proximité du Triangle de Gonesse, le tramway T5 relie la station Marché de Saint-Denis (93) au pôle gare (RER D) de Garges -Sarcelles (95). Longue de 6,6 kilomètres, cette ligne de tramway sur pneu dessert en moins de 22 minutes 16 stations réparties sur les communes de Saint-Denis, Pierrefitte-sur-Seine, Sarcelles et

(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.

Avec une part modale de 50%, le Triangle de Gonesse générera un peu moins de 150 000 déplacements de personnes qui seront effectués en voiture au cours de la journée.

A l'échelle du Triangle de Gonesse, c'est le soir qui constitue la période dimensionnante car se superposent les trafics liés au quartier d'affaires et ceux liés à EuropaCity. Les flux liés au quartier d'affaires sont en effet 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 liés aux visiteurs d'EuropaCity seront plus importants en milieu de journée, en soirée, et les week-ends, 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.

La demande moyenne à l'heure de pointe du soir est d'environ 33 500 personnes tous modes confondus (17 000 personnes pour le quartier d'affaires et d'environ 16 500 personnes pour Europa City). 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 2,7 personnes par véhicule pour les visiteurs d'Europa City, cela correspond à environ 11 000 véhicules (autour de 7 500 véhicules pour le quartier d'affaires à l'horizon 2035 et un peu moins de 3 500 véhicules pour Europa City).

L'impact sur le réseau routier

Des simulations de trafic ont été menées à l'horizon 2030 afin d'évaluer le fonctionnement du réseau routier.

Les simulations de trafic les plus récentes ont utilisé le modèle développé par le Conseil Général de Seine-Saint-Denis dans le cadre des études de déplacements de CDT de Seine-Saint-Denis. 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 de la voirie (tenant compte des mouvements tournants). Les mesures d'organisation routière décrites dans la colonne ci-contre ont également été prises en compte.

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.

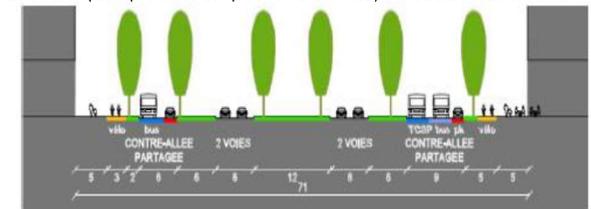
La requalification du BIP en boulevard multimodal étant une des conditions majeures pour parvenir à une part modale de 50% pour les transports en commun et les modes actifs, l'EPA Plaine de France préconise de **reconfigurer l'échangeur A1/A3/ex-RN 370 pour permettre une dissociation des flux. La reconfiguration des échanges avec le réseau routier national fait 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.**



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

La reconfiguration permettra de distribuer le trafic d'échange du Triangle de Gonesse sur deux points de connexion avec l'autoroute et 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.

La requalification du BIP en boulevard multimodal reste toutefois le principal projet d'aménagement routier du Triangle de Gonesse. Sa capacité globale sera **maintenue, mais rendue multimodale**. Sa perméabilité piétonne sera assurée, notamment par une gestion des carrefours avec des feux. 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.



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

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

Garges-lès-Gonesse.

Le Triangle de Gonesse se situe à l'interface de plusieurs réseaux de bus distincts :

- **le réseau Trans Val d'Oise** s'organise principalement autour des villes de la CA Val de France et dessert 6 communes.
- **le réseau exploité par CIF/Keolis** organisé autour de trois centre-bus : Dammartin-en-Goële (19 lignes, 2,4 millions de voyages annuels), Goussainville (42 lignes, 8,5 millions de voyages annuels), Tremblay-en-France (20 lignes, 13,2 millions de voyages annuels). Le secteur du Triangle de Gonesse est longé par des lignes issues du centre-bus de Goussainville.
- **le réseau** exploité par la société *Transports Rapides Automobiles*, société filiale du groupe Transdev. Il dessert essentiellement le département de la Seine-Saint-Denis et dans une moindre mesure, celui de Seine-et-Marne, pour un total de 24 communes représentant un bassin de 720 000 habitants, à travers 32 lignes.

Une attention sera portée aux réseaux de bus existants afin de garantir un fonctionnement optimisé. Le CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France précise à ce sujet que le service sera consolidé à travers un accroissement des fréquences et des plages horaires, la mise en place d'itinéraires adaptés et bien reliés aux futurs pôles multimodaux de manière à encourager et à faciliter le plus possible les déplacements en transports en commun.

Les modes actifs

Aujourd'hui, le territoire est doté de très peu de linéaires d'aménagements cyclables. Il est de surcroît marqué par les coupures des grandes infrastructures qui le morcellent.

Les projets

Le BHNS RER D-RER B (horizon 2016)

Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) offrira une desserte complémentaire du territoire entre la gare de Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare du Parc des Expositions de Villepinte. Il permettra aux habitants de disposer d'une liaison régulière et de qualité pour accéder aux pôles d'activités du parc des expositions de Villepinte, du parc d'activités de Paris-Nord 2 et de la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle, ainsi qu'aux équipements publics (centre hospitalier de Gonesse) et aux zones d'activités en développement dans le secteur.

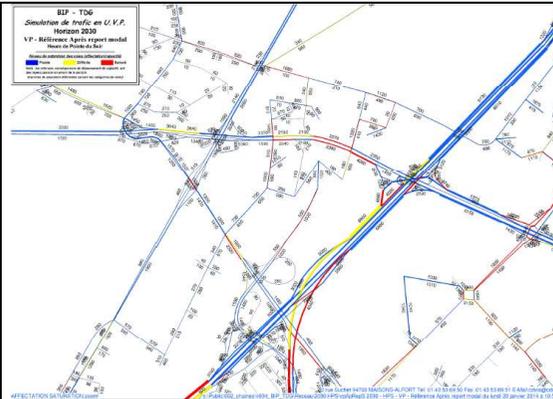
Pour réaliser un temps de parcours fiable et réduit, la ligne en projet occupera une voie en site propre aussi souvent que possible. Les bus auront une priorité aux feux tricolores. Aux heures de pointe, un bus circulera dans chaque sens toutes les 6 minutes sur un parcours estimé à moins de 30 minutes au total. Autour de la chaussée, des aménagements complémentaires sécuriseront la circulation des piétons et des cyclistes.

À la mise en service du lien ferroviaire, le BHNS sera maintenu et offrira une desserte complémentaire du territoire. La mise en service du BHNS est prévue pour 2016.

La desserte du Triangle de Gonesse sera assurée par une station au nord de l'Avenue du Paris.

La liaison RER D - RER B (horizon à préciser)

Le lien entre le RER D et le RER B est un projet de liaison transversale entre la gare de Villiers-le-Bel/Gonesse/ Arnouville (RER D) et la gare Parc des Expositions de Villepinte (RER B). Ce projet de banlieue à banlieue vise à désenclaver le territoire de Val-de-France. Il permettra aux Val-d'Oisiens de bénéficier d'un



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

Les principaux enseignements de simulations sont les suivantes :

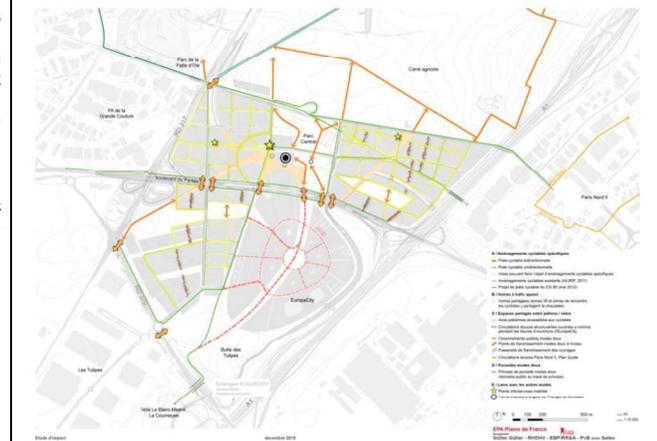
- La part modale de 50% pour les voitures particulières est réaliste compte-tenu des temps de parcours en voiture et en transport en commun selon les différentes origines-destinations
- L'organisation routière envisagée fonctionne avec la dissociation des flux attendue par la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/ex-RN 370. Les flux de transit allant ou venant du Nord utiliseront plutôt la RD 170 alors que ceux du Sud emprunteront plutôt la RD 370. Les flux liés à EuropaCity, en grande majorité issus ou allant vers le Sud, emprunteront de manière privilégiée l'accès Sud alors que ceux du quartier d'affaires au Nord du BIP utiliseront surtout le BIP.
- Cette organisation permet de limiter l'engorgement de la jonction des autoroutes A1 et A3 par les véhicules générés par le Triangle de Gonesse.
- La voirie Nord est utilisée comme un accès au Triangle de Gonesse
- Des adaptations telles que la reprise des carrefours existants de la RD 370 et de la RD 170 sont nécessaires et doivent être étudiées. Ces études, pilotées par le Conseil Départementale du Val d'Oise et l'EPA Plaine de France sont en cours de réalisation.

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.

En ce qui concerne les modes actifs, les voies nouvelles du Triangle de Gonesse prévoient des **aménagements cyclables adaptés** alors qu'à l'extérieur du Triangle de Gonesse, la mise en œuvre de 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. 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.

L'accessibilité piétonne aux différents services 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.

Enfin, la **politique de stationnement** est fondée sur plusieurs principes complémentaires qui permettent d'optimiser l'offre tout en évitant un

accès facilité aux secteurs d'activités -et donc d'emplois- du nord-est de l'Île-de-France : Paris-Nord 2 accueillant près de 500 entreprises, le Parc des expositions accueillant 1,5 millions de visiteurs par an et la plateforme aéroportuaire de Roissy-Charles-de-Gaulle qui offre actuellement 85 600 emplois dont seulement 16% sont occupés par des habitants du Val d'Oise.

Le lien RER B-RER D est issu du projet de « Barreau de Gonesse », qui consistait à créer une nouvelle branche du RER D et qui a fait l'objet d'une concertation préalable avec le public du 20 octobre 2011 au 9 décembre 2011.

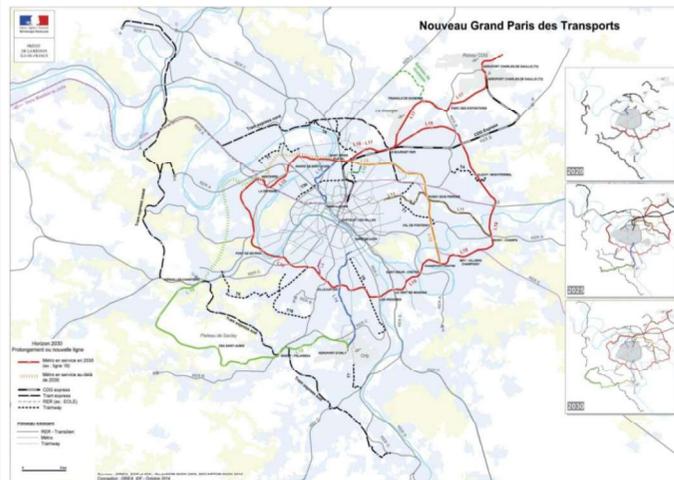
Dans sa délibération du 10 juillet 2013 relative au schéma de principe du « Barreau de Gonesse », le Conseil du STIF a demandé à Réseau Ferré de France (désormais SNCF Réseau), en tant que maître d'ouvrage coordinateur, de rechercher des optimisations du projet afin de dégager un bénéfice actualisé satisfaisant en vue de l'enquête publique de cette opération. L'enquête publique n'a donc pas pu être menée, et des incertitudes ont émergé quant à la nature du projet et à son horizon de réalisation. Le projet figure toutefois toujours explicitement dans le Contrat de Plan Etat-Région de 2015-2020.

Le projet de barreau de Gonesse consiste à aménager 11,4 km de voies dont 9,8 km de ligne nouvelle, essentiellement sur le territoire de la commune de Gonesse. Avec une vitesse projetée des trains de 60 km/h, le trajet entre les gares de RER B et D s'effectuera en 10 minutes. Une nouvelle gare est prévue dans le Triangle de Gonesse.

La ligne 17 du Grand Paris Express (horizon 2024)

La ligne 17 est composée de la section Saint-Denis Pleyel / Le Bourget RER / Le Mesnil-Amelot du réseau du Grand Paris Express. Elle dessert le Triangle de Gonesse. D'une longueur totale de près de 25 km, elle comporte un tronçon commun d'environ 5,5 km avec la ligne 16, entre Saint-Denis Pleyel et Le Bourget RER. La ligne 17 est principalement souterraine sur le tronçon commun avec la ligne 16, puis en partie aérienne au-delà.

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



Les trois tronçons de cette ligne ont des objectifs de mise en service progressifs :

- Tronçons Saint-Denis-Pleyel / Le Bourget : 2023
- Tronçon Le Bourget RER / Aéroport Charles de Gaulle : Enquête publique d'ici mi 2016 et objectif de mise en service : horizon 2024

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.
- **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.

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.)

- Tronçon Aéroport Charles de Gaulle / Le Mesnil-Amelot : Enquête publique d'ici mi 2016 et objectif de mise en service : horizon 2030

Le Charles-de-Gaulle Express

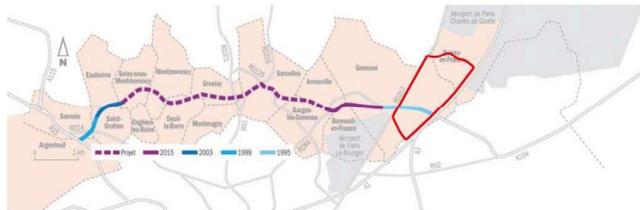
Le Charles-de-Gaulle Express est un **projet de liaison ferrée entre la gare de l'Est et l'aéroport Charles-de-Gaulle**. Il vise à offrir aux voyageurs aériens une liaison rapide et sans arrêt entre l'aéroport et le centre de Paris. Il ne dessert donc pas le Triangle de Gonesse.

Le projet a fait l'objet d'une concertation préalable (de septembre 2001 à février 2002) puis d'un débat public (du 25 août au 15 décembre 2003). La modernisation du RER B a été définie comme un préalable à sa mise en œuvre, face à de fortes attentes quant à une amélioration rapide des conditions de transport sur la ligne B et à la libération de voies ferrées pour permettre la circulation des trains du CDG Express. Il a été déclaré d'utilité publique en 2008. Un appel d'offre pour désigner le concessionnaire a été lancée en 2007, mais a été finalement abandonné en novembre 2011. Le 3 juin 2014, l'État, Aéroports de Paris (ADP) et Réseau Ferré de France (RFF) annoncent la création d'une société d'études commune chargée de préparer la réalisation de la liaison.

Les projets routiers

Le Boulevard Intercommunal du Parisis au niveau du Triangle de Gonesse constitue le premier tronçon réalisé en 1995, voie routière qui avait vocation à devenir la première liaison transversale est-ouest structurante du Sud du Val d'Oise pour les transports routiers et collectifs. Aujourd'hui, le prolongement du BIP Est est en cours de réalisation jusqu'à Arnouville, et l'avenue du Parisis entre Arnouville et Soisy-sous-Montmorency est en projet. Etape importante inscrite au CDT, la desserte du Dôme de Sarcelles et la création d'une ZA le long de l'avenue du Parisis participe à la création de lien est/ouest, entre pôle d'emploi et pôle d'habitat.

Ce projet de liaison nouvelle à 2x2 voies routières, dont la deuxième voie routière accueillera à terme un transport en commun en site propre, est porté par le Conseil Départemental du Val d'Oise. L'enquête publique de la section Est (jusqu'à Grosloy) a eu lieu du 1er septembre au 2 octobre 2015.



Le tracé prévisionnel du Boulevard Intercommunal du Parisis requalifié. Source : Conseil Général du Val d'Oise.

En l'absence du contournement Est de Roissy, l'A1 assure aujourd'hui la continuité entre la RN 104 dans le Val d'Oise et l'A104 en Seine-Saint-Denis. Le projet de contournement est de Roissy, inscrit au Contrat de Plan Etat-Région 2015-2015, vise à boucler la Francilienne. Il a fait l'objet d'une première réalisation mise en service en octobre 2014, à l'Est de la plate-forme aéroportuaire, la prochaine étape étant la refonte de l'échangeur A1/N104. Les travaux de création des deux bretelles prévues dans le projet sont engagés depuis le 17 mars 2014 sous le pilotage de la Direction des Routes d'Ile-de-France.

La RD902a située au nord du Triangle de Gonesse est aujourd'hui à 2x1 voies. Elle sera élargie en 2x2 voies par le Conseil Départemental du Val d'Oise. Les travaux ont débuté.

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.

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.

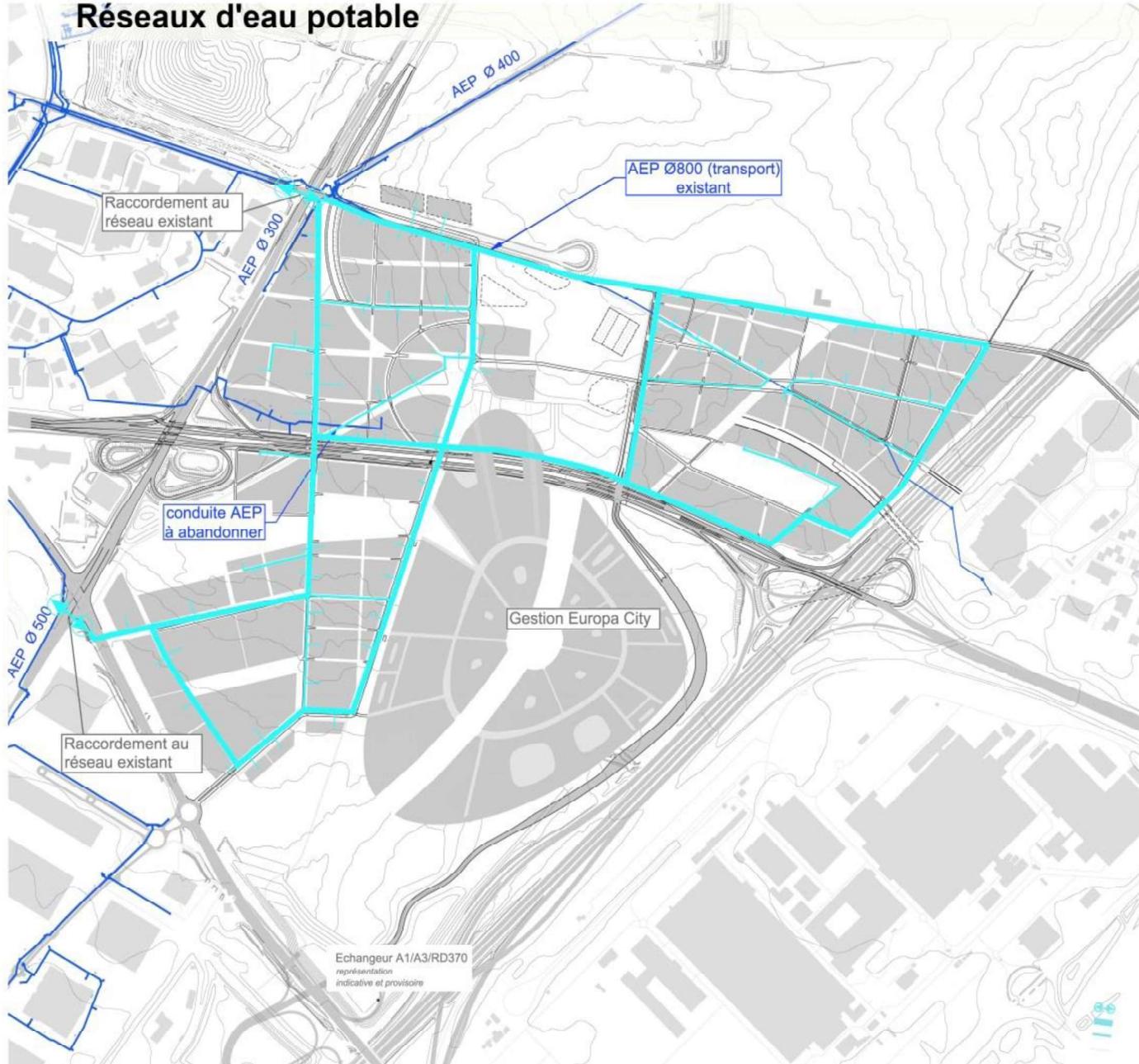
Coûts des mesures d'accompagnement :

- Réseau routier (aménagement global du BIP (terrassment, aménagement ; qualitatif, carrefours à niveau) ; franchissement de l'A1 barreau nord ; échangeur A1/RD370 ; aménagement carrefour des Tullipes) : 96,5M€ environ
- Transports en commun (couverture des tracés RER et métros) : 30M€ environ
- Liaisons douces (cheminements piétons parc créatif ; cheminements piétons parc sud ; passerelle sud RD370 mode doux) : 3,2M€

<p>Le réseau cyclable structurant de la Région Ile-de-France</p> <p>Le Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France fixe pour objectifs, d'ici 2020, l'augmentation de + 10% de l'usage du vélo dans les déplacements et le développement du réseau cyclable régional de 2400 km actuellement à 3500 km. Dans le cadre de ces objectifs, le Conseil Régional a souhaité se doter d'outils novateurs pour développer la pratique du vélo en Ile-de-France et a voté en 2011 le « plan vélo ». Plusieurs ambitions sont détaillées dans ce document :</p> <ul style="list-style-type: none"> • mener des expérimentations innovantes, • renforcer l'exemplarité régionale autour et dans ses propres équipements, • accompagner les collectivités pour la réalisation du réseau cyclable, • adopter un schéma régional des véloroutes et voies vertes, <p>intégrer systématiquement le mode cyclable dans les grands projets d'infrastructures de déplacements.</p>		
---	--	--

ETAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Eau potable</p> <p>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.</p> <p>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. Situé sur la commune de Gonesse, le secteur d'étude dépend de cette usine pour l'approvisionnement en eau potable.</p> <p>Trois canalisations traversent le Triangle dont deux appartenant au réseau SFDE. Une canalisation longe le secteur.</p>	<p>Eau potable</p> <p style="text-align: center;">Impact fort (création de besoins)</p> <p>Les constructions prévues dans le projet induisent de nouveaux besoins en eau potable.</p> <p>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).</p> <p>Le besoin global lié à l'aménagement du Triangle de Gonesse est actuellement estimé entre environ 30 000 et 40 000 équivalent habitants.</p>	<p>Eau potable</p> <p>Mesures d'accompagnement des besoins induits par le projet</p> <p>L'approvisionnement en eau potable, depuis 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.</p> <p><i>Cf. Carte page suivante.</i></p> <p>Mesures de réduction de la consommation d'eau potable</p> <p>L'objectif principal est de réduire de 40 % les besoins en eau potable, soit de passer d'environ 40 000 EH à 30 000 EH, ce qui équivaut à 2 720 à 3 920 m³/ jour, soit 992 800 à 1 430 000 m³/an</p> <p>Ainsi seront prises des mesures de réduction des consommations, de limitation des fuites dans le réseau, et de réutilisation des eaux pluviales pour la consommation non-alimentaire, enfin d'utilisation des eaux de pluie pour l'arrosage et l'irrigation, ce qui représentera environ 3 500 m³/jour, et 1,2 millions de m³/an.</p> <p>Coût mesure d'accompagnement : 8,4M€</p>

Réseaux d'eau potable



Description de la planche:
Plan du réseau de distribution de l'eau potable

Le principe de desserte :
- Chacun des 3 quartiers (Est, Ouest, Sud) présente une boucle principale, sur laquelle sont branchées des antennes.
- Les boucles sont interconnectées : chacune est connectée en 2 points avec une autre boucle.

Principe de raccordement :
- Il est prévu 2 points de raccordement : l'un à la patte d'Oie sur le phi 800, l'autre vers les Tulipes, sur un phi 500 existant.
- Cette double alimentation permet d'assurer un bon niveau de sécurité.

Sur les réseaux existants :
- Il existe un réseau de transport (phi 800) sur lequel il n'est pas prévu de raccordement (sous le chemin de Villepinte). Le raccordement est bien prévu au niveau de la Patte d'Oie.
- Il existe un réseau de distribution (Phi 250) destiné à alimenter des bâtiments aujourd'hui démolis. Ces réseaux sont à abandonner.

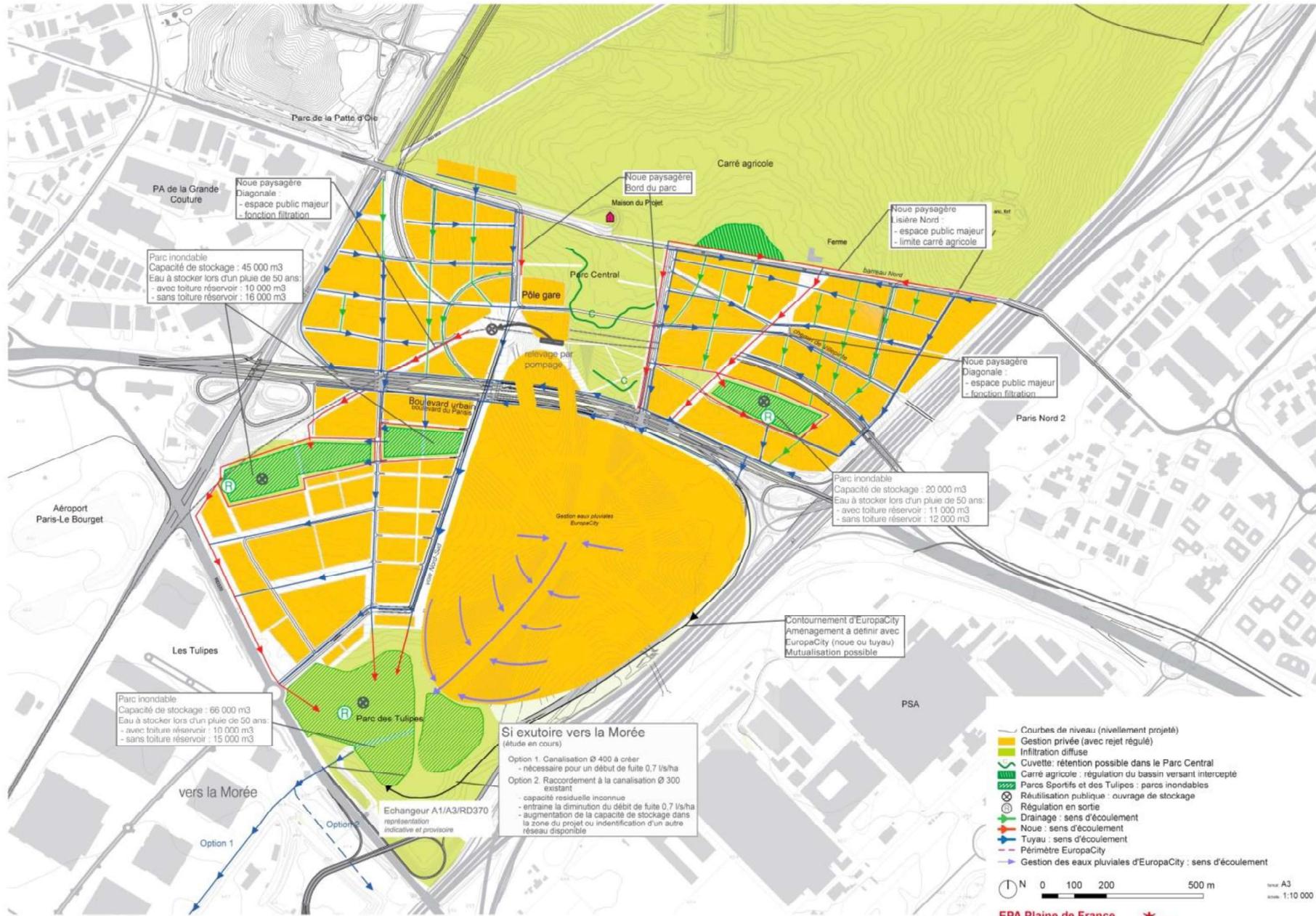
Le raccordement de Europa City est possible sur la voie Nord Sud.

- Réseau projeté
- Raccordement eau potable envisagé
- Canalisations secondaires
- Canalisations tertiaires
- Schéma du raccordement aux parcelles
- Réseau existant
- Canalisations eau potable existantes



feuille A3
échelle 1:10 000

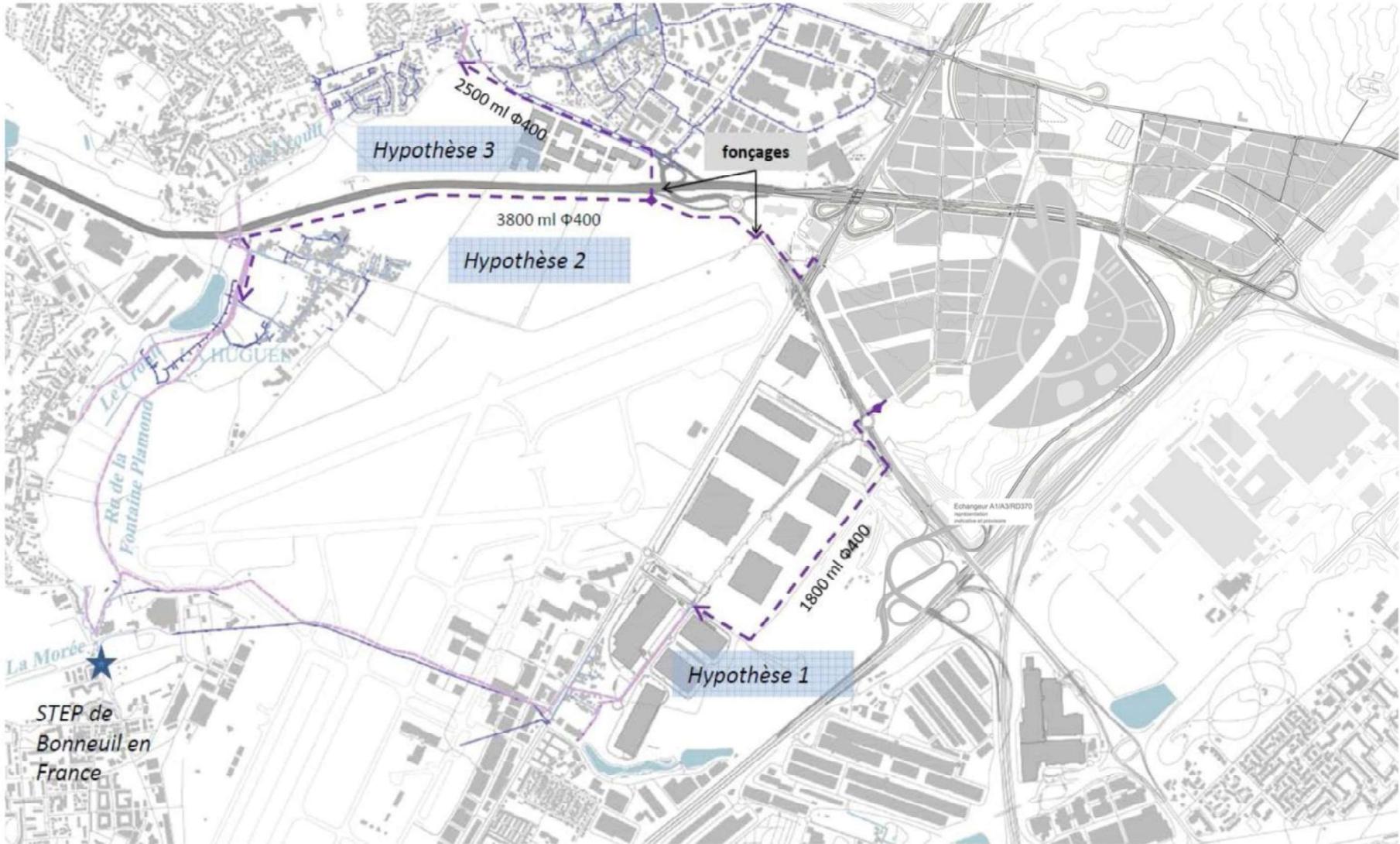
<p>Eaux pluviales</p> <p>Le projet se situe sur le département du Val d'Oise (95), sur lequel s'applique la réglementation du Syndicat Intercommunal de l'Aménagement Hydraulique (SIAH Croult et Petit Rosne) : cette réglementation prend un caractère opposable par l'intermédiaire du Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gonesse.</p> <p>La réglementation du SIAH, retranscrite dans le PLU prévoit une gestion des eaux pluviales à la parcelle avec une restitution maximale dans le réseau public d'un débit de 0,7 litres / seconde / ha de parcelle.</p> <p>Par ailleurs, au titre de l'état initial, il est à noter que, au droit de la décharge, située au niveau du Boulevard intercommunal du Parisis à l'ouest du Triangle, 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.</p> <p>Un bassin d'orage est également présent.</p>	<p>Eaux pluviales</p> <p style="text-align: center;">Impact fort</p> <p>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.</p> <p>Le Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Gonesse impose une gestion des eaux pluviales permettant de gérer une crue cinquantennale.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Eaux pluviales</p> <p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Principe de régulation dans les espaces privés</p> <table border="1" data-bbox="1290 454 2128 802"> <thead> <tr> <th>Type d'espace</th> <th>Dispositifs de stockage</th> <th>Contraintes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Toitures</td> <td>En toiture : - Toiture stockante Au sol : - Cuve</td> <td>Compétition avec les autres usages des toitures</td> </tr> <tr> <td>Espaces de pleine terre</td> <td></td> <td>Consommation d'espaces</td> </tr> <tr> <td>Espaces circulés</td> <td>Réseau affleurant</td> <td>Stockage et acheminement au niveau du sol. Gestion en cas de pollution.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Principe de régulation entre les espaces privés et les espaces publics</p> <p>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. Il ne présente pas de difficulté technique particulière mais des matériels et mise en œuvre 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.</p> <p><i>Cf. carte page suivante.</i></p> <p>Mesures d'accompagnement</p> <p>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.</p> <p>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. Ces bassins permettraient ainsi de réutiliser l'eau de pluie et limiteraient les volumes à traiter en aval.</p> <p>Coût des mesures de réduction et d'accompagnement : 7,4M€</p>	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.
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.												



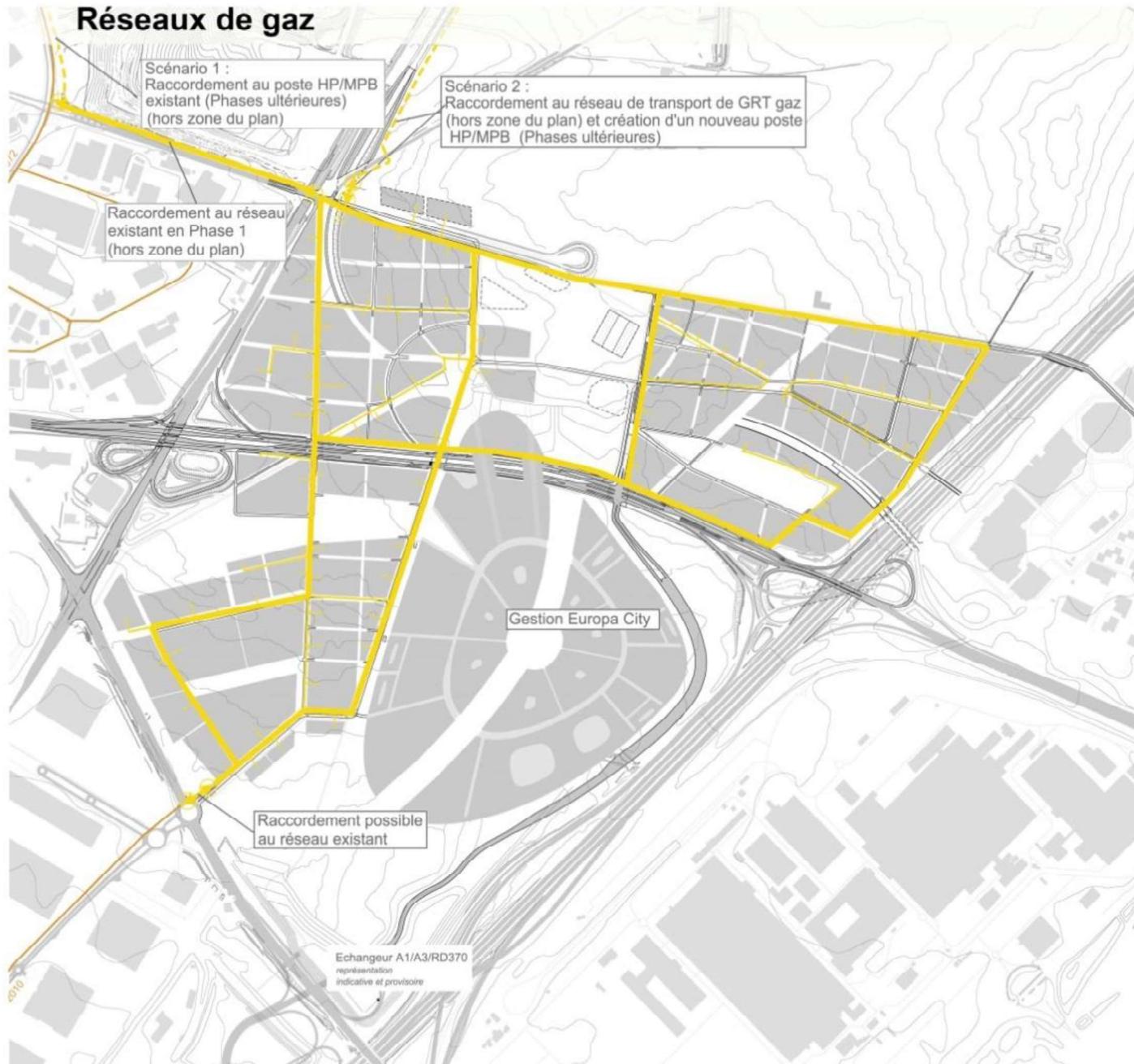
Etude d'impact

décembre 2015

<p>Eaux usées</p> <p>Pour la Ville de Gonesse, le gestionnaire des réseaux d'eaux usées est le Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique (SIAH) des vallées du Croult et du Petit Rosne, qui gère l'usine de traitement des eaux usées située au sud du secteur de Gonesse à Bonneuil-en-France. Sa capacité actuelle est de 300 000 E.H (Equivalent Habitant).</p> <p>Il existe une canalisation d'eau usée traversant le Triangle. Elle dessert le secteur de la Patte d'Oie, le long de la RD 317 et rejoint ensuite la zone d'activités de la Grande Couture.</p>	<p>Eaux usées</p> <div style="text-align: center; background-color: orange; color: white; padding: 5px; margin: 10px 0;">Impact fort (création de besoins)</div> <p>La production d'eaux usées est estimée à environ 30 000 EH (Equivalent Habitants) 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.</p> <p>L'évacuation des eaux ne sera pas modifiée dans le carré agricole.</p> <p>Cette canalisation existante n'est pas envisagée dans le cadre du raccordement du projet à la STEP de Bonneuil, sa capacité étant bien inférieure aux besoins du projet (il est en effet envisagé à ce stade du projet, de raccorder le Triangle à la STEP de Bonneuil via une canalisation existante passant sous Le Bourget).</p>	<p>Eaux usées</p> <p>L'extension de l'usine de traitement des eaux 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.</p> <p>Cependant, trois hypothèses sont envisagées pour le raccordement des eaux usées, figurées sur la carte ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p><i>Cf. Carte page suivante.</i></p> <p>Coût de la mesure d'accompagnement : 5,4M€</p>
--	--	--



<p>Gaz</p> <p>La ville de Gonesse est raccordée au réseau par un poste HP / MPB. La distribution du gaz est assurée par un réseau couvrant la presque totalité du territoire communal à l'exception de quelques rues dans les quartiers du Vignois, du centre ville, des Tulipes et de la Grande Vallée.</p> <p>Le Triangle de Gonesse est traversé au nord par deux canalisations de transport ø 500 et ø 900. Au sud, la ZAC des Tulipes est desservie par une canalisation PE 200.</p>	<p>Gaz</p> <p>Le projet envisage de satisfaire plus de 90 % des besoins en 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 du site en gaz.</p> <p>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 (sous réserve des études plus approfondies qui seront menées ultérieurement). Voir le chapitre Energies plus haut.</p>	<p>Gaz</p> <p>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.</p>
--	--	--



Description de la planche:

Plan du réseau de distribution de gaz

NB : la stratégie énergétique du projet du Triangle de Gonesse n'est pas arrêtée à ce jour. Si un réseau de gaz s'avère nécessaire, ce plan propose une implantation possible. C'est la stratégie énergétique qui déterminera si un réseau de gaz est nécessaire : le dessin de ce plan ne préjuge pas de sa contribution au bouquet énergétique.

Le principe de desserte :

- Chacun des 3 quartiers (Est, Ouest, Sud) présente une boucle principale, sur laquelle sont branchées des antennes.
- Les boucles sont interconnectées : chacune est connectée en 2 points avec une autre boucle.

Principe de raccordement :

- En phase 1 il est possible de se raccorder au réseau de distribution existant de Gonesse.
- Pour les phases suivantes deux possibilités se présentent :
 1. Raccordement au poste détente existant à Gonesse
 2. Raccordement au réseau GRT Gaz au Nord du projet par la création d'un nouveau poste de détente
- Pour un meilleur maillage et donc une meilleure sécurité de service, un raccordement au réseau de distribution existant au Sud du projet est envisageable

Sur les réseaux existants :

- Actuellement il n'existe pas de réseau de distribution de gaz sur le territoire du projet
- Il existe un réseau de transport GRT Gaz au Nord du projet depuis lequel un raccordement est possible dans les phases ultérieures du projet
- Sur le territoire de Gonesse et dans la zone en Sud du projet, il existe un réseau de distribution

Le raccordement d'Europa City est possible sur la voie Nord Sud.

Electricité

L'alimentation en électricité de l'Île-de-France est assurée par un réseau en boucle de 400 000 volts inséré dans le réseau national et relié aux centres de production nationaux.

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. Une ligne « moyenne tension » longe également la RD370 au Sud du Triangle de Gonesse.

Electricité

Impact fort (création de besoins)

Les besoins énergétiques globaux du projet à terme sont estimés selon le scénario optimisé ou de base, entre 226 et 267 GWh/an (chaud, froid et électricité).

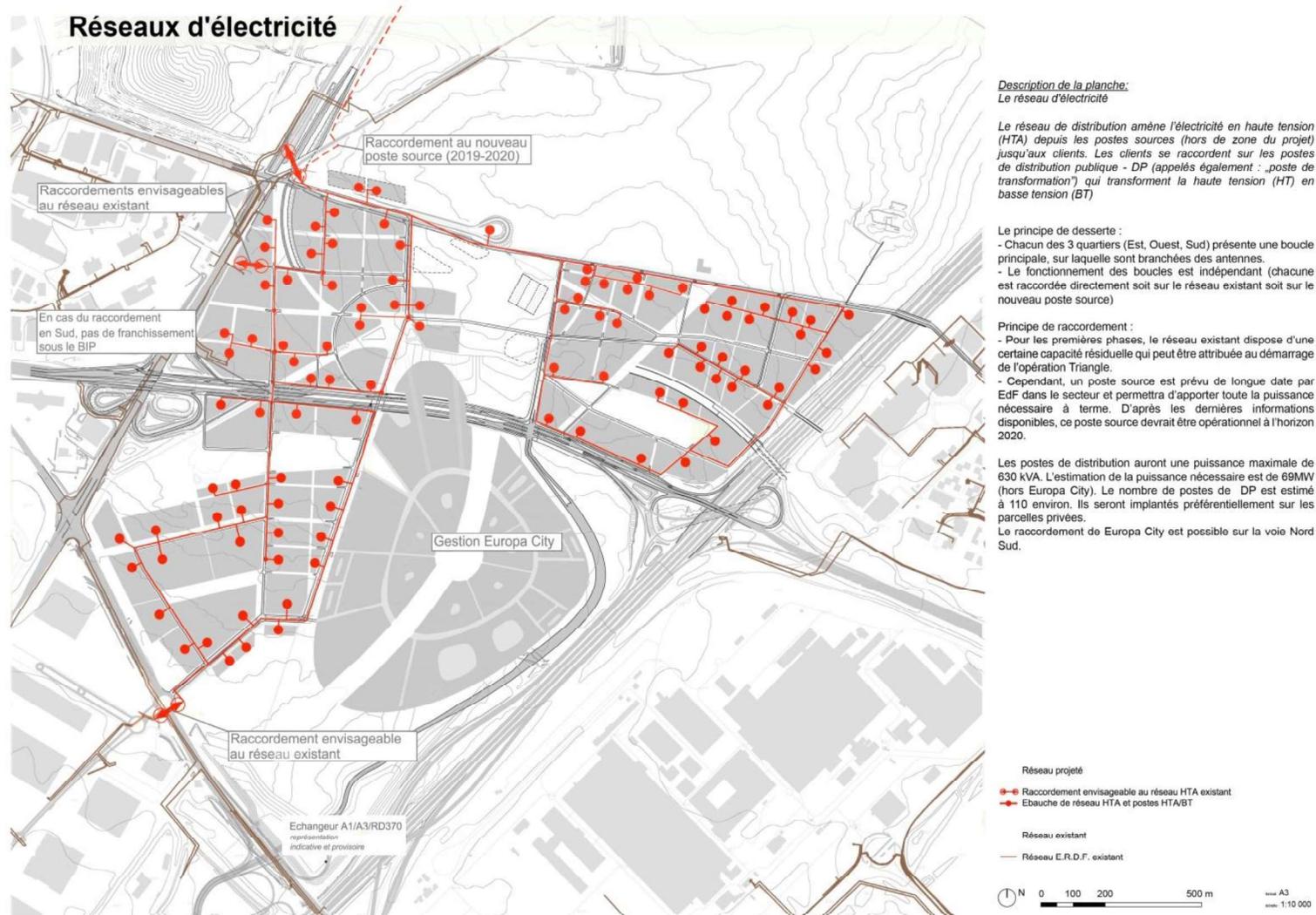
Electricité

Au regard du potentiel énergétique du site, une couverture d'entre 65 % et 75 % des besoins énergétiques par les énergies renouvelables (EnR), produites ou non sur le territoire, est envisageable.

Par ailleurs, l'augmentation de la consommation électrique dans le Nord de l'Île-de-France conduit à envisager la création d'un nouveau poste source à l'horizon 2020.

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

Une étude ERDF sur la nature, le coût, et les délais des aménagements à mettre en place est en cours.



<p>Déchets</p> <p>L'organisation de la collecte des déchets sur le territoire est aujourd'hui bien structurée.</p> <p>La compétence Collecte est dévolue depuis mai 2014 à la Communauté d'Agglomération Val-de-France. : elle représente 7 684 tonnes d'ordures ménagères, 503 tonnes de collecte sélective, et 291 tonnes de verre à l'échelle de la commune.</p> <p>La compétence du traitement revient au SIGIDURS, qui gère par ailleurs 41 communes.</p>	<p>Déchets</p> <div style="text-align: center; background-color: orange; color: white; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;">Impact fort</div> <p>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. Dans le cadre du projet, la production de déchets est estimée à 25 000 tonnes par an, dont 10 000 tonnes produites par les employés, et 14 600 tonnes par les visiteurs du site.</p> <p>Impact temporaire de la phase travaux sur la production de déchets</p> <p>La production de déchets lors du chantier est estimée à plus de 60 000 tonnes, dont 48 560 tonnes de déchets inertes, 9 700 tonnes de déchets industriels banals, 2 070 tonnes de déchets industriels spéciaux, et 605 tonnes d'emballages.</p> <p>Une production importante de déchets de chantier</p> <p>La réalisation des travaux sur le Triangle de Gonesse engendrera une très forte augmentation du nombre de déchets produits. La production de déchets lors du chantier est estimée à plus de 60 000 tonnes (hypothèse basse : 50 660 tonnes, hypothèse haute : 71 210 tonnes).</p> <p>Cette production se décomposera en environ 48 560 tonnes de déchets inertes (hypothèse haute : 56 960 tonnes / hypothèse basse : 40 160 tonnes), 9 700 tonnes de déchets industriels banals (hypothèse haute : 11 400 tonnes / hypothèse basse : 8 000 tonnes), 2 070 tonnes de déchets industriels spéciaux (hypothèse haute : 2 140 tonnes / hypothèse basse : 2 000 tonnes), et 605 tonnes d'emballages (hypothèse haute 710 tonnes / hypothèse basse : 500 tonnes).</p> <p>Or, le Val d'Oise a des capacités d'accueil et de traitement des déchets restreintes. La réduction, le tri et l'élimination des déchets de chantier constituent donc un enjeu environnemental important. Les déchets du BTP sont principalement composés de déchets inertes (DI) non dégradables, de déchets industriels banals (DIB), de déchets industriels spéciaux dangereux (DIS) et d'emballages.</p> <p>La production de déchets n'est pas constante. Elle varie avec le phasage de l'opération. Ainsi, la production de déchets devrait augmenter très fortement entre 2020 et 2025. Cette hausse rapide s'explique par la construction du complexe EuropaCity. Ces estimations reposent sur le phasage prévisionnel de l'opération ; elles pourront donc évoluer.</p>	<p>Déchets</p> <p>Déchets ménagers</p> <p>Les objectifs de réduction sont encadrés par la Charte d'Aménagement Durable de l'EPA Plaine de France, l'ADEME et les objectifs de valorisation matière (réemploi, réutilisation...) 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). L'ensemble sous le chapeau du Grenelle de l'Environnement.</p> <ol style="list-style-type: none"> L'objectif est de réduire les déchets de 40% de la production de déchets à la source à terme. L'objectif de valorisation matière Un redimensionnement du réseau de collecte et de traitement des déchets sera nécessaire <p>Déchets de chantier</p> <p>Le département du Val-d'Oise dispose d'un plan de gestion des déchets du Bâtiment et Travaux Publics (BTP) qui lui est propre. Il définit les objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tri à la source et réduction du gisement ; • Limitation des transports (distances, volumes transportés...); • Implantations de nouvelles installations pour couvrir l'ensemble du territoire ; • Développement de la formation et de l'information auprès des entreprises, des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre et des particuliers. <p>Limitation de la quantité de déchets de chantier produits</p> <p>L'objectif de réduction de la quantité de déchets produits est fixé à 40 % (seuil attribué après analyse de retours d'expérience et utilisation du programme SMARwaste³).</p> <p>Des actions spécifiques sont à mettre en œuvre pour y parvenir :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Choix de modes de construction économes, en conformité avec le défi n°1 de la Charte d'Aménagement Durable de l'EPA Plaine de France, qui encourage l'utilisation d'éco-matériaux permettant de réduire la production de déchets. • Réutilisation de matériaux provenant d'autres chantiers : cette stratégie est pertinente sur le site du Triangle de Gonesse dans la mesure où d'autres chantiers seront menés simultanément à proximité. • Charte de chantier vert imposée aux entreprises pour favoriser des comportements économes • Réduction des emballages • Préfabrication de certains éléments de construction, ce qui permet de limiter le nombre de matériaux et d'emballages présents sur le site • Conception selon un bilan équilibré entre déblais produits et remblais mis en œuvre. • Optimisation de l'utilisation des matériaux en évitant les chutes, les excédents non utilisés, les couches non nécessaires ... • Choisir des fournisseurs sensibilisés aux questions des déchets (peu d'emballage, matériaux respectueux de l'environnement) <p>Valorisation des déchets collectés</p> <p>Les objectifs de valorisation matière sont fixés par la Directive Cadre européenne du 19 novembre 2008. Ceux-ci sont applicables à l'horizon 2020 dans le cadre du chantier du Triangle de Gonesse, et se répartissent ainsi :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valorisation de 70 % des déchets non dangereux (DI, DIB) - Valorisation de 20 % de déchets dangereux - Valorisation de 100 % des emballages <p>Mesures envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un Plan de gestion sur site pour avoir une vision globale de la production des déchets et faciliter la mise en place d'un système de tri et de récupération voire de traitement sur place - Imposer une charte de chantier vert - Organisation des flux sur le chantier pour encourager la mutualisation des déchets. - Anticiper dès la phase de conception le mode de gestion des déchets du chantier <p>Le plan global de gestion des déchets issus du chantier est synthétisé, notamment du point de vue quantitatif, dans le tableau ci-dessous</p> <p>Un réfèrent déchets pourra être mis en place afin de vérifier l'application des mesures mises en place.</p> <p>Les objectifs de réduction de la production de déchets au cours de la phase chantier, ainsi que les circuits de valorisation matière, sont synthétisés dans le tableau ci-dessous.</p>
---	--	--

³ SMARTwaste est un système développé au Royaume-Uni en 2009 par le Building Research Establishment (BRE) qui permet de prévoir les gisements de déchets selon les spécificités d'un projet.

11. SERVITUDES D'UTILITÉ PUBLIQUE ET CONTRAINTES

ÉTAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Plusieurs Servitudes d'Utilité Publique concernent le Triangle de Gonesse :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles. - Servitude attachée aux réseaux de télécommunication - Servitude aéronautique de dégagement, qui fixe en particulier des règles de hauteurs de construction. - Servitude radioélectrique de protection des installations de navigation et d'atterrissage - Servitude relative à l'établissement des canalisations de distribution et de transport de gaz - Périmètre de servitude autour d'une ligne électrique aérienne ou souterraine - Plan de prévention des Risques de Mouvement de terrain <p>Certains documents réglementaires porteurs de ces contraintes sont en cours de révision (PLU de Gonesse, PSA du Bourget). Le site n'est en revanche pas concerné par des servitudes relatives à la protection du patrimoine (eaux, monuments historiques, sites classés, etc.), ou aux chemins de fer.</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Pas d'impact</p> </div> <p>Le projet respecte les servitudes et contraintes existantes sur le site et prend en compte les mesures qu'elles impliquent.</p> <p>Le projet ne crée pas de nouvelles servitudes.</p>	<p>Le projet du Triangle de Gonesse, y compris EuropaCity, devra principalement tenir compte des limitations de hauteurs particulièrement contraignantes au sud du périmètre, à proximité des pistes de l'aéroport du Bourget.</p> <p>Par ailleurs la ville de Gonesse a adopté un Plan de Prévention des Risques Naturels prévisibles de mouvements de terrain, auquel le projet se conformera.</p>

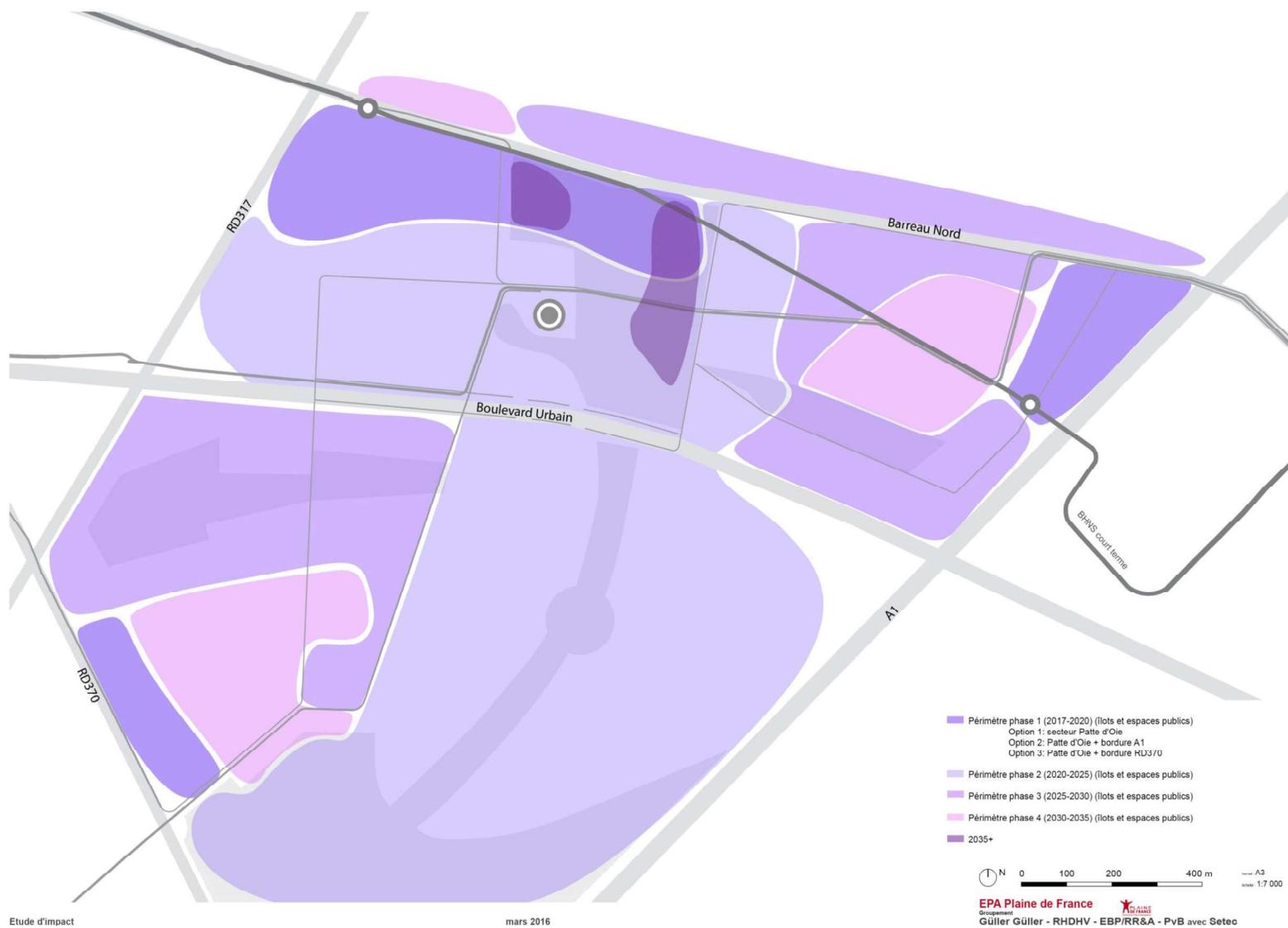
12. CADRE RÉGLEMENTAIRE

ETAT INITIAL DU SITE	IMPACTS PERMANENTS ET TEMPORAIRES	MESURES COMPENSATOIRES, DE REDUCTION, OU D'ACCOMPAGNEMENT
<p>Cadre réglementaire général</p> <p>La loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) repose sur trois principes : un développement urbain maîtrisé, la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale, et enfin l'utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains, et ruraux.</p> <p>Les lois dites Grenelle I et II reprennent et approfondissent les objectifs de la loi SRU. Elles visent à assurer la gestion économe des ressources et de l'espace, lutter contre l'étalement urbain et la déperdition d'énergie, permettre la revitalisation des centres-villes, préserver la biodiversité, et à créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports collectifs.</p> <p>La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové, ALUR (24 Mars 2014) vise notamment à engager la transition écologique des territoires.</p> <p>La loi sur l'eau recherche la gestion équilibrée et la protection de la qualité de l'eau, l'amélioration du service public de l'eau et de l'assainissement.</p> <p>Le SDAGE Seine Normandie et le SAGE Croult-Enghien-Vieille Mer fixent des objectifs de bonne qualité des eaux.</p> <p>Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France intègre le Triangle de Gonesse au cœur d'un réaménagement du nord-est francilien, en lien avec la future ligne 17 du Grand Paris Express. Le projet prévoit ainsi un secteur d'urbanisation préférentielle à l'est du Triangle de Gonesse, au niveau du Parc International des Expositions, et un secteur d'urbanisation conditionnelle au cœur du Triangle de Gonesse.</p> <p>D'après le SDRIF, l'ouverture à l'urbanisation du Triangle de Gonesse est conditionnée à « <i>la desserte en transports en commun, à des analyses fonctionnelles permettant de garantir la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes, ainsi qu'à un aménagement du segment existant du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus. Elle est limitée par un front urbain d'intérêt régional. Au moins 400 hectares de terres agricoles au nord sont à préserver</i> ».</p> <p>Le SRCE (Schéma Régional de Cohérence Ecologique), assure notamment la mise en place d'une trame verte et bleue à l'échelle régionale, support des continuités écologiques.</p> <p>Les Contrat de Projets Etat-Région fixent des objectifs et définissent les actions à engager notamment en matière d'infrastructures, de développement économique, d'équipement. L'Etat et la région s'engagent ainsi sur la programmation et le financement pluriannuels de projets importants. Les objectifs du CPER 2007-2013 sont poursuivis dans le nouveau document couvrant la période 2015-2020, signé le 9 juillet 2015, notamment concernant la réalisation d'une liaison RER D – RER B, entre Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions, avec la création d'une gare à Gonesse. Ce projet s'inscrit en synergie avec le projet de transport Grand Paris Express, et participera activement au développement de l'accessibilité du Triangle de Gonesse, où les deux lignes se croiseront.</p> <p>Le Plan de Déplacements Urbains en Île-de-France (PDUIF) a pour objectifs d'améliorer les transports en commun et de favoriser les modes de déplacements doux afin de réduire le trafic automobile. Concernant le Triangle de Gonesse, les actions « <i>un réseau ferroviaire renforcé et plus performant</i> » et « <i>Tramway et T Zen : une offre de transport structurante</i> » ont été prises en compte (à travers le BHNS pour la seconde).</p>	<p>Cadre réglementaire général</p> <p>Le projet répond aux objectifs inscrits dans la loi SRU, dans les limites du contexte du projet (pas de construction de logements possibles).</p> <p>Les lois dites Grenelle I et II ont été prises en compte à travers une logique de développement durable affirmée dans tous les aspects du projet.</p> <p>Les prescriptions réglementaires relatives à l'eau sont respectées. L'évacuation des eaux est particulièrement optimisée par le projet.</p> <p>Les préconisations du SDRIF ont été prises en compte : la très importante offre de transports en commun constitue le socle du projet, tandis qu'un carré agricole de 400 hectares est préservé.</p> <p>Le projet est aussi en accord avec le PDU d'Ile-de-France en développant les liaisons douces et en améliorant la desserte de transports en commun.</p>	<p>Cadre réglementaire général</p> <p>Sans objet.</p>

<p>Cadre réglementaire supra-communal local</p> <p>Le Contrat de développement territorial Val-de-France/Bonneuil-en-France/Gonesse fait l'objet d'une convention-cadre signée le 26 janvier 2012. Il porte une stratégie de développement organisée autour de 3 pôles, dont le Triangle de Gonesse (et le Dôme-Aréna à Sarcelles, ainsi que le quartier mixte le long du Boulevard intercommunal du Paris).</p> <p>L'aménagement d'infrastructures de transports performantes constitue également l'une de ses grandes priorités, notamment pour combler le manque de liaisons est-ouest et relier plus efficacement les zones d'habitat et les zones d'emplois. La desserte par le réseau Grand Paris Express et la création d'une gare au niveau du Triangle de Gonesse / l'aménagement d'une nouvelle branche entre le RER D et le RER B à travers le Triangle de Gonesse et d'une connexion par la mise en place d'un bus à haut niveau de service.</p> <p>Les Plans d'Exposition au Bruit des aéroports de Roissy et du Bourget sont contraignants pour le projet. Ils délimitent les zones voisines des aéroports à l'intérieur desquelles la construction de logements est limitée ou interdite. Celui de Paris-CDG a été approuvé en 2007, tandis que les zones de celui du Bourget ont été délimitées en 2011. L'établissement de ce dernier dépend désormais du Préfet et des communes.</p> <p>Le Plan de Gène Sonore (PGS) est un document contribuant à améliorer l'acceptation de l'activité aéronautique par les riverains, en allouant une aide à l'insonorisation des logements exposés au bruit des activités aériennes de la plate-forme. Aucune construction de logements n'étant prévue dans le projet, il n'aura pas de conséquence.</p> <p>Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gonesse et son PADD fixent comme orientation la nécessité de maintenir l'équilibre entre un développement urbain maîtrisé et les espaces naturels et agricoles. Le document identifie le Triangle de Gonesse comme un futur « pôle d'excellence ».</p> <p>Le PLU 2010 de la commune de Gonesse préserve les emprises nécessaires à la réalisation du projet du Triangle mais n'autorise pas son urbanisation, notamment sur le secteur du périmètre projeté de la ZAC.</p> <p>La Ville de Gonesse a adopté un Plan de Prévention des Risques naturels de mouvements de terrain qui définit deux zones en matière de risques de mouvement de terrain.</p> <p>Enfin, la Charge d'aménagement durable Plaine de France liste des recommandations en termes de développement durable pour les projets entrepris dans le cadre de l'EPA Plaine de France.</p>	<p>Cadre réglementaire supra-communal local</p> <p>Le projet respecte les prescriptions du CDT, particulièrement dans le domaine des transports.</p> <p>Le PEB de Paris-CDG n'entrave pas la réalisation des projets en cours, qui ne prévoient que la création de nouvelles activités économiques, et non la construction de logements.</p> <p>Le PGS n'a pas d'impact sur les règles de constructibilité.</p> <p>Le PLU a été mis en révision par délibération du Conseil municipal du 23 juin 2012. L'urbanisation du Triangle de Gonesse est donc un des enjeux majeurs de cette révision.</p> <p>Le projet est bien pris en compte dans les orientations du PADD et fera par ailleurs l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation permettant d'en définir les principes les plus importants.</p> <p>Le Triangle de Gonesse se situe en partie sur une zone classée B1, qui concerne les lieux faiblement exposés. Les travaux de construction ou d'extension y font l'objet de recommandations basées en partie sur l'étude du sous-sol.</p>	<p>Cadre réglementaire supra-communal local</p> <p>La révision du PLU permettra au territoire de se doter de documents adaptés aux enjeux de développement durable tels que définis par les lois Grenelle I et II et de s'inscrire dans le cadre stratégique de développement régional. Ces révisions sont également un préalable à la mise en œuvre du projet du Triangle de Gonesse ouvrant à l'urbanisation 280 ha de part et d'autres du Boulevard intercommunal du Paris et préservant 400 ha de terres agricoles au nord de l'opération.</p> <p>Les mesures à mettre en place sur les zones B1 définies par le Plan de prévention des risques naturels de mouvements de terrain sont prévues à ses articles 4 à 9.</p> <p>Le projet respectera l'ensemble de ces recommandations.</p>
--	---	--

13. CALENDRIER ET PHASAGE PRÉVISIONNEL DE RÉALISATION DE LA ZAC

Un phasage prévisionnel des constructions bâties qui s'articule autour de l'arrivée des transports en commun



Plan de phasage prévisionnel des constructions bâties. Source : Güller Güller, novembre 2015

- **1^{ère} phase (2017-2020)** : articulée autour du Bus à haut Niveau de Service (BHNS) dont la mise en service est prévue en 2016, la 1^{ère} phase du projet se développera en continuité de la Zone d'activité de la Grande Couture située à l'Ouest de la RD 317. Le parc Nord sera aménagé à cette occasion. Cette 1^{ère} phase aura une vocation essentiellement techno-tertiaire (programmes d'activités et programmes tertiaires), du fait de la desserte par un BHNS uniquement. Deux options de développement en phase 1 sont également possibles : le long de l'autoroute A1 sur le quart nord-est du projet (certaines entreprises pourraient souhaiter bénéficier d'un effet vitrine). Une seconde option est envisagée au Sud du Triangle, face à la zone d'activité des Tulipes (certaines entreprises pourraient souhaiter s'implanter en continuité de la zone d'activité existante des Tulipes).

2^{de} phase (2020-2025) : articulée autour de la gare multimodale et du parc, elle accueillera des fonctions davantage tournées vers les activités tertiaires, ainsi que le complexe de commerces et de loisirs d'EuropaCity, qui ouvrira ses portes concomitamment à la mise en service de la gare (2024). Cette phase prévoit l'implantation des cœurs de cible et projets déclencheurs décrits au paragraphe précédent (tissu économique).
Pour la période allant de 2017 à 2025 (phases 1 et 2), il est envisagé la réalisation de : 250 000 m² de tertiaire, et de locaux d'activités et 760 000 m² dédiés à EuropaCity.

- **3^{ème} phase (2025-2030)** : la gare et le BIP généreront une attractivité nouvelle ; implantation de fonctions tertiaires au bord de l'A1 et montée en puissance du quartier d'affaires, suite à l'attractivité générée par les nouveaux arrivants.

4^{ème} phase (2030-2035) : développement du sud-ouest, du nord-ouest du site et des cœurs de quartier et montée en puissance du quartier d'affaires, suite à l'attractivité générée par les nouveaux arrivants.

Pour la période allant de 2025 et au-delà de 2035, (phase 3, 4 et plus), il est envisagé la réalisation de : 750 000 m² de tertiaire et de locaux d'activités.



Carte du développement du Triangle de Gonesse en phase 1.
Source : Güller Güller, novembre 2015

Le phasage géographique pourra évoluer au cours du projet. Le phasage de réalisation du Cœur du Triangle sera étroitement lié à celui de la réalisation des infrastructures de transport lourdes. A ce stade des études, le programme EuropaCity serait développé en une seule opération. Toutefois, dans l'hypothèse où le projet serait phasé, l'équilibre des fonctions serait globalement respecté.

Rappel du calendrier prévisionnel de la ZAC du Triangle de Gonesse

2008 - 2011 : Elaboration du plan guide et choix de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, l'équipe « Güller Güller - DHV - EBP - PaulvanBeek »

2011 – 2013 : Lancement des études opérationnelles et des procédures d'urbanisme

2015-2019 : Maîtrise foncière

2016 : Création de la ZAC et mise en service du BHNS*

2018 : Démarrage des travaux de construction du quartier d'affaires

2024 : Mise en service du métro automatique Grand Paris Express

2024 : Ouverture d'EuropaCity

Principales étapes de la procédure

(Liste non exhaustive)

Procédure de création et de réalisation de la ZAC du Triangle de Gonesse :

- Concertation du public (ancien article L. 300-2, nouvel article L. 103-2 du code de l'urbanisme)
- Elaboration du dossier de création de la ZAC et de son étude d'impact
- Avis de l'Autorité Environnementale sur le projet d'étude d'impact
- Mise à disposition du public du dossier de création de la ZAC et de l'étude d'impact, assortis de l'avis de l'Autorité environnementale (article L. 122-1-1 du code de l'environnement)
- Délibération de l'EPA Plaine de France tirant le bilan de la mise à disposition, déterminant les procédés de mise à disposition du bilan et approuvant le dossier de création de la ZAC
- Mise à disposition du bilan
- Avis des collectivités concernées par le projet
- Création de la ZAC par arrêté préfectoral
- Etablissement du dossier de réalisation de la ZAC et compléments éventuels à l'étude d'impact
- Avis de l'Autorité Environnementale
- Mise à disposition du public
- Délibération de l'EPA Plaine de France approuvant le dossier de réalisation
- Avis des collectivités concernées
- Approbation du programme des équipements publics par le Préfet

Autres procédures à mettre en œuvre :

- Dossier Loi sur l'eau (articles L. 214-1 et suivants du code de l'environnement)
- Dossiers de demandes de dérogation au titre de la protection de certaines espèces (L. 411-2 et suivants du code de l'environnement)
- Procédure relative à l'étude de sécurité publique (L. 114-1 et suivants du code de l'urbanisme)
- Procédure relative à l'archéologie préventive (code du patrimoine)
- Procédures liées au foncier : déclaration d'utilité publique (DUP), cessibilité, ordonnance d'expropriation.