

ZONE D'AMENAGEMENT CONCRÈTE TRIANGLE DE GONESSE



DOSSIER DE CREATION

4. RAPPORT DE PRESENTATION

Avril 2016

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
PREAMBULE	4
<i>Historique du projet</i>	4
<i>Choix de la procédure de ZAC</i>	4
<i>Composition du dossier de création et du rapport de présentation</i>	5
<i>Un processus d'élaboration du projet qui s'inscrit dans une démarche environnementale complète</i>	5
<i>Objectifs d'aménagement</i>	5
DESCRIPTION DE L'ETAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT	7
<i>Description de l'environnement de l'opération</i>	7
<i>Description et justification du périmètre de ZAC</i>	8
<i>Présentation du Projet</i>	11
<i>Phasage prévisionnel de la ZAC</i>	15
<i>Justification de l'opération au regard de la planification régionale et locale</i>	17
<i>Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (et SRCE)</i>	17
RAISONS DU CHOIX DU PROJET AU REGARD DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT	19
LE PROGRAMME PREVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS A EDIFIER SUR LA ZONE	21

PRÉAMBULE

Historique du projet

Un territoire repéré depuis plus de 20 ans pour son potentiel

Depuis plus de 20 ans, l'aménagement du Triangle de Gonesse est identifié par l'Etat et la Région Ile-de-France comme l'un des enjeux de développement du Grand Roissy¹ pour le positionnement stratégique et économique de la France dans la compétitivité mondiale.

Le SDRIF de 1994 classait déjà le nord du Triangle de Gonesse en **Pôle d'Intérêt Régional**, et l'ouvrait partiellement à l'urbanisation sur une superficie de 450 hectares. Le caractère stratégique du Triangle était marqué par la désignation de sa partie centrale comme « pôle régional », inscrivant l'ensemble du sud de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle comme centre d'envergure européenne.

En 1997, la **Mission Roissy charge le cabinet Grether de définir un schéma d'orientations urbaines**. De son côté, Euro-Val d'Oise (association qui regroupait notamment les communes de Gonesse, Bonneuil-en-France, Vaudherland, Roissy-en-France et Le Thillay), demande au cabinet Healey & Baker d'étudier la stratégie de développement économique sur le Triangle.

En 1998, les communes de Gonesse et de Bonneuil-en-France confient à l'**Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) la conduite d'études préliminaires pour l'aménagement de deux secteurs du Triangle**. En collaboration avec les partenaires institutionnels (Communes, Conseil Général du Val d'Oise, DDE, Mission Roissy, SNCF, ADP, AEV), d'autres prestataires extérieurs, dont le GRECAM² pour la partie économique et l'IAURIF³ pour les modalités de maintien et de réorganisation de l'agriculture dans le contexte d'extension de l'urbanisation, assurent des missions spécifiques.

L'élaboration d'une stratégie territoriale initiée en 2006

Face à l'**ambition de renforcer le positionnement métropolitain et international des territoires aéroportuaires de Paris-CDG et de Paris-le Bourget**, l'élaboration d'un plan stratégique d'ensemble pour le développement et l'aménagement du Triangle de Gonesse est initiée fin 2006 par l'EPA Plaine de France. Il s'agit de doter ce secteur, de plus en plus convoité, d'un projet d'envergure, cohérent et intégré dans l'ensemble du territoire pour éviter une urbanisation au fil de l'eau et mal maîtrisée.

A l'issue de la consultation lancée par l'Etablissement Public d'Aménagement Plaine de France auprès de trois équipes de maîtrise d'œuvre urbaine (équipes Fortier, Seura, Güller), l'**équipe pluridisciplinaire Güller Güller - DHV - EBP - PaulvanBeek a été retenue en avril 2008 pour réaliser le plan de référence décliné plan guide**. Ce document -non réglementaire- vise à définir les éléments structurants d'un projet d'ensemble, en termes d'équilibre de programmation, de déplacement, de qualité urbaine et environnementale.

Une évolution récente forte liée aux réflexions sur le Grand Paris qui réaffirme la position stratégique du Triangle et sa vocation de développement économique

Les réflexions sur le devenir de la métropole parisienne, dont le Triangle de Gonesse est considéré comme l'un des deux secteurs prioritaires de développement avec le plateau de Saclay, ont connu une évolution récente importante suite à la réalisation de plusieurs études et documents cadre.

Formalisées par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, les réflexions portant sur le **développement métropolitain de la région capitale** prévoient la création d'un réseau de transport ferré à l'échelle régionale composé de 4 lignes : le Grand Paris Express. Ce projet majeur en termes d'infrastructures de transports prévoit ainsi la création d'une gare intégrée à la ligne 17 au niveau du Triangle de Gonesse. Cette ligne prendra la forme d'une vaste rocade desservant également l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

¹ Périmètre qui correspond à la place aéroportuaire (soit l'aéroport de Roissy et les territoires avoisinants) il s'agit d'un bassin d'emploi, avec une réalité institutionnelle émergente.

² Groupe de Recherche sur l'Economie de la Construction et l'Aménagement.

³ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France.

C'est dans ce contexte d'initiatives publiques propices au développement d'un projet d'envergure métropolitaine qu'en 2011, le choix d'implantation du projet EuropaCity est fait.

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.

L'ambition du projet global repose sur la compatibilité des deux initiatives, et notamment sur le plan de l'identité : un grand équipement métropolitain qui s'inscrit dans un quartier d'affaires au rayonnement international.

Dans le même temps, le secteur d'étude est 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 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 ».

Une procédure de création de ZAC a ensuite été initiée par l'EPA Plaine de France.

Par délibération et suite à l'avis favorable de la commune de Gonesse, le Conseil d'Administration de l'EPA Plaine de France, sur le fondement de l'article L300-2 du Code de l'urbanisme, a approuvé les modalités de concertation préalable à la création, sur ce secteur, d'une ZAC sous maîtrise d'ouvrage directe de l'EPA, et délibéré sur les objectifs poursuivis.

Choix de la procédure de ZAC

Le choix de la procédure de ZAC se justifie par le fait que cette procédure offre un cadre global de réalisation dans le temps qui permet :

- d'assurer la mise au point du projet et d'opérer d'éventuelles adaptations à partir du programme d'intervention initial ;
- de mettre à la charge de l'opération le coût des équipements publics générés par cette dernière et répondant aux besoins des futurs usagers du secteur ;
- d'encadrer strictement la réalisation des constructions édifiées dans la zone, le cas échéant, par le biais de prescriptions techniques ou architecturales au travers des cahiers des charges de cession des terrains.

Par ailleurs, la procédure de ZAC, comme toute opération d'aménagement intègre une démarche de concertation préalable avec la population.

Composition du dossier de création et du rapport de présentation

Conformément à l'article R. 311-2 du Code de l'Urbanisme, le Dossier de Création de ZAC, comprend les éléments suivants :

- le présent Rapport de présentation ;
- un plan de situation de l'opération ;
- un plan de délimitation du périmètre de la ZAC ;
- l'Etude d'impact du projet d'aménagement ;
- l'indication du régime retenu au regard de la Taxe Locale d'Equipement ;

Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article L128-4 du Code de l'urbanisme, il comprend également une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, intégrée à l'étude d'impact.

Le présent Rapport de présentation du Dossier de Création de la ZAC du Triangle de Gonesse, tel que le mentionne l'article R311-2 du Code de l'Urbanisme :

- expose l'objet et la justification de l'opération ;
- comporte une description de l'état du site et de son environnement ;
- indique le programme global prévisionnel des constructions à édifier dans la zone ;
- énonce les raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune et de l'insertion dans l'environnement naturel ou urbain, le projet a été retenu.

Un processus d'élaboration du projet qui s'inscrit dans une démarche environnementale complète

L'EPA Plaine de France, maître d'ouvrage de l'ensemble des études portant sur le Triangle de Gonesse, s'attache à inscrire l'ensemble de la démarche dans une **dynamique de développement durable marquée**.

Le 8 juin 2010, l'EPA Plaine de France s'est doté d'une **Charte de l'Aménagement Durable de la Plaine de France**, qui constitue un véritable manuel pratique, décliné en 28 actions concrètes, qui permet à chaque collectivité d'encadrer les réflexions, études et projets en cours sur leur territoire. Cette Charte se décompose en **quatre grands défis** :

- 1 / Limiter les émissions de gaz à effet de serre, et réduire la dépendance du territoire aux énergies fossiles
- 2 / Restaurer la biodiversité
- 3 / Gérer durablement le cycle de l'eau
- 4 / Gérer durablement les nuisances sonores, les déchets et les sols pollués

Par ailleurs, afin de satisfaire à l'ambition affichée et de traiter toutes les thématiques inhérentes au développement durable, la maîtrise d'ouvrage prête une attention particulière au processus d'élaboration du projet par l'association de nombreux bureaux d'études intervenant sur des thématiques propres et ciblées.

Dans la continuité de cette charte, une mission d'AMO pour la réalisation d'une stratégie Responsabilité sociale et environnementale (RSE) du projet d'aménagement et sa déclinaison opérationnelle a été confiée au bureau d'études « Une autre ville » en septembre 2013. Elle comprend trois grandes étapes :

- Ateliers d'experts
- Rédaction d'une charte d'objectifs
- Déclinaison opérationnelle

Cette stratégie RSE s'appuie sur l'ensemble des études menées sur le Triangle de Gonesse, et notamment sur une étude spécifique portant sur la prise en compte des objectifs environnementaux liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse en matière d'eau, d'énergie, de déchets et de bruit, confiée au groupement Les EnR/ A&C Conseils /Antea.

Cette étude, divisée en 4 phases, vise à définir la **stratégie environnementale mise en œuvre à l'échelle du territoire de projet**, via l'élaboration de scénarios et une coordination permanente avec les acteurs, tout au long de son élaboration. Elle s'articule autour de 4 axes stratégiques :

- mettre en œuvre les enjeux de la transition écologique et énergétique

- bâtir un moteur économique bénéfique pour la métropole et son territoire
- imaginer des services urbains innovants pour tous
- créer un véritable quartier à vivre.

Objectifs d'aménagement

Bénéficiant d'une position stratégique au regard de son contexte urbain, **le territoire du Triangle de Gonesse est porteur de cohérence pour le développement de la place aéroportuaire de Paris-CDG-le Bourget et de son territoire d'influence, le Grand Roissy**. Le projet d'aménagement a l'ambition mais aussi le principal défi de concilier des enjeux à la fois locaux, métropolitains et nationaux, en tant que moteur économique du territoire.

A l'interface entre le Val d'Oise et la Seine Saint Denis, le Triangle de Gonesse permettra enfin de **renforcer les liens entre les communes et EPCI adjacents** et d'assurer une large répartition des richesses qui seront créées dans le corridor aéroportuaire. La desserte du site et notamment les projets de liaisons est-ouest (Bus à Haut Niveau de Service, liaison RER D - RER B) contribueront à rapprocher ces territoires.

Dans le contexte de la concurrence des régions aéroportuaires européennes, le Grand Paris dispose d'un atout unique grâce à l'ensemble constitué par ses deux plateformes aéroportuaires Paris-CDG et Paris-le Bourget. **Ce « corridor aéroportuaire ⁴ » tient une position centrale dans le développement de la région capitale.**

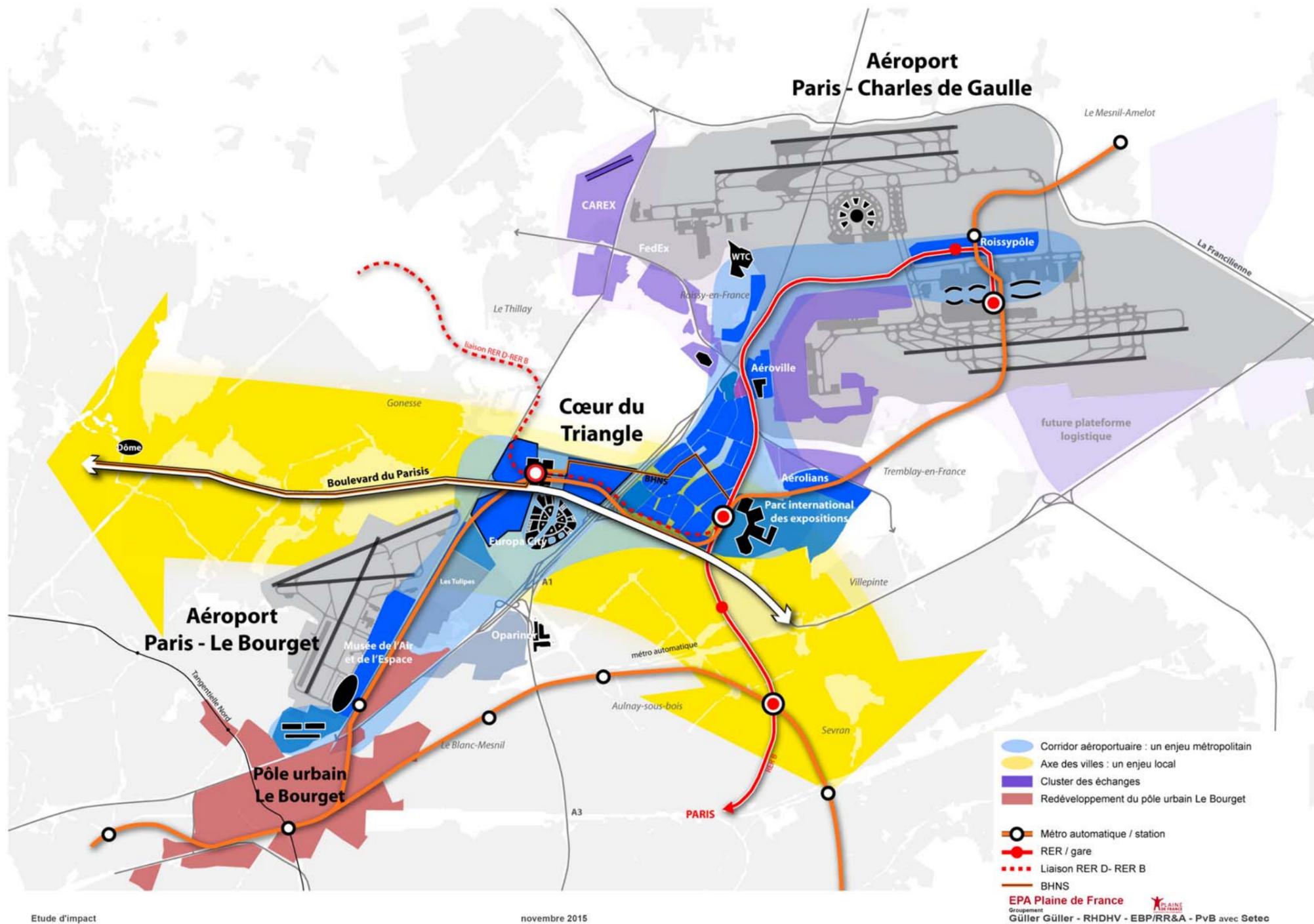
A l'échelle métropolitaine, le Triangle de Gonesse est le lieu approprié pour la réalisation d'un projet économique et urbain innovant qui confère au corridor aéroportuaire un rôle structurant sur le plan économique et une attractivité renforcée. En effet, le développement du Triangle de Gonesse permettra au Grand Roissy de résoudre le handicap de sa position géographique et économique satellitaire et en rupture avec son environnement en assurant un ancrage territorial dans la région parisienne.

Le Plan guide du Triangle de Gonesse identifie trois axes stratégiques pour le développement du Grand Roissy :

- Le corridor aéroportuaire Roissy - le Bourget (nord-sud) dans lequel s'inscrit le Triangle de Gonesse, *en bleu*.
- Le boulevard des échanges Charles-de-Gaulle (est-ouest), *en violet*.
- L'axe des villes (est-ouest), *en jaune*.

Le corridor aéroportuaire et le boulevard des échanges interviennent dans le positionnement économique et compétitif du Grand Roissy face à la concurrence internationale. L'axe des villes revêt des enjeux plus locaux de maillage des villes du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis. Ces trois vecteurs de développement sur lesquels s'appuie le Plan guide pour le Triangle de Gonesse composent le cadre stratégique et les ambitions partagées par les différents acteurs du territoire pour engager le renouveau du Grand Roissy.

⁴ Appellation couramment utilisée par les grandes régions aéroportuaires européennes et de rang mondial.



Source : Plaquette de l'EPA Plaine-de-France.

Si le projet cherche à promouvoir le potentiel économique du secteur Roissy-le Bourget, il cherche aussi à en valoriser la forte présence paysagère. **Les territoires agricoles et les paysages naturels ouverts qui s'imbriquent dans le tissu de la métropole parisienne sont de véritables atouts à préserver.** Cette coexistence entre ville et agriculture constitue l'un des fondements du projet. La conservation d'un grand espace ouvert à vocation agricole vise à confirmer la position clé d'espace vert et agricole du secteur aéroportuaire dans la ceinture de parcs périurbains et cherche à pérenniser l'écosystème agronomique du secteur nord-est.

Cette ambition se traduit par la volonté de sécuriser le périmètre dédié à l'agriculture et de travailler à l'élaboration d'un projet agricole avec les agriculteurs.

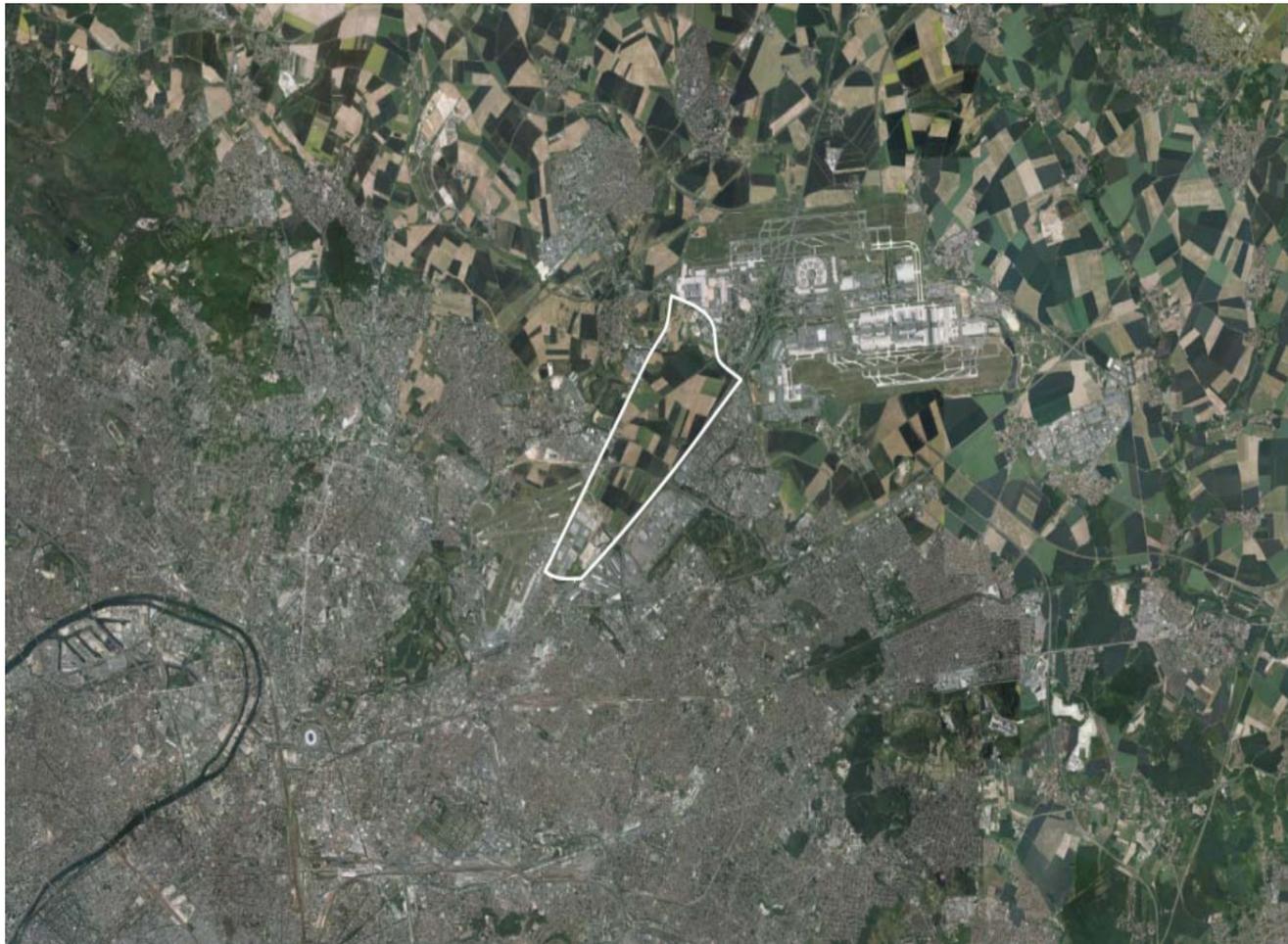
DESCRIPTION DE L'ÉTAT INITIAL DU SITE ET DE SON ENVIRONNEMENT

L'Etude d'impact décrit de façon détaillée et exhaustive l'état initial du site et de son environnement. Les grands éléments rappelés ci-dessous en sont un résumé et permettent de situer l'opération dans son contexte.

Description de l'environnement de l'opération

Situé dans le Sud-est du Val d'Oise, le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position privilégiée par rapport à l'agglomération parisienne.

Cette zone, agricole aujourd'hui, 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 du Blanc-Mesnil au sud. Le milieu bâti occupe aujourd'hui moins de la moitié du 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.



Localisation du secteur d'étude du Triangle de Gonesse sur photo aérienne (géoportail).



Le Triangle de Gonesse constitue un espace d'entre deux. Aux franges de l'agglomération parisienne, il s'ouvre sur les espaces à dominante agricole du nord francilien. A vocation agricole mais cerné par des zones d'activités et des grandes infrastructures de transport, il constitue aussi une transition dans le paysage urbain.

La préservation d'un cadre agricole et paysager de qualité tout en redonnant de la cohérence et plus de lisibilité à ce territoire morcelé représente un enjeu fort au sein duquel le projet du Triangle de Gonesse peut devenir un levier majeur. La question des franges urbaines fait également partie intégrante des réflexions à mener.



Les perspectives vers Paris.



Paysage agricole caractéristique du Pays de France à gauche..

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.

Cet atout constitue cependant aussi une contrainte : la présence de **servitudes aéronautiques sur la zone limite la construction de logements et limite la hauteur de l'ensemble des constructions**. Cette contrainte est prise en compte par le projet.

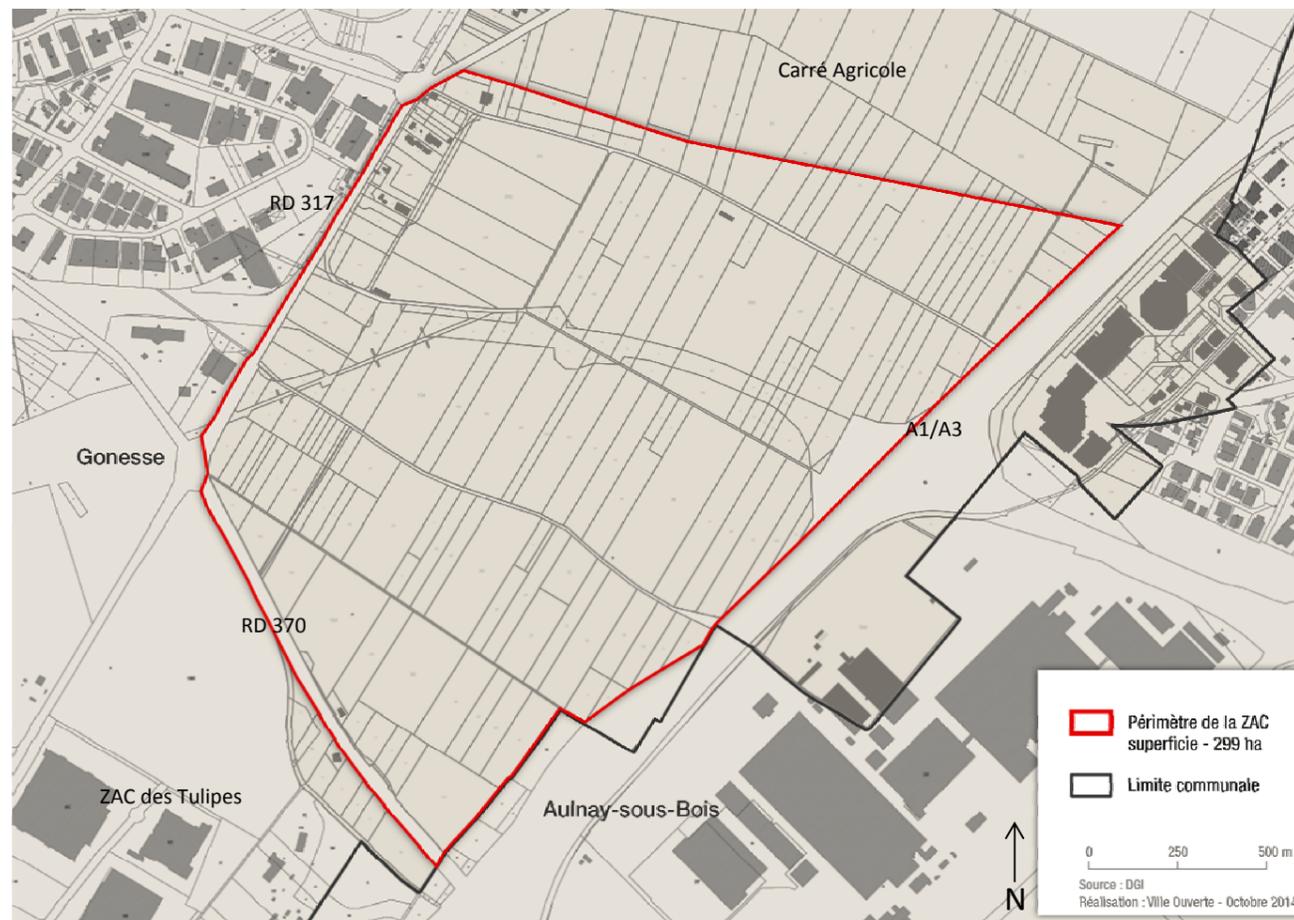
Le territoire est également caractérisé par des **difficultés économiques et sociales** importantes, notamment un taux de chômage élevé (15,4 % en 2009), et un solde migratoire négatif chez les ménages aux profils socio-économiques favorables.

Description et justification du périmètre de 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.

Le périmètre de la ZAC (c'est-à-dire le quartier d'affaires, EuropaCity, les espaces paysagers, la lisière agricole et certaines 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 (en rouge)

Le périmètre opérationnel n'intègre pas le Carré Agricole, sa préservation étant assurée par ailleurs, en marge de la réalisation effective du projet. En revanche, une bande est intégrée au sud du Carré Agricole afin d'assurer les aménagements d'une lisière paysagée et de pouvoir les intégrer au bilan global de l'opération. Cette bande représente une superficie de 11 hectares environ (cf. carte ci-dessous). Toutefois, la vocation agricole de cette lisière est réaffirmée comme faisant partie de l'ensemble du Carré Agricole et de son fonctionnement.



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

La butte des Tulipes, initialement intégrée dans le cadre des réflexions du Plan guide de 2008, ne fait aujourd'hui pas partie du périmètre de ZAC.

Principaux atouts du site de l'opération

Le corridor aéroportuaire Roissy-le Bourget : déficit de lisibilité et enjeux pour le territoire

Le corridor aéroportuaire parisien intègre les territoires situés entre la plateforme de l'aéroport de Paris-CDG et celle du Bourget. Il souffre à ce jour d'un déficit d'image et de cohérence territoriale pour pleinement jouer son rôle stratégique en Ile-de-France. En effet, l'accessibilité et le maillage en transport en commun restent insuffisants, de même qu'une offre immobilière ciblée et de qualité.

Dans sa configuration actuelle, le corridor aéroportuaire Roissy-le Bourget fonctionne selon une **approche sectorielle autour de trois épices, entre lesquels il n'existe encore que peu de relations urbaines et économiques** :

- la plateforme aéroportuaire de Roissy – CDG,
- le parc international des expositions et le parc d'activités Paris Nord 2,
- le Bourget et son parc des expositions.

L'enjeu principal de ce territoire réside donc dans la **mise en œuvre d'une approche globale** et partagée de son développement permettant de renforcer les liens entre ses différents moteurs économiques.

La notion de corridor à l'échelle francilienne fait ainsi référence à la dynamique urbaine et économique de l'axe nord sud Roissy-le Bourget mais porte également sur des enjeux transversaux selon un axe est-ouest.

L'effet levier du Triangle de Gonesse dans la compétitivité du Grand Roissy

Le Triangle de Gonesse est en mesure de donner corps à un réel corridor aéroportuaire en apportant une continuité entre plusieurs pôles quasi-isolés et en reconfigurant ces espaces, afin de jouer un rôle moteur face à la concurrence internationale. A l'interface de ces différents pôles structurants, le site du Triangle de Gonesse dispose d'une position stratégique pour créer les synergies entre les plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy, accessibles depuis les autoroutes A1, A3 et A104, établir une bipolarité avec le pôle gare du PIEX et assurer une continuité urbaine entre les centres urbains du Val de France et de la Seine-Saint-Denis. En accueillant des fonctions tertiaires internationales et technologiques manquantes sur le territoire, le Triangle de Gonesse a l'ambition de positionner le corridor aéroportuaire sur une offre plus diversifiée et compétitive. Son développement devra se poursuivre en tenant compte du futur projet P.S.A.

Une opportunité de développement d'un projet touristique et de loisirs : EuropaCity

La décision d'implantation du concept d'EuropaCity dans le Triangle de Gonesse est l'aboutissement d'un long processus. Plusieurs hypothèses de localisation européennes puis françaises ont successivement été étudiées par Alliances & Territoires.

Le choix du site d'implantation du projet urbain

Si le périmètre de réflexion porte sur un territoire compris entre l'autoroute A1, la RD317 et l'urbanisation autour de Roissy en France, le choix du site d'implantation du projet urbain lui-même résulte de la préexistence du boulevard du Paris, lien routier existant entre le département de la Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise, plus propice au développement urbain :

- Ce lien routier pré-existant permet d'assurer une accessibilité directe au site depuis l'est du Val d'Oise, la Seine Saint-Denis, le Nord Francilien, l'aéroport et Paris, via l'autoroute A1.
- Il permet en outre d'accéder à tous les secteurs du Triangle de Gonesse, assurant ainsi un rôle de desserte, rôle partagé avec une autre voie existante longeant le site au sud : la RD370.
- Ce lien routier permet de rejoindre rapidement les grands équipements existants ou en projet : Parc International des Expositions de Villepinte, Musée de l'air et de l'espace du Bourget, projet du Dôme de Sarcelle.

L'autre raison qui explique le choix du site d'implantation est sa continuité avec les quartiers existants ou en cours de développement.

Il jouxte :

- au sud la ZAC des Tulipes conduite depuis plusieurs années par l'AFTRP et en cours de finalisation,
- à l'ouest la Zone d'Activité de la Grande Couture, et les pistes du Bourget,

- à l'est au site de P.S.A, secteur désormais en voie de redéveloppement, et en activité à l'origine du lancement du projet du Triangle de Gonesse.

L'urbanisation du Triangle de Gonesse se fait en continuité aussi bien fonctionnelle que programmatique avec son environnement. La présence des ZAE des Tulipes et de la grande Couture va permettre de poursuivre le développement de nouvelles activités, et créer du lien par la mutualisation de services et d'infrastructures.

Cette continuité sera complémentaire s'agissant de la ZAC des Tulipes car le projet du Triangle de Gonesse ne prévoit pas de programmes immobiliers axés exclusivement sur de la logistique.

Il devrait en outre favoriser l'investissement sur des secteurs plus anciens comme la Zone d'Activité de la Grande Couture.

Le choix du site pour développer le projet EuropaCity

Le site recherché devait répondre aux critères suivants :

- une emprise de 80 hectares environ en zone urbaine dense ;
- au sein d'une métropole européenne dynamique ;
- dans une des principales destinations touristiques mondiales ;
- dans une zone d'attractivité de 15 millions d'habitants à moins de 2h de transport ;
- directement connectée aux infrastructures de transport majeures (autoroute, train à grande vitesse, aéroport international) ;
- permettant la création d'un projet avec une forte ambition architecturale et urbaine.

Entre le cœur de la métropole francilienne et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle, en zone urbaine dense, le Triangle de Gonesse forme une convergence d'infrastructures aéroportuaires, routières et ferroviaires exceptionnelle. Il offre également l'espace nécessaire à l'implantation d'EuropaCity au sein d'un nouveau quartier d'affaires confortant les potentialités économiques du Grand Roissy.

Entre quartiers densément habités et pôle économique francilien majeur, le Triangle de Gonesse est particulièrement adapté pour l'accueil d'un équipement pivot au rayonnement métropolitain. Au-delà des différents critères techniques d'implantation, le dialogue avec les représentants de l'État et des collectivités locales a permis au maître d'ouvrage d'aboutir à un choix concerté du site d'implantation. Ces échanges ont notamment révélé de fortes aspirations à faire émerger une dynamique positive bénéficiant des ressources sociodémographiques évidentes dans un territoire qui peine à s'affirmer face à de puissants pôles d'activités.

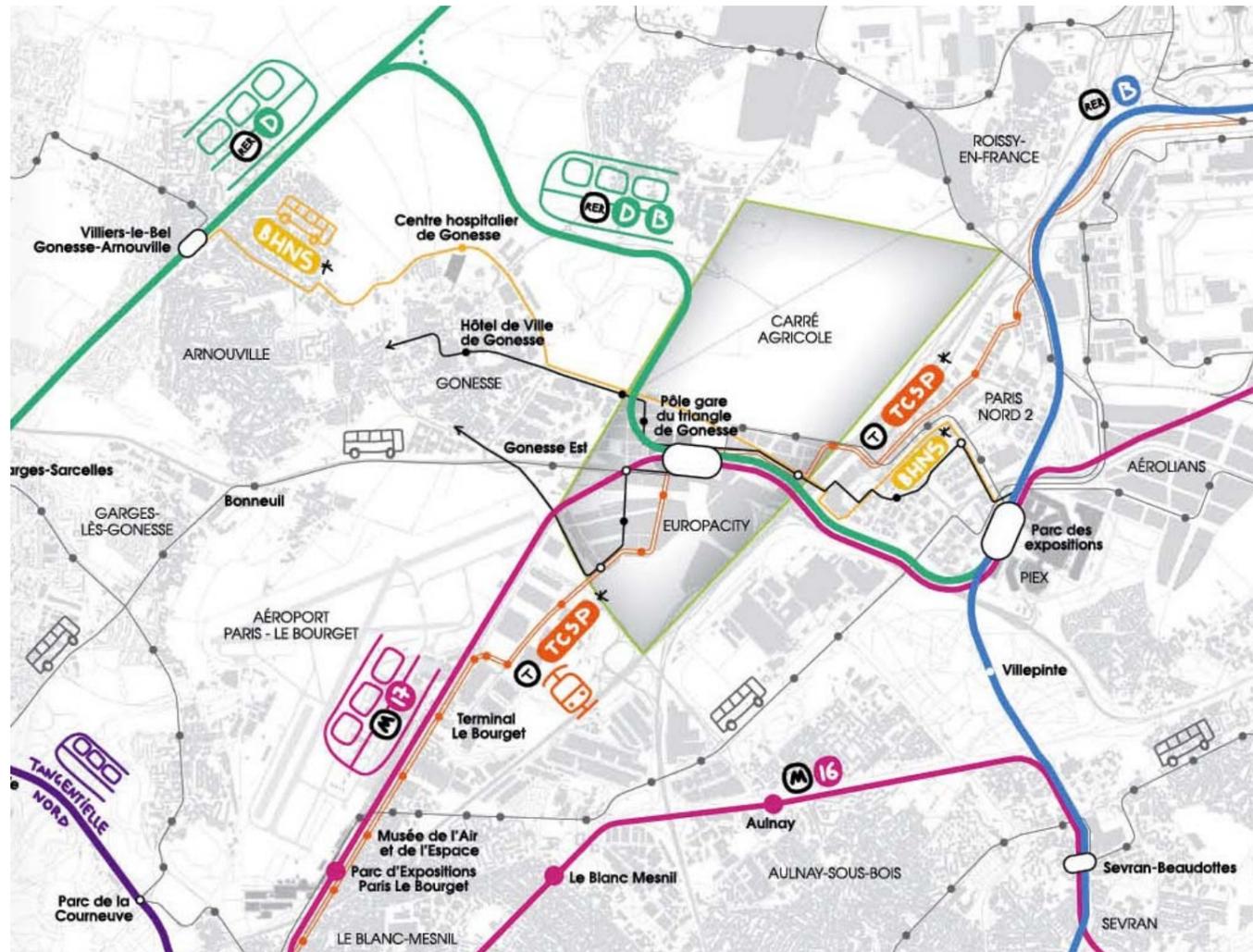
Au regard des dynamiques du nord-est francilien et des potentialités socio-économiques, le maître d'ouvrage a, en partenariat étroit avec les décideurs publics, fait le choix de l'implantation du projet EuropaCity au sein de ce territoire. EuropaCity s'inscrirait dans l'ambition du Grand Roissy, principal pôle de développement économique d'Ile-de-France.

Le projet a pour ambition de conforter le développement de la ville aéroportuaire, tout en lui donnant un pôle de centralité majeur. L'EPA Plaine de France a défini avec le maître d'ouvrage les modalités d'insertion urbaine et environnementale du projet EuropaCity dans l'aménagement du Triangle de Gonesse, et celles de son insertion économique, sociale et sociétale dans le Grand Paris et le nord-est franciliens.

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

L'aménagement du Triangle de Gonesse profitera de la réalisation de plusieurs infrastructures de transports afin de faciliter les déplacements et d'encourager les alternatives à la voiture particulière. Le Cœur du Triangle sera ainsi desservi par :

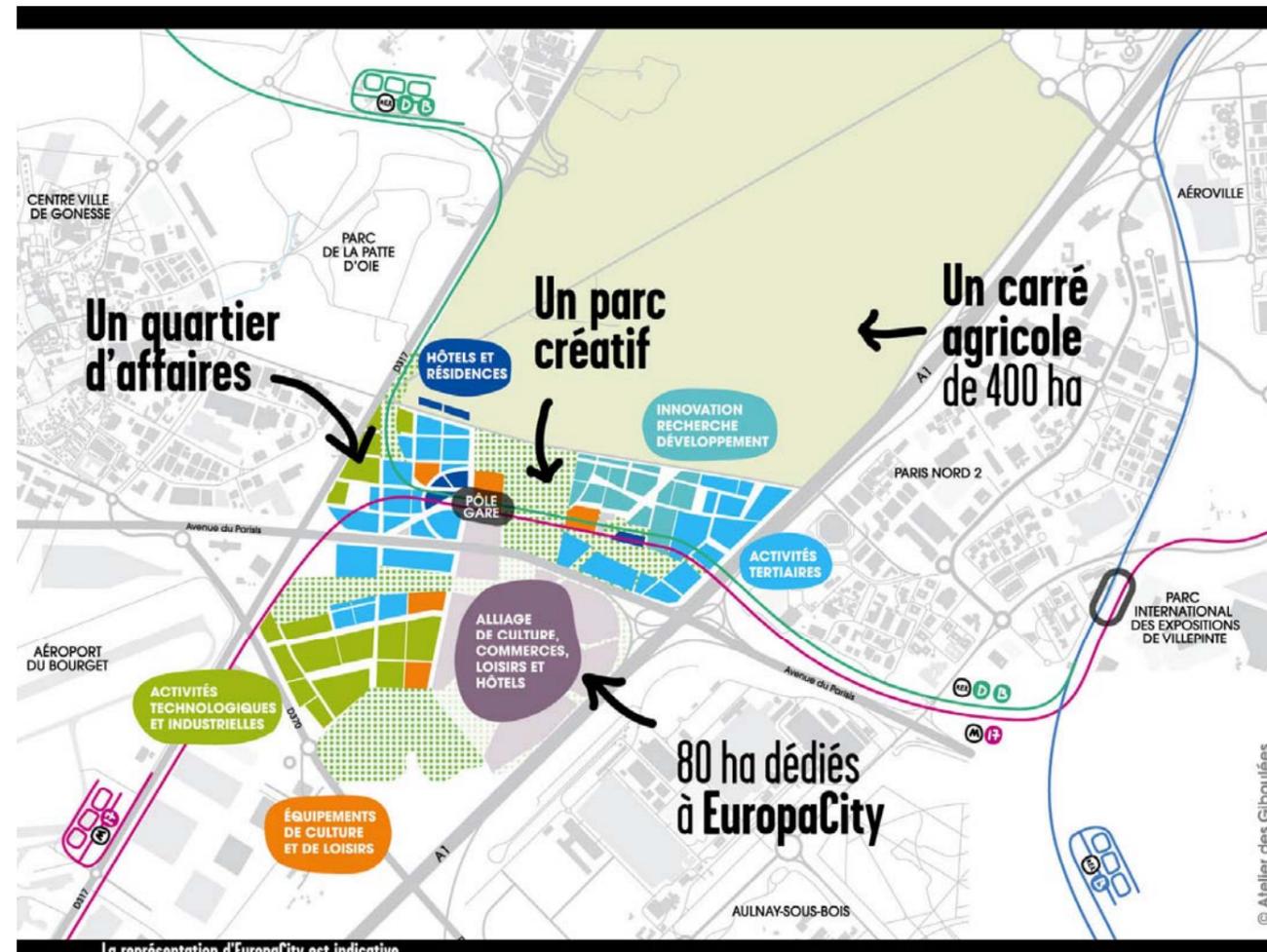
- Le Bus à Haut Niveau de Service
- La liaison RER D - RER B
- La ligne 17 du Grand Paris Express
- Le Boulevard intercommunal du Parisis requalifié en avenue



Une offre de transports de qualité

Objet et justification de l'opération

Présentation du Projet



Le Cœur Triangle correspond au périmètre de la ZAC (299 ha). A la croisée des axes nord-sud et est-ouest, le projet urbain du Cœur du Triangle est l'élément fondateur du corridor aéroportuaire et, au carrefour avec l'axe des villes, il rétablit le lien manquant entre le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis.

Le Cœur Triangle accueillera un **nouveau quartier construit de part et d'autre du pôle gare** constitué par la gare du Grand Paris Express et celle du projet de liaison RER D - RER B et du Boulevard intercommunal du Parisis transformé en boulevard urbain multimodal. Son aménagement repose sur une forte densité permettant d'optimiser l'utilisation de la ressource foncière et la desserte par les transports en commun. La distance aux transports en commun sera inférieure à 300 mètres depuis chaque îlot.

Le quartier d'affaires (140 ha)

Le quartier d'affaires rassemblera des bureaux, un pôle d'innovation et de recherche ainsi que des locaux destinés aux activités technologiques et industrielles, s'adressant aux PME/PMI locales comme aux entreprises internationales. Outre les locaux d'activités, le quartier accueillera également des hôtels et des équipements accessibles à l'ensemble de la population locale.

EuropaCity (80 ha)

EuropaCity est un projet de nouvelle destination touristique regroupant des activités de loisirs, de culture et de commerce et 2 700 chambres d'hôtels. Il s'agit d'un projet structurant pour le Grand Paris et pour le territoire du Grand Roissy. D'initiative et de financement privés, il a pour ambition de créer un nouveau quartier sans voiture, librement accessible et ouvert à tous, contribuant à la dynamique métropolitaine tout en participant au développement économique local, notamment avec la création de nombreux emplois directs.

Nouveau lieu de destination en Ile-de-France, librement accessible et ouvert à tous les publics, EuropaCity sera un nouveau quartier développant une offre de loisirs et reposant sur un alliage inédit de fonctions (activités culturelles, de commerce et de loisirs, restaurants, hôtels et des espaces dédiés à l'accueil de congrès et de séminaires).

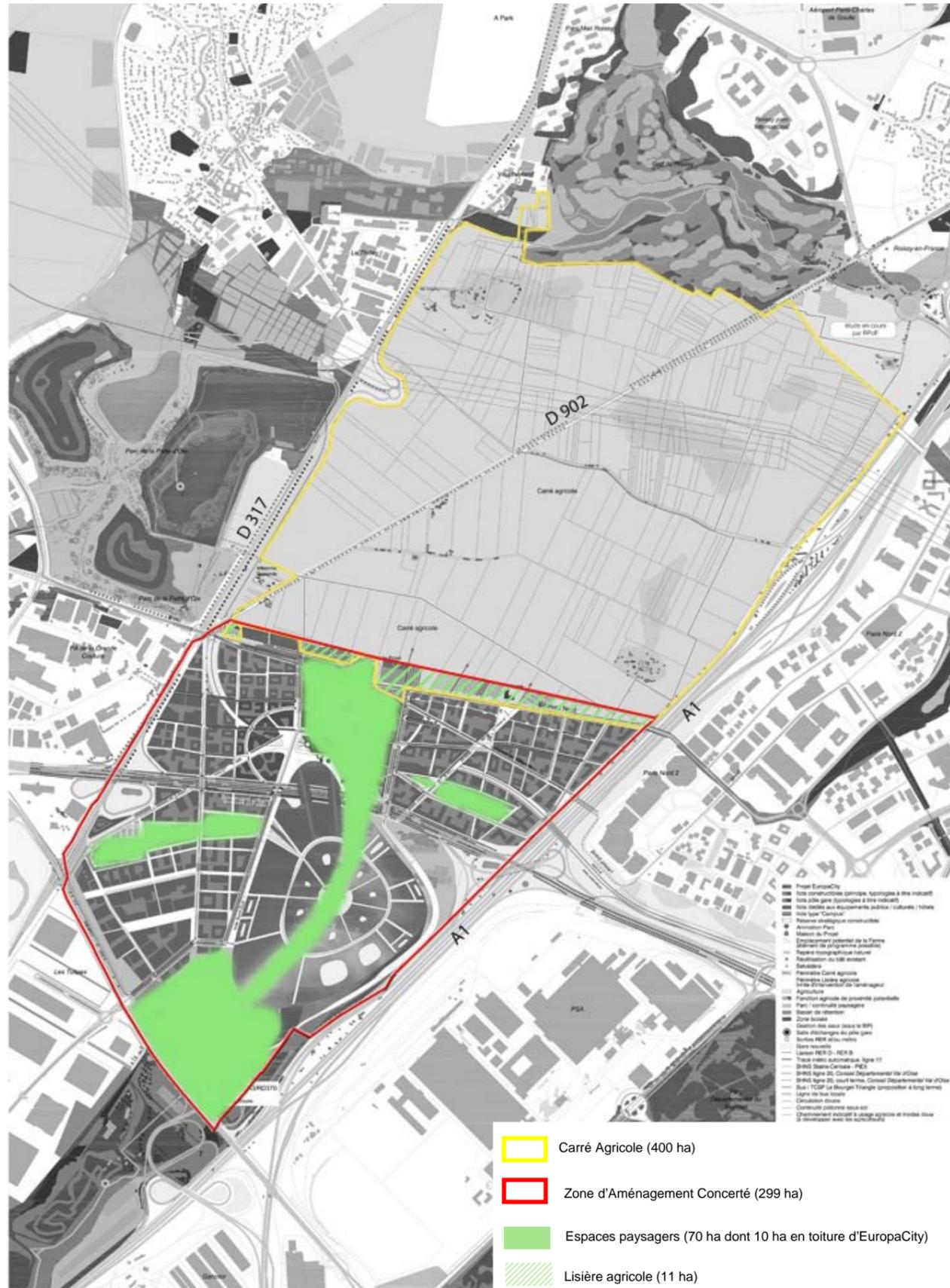
Les espaces paysagers (70 ha dont 10 ha situés en partie en toiture d'EuropaCity)

Le quartier sera découpé en **îlots denses** selon des typologies urbaines à taille humaine. Des **espaces verts généreux** renforceront la qualité du cadre paysager dont le plus emblématique sera la continuité paysagère aménagée au cœur du quartier.

La **lisière agricole** (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, a 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 **voies liées** au projet (sections de la RD 317 et de la RD 370, d'environ 8 ha).

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

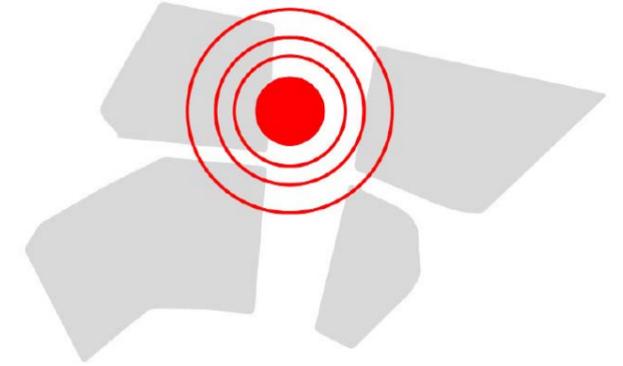


Périmètre de la ZAC, sur plan masse (Güller Güller 2015)

Le pôle gare

La gare est le **pivot de l'aménagement urbain** du Cœur du Triangle. La gare est le pôle multimodal de transport du quartier. Les lignes de RER (la liaison RER D – RER B), du métro Grand Paris Express, (GPE), des TCSP et bus locaux et régionaux y convergent et s'y connectent.

Les transports en communs sont rendus visibles et facilement accessibles pour **renforcer et garantir l'orientation de l'ensemble du projet sur les mobilités durables**. L'espace public est libéré du trafic automobile et accueille une offre importante de services et de commerces. Le Pôle gare est un **lieu vivant et animé**. Au regard de ces ambitions de report modal élevé de transport en commun (quartier d'affaires et EuropaCity), il accueillera à terme environ 70 000 voyageurs/jour ou 25 millions annuels (selon la SGP)



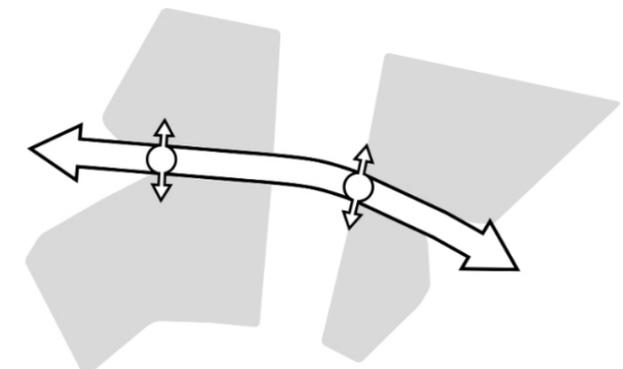
Les vues sur Paris - atout majeur du projet grâce au dénivellement de la topographie naturelle - sont mises en scène par une percée visuelle sur La Défense et la **création d'un belvédère sur la gare**. Elles mettent en valeur le projet, lui donnent une identité et l'intègrent dans le contexte du bassin Parisien.

Le Boulevard intercommunal du Paris requalifié en avenue

Le Boulevard intercommunal du Paris requalifié en avenue est un **axe structurant majeur du Triangle de Gonesse** et correspond à l'actuel axe routier du Boulevard Intercommunal du Paris (BIP) **transformé en boulevard urbain**. Elle est la garantie que le développement économique du corridor aéroportuaire ne reste pas dissocié des **départements voisins du Val d'Oise et de la Seine-Saint-Denis**, en reliant, à l'est et à l'ouest, Gonesse, le territoire de Val de France, Aulnay, le PIEX, Paris Nord 2 via le futur quartier du Triangle.



L'actuel Boulevard Intercommunal du Paris. Source : Güller Güller.



Le boulevard urbain devient un **élément identifiable et fédérateur en tant que boulevard multimodal** et permet de définir l'orientation de la trame urbaine. Il accueille, les voies de transit, mais aussi le trafic d'accès aux îlots et aux transports en commun. Le boulevard se compose de **2x2 voies avec, de part et d'autre, des contre-allées latérales** qui hébergent le réseau de bus⁵ et les modes doux (piétons et cyclables).

Deux carrefours desservent le quartier au nord et au sud. De plus, en face du Pôle gare, dense et fortement animé, **une traversée piétonne protégée accompagne les TCSP/ BHNS vers la gare multimodale**. Les deux rives viennent alors former un seul quartier et les traversées informelles sont ainsi encouragées. La trame des plantations, les essences utilisées et la division des espaces permettent une lecture claire et renforcent le **caractère urbain et unificateur du boulevard**.

Ainsi, les grands objectifs visés par la transformation du BIP sont d'en faire :

- un **lieu de destination et une adresse prioritaire** au quartier d'affaires et à EuropaCity.
- un axe permettant un **accès direct** (livraison, dépose-minute) aux immeubles par les contre-allées.
- un **axe doux**, piétonnier, et praticable à vélo.
- une voie à caractère urbain grâce à des **rez-de-chaussée animés**, accueillant services et commerces de proximité.
- une **chaussée traversable** liant les deux rives.

⁵ TCSP (Transports en Commun en Site Propre) et BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

La continuité paysagère

La continuité paysagère nord-sud est l'espace emblématique du projet d'aménagement du « Cœur du Triangle » en constituant une véritable centralité, en garantissant la perméabilité et l'ouverture du quartier sur le paysage et en établissant les liaisons avec les parcs périurbains environnants.

Elle se décompose en un parc créatif public au nord du BIP, un parc privé accessible au public avec restriction au cœur d'EuropaCity et sur ses toits, un parc public au sud d'EuropaCity.

La continuité paysagère nord-sud s'adresse à tous les usagers du quartier, qu'ils soient touristes, salariés ou visiteurs, riverains du bassin de vie. L'ambition des différents espaces qui la constitue est d'être à la fois un lieu calme au sein de l'environnement aéroportuaire de transit, et un lieu de rencontres et de sociabilités. En outre, elle permettra d'accueillir des événements culturels et professionnels en lien avec le quartier d'affaires. L'objectif est d'offrir de multiples fonctions de loisirs en plein air et accueillir des bâtiments aux endroits stratégiques.

La continuité paysagère nord-sud participe à l'esprit du projet dans son ensemble. Favorisant la diversité urbaine, le parc créatif au nord pourra accueillir un bâti diffus au sein d'un large espace vert offrant une alternative aux îlots structurés en front bâti et en termes de continuités (faune/flore, perspective, circulation, eau, etc.). En effet, le relief, constitué par un dénivelé de vingt mètres entre le « carré agricole » et le pied des Buttes des Tulipes, permettra de développer une grande variété d'espaces qui se succèdent en pente douce et de terrasses avec vues sur Le Bourget et la capitale. La continuité paysagère nord-sud, de par son emplacement, constitue par ailleurs le vallon principal du Triangle et assure de ce fait pour partie la fonction de gestion des eaux de pluie.

Ces trois éléments structurants se déclinent en plusieurs principes d'aménagement :

Bande sportive

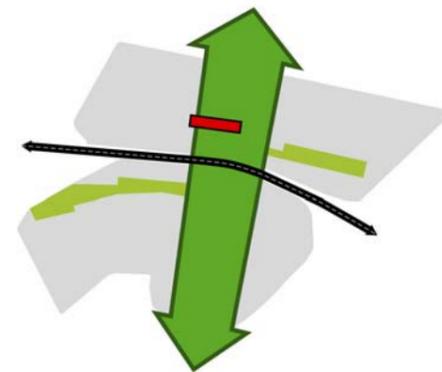
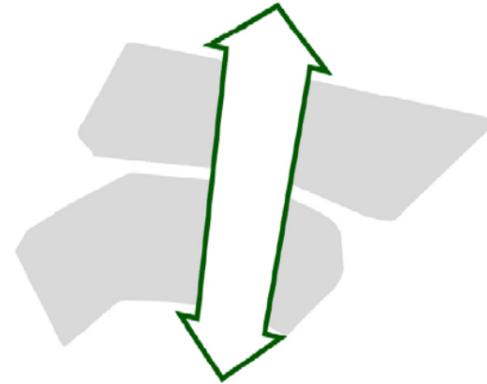
Dans une orientation est-ouest, deux parcs linéaires viennent constituer une « bande sportive ».

Avec les belvédères existants, ces deux parcs garantissent et établissent (au travers de la continuité paysagère nord-sud) une liaison verte est-ouest entre Bonneuil/Gonesse et Villepinte/Tremblay.

Cette bande sportive anime les différents secteurs du plan et les mets en relation à travers une trame d'espaces verts constituée par la bande sportive elle-même et la continuité paysagère nord-sud.

Complétant la continuité paysagère au nord la bande sportive, qui participe à la qualité urbaine du projet, fournit une zone attractive et dynamique aux différents quadrants du quartier d'affaires.

Elle ajoute de la qualité aux environnements de travail, avec une programmation d'équipements sportifs, récréatifs et d'activités sociales collectives.

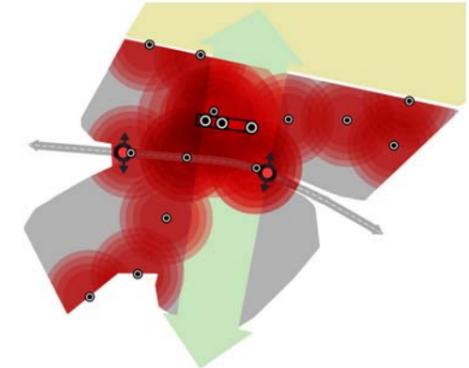


Compacité des aménagements urbains

La compacité de l'aménagement urbain, résultat de sa concentration autour des polarités de transport en commun, garantit la préservation d'un grand espace agricole au nord et limite l'étalement urbain au fil de l'eau.

Elle permet de regrouper les espaces verts pour leur offrir de grandes dimensions. Pour cela il est nécessaire de définir une densité importante : Coefficient d'Occupation du Sol⁶ élevé (± 1.3), de même que le Coefficient d'Emprise au Sol du bâti ($\pm 50\%$, pouvant aller jusqu'à 70%).

Le dimensionnement des macro-îlots permet donc d'économiser le sol et d'optimiser la desserte par les différents réseaux, la fréquentation des équipements et des espaces publics en réduisant les déplacements.



Efficacité de la trame urbaine

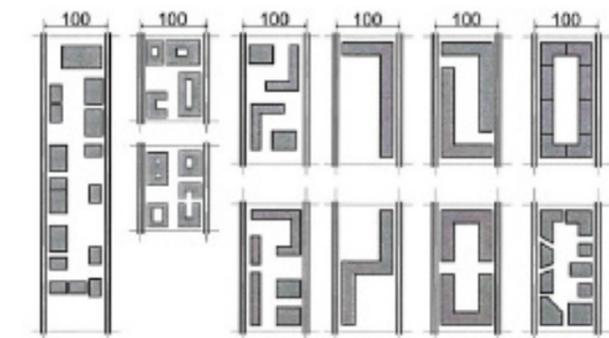
Le plan d'aménagement du Cœur de Triangle s'appuie sur une grille orthogonale. Le Boulevard intercommunal du Parisien requalifié en avenue constitue l'axe majeur de la trame urbaine.

La grille orthogonale offre plusieurs intérêts, en :

- permettant de s'affranchir des contraintes physiques tout en révélant la topographie.
- organisant l'espace urbanisé d'une manière rationnelle et facilement compréhensible, et en restant adaptable (souplesse d'organisation spatiale).
- intégrant les besoins en termes de qualité d'accessibilité grâce à la facilité à se repérer.
- permettant un grand nombre de possibilités combinatoires, grâce à son homogénéité.
- conciliant la densité du bâti avec un ensoleillement des façades et l'intimité des usages.

La distance maximale entre les axes nord-sud (rues) de la grille est déterminée par la profondeur maximale d'un îlot sans avoir besoin d'introduire une voie d'accès additionnelle interne. Cette distance est de 100-150 mètres. Ainsi, la grille dispose de voies principales est-ouest tous les 200-300 mètres et de voies internes/locales tous les 100-150 mètres. Les voies principales et locales se distinguent suivant les modes de mobilité (individuel, transport en commun, circulation douce).

Les axes nord-sud sont variés et flexibles en accord avec la taille des interventions privées mais n'excèdent pas 200 mètres afin de garder une certaine porosité vers les quartiers-îlots limitrophes.



exemples de typologie

⁶ Le COS définit le « droit à construire » c'est-à-dire le nombre de m² de plancher que l'on peut construire sur un périmètre défini. Le CES désigne quant à lui la surface au sol autorisée à construire sur le périmètre défini.

Flexibilité opérationnelle

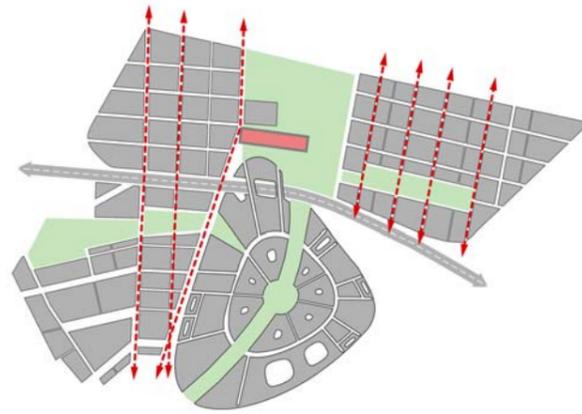
La grille orthogonale de la trame urbaine offre une relative flexibilité selon la taille des opérations privées sans compromettre les éléments fixes du plan. Les îlots entre deux rues offrent par exemple une flexibilité afin d'accueillir des projets de tailles variables entre 0,5ha et environ 10ha.

Cette structuration rend ainsi possible le découpage de l'aménagement du quartier d'affaires en morceaux identifiables qui respectent les conditions urbaines générales (perméabilités, qualité paysagère, ouverture, dynamisation urbaine).

Vues sur Paris et liens vers la plaine agricole

La morphologie du site du Triangle de Gonesse, son dénivellement important, met en relation le projet urbain avec Paris et la plaine agricole au nord. Elle crée la possibilité de vues sur la métropole et le paysage.

Les axes nord-sud de la trame urbaine sont essentiels pour maintenir cet atout unique. Pour garantir les vues, ces espaces (rues, emprises non bâties) restent sans plantation.

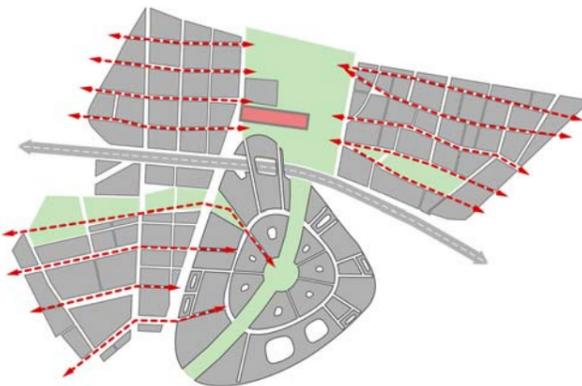


Rues intérieures

Pour donner au quartier une intimité et une urbanité (contrairement aux parcs d'affaires classiques), les axes est-ouest sont déformés pour fermer les vues et redonner une échelle humaine à l'îlot. Les façades forment le paysage de la rue.

Afin de renforcer les liens est-ouest, les rues sont fortement plantées en opposition aux rues nord-sud. Cette distorsion renforce l'effet de multiples perméabilités nord-sud, qui sont des lignes de vue très intéressantes du site et qui garantissent une excellente desserte aux îlots.

Certaines de ces rues peuvent être uniquement réservées aux modes doux.

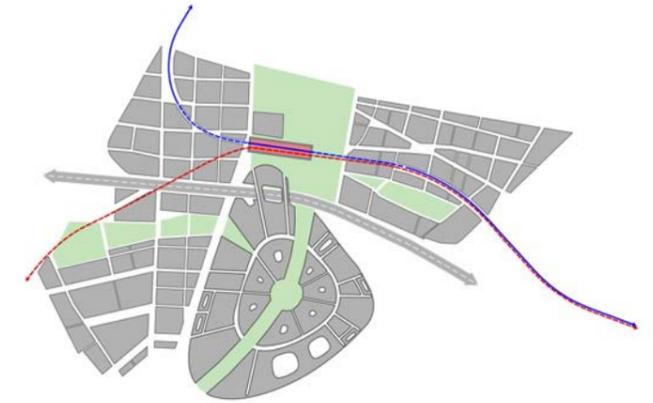


Intégration des tracés ferrés

L'intégration des tracés ferrés à l'intérieur des îlots constructibles permet un découpage minimum dans le tissu urbain.

A l'ouest, le tracé de la liaison RER D –RER B est soit en tranchée renforcée, soit en tranchée couverte, soit avec des murs de soutènement afin de limiter son emprise sur le développement urbain.

A l'est, les tracés ferrés sont intégrés dans l'espace des îlots. Ainsi, les voiries qui ceignent ces derniers conservent une façade urbaine et ne sont pas des axes exclusivement dédiés aux infrastructures.

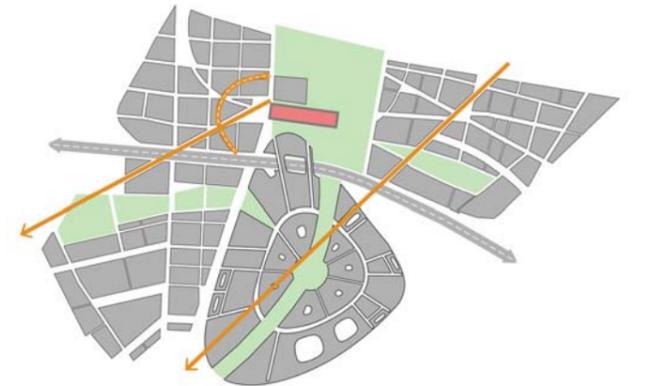


Espaces exceptionnels

Des espaces exceptionnels sont introduits dans la grille du plan et l'ancrent dans le territoire.

Une rue courbe, délimitant le pôle gare, permet d'identifier celui-ci et de le mettre en scène: le quartier de la gare est un espace dynamique, apaisé du trafic motorisé et dédié prioritairement aux piétons, aux transports en commun et aux modes doux. Cet élément de transition courbe crée aussi un effet de confinement et offre une excellente visibilité des façades construites du Pôle gare.

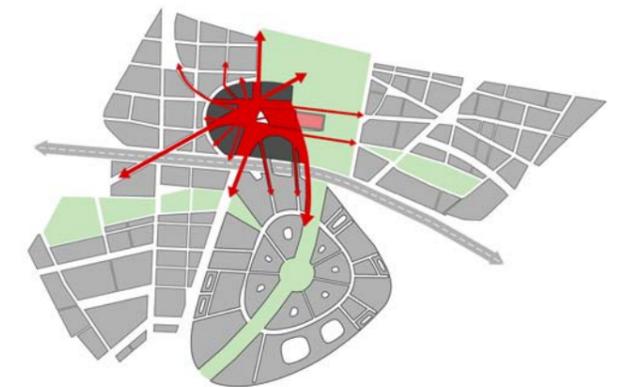
Les percées visuelles sur La Défense depuis le pôle gare et la diagonale sur le Sacré Cœur et la Tour Eiffel sont valorisées et inscrivent l'utilisateur dans une plus grande échelle.



Perméabilité piétonne des îlots du pôle gare

Pour améliorer l'accessibilité, la centralité et la visibilité de la gare multimodale, les îlots du pôle gare sont partiellement perméables et traversables par les piétons et/ou sont constitués d'immeubles dont les rez-de-chaussée semi-publics sont traversables.

La plupart de ces cheminements piétons sont orientés et cheminent vers la place centrale de la gare.

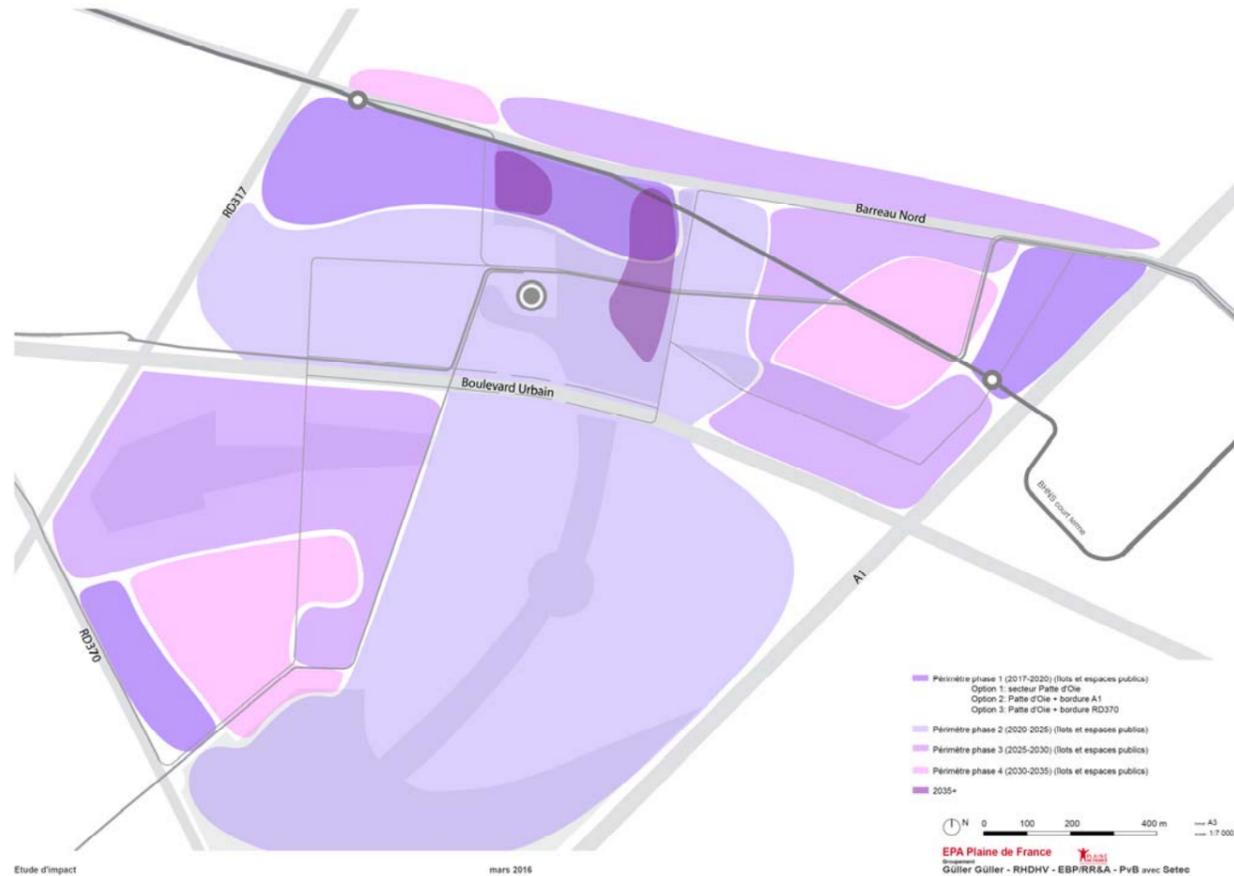


Mixité typologique

A l'intérieur de la grille, de multiples typologies sont possibles et s'adaptent aux différentes cibles visées dans le cadre du projet et à leurs besoins.

Phasage prévisionnel de la ZAC

Le phasage global du projet a été défini en 2012 et la première phase du projet a ensuite été précisée en 2014 :



Plan de phasage prévisionnel. 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 ainsi que 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 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.



Etude d'impact

novembre 2015

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 Coeur du Triangle sera étroitement lié à celui de la réalisation des infrastructures de transports lourds.

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.

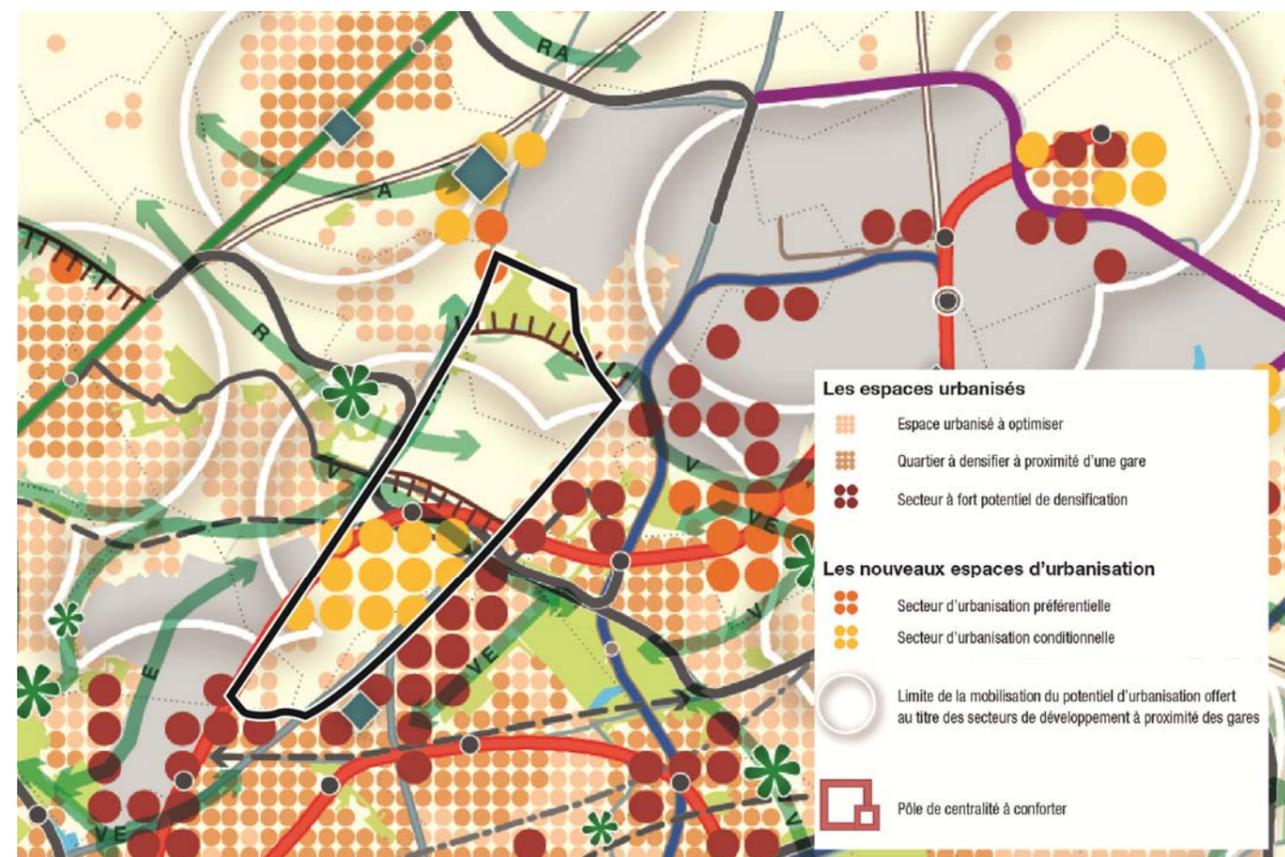
Justification de l'opération au regard de la planification régionale et locale

Le SDRIF

Au sein du SDRIF, le projet du « Triangle de Gonesse » est cité à plusieurs reprises, notamment :

Dans la partie 5 du SDRIF « Propositions pour la mise en œuvre », il est stipulé que « le Triangle de Gonesse revêt un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole, de sa situation à mi-chemin de Paris et Roissy, et des besoins de développement économique et social du Val de France. Il pourra être valorisé avec la nouvelle branche du RER D dite « liaison RER D – RER B » et le métro automatique du Grand Paris Express. Son aménagement doit être étudié au regard de l'évolution urbaine du territoire, en lien avec les projets d'aménagement prévus à l'est de l'autoroute. L'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle est prévue. Elle est conditionnée à la desserte en transports collectifs, 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. L'objectif est de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricoles pérennes ».

Dans la partie 4 du SDRIF, « Evaluation environnementale », il est signifié que « dans la Ceinture verte et les vallées, la conservation d'espaces agricoles, en complément de l'urbanisation, comme partie intégrante de l'organisation spatiale et de l'aménagement régional est un enjeu déterminant (exemple de la plaine de Montesson, du plateau de Saclay, du Triangle de Gonesse ou de la Plaine de France) ».



Extrait du SDRIF 2013.

Le projet répond à plusieurs objectifs du document de planification régionale :

- Il concentre son développement au niveau des pastilles d'urbanisation conditionnelle, afin de préserver l'entité agricole (Carré Agricole) d'un seul tenant. La pérennisation de ces espaces est une orientation du SDRIF émanant directement du Plan guide de 2008 ayant prévalu au choix de l'équipe projet.
- La mise en place d'une offre de transport efficace accompagnant le projet vient remplir la condition prévue pour toute ouverture à l'urbanisation de ce territoire.
- Il contribue par ailleurs à renforcer l'attractivité et l'efficacité économique de ce territoire dans l'affirmation d'un corridor aéroportuaire dynamique.

Triangle de Gonesse - Dossier de création de ZAC – Rapport de présentation

Le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (et SRCE)

La présente note effectue une comparaison entre le projet d'aménagement du « Triangle de Gonesse » et le projet de SDRIF (Schéma Directeur de la Région Ile-de France) afin de pallier toute discordance entre ces deux projets et de permettre la bonne réalisation du projet opérationnel au regard du document de cadrage réglementaire.

Au sein du SDRIF révisé en 2013, le projet du « Triangle de Gonesse » est cité à plusieurs reprises, notamment :

Dans la partie 5 du SDRIF « Propositions pour la mise en œuvre », il est stipulé que « le Triangle de Gonesse revêt un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole, de sa situation à mi-chemin de Paris et Roissy, et des besoins de développement économique et social du Val de France. Il pourra être valorisé avec la nouvelle branche du RER D dite « liaison RER D – RER B » et le métro automatique du Grand Paris Express. Son aménagement doit être étudié au regard de l'évolution urbaine du territoire, en lien avec les projets d'aménagement prévus à l'est de l'autoroute. L'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle est prévue. Elle est conditionnée à la desserte en transports collectifs, 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. L'objectif est de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricoles pérennes ».

Dans la partie 4 du SDRIF, « Evaluation environnementale », il est signifié que « dans la Ceinture verte et les vallées, la conservation d'espaces agricoles, en complément de l'urbanisation, comme partie intégrante de l'organisation spatiale et de l'aménagement régional est un enjeu déterminant (exemple de la plaine de Montesson, du plateau de Saclay, du Triangle de Gonesse ou de la Plaine de France) ».

Au regard du Plan guide du projet du « Triangle de Gonesse » il convient donc de s'assurer que toutes les orientations énoncées au sein du Projet de SDRIF sont respectées.

Le Triangle de Gonesse est directement visé par plusieurs indications réglementaires.

Le projet actuel du Triangle de Gonesse apparaît clairement conforme aux indications du SDRIF :

- Le passage de la liaison RER D – RER B
- Le passage de la ligne Grand Paris Express
- La présence de la gare
- La conditionnalité de cette desserte à l'urbanisation de la zone
- Une analyse fonctionnelle des espaces agricoles
- Le front urbain d'intérêt régional- La présence de l'espace agricole au nord de ce front.

Sur la carte des destinations ci-dessous, les pastilles de 25 ha urbanisables cumulées indiquent une surface totale de 300 ha urbanisables. Cette surface maximum est d'ailleurs mentionnée également dans le chapitre 5.3 du SDRIF consacré au Grand Roissy, de la partie « Propositions pour la mise en œuvre ». Actuellement, le projet prévoit 280 ha urbanisables soit une marge de manœuvre de 5% qui est compatible.

Le secteur fait aussi partie d'un « secteur de développement à proximité des gares », qui est figuré par un cercle. Et le chapitre 2.3. de la partie « Orientations réglementaires » indique nettement qu'un cumul est possible entre les surfaces des pastilles et les capacités d'urbanisation ouvertes au titre de ces secteurs (critère de 2 km autour d'une gare).

Cette possibilité d'ouverture à l'urbanisation se retrouve dans la carte du Projet Spatial Régional (carte ci-dessous), où un espace de densification « emprise mutable et tissu urbain desservi par les transports en commun » est identifié au nord du projet « Triangle de Gonesse ». Cet espace de densification empiète sur l'emprise du « Carré Vert » agricole (partie nord du Triangle de Gonesse) et crée ainsi une dichotomie dans l'affectation des sols. Cependant, cette carte d'orientation (non opposable) n'affecte en rien la mise en œuvre réelle du projet.

Le document précise en outre « qu'il appartient aux documents d'urbanisme locaux de préciser les limites des espaces identifiés sur la Carte de Destination Générale du Territoire, compte tenu des caractéristiques de l'espace en cause, et dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité ».

Le Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-de-France

Le projet de PDUIF, en cours d'approbation, propose une série d'actions à mettre en œuvre, regroupées en 9 défis :

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement, et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;

- Défis 7 et 8 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

Le projet du Triangle de Gonesse, en faisant de la thématique des transports une conditionnalité de l'aménagement du secteur, répond à son échelle à quelques-uns de ces défis par la mise en place de :

- Bus à Haut Niveau de Service
- liaison RER D - RER B
- ligne 17 du Grand Paris Express
- Boulevard intercommunal du Parisis requalifié en avenue

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gonesse

Le Plan Local d'Urbanisme en vigueur de la Ville de Gonesse a été approuvé en 2010. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) entérine les futures évolutions du Plan d'Exposition au Bruit, en se fondant sur un développement démographique nul (maintien de la population).

Le PADD fixe ainsi 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 »**, offrant un potentiel certain pour le développement du territoire. La partie sud, correspondant aux deux parties du parc d'activités des Tulipes, est confortée dans son rôle économique. Le Plan de Zonage classe cette zone en US et USa, correspondant aux « zones d'activités » du Plan Local d'Urbanisme. La vaste partie nord du Triangle de Gonesse, correspondant au futur pôle d'excellence, est maintenue en zone agricole, nommée « zone de protection des richesses économiques ».

Le PLU 2010 de la commune de Gonesse préserve donc les emprises nécessaires à la réalisation du projet du Triangle mais n'autorise pas son urbanisation, notamment sur le secteur nord du périmètre projeté de la ZAC.

Au vu des enjeux majeurs pour le territoire au sein du Grand Paris, des évolutions législatives récentes (Loi Grenelle II) et de la nécessaire adaptation des documents pour permettre la réalisation du projet, **le PLU a été mis en révision par délibération du Conseil municipal du 23 juin 2012**. L'approbation de la révision du PLU suivra dans le courant de l'année 2017, après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) par la Société du Grand Paris.

Les grands objectifs de la révision sont :

- Positionner Gonesse dans le Grand Paris ;
- Ouvrir à l'urbanisation les secteurs de développement tel que le pôle d'excellence ;
- Favoriser l'intégration d'activités ne présentant pas de nuisances ;
- Développer l'organisation des différents quartiers de la ville vers plus de fluidité et de solidarité pour atteindre une unité spatiale cohérente et pertinente ;
- Prendre en compte le patrimoine naturel et végétal de la commune dans les projets.

L'urbanisation du Triangle de Gonesse est donc un des enjeux majeurs de la révision du PLU.

RAISONS DU CHOIX DU PROJET AU REGARD DE L'INSERTION DANS L'ENVIRONNEMENT

Un projet compact, qui tire parti des principes du développement durable

Compacité. La compacité du projet est au cœur de sa conception initiale et pose les fondements d'un projet durable. Cette compacité voulue par l'architecte urbaniste et les élus qui l'ont désigné tire également parti de ce qui est au départ une contrainte : les servitudes aéronautiques de l'aéroport du Bourget. Celles-ci limitent par voie de réglementation les hauteurs admissibles. Par conséquent, le quartier d'affaires se développera selon un modèle de quartier à taille humaine (5 niveaux maximum), intégré dans la ville. La densité sera équivalente à un COS moyen de 1.

Mobilités durables. La compacité du quartier permet également d'optimiser la desserte par les transports en commun qui convergeront vers la principale centralité du quartier, son pôle multimodal. Elles favorisent également les mobilités douces comme le vélo. Le projet organisera le rabattement de l'ensemble des transports en commun vers la gare, très central dans le projet.

Trame verte et environnement paysager. Le quartier sera doté d'espaces paysagers (continuité paysagère dans le projet d'aménagement) et agricoles généreux profitant aux usagers et mettant en valeur les vues sur le grand territoire : Paris au sud et les espaces agricoles au nord. Le projet intègre le Triangle de Gonesse dans une trame verte renforcée mettant en relation les Parcs de la Poudrerie, du Sausset, les Buttes des Tulipes, la Patte d'Oie, le Parc de la Courneuve et les espaces agricoles du nord francilien. La continuité paysagère nord-sud est positionnée logiquement, le long de la « vallée naturelle » du site.

Trame bleue. La gestion des eaux de ruissellement est globalisée sur le site, intégrant la zone agricole comme le quartier d'affaires. Le parc du Triangle de Gonesse aura un rôle de régulateur naturel des eaux de pluie (optimisation de l'infiltration des eaux, réutilisation pour l'agrément du quartier, arrosage des espaces publics et privés) afin de minimiser les aménagements en sous-sol. Le projet se dessine dans le respect de la topographie naturelle du site, limitant ainsi les transports de terres.

Consommation d'énergie et recyclage. Le projet ambitionne un haut niveau d'exigence en matière de faible consommation d'énergie et de recyclage des déchets produits. L'objectif est de répondre aux défis de l'après Kyoto, et de converger vers une plus grande autonomie de fonctionnement et une mutualisation des services. Le projet adopte une approche systémique de l'aménagement durable qui rompt avec les approches sectorielles et technicistes. Il propose une mise en œuvre des principes de durabilité écologique à l'échelle urbaine et pas uniquement à celle du bâtiment. Le projet envisage un potentiel d'approvisionnement en énergies renouvelables de 70% minimum.

Continuité urbaine avec la ville existante. Le projet vise à lier les territoires avoisinants fonctionnant aujourd'hui de manière autonome, du fait notamment de la fracture urbaine que constitue l'autoroute A1. Le quartier d'affaires situé le long du Boulevard intercommunal du Parisis restructuré permet de lier le bassin de vie du Val d'Oise au bassin d'emploi de la Roissy Charles-de-Gaulle. En complément du réseau ferré du Grand Paris Express, le Triangle rend possible un maillage fin de transports en commun et de circulations douces, permettant une desserte le lien entre les pôles du Bourget et de Roissy, de Gonesse, de la zone des Tulipes et de Paris Nord 2. Les liens est-ouest, seront également renforcés par la création de nouveaux franchissements qui permettront des liens urbains de part et d'autre de l'autoroute A1 et plus généralement entre l'est du Val d'Oise, Aulnay et Villepinte.

Un projet qui permet de préserver l'activité agricole dans des emprises réalistes

Le parti d'aménagement de l'équipe Güller Güller repose sur une **idée forte : concilier agriculture et projet urbain**. Le projet **préserve un carré agricole de 400 hectares** environ considéré comme partie intégrante de l'opération. En contrepartie, il aménage un quartier compact organisé autour des grandes infrastructures de transport que sont le pôle multimodal desservi par le Grand Paris Express et le Boulevard intercommunal du Parisis requalifié en avenue.

La **pérennisation de l'agriculture** est l'un des fondements du projet de l'équipe Güller Güller et participe de l'équilibre de l'aménagement du Triangle. L'activité agricole est perçue comme une activité économique à part entière participant à la valorisation de ce territoire.

Le carré agricole est ainsi au cœur d'une réflexion sur le devenir de **l'agriculture en milieu périurbain** et la mise en œuvre d'un système de gestion de l'eau en réponse, au regard de l'inondabilité des sols à l'est du Val d'Oise. Des

aménagements spécifiques destinés à améliorer le fonctionnement des exploitations agricoles, notamment au regard de l'accessibilité sont également prévus.

A ce titre, l'EPA Plaine de France a engagé avec la SAFER⁷ une étude sur l'agriculture à l'échelle du Grand Roissy, incluant le Triangle de Gonesse début 2012, visant à mieux déterminer les enjeux, les mettre en perspective avec le territoire et à définir les préconisations à mettre en œuvre.

Un projet qui affirme de manière lisible la transversalité est-ouest, interdépartementale et entre les secteurs d'habitat et d'activité et qui tend à établir les relations nord/sud

Les développements économiques préexistants et la fracture urbaine que constitue l'autoroute A1 ont provoqué la mise à distance imposée du bassin de vie du Val d'Oise au bassin d'emploi de la plateforme aéroportuaire Roissy Charles de Gaulle. Le Triangle de Gonesse constitue une enclave agricole qui accentue ce phénomène. Le quartier d'affaires situé le long du Boulevard intercommunal du Parisis restructuré permet de **lier des territoires fonctionnant aujourd'hui de manière autonome**.

En complément du réseau ferré du Grand Paris Express et liaison RER D –RER B, le projet du Triangle rend possible un maillage fin de transports en commun et de circulations douces. Cela permettra une **desserte performante de l'ensemble du secteur en faisant le lien entre les pôles du Bourget et de Roissy**, de Gonesse, de la zone des Tulipes et de Paris Nord 2. Plus largement, le Grand Paris Express permettra de mettre en relation les communes urbaines du Val d'Oise et de la Seine Saint-Denis avec les pôles d'emplois métropolitains existants et en devenir tel que l'axe Roissy-le Bourget. Les liens est-ouest, seront également renforcés par la création de nouveaux franchissements qui permettront des liens urbains de part et d'autre de l'autoroute A1 et plus généralement entre l'est du Val d'Oise, Aulnay et Villepinte.

Le Triangle de Gonesse facilitera ainsi l'accès des populations de l'est du Val d'Oise à l'emploi. Il contribuera à stimuler la **création de valeur dans les villes voisines** et à encourager la requalification des zones existantes vieillissantes.

Un projet qui propose une centralité urbaine forte et des espaces dont la qualité et la diversité des usages (ludiques, récréatifs, culturels) peuvent compenser l'absence de logements et favoriser la vie urbaine.

Le projet considère les enjeux du développement durable en proposant un **tissu urbain compact résultant de la concentration de la desserte en transports en commun, des programmes et des voies d'accès principales**. Cette centralité forte est favorable à l'animation urbaine du quartier, malgré l'absence de logements résidentiels à proprement parler en raison des servitudes aéronautiques. Bien qu'à dominante tertiaire, le projet repose sur une programmation riche et diversifiée contribuant à la qualité de vie des usagers et participant également à l'animation urbaine. L'aménagement de centres de formation, d'équipements, de services et commerces de proximité, d'hôtels et de résidences temporaires sont ainsi intégrés à la réflexion.

De plus, le parti pris d'aménagement mise sur une **qualité urbaine et architecturale innovante**. La configuration en terrasse des bâtiments permettant des vues sur Paris, le verdissement des toits permettront par exemple de satisfaire les exigences de qualité en termes d'aménagement et de développement durable.

Enfin, le projet Güller Güller propose un **système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre à la compacité et à la densité du développement urbain**. La hauteur des bâtiments limitée associée à une forte emprise au sol libérant de ce fait de plus larges espaces ouverts. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère offrant un programme récréatif et de sport pour les visiteurs et les futurs salariés, qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable et de qualité.

Un projet qui prend en compte les nuisances sonores

Les impacts du projet en termes de nuisances sonores portent notamment sur les nuisances générées par le trafic automobile à travers la création de nouveaux axes routiers. Néanmoins, les axes les plus bruyants restent ceux existants à ce jour (A1, BIP, D317 et D370).

La topographie et la disposition du plan masse permettent la préservation de nombreuses aires en zone à bruit apaisé (inférieures à 55 dB(A), principalement situées au cœur des îlots). Ce niveau permet le déroulement d'activités en plein air sur le site. Dans les zones éloignées des sources routières, notamment au niveau de la continuité paysagère nord-sud, le niveau sonore sera compris entre 50 à 60 dB(A) maximum.

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

⁷ Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural.

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).

Concernant les axes routiers intérieurs, la vitesse de circulation limitée à 30km/h permet une modération du niveau de bruit routier.

Les raisons du choix du parti retenu sont détaillées plus amplement dans la partie dédiée de l'étude d'impact.

LE PROGRAMME PRÉVISIONNEL DES CONSTRUCTIONS À ÉDIFIER SUR LA ZONE

Le programme prévisionnel des constructions se décompose en :

- 800 000m² de bureaux
- 200 000m² d'activités technologiques
- 75 000m² d'activités hôtelières
- 20 000m² d'équipements d'enseignement et de centres de formation
- 15 000m² d'équipements sportifs et culturels
- 15 000m² de commerces et de services
- 230 000 m² de commerces
- 20 000 m² de restaurants
- 150 000 m² d'activités sportives et de loisirs
- 50 000 m² d'activités culturelles
- 110 000 m² d'hôtels
- 20 000 m² d'espaces de congrès et séminaires
- 100 000 m² d'espaces de circulation et de vie permettant également l'organisation d'événements et d'expositions
- 80 000 m² de locaux administratifs et techniques

Ce programme sera précisé dans le dossier de réalisation, à la fois pour tenir compte des études qui se poursuivent, et des étapes de concertation et d'échanges avec les partenaires du projet.