

ZAC du Triangle de Gonesse

Dossier de création de ZAC

1. Rapport de présentation

Table des matières

Chapitre I : Description de l'état initial du site et de son environnement	6
Chapitre II : Présentation des principes d'aménagement	10
A / Objectifs et orientations d'aménagement	11
1) Les objectifs du projet	11
2) Les orientations du projet	11
B / Présentation du projet	13
1) Une trame paysagère structurante, support pour le développement urbain, paysager et agricole	13
2) Deux grands lieux qui rythment et dynamisent le site	14
3) Une programmation intégrée à l'identité du site	15
4) Une palette végétale intégrée et diversifiée	17
5) Les déplacements au sein de la ZAC	18
C / Phasage prévisionnel de la ZAC	21
D / Justification du projet au regard de la planification territoriale et locale	22
1) PLU	22
2) SCOT	22
3) SDRIF	23
Chapitre III : Programme prévisionnel des constructions	25

Table des figures

Figure 1 Périmètre de la ZAC créée en 2016	4
Figure 2 Périmètre de la nouvelle ZAC	7
Figure 3 Situation du périmètre de la ZAC	9
Figure 4 Composante de la trame paysagère au sein du périmètre - Découpage à titre indicatif	13
Figure 5 Degré d'intensité d'usage sur le site - Découpage à titre indicatif	15
Figure 6 Programmation connue (représentation indicative des bâtiments et des lots)	16
Figure 7 Maillage de la trame verte sur le site - Découpage des lots à titre indicatif	17
Figure 8 Les différents points d'accès au site - Découpage des lots à titre indicatif	20
Figure 9 Périmètre de la ZAP	24

Préambule

1. Genèse du projet

Un territoire identifié depuis plus de 30 ans pour son potentiel économique :

Depuis les années 1990, le sud du Triangle de Gonesse est identifié par l'Etat et la Région Ile-de-France comme l'un des secteurs de développement du Grand Roissy pour le positionnement stratégique et économique de la France dans un pôle économique d'envergure mondiale. En 1994, le schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) identifiait un périmètre de 450 hectares comme Pôle d'intérêt Régional et autorisait son ouverture à l'urbanisation.

En 2008, à la suite d'un dialogue compétitif, le cabinet Güller Güller est retenu pour définir un projet sur un périmètre de 300 hectares environ. En 2010, l'Etat annonce la création d'une gare du Grand Paris Express au sein du périmètre de projet. En 2015 est annoncé le projet Europacity imaginé sur 80 hectares au sein du projet..

La ZAC « Triangle de Gonesse » est créée en septembre 2016 (arrêté préfectoral N° 13-538 du 21 septembre 2016) sur un périmètre de 299 ha et un programme prévisionnel prévoyant environ 1 885 000 m² d'activités, bureaux, hôtels, équipements, commerces et activités de loisirs et culture.



Figure 1 Périmètre de la ZAC créée en 2016

Afin de sanctuariser les espaces agricoles, un périmètre de Zone Agricole Protégée est instauré par l'état en 2020, sur le nord du triangle, et sur une partie de la ZAC, correspondant à la lisière agricole du projet.

En 2019, l'Etat annonce l'abandon du projet Europacity estimant qu'il « ne correspond plus aux aspirations écologiques et sociétales des concitoyens ».

Le 7 mai 2021, le Premier Ministre annonce le Plan d'actions pour le Val d'Oise, proposant différentes mesures pour développer l'emploi sur le département. Parmi les

actions proposées, le maintien de la ligne 17 est confirmé, de même que le projet du Triangle de Gonesse, mais sur un périmètre plus concentré de 110 hectares, afin de limiter l'artificialisation des sols. Le Plan d'actions prévoit également de nouveaux programmes pour la ZAC : l'implantation d'une nouvelle cité scolaire notamment. En interface avec la ZAC, la réalisation du projet Agoralim, porté par la SEMMARIS, est annoncé.

La SPLA-IN Roissy Pays de France (Société publique locale d'aménagement d'intérêt national) est créée le 15 octobre 2023. Ses actionnaires sont Grand Paris Aménagement, la communauté d'agglomération Roissy Pays de France et le conseil départemental du Val d'Oise. La SPLA-IN a vocation à assurer la réalisation du projet, dans un cadre de gouvernance renouvelé associant davantage les collectivités locales.

2024 : Définition d'un nouveau plan-guide

Au regard des réorientations du projet fixées par l'Etat, le périmètre et le programme de la ZAC de 2016 doivent évoluer. La ZAC initiale est supprimée par arrêté préfectoral n° 2024 - 17997 en date du 17 septembre 2024. Le présent dossier de création porte donc sur un périmètre et un programme nouveau.

2. Choix de la procédure de la 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.

3. 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 ;

Par ailleurs, conformément aux dispositions de l'article L300-1-1 du Code de l'urbanisme, il comprend également une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, ainsi qu'une étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone, intégrés 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.

Chapitre I : Description de l'état initial du site et de son environnement

Le périmètre de projet, inscrit dans la commune de Gonesse, est aujourd'hui composé d'une zone agricole située aux franges de l'unité urbaine parisienne (à 12 km de la capitale). Il est délimité par l'autoroute A1 à l'est, proche de la limite communale d'Aulnay-Sous-Bois, la RD317 à l'ouest, la RD 902 au nord et la D170 (Boulevard Intercommunal du Paris « BIP ») au sud.

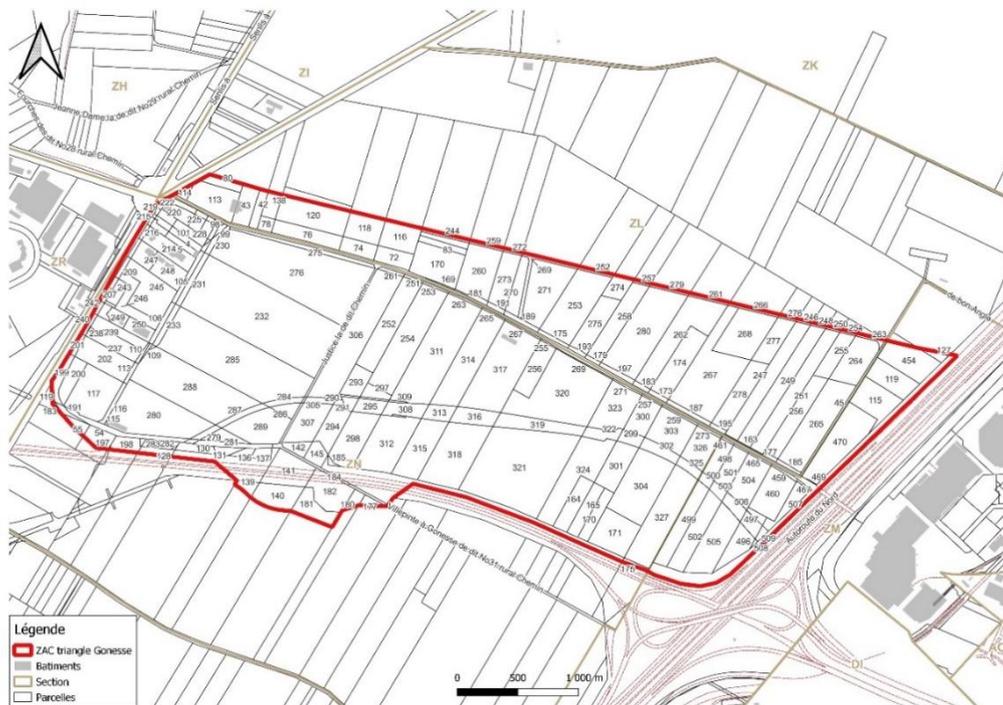


Figure 2 Périmètre de la nouvelle ZAC

Située dans le Sud-est du Val d'Oise, la ZAC « Triangle de Gonesse » bénéficie d'une position privilégiée dans le Grand Paris. Elle fait partie du plateau Grand Roissy – Le

Bourget, porte d'entrée internationale de la métropole et pôle économique clé de la région Ile-de-France. Ce secteur est identifié comme secteur prioritaire de développement et dispose de nombreux sites d'activités économiques bénéficiant de la forte concentration d'infrastructures, de transports et d'aménités urbaines et paysagères.

Malgré son positionnement stratégique, le périmètre de projet est aujourd'hui enclavé, avec pour seule voie d'accès véhicules le Chemin de Gonesse à Villepinte. A l'est, une passerelle au-dessus de l'A1/A3, réservée aux bus et modes doux, permet d'accéder à la ZAE/Zone commerciale Paris Nord II.

Les infrastructures routières et aéroportuaires étant sources de nuisances sonores et de pollution de l'air sur le site et particulièrement à proximité de l'A1, le projet de ZAC permettra d'atténuer ces nuisances notamment par l'isolation sonore du cœur du futur quartier grâce à la programmation bâtie ainsi que la préservation de la qualité de l'air par le développement d'une trame paysagère structurante.

Les principales polarités autour de la ZAC sont des destinations métropolitaines (Paris Nord II) et nationales (aéroport Roissy Charles de Gaulle). Le site se situe à 3 kilomètres du centre-ville de Gonesse, et à 3,5 kilomètres du centre-ville de Roissy-en-France.

Une ZAC située autour d'une gare du Grand Paris Express

Au sein de la ZAC, la gare de Gonesse est en cours de construction. Cette gare fait partie de la ligne 17 du Grand Paris Express initié par la loi du 3 juin 2010 portant sur le développement métropolitain de la région capitale. L'ouverture de la gare est prévue pour 2028, et la livraison complète de la ligne, jusqu'au Mesnil-Amelot, est attendue pour 2030. A la livraison complète de la ligne, la ZAC sera située à 9 minutes de l'aéroport Charles de Gaulle, à 12 minutes de Saint-Denis Pleyel, et à 22 minutes de la gare Saint-Lazare.



Figure 3 Situation du périmètre de la ZAC

Chapitre II : Présentation des principes d'aménagement

A / Objectifs et orientations d'aménagement

1) Les objectifs du projet

Par suite de la présentation du Plan d'Actions pour le Val d'Oise en 2021, les principaux objectifs suivants ont été établis pour le projet d'aménagement:

- Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord II, Le Bourget)
- Implanter des activités économiques tertiaires et productives, notamment thématiques sur les filières de la bio économie et en lien avec les projets agricoles du territoire
- Développer une forte densité d'emplois à l'hectare pouvant bénéficier en premier lieu aux habitants du territoire
- Aménager un pôle gare multimodal autour de la future gare GPE
- Implanter des équipements publics structurants pour le territoire, répondant notamment au besoin de développer l'offre de formation sur le territoire
- Au sein de la lisière agricole, accueillir des projets de production agricole à vocation expérimentales, sociales et pédagogiques.

2) Les orientations du projet

La position stratégique de la ZAC imbriquée entre différentes infrastructures, exige une urbanisation du site aux ambitions d'aménagement fortes. Dans un contexte de montée en puissance des enjeux liés à l'artificialisation et à l'imperméabilisation des sols, le projet envisage une stratégie d'aménagement durable fondée sur 3 axes :

- Sobriété dans l'usage de la ressource en garantissant le meilleur usage du sol suivant les besoins fonctionnels :

Le développement d'un site clé et stratégique à la lisière de l'unité urbaine parisienne commencera par une limitation de l'imperméabilisation des sols sur l'espace public. Cette préservation du sol sera accompagnée d'une conservation des espaces libres sur les espaces publics et sur les lots privés qui seront le support d'aménagement paysagers et qualitatifs. Enfin, cette sobriété passera par la protection de la biodiversité en passant par une organisation réfléchiée des usages humains et en favorisant la mutualisation des fonctions pour limiter les besoins en infrastructures.

- Construction d'un écosystème durable en générant de la résilience économique et environnementale :

Le projet vise à créer une véritable infrastructure du vivant, dans un site où la biodiversité est aujourd'hui pauvre du fait de l'agriculture intensive. Cette infrastructure devra être résiliente face au réchauffement climatique et capable d'assurer l'ensemble des fonctions écosystémiques. La spécificité de la localisation du site, entre la gare du Grand Paris Express et la lisière agricole (ZAP), fera partie de l'identité paysagère et territoriale.

Une stratégie énergétique auto-soutenable, basée sur l'approvisionnement local participera à la recherche de cette résilience économique et environnementale.

- Mutabilité du projet dans le temps par un métabolisme urbain adaptable et régénérable :

Afin de garantir une maîtrise et faciliter la régénération dans le temps des fonciers économiques, le projet de ZAC envisage une maîtrise foncière publique maintenue sur le long terme de ces fonciers : les lots, à l'exception des équipements publics, ne feraient pas l'objet de cession, mais suivraient plutôt le principe de bail à construction.

Afin d'assurer une évolutivité des programmes dans le temps, une trame de lots privés adaptable et modulable est proposée. Cette trame peut être adaptée à différentes typologies de programmes bâtis tout en assurant le caractère évolutif des ilots en fonction du cycle de vie des entreprises. Au-delà des lots, les bâtiments feront également l'objet d'une réflexion pour permettre par exemple l'accueil d'un nouvel occupant.

B / Présentation du projet

1) Une trame paysagère structurante, support pour le développement urbain, paysager et agricole



Figure 4 Composante de la trame paysagère au sein du périmètre - Découpage à titre indicatif

La trame paysagère vise à créer un réseau écologique diffus, associé à des réservoirs de biodiversité et intégré harmonieusement dans les fonctions urbaines et agricoles. Pour limiter l'imperméabilisation des sols, la trame favorisera une rationalisation des espaces circulés suivant les différents modes de déplacement. Les aménagements encourageront le recours aux modes actifs et aux transports en commun grâce à des aménagements qualitatifs dédiés aux piétons, aux cycles et à l'offre de bus.

Cette armature assurera la bonne gestion des usages anthropiques en lien avec les usages non anthropiques, afin de trouver un équilibre entre les activités humaines et les espaces naturels. Enfin, la mise en place d'une canopée importante et la présence de toutes les strates végétales (herbacées, arbustives, arborées) seront essentielles pour créer des habitats variés, renforcer la biodiversité (vis-à-vis de la situation actuelle) et offrir un cadre de vie qualitatif.

La trame paysagère est divisée en différentes catégories :

La frange forestière sera le principal corridor écologique du site, espace naturel préservé de la pression anthropique qui constituera un réservoir de biodiversité et une connexion écologique majeure. Cette frange contribuera à la consolidation de l'axe est-ouest en lien avec les grands parcs du territoire.

La trame nord-sud permettra de diffuser la nature dans le cœur du quartier. Les dimensions capacitaires de cette trame assureront des services écosystémiques conséquents à l'échelle du site notamment par la purification de l'air, le confort thermique des usagers ou encore la gestion des eaux pluviales. Cette trame se décline en situations et épaisseurs différentes selon les conditions urbaines et en fonction des principes de desserte des ilots.

Le corridor actif est-ouest servira de connexion écologique linéaire au projet développé autour d'un axe dédié aux modes actifs et partiellement au BHNS. Il sera le lieu de passage quotidien des utilisateurs du site et le principal lien modes actifs, notamment en lien avec le centre-ville de Gonesse.

La lisière agricole sera l'incubateur de nouveaux modèles agricoles, productifs et pédagogiques en lien direct avec le cœur du projet urbain. Une partie de la lisière agricole sera associée au projet de Cité Scolaire et accueillera une ferme pédagogique et des espaces dédiés à la formation. Elle permettra d'assurer la transition vers le nord du Triangle de Gonesse sanctuarisé (la Zone Agricole Protégée).

Enfin, **le cœur urbain** se développera autour des espaces publics du parvis de la gare et initiera les parcours piétons du site. Ce cœur de quartier comprendra des surfaces perméables et largement plantées pour contribuer à la mise en place d'un coefficient de canopée important. Toutes les strates végétales y seront plantées, mais de façon à créer des espaces d'intimités n'entravant pas la déambulation ou les parcours piétons. La conception paysagère de cet espace tiendra compte des prescriptions et contraintes de la gare du Grand Paris Express, notamment en matière de sécurité, de sûreté et d'exploitation.

2) Deux grands lieux qui rythment et dynamisent le site

Le périmètre de la ZAC « Triangle de Gonesse » intègre deux grands lieux et espaces publics complémentaires entre les dimensions métropolitaines et locales, tout en activant le cœur de quartier.

Au sud de la **lisière agricole** se développera une dimension en lien avec le passage des modes doux intercommunaux. La lisière sera en cela « augmentée » : à la fois lieu de destination, espace polyvalent support d'évènements et vitrine des activités productives développées au sein de la lisière agricole. Cette lisière servira de transition entre l'urbain et le rural tout en offrant une ouverture vers le paysage agricole.

Le **parvis de la gare** sera la porte d'entrée des utilisateurs de transport en commun, notamment les usagers de la ligne 17. Il permettra d'affirmer la dimension métropolitaine de la gare en développant un pôle multimodal qui sera animé par des services de proximité en rez-de-chaussée utile pour le nouveau quartier d'activité.

Une organisation réfléchie des usages

La mise en place d'une trame paysagère couplée à un réseau écologique et deux grands lieux permettra de rythmer le quartier et de distinguer les différents usages. Ainsi, la plus grande part des déplacements humains se situeront au sein des grands lieux ; la lisière augmentée et le parvis de la gare, lieux les plus anthropisés du site. La trame Nord-Sud circulée sera traversée par les modes actifs doux. Les espaces situés en franges du site, la frange forestière et la lisière agricole seront donc moins empruntés et donneront une place plus importante à la biodiversité.



Figure 5 Degré d'intensité d'usage sur le site - Découpage à titre indicatif

3) Une programmation intégrée à l'identité du site

La ZAC s'appuiera tout d'abord sur les projets annoncés pour le Plan Val d'Oise, à savoir :

- La **cité scolaire à vocation internationale** (collège et lycée général comprenant près de 600 collégiens et 1 715 lycéens) ainsi qu'un gymnase
- Le **CNAREP**, centre des arts de la rue
- Des bureaux, pouvant accueillir une administration d'Etat.

En plus de ces programmes, **des entreprises dans des secteurs d'activités tels que la bioéconomie¹ seront principalement ciblées pour s'implanter sur le site.**

¹ La bioéconomie regroupe l'ensemble des activités économiques fondées sur les bioressources, c'est-à-dire les matières organiques terrestres ou marines, végétales ou animales. C'est une économie qui regroupe les activités de production, de transformation et jusqu'à la valorisation des biodéchets. Cette programmation cible des porteurs de projets innovants et visera à faciliter les synergies entre les différents utilisateurs du site et à encourager la pérennisation de ces activités de la filière de la bioéconomie.

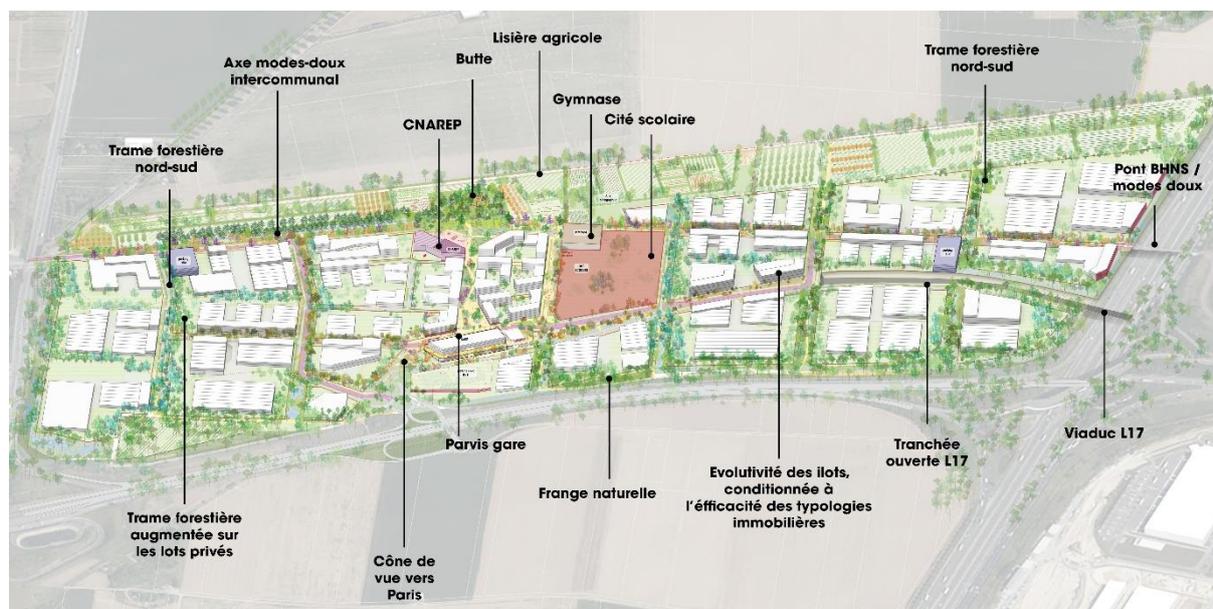


Figure 6 Programmation connue (représentation indicative des bâtiments et des lots)

Cette programmation économique sera mixte, composée d'activités industrielle, de bureaux, d'équipements et de services, **et ambitionne la création d'environ 9 000 emplois.**

Un principe réfléchi de développement et d'implantation programmatique :

Les lots privés participent à la constitution du paysage de l'opération d'aménagement par la mise en place d'objectifs ambitieux en termes de pleine terre, de diversité et de complémentarité des milieux. **Une trame secondaire à l'intérieur de ces lots privés pourra être développée par les différents opérateurs et permettra d'assurer les principes d'accès aux lots tout en complétant l'armature principale des espaces publics et ses fonctions paysagères, écologiques et hydrologiques.**

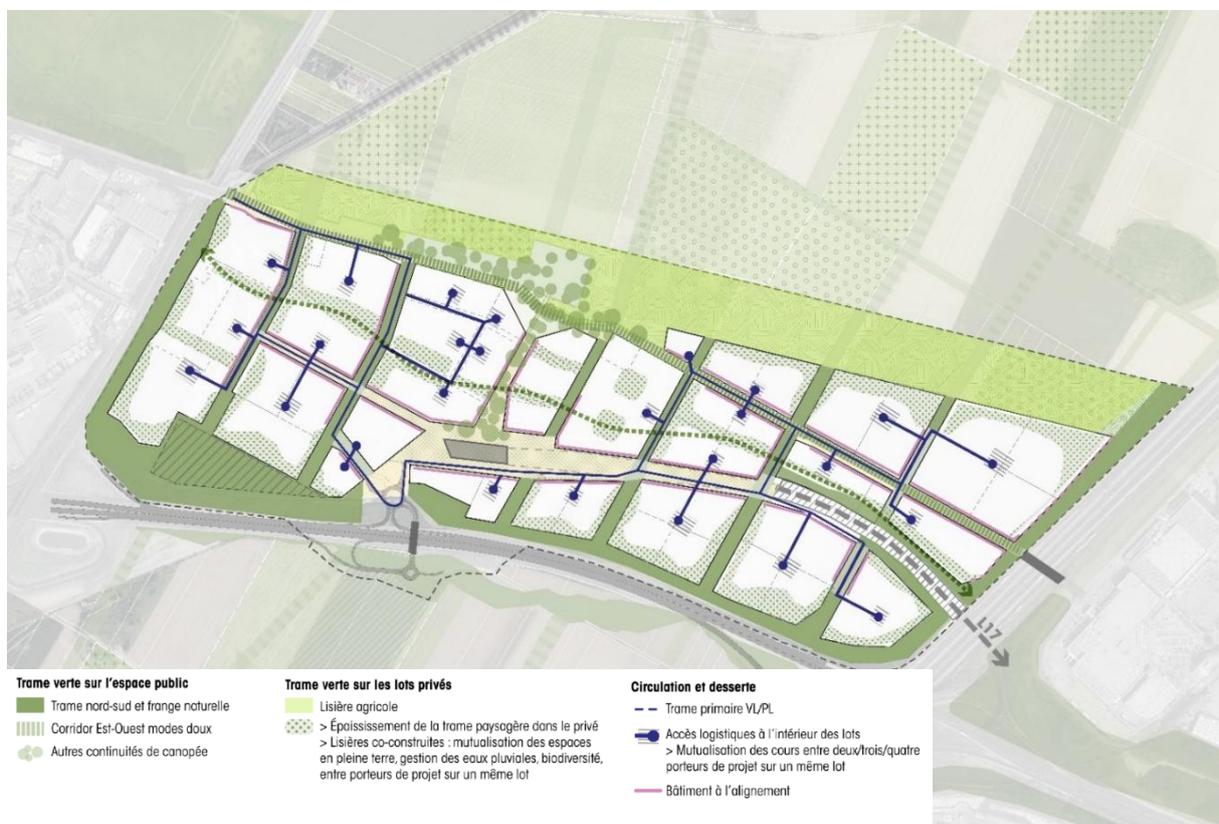


Figure 7 Maillage de la trame verte sur le site - Découpage des lots à titre indicatif

4) Une palette végétale intégrée et diversifiée

L'utilisation d'une palette végétale diversifiée sera intégrée afin de créer des ambiances variées et une diversité de milieux influencés par les situations urbaines et les degrés d'anthropisation.

L'intégration de cortèges endémiques d'Ile de France constitueront la palette végétale du projet. La plantation d'espèces résilientes dans un corridor est-ouest permettra d'anticiper le réchauffement climatique, ainsi que la gestion raisonnée des plantations et des espaces publics et l'intégration des bassins versants pour une meilleure gestion des eaux pluviales.

L'idée n'est pas de mettre en place une gestion stricte des espaces mais plutôt de penser un plan de gestion différencié global des espaces plantés afin de limiter l'intervention humaine.

Trois typologies de gestion seront ainsi définies, les **espaces extensifs** à caractère naturel et sauvage (la frange forestière sud et les trames nord-sud), les **espaces semi-extensifs** à l'interface avec la dynamique économique (le corridor actif est-ouest) et les **espaces intensifs** au cœur du projet urbain (le parvis de la gare et la lisière augmentée).

5) Les déplacements au sein de la ZAC

a) Stratégie de circulation multimodale

Différents plans de déplacements en fonction des modes ont été pensés afin de limiter l'imperméabilisation des sols et de créer une interface équilibrée entre la lisière agricole et les futurs fonciers urbanisés :

- Le **schéma de déplacement motorisés** est développé autour d'un itinéraire principal pour les véhicules légers et les poids lourds le long du parcours Est-Ouest. Cet itinéraire s'inscrit dans la trame et contourne le parvis de la gare.
- Le **schéma de déplacement des transports en commun** sera complété par une nouvelle ligne de BHNS (bus à haut niveau de service) et la création d'une éco-station bus aux abords de la gare permettra d'accueillir – voire de renforcer - l'offre existante. La ligne existante n°20 sera dévoyée vers la gare de Gonesse et une nouvelle ligne, portée par le Conseil Départemental du Val d'Oise, passera au cœur de la ZAC. Ainsi, les lignes de BHNS seront développées en site propre et les lignes de bus classiques seront intégrées à la circulation viaire. L'ensemble de l'offre permettra d'assurer une intermodalité transport en commun optimale.
- Le **schéma de déplacement des véhicules agricoles** permet de maintenir la liaison fonctionnelle entre le Sud de la ZAC et le carré agricole au Nord. Un chemin agricole permettra de traverser le futur quartier du nord au sud et assurera la desserte des parcelles exploitées au sein de la zone agricole protégée.
- Le **schéma de déplacement modes actifs** (vélos, piétons) a pour objectif de connecter la ZAC à une continuité cyclable inter-communale sur l'axe Est-Ouest. Ce plan d'aménagement permettra de créer une séquence centrale pacifiée qui fait l'interface entre la lisière agricole et les fonciers urbanisés. Cela assurera des parcours sécurisés et agréables sur l'ensemble du site.

b) Stratégie d'accès au site

L'accès au site se fera par 4 points d'accès.

La gare de Gonesse sera l'accès qui ouvrira le futur quartier et la ville vers le territoire métropolitain et deux accès seront réaménagés.

A Le réaménagement de l'accès Nord-Ouest (accès Patte d'Oie)

Le Conseil Départemental prévoit la reconfiguration du carrefour afin de rendre le site accessible aux véhicules, mais également de sécuriser les modes actifs. Cet aménagement est réalisé en-dehors de la ZAC.

B Un nouvel accès depuis le BIP

Au Sud de la ZAC, un échangeur sera aménagé depuis le BIP, et s'appuiera sur l'ouvrage d'art existant. Il permettra l'accès aux véhicules motorisés et poids lourds et assurera le lien fonctionnel entre le nord et le sud, notamment pour le passage des véhicules agricoles. Ce diffuseur, qui sera réalisé par le Conseil Départemental du Val d'Oise, sera conçu de manière à :

- Limiter les impacts fonciers aux abords du BIP
- Assurer l'insertion urbaine de l'infrastructure, dans le respect des ambitions en matière de qualités urbaines et paysagères sur la ZAC
- Limiter le risque de conflit d'usages avec la gare



Un nouvel accès depuis la future gare

Au cœur du quartier, la gare Gonesse sera l'interface stratégique entre la ville de Gonesse et le reste de l'Île de France. Le passage de la future ligne 17 du Grand Paris Express facilitera et fluidifiera les échanges régionaux pour les habitants de Gonesse et pour les utilisateurs du site. Ce nouvel accès sera mutualisé avec le pôle d'échange multimodal développé autour de la gare et permettra de mutualiser les échanges entre la gare et les modes de déplacement pensés pour le site.

C

Maintien du franchissement existant au-dessus de l'A1

Ce franchissement sera réservé aux modes de déplacements doux et aux transports en commun. Il ne fera pas l'objet d'aménagement spécifique dans le cadre de la ZAC.



Figure 8 Les différents points d'accès au site - Découpage des lots à titre indicatif

c) Structuration d'un pôle multimodal

L'arrivée de la Gare en cœur de site est l'opportunité de développer un pôle d'échanges multimodal. Ce dernier est un levier majeur pour développer l'intermodalité à l'échelle du site et du territoire afin de favoriser le recours aux modes actifs.

Suivant la définition des besoins fonctionnels et de leur dimensionnement, le pôle d'échanges est composé des fonctions suivantes :

- Une éco station bus (besoins exprimés par Ile de France mobilité)
- Un parking relais. L'offre P+R sera regroupée dans un même ouvrage avec les besoins en stationnement de la Cité Scolaire à vocation Internationale
- Une offre de Bus à haut niveau de service BHNS avec deux lignes en passage sur le pôle multimodal
- Un parking vélo (consigne sécurisée et libre accès ouvert)
- Une offre de stationnement taxi
- Une offre de stationnement dépose minute

C / Phasage prévisionnel de la ZAC

Afin de garantir un aménagement urbain maîtrisé tout en répondant aux besoins d'implantations immobilières des opérateurs économiques, le projet se développera suivant un principe de quatre séquences prévisionnelles :

- Le **temps 0**, correspondant aux aménagements à horizon 2028, garantit l'implantation de la Cité scolaire et du CNAREP avec les aménagements d'espaces publics aux abords de la Gare et les raccordements viaires aux points d'accès au site (carrefour Patte d'Oie et diffuseur BIP). Cette phase assure aussi la structuration du pôle d'échanges multimodal.
- Le **temps 1** à horizon 2030 amorce l'aménagement des espaces publics et la viabilisation du site pour permettre l'accueil de programmes d'activités économiques sur les secteurs à vocation industrielle et prototypage. L'ensemble des fonctions du pôle d'échange multimodal sont fonctionnelles et les parcours des lignes de BHNS sont mis en service et raccordés à la gare.
- Le **temps 2** à horizon 2035 poursuit l'aménagement des espaces publics et la viabilisation des secteurs ouest et nord-est.
- Le **temps 3** à horizon 2040 finalise les aménagements d'espaces publics et la viabilisation du secteur sud-est de la ZAC.

L'aménagement du secteur central en temps 1 est l'action incontournable pour assurer le fonctionnement du projet dans le temps. En revanche, l'ordre d'aménagement des secteurs urbains peut-être adapté et redéfini suivant les besoins d'implantations des programmes économiques.

D / Justification du projet au regard de la planification territoriale et locale

1) PLU

Le PLU actuel a été établi sur la base du précédent projet, et mentionne l'ancien périmètre du projet avant son évolution actuelle. Le présent rapport se base sur l'actuel plan local d'urbanisme, dans l'attente de sa mise en compatibilité.

Le plan local d'urbanisme en vigueur de la Ville de Gonesse a été approuvé en 25 septembre 2017 et a fait l'objet d'une modification approuvée le 10 septembre 2018. Le PADD définit la stratégie d'aménagement et de développement durable du territoire et entérine les futures évolutions du Plan d'Exposition au Bruit, en se fondant sur un développement démographique nul (maintien de la population).

Ce PADD s'inscrit dans les objectifs de la révision du PLU. Ces orientations s'organisent autour de 5 grands axes, ces axes priorisent le développement stratégique de Gonesse dans le Grand Paris en renforçant sa dynamique économique et le développement de ces mobilités durables. Ces orientations souhaitent concilier préservation environnementale et renforcement de la dynamique économique de Gonesse. Le PADD mentionne l'ancien projet de ZAC du Triangle de Gonesse comme secteur à développer permettant de répondre aux objectifs du document notamment permet grâce au projet Europacity.

La mise en compatibilité du PLU dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique intègrera cette modification.

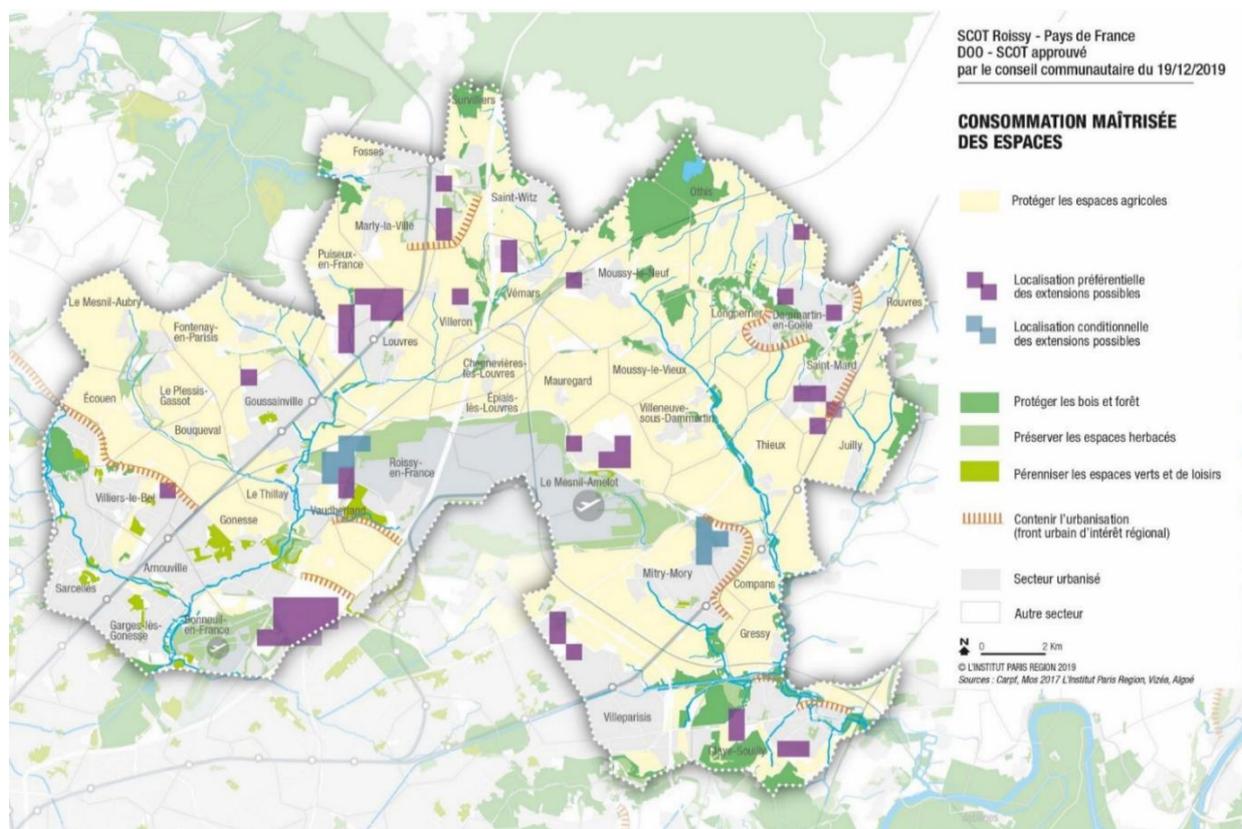
2) SCOT

Le SCoT de la communauté d'agglomération Roissy Pays de France porte les ambitions urbaines et territoriales de 42 communes. Les objectifs de ce Schéma de Cohérence Territoriale est de renforcer la compétitivité et l'attractivité du territoire de Roissy Pays de France, ayant vocation à confirmer et à renforcer son rôle moteur pour l'économie et le développement de l'Île de France. Ce document affirme la vocation d'accueillir des grands projets de rayonnement national tel que le développement du secteur Paris—Le-Bourget, la réalisation du Grand Paris Express et le développement de la ZAC du « Triangle de Gonesse ».

Au sein des orientations et objectifs stratégique du PADD, la commune de Gonesse et la ZAC du « Triangle de Gonesse » sont mentionnées comme secteurs clés du développement du territoire à plusieurs reprises :

- Dans la partie « Affirmer la vocation des communes au sein d'une armature multipolaire », il est mentionné que « Le SCoT poursuit le renforcement d'une armature multipolaire à travers (...) le renforcement de la vocation économique des communes de (...) Gonesse pour accompagner le développement du projet métropolitain du Triangle de Gonesse ».
- Il est indiqué dans la partie « compétitivité et attractivité au service de l'autonomie et du rayonnement du territoire » que « La ligne 17 du Grand Paris Express a vocation à relier l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et le cœur économique du territoire, en desservant l'aéroport du Bourget, le Triangle de Gonesse et le PIEX à Villepinte. »
- Dans la partie « Promouvoir une offre d'équipements, de services et de commerce, cohérente avec l'armature territoriale, garante de la complémentarité et de la proximité », il est mentionné que « Le SCoT entend accompagner le développement du projet du Triangle de Gonesse qui vise à renouveler l'attractivité métropolitaine du territoire par l'accueil de nouvelles

fonctions à vocation culturelle, sportive, formative, de loisirs et les aménités associées. »



3) SDRIF

Le schéma directeur de la Région Ile de France est le document de référence pour l'aménagement de l'Ile de France afin d'encadrer la croissance urbaine, l'utilisation de l'espace et de favoriser le rayonnement international de la région. L'objectif est de garantir un cadre de vie de qualité aux franciliens à l'horizon 2040. C'est ce document, toujours en vigueur aujourd'hui qui prévoyait l'urbanisation du Triangle de Gonesse.

Le SDRIF distingue le périmètre du « Triangle de Gonesse » comme secteur d'urbanisation conditionnelle et est cité à plusieurs reprises :

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. [...] 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.

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. 400 hectares de terres agricoles au nord sont à préserver dans le cadre de la ZAP [Zone Agricole Protégée]. 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

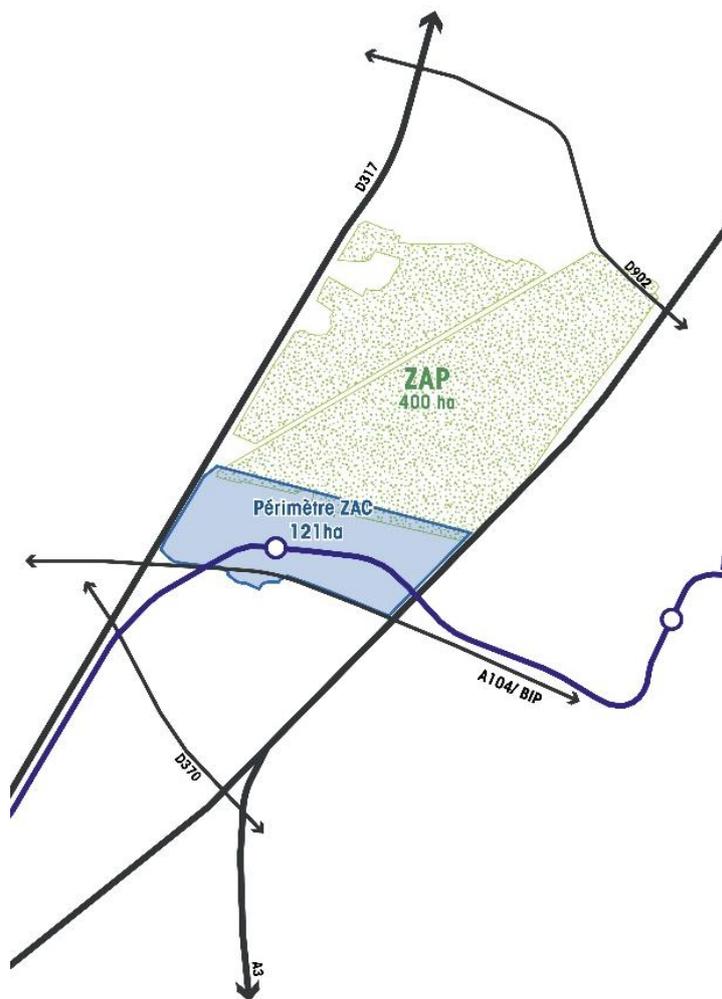


Figure 9 Périmètre de la ZAP

« 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) ».

Chapitre III : Programme prévisionnel des constructions

	M² SDP SDP théorique
Activités	497 000 m²
Bureaux, services, hôtels	41 000 m²
Equipements d'intérêt collectif et services publics	30 000 m²
Commerce	2 500 m²

La surface prévisionnelle nécessaire aux besoins de stationnement est évaluée à 54 000m².