

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA ZAC TRIANGLE DE GONESSE (95)



ETUDE D'IMPACT

PARTIE 3 : PRESENTATION DU PROJET

| INDICE | DESCRIPTION | ÉTABLI(E) | CONTROLÉ(E) | APPROUVÉ(E) | DATE |
|--------|------------------|-----------|-------------|-------------|------------|
| V0 | Version initiale | LAG | BB | TA | 15/03/2024 |
| V1 | Version n°1 | LAG | BB | TA | 17/05/2024 |
| V2 | Version n°2 | LAG | BB | TA | 19/07/2024 |
| V3 | Version n°3 | LAG | BB | TA | 15/11/2024 |
| | | | | | |

SOMMAIRE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE | 6 |
| 2 | CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION | 9 |
| 2.1 | Historique du projet | 9 |
| 2.1.1 | Evolution morphologique du territoire et perspectives | 9 |
| 2.1.2 | Un territoire repéré depuis plus de 20 ans dans les documents de planification territoriale | 10 |
| 2.1.3 | Abandon du précédent projet touristique et de loisirs Europacity | 14 |
| 2.2 | Choix du site : un territoire hautement stratégique | 15 |
| 2.2.1 | Le territoire du Grand Roissy | 15 |
| 2.2.2 | La ville de Gonesse, entre espaces urbains et espace ruraux | 16 |
| 2.2.3 | Une proximité immédiate de grands espaces dominés par le paysage | 16 |
| 2.2.4 | Une situation au cœur des dynamiques aéroportuaires | 16 |
| 2.2.5 | Le projet du Grand Paris Express | 17 |
| 2.3 | Les objectifs de l'opération d'aménagement | 19 |
| 3 | PRESENTATION DU PROJET RETENU | 20 |
| 3.1 | Présentation globale du projet | 20 |
| 3.1.1 | Les objectifs du projet | 21 |
| 3.1.2 | Les lots privés | 25 |
| 3.1.3 | Les grands lieux | 26 |
| 3.1.4 | Le pôle multimodal | 31 |
| 3.1.5 | Les équipements et autres programmes connus | 31 |
| 3.2 | Phasage des travaux | 37 |
| 3.3 | Trame viaire, mobilités et stationnement | 41 |
| 3.3.1 | Synthèse des fonctions circulations de la trame | 41 |
| 3.3.2 | Des dimensionnement différenciées de la trame | 41 |
| 3.3.3 | La stratégie d'accès au site | 46 |
| 3.3.4 | La stratégie de circulation multimodale | 49 |
| 3.4 | Les espaces verts et espaces publics | 52 |
| 3.4.1 | La stratégie d'aménagement pour les espaces publics | 52 |
| 3.4.2 | La stratégie d'aménagement des ilots | 63 |
| 3.4.3 | Le principe de développement et d'implantation | 68 |
| 3.5 | Les ambitions environnementales du projet | 69 |
| 3.5.1 | Le développement d'une stratégie durable | 69 |
| 3.5.2 | Les filières de la bioéconomie | 73 |
| 4 | ETUDE D'OPTIMISATION DE LA DENSITE DES CONSTRUCTIONS | 74 |
| 4.1 | Définitions et enjeux | 74 |
| 4.1.1 | Qu'est-ce que la densité ? | 74 |
| 4.1.2 | Qu'est-ce que la forme urbaine ? | 76 |
| 4.2 | Cadrage réglementaire | 77 |
| 4.2.1 | Une nouvelle étude qui accompagne l'évolution du contexte réglementaire | 77 |
| 4.2.2 | Des documents de planification cadres comme outils stratégiques de développement territorial | 78 |
| 4.3 | Optimisation de la densité des constructions du projet | 80 |

| | | |
|----------|--|-----------|
| 4.3.1 | Le choix du site d'étude | 80 |
| 4.3.2 | Plusieurs facteurs et actions pour optimiser la densité | 86 |
| 4.3.3 | Densité des constructions du projet | 92 |
| 4.4 | Conclusion sur l'étude d'optimisation de la densité des construction | 97 |
| 5 | PRESENTATION DE L'EVOLUTION DU PLU NECESSAIRE A L'OPERATION | 98 |
| 5.1 | Modification n°4 du PLU de Gonesse | 98 |
| 5.1.1 | La densification des abords de la Gare du Triangle de Gonesse | 98 |
| 5.1.2 | La précision des caractéristiques et conséquences de la continuité paysagère | 98 |
| 5.1.3 | L'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public | 99 |
| 5.2 | Mise en compatibilité du PLU de Gonesse | 99 |
| 5.2.1 | Modification du PADD | 99 |
| 5.2.2 | Modification de l'OAP | 99 |
| 5.2.3 | Modification du règlement | 100 |

FIGURES

| | | | |
|--|----|---|----|
| Figure 1 : Localisation du Triangle de Gonesse..... | 6 | Figure 35 : Phasage des travaux – Temps 1 (Source : HDZ, 2024) | 38 |
| Figure 2 : Localisation de la ZAC du Triangle de Gonesse-Gare sur carte IGN au 1-25000 ^{ème} (Source : Ségic Ingénierie)..... | 7 | Figure 36 : Phasage des travaux – Temps 2 (Source : HDZ, 2024) | 39 |
| Figure 3 : Localisation du projet sur fond parcellaire (Source : Ségic Ingénierie)..... | 8 | Figure 37 : Phasage des travaux – Temps 3 (Source : HDZ, 2024) | 40 |
| Figure 4 : Le Triangle de Gonesse de 1756 à 1970 (Source : Grand Paris Express) | 9 | Figure 38 : Synthèse des fonctions circulation de la trame (Source : HDZ) | 41 |
| Figure 5 : Le Triangle de Gonesse de 2000 à 2022 (Source : Grand Paris Express) | 9 | Figure 39 : Localisation des voiries aux largeurs de profils comprises entre 22 et 30 m (Source : HDZ) | 41 |
| Figure 6 : Projet de l'équipe Fortier (Source : Ancienne étude d'impact, 2016) | 10 | Figure 40 : Localisation de l'axe central, lien à la gare (Source : HDZ) | 42 |
| Figure 6 : Projet de l'équipe SEURA (Source : Ancienne étude d'impact, 2016) | 11 | Figure 41 : Synthèse des principes des profils de voiries -1/2 (Source : HDZ) | 44 |
| Figure 6 : Projet de l'équipe Güller&Güller (Source : Ancienne étude d'impact, 2016) | 11 | Figure 42 : Synthèse des principes des profils de voiries -2/2 (Source : HDZ) | 45 |
| Figure 6 : Les huit pôles d'excellence identifiés dans le projet du Grand Paris (Source : GPA) | 13 | Figure 43 : Localisation des deux points d'accès à la ZAC (Source : HDZ)..... | 46 |
| Figure 7 : Représentation du projet EuropaCity (Source : Le Monde)..... | 14 | Figure 44 : Localisation du réaménagement de la Patte d'Oie (Source : HDZ) | 46 |
| Figure 8 : Localisation du territoire du Grand Roissy (Source : IAU IDF) | 15 | Figure 45 : Localisation de l'hypothèse A – raccordement au BIP – n°1 (Source : HDZ) | 47 |
| Figure 9 : Localisation du projet par rapport au Grand Paris -1/2 (Source : Grand Paris Express)..... | 17 | Figure 46 : Localisation de l'hypothèse A – raccordement au BIP – n°2 (Source : HDZ) | 47 |
| Figure 10 : Localisation du projet par rapport au Grand Paris – 2/2 (Source : Grand Paris Express)..... | 17 | Figure 47 : Localisation de l'hypothèse B – raccordement au BIP (Source : HDZ)..... | 48 |
| Figure 11 : Localisation de la gare du Triangle de Gonesse sur la commune (Source : Grand Paris Express)..... | 18 | Figure 48 : Localisation de l'hypothèse C – raccordement au BIP (Source : HDZ)..... | 48 |
| Figure 12 : Synthèse des contraintes et des invariants urbains (Source : HDZ) | 19 | Figure 49 : Plan du diffuseur (Source : Département du Val d'Oise) | 48 |
| Figure 13 : Plan guide d'aménagement (Source : HDZ) | 20 | Figure 50 : Cartographie de la stratégie d'accès au site (Source : HDZ) | 49 |
| Figure 14 : Plan de la trame de structuration urbaine (Source : HDZ)..... | 21 | Figure 51 : Localisation des circulations dédiées aux VL et PL (Source : HDZ, 2024) | 49 |
| Figure 15 : Un cœur de quartier pacifié (Source : HDZ) | 22 | Figure 52 : Localisation des stationnements mutualisés en silo et éco-station de bus (Source : HDZ)..... | 50 |
| Figure 16 : Synthèses des filières de la bioéconomie pouvant intégrer le projet (Source : Site Etat) | 23 | Figure 53 : L'intermodalité transport en commun optimale du projet (Source : HDZ, 2024) | 50 |
| Figure 17 : Un aménagement souple, agile et évolutif (Source : HDZ) | 23 | Figure 54 : Localisation des circulations véhicules agricoles en voie dédiée ou partagée (Source : HDZ,2024) | 51 |
| Figure 18 : Plan du bâti des lots privés au stade du plan guide d'aménagement (Source : HDZ) | 25 | Figure 55 : Localisation des pistes cyclables, couloir BHNS et voie verte (Source : HDZ) | 51 |
| Figure 19 : Plan des lots cessibles (Source : HDZ)..... | 26 | Figure 56 : Localisation des espaces publics sur le plan-guide (Source : HDZ) | 52 |
| Figure 20 : Axonométrie secteur central – 1/2 (Source : HDZ) | 26 | Figure 57 : Localisation du projet par rapport au SDRIF-E (Source : HDZ) | 52 |
| Figure 21 : Axonométrie secteur central – 2/2 (Source : HDZ) | 27 | Figure 58 : Gradient d'anthropisation des espaces (Source : HDZ) | 52 |
| Figure 22 : Représentation de la synergie créée aux abords des espaces publics - 1/2 (Source : HDZ) | 27 | Figure 59 : Trame paysagère du projet (Source : HDZ, 2024) | 53 |
| Figure 23 : Représentation de la synergie créée aux abords des deux espaces publics – 2/2 (Source : HDZ) | 27 | Figure 60 : Dimensionner et respect des distances maximales entre les espaces paysagers (Source : HDZ) | 54 |
| Figure 24 : Focus sur le parvis Gare (Source : HDZ)..... | 28 | Figure 61 : Les composantes du réseau écologique | 55 |
| Figure 25 Focus sur la lisière augmentée (Source : HDZ) | 29 | Figure 62 : La frange naturelle (Source : HDZ) | 56 |
| Figure 26 : Axonométrie contextuelle de la Gare, SGP et Atelier Novembre 2019 (Source : HDZ 2023)..... | 31 | Figure 63 : La trame forestière (Source : HDZ) | 56 |
| Figure 27 : Coupe AA' de principe pour l'insertion dans le projet urbain (Source : HDZ 2023)..... | 31 | Figure 64 : Le corridor actif Est-Ouest (Source : HDZ)..... | 57 |
| Figure 28 : Localisation de la Cité Scolaire à vocation Internationale (Source : HDZ) | 33 | Figure 65 : La lisière agricole (Source : HDZ)..... | 57 |
| Figure 29 : Localisation du Gymnase (Source : HDZ) | 34 | Figure 66 : Le cœur du quartier urbain (Source : HDZ)..... | 58 |
| Figure 30 : Images projectives du gymnase (Source : HDZ) | 34 | Figure 67 : Localisation des différents cortèges indigènes et botaniques (Source : HDZ)..... | 58 |
| Figure 31 : Localisation du CNAREP (Source : HDZ) | 35 | Figure 68 : Localisation de la frange boisée et ses ramifications (Source : HDZ)..... | 59 |
| Figure 32 : Images projectives du CNAREP (Source : HDZ)..... | 35 | Figure 69 : Localisation future et photographies de la chênaie-charmaie (Source : HDZ)..... | 59 |
| Figure 33 : Synthèse des espaces intérieurs et extérieurs de la CNAREP (Source : HDZ)..... | 36 | Figure 70 : Localisation future et photographies de la chênaie-frênaie (Source : HDZ) | 60 |
| Figure 34 : Phasage des travaux – Temps 0 (Source : HDZ, 2024) | 37 | Figure 71 : Localisation future et photographies de la chênaie-pubescente (Source : HDZ)..... | 60 |
| | | Figure 72 : Localisation future et photographies du bocage nourricier (Source : HDZ) | 61 |
| | | Figure 73 : Localisation future du corridor actif Est/Ouest (Source : HDZ) | 61 |

| | |
|---|----|
| Figure 74 : Localisation future et photographies des essences du futur pour une anticipation du réchauffement climatique (Source : HDZ) | 62 |
| Figure 75 : Plan de gestion global du végétal selon trois typologies d'espace (Source : HDZ) | 62 |
| Figure 76 : Localisation des ilots privés en cœur de site et lots privés en franges du site (Source : HDZ)..... | 63 |
| Figure 77 : Stratégie d'aménagement des lots privés en cœur de site (Source : HDZ) | 64 |
| Figure 78 : Schéma explicatif concernant la stratégie d'aménagement des lots privés en cœur de site (Source : HDZ) | 64 |
| Figure 79 : Stratégie d'aménagement des lots privés en franges du site (Source : HDZ)..... | 65 |
| Figure 80 : Schéma explicatif concernant la stratégie d'aménagement des lots privés en franges du site (Source : HDZ) | 65 |
| Figure 81 : Schéma explicatif - paysage privée complémentaire de la trame publique (Source : HDZ) | 66 |
| Figure 82 : Photographies de pépinières (Source : HDZ) | 66 |
| Figure 83 : Schéma illustrant la stratégie concernant les pépinières- 1/2(Source : HDZ) | 67 |
| Figure 84 : Schéma illustrant la stratégie concernant les pépinières - 2/2 (Source : HDZ) | 67 |
| Figure 85 : Plan des façades et rez-de-chaussée (Source : HDZ) | 68 |
| Figure 86 : Principe d'aménagement des ilots et espaces publics (Source : HDZ, 2024)..... | 68 |
| Figure 87 : Ancrage de la métropole dans le grand paysage (Source : HDZ) | 69 |
| Figure 88 : Schémas - Optimiser la compacité de la forme urbaine (Source : HDZ)..... | 69 |
| Figure 89 : Schéma - Réduire l'effet énergivore des bâtiments (Source : HDZ)..... | 70 |
| Figure 90 : Schéma - Optimisation de l'espace extérieur (Source : HDZ) | 70 |
| Figure 91 : Schéma - Lien rétroactif Est-Ouest (Source : HDZ)..... | 71 |
| Figure 92 : Schéma – Développement paysage Nord-Sud (Source : HDZ) | 72 |
| Figure 93 : Schéma – Métabolisme agri-urbain (Source : HDZ) | 72 |
| Figure 94 : Schéma – Infrastructure climatique résiliente (Source : HDZ)..... | 73 |
| Figure 95 : Schéma des différentes densités bâtie (Source : ADEME) | 76 |
| Figure 96 : Schéma des différents types de formes urbaine à densité de logement égale (Source : ADEME) | 77 |
| Figure 97 : Carte générale de destination des sols (Source : SDRIF) | 81 |
| Figure 98 : Légende - Carte générale de destination des sols (Source : SDRIF)..... | 81 |
| Figure 99 : Carte du SDRIF-E - Maitriser le développement urbain (Source : SDRIF-E)..... | 82 |
| Figure 100 : Légende de la carte du SDRIF-E - Maitriser le développement urbain (Source : SDRIF-E)..... | 82 |
| Figure 101 : Carte du SDRIF-E – Placer la nature au cœur du développement régional (Source : SDRIF-E) | 83 |
| Figure 102 : Légende de la carte du SDRIF-E – Placer la nature au cœur du développement régional (Source : SDRIF-E) | 83 |
| Figure 103 : Carte du SDRIF-E – Développer l'indépendance productive régionale (Source : SDRIF-E) | 84 |
| Figure 104 : Légende de la carte du SDRIF-E – Développer l'indépendance productive régionale (Source : SDRIF-E) | 84 |
| Figure 105 : Localisation du périmètre ZAC sur le PLU (Source : HDZ) | 86 |
| Figure 106 : Localisation de la lisière agricole (Source : Google Maps) | 86 |
| Figure 107 : Lisière agricole du PLU (Source : PLU de Gonesse)..... | 87 |
| Figure 108 : Lisière agricole du projet (Source : HDZ)..... | 87 |
| Figure 109 : Tableau d'actions s'inspirant de la séquence ERC (Source : Faire la ville dense, durable et désirable ; ADEME ; 2021) | 88 |
| Figure 110 : Développement radioconcentrique des densités à l'échelle du site et programmation (Source : HDZ) | 89 |
| Figure 111 : Favoriser l'évolutivité et la mutabilité des espaces (Source : HDZ) | 90 |
| Figure 112 : Les espaces de stationnement (Source : HDZ)..... | 90 |
| Figure 113 : La trame verte comme armature et outil de composition du projet (Source : HDZ) | 91 |
| Figure 114 : Localisation de la zone d'étude (Source : Google earth) | 92 |
| Figure 115 : Configuration du projet (Source : HDZ) | 92 |
| Figure 116 : Hauteurs corrélées au règlement des servitudes aériennes (Source : HDZ)..... | 93 |
| Figure 117 : Hauteurs du projet (Source : HDZ) | 94 |
| Figure 118 : Echelle de densité du bâti (Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France)..... | 95 |
| Figure 119 : Densité bâtie par lot (Source : Ségic Ingénierie) | 95 |
| Figure 120 : Localisation des espaces publics (Source : HDZ) | 96 |

1 LOCALISATION DE LA ZONE D'ETUDE

Le projet urbain de la ZAC du Triangle de Gonesse s'implante sur la commune de Gonesse dans le département du Val d'Oise (95) en Région Ile-de-France. Entre les aéroports du Bourget et de Paris - Charles-de-Gaulle, il est situé à 20 minutes de Paris et à 10 minutes de Roissy en voiture.

Il bénéficie d'une position privilégiée par rapport à l'agglomération parisienne et constitue un secteur en devenir, identifié dans le cadre du développement du Grand Paris.

La commune de Gonesse est située à 16 kilomètres au Nord-Nord-Est de Paris.

Le Triangle de Gonesse désigne le territoire qui faisait initialement environ 1000 ha sur les communes de Gonesse et de Roissy en France, entre les autoroutes A1 et A3 et la RD 317 appelée autrefois Route des Flandres.

Au fil des années, le projet du Triangle de Gonesse a évolué, et sa superficie a été fortement réduite.



Figure 1 : Localisation du Triangle de Gonesse

Le site, actuellement à usage agricole, occupe une surface d'environ 121,8 ha.

La cartographie ci-dessous localise l'emprise du projet au 1/25 000^{ème} sur fond de carte IGN.

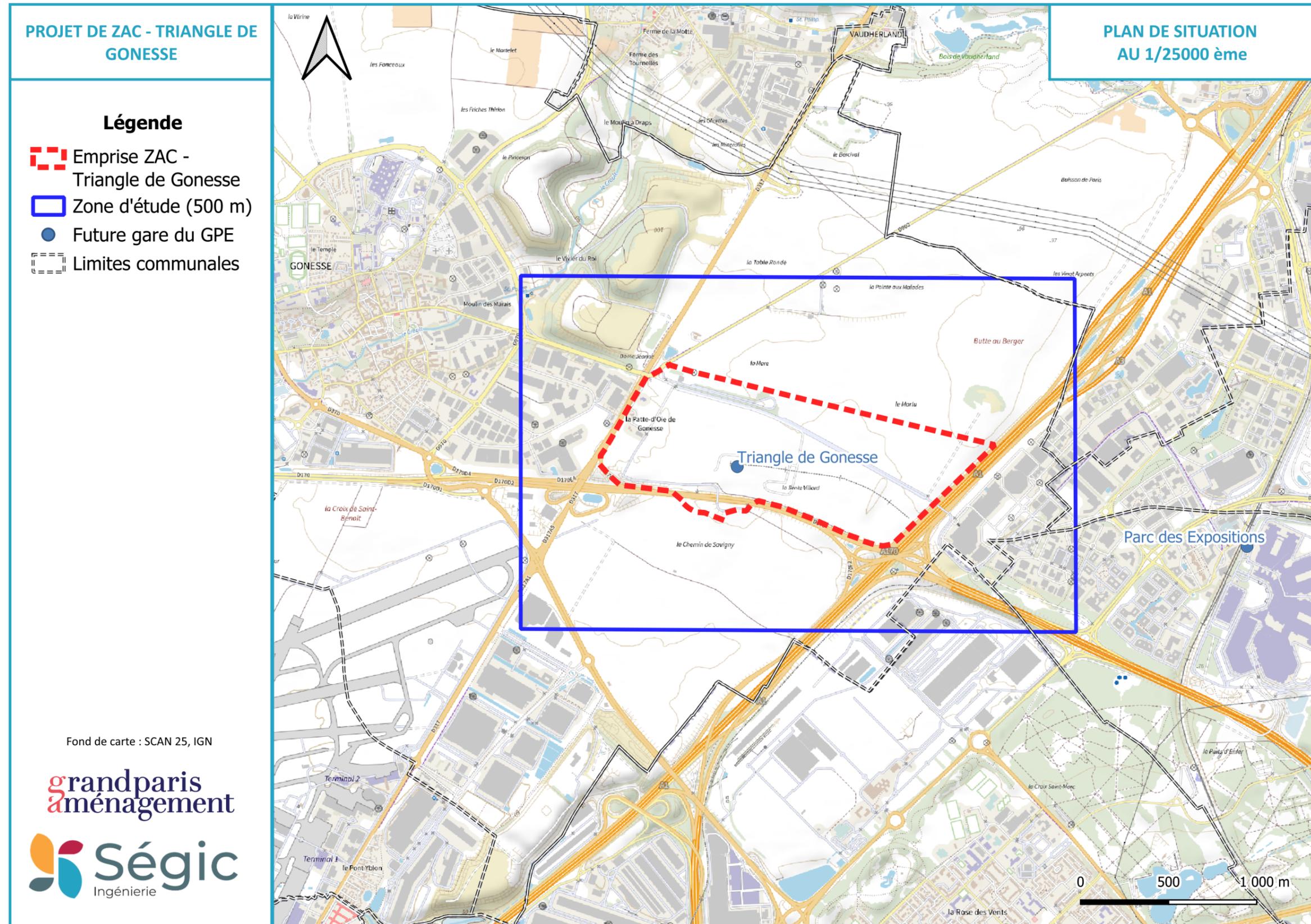


Figure 2 : Localisation de la ZAC du Triangle de Gonesse-Gare sur carte IGN au 1-25000^{ème} (Source : Ségic Ingénierie)

Le périmètre de la ZAC est essentiellement composé de terrains agricoles.

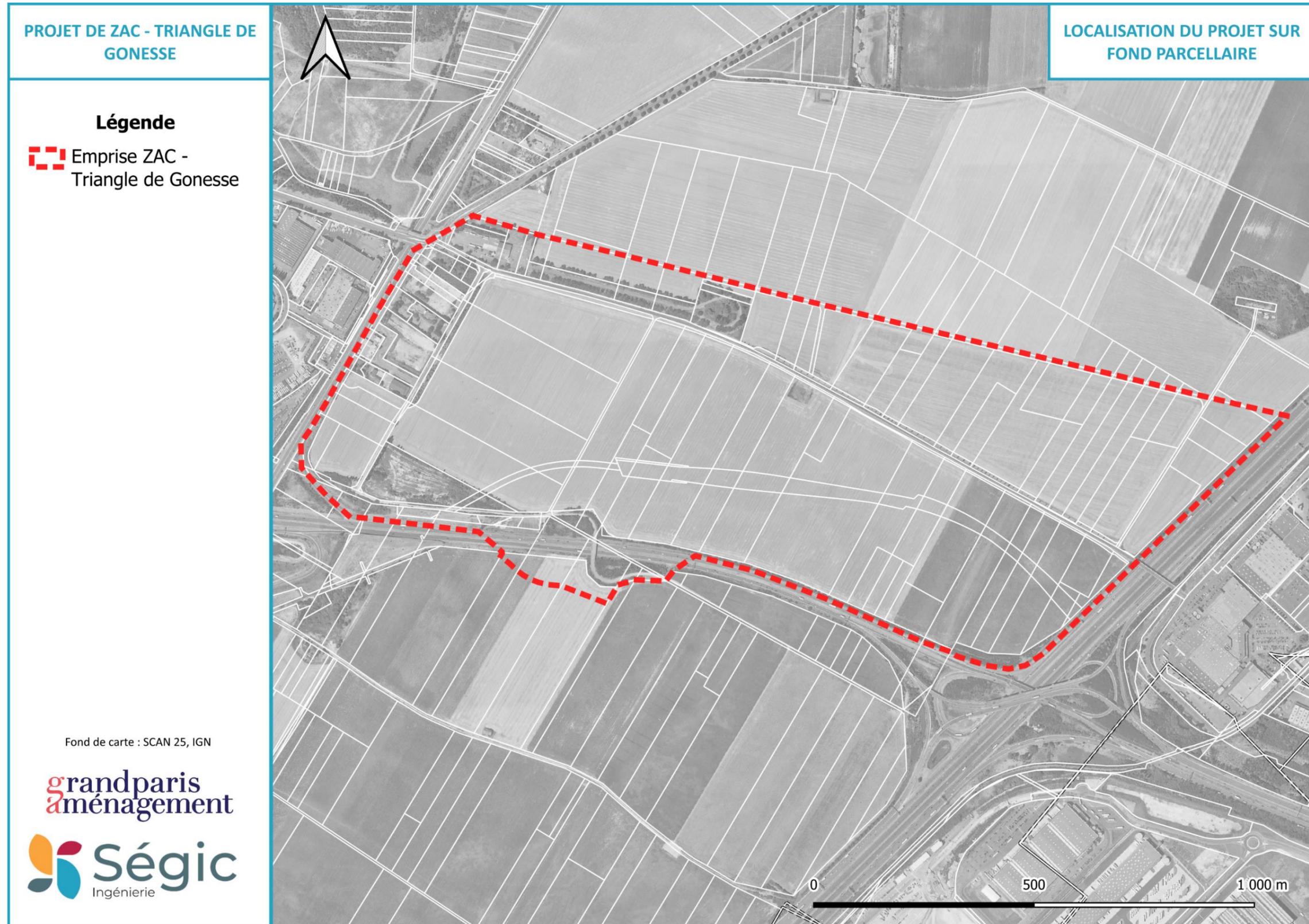


Figure 3 : Localisation du projet sur fond parcellaire (Source : Ségic Ingénierie)

2 CONTEXTE GENERAL DE L'OPERATION

2.1 HISTORIQUE DU PROJET

2.1.1 EVOLUTION MORPHOLOGIQUE DU TERRITOIRE ET PERSPECTIVES

Le projet du Triangle de Gonesse est situé sur des terrains composés de champs agricoles.

Au fil de l'urbanisation du territoire, la zone s'est retrouvée progressivement enclavée entre les grandes infrastructures d'échelle métropolitaine et par conséquent isolée du reste des terres agricoles de la Plaine de France.

Le projet du Triangle de Gonesse il doit permettre de concilier enjeux locaux, métropolitains et nationaux. La future gare de Gonesse actuellement en travaux dans le cadre de l'aménagement du Grand Paris Express constituera la première étape de création d'un pôle multimodal permettant le désenclavement de ce territoire.

Les photographies ci-dessous nous renseignent sur l'évolution morphologique du territoire d'étude de 1756 à nos jours.

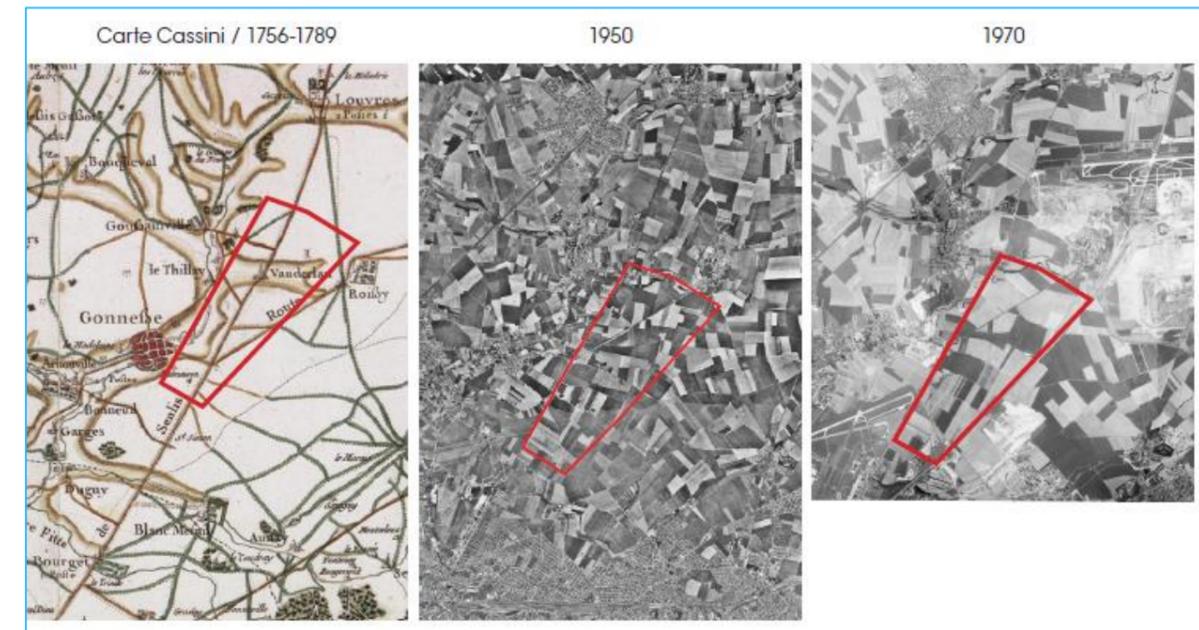


Figure 4 : Le Triangle de Gonesse de 1756 à 1970 (Source : Grand Paris Express)

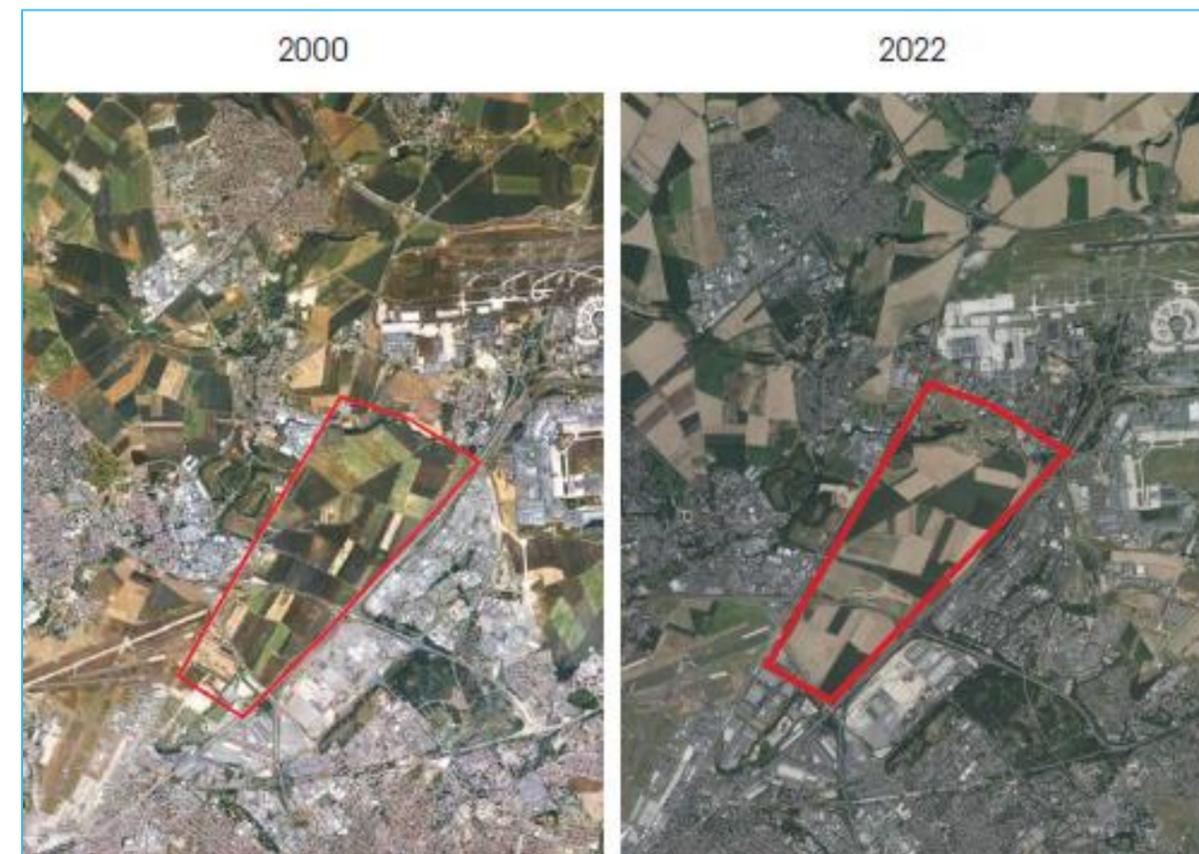


Figure 5 : Le Triangle de Gonesse de 2000 à 2022 (Source : Grand Paris Express)

2.1.2 UN TERRITOIRE REPERE DEPUIS PLUS DE 20 ANS DANS LES DOCUMENTS DE PLANIFICATION TERRITORIALE

• Premières réflexions autour du Triangle dès les années 90

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 Roissy pour le positionnement stratégique et économique de la France dans la compétitivité mondiale.

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

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 Départemental du Val d'Oise, Direction Départementale des Equipements, Mission Roissy, SNCF, Aéroport De Paris, Agence des Espaces Verts), d'autres prestataires extérieurs (Groupe de Recherche sur l'Economie de la Construction et l'Aménagement et Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France) assurent des missions spécifiques.

• Evolution des réflexions à partir des années 2000

Suite à cette première réalisation, les projets portant sur le Triangle de Gonesse connaissent une nouvelle évolution à travers l'élaboration du SDRIF 2008 et les premières réflexions autour de la Métropole du Grand Paris.

L'enjeu de valorisation du Triangle de Gonesse se formalise véritablement à partir des années 2000. L'EPA Plaine de France (devenu Grand Paris Aménagement après la fusion), créé en 2002, réalise, dans le cadre de ses missions, un Document Stratégique de Référence (DSR). Ce document cadre mais non réglementaire intervient à la suite d'un diagnostic économique et social approfondi à l'échelle de la Plaine-de-France révélant des écarts préoccupants avec le reste de l'Ile-de-France. Face à ce constat, le DSR définit un certain nombre d'orientations pour un développement durable et solidaire du territoire. Approuvé en 2005, il constitue un référentiel partagé par les collectivités concernées, souhaitant disposer d'une vision commune et prospective de la Plaine-de-France.

Dans ce document, le Triangle de Gonesse est décrit comme l'élément central d'un ensemble plus vaste : son aménagement permettrait d'articuler le pôle économique de Roissy, les espaces urbains et industriels de l'agglomération parisienne, l'aéroport du Bourget, les espaces urbains et agricoles du Val-d'Oise et le parc départemental de la Courneuve. Le DSR pointe le risque d'une urbanisation au coup par coup compte-tenu de l'intérêt grandissant que portent les investisseurs à ce territoire occupé par des terres agricole sur près de 1 100 ha. Il soulève également l'absence d'une desserte en transports collectifs constituant un frein important à la mise en œuvre d'un « projet économique et environnemental exemplaire sur le Triangle de Gonesse ».

Dans le même temps, le Contrat de Projets Etat-Région portant sur la période 2007-2013 soutient le développement du Grand Roissy - identifié comme territoire d'intérêt régional et national - visant à renforcer l'attractivité de l'Ile-de-France (Grand Projet 3).

En amont de la loi sur le Grand Paris, l'intérêt de la plateforme aéroportuaire de Roissy dans le développement de la métropole parisienne trouve une nouvelle traduction dans le rapport Dermagne commandé en 2008 par le

Président de la République. Intitulé « Pour un développement durable de Paris-Charles-de-Gaulle ». Ce document décline 35 propositions en faveur de la qualité et du cadre de vie des habitants (santé, maîtrise des nuisances, environnement, logement), du développement économique et de l'emploi, des transports collectifs et d'une gouvernance renouvelée et partenariale dans laquelle le rôle de l'état serait consolidé.

S'appuyant sur ce rapport, la DRIEA lance en 2010 « l'Etude d'orientations et schéma d'aménagement durable du grand territoire de Roissy », cette échelle étant retenue comme la plus pertinente pour mettre en œuvre l'action publique. Cette démarche s'inscrit dans la volonté portée par l'Etat d'améliorer l'équilibre entre le développement de l'aéroport et les territoires environnants.

Le diagnostic stratégique fait apparaître trois défis majeurs : la performance métropolitaine, la qualité urbaine et l'efficacité fonctionnelle, traduit en quatre objectifs :

- La mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif ;
- Organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique ;
- Rééquilibrer la dynamique habitat-activités ;
- Rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer les ressources foncières et naturelles.

• Choix du projet Güller Güller et raisons associées

L'étude a été confiée au groupement Acadie / Atelier Christian de Portzamparc / agence Güller et Güller dans le cadre d'une démarche partenariale associant les élus et les acteurs majeurs du développement économique et de l'aménagement, les 3 projets en compétition étant précisé ci-après.

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



Figure 6 : Projet de l'équipe Fortier (Source : Ancienne étude d'impact, 2016)

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

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

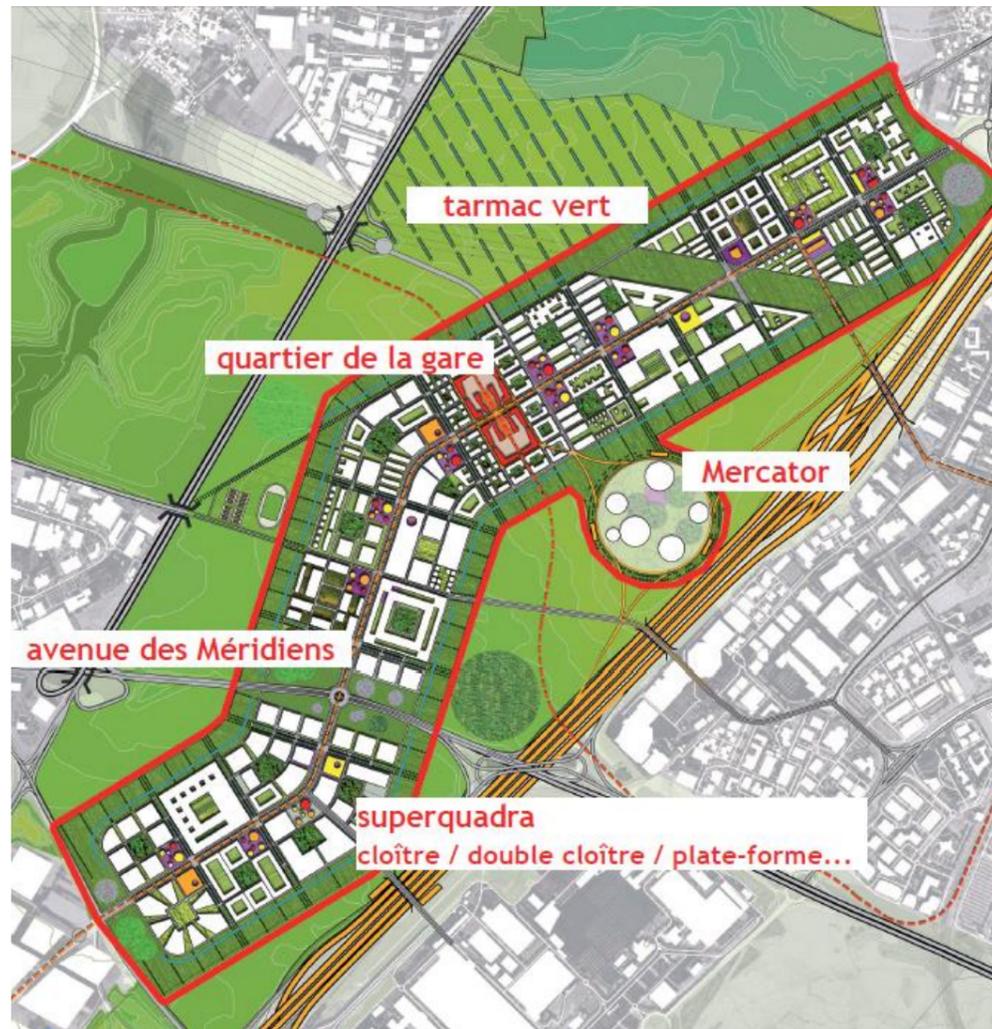


Figure 7 : Projet de l'équipe SEURA (Source : Ancienne étude d'impact, 2016)

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

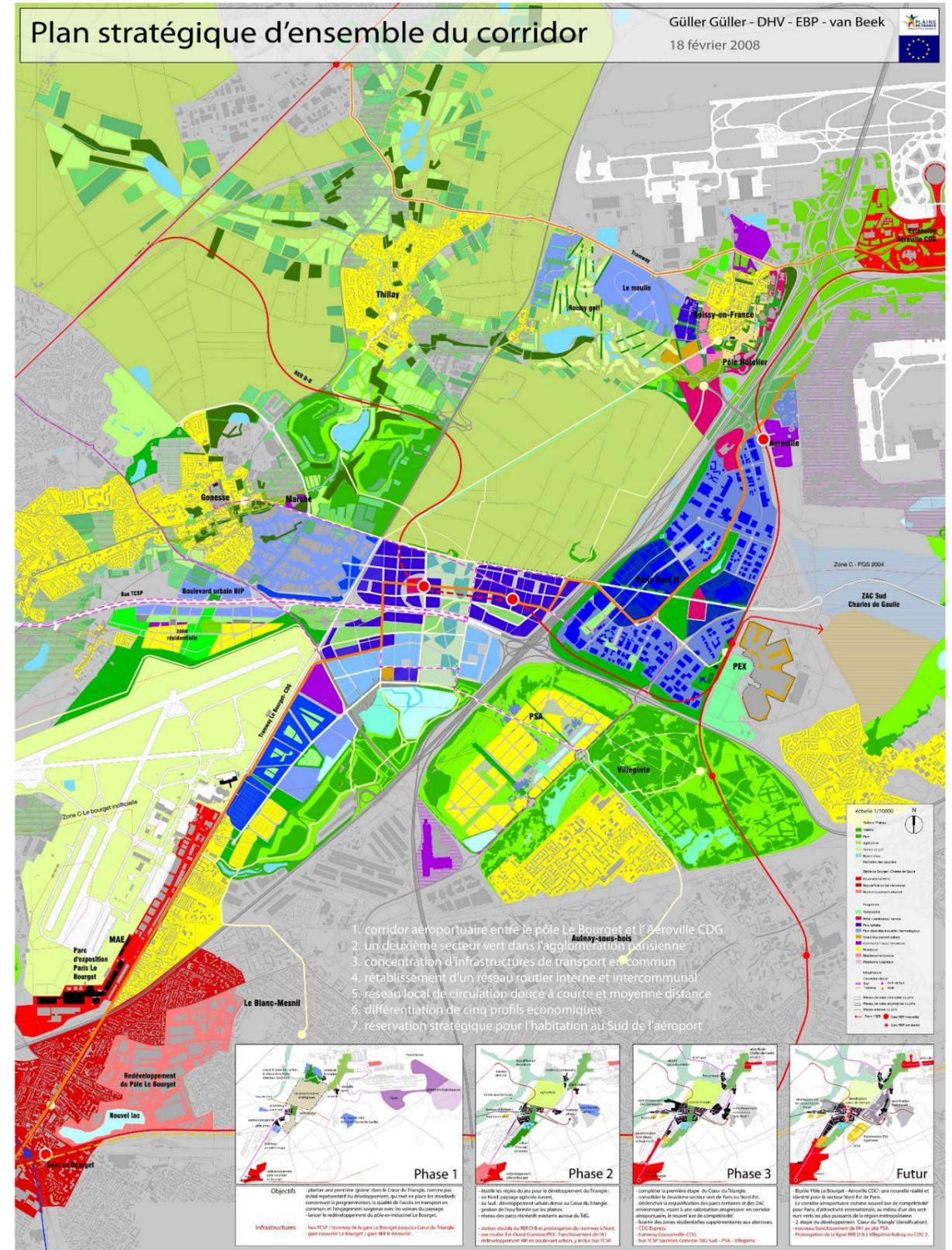


Figure 8 : Projet de l'équipe Güller&Güller (Source : Ancienne étude d'impact, 2016)

Le jury a délibéré à la majorité en faveur du projet de l'équipe Güller Güller pour les raisons suivantes (extrait du compte-rendu du jury du 28 avril 2008).

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

Dans le prolongement du marché de définition, il a été conclu entre l'EPA Plaine-de-France et le « groupement Triangle de Gonesse » représenté par Güller Güller architecture urbanisme, un accord-cadre signé le 15 décembre 2008 pour une durée de sept ans reconductible.

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.

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.

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.

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'arrosage 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.

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 SAFER 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.

S'agissant du barreau de Gonesse, trois fuseaux de passage avaient été retenus au cours des études préliminaires :

- Un fuseau Nord se débranchant entre Goussainville et Le Thillay ;
- Un fuseau Centre entre Le Thillay et Gonesse ;
- Un fuseau Sud au sud d'Arnouville et de Gonesse.

Le fuseau centre a été retenu lors de la commission de suivi qui s'est tenue au STIF le 15 juin 2004 alors que le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse n'était pas lancé. Le fuseau Nord avait été abandonné car sa longueur entraînait des surcoûts d'investissement et d'exploitation, et des gains de temps moindres pour les usagers. Quant au fuseau Sud, il présentait de fortes contraintes environnementales (traversée d'une zone verte inconstructible et de l'ancienne décharge sauvage résorbée) et il ne permettait pas de desservir la gare de Villers-le-Bel-Gonesse-Arnouville RER. Au sein de ce faisceau, deux variantes contournant la décharge de la Patte d'Oie soit par le Sud, soit par le Nord, ont été dessinées. La variante Sud a été abandonnée à cause des contraintes techniques (nécessité de construire un mur de soutènement, largeur du franchissement du Croult) et environnementales (archéologie, risques de pollution, etc.). La variante Nord retenue a ensuite évolué de manière à positionner la gare du Triangle de Gonesse au centre de l'opération d'aménagement : dans les variantes Nord

envisagées avant finalisation du Dossier d'Objectifs et de Caractéristiques Principales en janvier 2011, la gare du Triangle de Gonesse était en effet située dans ce qui allait devenir le Carré Agricole du projet d'aménagement.

Au démarrage des études sur le projet du Grand Paris Express, la mise en service de ce projet devait précéder de plusieurs années la mise en service de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express. Afin de limiter l'impact de ces deux infrastructures ferroviaires, le principe a alors été retenu d'insérer le tracé de la ligne 17 Nord en jumelage avec le « Barreau de Gonesse », au sein du Triangle de Gonesse, mais également au sud de Paris Nord 2 sur la partie longeant l'A104 et à l'est sur la partie longeant le Parc des expositions. L'interconnexion entre les gares du Barreau de Gonesse et de la ligne 17 du Grand Paris Express s'est imposée au regard de ce choix, d'autant qu'elle était affirmée dans le décret du schéma d'ensemble du réseau du Grand Paris Express.

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, D310 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 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.

Loi du 3 juin 2010 sur le Grand Paris

Parallèlement à cette démarche, la loi sur le Grand Paris est promulguée le 3 juin 2010. Elle définit les bases d'un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires de la région Ile-de-France.

La stratégie de développement repose sur la mise en réseau de pôles d'excellence, également appelés « clusters », à vocation mondiale, spécialisés dans des activités d'avenir dans l'industrie et les services. Huit sont identifiés à l'échelle de la région dont le pôle d'excellence de Roissy-Villepinte-Tremblay.

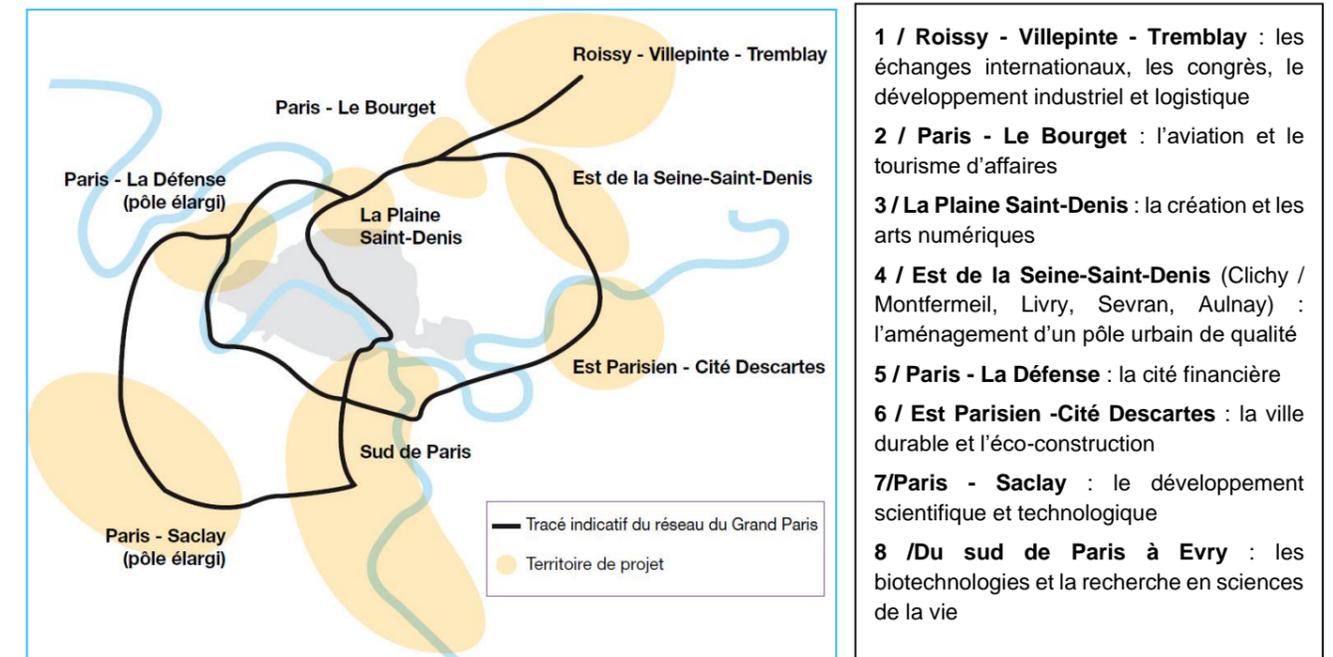


Figure 9 : Les huit pôles d'excellence identifiés dans le projet du Grand Paris (Source : GPA)

Le projet d'aménagement et de développement de l'Ile-de-France s'appuie sur la création du réseau de transport public ferré du Grand Paris Express composé de 4 lignes (L15, 16, 17, 18). La future ligne 17 desservira le Triangle de Gonesse en direction de l'aéroport Paris-CDG.

La mise en œuvre de la loi sur le Grand Paris s'articule à travers les Contrats de Développement Territorial (CDT) définis et réalisés conjointement par l'Etat, les communes et leurs groupements (Etablissements Publics de Coopération Intercommunale tels que les communautés d'agglomération). Quatre CDT concernent le territoire du Grand Roissy :

- Le CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France : comprenant les communes d'Arnouville, Garges-Lès-Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel et Bonneuil-en-France, il prévoit un développement renforcé autour de deux pôles structurants liés chacun à un projet phare : le Triangle de Gonesse avec le programme Europacity et le Forum de Sarcelles avec le Dôme, reliés par un axe de transports, l'avenue du Paris ;
- Le CDT Cœur Economique de Roissy Terres-de-France réunit les communautés d'agglomérations de Roissy-Portes-de-France (95) et de Terres-de-France (93). Le complexe commercial Aéroville (qui a été livré depuis), la ZAC Aérolians et le pôle gare « Parc des expositions » sont les projets majeurs de développement économique de ce territoire ;

- Le CDT Pôle Métropolitain du Bourget concerne six communes dont la Communauté d'Agglomération de l'Aéroport du Bourget. Complémentaire au développement du secteur de Roissy, ce projet territorial s'organise autour de la création d'un pôle aéronautique s'appuyant sur les équipements existants :
 - L'aéroport du Bourget, premier aéroport d'affaires européen ;
 - Le musée de l'air et de l'espace ;
 - Le parc des expositions qui accueille le premier salon aéronautique mondial.
- Le CDT Est-Seine-Saint-Denis accueillera quatre gares du Grand Paris Express sur son territoire constitué de cinq communes dont Aulnay-sous-Bois en limite du Triangle de Gonesse. Le développement de nouveaux réseaux permettra d'améliorer l'accès de ce secteur socialement défavorisé aux pôles économiques en projet sur le Grand Roissy. Le CDT prévoit la création de projets culturels et de rénovation urbaine ainsi que l'aménagement d'un arc paysager entre la forêt de Bondy et le parc du Sausset.

Les CDT favorisent l'essor de nouveaux projets d'enjeux métropolitains sous l'impulsion des collectivités locales.

L'aire d'étude initiale du Triangle de Gonesse est intégrée au CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France, qui concerne les six communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse, Arnouville, Gonesse et Bonneuil-en-France. Ce CDT définit les principes stratégiques de développement de ces territoires, au regard de la création de la gare « Triangle de Gonesse » sur le tronçon Saint-Denis Pleyel / Le Mesnil-Amelot de la ligne 17 du réseau Grand Paris Express.

Le caractère d'interface du Triangle dans le territoire le place également au cœur des enjeux de trois autres CDT limitrophes :

- Cœur économique Roissy Terres de France ;
- Est-Seine-Saint-Denis ;
- Pôle métropolitain du Bourget.

2.1.3 ABANDON DU PRECEDENT PROJET TOURISTIQUE ET DE LOISIRS EUROPACITY

Un précédent projet intitulé EuropaCity était initialement prévu sur le périmètre du Triangle de Gonesse. Il prévoyait d'ouvrir à l'urbanisation 280 hectares de terrains, pour accueillir un nouveau quartier mixte d'activités, bureaux, loisirs, hôtels et commerces en lien avec la proximité de l'aéroport Roissy – Charles-de-Gaulle.

La décision d'implantation du programme 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 Alliages & Territoires. Le porteur de projet était « La Belle Etoile » Joint-Venture (à 50% de Ceetrus et à 50% de Dalian Wanda group).

Le site recherché devait répondre aux critères suivants :

- Une emprise de 80 ha 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.

Le Triangle de Gonesse forme une convergence d'infrastructures aéroportuaires, routières et ferroviaires exceptionnelle. Il offre également l'espace nécessaire à l'implantation du programme Europacity au sein d'un nouveau quartier mixte d'activités technologiques et de bureaux confortant les potentialités économiques du Grand Roissy.

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 programme Europacity au sein de ce territoire.



Figure 10 : Représentation du projet EuropaCity (Source : Le Monde)

En novembre 2019, ce projet est définitivement abandonné, notamment à la suite de l'enquête publique remise à l'été 2017, qui considère le projet comme peu compatible avec la notion de développement durable.

À la place d'« un seul gros projet », le chef de l'État Emmanuel Macron souhaite, sur une superficie plus étendue, « plusieurs projets coordonnés ». Il a la volonté de créer un « projet alternatif » « plus mixte, plus moderne, sans créer un pôle démesuré de consommation, de loisirs et d'objets ».

Le haut-fonctionnaire et ancien directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme, Francis Rol-Tanguy, a donc été missionné par le gouvernement pour esquisser d'autres alternatives. Le rapport Rol-Tanguy, dévoilé fin 2020, propose trois scénarios pour le Triangle de Gonesse :

- La première option consiste à maintenir la superficie initiale du projet (à 280 ha), mais elle est immédiatement évacuée par l'auteur, considérant que la viabilité économique d'un tel projet n'est pas assurée ;
- Une deuxième option médiane consiste à réduire l'urbanisation à 110 hectares autour de la gare du Grand Paris Express. Il est suggéré l'implantation d'activités de « relocalisation productive de secteurs stratégiques », sans pour autant que des projets soient précisément identifiés en ce sens ;
- Enfin le troisième scénario consiste en l'abandon complet de l'urbanisation du secteur. Cette option semble avoir la faveur de l'auteur qui propose une reconversion agricole vers le maraîchage et l'horticulture.

Le rapport reprend également diverses propositions qui portent sur des thématiques variées telles que la formation, le sport ou la culture. Des sujets constituant de véritables enjeux pour le secteur. La dimension paysagère est également à intégrer à la réflexion : la plaine agricole mais aussi les espaces boisés et les chemins ruraux mériteraient d'être revalorisés afin de constituer un véritable maillage entre les villes.

Jean Castex dévoile, le 7 mai 2021, 17 mesures prises dans le cadre du Plan Val d'Oise, pour dynamiser le département. Parmi elles, le maintien de la ligne 17 et de la gare Triangle de Gonesse et l'aménagement de 110 hectares de ZAC autour de la gare.

2.2 CHOIX DU SITE : UN TERRITOIRE HAUTEMENT STRATEGIQUE

2.2.1 LE TERRITOIRE DU GRAND ROISSY

Le territoire du Grand Roissy (50 communes, 711 000 habitants) s'est développé par plaques monofonctionnelles desservies par des infrastructures structurantes qui assurent une bonne liaison avec la capitale tout en créant des effets de coupure et des nuisances : autoroutes, lignes hautes tensions, plan d'exposition au bruit par exemples.

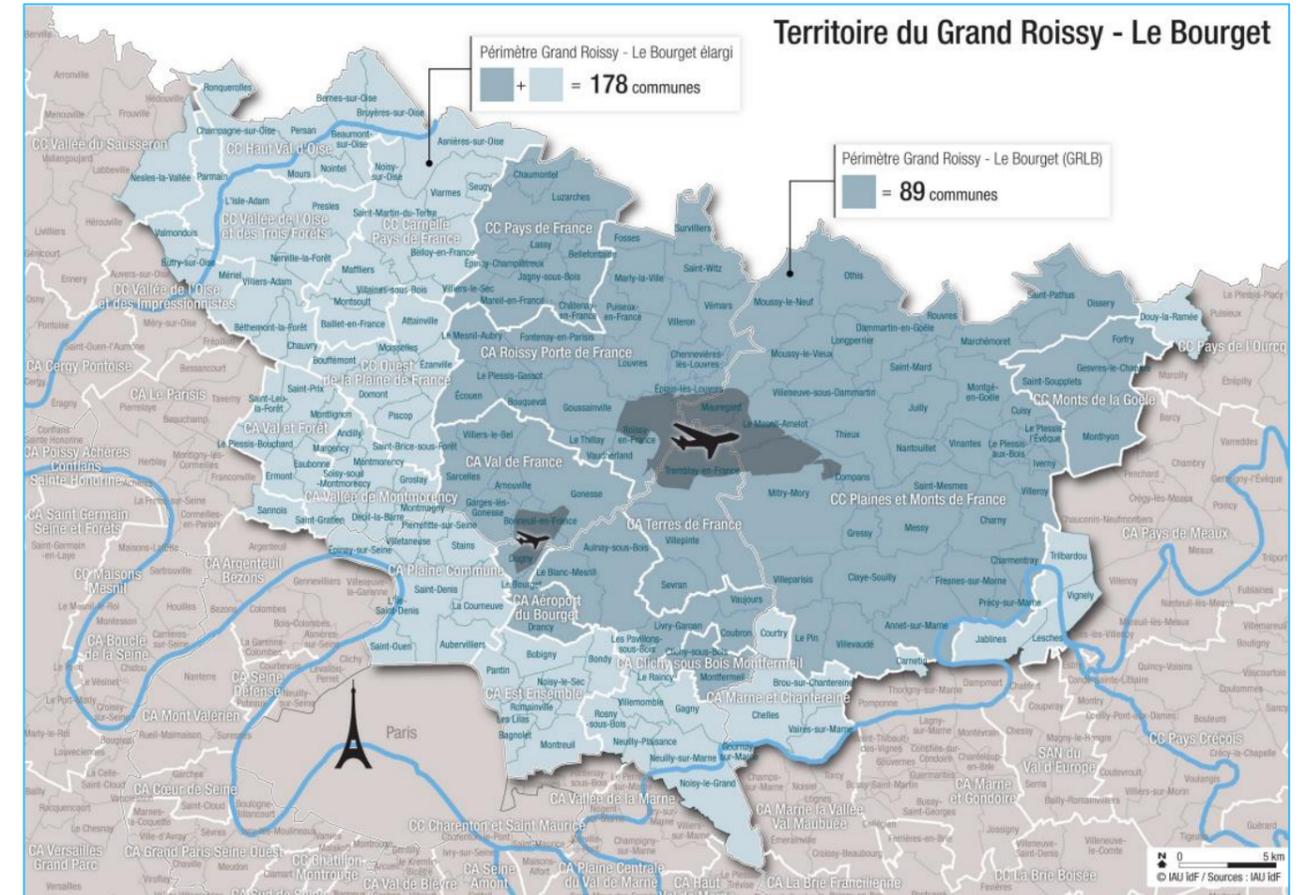


Figure 11 : Localisation du territoire du Grand Roissy (Source : IAU IDF)

Marqué par la prédominance des activités logistiques et aéroportuaires, son dynamisme économique bien qu'infléchi depuis la crise de 2008 est avéré ; toutefois le taux d'emploi est globalement faible dans de nombreuses communes avec des niveaux de qualification des emplois déconnectés des besoins d'une population assez fragile.

Face à ces enjeux, le territoire nourrit l'ambition de faire du Grand Roissy une place aéroportuaire dynamique et attractive pour ses habitants et les entreprises en agissant notamment sur la diversification des activités et des emplois.

2.2.2 LA VILLE DE GONESSE, ENTRE ESPACES URBAINS ET ESPACE RURAUX

La commune de Gonesse est située dans le sud-est du Val d'Oise, à 12 km au Nord de Paris. Elle s'étend sur 2 008 ha.

Son organisation urbaine se caractérise principalement par la formation successive de deux grandes entités : dans un premier temps, la création des « faubourgs » résidentiels et industriels autour du centre ancien ; dans un second temps, le développement de quartiers à dominante d'habitat en rapport avec la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville. Depuis les années 1990, les opérations d'aménagement dans la « vallée » tendent à agglomérer ces deux entités.

Ainsi délimité par les grands tracés de la ligne SNCF à l'Ouest et la RD317 à l'Est, le milieu bâti occupe aujourd'hui moins de la moitié du territoire. Depuis le début des années 2000, des opérations d'urbanisation ont été entreprises au niveau de la partie sud du Triangle de Gonesse, avec la réalisation en deux temps de la zone d'activités des Tulipes, qui a permis l'installation de nouvelles entreprises et prochainement d'un pôle hôtelier en entrée de secteur.

Sur le plateau, malgré quelques « mitages », l'étendue des vastes espaces naturels inclus dans le Triangle de Gonesse effectue une transition perceptible entre la densité de la première couronne de l'agglomération parisienne représentée par les communes au Sud, à l'Est et à l'Ouest (Le Bourget, Le Blanc-Mesnil, Aulnay-sous-Bois, Arnouville-lès-Gonesse) et le paysage des communes plus en rapport avec le milieu rural de la Plaine de France comme Le Thillay, Vaudherland, voire les villages de Bonneuil-en-France et Roissy-en-France.

Le Triangle de Gonesse se situe à l'interface avec le tissu agricole productif, avec notamment une Zone Agricole Protégée (ZAP) au Nord.

La zone agricole protégée (ZAP) est une servitude d'utilité publique (SUP) qui permet de préserver la vocation agricole des zones présentant un intérêt général.

2.2.3 UNE PROXIMITE IMMEDIATE DE GRANDS ESPACES DOMINES PAR LE PAYSAGE

La Ville de Gonesse a placé depuis plus de 20 ans l'amélioration de l'environnement et du cadre de vie au cœur de sa politique à travers la mise en place d'une trame verte et bleue communale s'insérant au niveau départemental.

En 2016, l'aménagement du parc urbain de la Patte d'Oie de 140 ha à l'Ouest du Triangle est venu se connecter aux abords du Croult, cours d'eau qui traverse Gonesse d'Est en Ouest. Ces berges sont elles-mêmes bordées d'arbres jusqu'au centre-ville, lui-même doté d'espaces verts. Aujourd'hui aménagées de manière informelle, les berges du Croult doivent faire l'objet d'un aménagement unitaire permettant de valoriser la promenade.

Le Triangle de Gonesse se connectera à cette trame verte de Gonesse, mais également au parc Départemental du Sausset.

Le Triangle de Gonesse apparaît donc comme un secteur de transition entre densité urbaine et paysage rural : le projet vise à clarifier cette transition par l'aménagement d'une lisière agricole au sein du nouveau quartier.

2.2.4 UNE SITUATION AU CŒUR DES DYNAMIQUES AEROPORTUAIRES

Les corridors aéroportuaires désignent les territoires situés entre les villes centres et leurs aéroports internationaux. A l'image d'Amsterdam, Berlin, Londres ou Madrid, les corridors aéroportuaires deviennent de nouveaux pôles d'attractivité urbains et économiques. Dans un contexte de compétitivité mondiale entre les grandes métropoles, les corridors aéroportuaires sont ainsi de véritables secteurs stratégiques où se concentrent de forts enjeux à la fois économiques, sociaux et environnementaux.

▪ Aéroport-Paris-Charles-de-Gaulle

L'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle est situé à 23 km de Paris. Il est notamment relié à la capitale par le RER B. Ouvert en 1974, il s'agit aujourd'hui du premier aéroport français, et de la deuxième plus importante plate-forme de correspondance d'Europe, après l'aéroport international Heathrow de Londres. En 2017, l'aéroport CDG a accueilli 69,5 millions de passagers. S'étendant sur 3 257 ha, il compte 4 pistes d'atterrissage, orientées Est-Ouest.

▪ Aéroport Paris-Le Bourget

L'aéroport Paris-Le Bourget, ouvert en 1919, est le premier aéroport d'affaires d'Europe. Il est resté le seul aéroport francilien jusqu'à l'ouverture de l'aéroport d'Orly. Il est ouvert au trafic national et international commercial non régulier (aéronefs de moins de 21 sièges uniquement), aux avions privés, à l'aviation générale, au vol aux instruments et au vol à vue. Situé à 13 km de Paris, s'étendant sur une superficie de 550 ha, il s'agit du premier aérodrome d'affaires d'Europe, avec près de 54 177 mouvements d'aéronefs en 2017.

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 (PIEX) et le parc d'activités Paris Nord 2 ; Le Bourget et son parc des expositions.

Le Triangle de Gonesse bénéficie d'une position privilégiée par rapport aux infrastructures de transports, et notamment par rapport au transport aérien. Le secteur se trouve ainsi bordé dans sa partie Nord par l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, et dans sa partie Sud-Ouest par l'aéroport d'affaires du Bourget. Dans un contexte international de plus en plus concurrentiel, le Triangle de Gonesse apparaît comme une pièce maîtresse de l'axe Roissy-le Bourget pour renforcer l'attractivité économique de ce territoire et lui donner une plus grande lisibilité. 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.

2.2.5 LE PROJET DU GRAND PARIS EXPRESS

La commune de Gonesse s'inscrit dans le projet du Grand Paris Express par la restructuration de ses gares RER et la création de la ligne de métro 17, reliant Le Mesnil-Amelot (Seine-et-Marne) à Saint-Denis Pleyel (Saint-Denis) en passant par Le Triangle de Gonesse, l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle et La Plaine Saint-Denis. Elle fera la liaison avec les RER B et D et les lignes 1, 7, 11, 13, 14, 15, 16. Avec cette alternative au RER D, le trajet entre la ville de Gonesse et La Défense ne durerait que 29 minutes (lignes 17 et 15) contre 38 en moyenne actuellement en empruntant les RER D et A.



Figure 12 : Localisation du projet par rapport au Grand Paris -1/2 (Source : Grand Paris Express)

La ligne de 17 traversera un territoire stratégique et facilitera les déplacements des habitants du Val d'Oise, de la Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne, en assurant de nombreuses correspondances au sein de ses 9 gares. À Gonesse, plusieurs chantiers ont démarré pour préparer l'arrivée du nouveau métro.

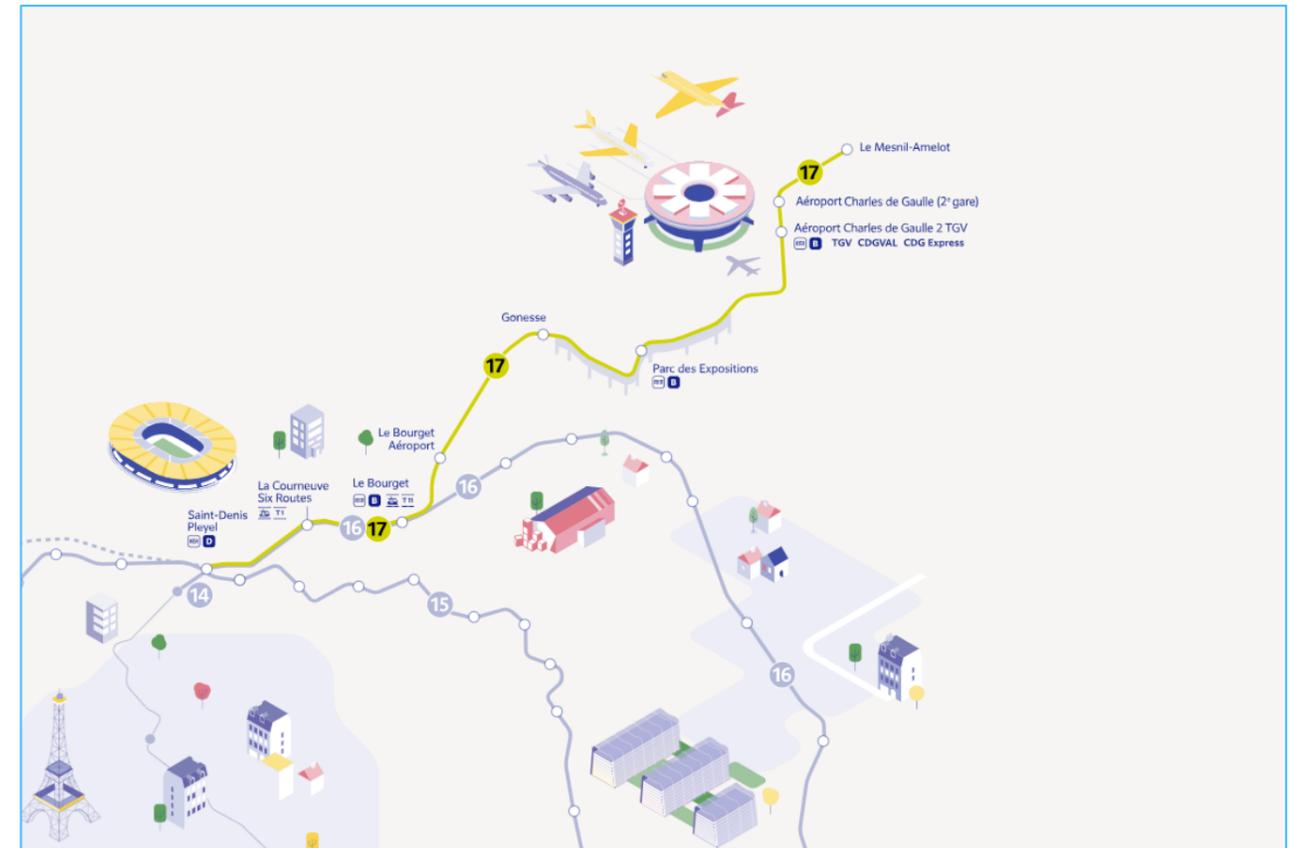


Figure 13 : Localisation du projet par rapport au Grand Paris – 2/2 (Source : Grand Paris Express)

La future gare Triangle de Gonesse est implantée à l'Est de la commune, à proximité du parc de la Patte d'Oie. Elle reliera la ville aux grands pôles d'activités du Grand Paris et à la capitale.

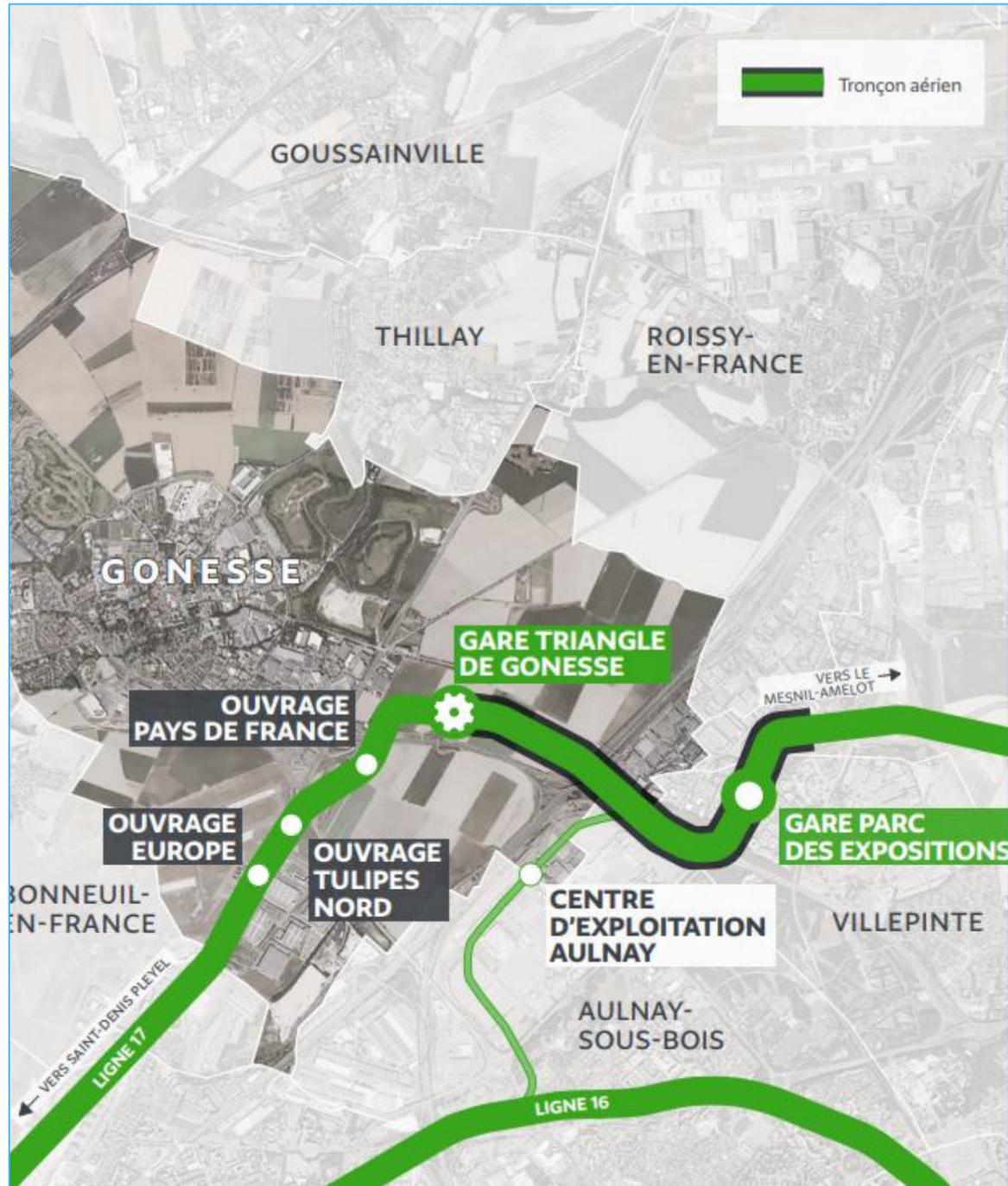


Figure 14 : Localisation de la gare du Triangle de Gonesse sur la commune (Source : Grand Paris Express)

2.3 LES OBJECTIFS DE L'OPERATION D'AMENAGEMENT

Face à l'ambition de renforcer le positionnement métropolitain et international des territoires aéroportuaires de Paris-CDG et de Paris-le Bourget dans le Grand Paris, l'EPA Plaine de France a initié en 2008 l'élaboration d'un plan stratégique d'ensemble pour le développement et l'aménagement du Triangle de Gonesse.

Il s'agissait de concevoir pour ce secteur, soumis à une forte pression foncière, un projet d'envergure, cohérent et intégré dans l'ensemble du territoire pour éviter une urbanisation au fil de l'eau et mal maîtrisée. La perspective de l'arrivée de la ligne 17 du Grand Paris Express dont une gare au cœur du Triangle de Gonesse a conforté cette ambition, en améliorant l'accessibilité future du site depuis la capitale et depuis les aéroports, et faisant du projet une véritable vitrine internationale dans un contexte de renforcement des pôles existants : Parc International des Expositions, Paris Nord 2 et Le Bourget.

Par suite de l'abandon du projet Europa City en 2019, les ministres de la Transition écologique et solidaire, de la Cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales ont confié une mission à M. Francis ROL-TANGUY qui vise notamment à « proposer avec les élus une vision d'avenir pour le territoire et d'esquisser un autre projet ». Le rapport conclut à la pertinence de poursuivre le développement sur les 110 ha maîtrisés par l'EPA dans la partie Nord de la ZAC.

Cette mission a été poursuivie par une mission confiée par le Premier ministre au Préfet du Val d'Oise, en réponse au plan d'action pour le Val d'Oise initié par la Région.

Parmi les actions du plan de relance dévoilé par le chef du gouvernement en mai 2021 figurent l'annonce de la poursuite de la ligne 17 jusqu'au Mesnil-Amelot et la construction de la nouvelle gare à Gonesse, ainsi que des investissements à cibler sur le Triangle de Gonesse dont l'accueil d'une Cité scolaire à vocation internationale (collège et lycée) dans la partie nord.

Grand Paris Aménagement (GPA) est donc aujourd'hui Maître d'ouvrage du développement d'un projet d'aménagement sur les 110 ha au Nord du Boulevard Interurbain du Parisis.

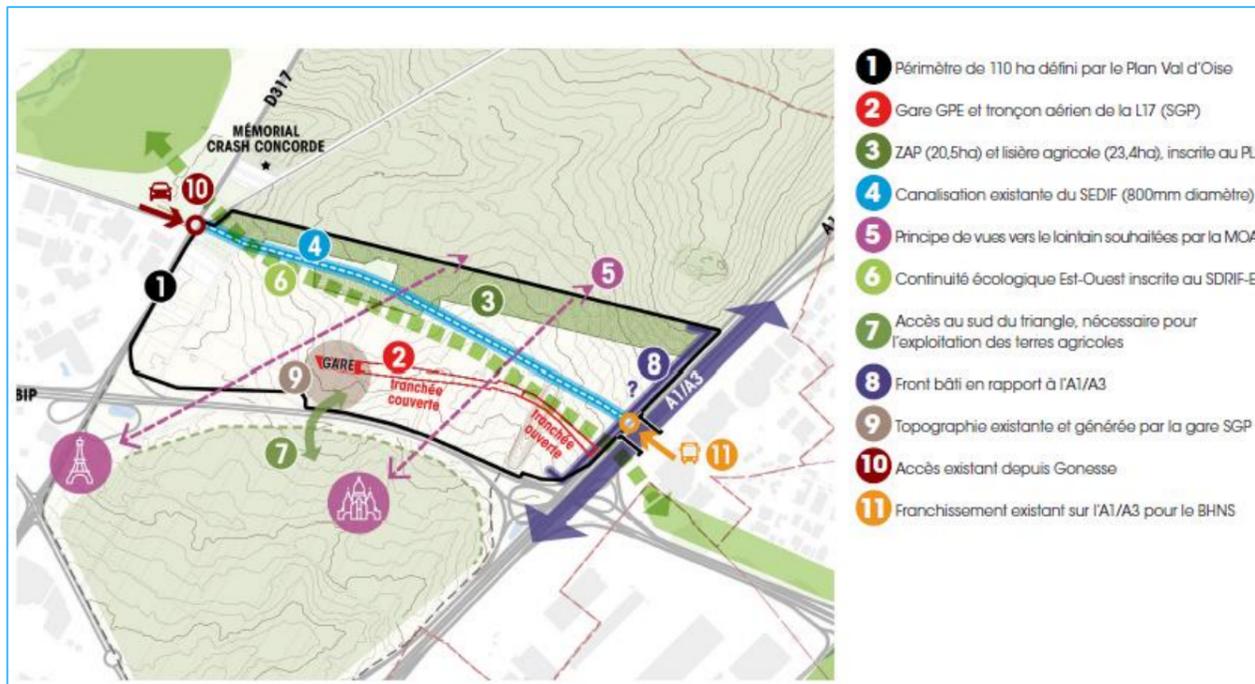


Figure 15 : Synthèse des contraintes et des invariants urbains (Source : HDZ)

3 PRESENTATION DU PROJET RETENU

3.1 PRESENTATION GLOBALE DU PROJET

Le plan-guide d'aménagement du projet est présenté ci-dessous.



Figure 16 : Plan guide d'aménagement (Source : HDZ)

3.1.1 LES OBJECTIFS DU PROJET

Les objectifs de la ZAC définis par le conseil d'Administration de GPA sont les suivants :

- Renforcer l'attractivité du territoire en complétant l'offre économique existante (Roissypôle, ZAC Sud CDG, Paris Nord 2, Le Bourget, etc.) ;
- 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'emploi 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, pédagogiques

3.1.1.1 LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES

• Une trame comme armature et outil de composition du projet

La trame de structuration urbaine constitue l'armature paysagère du projet. Elle permet de définir une structure pérenne pour la gestion des ressources naturelles et les services écosystémiques :

- Réduction des îlots de chaleur ;
- Support de biodiversité ;
- Régulation des eaux pluviales ;
- Confort bioclimatique.

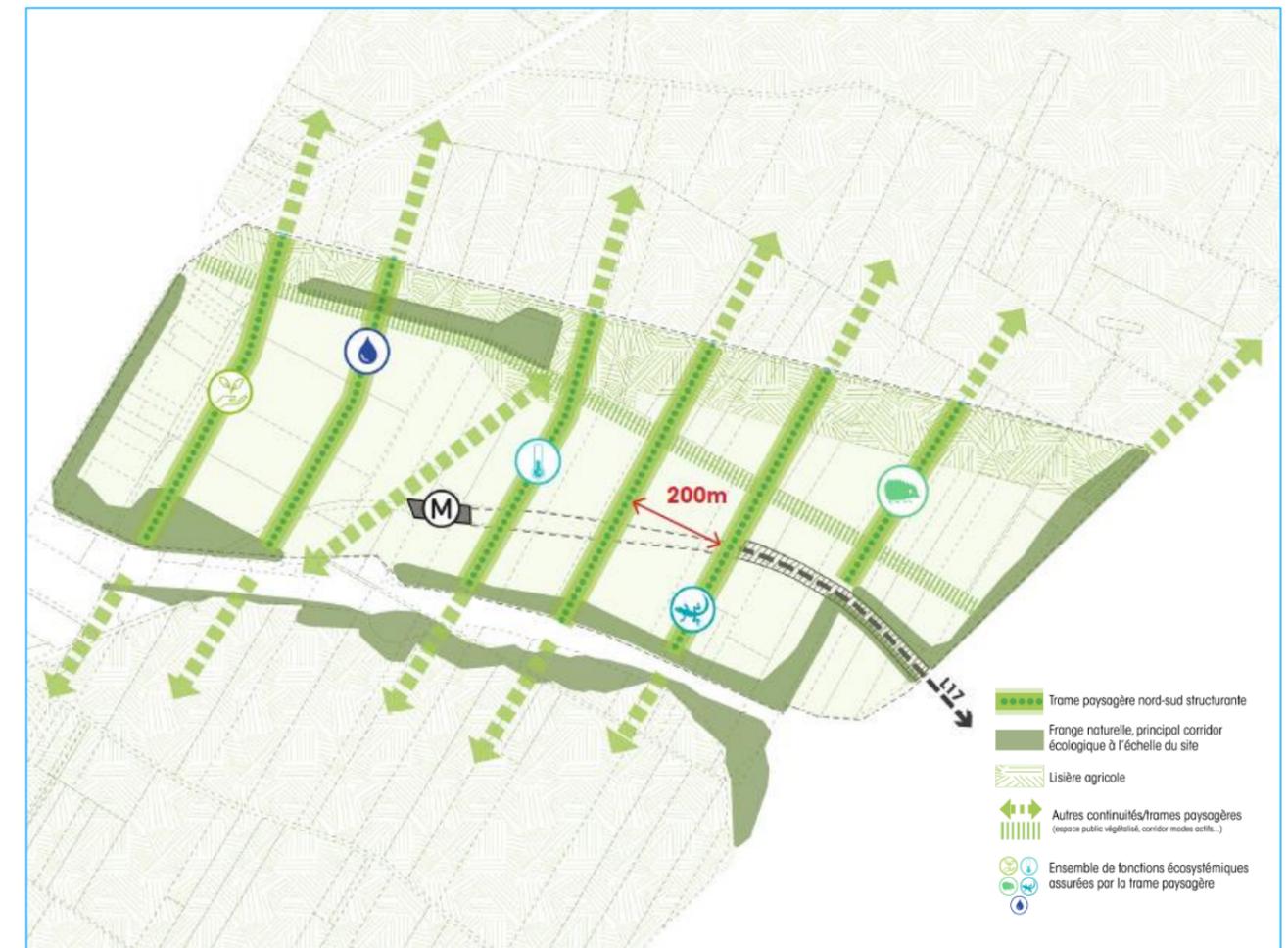


Figure 17 : Plan de la trame de structuration urbaine (Source : HDZ)

● Un cœur de quartier pacifié

En cœur de site, une séquence urbaine sera exclusivement dédiée aux modes actifs.

Elle permet de :

- Développer un pôle gare apaisé qui valorise et optimise l'intermodalité transports en commun et modes actifs ;
- Réduire les conflits d'usage au niveau de l'espace public central grâce au positionnement du P+R en piquage direct depuis l'accès BIP ainsi que le positionnement des parking silo permettant le report VL/modes actifs de l'extérieur vers les cœurs de site ;
- Garantir une continuité urbaine et paysagère qualitative entre la lisière agricole et le cœur de site.

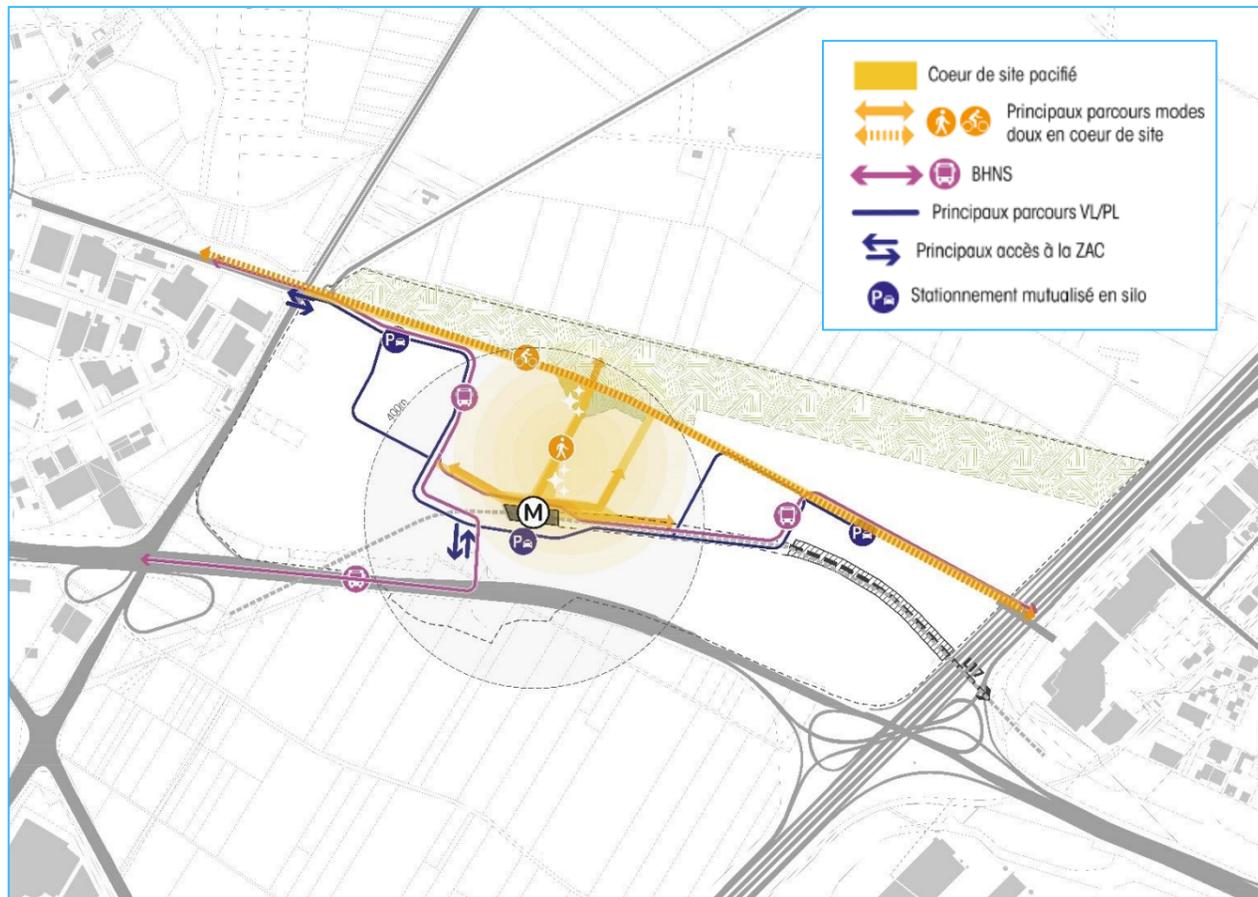


Figure 18 : Un cœur de quartier pacifié (Source : HDZ)

● Un écosystème de programmes pour activer le site

Le projet prévoit l'aménagement des surfaces suivantes :

- 30 000 m² SDP dédiée à des équipements :
 - Cité Scolaire à vocation internationale (CSI) ;
 - Equipements sportifs (gymnase) ;
 - Equipement culturel (Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public - CNAREP).
- 497 000 m² SDP dédiée à des programmes d'activité ;
- 41 000 m² SDP dédiée à de l'hôtellerie, des bureaux et des services ;
- 2 500 m² SDP de commerces.

A ces programmes s'ajoute la réalisation de parkings silos (dont un P+R) d'une surface prévisionnelle de 54 000 m² SDP. En détails, la part de véhicule particulier a été définie à 30% dans tous les secteurs aménagés toutes occupations du sol confondues (activités, bureaux, ...), nécessitant près de 2 150 places (25 m² par place).

Pour rappel, l'ensemble du besoin en stationnement sur la ZAC est estimé par CDVIA dans son étude à 2 000 places. Ces enveloppes de SDP seront à consolider au fur et à mesure des phases d'avancement du projet.

L'ensemble de programmes à fort rayonnement et ouvert au public sera réalisé sur la partie centrale du site. Ils serviront de levier pour le développement du quartier. Ils permettent de :

- Développer une synergie programmatique, vecteur d'aménités du fait de leur proximité, la qualité des aménagements et des espaces publics attenants, la continuité des parcours des modes actifs ;
- Définir une vision d'ensemble cohérente.

Un cadrage sur les filières de la bioéconomie

Les activités économiques qui seront mises en place dans le cadre du projet pourront s'inscrire dans les filières des bioressources, les matières organiques terrestres, marines, végétales ou animales.

Ces filières impliquent l'utilisation des ressources biologiques et des connaissances scientifiques pour développer des immobiliers et de processus innovants dans des secteurs tels que l'agriculture, l'alimentation, la santé, l'énergie, la chimie, les matériaux et l'environnement.

L'application des principes de la bioéconomie par le projet pourrait être réalisée :

- Par l'industrie de l'agroalimentaire : valorisation des coproductions en animale, énergie... ;
- Par la filière forêts bois : qui propose des usages variés de la biomasse, du bois d'œuvre à l'énergie, en passant par le bois d'industrie et des molécules innovantes ;
- Par des nouveaux matériaux et molécules : à partir des biomasses agricoles et forestières.
- Par les biodéchets : qui sont valorisés, notamment comme substrat de fermentation industrielle, en fertilisant ou encore en biogaz grâce à la méthanisation ;
- Par des filières liées à la santé.

L'ambition du projet sera de créer un écosystème économique autour des filières de la bioéconomie. Les activités productives seront sélectionnées selon leur compatibilité avec les équipements publics prévus.



Figure 19 : Synthèses des filières de la bioéconomie pouvant intégrer le projet (Source : Site Etat)

Un aménagement agile, souple et évolutif

La trame principale permettra :

- D'accueillir des porteurs de projet industriels. Le dimensionnement résulte du croisement entre la taille maximale des porteurs de projet de la bioéconomie, la mise en place d'une armature écologique et la valorisation du parcellaire existant ;
- Optimiser l'usage des sols et valoriser de manière pérenne les surfaces de pleine terre.

La trame secondaire sera souple et adaptable selon les porteurs de projet. L'objectif sera de gérer le temps long dans l'aménagement du site. La sous-trame souple se construit au fur et à mesure et s'adapte aux porteurs de projet (échelle des typologies à accueillir et de la trame à construire en termes de paysage).

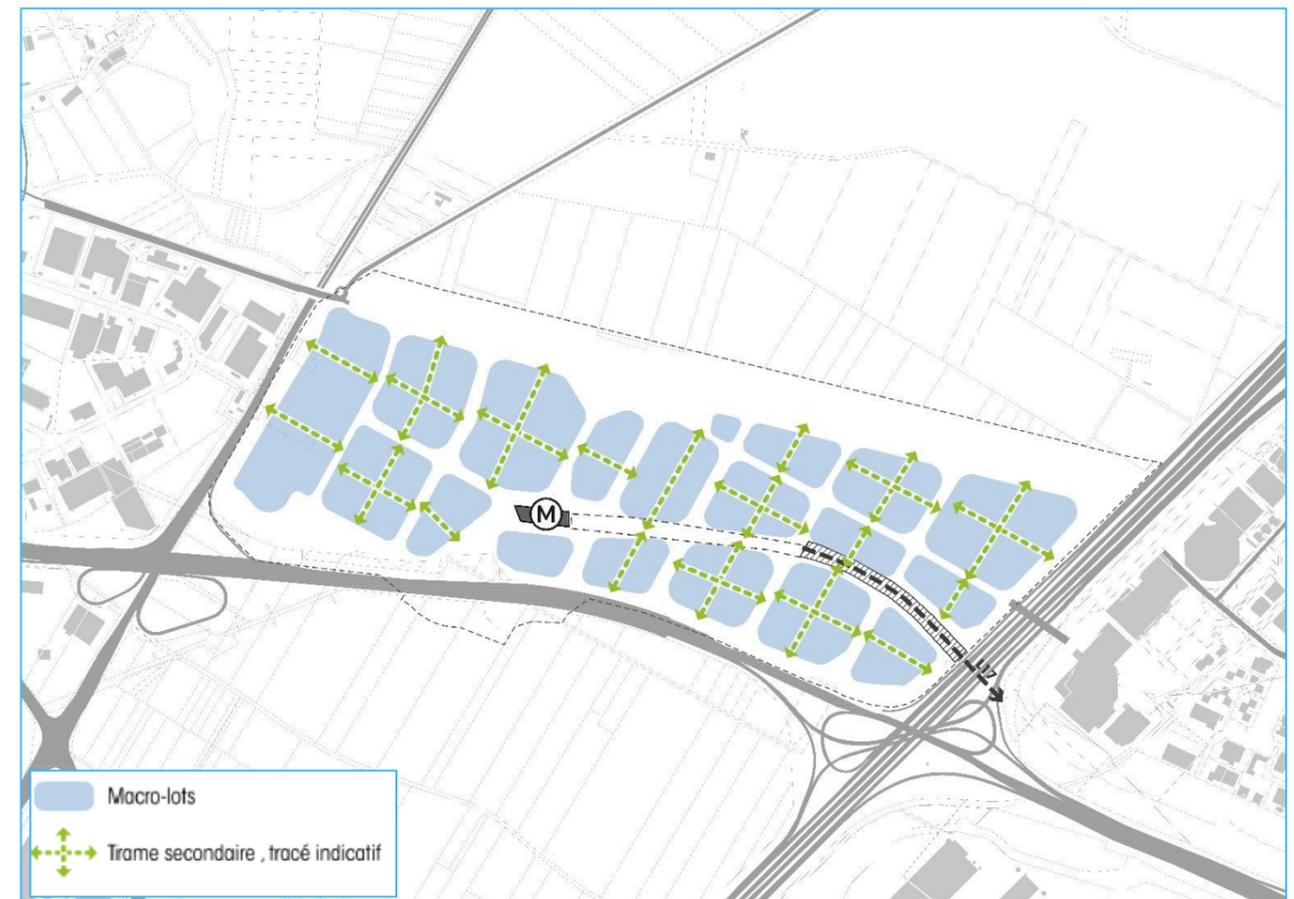


Figure 20 : Un aménagement souple, agile et évolutif (Source : HDZ)

3.1.1.2 LES TROIS AXES COMPLEMENTAIRES POUR UNE STRATEGIE D'AMENAGEMENT RESPONSABLE

La stratégie d'aménagement responsable est fondée sur 3 axes complémentaires :

- **Sobriété dans l'usage de la ressource** : Garantir le meilleur usage du sol suivant les besoins fonctionnels
 - Limiter rigoureusement l'imperméabilisation des sols sur l'espace public et les lots privés : rationaliser le plan de circulation pour limiter les emprises viaires, limiter les emprises au sol du bâti en assurant une densité verticale des programmes ;
 - Ménager des espaces libres sur les espaces publics et les lots privés support d'aménagement paysagers qualitatifs ;
 - Organiser les usages anthropiques pour favoriser la biodiversité ;
 - Favoriser la mutualisation des fonctions pour limiter les besoins en infrastructure.

- **Construction d'un écosystème durable** : Générer de la résilience économique et environnementale
 - Constituer une infrastructure du vivant à grande échelle en installant une nature robuste captable d'assurer l'ensemble des fonctions écosystémiques ;
 - Développer un paysage spécifique marqueur d'une nouvelle identité territoriale, à l'interface entre milieu urbain et espace agricole ;
 - Développer un écosystème économique autour de la bioéconomie en s'appuyant sur les potentiels du territoire ;
 - Encourager les synergies et les mutualisations entre programmes pour limiter les besoins en infrastructures ;
 - Définir une stratégie énergétique auto soutenable basée sur la synergie et l'approvisionnement local.

- **Mutabilité du projet dans le temps** : penser un métabolisme urbain adaptable et régénérable
 - Assurer une maîtrise foncière publique sur le long terme via le principe de bail à construction ;
 - Développer une trame structurante permettant la modularité des lots, pouvant être adaptée à différentes typologies de programmes bâtis ;
 - Assurer le caractère évolutif des îlots en fonction du cycle de vie des entreprises ;
 - Ménager des espaces publics suffisamment libres pour une vraie diversité d'usages suivant l'évolution des besoins et des temporalités ;
 - Encadrer les opérations pour assurer le caractère évolutif, mutable et/ou réversible des typologies architecturales développées.

3.1.2 LES LOTS PRIVES

3.1.2.1 PLAN GENERAL

Le total du foncier brut fait environ 118 hectares, avec :

- 34 ha de parcelles non-constructibles et foncier non-maitrisé ou contraint ;
- 24,7 ha d'espace public (dont 4,7 ha sur foncier non constructible).

Pour chaque lot privé, les ambitions sont les suivantes :

- CES : 40% / 50% maximum du foncier ;
- Surface imperméabilisée (espace technique) : 10% max du foncier ;
- Objectif de pleine terre : pourrait atteindre 30 à 40% maximum du foncier avec :
 - Une partie pérenne : surface naturelle avec strates végétales et arborées ;
 - Une partie évolutive : surface avec végétation herbacée seulement, pouvant être repositionnée suivant les besoins des porteurs de projet.

Les ratios sont à objectiver dans la suite des réflexions à mener et seront précisés au cas par cas dans les fiches de lot.

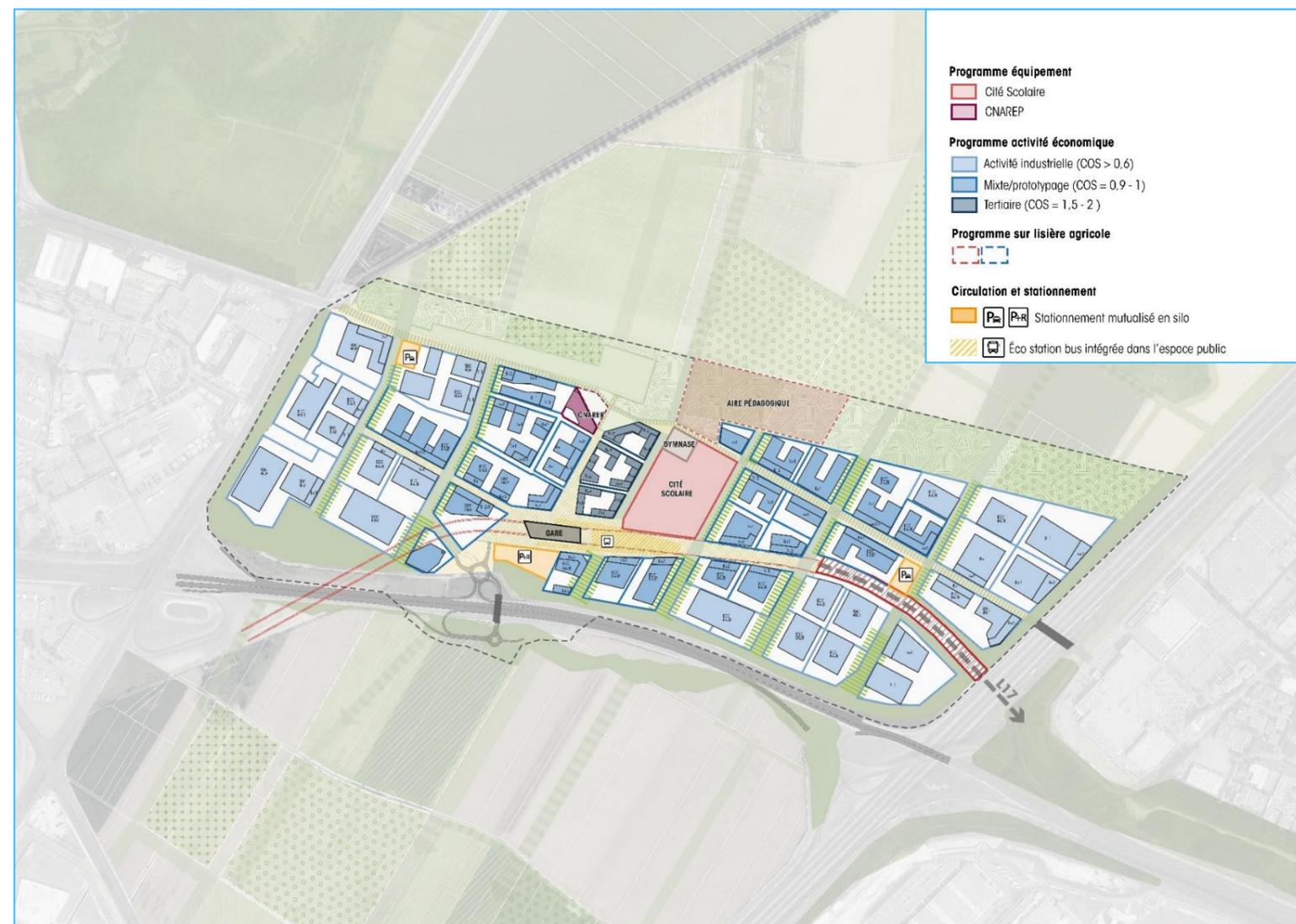


Figure 21 : Plan du bâti des lots privés au stade du plan guide d'aménagement (Source : HDZ)

Le projet prévoit l'aménagement des surfaces suivantes :

- 30 000 m² SDP dédiée à des équipements :
 - Cité Scolaire Internationale (CSI) ;
 - Equipements sportifs (gymnase) ;
 - Equipement culturel (Centre National des Arts de la Rue et de l'Espace Public - CNAREP).
- 497 000 m² SDP dédiée à des programmes d'activité ;
- 41 000 m² SDP dédiée à de l'hôtellerie, des bureaux et des services ;
- 2 500 m² SDP de commerces.

A ces programmes s'ajoute la réalisation de parkings silos (dont un P+R) d'une surface prévisionnelle de 54 000 m² SDP.

Les lots cessibles représentent donc 64 ha :

- Avec 3,7 ha pour la Cité scolaire à vocation internationale ;
- 0,4 ha pour le CNAREP ;
- 59,9 ha pour les programmes économiques.

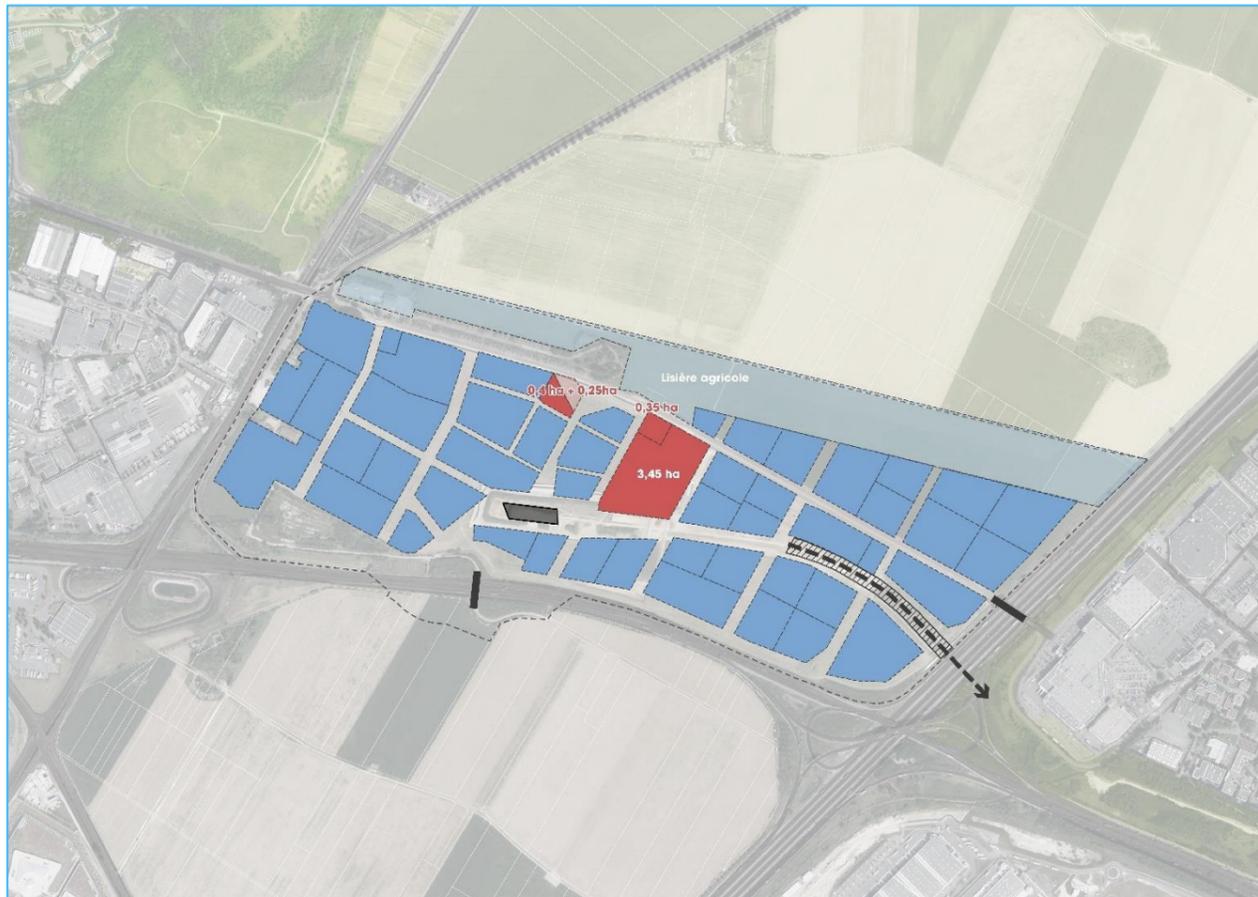


Figure 22 : Plan des lots cessibles (Source : HDZ)

3.1.3 LES GRANDS LIEUX

3.1.3.1 INSTALLER LES GRANDS LIEUX AUX ABORDS DE LA GARE

Le projet proposera deux espaces publics complémentaires et faire le lien entre les dimensions métropolitaines et locales, tout en activant le cœur de quartier.

La lisière augmentée

La lisière augmentée est le support événementiel et la vitrine des activités productives de la lisière agricole. L'objectif sera de développer une dimension plus locale, en lien avec l'axe modes doux intercommunal :

- Lieu de destination ;
- Espace polyvalent, au service des équipements ;
- Site démonstrateur, pédagogique (événements CNAREP, marché de producteurs...), transition vers l'agriculture.

Le parvis gare

Le parvis de la gare est le support d'une intermodalité efficace. L'objectif est d'affirmer une dimension métropolitaine liée à la gare :

- Intermodalité ;
- Services de proximité ;
- Adresse du nouveau quartier d'activités.

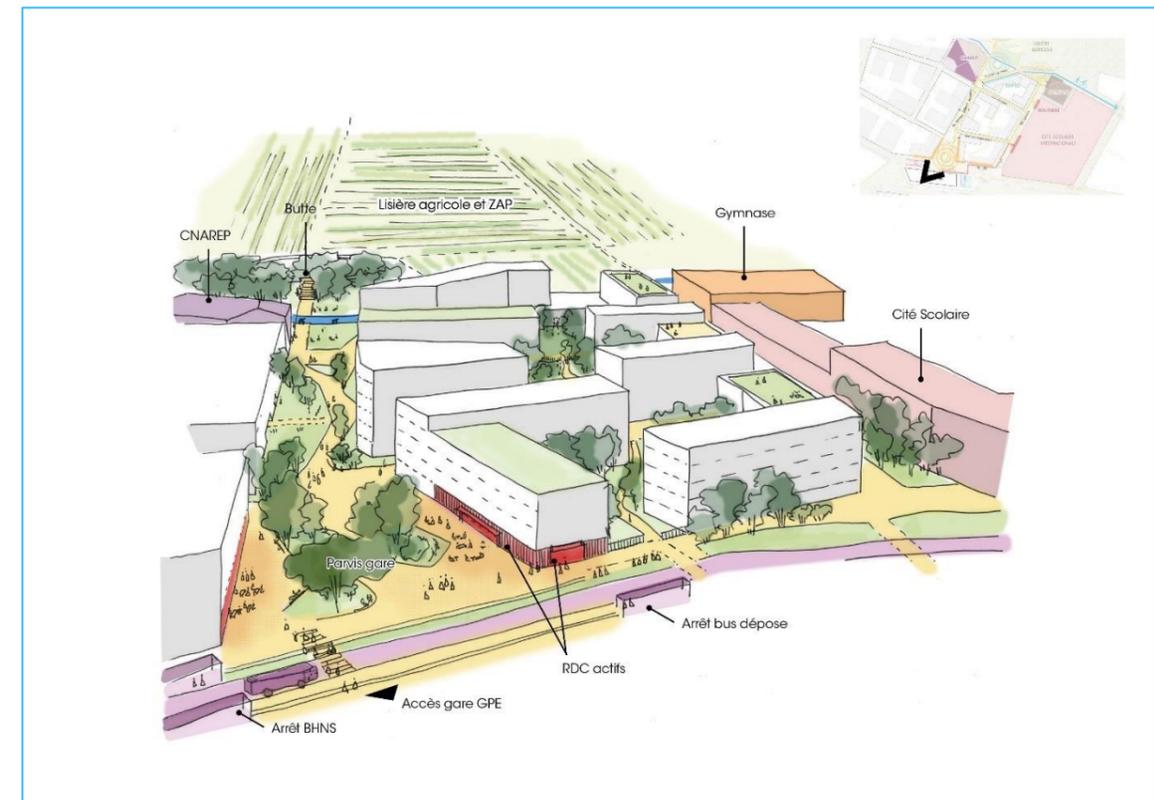


Figure 23 : Axonométrie secteur central - 1/2 (Source : HDZ)

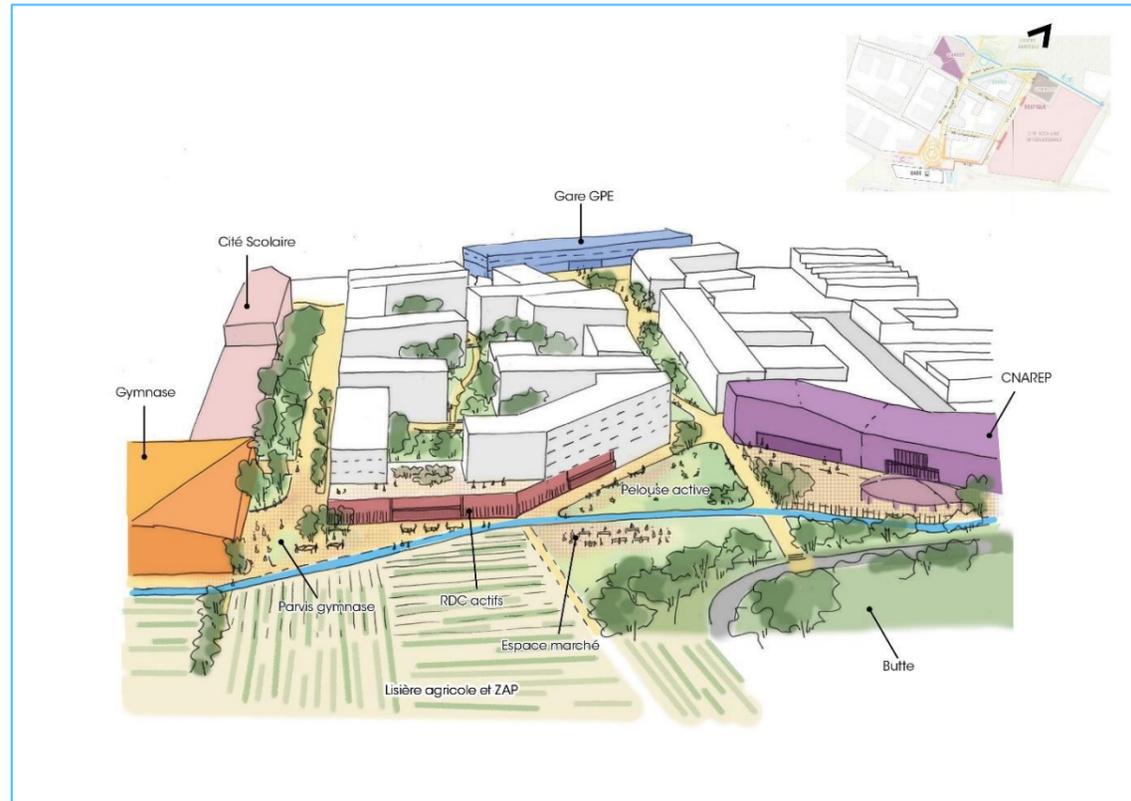


Figure 24 : Axonométrie secteur central – 2/2 (Source : HDZ)

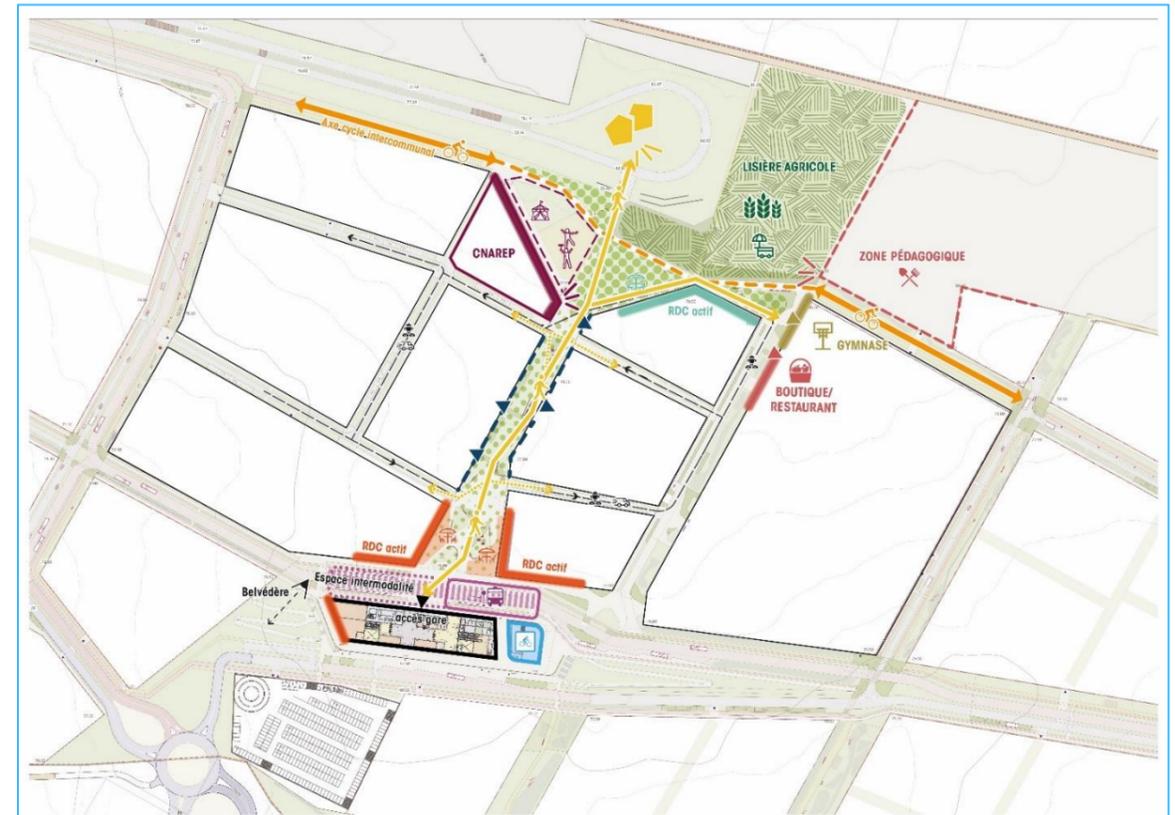


Figure 25 : Représentation de la synergie créée aux abords des espaces publics - 1/2 (Source : HDZ)

Le projet a pour ambition de réunir les conditions pour encourager une véritable synergie programmatique, mise en tension par les deux espaces publics. Les éléments contribuant à cette synergie sont :

- La proximité des programmes ;
- La qualité d'aménagement des espaces publics attenants ;
- La continuité des parcours modes actifs ;
- Les deux polarités aux ambiances marquées : un place « minérale » pour le parvis de la gare et une place « végétale » pour la lisière augmentée ;
- La continuité de l'ambiance végétale et de la canopée ;
- La variation des matérialités de sols, des usages...

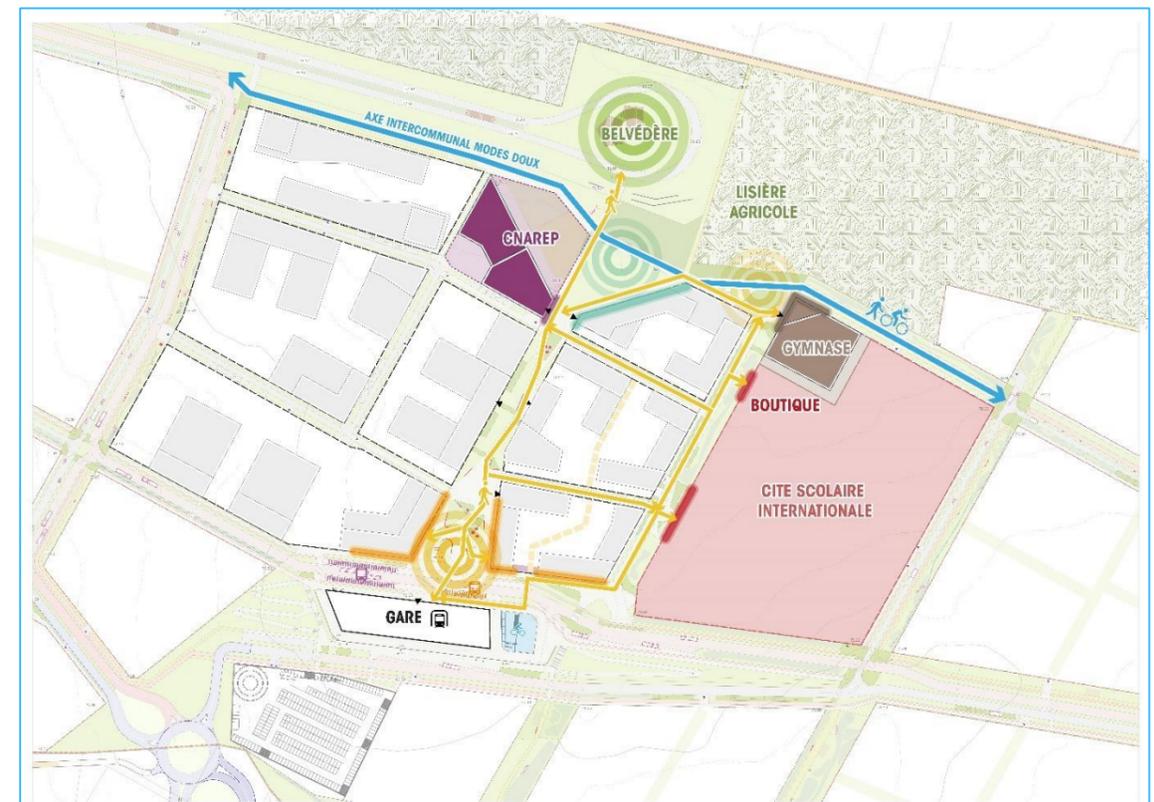


Figure 26 : Représentation de la synergie créée aux abords des deux espaces publics – 2/2 (Source : HDZ)

3.1.3.2 FOCUS SUR LE PARVIS GARE : FAIRE CENTRALITE, FAIRE IDENTITE

Les besoins fonctionnels d'intermodalité devront être assurés par le projet.

Différents postes à quais bus pour les BHNS seront mis en place. De plus, 340 places de stationnements vélos (110 places en consigne sécurisée et 230 places en libre accès couvert) seront situées dans une isochrone de 70 m autour de l'accès gare.

Ces espaces de stationnement seront associés à des espaces libres pour accompagner les rez-de-chaussée actifs et les espaces plantés de pause et de confort d'ombrage.

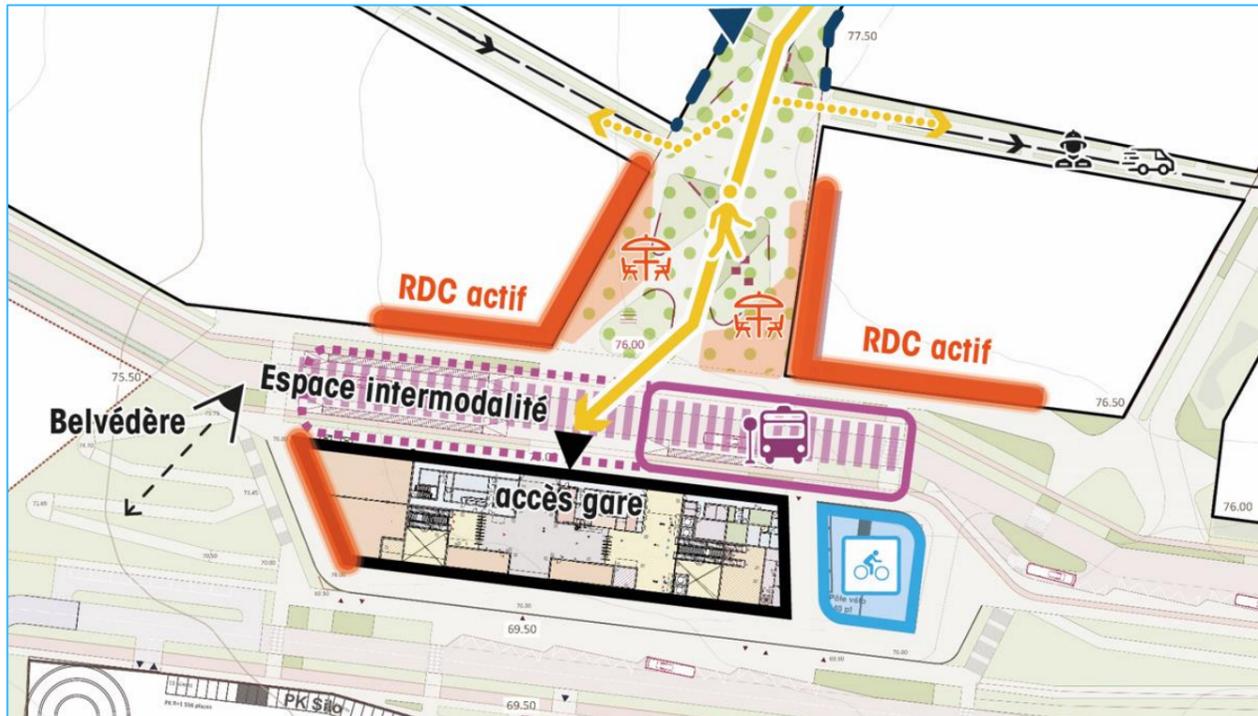


Figure 27 : Focus sur le parvis Gare (Source : HDZ)

Le parvis Gare aura plusieurs objectifs, comme :

- Assurer les fonctions multimodales ;



- Une perméabilité des sols à rechercher dès que possible ;



- Des espaces pour les occupations liées aux rez-de-chaussée actifs ;



- Un sol relativement libre pour des déplacements piétons efficaces ;



- Des espaces de pause agréables et ombragés ;



- Un gradient végétal très important, en particulier à niveau de la canopée.



3.1.3.3 FOCUS LISIERE AUGMENTEE

Les équipements créés dans le cadre du projet seront ouverts sur la lisière agricole :

- Le CNAREP : un espace extérieur de 3 000 m² dédié aux besoins de l'équipement ;
- La Cité scolaire à vocation internationale : un équipement activateur de la lisière agricole.

Des porteurs de projet seront implantés directement au droit de la lisière agricole.

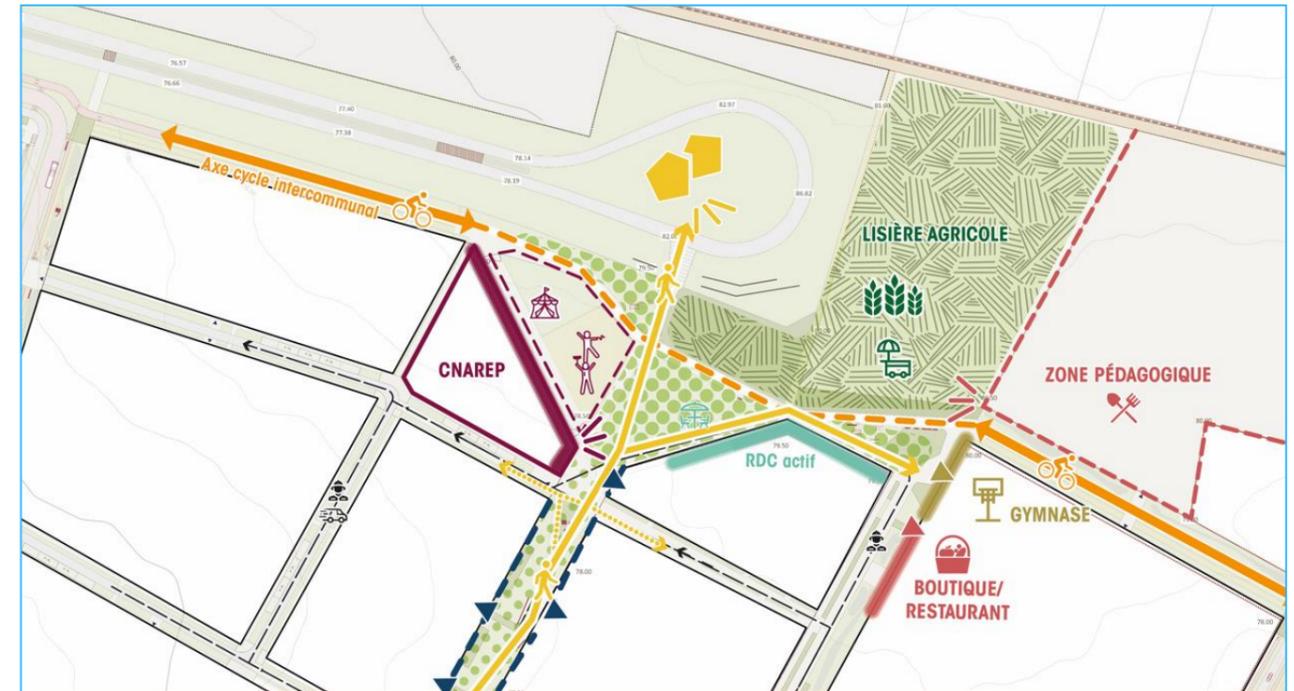


Figure 28 Focus sur la lisière augmentée (Source : HDZ)

L'occupation temporaire sera libre ou en lien avec les équipements porteurs de projet.



Les espaces seront des lieux de transition entre urbain et rural.



La perméabilité des sols et la forte présence de végétal seront favorisées dans le cadre du projet.



De plus, ces espaces seront ouverts vers le paysage agricole.



3.1.4 LE POLE MULTIMODAL

3.1.4.1 LA GARE COMME INTRANT A LA REFLEXION

— Au Nord, en point haut

- Un parvis large en lien avec l'entrée principale de la gare, support des fonctions d'intermodalité (bus BHNS, vélo...);
- Une accroche les rez-de-chaussée actifs des lots privés.

— Au Sud, en point bas

- Une insertion du bâti qui ne grève pas les vues vers le grand paysage depuis le belvédère de la gare ;
- Un traitement soigné de la cinquième façade : toiture végétalisées, équipée de terrains sportifs, accessible depuis le belvédère de la gare... ;
- Un accès efficace pour les véhicules motorisés : accès P+R, dépose minute...

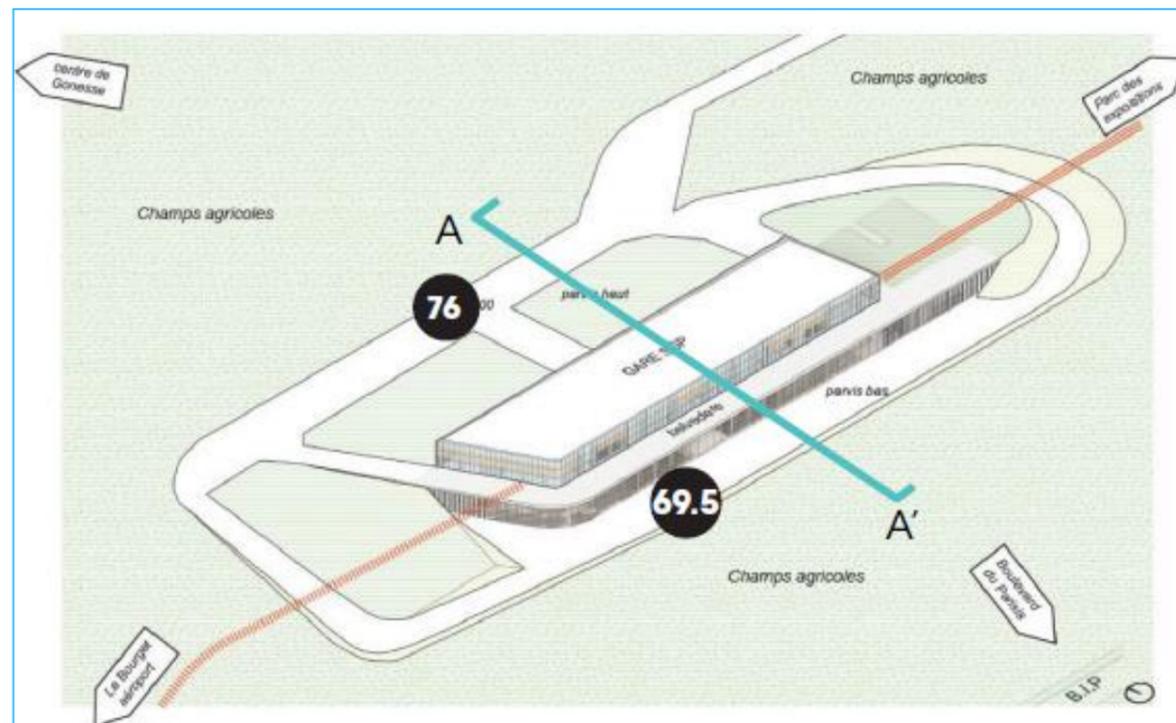


Figure 29 : Axonométrie contextuelle de la Gare, SGP et Atelier Novembre 2019 (Source : HDZ 2023)

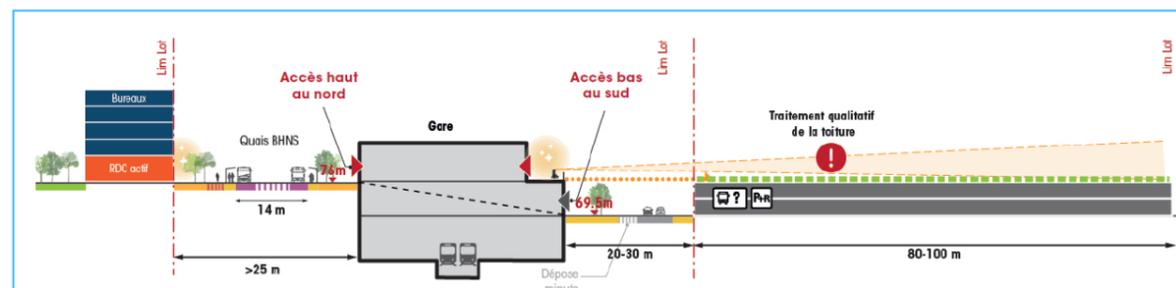


Figure 30 : Coupe AA' de principe pour l'insertion dans le projet urbain (Source : HDZ 2023)

3.1.5 LES EQUIPEMENTS ET AUTRES PROGRAMMES CONNUS

3.1.5.1 AMBITIONS POUR LES PROGRAMMES BATIS

Les ambitions pour les programmes bâtis sont les suivantes :

- Valoriser les locomotives économiques qui animent le projet ;
- Sélectionner les programmes attendus sur le site ;
- Encadrer les porteurs de projets sélectionnés suivant les enjeux de :
 - Sobriété foncière : recherche de compacité des programmes ;
 - Mutualisation des fonctions : optimisation de l'écosystème ;
 - Animation / Activation de l'espace public : chronotopie, par le biais des usages communs ;
 - Exemplarité à l'échelle de l'ilot / de l'équipement : gestion du stationnement, pleine terre, etc. ;
- Rendre possible dans une certaine mesure l'accueil de programmes complémentaires à la filière bioéconomie.

3.1.5.2 LES DIFFERENTS PROGRAMMES

3.1.5.2.1 La cité scolaire à vocation internationale

L'Etat, représenté par les Ministères de l'Education Nationale et de l'Agriculture, a décidé la création d'une Cité Scolaire à vocation Internationale sur le territoire de la commune de Gonesse. L'opération s'inscrit dans la série de mesures annoncées par le Premier Ministre Jean Castex dans le cadre du Plan Val d'Oise, visant à redynamiser l'Est du département. L'opération répond, pour la Région et pour le département du Val d'Oise, au besoin de créer sur le secteur une Cité Scolaire de 1 715 places en lycée et 600 places en collège. La Région Ile-de-France est Maître d'ouvrage de l'opération.

La nouvelle Cité scolaire à vocation internationale est programmée pour l'enseignement général, technologique et professionnel. 1 085 lycéens seront en filières général et technologique, 318 lycéens en filière professionnelle relevant du ministère de l'agriculture (agronomie, agriculture, bio-industrie, horticulture, etc.) et 318 lycéens en filière professionnelle relevant du ministère de l'éducation nationale (restauration, hôtellerie, cuisine, etc.).

— Contexte

Localisée sur la commune de Gonesse, l'opération, inscrite dans le plan d'actions pour le Val d'Oise dit « trajectoire de confiance », revêt une ambition sociale et scolaire forte.

D'un point de vue démographique et sociologique le territoire est marqué par la jeunesse de sa population et les difficultés sociales. On y enregistre par ailleurs une forte pression démographique ayant pour conséquence un besoin de places d'enseignement supplémentaires.

Dans ce contexte, la cité scolaire à vocation internationale a été pensée comme une structure d'excellence dédiée au parcours du jeune, de l'enseignement secondaire au post-bac, combinant une ouverture internationale et une insertion réussie, en cohérence avec son environnement économique.

Ainsi, des formations de l'Education Nationale et de l'Agriculture, tournées vers les métiers de la production agricole et de la restauration sont proposées, avec le postulat d'offrir des formations « de la fourche à la fourchette ».

Par ailleurs, l'ouverture internationale s'incarnera par le développement des parcours linguistiques du collège jusqu'au post bac. Elle se traduira notamment pour les formations par la possibilité de suivre certains cours dans une langue étrangère et par un accompagnement renforcé dans le cadre de l'internat de la réussite.

Les thématiques des formations retenues, en lien avec celles du futur campus, permettront d'établir des continuités entre enseignements secondaire et supérieur et de favoriser le lien avec les acteurs et les besoins économiques du secteur.

La cité scolaire à vocation internationale est un ensemble rassemblant les équipements suivants :

- Un collège de capacité 600 ;
- Un lycée polyvalent général technologique et professionnel de 1 715 places ;
- Un internat d'excellence de 200 places, ouvert aux post-bac, lycéens et aux collégiens ;
- Une plaine pédagogique pour l'enseignement agricole.

L'objectif de livraison attendu est de permettre une ouverture de la Cité scolaire à vocation internationale à la rentrée de septembre 2028.

Localisation et accès

Le terrain envisagé est situé à la lisière nord de la ZAC, à la hauteur du chemin de Gonesse à Villepinte, à 20 minutes à pied du centre-ville de Gonesse.

Face à la Zone Agricole Protégée au nord, il sera à environ 5 minutes à pied de la future gare du GPE positionnée au Sud.

D'une superficie de 4 ha, le terrain de la Cité scolaire à vocation internationale sera complété par un terrain de 5 ha réservé à la plaine pédagogique agricole de l'établissement.

A ce jour, le terrain est accessible depuis deux arrêts de bus : un arrêt situé à environ 10 minutes à pied (arrêt lignes 22 et 27 « Triangle de Gonesse / Patte d'Oie ») et un arrêt situé à environ 15 minutes à pied (arrêt ligne BHNS6 n°20 « Fontaine Cypierre »). Ces arrêts permettent de rejoindre la gare de « Villiers-le-Bel - Gonesse – Arnouville » du RER D7.

L'itinéraire actuel du BHNS n°20 passant sur la partie nord de la ZAC sera remanié. Une nouvelle ligne sera créée (MOA du CD95) ainsi que des points d'accès au Triangle Nord (MOA CD95).

L'ouverture de la gare du Grand Paris express est programmée pour 2028.

Effectifs concernés

Plus de 2 500 personnes pourront fréquenter chaque jour l'établissement.

Parmi les élèves, 200 seront internes et plus de 2 000 seront susceptibles de prendre leur repas sur place.

Tableau 1 : Hypothèse des effectifs concernées par le projet de la Cité Scolaire à vocation Internationale (Source : Région Ile-de-France)

Plus de 2 600 personnes pourront fréquenter chaque jour l'établissement.

Parmi les élèves, 200 seront internes et plus de 2 000 seront susceptibles de prendre leur repas sur place.

| | |
|--|-------------|
| Elèves | 2315 |
| Lycée | 1715 |
| Collège | 600 |
| Administration Générale | 26 |
| Enseignement / Documentation | 254 |
| Vie scolaire Encadrement | 27 |
| Médico-social | 9 |
| Accueil, entretien, restauration, maintenance | 28 |
| Laboratoire | 4 |
| Informatique | 1 |
| Assistant de Langues / Artiste / Internat | 15 |
| TOTAL GENERAL | 2679 |

Les entités fonctionnelles

L'établissement est composé des entités fonctionnelles suivantes :

- L'Externat, regroupe l'ensemble des fonctions d'enseignement et celles nécessaires à la vie scolaire, à l'administration, à la logistique de l'établissement y compris la demi-pension. Il regroupe un ensemble de locaux bâtis et d'espaces extérieurs ;
- L'Internat est réservé aux 200 élèves hébergés sur place. Les locaux nécessaires sont regroupés au sein d'un même bâtiment fonctionnant de manière indépendante du reste de l'établissement ;
- Les logements de fonction, partie intégrante de la Cité scolaire à vocation internationale, qui ont vocation à loger sur place certains personnels de l'établissement. Ils constituent une entité autonome par rapport à l'externat et disposent de places de stationnement dédiées.

L'établissement offre par ailleurs la particularité d'intégrer une exploitation agricole relevant l'enseignement technologique et professionnel dont les besoins sont comptabilisés dans le tableau de surface. Cette exploitation sera localisée sur un terrain de 5 ha.

Tableau 2 : Tableau des surfaces utiles – Cité Scolaire à vocation Internationale (Source : Région Ile-de-France)

| | |
|---|-----------------------------|
| Enseignement | 11 513 m² |
| 1A Enseignement général | 3 680 m ² |
| 1B Enseignement scientifique | 2 585 m ² |
| 1C Enseignement artistique | 306 m ² |
| 1D Enseignement technologique Services | 89 m ² |
| 1E Enseignement technologique Production | 3 406 m ² |
| 1F Enseignement sportif | 1 447 m ² |
| Vie scolaire et sociale | 3 216 m² |
| 2A Centre de Documentation et d'Information | 695 m ² |
| 2B Locaux d'accueil | 809 m ² |
| 2C Vie scolaire Professeurs | 514 m ² |
| 2D Vie scolaire Encadrement | 653 m ² |
| 2E Vie scolaire Elèves | 380 m ² |
| 2F Service médico-social | 165 m ² |
| Administration et logistique | 1 772 m² |
| 3A Administration générale | 525 m ² |
| 3B Service entretien et maintenance | 540 m ² |
| 3C Locaux transversaux généraux | 707 m ² |
| Services d'hébergement | 7 428 m² |
| 4A Demi-pension | 2 210 m ² |
| 4B Internat | 3 559 m ² |
| 4C Logements | 1 659 m ² |
| Surfaces utiles | 23 929 m² |
| Autres surfaces | 61 382 m² |
| 6A Annexes bâties | 1 948,5 m ² |
| 6B Aires extérieures | 59 433,5 m ² |
| Autres surfaces | 61 382 m² |

● Mobilité et stationnement

L'équipement représentera une interface active avec la lisière agricole. En effet, le positionnement de la plaine pédagogique permettra de faire le lien entre les programmes bâtis de la Cité Scolaire et la zone agricole au Nord. Une traversée sécurisée de l'axe Est-Ouest sera prévue pour faire le lien entre Cité Scolaire et la lisière pédagogique.

L'offre de stationnement sera déportée et mutualisée avec d'autres programmes. Elle sera adaptée aux besoins en stationnement (partiellement déportée et mutualisée avec d'autres programmes) du personnel de la Cité Scolaire, avec :

- Le nombre de places de stationnement situées dans l'enceinte de la Cité Scolaire réduit au strict minimum, avec pour seul usage : établissement, internat, boutiques et restaurants ouverts au public, véhicules de service, les stationnements PMR et les logements de fonction.

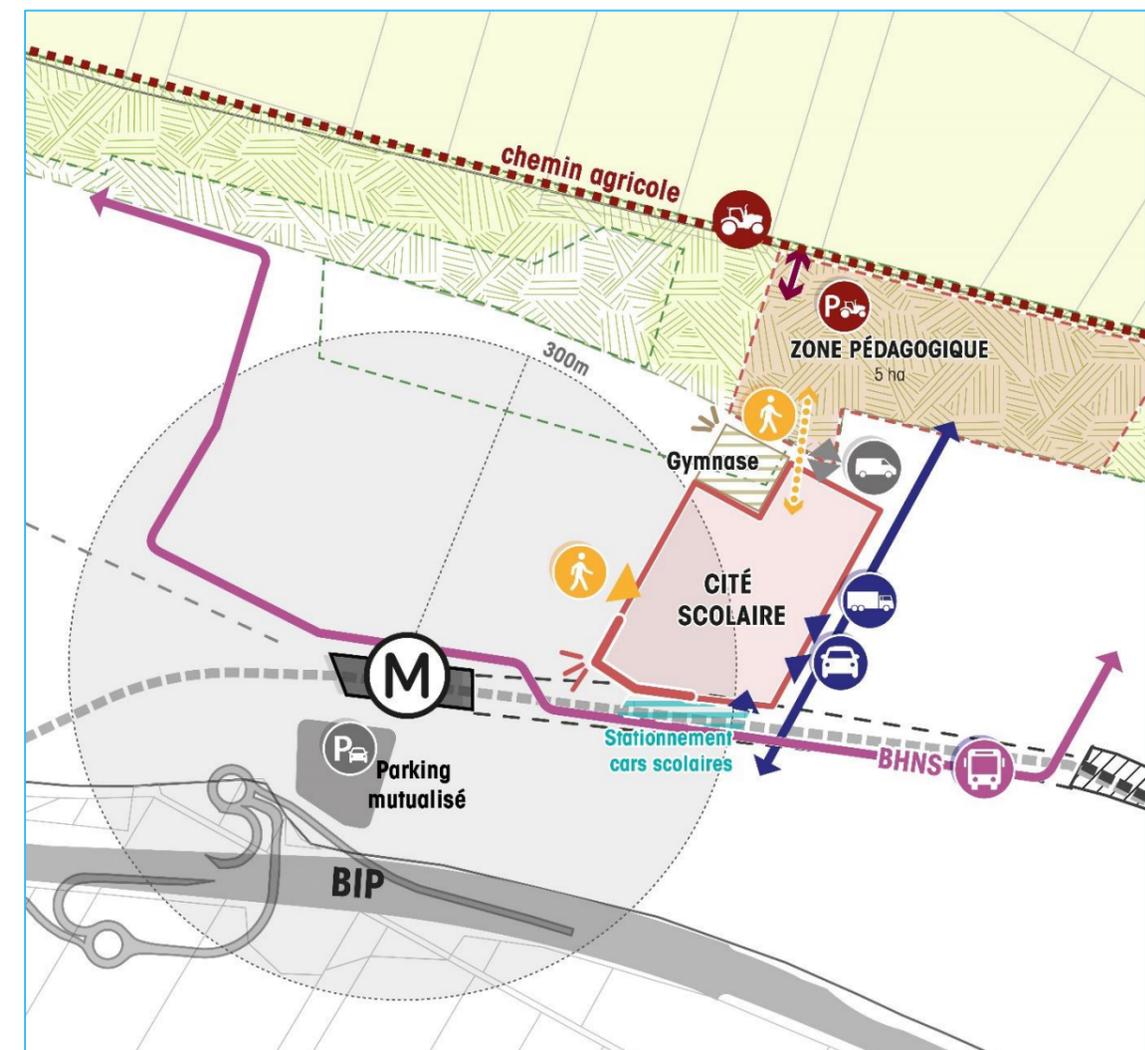


Figure 31 : Localisation de la Cité Scolaire à vocation Internationale (Source : HDZ)

3.1.5.2.2 Gymnase

Contexte

Dans le cadre de la réalisation de Cité scolaire à vocation internationale, l'ensemble des partenaires souhaite offrir des conditions favorables à la pratique sportive. Ainsi, outre les équipements déjà implantés au sein de la Cité scolaire, la Communauté d'Agglomération porte la construction d'un complexe sportif permettant la pratique des sports collectifs pour l'ensemble des collégiens et lycéens. Le gymnase sera quasi exclusivement à destination de la Cité Scolaire.

D'une façon générale, le concepteur pour l'élaboration de son projet devra veiller tout particulièrement à :

- Permettre à la communauté scolaire et à d'autres publics d'apprécier et de s'approprier les lieux ;
- Dimensionner les locaux et le mobilier pour les nouvelles générations ;
- Prévoir les réseaux et accès nécessaires à l'usage des nouvelles technologies ;
- Offrir une liaison aisée entre la Cité Scolaire et l'équipement ;
- Permettre au quotidien un entretien et une maintenance aisée des locaux.

Programmation

Un premier mail des services de la région le 25 juillet 2023 établissait un besoin minimal :

- Le besoin relatif à la cité scolaire est d'une salle multisports de 26,3 x 44 m pour la pratique sportive du handball, basket, volley, badminton (avec tracés, ancrages, fourreaux ; tracés des terrains également en transversal), avec un rideau de séparation permettant de diviser la salle en deux et avec une zone d'assise pour les élèves (type gradines) ;
- En complément à la salle multisports, pour plus de confort, il est proposé un plateau extérieur terrain multisports de type C (44 m x 24 m) permettant la pratique du hand-ball, basket-ball, volley-ball, tennis et badminton ou d'une salle d'EPS semi-spécialisée selon les propositions du SNEP ;
- Les locaux annexes pour le fonctionnement des espaces sportifs sont à prévoir : les vestiaires douches sanitaires F/G pour la salle multisports ; les vestiaires douches sanitaires F/G pour le plateau extérieur ou la salle semi-spécialisée, 1 réserve de matériel par équipement sportif (réserve salle, réserve terrain extérieur ou salle semi-spécialisée) 1 bureau-vestiaires / sanitaires-douches professeurs.

Insertion spatiale

Une insertion spatiale ciblée préférentiellement à l'intérieur du lot de la Cité Scolaire avec :

- Un adressage sur l'espace public pour rendre possible l'utilisation du gymnase par d'autres usagers ;
- Une insertion en partie Nord-Ouest de la Cité Scolaire en accroche avec l'écosystème d'équipement développé sur ce secteur.

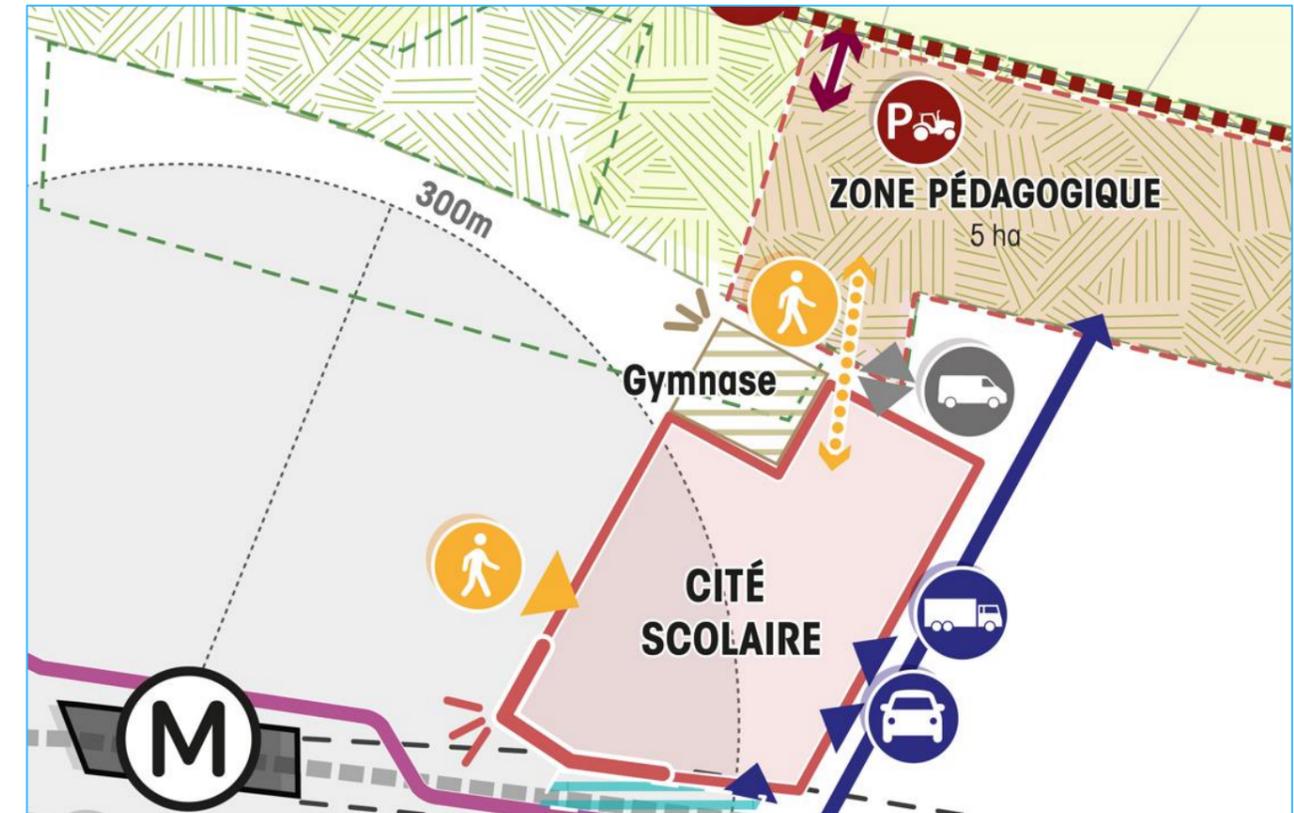


Figure 32 : Localisation du Gymnase (Source : HDZ)



Figure 33 : Images projectives du gymnase (Source : HDZ)

3.1.5.2.3 Centres Nationaux des Arts de la Rue et de l'Espace Public (CNAREP)

L'Ile-de-France souffrant de ne pas disposer d'un CNAREP à la dimension des enjeux de la région capitale, la Région et la DRAC ont à plusieurs reprises manifesté leur souhait de réaliser un projet de CNAREP dans l'Est du Val-d'Oise en sanctuarisant des sommes dédiées dans leur budget respectifs au Contrat de plan Etat-Région (5 M euros pour la Région et 2,6 M d'euros pour la DRAC).

Face à cet enjeu culturel majeur, le président de la CARPF et le vice-président en charge de la culture et du patrimoine ont confirmé le 18 novembre à l'occasion du comité de pilotage du CNAREP organisé au Conseil Régional, le souhait de la collectivité de conserver le CNAREP dans l'est du Val-d'Oise et à Gonesse en particulier.

Ils ont affirmé que la construction d'un tel équipement structurant sur le territoire intercommunal offrirait des perspectives nouvelles sur le plan du développement et du rayonnement culturel et s'inscrirait dans la dynamique initiée dans l'est du Val-d'Oise et le Triangle de Gonesse par le Premier Ministre.

Ainsi, la CARPF s'est engagée auprès de ses partenaires à assurer la maîtrise d'ouvrage pour la construction du futur équipement qui sera construit à Gonesse.

Contexte

Au niveau national, 14 structures sont reconnues Centres Nationaux des Arts de la Rue et de l'Espace Public (CNAREP).

Les missions des centres nationaux s'organisent autour de trois fonctions principales :

- La création et la production ;
- La diffusion et les actions envers les publics ;
- Un rôle professionnel de référence et d'expertise.

L'Ile-de-France bénéficie d'un seul CNAREP, reconnu en tant que tel par les institutions : Le Moulin Fondu, dirigé par une équipe de création artistique : la Compagnie Oposito installée à Garges-lès-Gonesse depuis 2017.

Depuis 30 ans qu'elle existe, la Compagnie Oposito a articulé son travail autour de 4 axes essentiels :

- La création de spectacles, avec vingt spectacles créés et joués dans le monde entier ;
- La création d'événements monumentaux en France, en Europe, en Afrique et en Asie, et de nombreuses fêtes urbaines ;
- La conception, la définition et l'animation des Centres Nationaux des Arts de la Rue et, dans ce cadre, la direction du Moulin Fondu ;
- La création de festivals dédiés aux arts de la rue « Grains de Folie » à Brest, les « Rencontres d'ici et d'ailleurs » à Noisy-le-Sec puis à Garges-lès-Gonesse depuis 2016 et « PRIMO » sur le territoire de Roissy Pays de France conçu en partenariat avec la communauté d'agglomération depuis 2019.

Emplacement

Le programme sera composé d'espaces bâtis et d'espaces extérieurs aux surfaces équivalentes.

L'insertion spatiale sera en interface avec la lisière agricole.

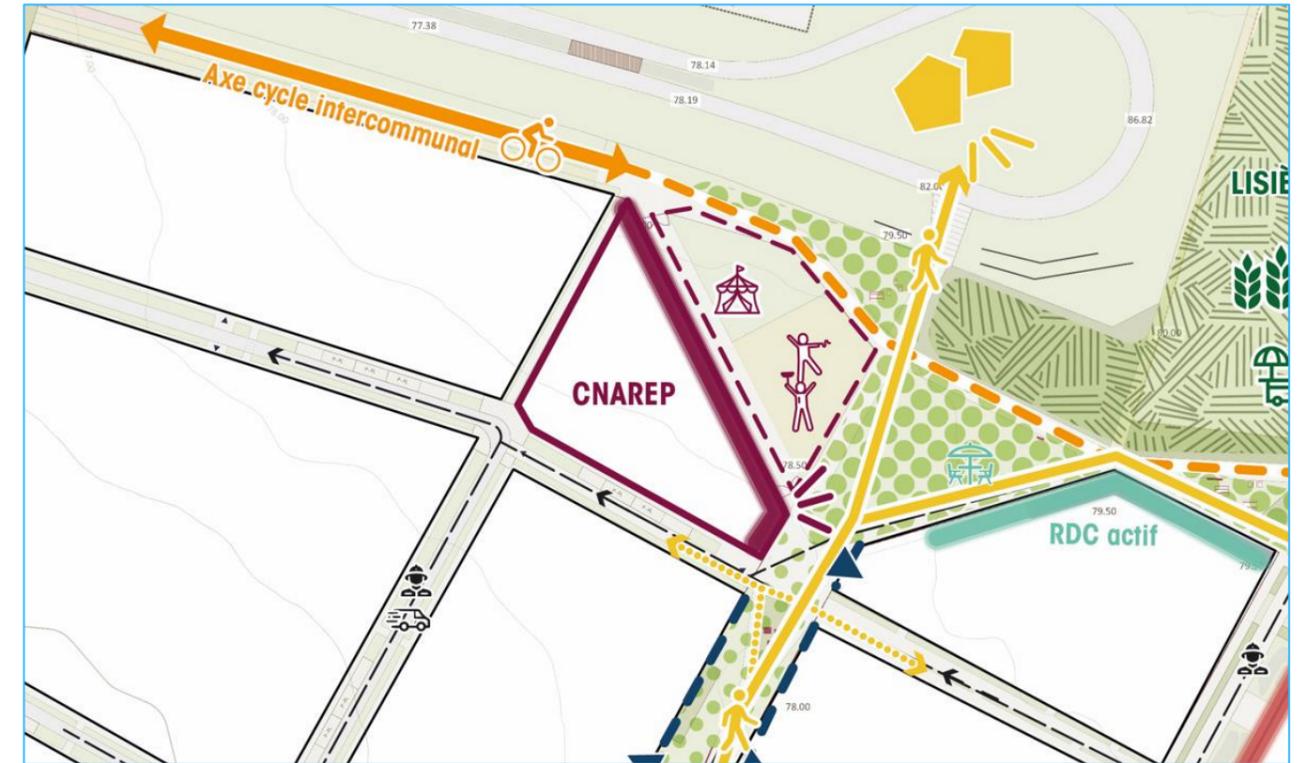


Figure 34 : Localisation du CNAREP (Source : HDZ)



Figure 35 : Images projectives du CNAREP (Source : HDZ)

● **Le programme**

Le détail des surfaces est présenté ci-dessous :

ESPACES INTÉRIEURS

| | |
|--------------------------------------|----------------------------|
| Accueil | 298 |
| Espaces de répétition | 820 |
| Ateliers de construction et stockage | 800 |
| Secteur costumes | 203 |
| Administration | 287 |
| Résidences | 214 |
| Logistique | 30 |
| TOTAL | 2 652 m² |

ESPACES EXTÉRIEURS

| | |
|--|----------------------------|
| Accueil public et espaces dédiés aux sorties de résidences artistiques | 1 000 |
| Espace circulaire dédié aux spectacles déambulatoires | 500 |
| Espace Chapiteau | 1 000 |
| TOTAL | 2 500 m² |

Figure 36 : Synthèse des espaces intérieurs et extérieurs de la CNAREP (Source : HDZ)

Les espaces extérieurs et pavis seront clôturés.

L'accès poids-lourds et la gestion logistique sera réalisée à l'intérieur de l'ilot (y compris retournement des camions).

3.1.5.3 LES HYPOTHESES D'EMPLOIS DEFINIES A CE STADE DU PROJET

Les hypothèses d'emplois à terme pour le projet sont présentées ci-dessous, suivant la temporalité de mise en service des différents programmes. Le projet vise à implanter à terme (T3) 9 000 emplois sur site avec environ :

- 1 300 liés à l'activité industrielle ;
- 5 300 liés à l'activité mixte ;
- 2 150 liés aux bureaux ;
- 200 liés aux équipements ;
- 50 liés aux services.

En fonction des activités, les surfaces nécessaires seront différentes, avec notamment :

Tableau 3 : M² SDP moyen / poste (Source : HDZ)

| | |
|------------|------------------------------|
| tertiaire | 14 m ² sdp/poste |
| techtiaire | 25 m ² sdp/poste |
| service | 20 m ² sdp/poste |
| activité | 40 m ² sdp/poste |
| industrie | 125 m ² sdp/poste |
| hôtellerie | 80 m ² sdp/poste |
| formation | 200 m ² sdp/poste |

NB : Cette approche purement théorique considère le nombre d'emplois par établissement (et non le nombre d'emploi présent sur place quotidiennement). Par exemple, la programmation de bureaux ne tient pas compte du télétravail qui s'est fortement développée depuis 5 ans. Il faudrait appliquer une décote de 20 à 30 % pour tenir compte de ce changement des pratiques. De même, pour les équipements d'enseignement, où les professeurs et élèves ne seront pas présents sur site tous les jours. Pour la programmation industrielle, l'estimation des 1 300 emplois dépendra des filières et de la nature des activités choisies (notamment de la robotisation).

L'estimation des emplois des équipements s'est basée sur une moyenne constatée dans des projets récents d'établissement d'enseignement supérieur privé.

3.2 PHASAGE DES TRAVAUX

Les travaux seront réalisés sous quatre étapes.

● **Temps 0 : horizon 2028**

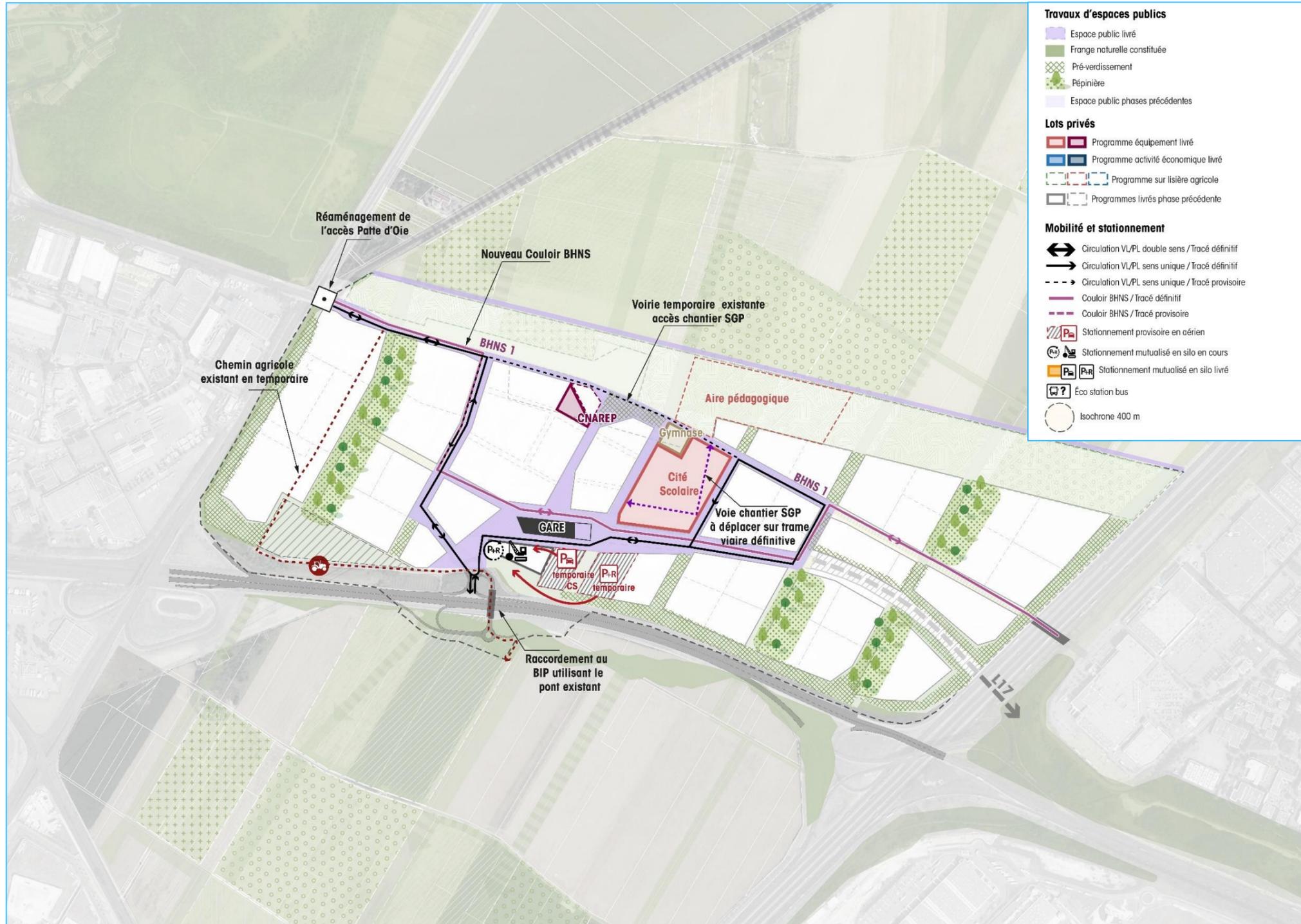


Figure 37 : Phasage des travaux – Temps 0 (Source : HDZ, 2024)

● Temps 1 : horizon 2030

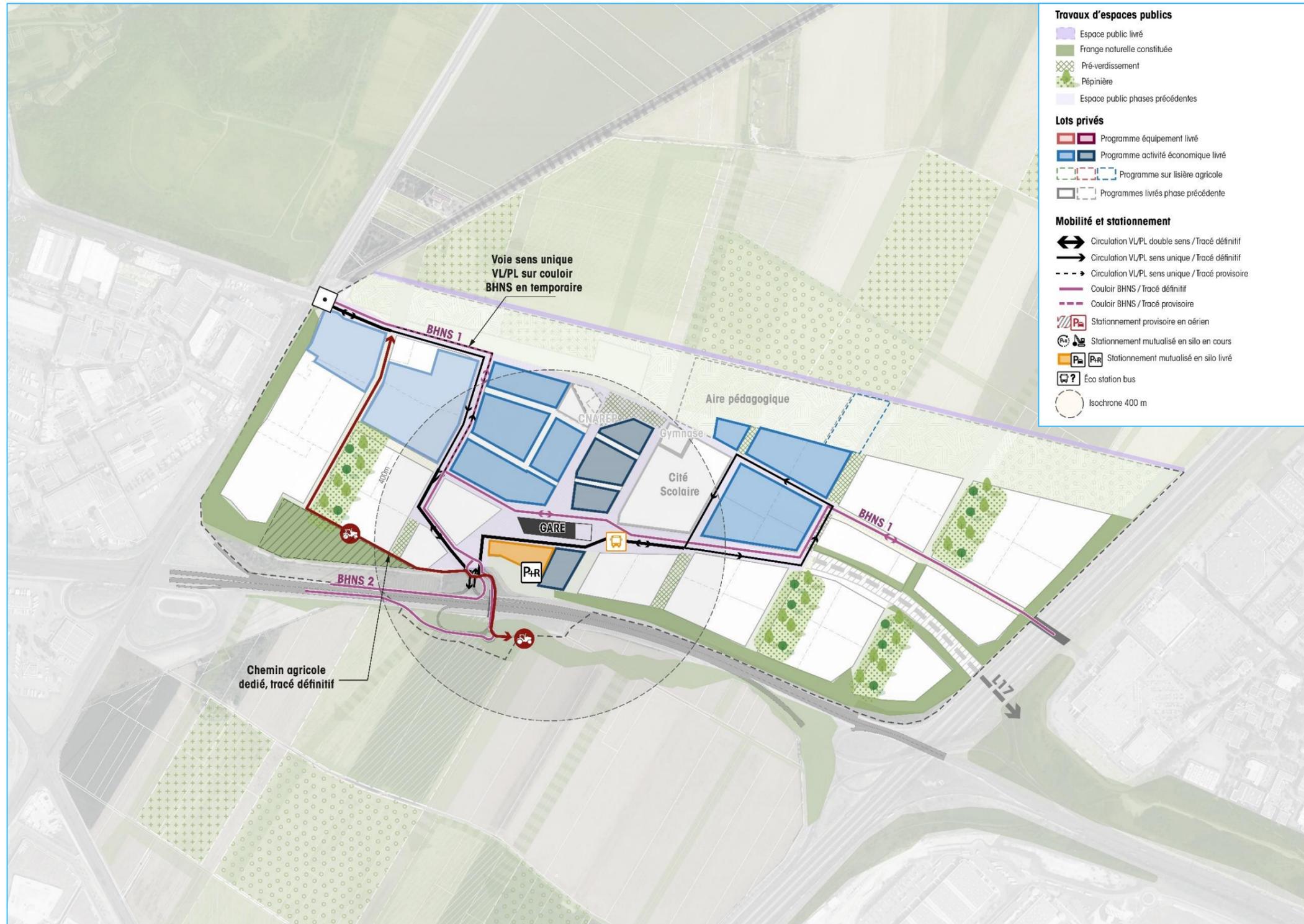


Figure 38 : Phasage des travaux – Temps 1 (Source : HDZ, 2024)

● Temps 2 : horizon 2035

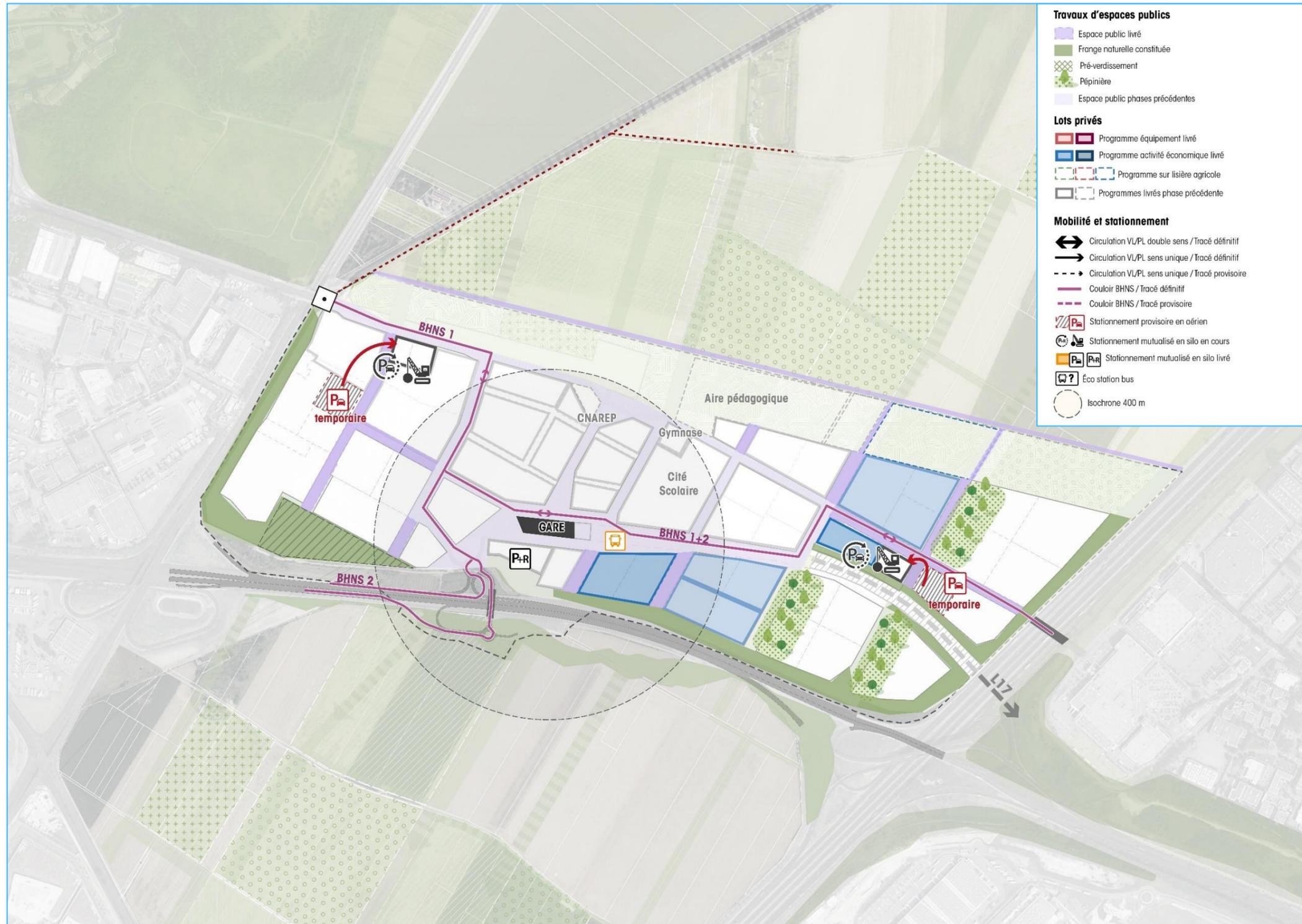


Figure 39 : Phasage des travaux – Temps 2 (Source : HDZ, 2024)

● Temps 3 : horizon 2040

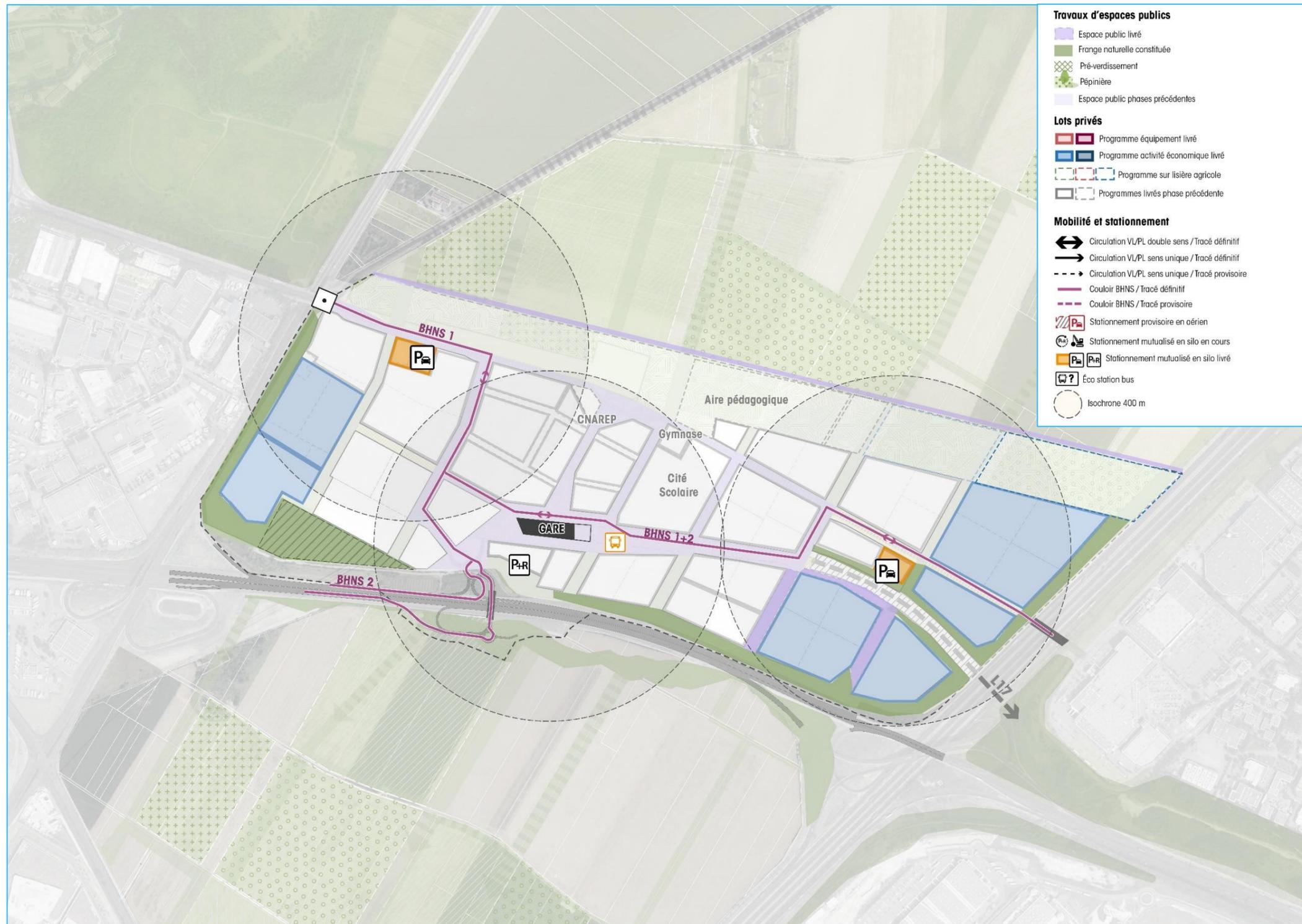


Figure 40 : Phasage des travaux – Temps 3 (Source : HDZ, 2024)

3.3 TRAME VIAIRE, MOBILITES ET STATIONNEMENT

3.3.1 SYNTHESE DES FONCTIONS CIRCULATIONS DE LA TRAME

La mobilité est au cœur des préoccupations de ce projet urbain. La cartographie ci-dessous représente les circulations réalisées au droit des futures voiries.

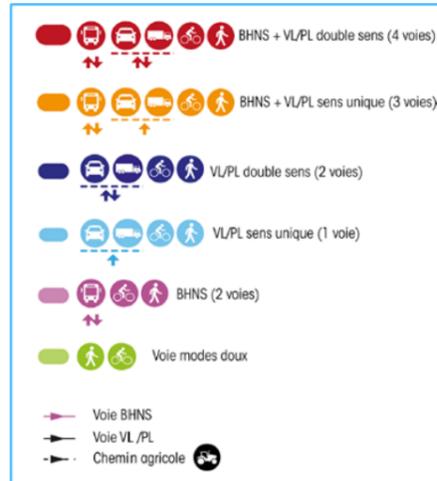


Figure 41 : Synthèse des fonctions circulation de la trame (Source : HDZ)

3.3.2 DES DIMENSIONNEMENT DIFFERENCIEES DE LA TRAME

Les dimensionnements différenciés propres à chaque voirie sont précisés ci-dessous.

- Des largeurs de profils entre 22 et 30 sur l'ensemble du site

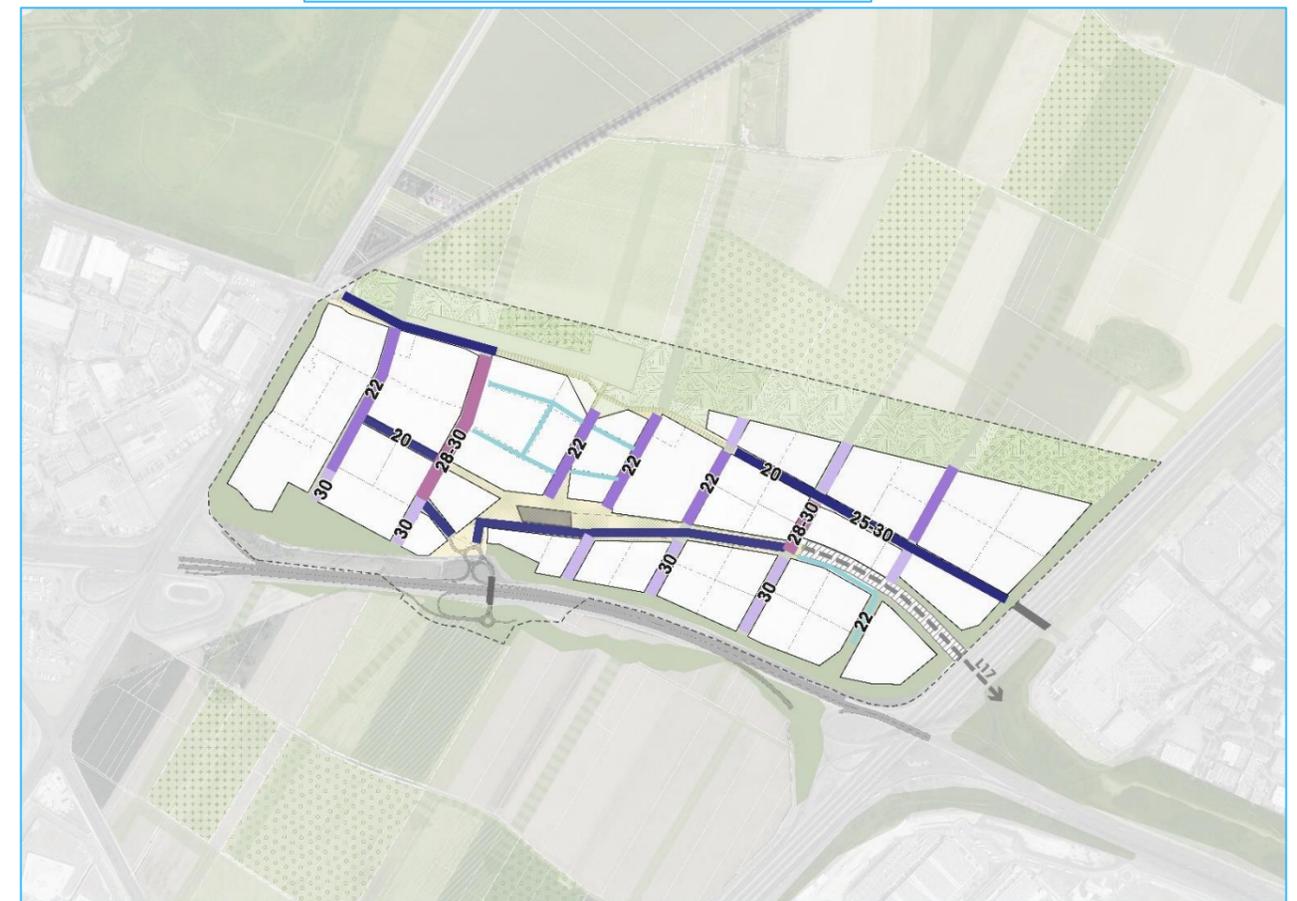
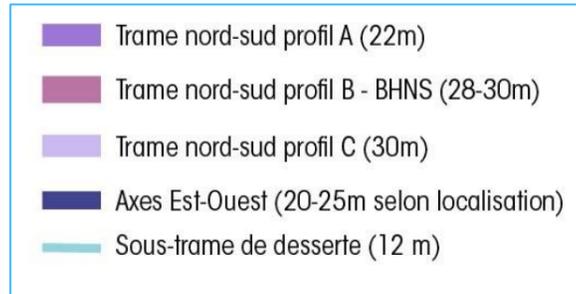


Figure 42 : Localisation des voiries aux largeurs de profils comprises entre 22 et 30 m (Source : HDZ)

● Trame Nord-Sud : l'Axe central, lien à la gare

La trame Nord-Sud tisse un lien entre deux polarités aux ambiances marquées :

- Des rez-de-chaussée de bâtiments actifs : extensions temporaires des magasins, terrasses de cafés et restaurant ;
- Des transitions dans la matérialité de sol : gradation dans la proportion de la minéralité ;
- Un cheminement sous couvert d'une canopée ;
- Espace de détente pour profiter de la connexion visuelle vers la lisière agricole d'un part et d'autre part vers la gare.

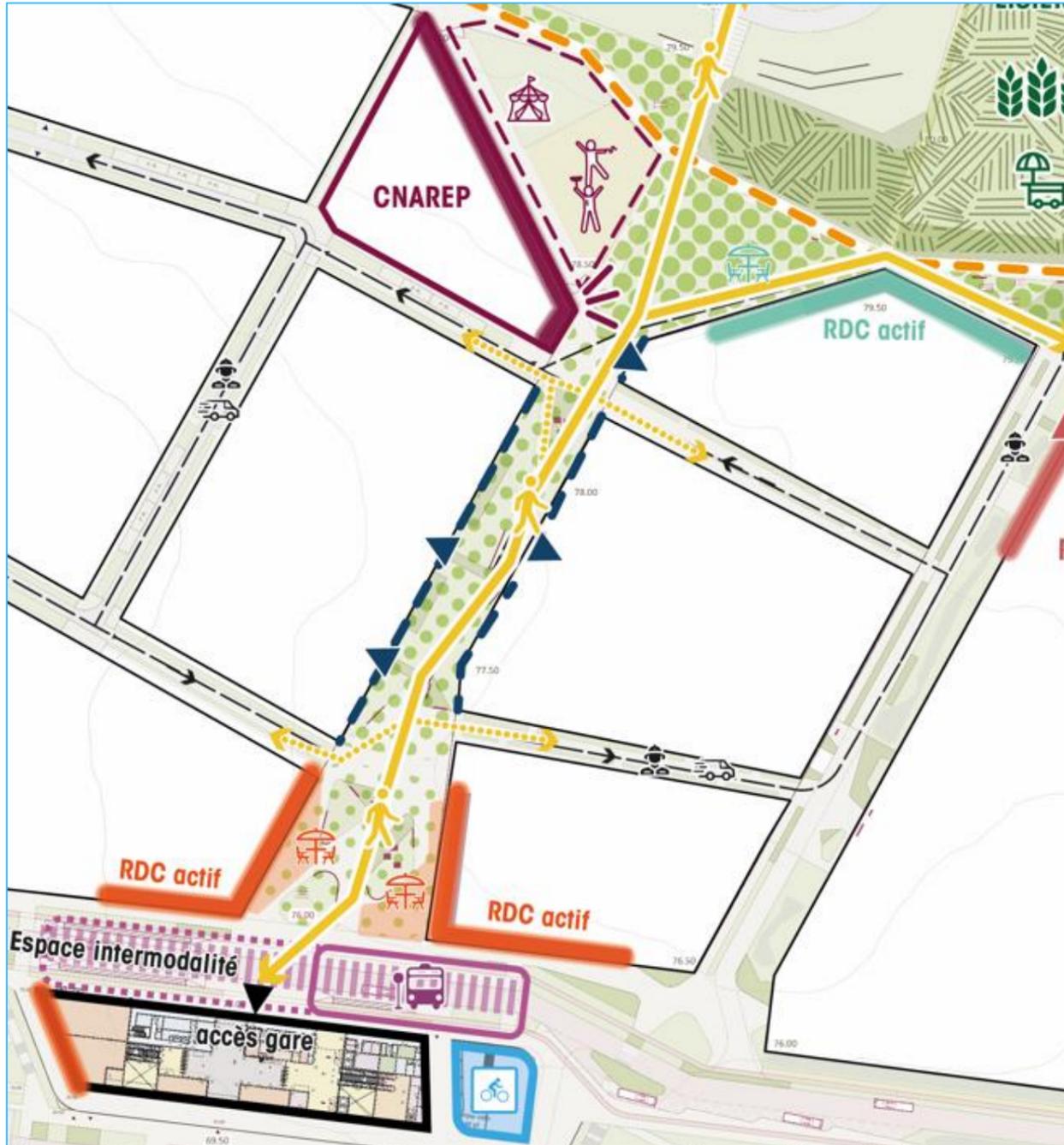


Figure 43 : Localisation de l'axe central, lien à la gare (Source : HDZ)

La connexion : un axe central comme lien de deux polarités aux ambiances marquées

- Gradation dans la proportion de minéralité des revêtements de sol



- Des espaces pour les occupations liées aux rez-de-chaussée actifs



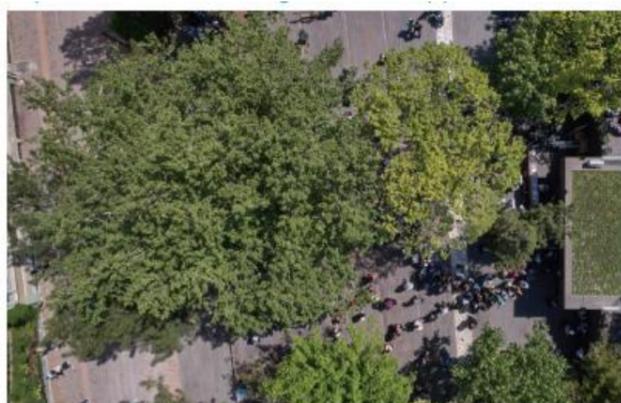
- Garder les vues sous la canopée, travailler les strates végétales de façon à ouvrir vers les polarités



- Des espaces de pause agréables et ombragés



- Une canopée continue autant que possible avec la plantation d'arbre de grand développement



Des principes de profils variés visant à allier efficacité de la trame de déplacement tous modes et sobriété dans l'imperméabilisation des sols

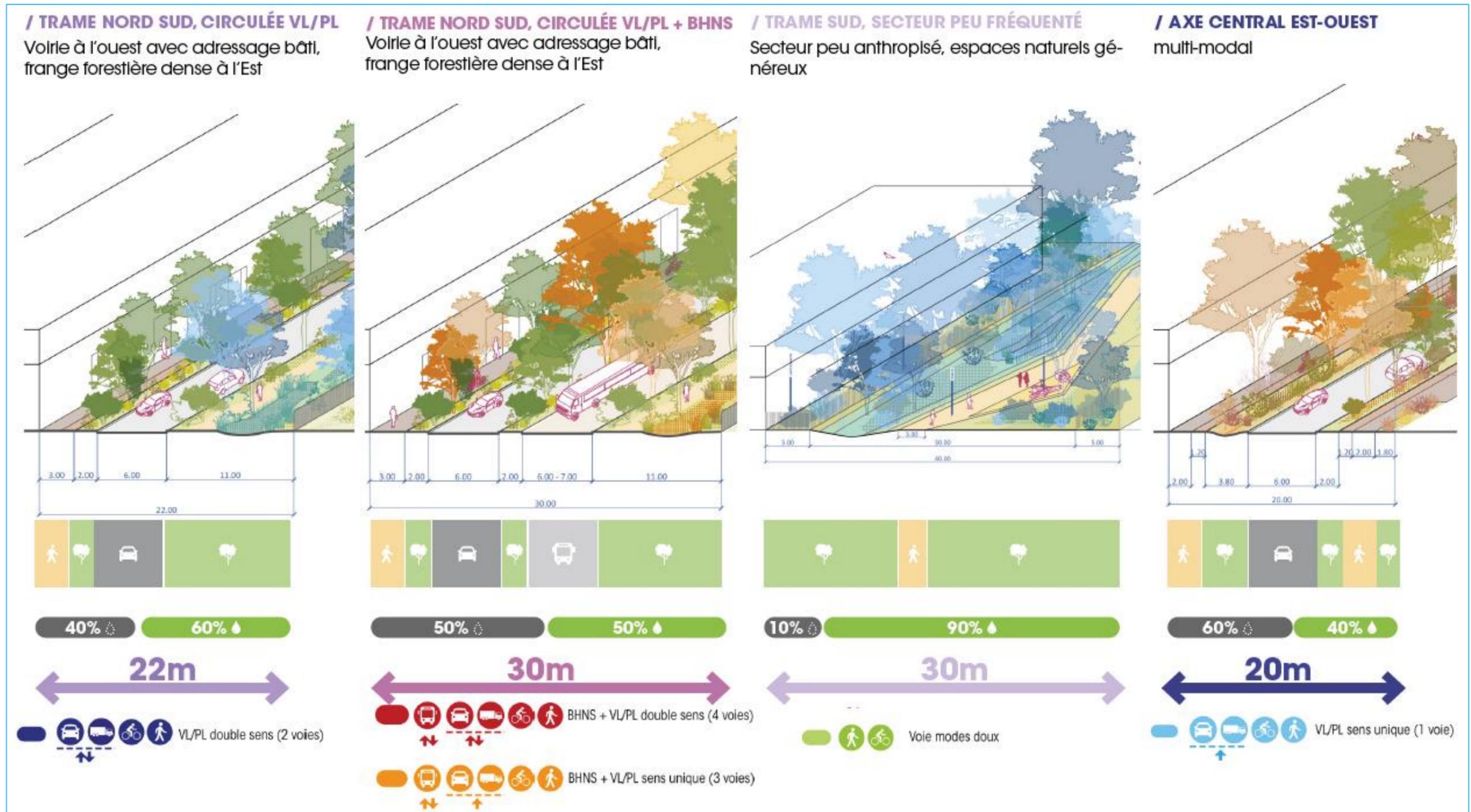


Figure 44 : Synthèse des principes des profils de voiries -1/2 (Source : HDZ)

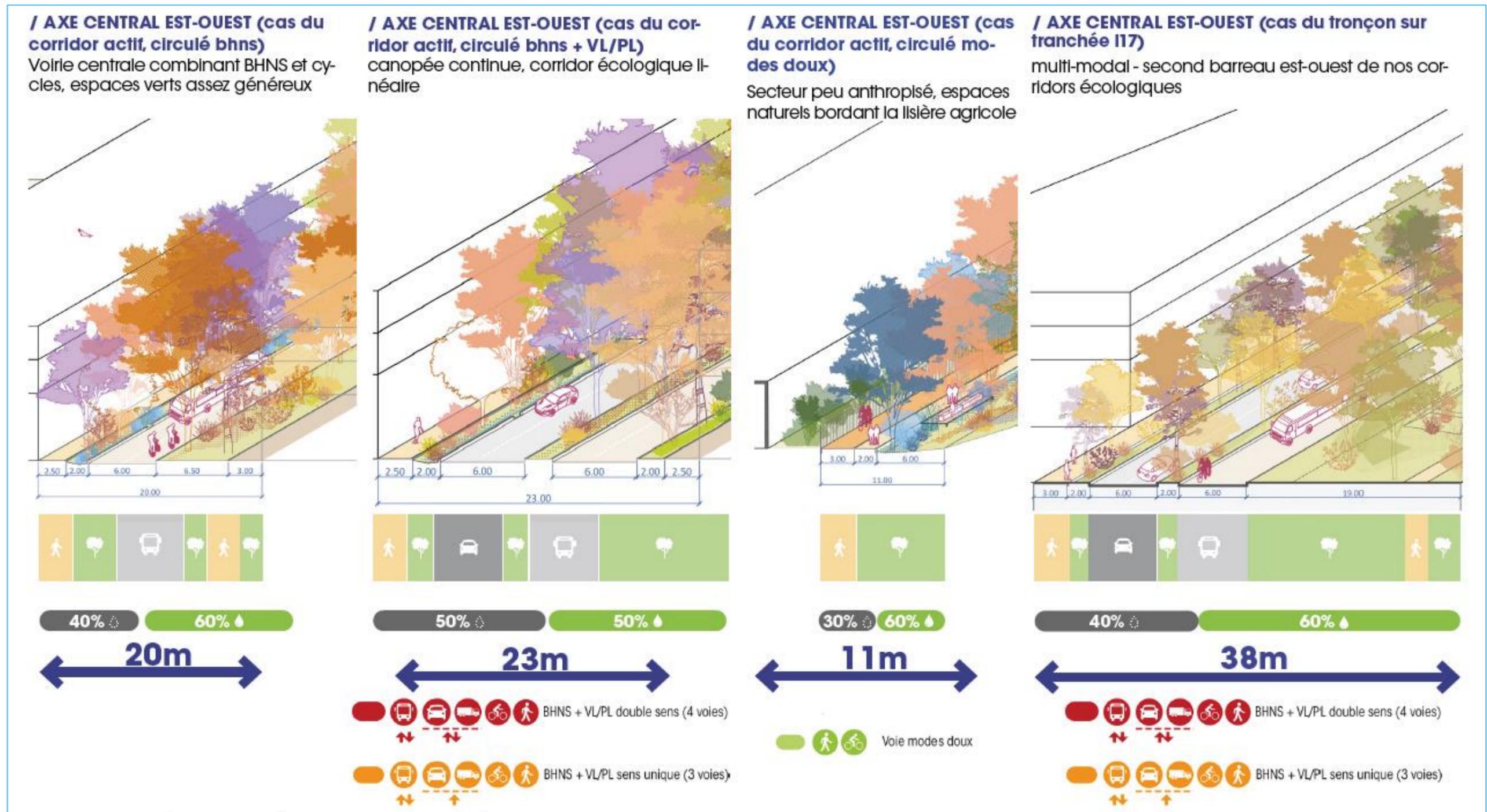


Figure 45 : Synthèse des principes des profils de voiries -2/2 (Source : HDZ)

3.3.3 LA STRATEGIE D'ACCES AU SITE

3.3.3.1 POINTS D'ACCES A LA ZAC

Différents accès dédiés aux véhicules motorisés, suffisamment dimensionnés pour supporter les flux de destination et de rabattement générés par les programmes de la ZAC et de la gare seront implantés :

1. Le réaménagement de l'accès Nord-Ouest existant (accès Patte d'Oie) ;
2. Un nouvel accès depuis le BIP : situé au Sud de la ZAC, la création d'un diffuseur permet de créer un accès au site depuis le BIP. La solution d'accès visera 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.
3. Un nouvel accès à l'Est : Un axe dédié aux modes actifs et en partie au BHNS. Il permet de garantir un parcours sécurisé, raccordé au réseau de pistes cyclables intercommunal existant. Il sera le principal lien des modes actifs entre le site et le centre-ville de Gonesse.

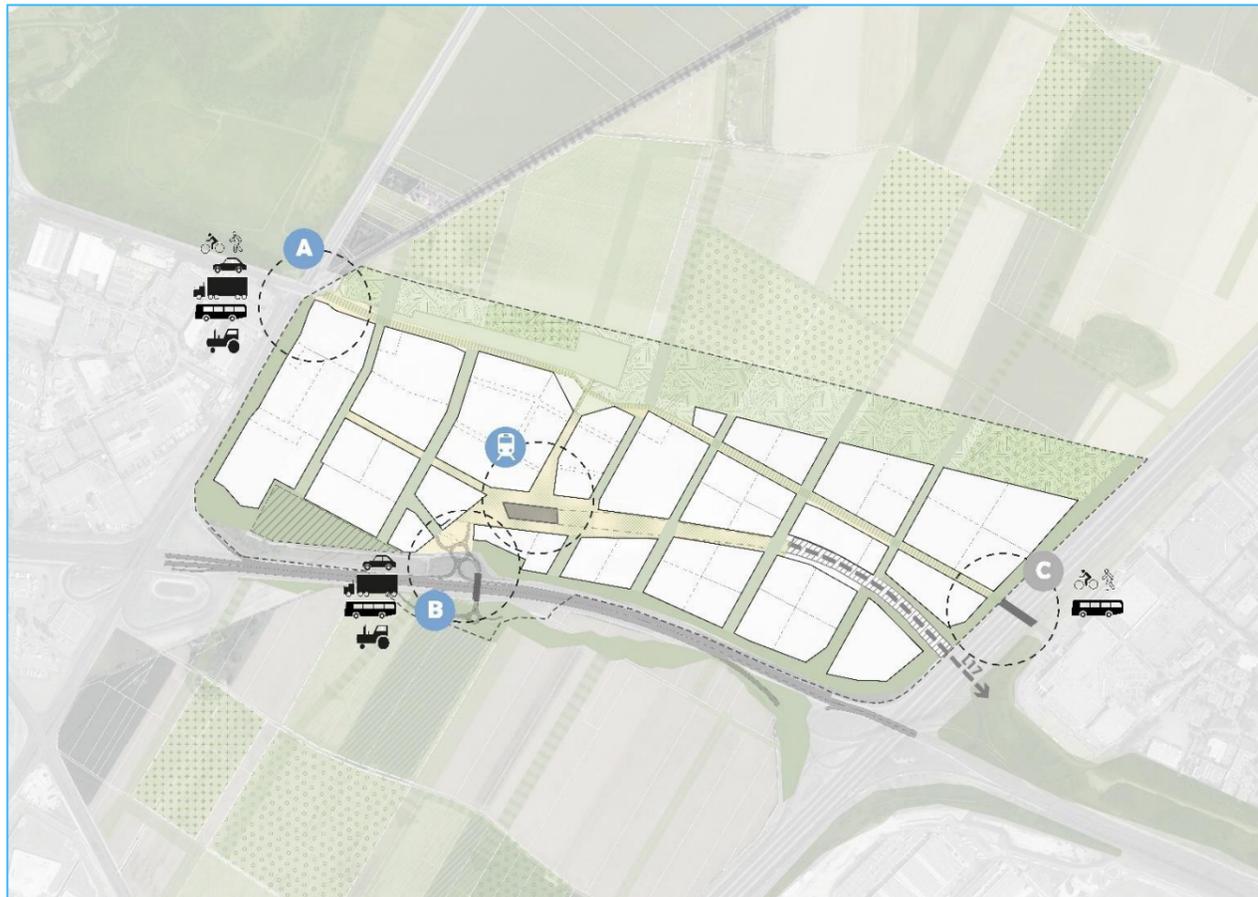


Figure 46 : Localisation des deux points d'accès à la ZAC (Source : HDZ)

Le réaménagement de l'accès Patte d'Oie

Le Département du CD95 a réalisé une étude de dimensionnement pour la restructuration de ce carrefour.

Cette reprise du carrefour existant vise à :

- Absorber la montée en charge du trafic, générée par la création de la Gare puis le développement urbain du projet ;
- Intégrer le BHNS dans la structuration du carrefour en assurant une continuité de la voie en site propre.

Cet aménagement devra s'inscrire dans le respect des ambitions en matière de qualités urbaines et paysagères sur la ZAC.

- Les arbres existants au Nord de la voirie devront notamment être conservés.

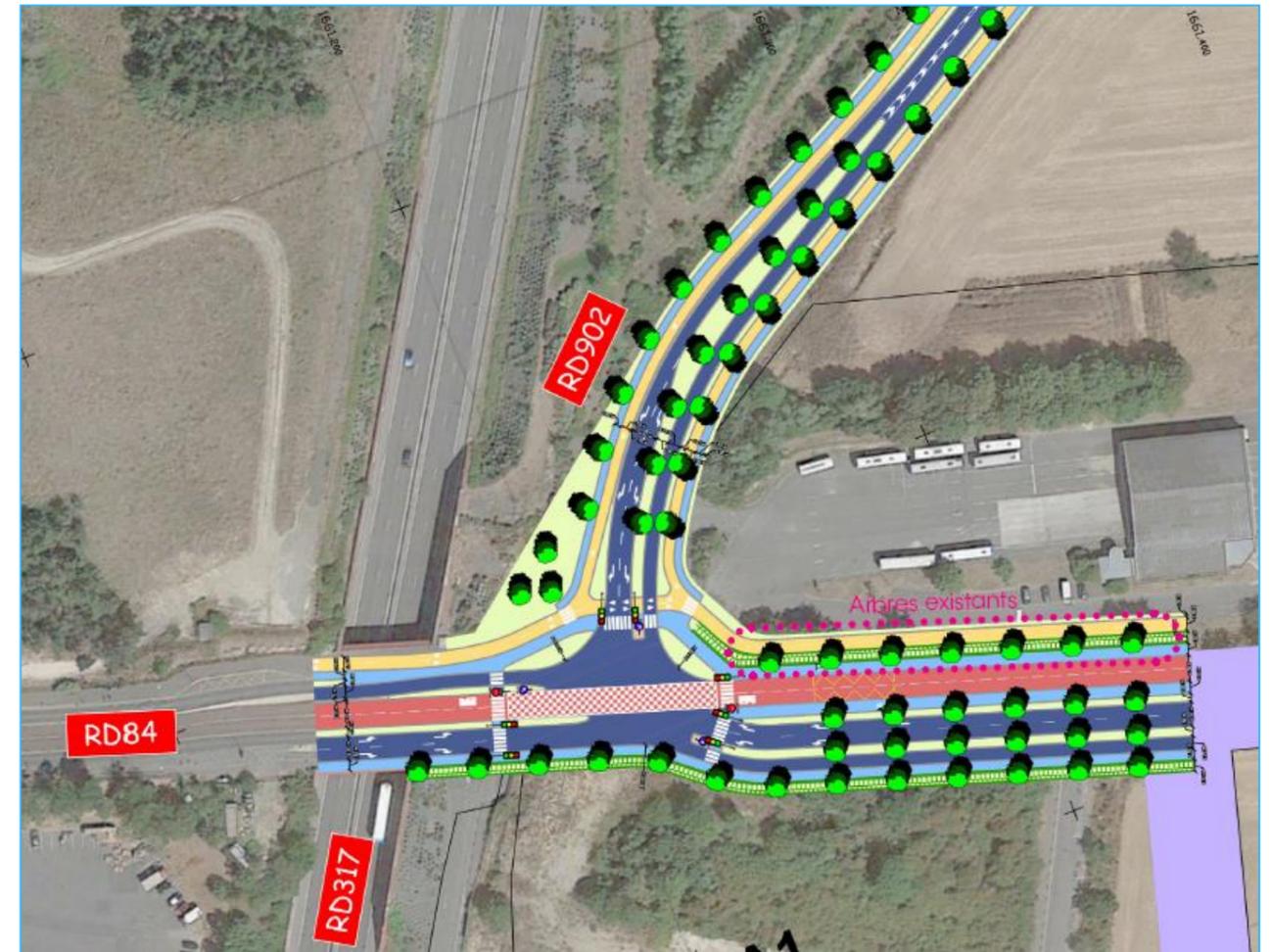


Figure 47 : Localisation du réaménagement de la Patte d'Oie (Source : HDZ)

Le raccordement au BIP

Plusieurs hypothèses étudiées

En juin 2023, le CD95 demande d'une étude de faisabilité à son bureau d'étude technique pour la création d'un diffuseur à partir du BIP desservant la future gare du triangle de Gonesse. L'objectif de cette étude était d'intégrer l'ouvrage d'art existant pour ce diffuseur.

Plusieurs hypothèses sont portées à réflexion, elles ont été réalisées avec une vitesse réduite sur le BIP à 90 km/h.

- **Hypothèse A** : Une infrastructure de type diffuseur en partie centrale du site : Cette hypothèse permet de garantir la meilleure gestion des flux à l'échelle du projet.

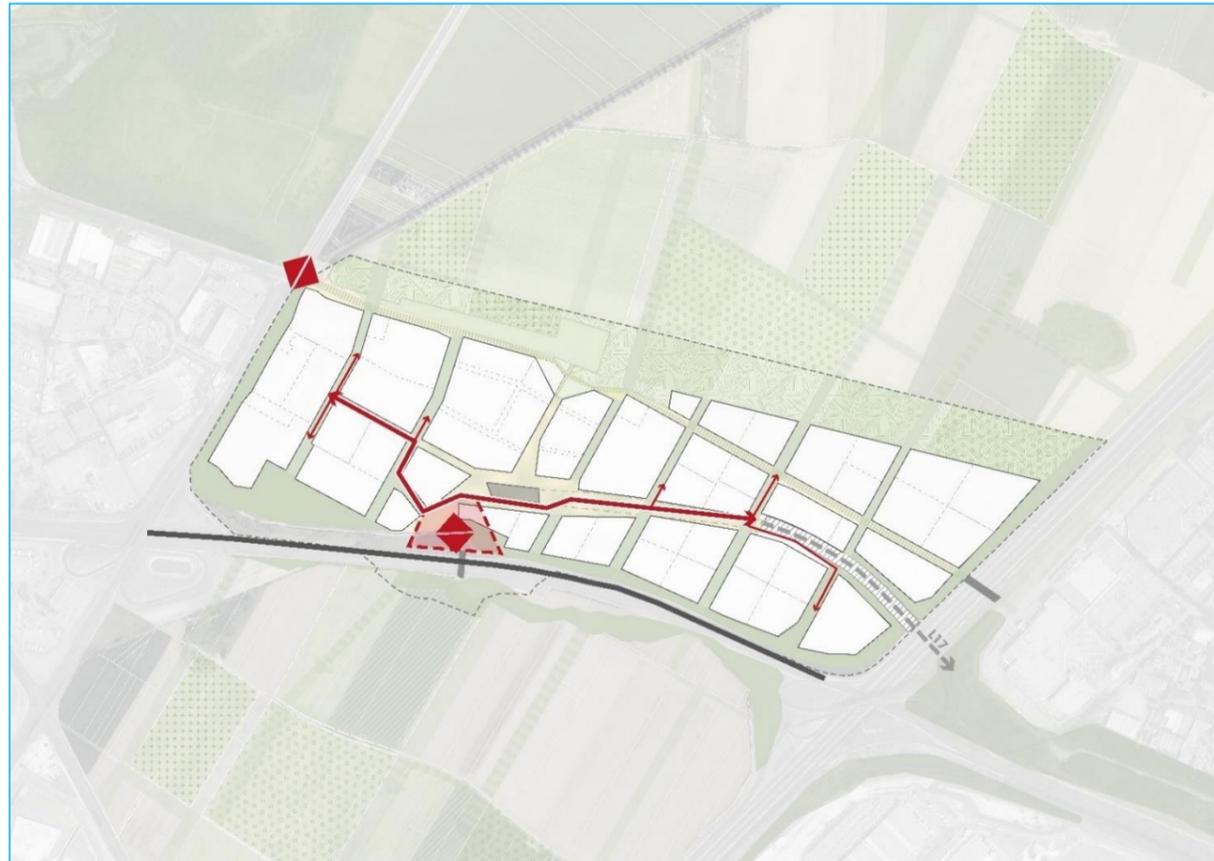


Figure 48 : Localisation de l'hypothèse A – raccordement au BIP – n°1 (Source : HDZ)

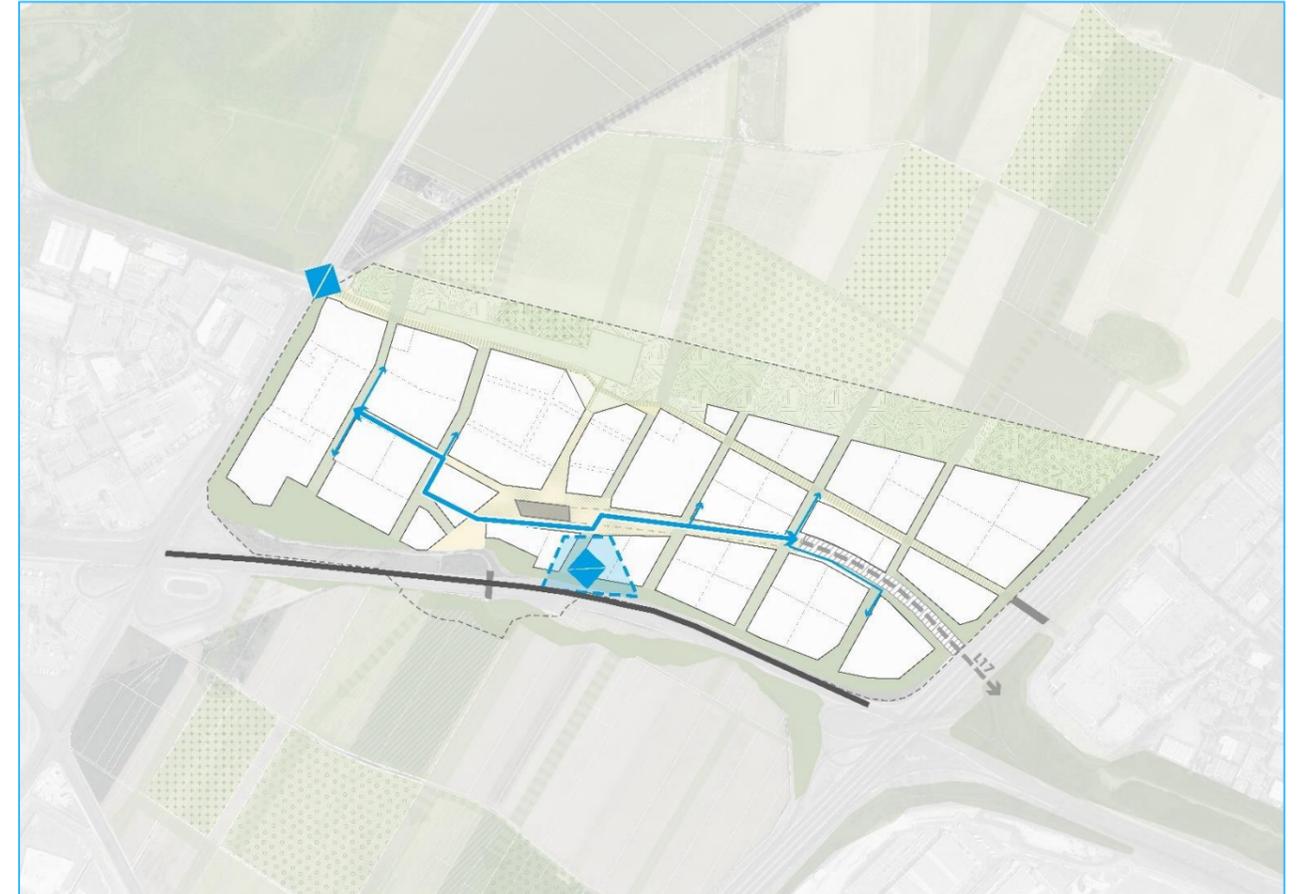


Figure 49 : Localisation de l'hypothèse A – raccordement au BIP – n°2 (Source : HDZ)

- **Hypothèse B** : Des voies d'entrée et de sortie sur les limites Est et Ouest du site : Cette hypothèse est non souhaitable car elle ne permet pas l'accès au site pour le BHNS en provenance de Garges-Sarcelles. De plus, elle enclave le secteur Est qui est très éloigné des accès à la ZAC et oblige l'ensemble des flux à traverser la ZAC pour sortir à l'Est ;

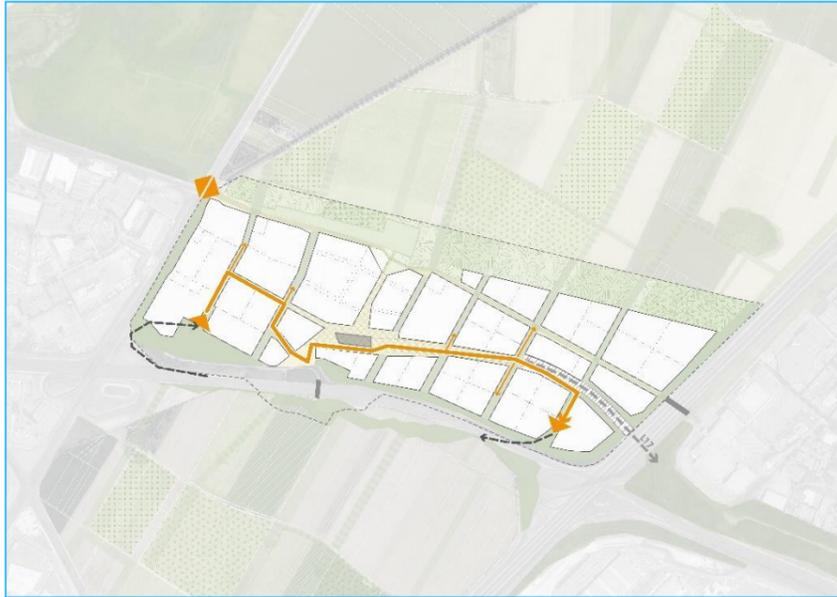


Figure 50 : Localisation de l'hypothèse B – raccordement au BIP (Source : HDZ)

- **Hypothèse C** : Un mixte entre un demi-diffuseur et de voies d'entrée et de sortie : Cette hypothèse reste acceptable car les parcours véhicules fonctionnent mais le parcours BHNS est contraint à traverser la ZAC.

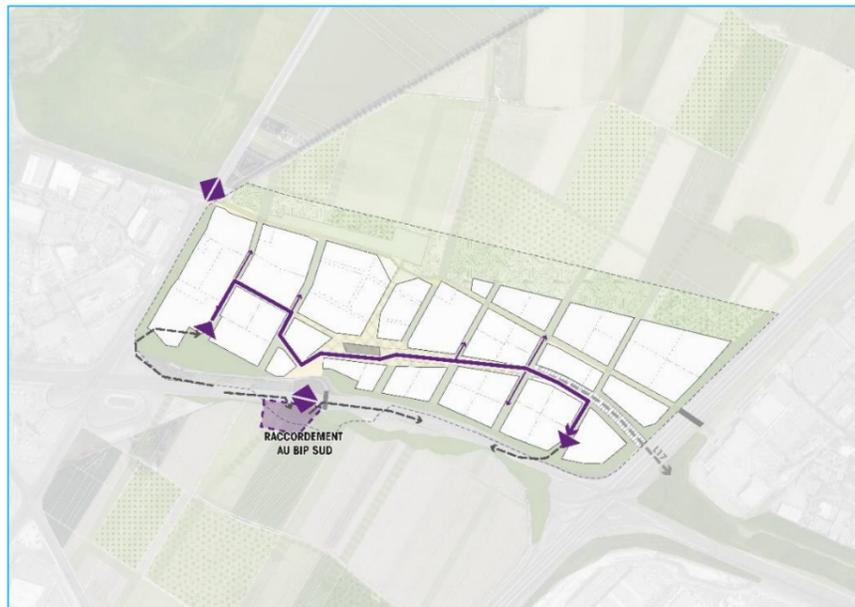


Figure 51 : Localisation de l'hypothèse C – raccordement au BIP (Source : HDZ)

Version du diffuseur retenue

L'hypothèse A est considérée comme la plus efficace et la plus sécuritaire pour la gestion des différents flux du fait de :

- Une implantation préférentielle du diffuseur à l'Ouest : positionnement qui permet une meilleure intégration topographique de l'ouvrage, qui ne grève pas le cône de vue vers Paris et qui limite l'impact sur les fonciers urbanisables ;
- Un ouvrage dédié aux véhicules motorisés, pas de possibilité d'intégrer des parcours pour les modes actifs. A terme, un ouvrage indépendant de type passerelle serait nécessaire pour assurer la continuité des parcours modes actifs ;
- Des parcours pour les véhicules agricoles à objectiver : pour permettre le passage de véhicules agricoles en nord-sud, le diffuseur doit intégrer un deuxième giratoire au Sud du BIP ;
- La géométrie des accès est conforme aux préconisations de l'IGR ;
- La zone humide identifiée à proximité du site a pu être prise en compte dans l'élaboration du tracé.

Certains sujets restent cependant à approfondir :

- Dimensionnement précis du giratoire selon le trafic prévu et le nombre de points de piquage en entrée de site ;
- Insertion topographique de l'ouvrage ;



Figure 52 : Plan du diffuseur (Source : Département du Val d'Oise)



Figure 53 : Cartographie de la stratégie d'accès au site (Source : HDZ)

3.3.4 LA STRATEGIE DE CIRCULATION MULTIMODALE

3.3.4.1 RATIONALISER LE PLAN DE CIRCULATION POUR LIMITER L'IMPERMEABILISATION DES SOLS

• Développer un itinéraire principal pour les véhicules légers et le poids lourds

Le projet souhaite développer un itinéraire principal pour les véhicules légers (VL) et les poids lourds (PL), avec :

- Une concentration des itinéraires des véhicules motorisés avec un parcours Est-Ouest qui s'inscrit dans la trame et contourne le parvis de la gare ;
- Le développement d'une stratégie de voies de bouclage sens unique pour la desserte des lots bâtis ;
- Une maîtrise des véhicules du pôle de rabattement au plus près du point d'entrée depuis le diffuseur du BIP pour ne pas générer du trafic supplémentaire sur la ZAC.

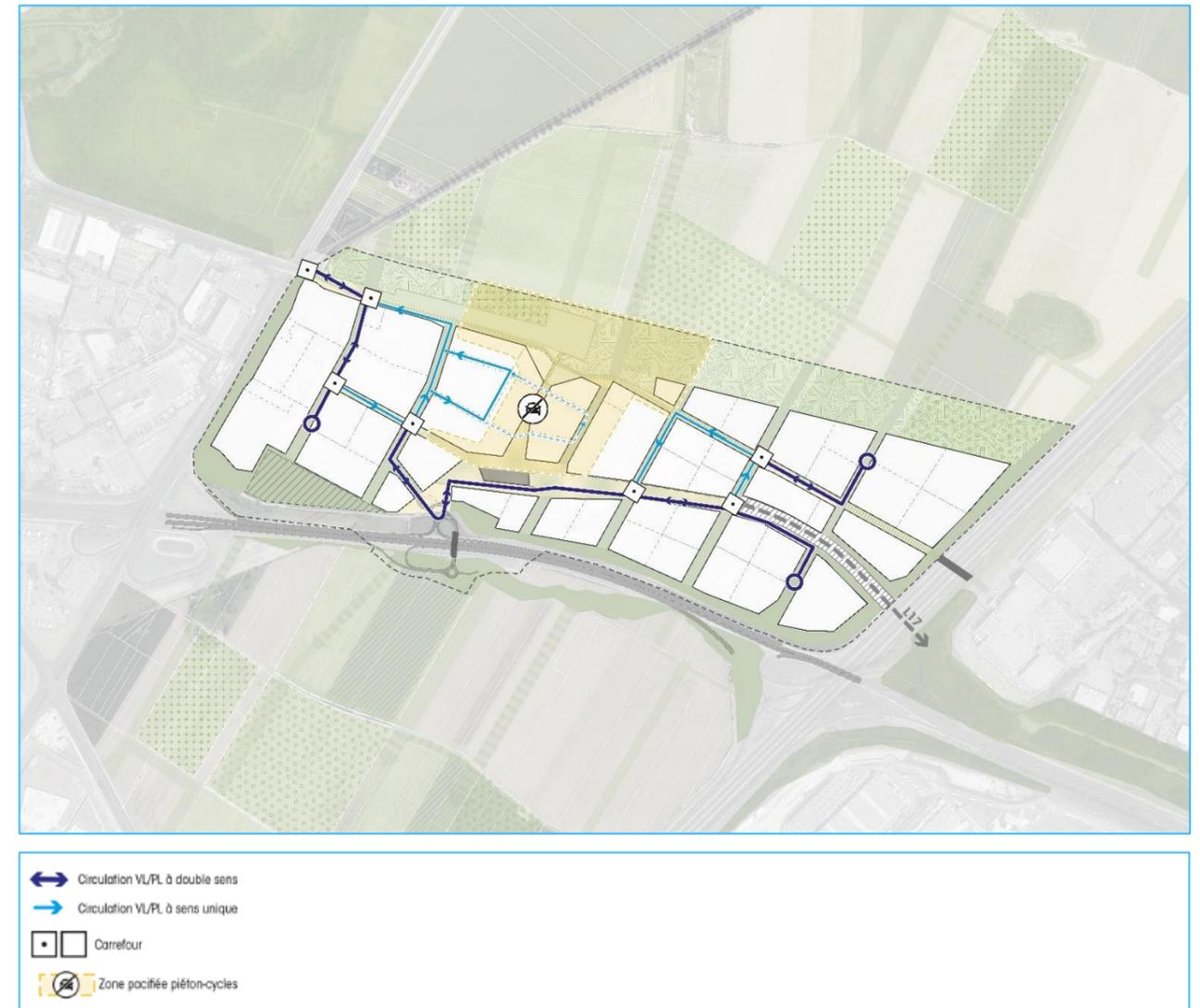


Figure 54 : Localisation des circulations dédiées aux VL et PL (Source : HDZ, 2024)

● **Maitriser et rationaliser l'offre de stationnement suivant plusieurs principes complémentaires**

- Mutualiser les besoins en stationnement en dehors du lot

Suivant l'objectif de sobriété foncière poursuivi et afin de garantir une compacité des programmes bâtis, la mutualisation de l'offre de stationnement au sein de parkings en superstructure sera recherchée. Cette gestion déportée des besoins permet d'encadrer l'évolutivité des besoins ainsi qu'une réversibilité de l'ouvrage silo dans le temps.

- Assurer l'accessibilité piétonnes

Les isochrones d'accessibilité pour les parkings en ouvrages respectent une distance de 400 m maximum. Suivant ce principe, 3 silos permettent de couvrir l'ensemble des lots bâtis.

- Maitrise le développement de l'offre

Couvrir les besoins suivant le développement des programmes dans le temps. Réaliser les silos suivant le rythme d'urbanisation du site et d'une masse critique de besoins cohérente pour le dimensionnement d'un ouvrage.



Figure 55 : Localisation des stationnements mutualisés en silo et éco-station de bus (Source : HDZ)

● **Assurer une intermodalité transport en commun optimale**

Plusieurs principes complémentaires seront mis en place dans le cadre du projet :

- Actualiser le tracé du BHNS existant pour garantir une connexion gare efficace ;
- Compléter l'offre BHNS avec l'arrivée d'une nouvelle ligne en connexion avec la gare de métro, via l'infrastructure créée sur le BIP ;
- Développer une offre bus complémentaire aux deux lignes de BHNS. Des parcours bus intégrés à la trame viaire et une éco-station bus aux abords de la Gare pour les lignes en terminus.

RAPPEL DE L'OFFRE DÉFINIE À DATE :

BHNS

Deux lignes projetées :

- La ligne existante du BHNS n° 20 (Villiers-le-Bel <-> Parc des Expositions <-> Roissy-CD) qui traverse aujourd'hui le triangle de Gonesse et devra être déviée pour desservir la gare SGP
- Une nouvelle ligne BHNS (Garges-Sarcelles <-> Parc des Expositions <-> Roissy-CD)

> Besoins exprimés par le CD95 :

- > 2 PAQ (Poste à qual) de 40 mètres, si configuration de la gare en linéaire
- > 4 PAQ de 20 mètres, si configuration de la gare en épi

ÉCO STATION BUS

Besoins exprimés par IDFM, hors BHNS (département) et cars privés

- > 8 PAQ (Poste à qual) avec réserve de 2 à 4 PAQ

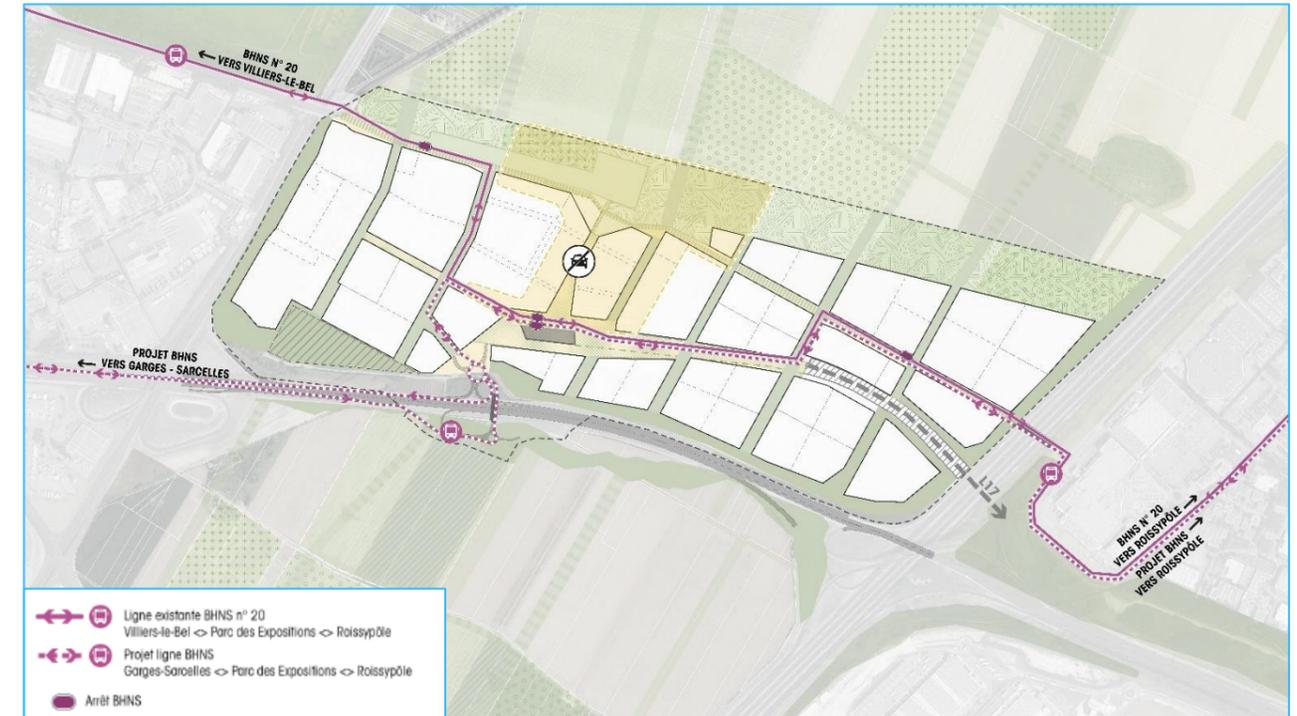


Figure 56 : L'intermodalité transport en commun optimale du projet (Source : HDZ, 2024)

● **Maintenir la liaison fonctionnelle entre le Sud du triangle et le carré agricole au Nord pour les véhicules agricoles**

Malgré le remembrement des cultures la direction du parcellaire et les chemins d'exploitation persistent toujours. Le maintien de la liaison fonctionnelle entre le Sud du projet et le carré agricole au Nord sera maintenu pour les véhicules agricoles avec comme objectif de :

- Limiter la circulation des véhicules agricoles à travers la ZAC ;
- Utiliser le chemin agricole existant au sud-ouest de la ZAC pour limiter le conflit d'usage ;
- Conserver l'ouvrage de franchissement du BIP autoriser la circulation des véhicules agricoles sur celui-ci ;
- Ouvrir cette liaison à de nouveaux besoins : activités économiques associées aux exploitations, visiteurs...

Le projet a pour ambition d'assurer la desserte des exploitations agricoles sur le carré agricole et sur la lisière avec l'implantation d'un chemin agricole qui longe la limite Nord de la ZAC depuis le carrefour de la Patte d'Oie. Les circulations des véhicules agricoles travers la ZAC seront limitées.



Figure 57 : Localisation des circulations véhicules agricoles en voie dédiée ou partagée (Source : HDZ,2024)

● **Maximiser les aménagements dédiés aux modes actifs**

Les aménagements dédiés aux modes actifs seront maximisés dans le but de :

- Créer une séquence centrale pacifiée, qui fait l'interface entre la lisière agricole et les fonciers urbanisés ;
- Assurer des parcours sécurisés et agréables sur l'ensemble du site. Développer des espaces publics généreux pour les modes actifs ;
- Intégrer les cycles sur le réseau primaire de la ZAC :
 - Cycle sur voie BHNS ou trottoir élargi sur les axes urbains ;
 - Voie verte, espace partagé piéton cycle, pour les secteurs à dominante naturelle ;
- Raccorder les aménagements modes actifs au réseau existant, s'appuyant sur la continuité de la piste cyclable inter-communale en Est – Ouest

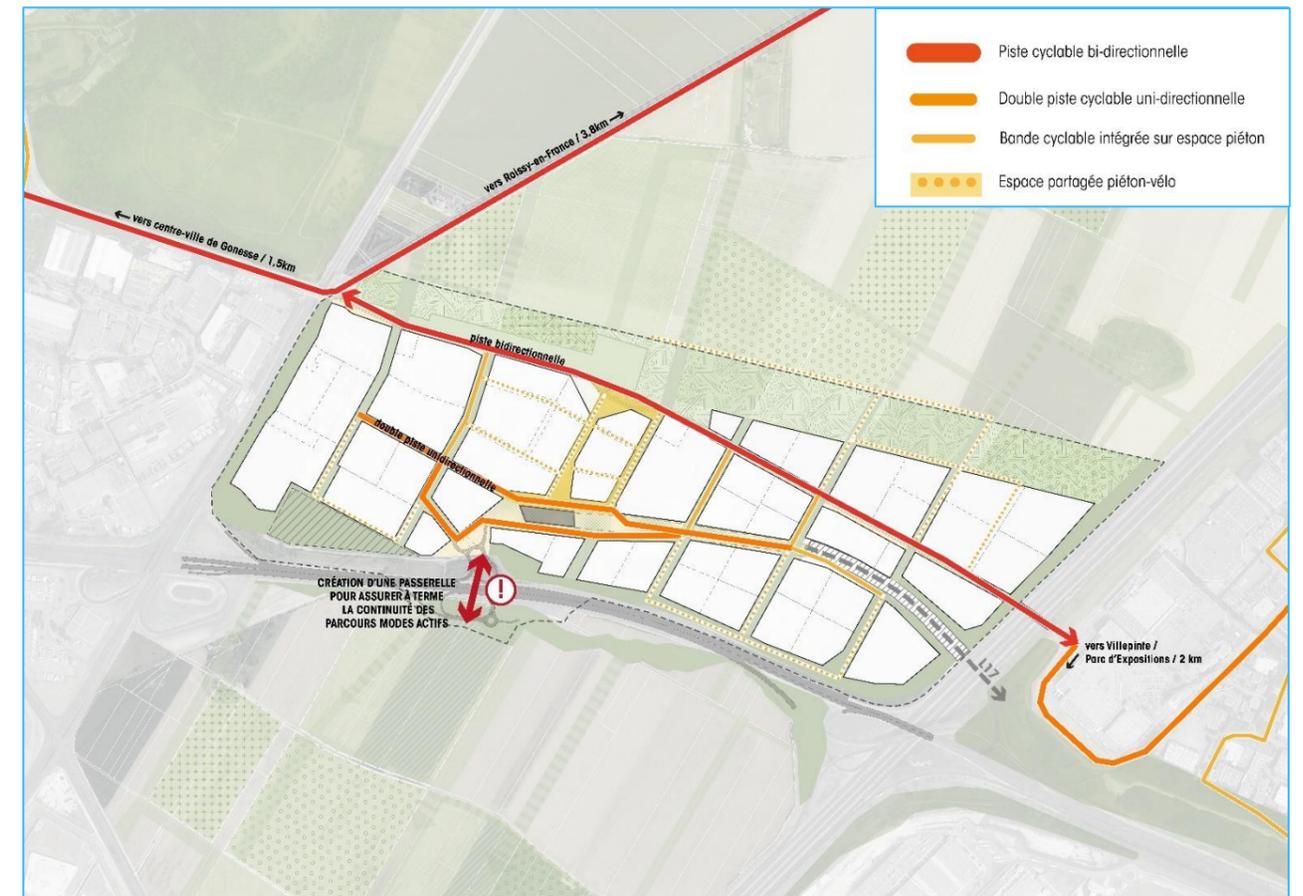


Figure 58 : Localisation des pistes cyclables, couloir BHNS et voie verte (Source : HDZ)

3.4 LES ESPACES VERTS ET ESPACES PUBLICS

3.4.1 LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT POUR LES ESPACES PUBLICS

3.4.1.1 SYNTHÈSE DES AMÉNAGEMENTS PUBLICS

Les surfaces des espaces publics sont synthétisées ci-dessous :

- Total foncier brut : 118 ha environ ;
- Parcelles non-constructibles : 34 ha ;
- Espace public : 24,7 ha (dont 4,7 ha sur foncier non constructible) ;

Les lots privés ont une surface de 64 ha.



Figure 59 : Localisation des espaces publics sur le plan-guide (Source : HDZ)

3.4.1.2 LA TRAME PAYSAGÈRE GLOBALE : DÉVELOPPER LES QUALITÉS ÉCOSYSTÉMIQUES DU SITE

La trame paysagère du projet du Triangle de Gonesse répond aux attendus du SDRIF-E en termes de continuités écologiques à l'échelle territoriale. L'ensemble de la trame vise à développer un paysage spécifique et une complémentarité des milieux pour renforcer les fonctionnalités écologiques du site.

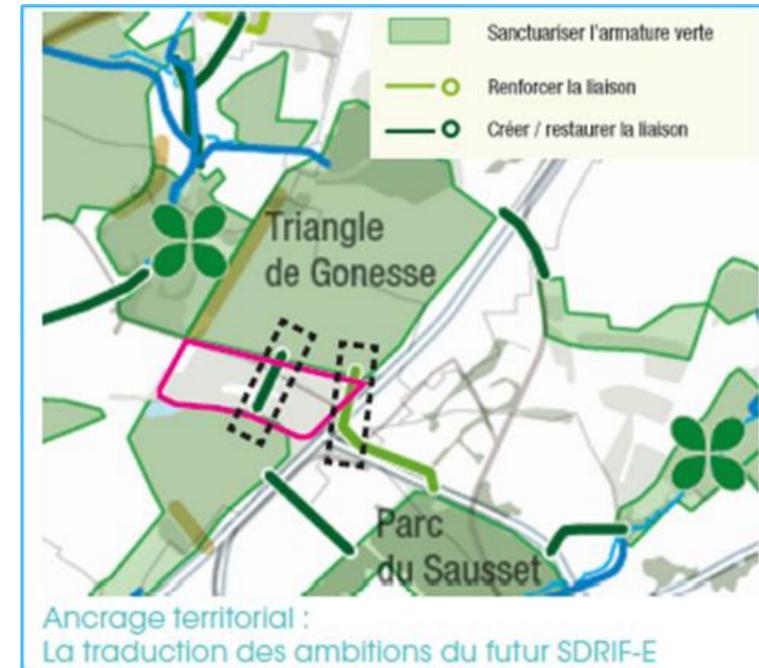


Figure 60 : Localisation du projet par rapport au SDRIF-E (Source : HDZ)

Elle sera construite à travers le gradient d'anthropisation des espaces présenté ci-après :

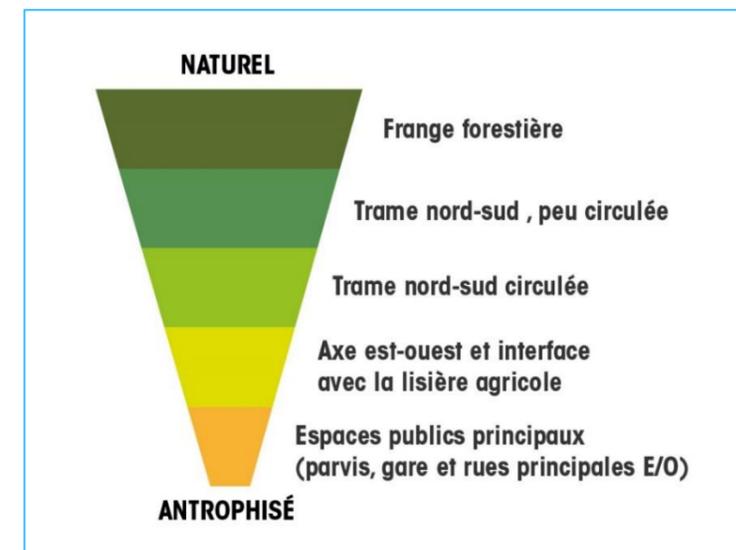


Figure 61 : Gradient d'anthropisation des espaces (Source : HDZ)



Figure 62 : Trame paysagère du projet (Source : HDZ, 2024)

● **La construction d'une mosaïque de milieux différenciés**

La trame diffuse sera associée à de réservoirs de biodiversité, support pour le développement d'une diversité, avec :

- Une frange naturelle sur les pourtours du site, secteur paysager faiblement anthropisé ;
- Une forestière diffuse sur l'ensemble de la ZAC (largeur : 22 à 30 mètres de canopée / plus de 11 mètres de surface en pleine terre composée de de toutes les strates végétales) ;
- Une gestion intégrée des eaux pluviales qui permet de développement des milieux différenciés ;
- Un travail autour des milieux végétaux d'Ile-de-France, anticiper le réchauffement climatique en plantant des essences botaniques plus adaptée.

Afin d'assurer la performance de la trame, elle visera à :

- Dimensionner les éléments de la trame afin d'assurer leur capacité à accueillir différents biotopes ;
- Respecter de distances maximales entre les différents espaces d'accueil de la diversité afin d'assurer leur interconnexion.

| Biotope | For the purpose of | 1st Class | Class 2 | Class 3 | Class 4 | class 5 | Class 6 |
|----------------|--------------------|---|--|---|---|---|--|
| grove | | surface > 225 m ² width > 15 m | surface > 500 m ² width > 20 m | surface > 1000 m ² width > 20 m dense thicket | surface > 5000 m ² dense thicket; good mature hemc trees > 50 years | as class 4; surface > 1 ha | as class 5; surface >>> 1 ha of trees >> 50 years |
| thicket | | surface > 50 m ² width > 5 m | surface > 100 m ² width > 7 m | surface > 200 m ² width > 10 m | as class 3; following on upright planting | as class 4; on the sunny side send to herbal planting | as class 5; with scattered higher trees next to other clusters with vegetation |
| herbs & zoom | | surface > 30 m ² width > 3 m | surface > 60 m ² width > 3 m | surface > 100 m ² width > 5 m; bordering waterways or woods/ thrub, bramble | as class 3; herbs dominate | as class 4; surface > 2500 m ² width > 10 m; number of herbs > 10 | as class 5; surface > 5000 m ² width > 20 m; part of mangle zoom |
| fore grassland | | surface > 20 m ² width > 2 m | surface > 60 m ² width > 3 m | surface > 100 m ² width > 5 m | surface > 500 m ² width > 10 m | surface > 2500 m ² width > 15 m | surface > 5000 m ² width > 15 m |
| fore grassland | | surface > 25 m ² width > 5 m | surface > 175 m ² width > 7 m | surface > 500 m ² width > 10 m | surface > 2500 m ² width > 10 m | as class 4; surface > 5000 m ² flat | as class 4; surface > 10000 m ² flat |
| pool | | surface > 60 m ² minimal slope and variation in vegetation | as class 1; with a gentle slope | as class 2; thicket within 10 m | as class 2; shrub and herb-rich grassland within 10 m | as class 2; surface > 75 m ² ; shrub and herb-rich grassland adjacent | as class 5; surface > 150 m ² |
| water | | water with steep, herbs and species poor banks | water with minimum one steep, herbal and species-rich bank | water with minimum one nature-friendly, herbal and species- rich shore | vegetative water with broad and gentle herb rich banks | as class 4; shrub and herb-rich grassland within 10 m | as class 4; shrub and herb-rich grassland adjacent |

Source : LOLA Landscape

Figure 63 : Dimensionner et respect des distances maximales entre les espaces paysagers (Source : HDZ)

● **Support pour le développement urbain, paysager et agricole**

La trame paysagère constitue une infrastructure du vivant robuste porteuse de toutes les fonctions écosystémiques :

- Elle est résiliente face aux changements climatiques qui permet de limiter la pression anthropique et garantit l'épanouissement du vivant sous toutes ses formes ;
- Elle s'accompagne d'une gestion des eaux à ciel ouvert qui priorise l'infiltration sur l'ensemble du site et garantit le rafraîchissement du microclimat local ;
- Elle est le support d'usages plus ou moins intenses, aux services des usagers du Triangle de Gonesse mais plus largement de la ville de Gonesse, du territoire de la CARPF et même des Franciliens ;
- Elle tend à recréer le chaînon manquant de l'arc Est-Ouest parisien, en mettant en relation cours d'eau et continuités écologiques de grande ampleur.

Les objectifs pour la qualité de la trame paysagère :

- Créer une mosaïque de milieu en s'appuyant sur la gestion intégrée des eaux pluviales ;



- Limiter l'imperméabilisation des sols par la gestion intégrée des différents modes de déplacement ;



- Organiser les usages anthropiques en lien avec les usages non anthropiques ;



- Mettre en place une canopée importante et assurer la présence de toutes les strates végétales.



3.4.1.3 LES COMPOSANTS DU RESEAU ECOLOGIQUE

Les composantes du réseau écologique sont :

- La frange naturelle : principal corridor écologique situé au Sud du projet ;
- La trame forestière : située sur les axes Nord-Sud ;
- Le corridor actif : situé sur les axes Est-Ouest ;
- La lisière agricole : située au Nord ;
- Le cœur de quartier urbain : situé au centre.

A chacune de ces entités est associé une palette végétale mais aussi un mode de gestion spécifique.



Figure 64 : Les composantes du réseau écologique

● La frange naturelle : principal corridor écologique à travers le site

La frange naturelle le long des infrastructures est un espace de nature préservé de la pression anthropique. Elle constitue un réservoir de biodiversité et une connexion écologique majeure. Elle contribue à la consolidation de l'arc boisé est ouest en lien avec les grands parcs du territoire.

La frange naturelle offre des situations diversifiées en termes de topographie et d'organisation des strates végétales. Elle protège des nuisances tout en favorisant les relations visuelles entre le quartier et son environnement. Les variations d'épaisseur et d'organisation des strates végétales ainsi que la topographie permettent d'offrir des situations variées favorisant la promenade et l'observation.

AMBIANCE VÉGÉTALE : chênale-charmale 

GESTION : ces espaces naturels seront laissés sans entretien pour recréer autant d'espaces primaires vecteurs de biodiversité // **espace extensif**

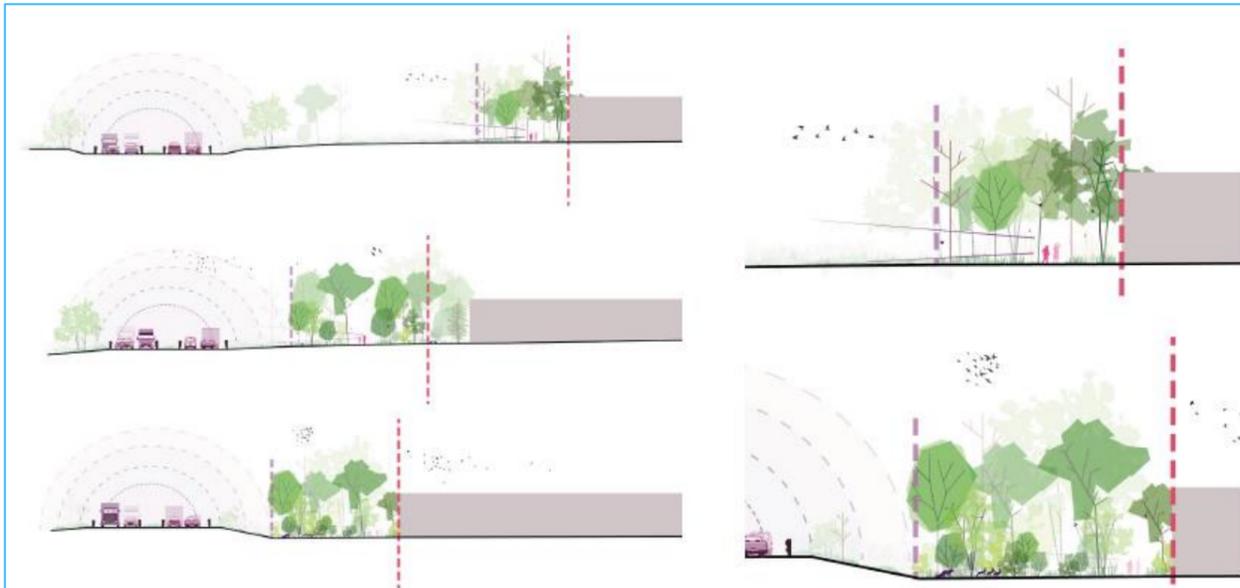


Figure 65 : La frange naturelle (Source : HDZ)

● La trame forestière Nord-Sud : les ramifications de la frange boisée

La trame forestière déployée à l'échelle du site permet de diffuser et d'ancrer la nature dans l'ADN du quartier. Ses dimensions (rythme et largeur du boisement) sont pensées pour assurer sa capacité à rendre des services écosystémiques à l'échelle du site :

- Le confort thermique des usagers ;
- La purification de l'air ;
- L'accueil de biodiversité floristique et faunistique ;
- La gestion des eaux pluviales ;
- L'effet brise vent ;
- Le marqueur d'une identité paysagère ...

Déployée sur l'ensemble du site, elle assure un coefficient de canopée généreux et une armature écologique robuste et permet l'installation de toutes les strates végétales (visible et invisible).

Le trame nord-sud se décline en situations et épaisseurs différentes selon les conditions urbaines et notamment de fonctions de desserte des îlots.

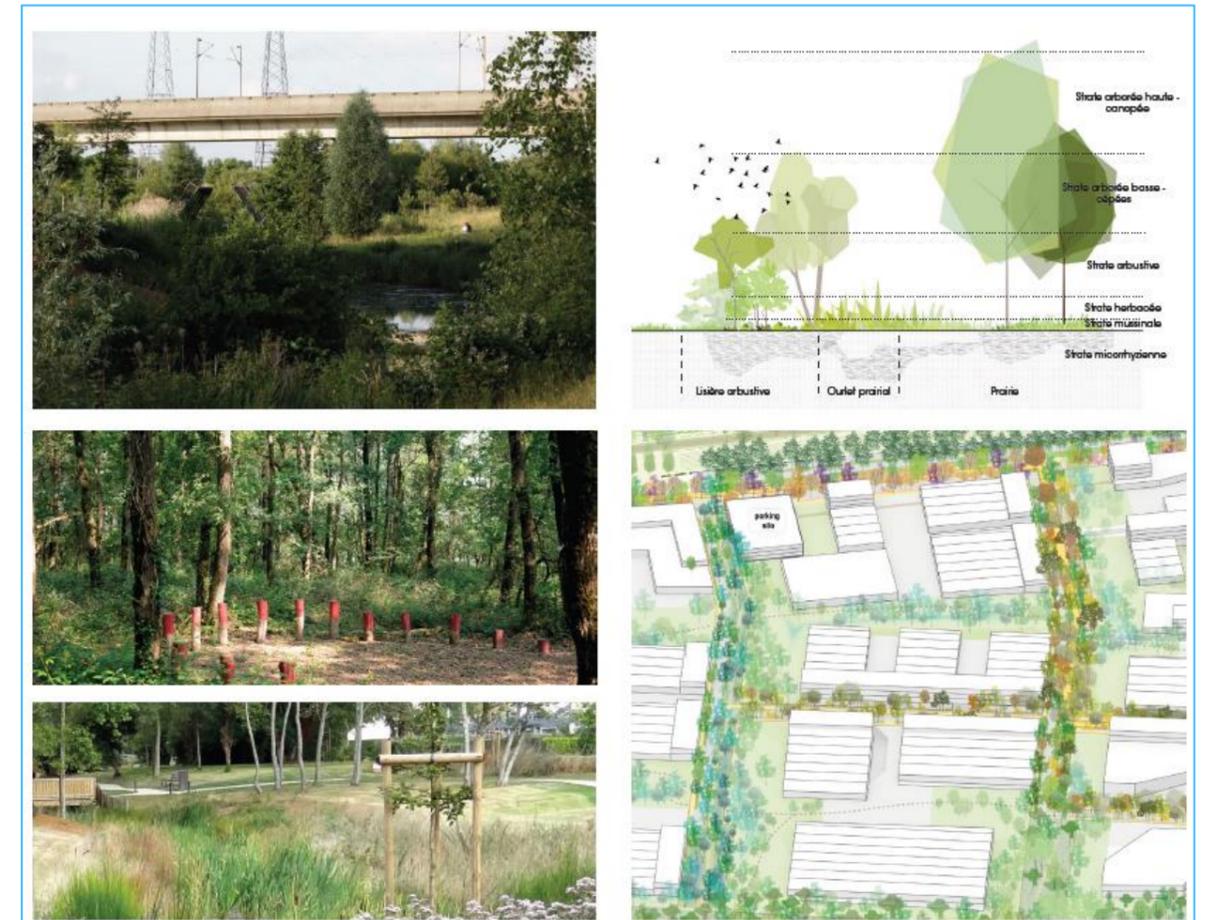


Figure 66 : La trame forestière (Source : HDZ)

Le corridor actif Est-Ouest : Le second tronçon majeur de cheminement écologique

Le corridor actif est-ouest est composé d'une connexion écologique linéaire associée à un axe dédié aux modes actifs et partiellement au TCSP. Il est le lieu de vie quotidienne du projet et le principal lien modes actifs inter-quartiers, en lien notamment vers le centre-ville de Gonesse. Il permet un parcours sécurisé à travers le site et en lien avec son environnement urbain proche.

Le paysage de ce corridor Est-Ouest est travaillé par séquence ; il en résulte une variation de l'épaisseur des trames et des continuités végétales, du nombre de couloirs de modes de déplacement mais aussi des situations urbaines traversées.

Son profil se décline en offrant des situations urbaines plus ou moins franches.

L'interrelation écologique avec la frange boisée sud est assurée par les trames forestière Nord-Sud.



Figure 67 : Le corridor actif Est-Ouest (Source : HDZ)

La lisière agricole : Interface entre le Grand Paysage Agricole Nord et la nouvelle urbanité

La lisière agricole est productive et pédagogique, incubateur de nouveaux modèles agricoles. Elle est le support d'activités productives en lien direct avec le cœur du projet urbain.

Elle permet d'assurer la transition vers le carré agricole sanctuarisé et initie sa mutation vers une agriculture régénératrice et vertueuse (des sols, de l'eau, de l'air et de la biodiversité).

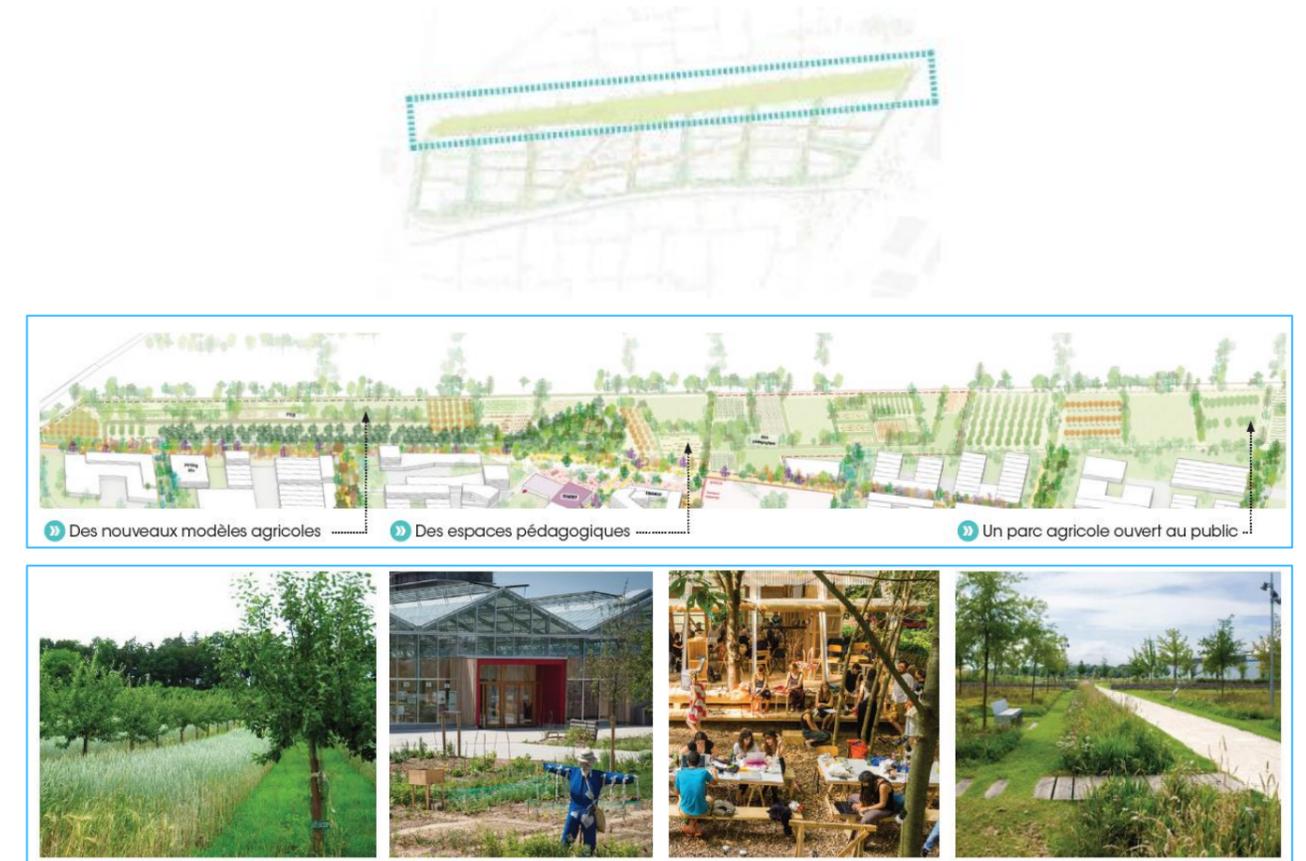


Figure 68 : La lisière agricole (Source : HDZ)

● **Le cœur du quartier urbain : Irriguer le cœur de site, concentrer les usages, ouvrir des vues**

A partir du parvis de la gare des espaces publics linéaires assurent des parcours piétons efficaces et confortables qui irriguent le quartier. Le parvis et ces espaces publics majeurs comprennent des surfaces perméables et sont largement plantés pour contribuer à la mise en place d'un coefficient de canopée important sur le site. Toutes les strates végétales y sont plantées, mais de façon à créer des espaces d'intimités n'entravant pas la déambulation ou les parcours piétons. Leur organisation est pensée pour garantir des vues vers Paris et Roissy. Le choix même de l'emprise du parvis s'accroche autour de la gare et met en place deux situations donnant à voir le grand paysage agricole au nord et au sud du quartier.

AMBIANCE VÉGÉTALE :
 essences botaniques et résilientes
 chenale pubescente

GESTION : espaces les plus suivis - lieu fortement anthropisé - assurer le caractère jardiné du cœur de quartier // **espace intensif**



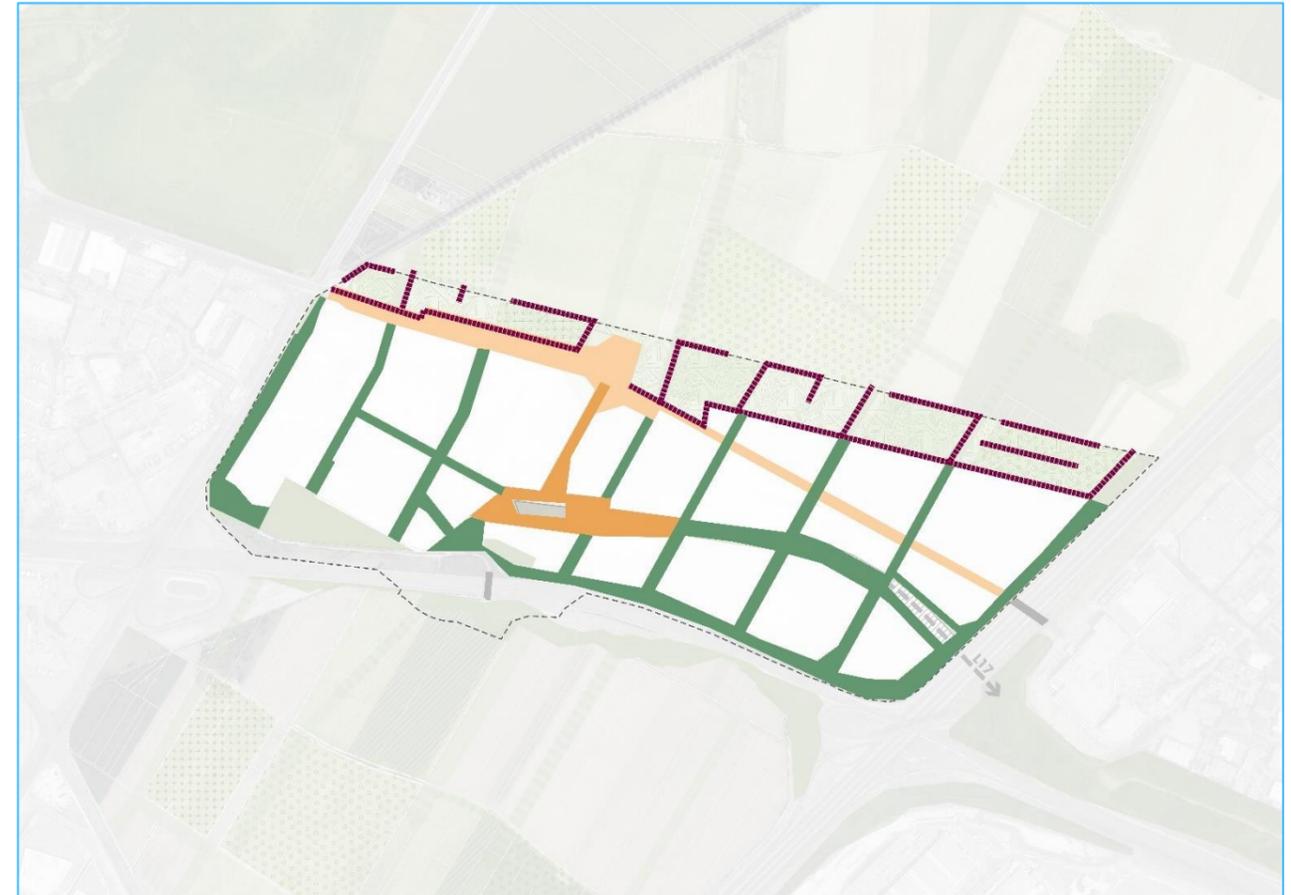
Figure 69 : Le cœur du quartier urbain (Source : HDZ)

3.4.1.4 LE VÉGÉTAL, AMBIANCES ET GESTIONS

● **Le végétal comme vecteur d'ambiances variées**

Le travail de la palette végétale permet de marquer et créer les ambiances du nouveau quartier. En mêlant essences indigènes et essences botanique (non indigènes à l'Île-de-France), nous mettons en place une diversité de milieux influencés par la situation urbaine et le degré d'anthropisation.

Le cœur du quartier est marqué par une forte présence de l'Homme, d'où le choix d'essence plus botanique et jardinée, alors que la frange forestière et les trames nord-sud où la cohabitation entre homme et espaces naturels est plus directe est marqué par les essences indigènes.



LES CORTÈGES INDIGÈNES

- CHÉNAIE CHARMAIE
- CHÉNAIE FRENAIE
- CHÉNAIE PUBESCENTE
- BOCAGE NOURRICIER

LES CORTÈGES BOTANIKES

- CORRIDOR ACTIF (essences jardinées)
- CŒUR DE QUARTIER (essences jardinées et résilientes)

Figure 70 : Localisation des différents cortèges indigènes et botaniques (Source : HDZ)

● La frange boisée et ses ramifications

La partie sud du site arbore des aspects très naturels et forestiers. D'épaisseurs variées, les cordons boisés traversent l'espace public mais aussi les lots privés. En fonction de la situation : largeur, présence de voirie, gestion des eaux pluviales, la chênaie revêt des allures différentes.

La chênaie charmaie est l'entité principale qui longe le BIP et s'insère dans les axes Nord/Sud ; la chênaie-frênaie vient prendre place au niveau des zones de gestion des eaux pluviales et la chênaie pubescente quant à elle, vient au niveau des axes est-ouest support de voirie et plus anthropisés.

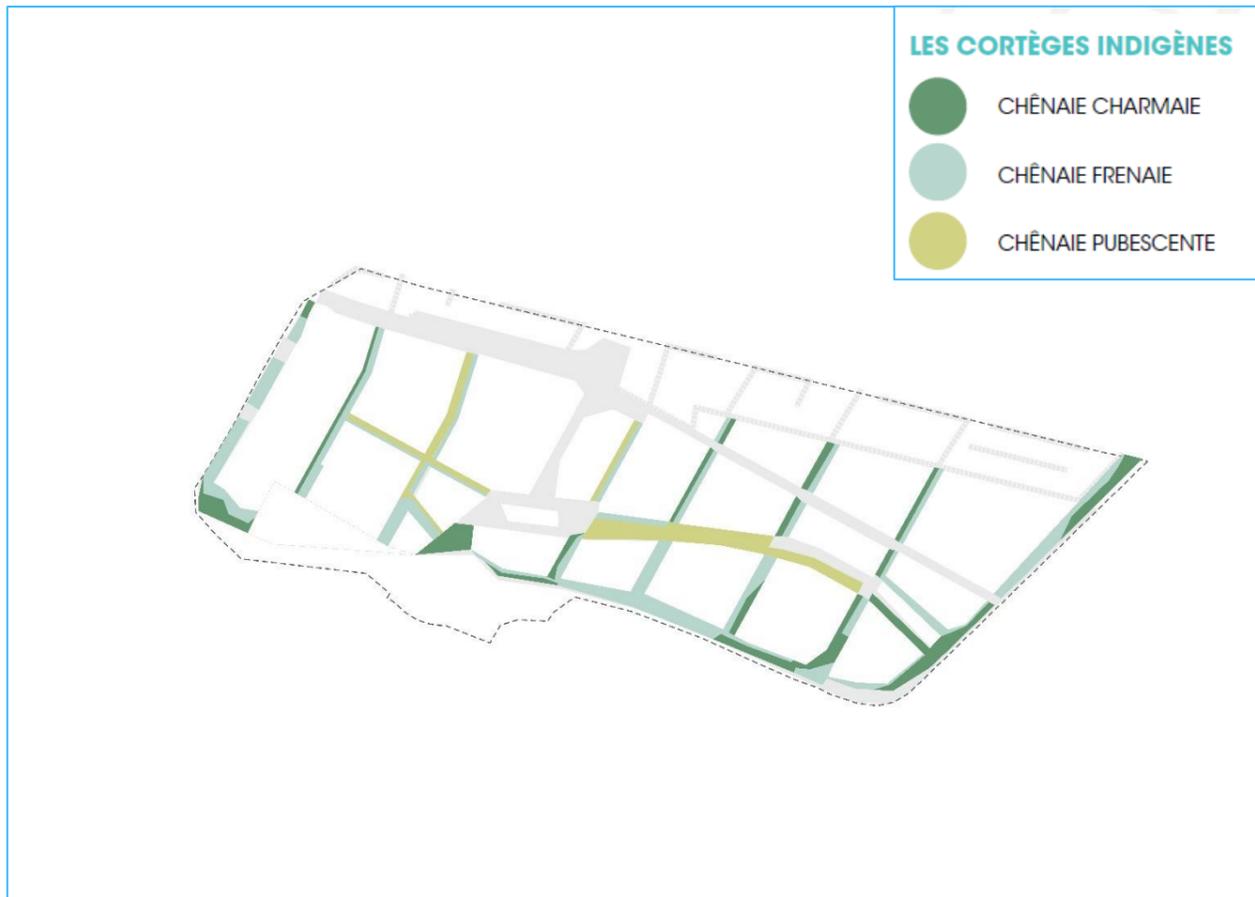


Figure 71 : Localisation de la frange boisée et ses ramifications (Source : HDZ)

● La chênaie-charmaie

Association climatique de l'Île-de-France, très répandue dans le Bassin Parisien, il s'agit de boisements lumineux associés à des strates inférieures riches en espèces. La composition des ourlets varie en fonction de l'exposition du sol et la disponibilité de l'eau.

Dans le projet, des plantes bulbeuses de type jonquille et jacinthes indigènes forment des grands groupes en limite des colonies et des lisières, dans la prairie haute. Leur floraison spectaculaire permettra d'avantage distinguer cette typologie des autres secteurs.



Figure 72 : Localisation future et photographies de la chênaie-charmaie (Source : HDZ)

— La chênaie-frênaie

Habitat installé au niveau des sources, des ruisselets à cours lent. Il s'agit surtout de végétations dominées par le Chêne pédonculé et le Frêne élevé. Les strates basses sont principalement constituées de végétations précoces ayant leurs cycles de développement avant la feuillaison des strates supérieures. Le choix de la trame nord-sud est en lien direct avec la gestion des eaux pluviales.

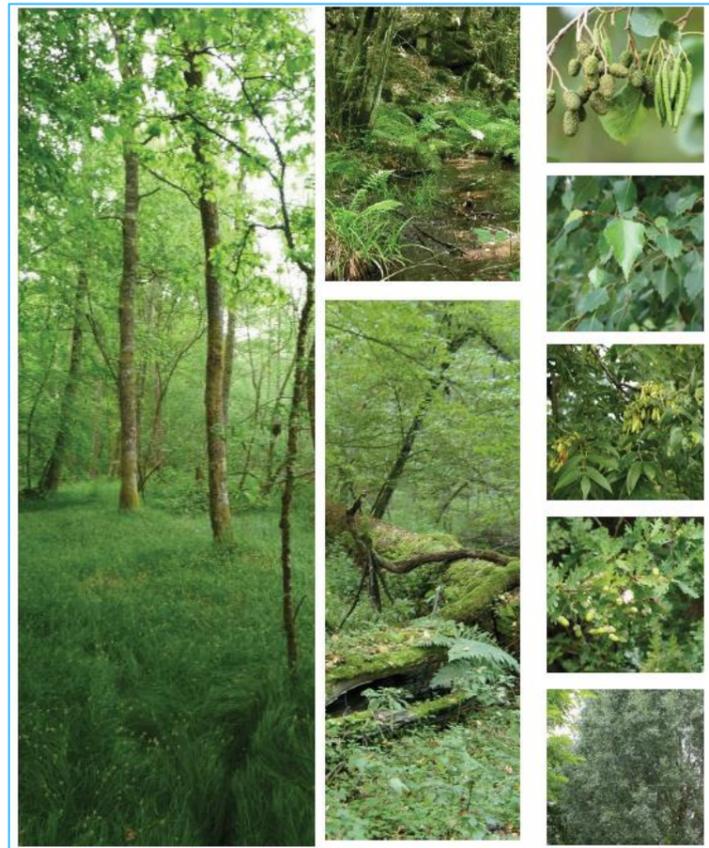
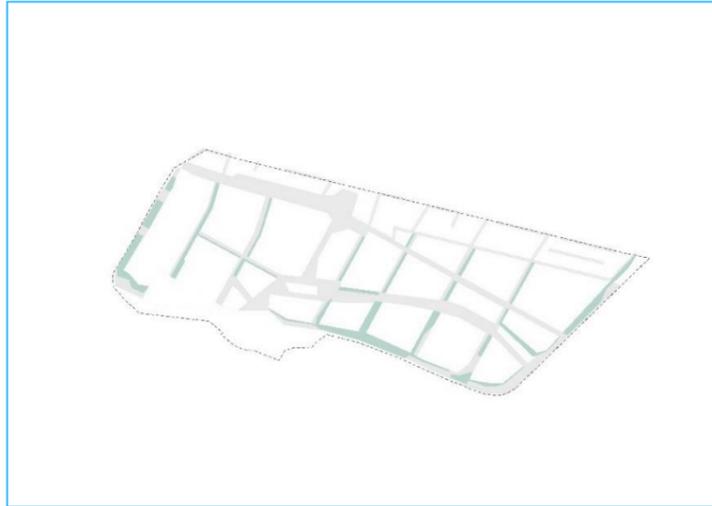


Figure 73 : Localisation future et photographies de la chênaie-frênaie (Source : HDZ)

— La chênaie pubescente

Elle investit les secteurs le plus ensoleillés et potentiellement plus arides du projet. La strate basse y est marquée par des larges groupes de vivaces et graminées résilients et nécessitant peu d'entretien.

Ce type de forêt se présente tantôt comme un taillis dense, tantôt comme un « pré-bois » où les pelouses alternent avec les faciès forestiers.

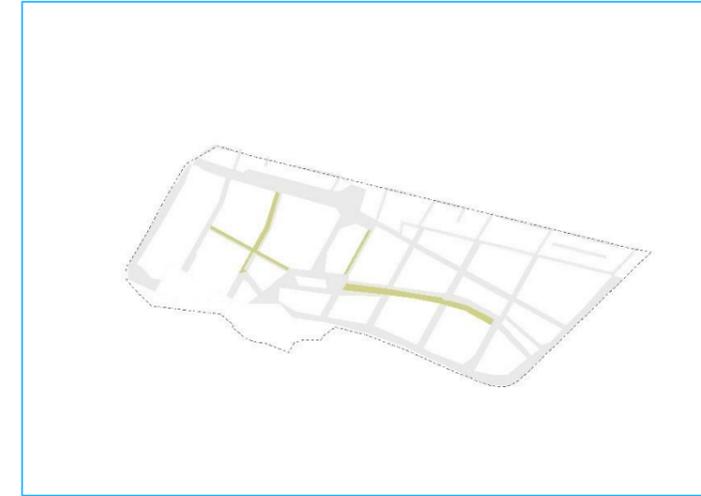


Figure 74 : Localisation future et photographies de la chênaie-pubescente (Source : HDZ)

Le bocage nourricier

Le bocage assure la transition entre les espaces agricoles du nord et les cordons boisés du Sud. Composé de nombreuses essences et de toutes les strates, ils sont à destination de la faune mais aussi des usagers du site. Il sert de limite et constitue un réseau plus ou moins épais qui assure les continuités écologiques au sein du quartier et à plus large échelle.

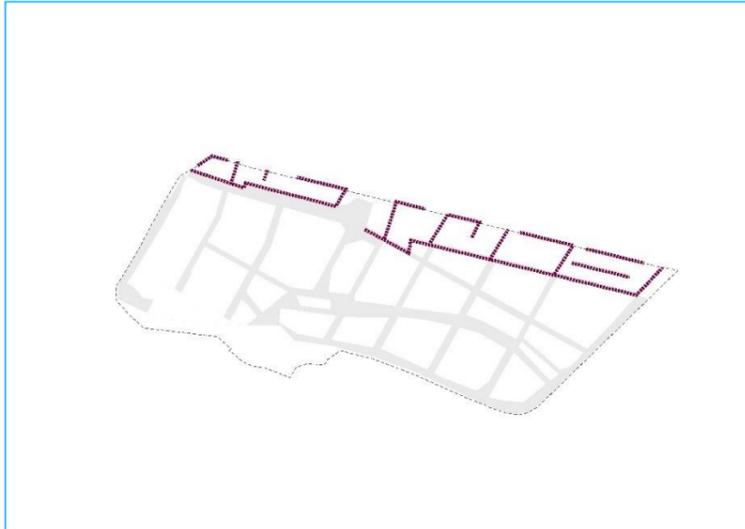


Figure 75 : Localisation future et photographies du bocage nourricier (Source : HDZ)

Le corridor actif Est / Ouest

Le corridor actif traverse le site d'est en ouest, et met en lien des lieux d'intensité variable, marqués par une anthropisation plus ou moins forte.

Ils sont vecteurs d'ambiance plus jardinée. La palette végétale qui les compose s'inspire d'essences botaniques (non indigènes à l'Île de France) et est complétée par des arbres fruitiers échappés des haies bocagères.

Ce corridor marque la limite entre les espaces agricole nord et le tissu économique au sud.

Il permet de mettre en place deux typologies de gestion des espaces privés : plutôt linéaire / bocage pour l'agri-parc // bosquet-pas japonais et expansion de la trame forestière pour les lots sud.

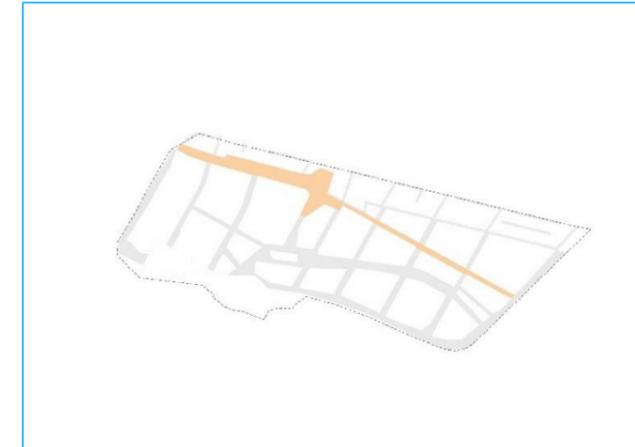


Figure 76 : Localisation future du corridor actif Est/Ouest (Source : HDZ)

● **Les essences du futur vers une anticipation du réchauffement climatique**

Le Triangle de Gonesse est marqué par le caractère agricole, mais il va surtout être marqué par l'arrivée d'un nouveau projet urbain.

Ce sont deux identités qui se côtoient sur le parvis de la gare et le cœur du quartier urbain, l'objectif est donc de concilier identité agricole et identité urbaine en proposant une palette végétale associant arbres fruitiers et essences du futur.

Ces dernières seraient une palette test afin d'anticiper les conditions climatiques futures et faire de ce quartier, un exemple en termes d'innovation végétale.

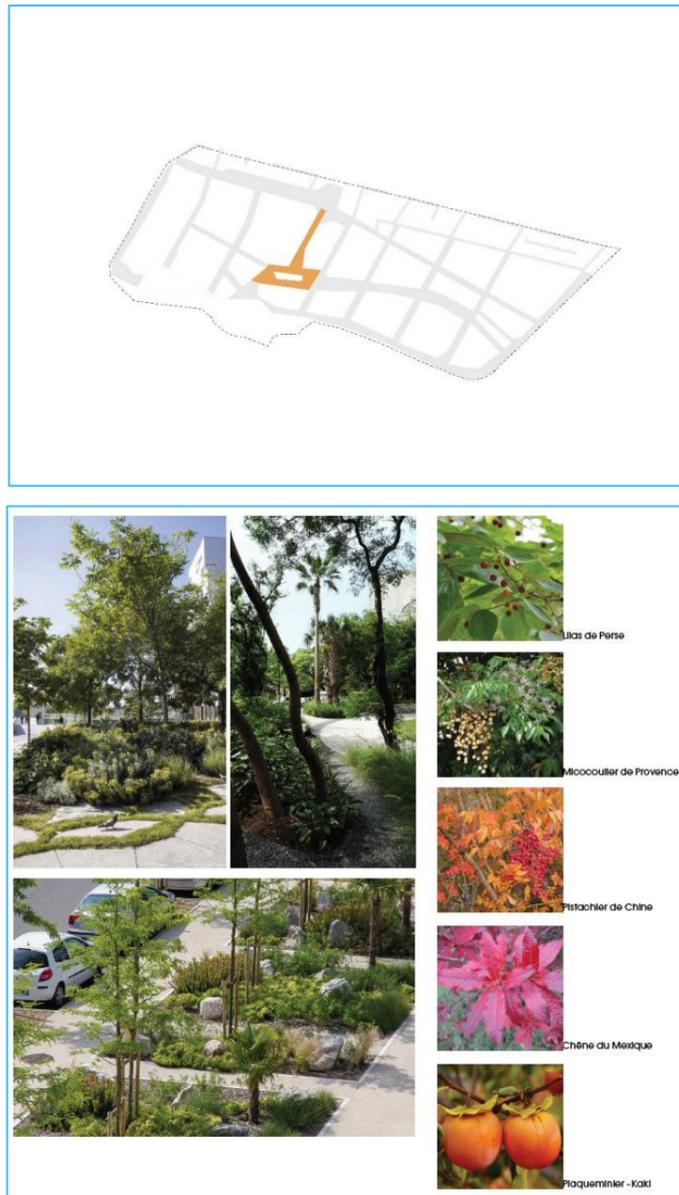


Figure 77 : Localisation future et photographies des essences du futur pour une anticipation du réchauffement climatique (Source : HDZ)

● **Faire confiance aux dynamiques naturelles**

La trame paysagère composée d'une multitude de milieux, entraîne des questions de gestion de ces espaces verts. C'est ici qu'il ne faut pas tomber dans le piège d'une gestion stricte de cette vingtaine d'hectare d'espace public. Un plan de gestion global est pensé afin de ne pas se contraindre à tout ordonnancer.

Trois typologies d'espace sont définies, elle priorise le type d'intervention sur les différents milieux. Le degré de naturalité des espaces créés est l'une des portes d'entrée de cette gestion raisonnée, accompagnée par la part d'anthropisation de l'espace public.

- Les espaces extensifs : recréer des cordons et des franges boisées primaires support d'une grande biodiversité ;
- Les espaces semi-extensifs : entretien minimal de ces milieux avec une à deux fauches par an avec une taille des bois morts uniquement) ;
- Les espaces intensifs : suivi et entretiens raisonnés des espaces publics en cœur de quartier (tonte régulière de certaines pelouses – suivi des massifs de plantes vivaces et autres arbustes).

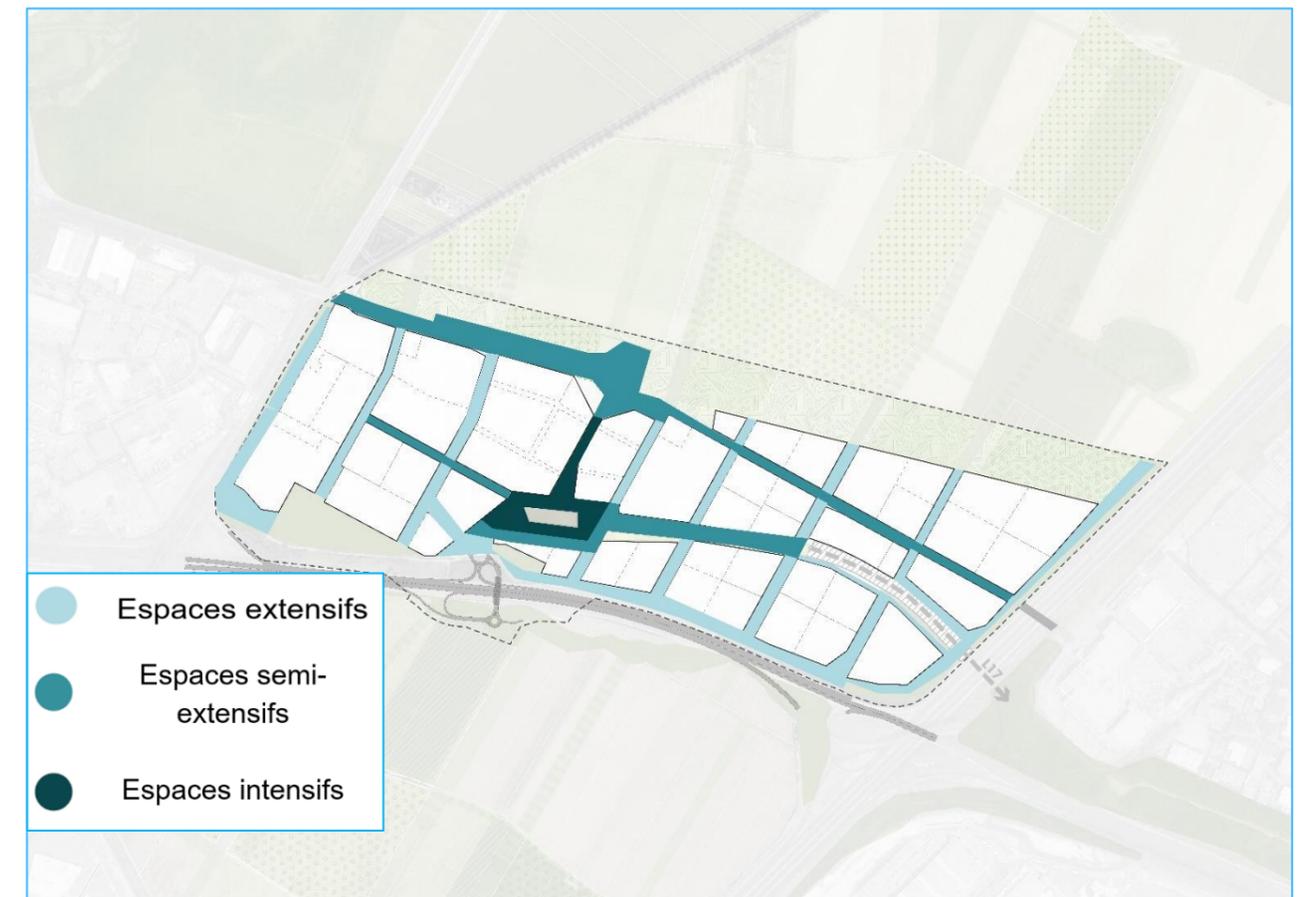


Figure 78 : Plan de gestion global du végétal selon trois typologies d'espace (Source : HDZ)

Les espaces extensifs

Les espaces extensifs sont des zones à caractères naturels et sauvages. Ils sont situés majoritairement sur la frange forestière sud et les trames Nord-Sud. Toutefois, une nuance sera faite entre la frange forestière Sud et les trames Nord-Sud.

La trame Nord-Sud, (accueillant des cheminements, lieux de pause etc...) sera entretenue à minima au niveau des axes circulés et des bandes de cheminement piétonnes. Le reste sera dédié à la biodiversité. Cet entretien à minima est à vocation sécuritaire.

Cet espace représente environ 350 000 m² (ou 70%).

Les espaces semi-extensifs

Les espaces semi extensifs sont à l'interface avec la vie de quartier (le corridor actif est-ouest et l'axe est-ouest desservant la gare). Il représente environ 96 700 m² (ou 18%).

Les espaces intensifs

Les espaces intensifs sont situés au cœur du quartier (le parvis de la gare et la lisière augmentée) et représentent environ 66 300 m² (ou 12%).

3.4.2 LA STRATEGIE D'AMENAGEMENT DES ILOTS

Deux situations urbaines sont présentées pour garantir les qualités économiques et écosystémiques du site : les lots privés en cœurs de site et les lots privés en franges du site.

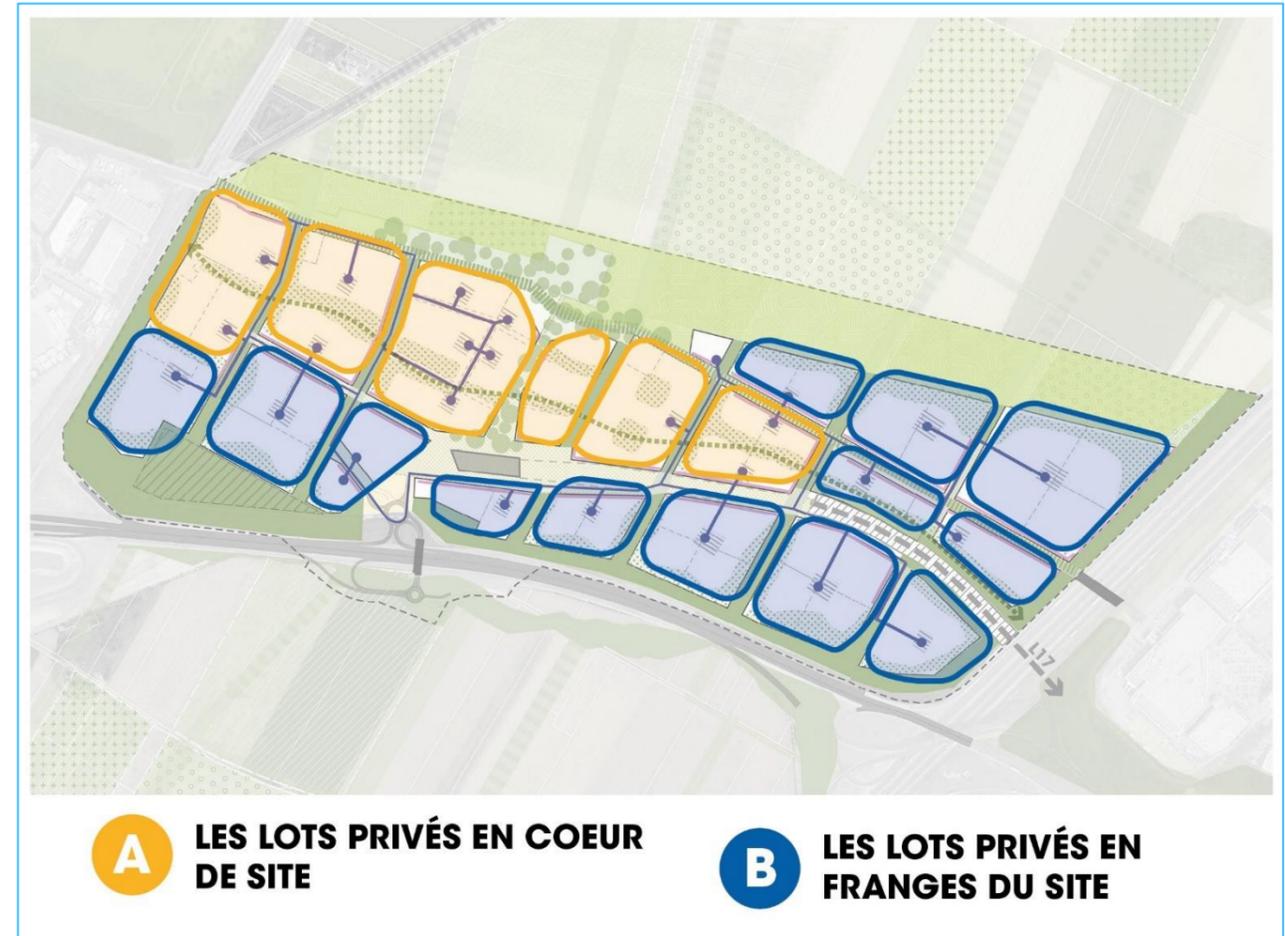


Figure 79 : Localisation des îlots privés en cœur de site et lots privés en franges du site (Source : HDZ)

Afin de pérenniser la trame paysagère tout en favorisant la flexibilité des programmes économiques, la stratégie reposera sur trois axes :

- 1) Limiter l'imperméabilisation des sols ;
- 2) Développer une trame structurante permettant la modularité des lots, pouvant être adaptée à différentes typologie de programmes bâtis ;
- 3) Assurer le caractère évolutif des îlots en fonction du cycle de vie des entreprises, tout en conservant l'armature paysagère pérenne du lot.
 - a. Modularité dans le découpage des lots à l'échelle de l'îlot ;
 - b. Respect de ma trame paysagère pérenne et mutualisée ;
 - c. Mutualisation des fonctions et espaces techniques ;
 - d. Encadrement de certaines fonctions pour assurer le caractère démontable.

3.4.2.1 LES LOTS PRIVÉS EN CŒUR DE SITE

Le développement urbain des lots privés en cœur de site sera concentré majoritairement sur les pourtours, avec des conditions écosystémiques développées en cœurs d'îlot.

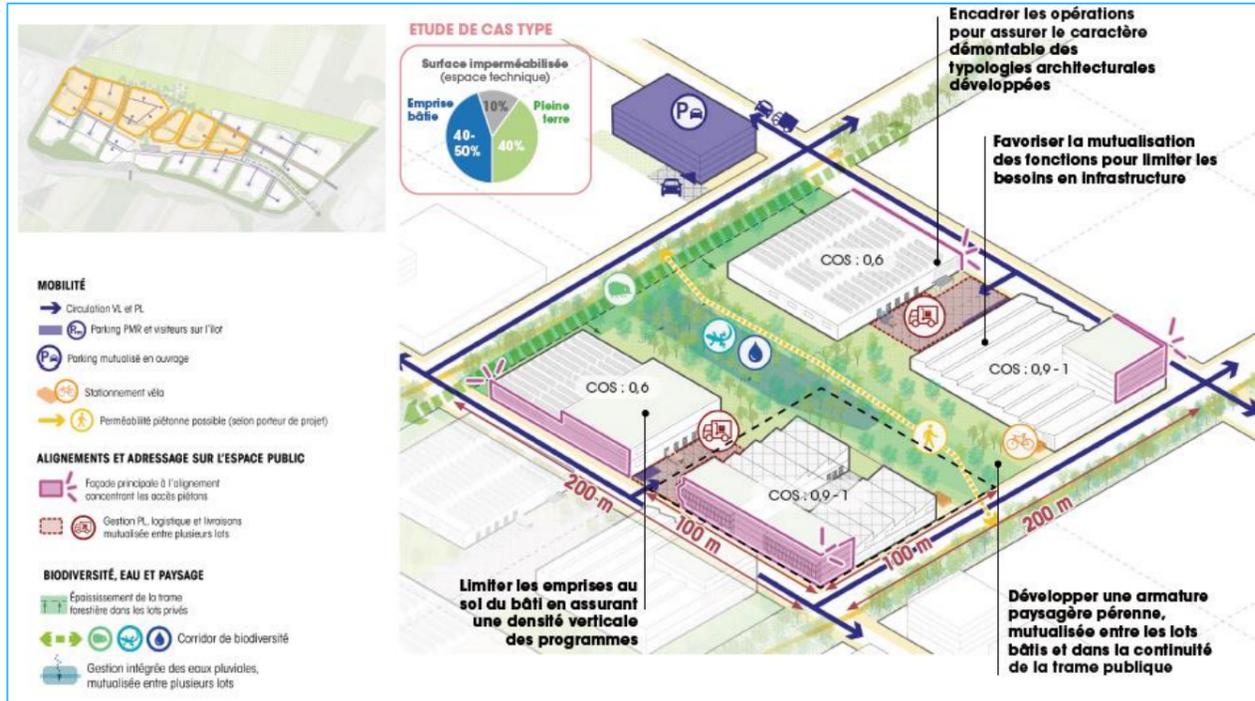


Figure 80 : Stratégie d'aménagement des lots privés en cœur de site (Source : HDZ)

Le schéma présenté ci-après synthétise l'évolutivité souhaitée pour les lots privés situés en cœur de site.

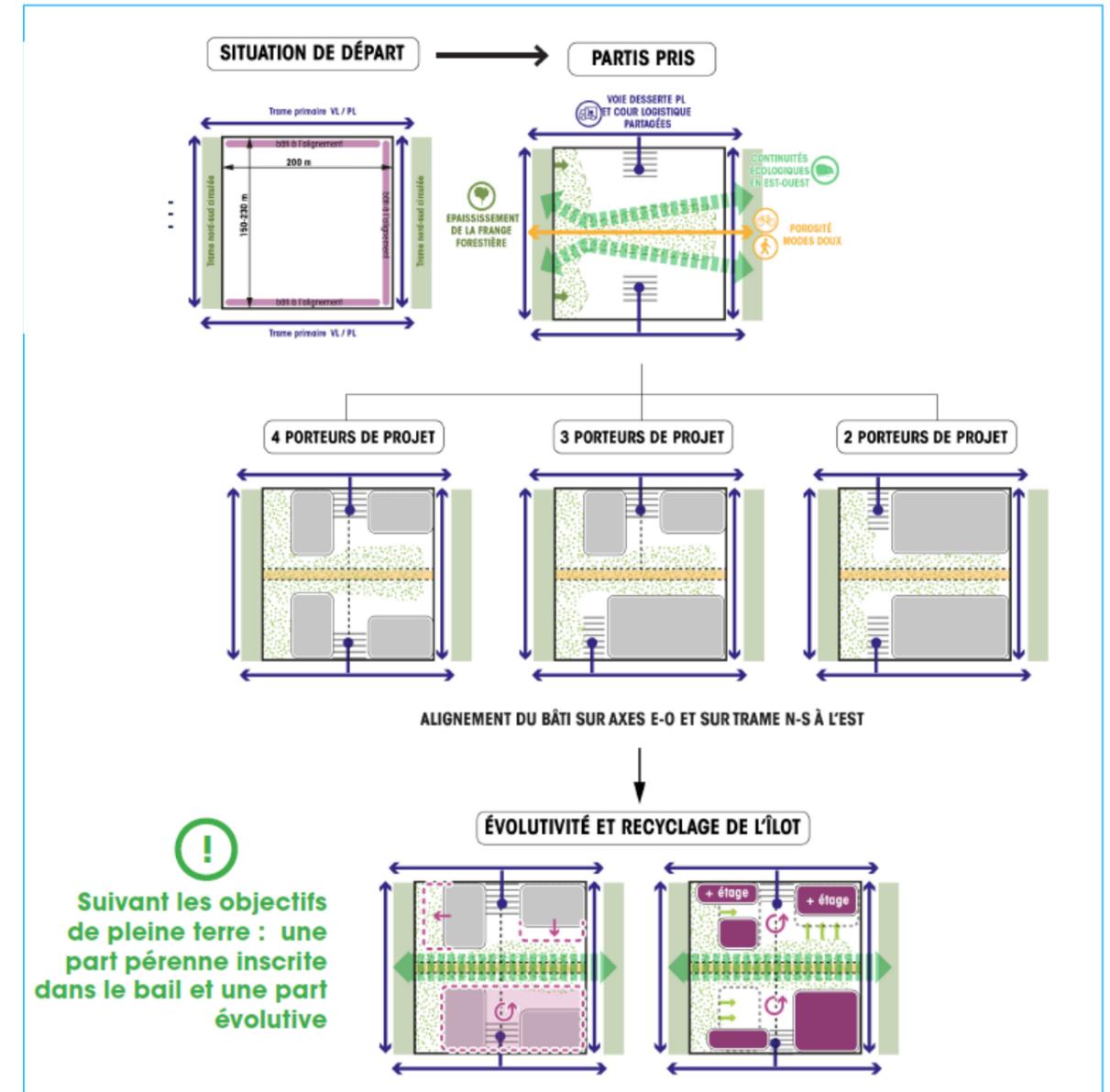


Figure 81 : Schéma explicatif concernant la stratégie d'aménagement des lots privés en cœur de site (Source : HDZ)

3.4.2.2 LES LOTS PRIVÉS EN FRANGES DU SITE

Une stratégie différente va être optée pour les lots privés situés en franges du site.

Le développement urbain sera centralisé et les fonctions exosystémiques seront majoritairement situés au plus proches des franges, permettant l'agrandissement des espaces publics.

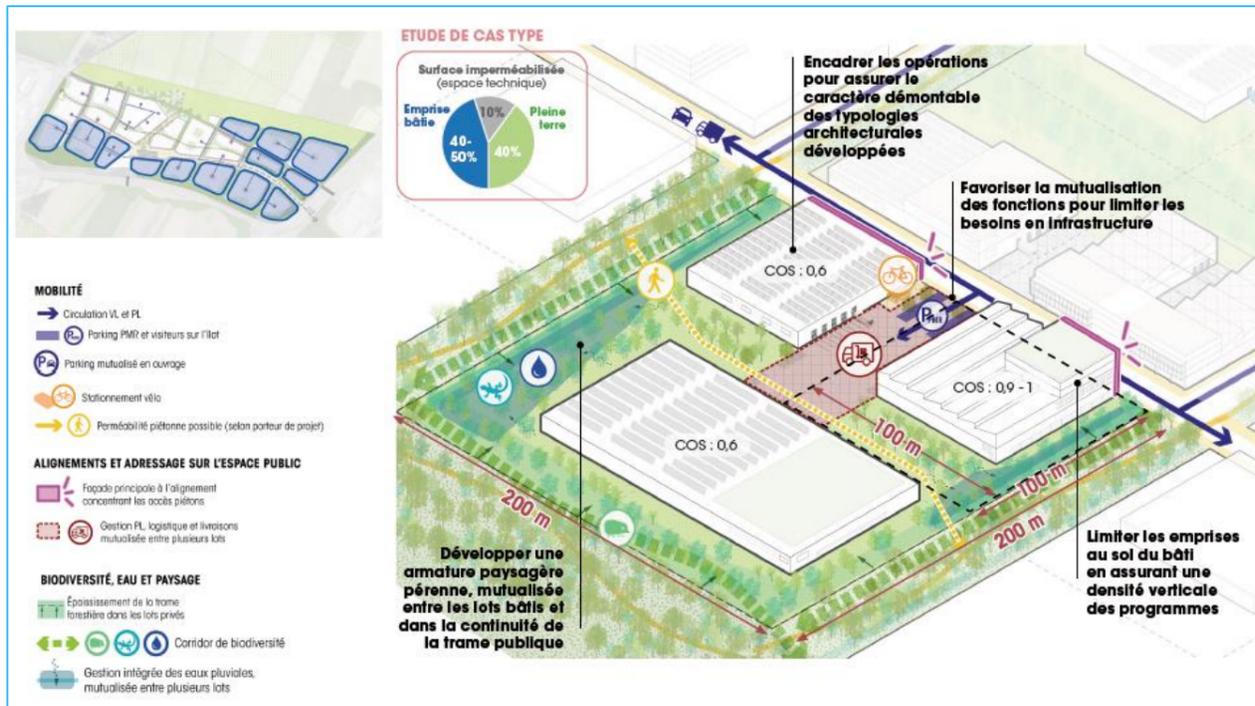


Figure 82 : Stratégie d'aménagement des lots privés en franges du site (Source : HDZ)

Le schéma présenté ci-après synthétise la stratégie qui sera employée pour les lots privés situés en franges du site.

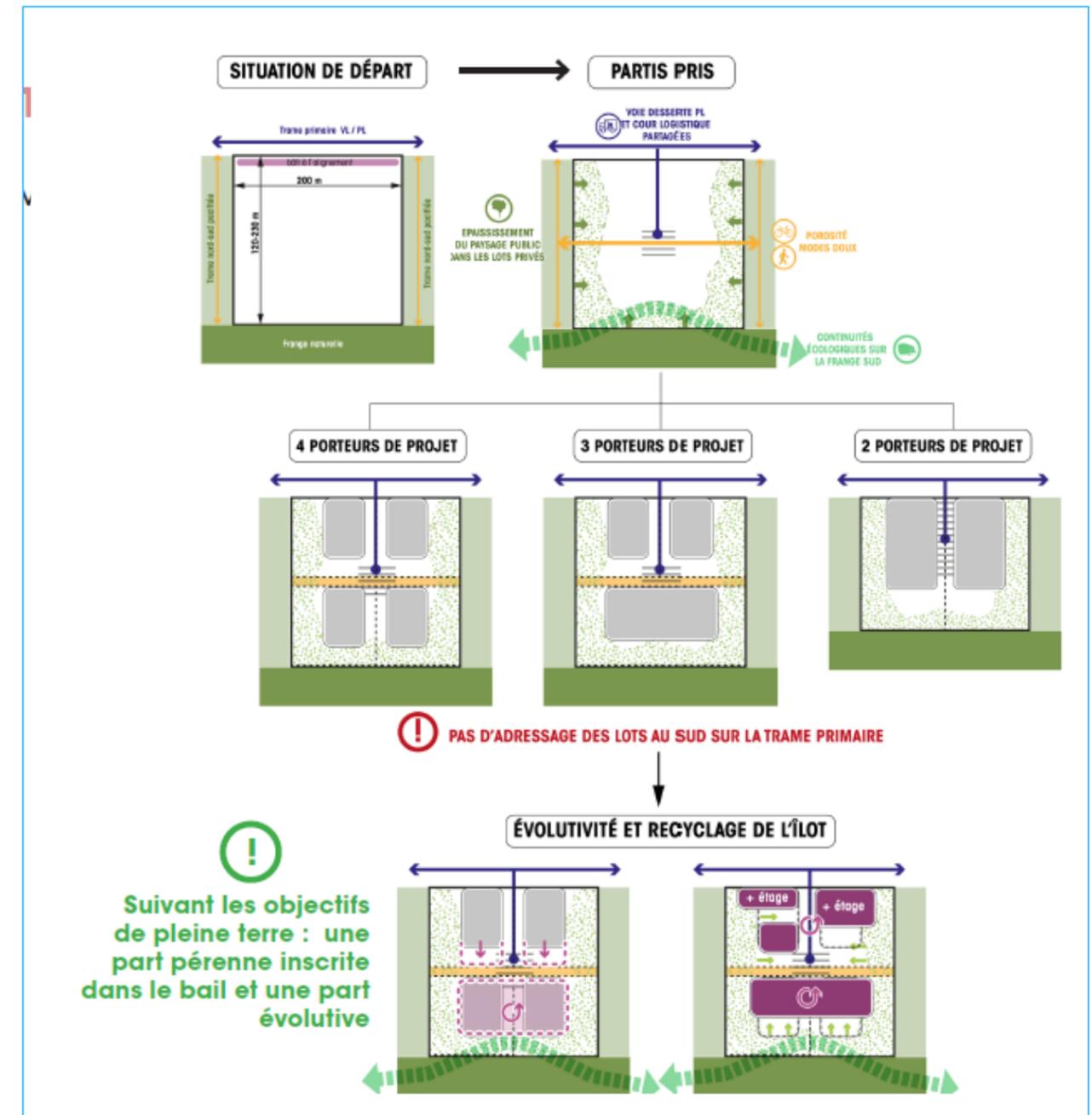


Figure 83 : Schéma explicatif concernant la stratégie d'aménagement des lots privés en franges du site (Source : HDZ)

Le projet souhaite à travers ses différentes stratégies que le paysage privé soit complémentaire de la trame publique. La lisière paysagère sera coconstruite et maximisera le développement des fonctions écosystémiques.

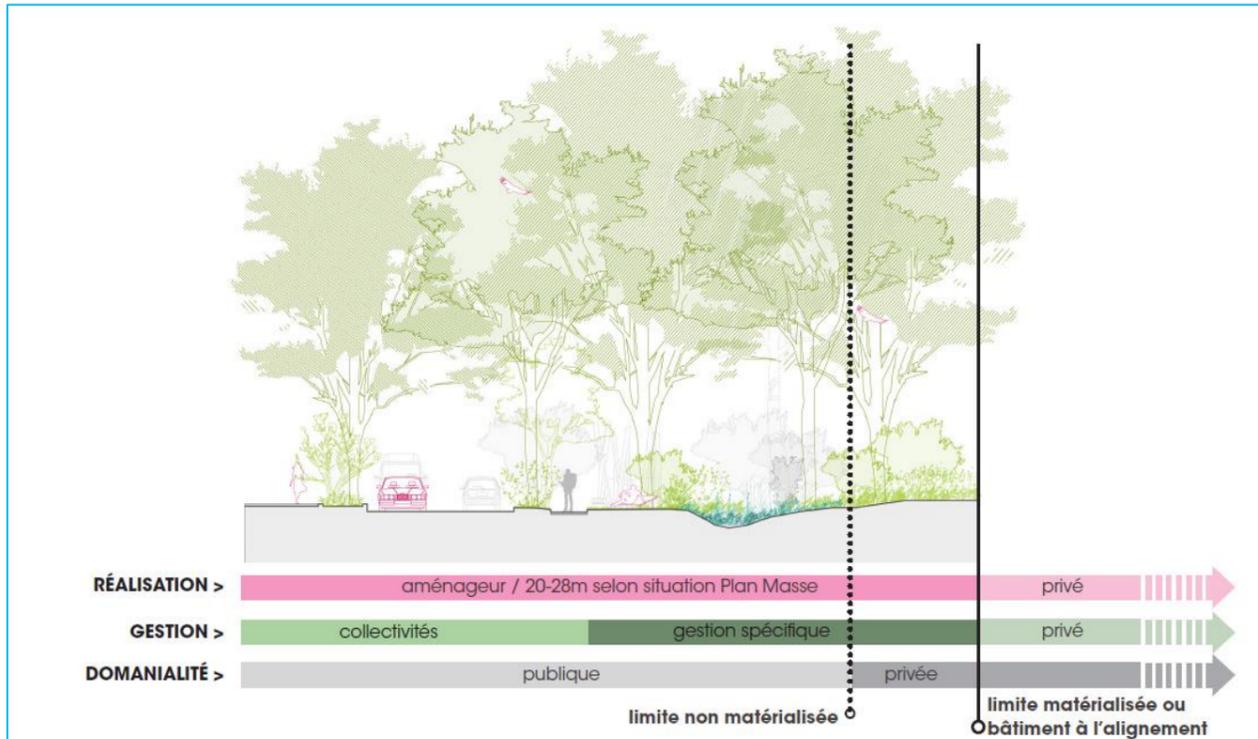


Figure 84 : Schéma explicatif - paysage privée complémentaire de la trame publique (Source : HDZ)

3.4.2.3 LES PEPINIÈRES : UN PROCESSUS DE PREFIGURATION DES QUALITÉS PAYSAGÈRES DU SITE

Renaturer, produire et installer un paysage à court, moyen et long terme

Sur les terrains en attente de porteur de projet, l'installation de pépinières temporaires permet de renaturer le site, d'améliorer les qualités des sols et de changer rapidement l'image du site.

Cet aménagement à finalité productive permettra, selon l'envergure de l'exploitation et le modèle de gestion choisie, de fournir les plantations pour la future ZAC, pour la régénération des terres cultivées du grand triangle (bocage, agroforesterie), pour le besoin du secteur élargi ou encore pour d'autre projet du Grand Paris.

Outil d'aménagement paysage dès le temps 1 du projet, les pépinières ne grèvent pas l'économie de l'aménagement, elles participent au stockage carbone et au confort thermique et elles constituent une première contribution du site au service du renouvellement du territoire.



Figure 85 : Photographies de pépinières (Source : HDZ)

Un paysage en mouvement qui s'adapte au temps long du projet

La pépinière est un paysage en évolution constante. Les plants sont achetés petits et transplantés et régulièrement pour élargir les rangs entre les sujets et permettre leur bonne croissance.

Transposer la logique de production horticole au Triangle de Gonesse est une façon de mettre en mouvement son paysage et d'accompagner le projet par le développement de la matière végétale *in situ*.

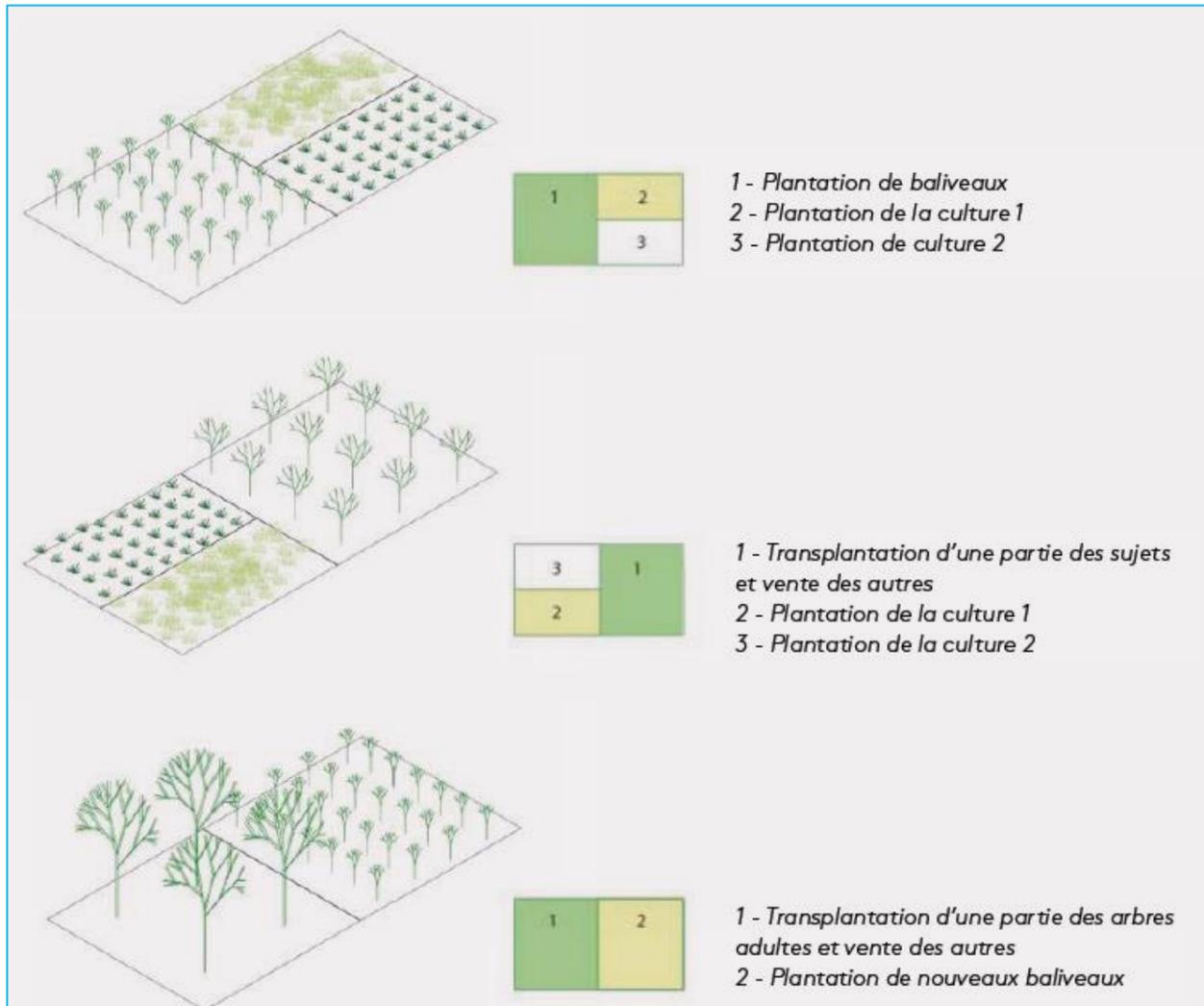


Figure 86 : Schéma illustrant la stratégie concernant les pépinières- 1/2(Source : HDZ)

L'objectif sera, de gérer le temps long de l'urbanisation et d'assurer la flexibilité de la commercialisation.

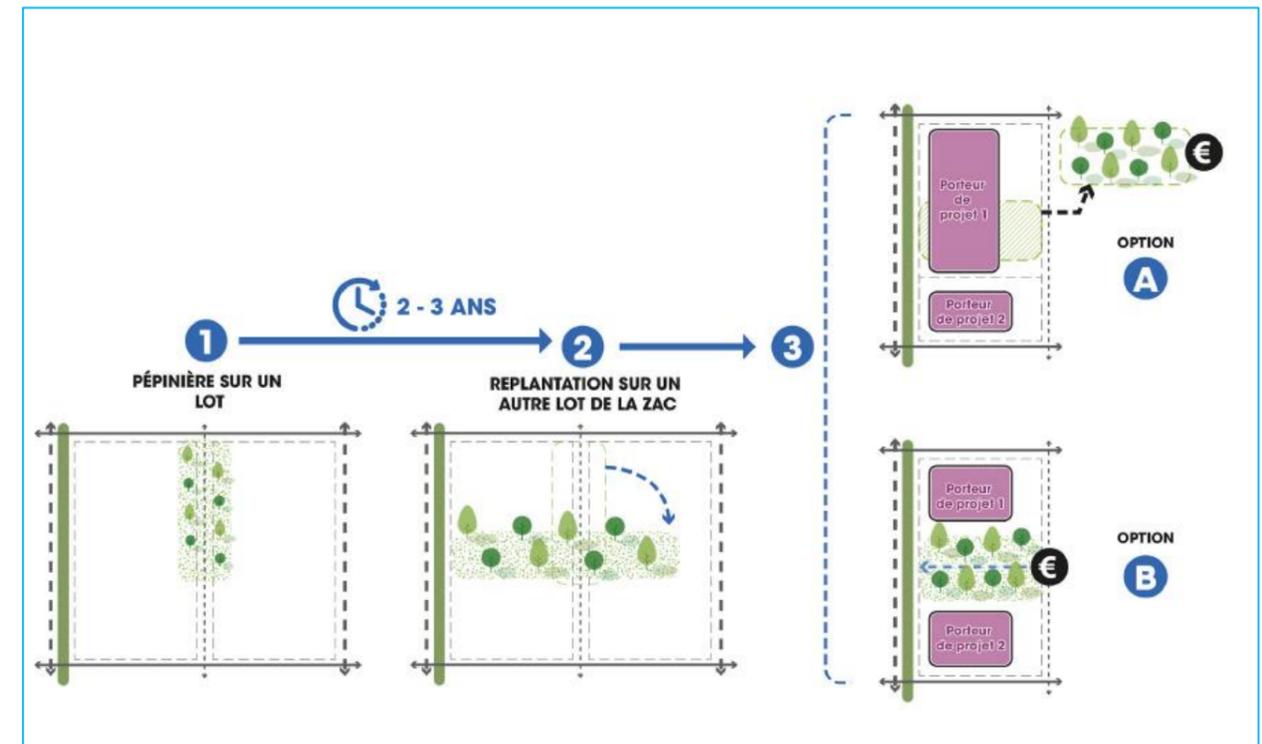


Figure 87 : Schéma illustrant la stratégie concernant les pépinières - 2/2 (Source : HDZ)

Si les besoins de foncier des porteurs de projet ne sont pas compatibles avec la géométrie des zones plantées, les arbres sont vendus ou replantés sur d'autres lots en attente d'être vendus.

Si les besoins de foncier des porteurs de projet sont compatibles avec la géométrie des zones plantées, les arbres plantés restent en place. Ils contribuent à la trame verte attendue sur les lots privés.

3.4.3 LE PRINCIPE DE DEVELOPPEMENT ET D'IMPLANTATION

Qualifier les interfaces public/privé : alignement unilatéral et bilatéral

A travers cette organisation, l'objectif sera de tirer parti de la structuration de la trame d'espaces publics et du plan de circulation pour définir les principes d'adressage bâti :

- Une trame Nord-Sud asymétrique, un alignement unilatéral : la rive Ouest de chaque trame est tenue par des bâtiments à l'alignement ;
- La rive Est, une prolongation de la trame paysagère dans les lots privés ;
- Une trame Est-Ouest urbaine, un alignement bilatéral : le parvis et l'axe principal Nord-Sud est structuré par des implantations bâties à l'alignement ;
- Des façades vitrines donnant sur l'A1/A3 et en entrée de site depuis le raccordement au BIP sont aussi à l'alignement.

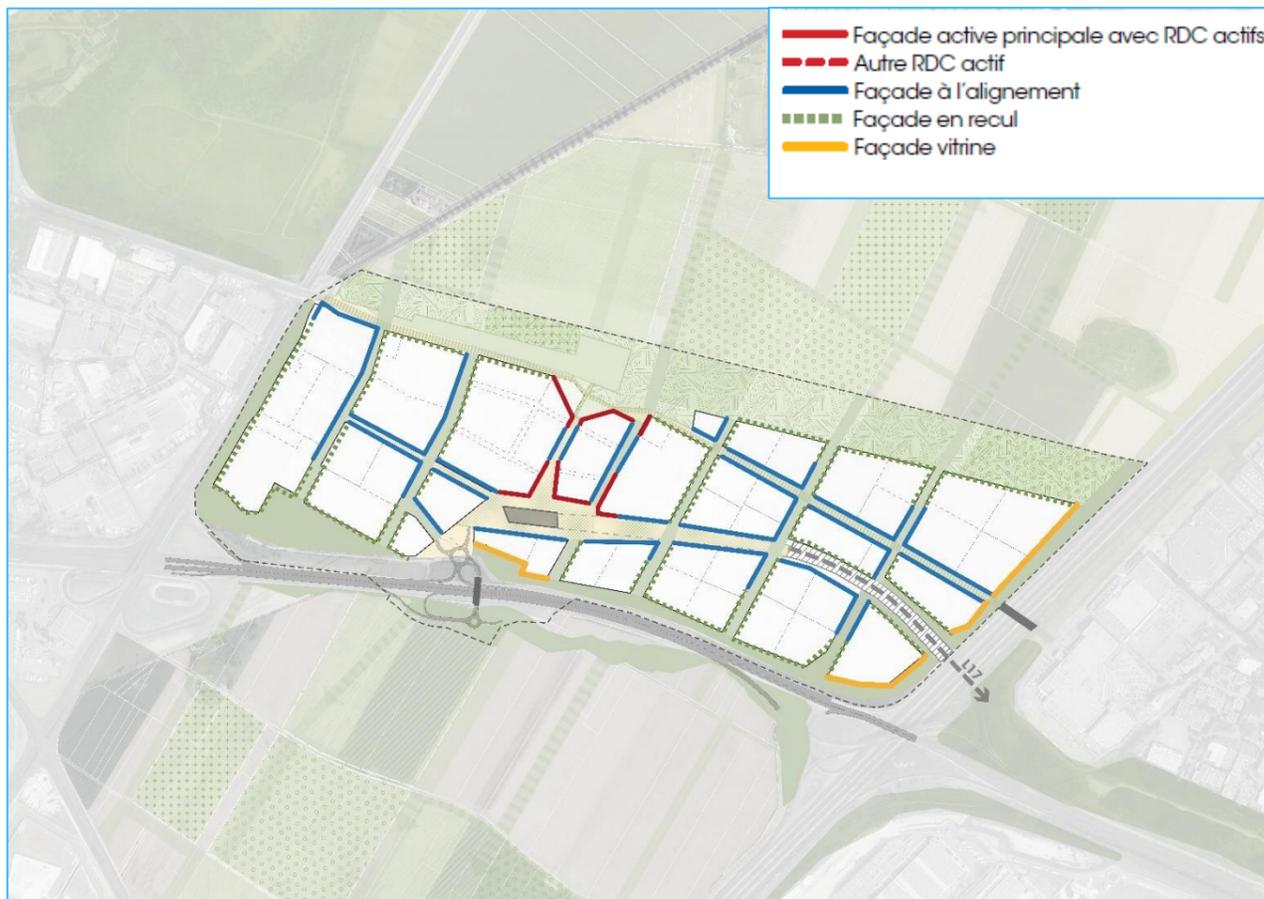


Figure 88 : Plan des façades et rez-de-chaussée (Source : HDZ)

Compléter la trame paysagère et les continuités écologiques en intégrant structuration des espaces de pleine terre des lots privés

Les lots privés participent à la constitution du paysage du Triangle par la définition d'objectifs ambitieux en termes de pleine terre et de gradient végétal.

Suivant les situations géographiques des lots, une trame secondaire de desserte plus fine et de paysage est développée dans le temps. Elle assure des fonctions de desserte technique des lots, les continuités de maillage à grande échelle et regroupe les fonctions écologiques et hydrologiques en complément de l'armature des espaces publics.

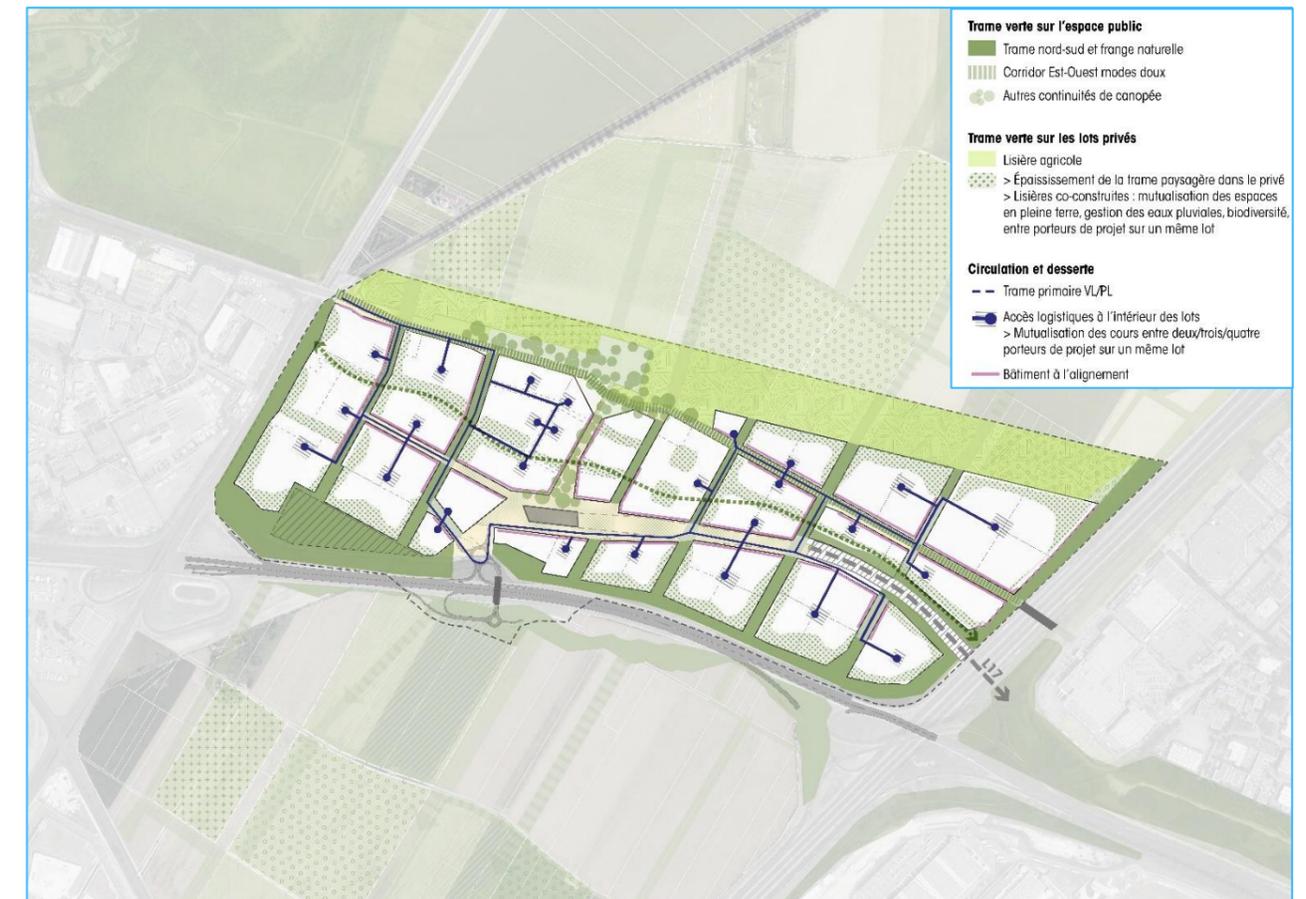


Figure 89 : Principe d'aménagement des îlots et espaces publics (Source : HDZ, 2024)

3.5 LES AMBITIONS ENVIRONNEMENTALES DU PROJET

3.5.1 LE DEVELOPPEMENT D'UNE STRATEGIE DURABLE

3.5.1.1 SOBRIETE DANS L'USAGE DU SOL ET DES RESSOURCES

● Eviter l'étalement

Le Triangle de Gonesse occupe une position unique et stratégique sur la lisière de l'agglomération parisienne. En plan, il ressemble à une dent creuse naturelle à l'échelle territoriale.

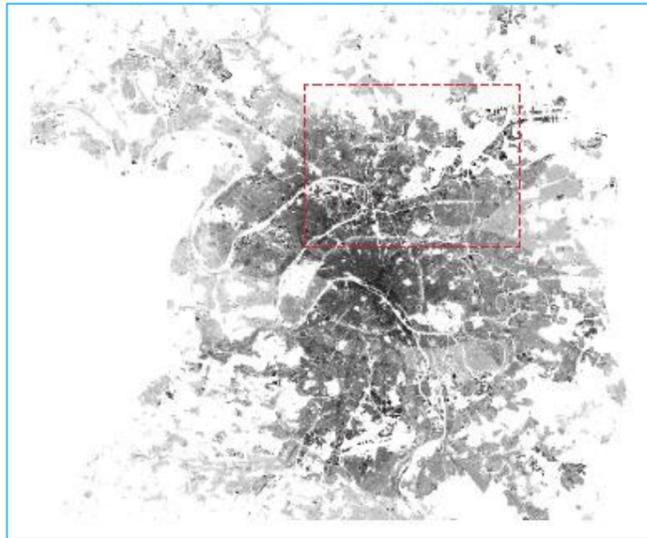


Figure 90 : Ancre de la métropole dans le grand paysage (Source : HDZ)

Il est une sorte « d'endocyte » qui assure la pénétration du milieu naturel et agricole dans le milieu urbain. Ainsi, il est essentiel de le traiter avec une approche d'acupuncture urbaine délicate, en évitant autant que possible l'étalement urbain excessif tout en privilégiant la compacité du bâti avec :

- La promotion de la compacité dans la construction, en favorisant la verticalité des programmes, afin de préserver l'espace "non-bâti" environnant. Cela implique de maximiser la pleine terre, permettant ainsi à la nature de pénétrer profondément dans le tissu urbain ;
- La maximisation de l'accès visuel en préservant des perspectives ouvertes sur le paysage environnant, permettant aux habitants de rester en contact avec la nature et d'assurer un continuum vert naviguant entre les espaces verts urbains, les zones en lisière de la ville et les espaces agricoles ;
- La réduction du recours aux infrastructures, en optimisant la desserte des programmes dans le but de minimiser l'utilisation des ressources et de réduire l'empreinte carbone de ces infrastructures ;
- La favorisation de la mutualisation des fonctions pour limiter les besoins en infrastructure et parking mutualisé ;
- La réduction de l'écart entre les volumes des infrastructures afin d'éviter la formation de zones vides imperméables devant ces structures construites ;
- La favorisation de la verticalité des programmes.

● Optimiser la compacité de la forme urbaine

Les objectifs d'optimisation de la compacité de la forme urbaine seront atteints grâce à l'application des éléments suivants :

- Concevoir une trame viaire ajustée au plus près des besoins pour limiter les chaussées imperméabilisées ;
- Ménager des espaces libres sur les espaces publics et les îlots au profit d'une armature verte ;
- Rechercher la mutualisation pour limiter les besoins en infrastructure (stationnement).

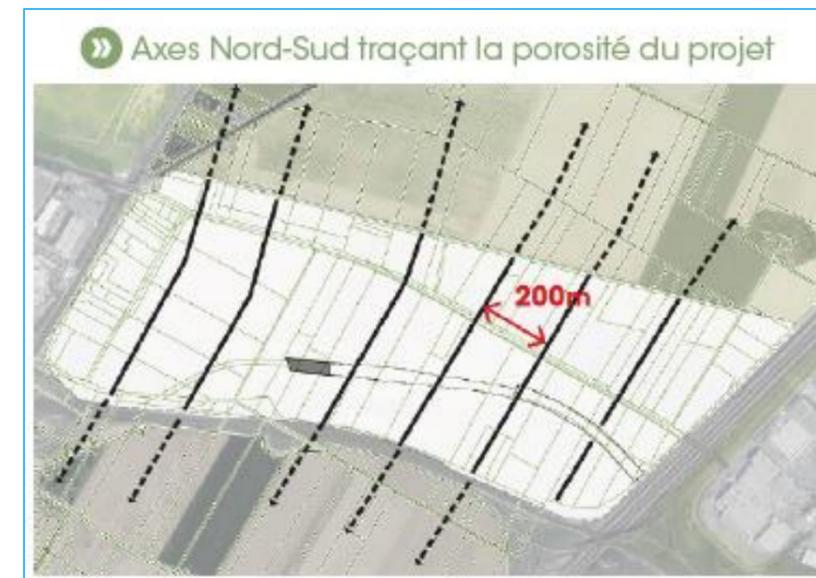
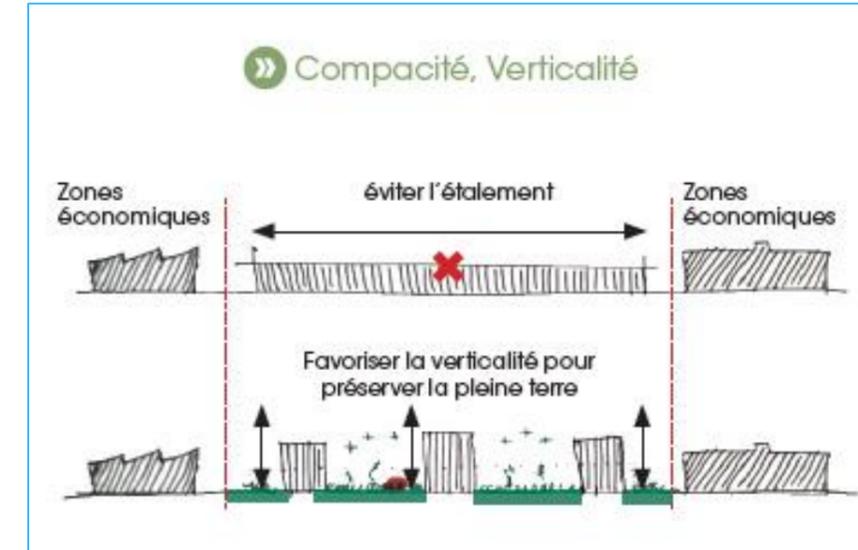


Figure 91 : Schémas - Optimiser la compacité de la forme urbaine (Source : HDZ)

● Conception bioclimatique efficiente

La conception bioclimatique revêt une importance capitale pour que le projet devienne un exemple emblématique dans la région et tout ne modifiant notre perception traditionnelle des zones économiques.

Elle prépare le projet à la lutte contre le réchauffement climatique et fait écho aux changements réglementaires qui se déroulent à proximité, tels que le PLU bioclimatique de Paris.

● Réduire l'effet énergivore des bâtiments

Il est essentiel de favoriser les bonnes orientations dans le but d'optimiser les jeux d'ombre et d'ensellement en fonction des différents usages. Il est primordial de privilégier la ventilation naturelle au sien des bâtiments et de réduire l'utilisation de dispositifs énergivores. En combinant une orientation stratégique et une ventilation efficace nous pouvons optimiser les formes architecturales. Ceci permet de réduire le recours aux matériaux et diminuer l'impact environnemental des futures constructions.

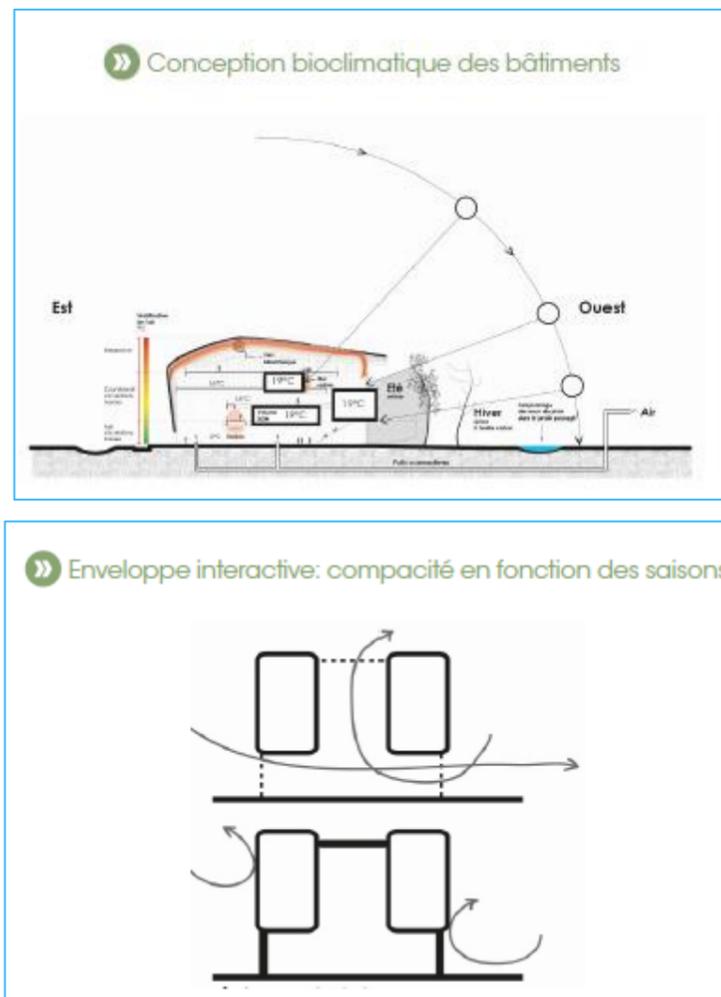


Figure 92 : Schéma - Réduire l'effet énergivore des bâtiments (Source : HDZ)

● Optimisation de l'espace extérieur : Mutualisation en plan masse pour une qualité tridimensionnelle

Au sein d'un îlot urbain (cœur d'îlot) ou entre le privé et le public (ouverture spatiale continu), cette mutualisation permet d'améliorer la qualité environnementale en libérant de l'espace, en concentrant la biodiversité, en améliorant l'effet de rafraîchissement, en dégageant des vues, en partageant des usages extérieurs et en créant un éclairage commun. L'objectif ultime est d'encourager une vision tridimensionnelle de l'aménagement urbain au-delà des découpages administratifs traditionnels.

Ces espaces peuvent être utilisés pour la plantation d'arbres, la création de parcs, de jardins et d'espaces verts ouverts à tous.

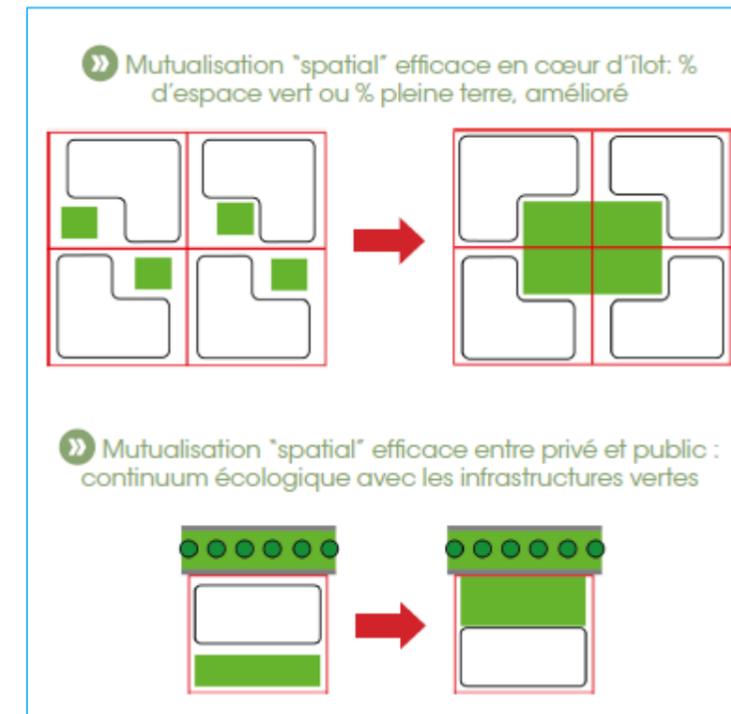


Figure 93 : Schéma - Optimisation de l'espace extérieur (Source : HDZ)

« Générer la résilience économique et environnementale »

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

La mutualisation de plusieurs aspects clé est d'une importance capitale dans le cadre du projet. La mobilité doit être abordée de manière intégrée, avec des infrastructures de transport connectant les différents points du projet de manière fluide et facilement accessibles depuis et vers la future gare de Gonesse, dans et hors le périmètre d'étude.

Mutualiser les espaces de stationnement

La mutualisation des espaces de stationnement est essentielle afin de préserver la trame brune et de maintenir la pleine terre. En regroupant les parkings, on évite de disperser les infrastructures et de détériorer les espaces verts. Cela permet également de libérer davantage de surface pour des usages plus bénéfiques et de préserver les qualités environnementales du projet.

Mutualiser les espaces communs extérieurs

La mutualisation des espaces communs extérieurs sera recherchée dans le but de créer des espaces généreux, partagés et vastes, on favorise la création de zones propices à la séquestration du carbone et à la lutte contre les îlots de chaleur urbain. Ces espaces peuvent être utilisés pour la plantation d'arbres, la création de parcs, de jardins et d'espaces verts ouverts à tous.

Mutualiser la gestion des déchets et la promotion du recyclage

La mutualisation de la gestion des déchets et la promotion du recyclage sont des éléments clés à prendre en compte. En mettant en place des systèmes de collecte et de traitement des déchets mutualisés, on optimise les ressources et on réduit l'empreinte environnementale.

La valorisation des déchets peut également contribuer à la création d'une économie circulaire durable.

Mutualisation des services

La mutualisation des services est un aspect important. Il s'agit de profiter de la proximité de l'agriculture locale pour approvisionner les tiers-lieux et les restaurants présents dans le projet. Cela favorise les produits alimentaires et renforce la durabilité de l'ensemble du projet.

Le lien rétroactif Est-Ouest

Le projet vise à établir une liaison Est-Ouest avec les zones industrielles situées de part et d'autre. Il s'agit de créer des vecteurs bidirectionnels qui relient le cœur du projet aux zones économiques, et vice-versa.

Cette connexion « rétroactive » favorise l'échange dynamique entre les différentes entités et promeut leur co-développement.

L'objectif est d'immerger le projet et les zones économiques dans un véritable spectre collectif, où les interactions et les synergies entre les deux entités se nourrissent mutuellement. En promouvant cette symbiose, le territoire sera en mesure de prospérer de manière résiliente et de mieux lutter contre le risque de défrichement. De plus, le renforcement de cette liaison via la gare réduira des déplacements et les gaz à effet de serre.

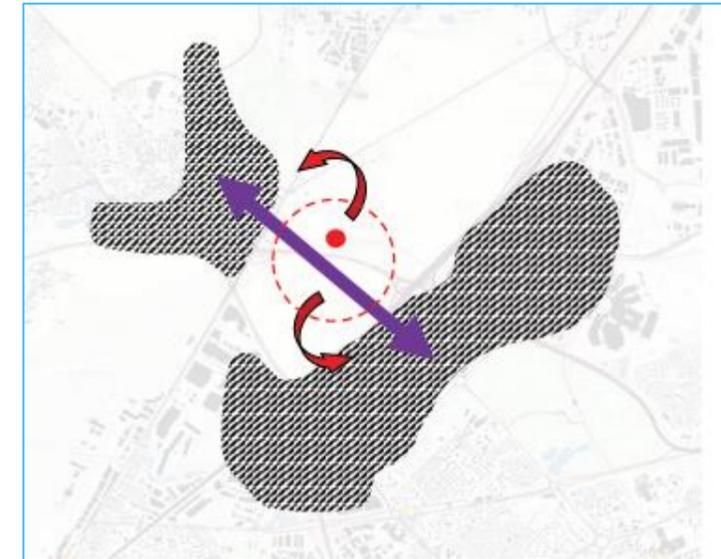


Figure 94 : Schéma - Lien rétroactif Est-Ouest (Source : HDZ)

— Développement paysage Nord-Sud

Le projet vise à préserver « l'effet endocyte » en préservant les liens Nord-Sud par des continuités vertes à la hauteur de l'enjeu territorial.

L'objectif principal est de réaliser un développement qui intègre les dimensions d'agriculture, de paysage et de nature. Cette approche multidimensionnelle permet de préserver et de mettre en valeur les ressources agricoles, de créer des espaces paysagers attractifs et de préserver la biodiversité naturelle. En favorisant ces noyaux, la liaison Nord-Sud demeure un véritable exemple de développement durable, équilibrant les besoins économiques et sociaux avec le respect de l'environnement et de la qualité de vie des habitants.

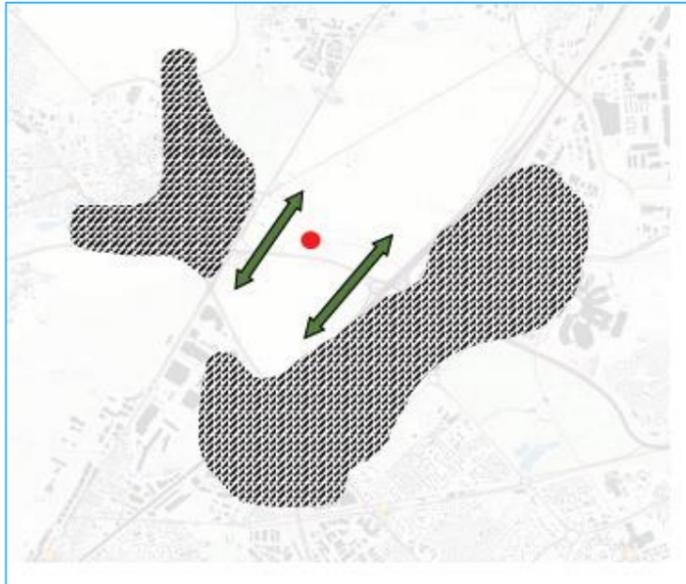


Figure 95 : Schéma – Développement paysage Nord-Sud (Source : HDZ)

— Infrastructures énergétiques

Les toitures pourraient intégrer des panneaux solaires ou à minima être conçues et orientées pour les intégrer ultérieurement.

— Métabolisme agri-urbain

Le projet reposera sur une dimension à plusieurs approches :

- Territoriale : Créer des synergies avec les filières locales (bioconstruction, bioagriculture, bioénergies) ;
- Locale : Développer des échanges entre activités et espaces naturels.

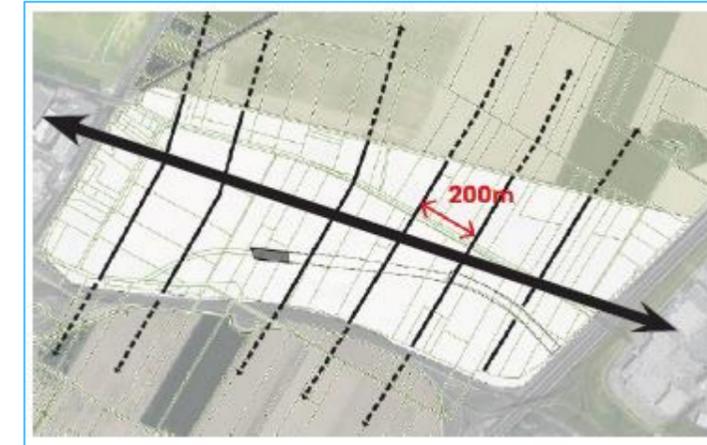


Figure 96 : Schéma – Métabolisme agri-urbain (Source : HDZ)

— Infrastructure climatique résiliente

Les infrastructures climatiques ne se résument pas à de simples espaces verts. Il est essentiel de les examiner en profondeur pour mettre en évidence leurs autres qualités : puits carbone, récupérateurs des eaux de pluie, créateur de confort pour les piétons dans les espaces extérieurs (ombre en été, brise vents en hiver) aident à lutter contre les îlots de chaleur urbains et sont essentiellement des absorbeurs acoustiques contre les bruits aériens. Le projet aura pour objectif de mettre en place d'une infrastructure verte, entrelaçant les trames verte et bleu, avec :

- **Les trames vertes**, composées de zones de pleine terre, des strates végétales diverses et de l'ombre, contribuent à améliorer la qualité du biotope urbain. L'évapotranspiration aide à réguler la température ambiante et de lutter contre les ICU ;
- **Les trames bleues** assurent une gestion efficace des eaux pluviales en permettant leur infiltration dans le sol. Elles réduisent ainsi le risque d'inondations. Si des bassins de rétentions sont prévus, cette récupération des eaux pluviales permettra l'entretien des espaces végétalisés ;
- **Le couplage des deux trames** crée un écosystème hydrique résilient, adapté à toutes les saisons ;
- **Les liens Nord-Sud préservés**, assurent les continuités et conserve « l'effet endocyte » à l'échelle macro.

Les études aérauliques à l'échelle macro mettent en lumière l'importance des traversées Nord-Sud ou Est-Ouest pour la circulation des vents. Leur pertinence réside également dans le rafraîchissement des espaces en périodes chaudes et dans le renouvellement continu de l'air. La qualité de l'air restant ainsi un sujet principal dans le territoire (infrastructures routières et aéroportuaires).

» Superposition des couches de résilience "invisibles"



Trame brune

- Puits carbone
- Qualité de l'air

Trame bleue

- Gestion des eaux pluviales
- Noues végétalisées

Ombre en été

- Strate arborée : projection d'ombre
- Confort estival

Brise vents en hiver

- Strate arbustive : brises vents
- Confort hivernal

Lutte ICU

- Evapotranspiration
- Albédo
- Ombre

Absorbeur Acoustique

- La pleine terre est cruciale pour éviter les miroirs acoustiques entre les bâtiments, causés par les bruits aériens

3.5.2 LES FILIERES DE LA BIOECONOMIE

La bioéconomie est une économie respectueuse de l'environnement qui vise l'utilisation efficace des ressources naturelles. Elle se base sur la mobilisation de la biomasse pour une valorisation optimale. Elle permet d'utiliser au maximum une énergie absorbante, renouvelable et gratuite : l'énergie solaire. La bioéconomie s'inscrit dans le cadre plus large de l'économie verte, c'est-à-dire une économie respectueuse de l'environnement et qui utilise de façon plus efficace les ressources naturelles.

3.5.2.1 LES ACTIVITES PRODUCTIVES : EXPLOITATION, TRANSFORMATION

L'ambition du projet sera de créer un écosystème économique autour des filières de la bioéconomie. Les activités productives seront sélectionnées selon leur compatibilité avec les équipements publics prévus, notamment la Cité scolaire à vocation internationale.

3.5.2.2 LES PETITES ACTIVITES PRODUCTIVES : PROTOTYPAGE, ARTISANAT...

Les besoins fonciers sont plus mesurés, moins conséquents que celle des infrastructures de productions :

- Possibilité de développer la filière prototypage / artisanat avec la création d'ateliers, d'espaces partagés / mutualisés ... ;
- Des immobiliers qui peuvent accueillir le parcours résidentiel des étudiants jusqu'à l'entrepreneuriat (lien avec la Cité scolaire).

3.5.2.3 LES ACTIVITES TERTIAIRES : BUREAUX, LABORATOIRES, R&D

Les activités tertiaires peuvent affirmer une identité et une renommée du territoire par leur spécialisation en bioéconomie :

- Des partenariats sont possibles avec des établissements d'enseignement (lien avec la Cité scolaire) ;
- Des projets qui trouvent davantage leur place à proximité du pôle gare (fonciers un peu moins conséquents et des besoins de bonne desserte).

Figure 97 : Schéma – Infrastructure climatique résiliente (Source : HDZ)

4 ETUDE D'OPTIMISATION DE LA DENSITE DES CONSTRUCTIONS

4.1 DEFINITIONS ET ENJEUX

Les notions de densité et de formes urbaines se rapportent à des contextes urbains et d'espaces vécus très divers dont il convient de préciser le sens.

Les principaux défis à relever pour construire une ville dense et durable et désirable sont les suivants :

- Préserver et valoriser les espaces naturels, agricoles et forestiers et le patrimoine existant ;
- Limiter les émissions de gaz à effet de serre ;
- Assurer la santé et le bien-être en ville ;
- Adapter les villes et territoires au changement climatique ;
- Garantir l'accès des infrastructures et à des services de qualité et inclusifs.

La densification présente dans chacune de ces thématiques des opportunités et avantages liés au changement de paradigme sur la fabrique et la gestion de l'espace urbain.

4.1.1 QU'EST-CE QUE LA DENSITE ?

4.1.1.1 LES DIFFERENTS INDICATEURS

En urbanisme, de même qu'en sociologie ou en géographie la densité exprime le rapport théorique entre un indicateur quantitatif (démographie, nombre de logements, nombre d'emplois...) et une surface d'étude donnée.

La densité peut s'illustrer de différentes façons en urbanisme :

- **La densité résidentielle** : soit le rapport entre le nombre de logements et la surface d'étude hors voies publiques. Cet indicateur mesure strictement l'occupation du sol des logements.

$$\text{Densité résidentielle} = \frac{\text{Nombre de logements}}{\text{Surface (hectares)}}$$

- **La densité humaine ou de population** : à l'échelle globale, la densité correspond au nombre d'habitants par kilomètre carré qui s'applique généralement aux différents espaces de la ville (centre et périphérie).

$$\text{Densité de population} = \frac{\text{Nombre d'habitants}}{\text{Surface (km}^2 \text{ ou hectares)}}$$

A l'échelle locale, l'indicateur renseigne sur la densité de logements. Cette dernière se calcule comme le rapport entre le nombre d'habitants occupant une parcelle et la surface totale de celle-ci. Par rapport à la densité résidentielle, elle permet de définir l'espace disponible par habitant : une même surface d'habitation peut potentiellement accueillir des ménages de taille variable. Selon les typologies urbaines, la surface par habitant peut être plus ou moins importante à l'image des villes denses métropolitaines qui présenteront une surface par habitant beaucoup plus faible que d'autres.

$$\text{Densité de population} = \frac{\text{Nombre d'habitants}}{\text{Surface de la parcelle (m}^2 \text{ ou hectares)}}$$

- **La densité d'emploi** : renseigne sur le nombre d'emplois de la surface d'étude. Cet indicateur permet de donner une idée du niveau d'activité sans pour autant présager de sa nature ou de sa diversité.

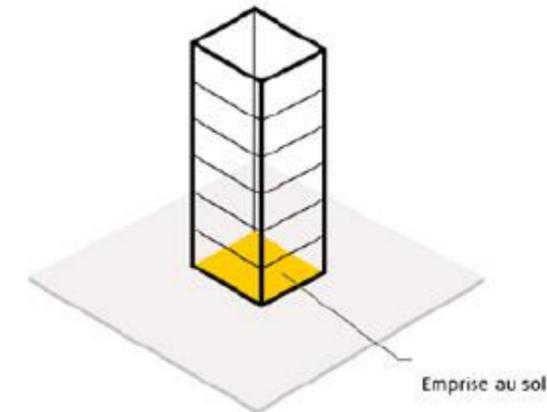
$$\text{Densité d'emploi} = \frac{\text{Nombre d'emplois}}{\text{Surface (km}^2 \text{ ou hectares)}}$$

- **La densité de contenant ou de contenu** : qui opère une distinction entre les densités qui concernent le bâti et celles qui concernent les usagers. Comme démontré avec les densités résidentielles et humaines, leurs relations ne sont pas directes. Pour une même densité résidentielle, plusieurs formes bâties sont possibles avec des taux de remplissage très différentes. Pour pallier cette difficulté de mesure, un indicateur hybride a été défini (cf. schéma de la densité).
- **La densité d'activité humaine** : elle correspond à la somme des habitants, des emplois et des visiteurs par rapport à une surface donnée. Elle quantifie en partie la densité d'usage en prenant en compte le nombre potentiel de personnes fréquentant le site étudié.

$$\text{Densité d'activité humaine} = \frac{\text{Nombre d'habitants} + \text{nombre d'emplois} + \text{nombre de visiteurs}}{\text{Surface (km}^2 \text{ ou hectares)}}$$

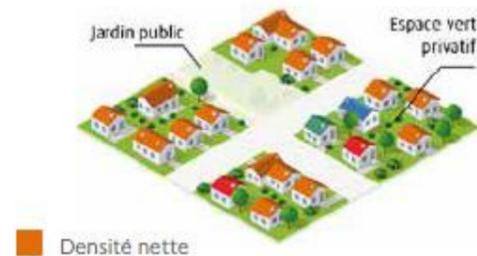
$$\text{Densité bâtie} = \frac{\text{CES} \times \text{nombre moyen de niveaux}}{\text{Emprise au sol (m}^2 \text{) } \times \text{nombre moyen de niveaux}} = \frac{\text{Emprise au sol (m}^2 \text{) } \times \text{nombre moyen de niveaux}}{\text{Surface de la parcelle ou de l'ilot (m}^2 \text{)}}$$

- **La densité brute** : se rapporte à l'ensemble des espaces constituant la surface d'étude, et comprend donc les équipements publics, les voiries et les espaces verts construits dans la surface d'étude. Cet indicateur est très dépendant de l'échelle considérée.



Source : Maitrise d'ouvrage et formes urbaines, G. Abadla, laurif, mai 1996

- **La densité nette** : spécifique à l'échelle de la parcelle ou de l'ilot. Elle prend en compte l'ensemble des surfaces occupées par une affectation spécifique, sans y intégrer les espaces publics. Elle concerne donc les logements, les activités, les commerces et autres équipements.



- **La densité vécue** : correspond à la perception subjective des niveaux de densité propre à chaque individu.

Ces différentes définitions de la densité ont trouvé une traduction réglementaire au sein des documents d'urbanisme par l'intermédiaire de notions telles que le Coefficient d'emprise au sol (CES) ou le Coefficient de biotope par surface (CBS) qui décrit la proportion entre toutes les surfaces favorables à la nature sur la parcelle et la surface totale de la parcelle. Ces notions ont aujourd'hui évolué grâce à la mise en œuvre de dispositifs plus fins d'encadrement des gabarits et de la volumétrie (recul, prospect, hauteur, continuité écologique...).

Il est à noter que la densité s'exprime avant tout par rapport à une référence et un contexte local. L'ADEME privilégie l'indicateur de densité bâtie. C'est cet indicateur qui sera utilisé dans le cadre du projet de ZAC du Triangle de Gonesse. De plus, l'indicateur de densité d'activité humaine sera également défini à titre indicatif.

- **La densité végétale** : se calcule par télédétection au moyen d'une image satellitaire qui repère les masses végétales en volume et en qualité. Cet indicateur n'opère pas de distinction entre la végétalisation des espaces publics et des espaces privés : il prend en compte l'ensemble des espaces verts présents sur un périmètre défini.
- **La densité bâtie** : il s'agit d'un indicateur qui caractérise l'emprise au sol par rapport à la surface de la parcelle ou de l'ilot multipliée par le nombre moyen de niveaux du bâtiment. Selon le résultat, il sera possible d'évaluer si l'espace considéré à un faible, forte, ou moyenne densité. La densité bâtie ne donne cependant pas de renseignement sur le niveau de concentration de la population ni sur les activités qui se déroulent sur cet espace. Il peut en revanche servir à identifier des typologies d'habitat en fonction des résultats trouvés et permet d'appréhender l'enveloppe bâtie dans ses trois dimensions.

4.1.1.2 LA DEPENDANCE DU CONTEXTE TERRITORIAL

La frise ci-dessous permet de caractériser les différents niveaux de densité bâtie par rapport aux différents typologies de logements définies par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France (IAU).

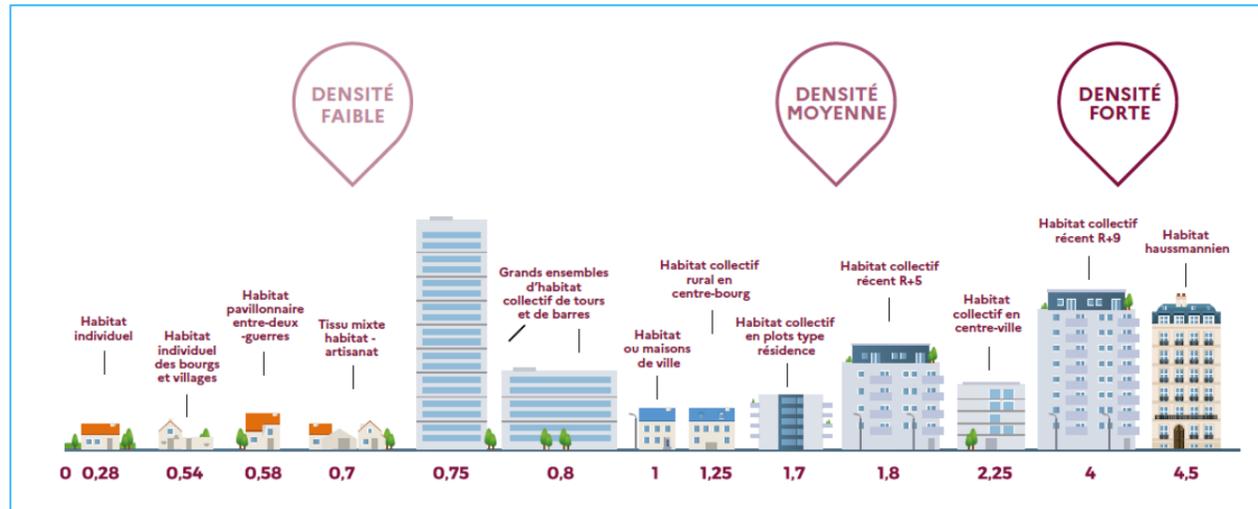


Figure 98 : Schéma des différentes densités bâties (Source : ADEME)

Donner une description uniforme pour tout type de tissu urbain ne saurait être satisfaisant : la densité est dépendante de son contexte territorial (centre-ville, polarité urbaine, banlieue, périurbain, rural...). A noter que ces spécificités territoriales ne sont pas systématiquement concentriques selon le modèle d'une ville centre dense, au périurbain moins dense et rural peu dense. Des pôles de densités variable peuvent s'intercaler en fonction notamment des infrastructures de mobilité, des spécificités foncières, polarisant des activités industrielles par exemple, héritage historique de zones pavillonnaires pourtant à proximité d'un centre-ville dense.

De plus, la densité est largement conditionnée par le traitement entre les espaces construits et les espaces non construits. Aussi, la forme urbaine dans son acception large, c'est-à-dire depuis la forme géographique et paysagère d'un territoire jusqu'à l'organisation entre masses bâties et non bâties, la hauteur des bâtiments, la quantité d'espaces publics, va conditionner la perception que l'on aura de la densité.

4.1.2 QU'EST-CE QUE LA FORME URBAINE ?

A densité égale, il est possible de rencontrer diverses formes urbaines. L'association des deux mots « forme » et « urbain » renvoie aux représentations que les villes évoquent pour les habitants qui y vivent quotidiennement. Ce sont notamment des dimensions d'esthétisme, de qualité ou encore de patrimoine naturel, historique et architectural, d'ambiance qui permettent de caractériser différentes formes urbaines.

Une forme urbaine peut être définie comme le rapport entre le bâti et les espaces non bâtis au sein d'une agglomération ou de différents types d'ensembles urbains (quartier, rue, avenue, place...), selon des articulations et des dispositions spécifiques aux contextes sociaux, historiques, politiques et géographiques.

Afin de représenter de manière plus synthétique la diversité de sens que peut prendre la notion de formes urbaines, il paraît pertinent de considérer deux échelles pour appréhender la notion dans sa globalité :

- 1) Une échelle « ville » ;
- 2) Une échelle « quartier/ilot ».

L'échelle ville correspond à l'ensemble de la ville ou bien à des groupements de quartier. A cette échelle, les éléments constituant le paysage urbain sont dotés de plusieurs formes micro-urbaines qui sont, elles directement liées aux activités abritées et régies par les flux humains, énergétiques et de marchandises. A cette échelle peuvent s'observer les grandes tendances d'évolution liées à la démographie, à la législation, à l'économie, aux modes de vie...

L'échelle « quartier » correspond plutôt à l'ilot ou à un quartier présentant des caractéristiques morphologiques singulières. A cette échelle, le rapport entre espace public et espace privé est déterminant, les aspirations des populations en matière de cadre de vie s'expriment à ce niveau de vision et l'aspect énergétique constitue une problématique importante à prendre en compte. L'échelle micro intègre également la question de l'interface bâtie, c'est-à-dire du rapport entre l'espace bâti et l'extérieur : les cœurs d'ilot, les toitures, les façades, etc.

La densité ne se reflète pas de la même façon selon les types et les contextes urbains. On peut distinguer les types et la diversité des espaces urbanisés selon leur localisation et les enjeux du territoire dans lequel elles s'inscrivent, mais également selon leur taille. Par exemple, dans une métropole densément peuplée comme Paris, densifier la ville peut se traduire par des solutions différenciées (agissant par exemple sur les dents creuses, la surélévation...) ainsi que par l'importance de favoriser une « densité végétale » afin de répondre à la fois à des enjeux de sobriété et aux aspirations et au bien-être de citoyens pour une densité désirable.

La densité « vécue » ou densité « subjective » correspond à la perception des citoyens, à leur ressenti vis-à-vis d'une forme urbaine et de leur appréciation positive ou négative. Bien que cette dernière soit généralement fidèle à la densité réelle, la notion de « densité vécue » rappelle qu'un facteur subjectif existe, qu'il est non mesurable et peut être parfois trompeur.

En France, 65% de la population considère la densité comme quelque chose de négatif. Parmi les principaux facteurs de gêne identifiés en ville dense, sont notés le bruit, les incivilités, la pollution, l'insécurité ainsi que le coût du logement. Des études plus récentes font apparaître des facteurs d'appréciation du cadre de vie : les principaux critères de satisfaction sont la proximité de la nature, une offre de services et commerces ainsi que la desserte par les transports en commun.

La figure présentée ci-après explicite les variations de formes sur l'on peut observer pour une même densité de 76 logements par hectares. Les paramètres liés à la forme, au volume et à la hauteur des bâtiments, et la qualité des espaces publics au sens large sont déterminants pour fonder une perception de la densité. Le rapport entre les espaces libres et les espaces construits, la distance entre les constructions et la structuration des espaces publics

sont des facteurs déterminants de la densité vécue. D'autres paramètres jouent également un rôle important tels que l'entretien des espaces publics, les nuisances (bruit, pollution de l'air...); le trafic automobile ou une trop importante fréquentation du quartier par les piétons, nocturne notamment. Un travail de conception urbaine et architecturale sur les « morphologies » et les pratiques spatiales et permet de maîtriser ces nuisances et apporte des réponses adéquates et contextualisées.



Figure 99 : Schéma des différents types de formes urbaine à densité de logement égale (Source : ADEME)

4.2 CADRAGE REGLEMENTAIRE

4.2.1 UNE NOUVELLE ETUDE QUI ACCOMPAGNE L'EVOLUTION DU CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La densité des nouveaux projets d'aménagement est au cœur des enjeux régionaux franciliens : préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, réponse aux besoins en logements, optimisation du foncier et incitation à l'utilisation des transports en commun pour réduire la part du trafic automobile. Les projets de densification urbaine font pourtant l'objet de débats et soulèvent un certain nombre d'inquiétudes relayées autant par les élus que par les citoyens.

Afin de créer une opération d'aménagement efficace permettant d'augmenter le nombre de logements construits sur une zone tout en diminuant la consommation d'espace, plusieurs leviers essentiels sont à prendre en compte dans le choix du lieu du projet :

- Développer le renouvellement urbain avec la création de logements sur un terrain déjà urbanisé ;
- Mieux utiliser l'existant ;
- Augmenter la densité de cette nouvelle opération.

Les enjeux sont multiples : limiter l'étalement urbain pour limiter les déplacements motorisés et les coûts liés aux différents réseaux, permettre l'émergence de services et de commerces de proximité, lutter contre l'imperméabilisation des sols, préserver la biodiversité... tout en favorisant la création de logements, la mixité fonctionnelle et l'intégration dans l'existant. La conception de l'opération a notamment pris en considération ces grands objectifs.

Le présent rapport a pour objet l'étude d'optimisation de la densité des constructions régie par l'article L300-1-1 du Code de l'urbanisme qui précise :

« Toute action ou opération d'aménagement soumise à évaluation environnementale en application de l'article L. 122-1 du Code de l'environnement doit faire l'objet :

- 1) D'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables de la zone, en particulier sur l'opportunité de la création ou du raccordement à un réseau de chaleur ou de froid ayant recours aux énergies renouvelables et de récupération ;
- 2) D'une étude d'optimisation de la densité des constructions dans la zone concernée, en tenant compte de la qualité urbaine ainsi que de la préservation et de la restauration de la biodiversité et de la nature en ville.

Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités de prise en compte des conclusions de ces études dans l'étude d'impact prévue à l'article L. 122-3 du même code. »

L'opération d'aménagement de la ZAC de Gonesse est soumise à évaluation environnementale. Par conséquent, et conformément de l'alinéa 2 de l'article L.300-1-1 du Code de l'urbanisme, l'évaluation environnementale comportera l'étude d'optimisation de la densité des constructions.

4.2.2 DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION CADRES COMME OUTILS STRATEGIQUES DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

L'étude d'optimisation de la densité tient compte des exigences et objectifs déclinés dans les documents de planification cadres, différentes échelles.

- Objectif Zéro Artificialisation Nette (ZAN) ;
- SDRIF-E/SDRIF/SDRADDET ;
- SCOT ;
- PLU / PLUi / PLHi

Ces documents de planification doivent tous être compatibles entre eux. Ceux qui s'appliquent à l'échelle nationale (loi ZAN) ou régionale (SDRIF-E/SDRIF en Ile-de-France) induisent des objectifs spatialisés d'artificialisation et de densité qui se déclinent dans les documents d'urbanisme locaux.

Zoom sur le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF)

Le schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est le document de référence pour la planification stratégique 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.

Le SDRIF définit les règles de planification spatialisées à l'échelle de la région francilienne pour permettre la :

- Densification des tissus urbanisés existants ;
- Limitation de l'étalement urbain au détriment des espaces agricoles, boisés et naturels ;
- Polarisation du développement urbain pour répondre qualitativement aux besoins des franciliens en matière d'habitats, d'emplois, d'équipements, composant le modèle d'aménagement et de développement durables pour l'Île-de-France.

Le schéma prévoit notamment un accroissement minimal de 10% de la densité humaine et des espaces d'habitat entre 2013 et 2030 dans les espaces urbanisés « au sens strict » (espace à dominante bâti n'accueillant pas de fonctions supra-communal) et de 15% dans les quartiers à densifier à proximité d'une gare.

Les communes présentant une densité moyenne de plus de 220 logements par hectare dans leurs espaces d'habitat à la date d'approbation du SDRIF doivent participer à l'effort de densification mais ne sont pas soumises au seuil de 10%.

Il est à noter que le SDRIF-Environnemental a été arrêté le 12 juillet 2023 par le Conseil régional. Il induit de nouveaux objectifs pour l'horizon 2040. Les documents d'urbanisme (inter)communaux devront donc évoluer en conséquence pour intégrer les nouveaux seuils de densité. L'adoption définitive est prévue pour l'été 2024.

Zoom sur le Schéma Directeur Environnemental de la Région Ile de France (SDRIF-E)

En mars 2022, la Région Île-de-France a lancé la révision de son Schéma directeur environnemental (SDRIF-E), qui détermine l'aménagement du territoire d'ici à 2040 pour les 12 millions de Franciliens qui y vivent. Le projet de SDRIF-E arrêté par le Conseil Régional le 12 juillet 2023 a été soumis à enquête publique jusqu'au 16 mars 2024. L'adoption définitive du SDRIF-E par les élus régionaux est prévue pour l'été 2024.

Concrètement, le SDRIF-E adopté le 11 septembre 2024 a pour objectif :

- D'encadrer la croissance urbaine, l'utilisation de l'espace et la préservation des zones rurales et naturelles ;
- De déterminer la localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements ;
- De favoriser le rayonnement international de la région.

Partant du principe que les fractures urbaines ne sont pas effacées mais déplacées, le futur SDRIF-E propose un nouvel équilibre axé autour de 139 communes et groupes de communes identifiés comme polarités, autour desquels se renforceront les bassins de vie des Franciliens. Ces polarités permettront de structurer un territoire ZAN (zéro artificialisation nette), ZEN (zéro émission nette) en plaçant la circularité au cœur du modèle économique francilien.

En termes de développement démographique, le document prévoit l'accueil de 50.000 nouveaux Franciliens chaque année et la construction de 70.000 logements par an, tout en réduisant la consommation foncière de 20 % par décennie.

Un nouvel objectif qui vient diviser par 3 la consommation foncière prévue par l'ancien schéma de planification, adopté en 2013. La mise en œuvre d'un réel polycentrisme permettra quant à elle le rééquilibrage entre la zone dense et la Grande Couronne, créant ainsi des bassins de vie cohérents et adaptés aux aspirations des Franciliens en termes de logements, emplois, services et équipements dans une « région des 20 minutes ».

Dans la lignée du Plan vert et du Plan régional d'adaptation au changement climatique, le SDRIF-E adopte de nouvelles règles pour lutter contre l'étalement urbain et protéger les espaces naturels, agricoles et forestiers. Pour la première fois, la sanctuarisation de 13% du territoire francilien et de la quasi-totalité des espaces verts de la zone urbaine et périurbaine est actée. 130 espaces verts à créer ou à agrandir sont également inscrits dans le SDRIF-E pour permettre à chaque Francilien d'avoir accès à un espace de nature à moins de 10 minutes. La reconquête de la nature doit à la fois permettre de répondre aux nouvelles aspirations des Franciliens et de faire de la région un territoire résilient, capable de résister aux effets du changement climatique.

Plusieurs orientations du SDRIF-E semblent applicables à notre projet :

- L'orientation n°28 du SDRIF-E précise notamment que « *Le développement urbain et l'accroissement de la densité doivent s'accompagner du développement d'un maillage d'espaces verts accessibles aux habitants et aux usagers du territoire, prioritairement dans les secteurs les plus carencés. Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer ou à étendre sont donc à compléter par la création d'autres espaces verts à l'occasion d'opérations urbaines.*

Ce maillage doit contribuer à structurer l'espace, à mettre en valeur l'environnement naturel et urbain, à améliorer la qualité urbaine, notamment pour lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbain, et à favoriser la pénétration des continuités écologiques au sein des espaces urbains.

Les communes doivent développer une offre d'espaces verts publics de proximité tendant, de façon cumulative, vers les deux objectifs suivants :

- *Développer une offre permettant à chacun d'avoir accès, à moins de dix minutes à pied de son lieu de résidence ou de son lieu de travail, à un espace vert ou de nature ouvert au public d'au moins un hectare ;*
- *Tendre, au sein de l'espace urbanisé, vers un taux d'au moins 10% d'espaces verts accessibles au public, dans les communes qui n'auraient pas déjà atteint ce taux, et ne pas dégrader ce taux dans les communes qui l'auraient déjà atteint.*

- L'orientation n°79 indique que « *S'agissant du développement économique, l'urbanisation doit optimiser les extensions projetées en favorisant la compacité des constructions (faible emprise au sol, élévation des bâtiments), en limitant les espaces de stationnement au sol et de voirie et en mutualisant les services pour les activités qui le permettent* »
- L'orientation n°103 indique que « *Outre la prise en compte des orientations réglementaires relatives au stationnement (OR 138 et 139 suivantes), des espaces de stationnement pour les véhicules utilitaires, légers et lourds, doivent être intégrés dans des espaces mutualisés et le cas échéant dans les emprises privées.* »
- L'orientation n°138 indique que « *La création de nouveaux parcs de stationnement doit être limitée en cohérence avec la desserte de transport en commun existante et en projet. Le cas échéant, la nouvelle offre de stationnement doit prioritairement s'intégrer au bâti et, en cas d'impossibilité technique ou à défaut de conditions économiquement acceptables, elle doit limiter son emprise au sol.* »
- L'orientation n°139 indique que « *Les documents d'urbanisme doivent favoriser l'aménagement et le réaménagement de parcs de stationnement de qualité d'un point de vue environnemental, en vue de : limiter l'imperméabilisation dans les nouveaux parcs de stationnement et développer la désimperméabilisation des parcs existants ; développer la végétalisation ; faciliter l'infiltration des eaux pluviales ; favoriser la réversibilité des parcs de stationnement ; permettre l'accueil de bornes de recharge et points d'avitaillement multi-énergies (électricité, hydrogène, biogaz, etc.) ; développer la production d'énergies renouvelables en ombrières ou par d'autres dispositifs équivalents ; intégrer le stationnement sécurisé des vélos.* »

Le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse sera en accord avec les orientations du SDRIF-E.

● Zoom sur l'objectif ZAN

Le ZAN, pour Zéro Artificialisation Nette (ZAN), est un objectif national d'absence de toute artificialisation nette des sols en 2050.

L'artificialisation des sols, processus qui consiste à transformer les sols perméables (naturel, agricole ou forestier) par des sols partiellement ou totalement imperméables via la réalisation d'opérations d'aménagement est une conséquence directe de l'extension urbaine et de la construction de nouveaux habitats en périphérie des villes.

C'est aujourd'hui l'une des causes premières de l'érosion de la biodiversité. En Ile-de-France, malgré un ralentissement sur la période récente (2012-2017), la consommation d'espaces s'élève à 590 ha/an en moyenne, principalement sur des terres agricoles. Le gouvernement souhaite préserver ces espaces naturels, en instaurant l'objectif de « zéro artificialisation nette » prévu par le Plan Biodiversité, et travailler avec les collectivités pour repenser l'aménagement urbain et réduire efficacement l'artificialisation des sols.

Le ZAN est donc un objectif national, formalisé comme étant la recherche d'un état d'équilibre entre les surfaces artificialisées et les surfaces de compensation. Il permet de donner un aperçu de la dynamique d'artificialisation d'un territoire. Ainsi, il se révèle être un bon outil pour équilibrer l'artificialisation des sols à une échelle territoriale.

L'objectif s'étale en deux temps :

- La première échéance à 2030 : diviser par deux le rythme d'artificialisation à l'échelle nationale ;
- La deuxième à 2050 : une artificialisation nulle.

Pour la région Île-de-France, le ratio de réduction de l'artificialisation d'ici à 2030 n'est pas encore connu et sera fixé par le futur SDRIF-E.

● De nouvelles évolutions réglementaires à anticiper

L'analyse de ces deux facteurs (Densité, Artificialisation) se fait au regard des exigences définies dans les documents mais également de la qualité urbaine du projet et de l'impact sur la biodiversité. Toutefois, il est probable que ces études évoluent à nouveau, pour tenir compte des réglementations futures.

4.3 OPTIMISATION DE LA DENSITE DES CONSTRUCTIONS DU PROJET

4.3.1 LE CHOIX DU SITE D'ETUDE

Le CDT (Contrat de Développement Territorial)

Le contrat de développement territorial est un outil innovant au service de la mise en œuvre du Grand Paris. Il est destiné à renforcer l'attractivité internationale du territoire du Grand Paris, par des projets d'aménagements urbains ambitieux autour des pôles des futures gares. Pour permettre au nouveau réseau de transports et à ses gares de produire pleinement les effets de développement attendus, ils doivent être accompagnés d'une politique d'aménagement de l'espace pensée à l'échelle de la région.

Ils sont la déclinaison locale des objectifs du Grand Paris en matière d'urbanisme, de logements, de déplacements, de lutte contre l'exclusion sociale, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces agricoles et forestiers et des paysages.

Deux CDT concernent directement le Val d'Oise, aux abords de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle.

Leurs projets sont axés selon cinq enjeux propres au territoire du Grand Roissy :

- Faire évoluer le modèle de développement vers une mobilité durable ;
- Assurer une plus grande sélectivité et la cohérence du développement économique ;
- Rééquilibrer le rapport entre développement de l'habitat et des activités ;
- Gérer durablement les ressources naturelles et les espaces agricoles ;
- Renforcer l'accès à l'emploi des populations riveraines aux emplois locaux.

Le Contrat de Développement Territorial Val de France Gonesse Bonneuil-en-France comprend les communes d'Arnouville, Bonneuil-en-France, Garges-lès-Gonesse, Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel (CARPF). Il a été signé le 27 février 2014.

La convention cadre définit les objectifs et priorités suivants :

- 1) Un développement autour de pôles complémentaires, organisés chacun autour d'un projet structurant et connectés entre eux par un réseau de transport.
 - a. Des pôles de développement comme Le Triangle de Gonesse ;
 - b. Connectés par un réseau de transport renouvelé qui renforce l'accessibilité du territoire en privilégiant les transports collectifs et les modes doux de déplacement : Amélioration de la connexion du territoire à l'ensemble de l'Ile-de-France grâce à la gare du métro automatique Grand Paris Express, L'articulation de ces projets avec le réseau viaire existant par un complément de maillage et l'anticipation des phénomènes de saturation,
- 2) Un développement fondé sur des filières économiques contribuant à l'attractivité du pôle d'échange international du Grand Roissy : La filière des loisirs à vocation internationale, autour du sport, du tourisme et du commerce, La filière culturelle, La filière aéroportuaire, La filière de la santé et du diagnostic médical rapide. Le territoire a vocation à accueillir, de par sa proximité, les filières liées à l'aéronautique en cohérence et partenariat avec le pôle du Bourget (notamment dans le cadre du développement du pôle de compétitivité ASTECH),
- 3) Un développement porté par une offre de formation structurée et renforcée sur les filières porteuses : Développer et renforcer l'offre de pré-qualification orientée vers les filières d'avenir du territoire, Structurer et renforcer l'offre de formation sur les filières porteuses pour tous les niveaux pertinents de formation et dans le cadre de la formation initiale comme dans celui de la formation continue, Développer l'enseignement supérieur,

- 4) Un développement conditionné par l'amélioration du cadre de vie des habitants du territoire : Dans le domaine du logement et du renouvellement urbain. Dans le domaine des équipements au service de la population. Dans le domaine de la préservation et de la valorisation des espaces naturels. Par la prise en compte des enjeux d'environnement sur l'ensemble du projet de Territoire.

Le SDRIF (Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France)

Le **SDRIF (Schéma Directeur Régional d'Ile-de-France)** est un document de planification qui vise à maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace en Ile-de-France, tout en garantissant le rayonnement international de cette région.

Le SDRIF a été approuvé par l'État par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013, publié le 28 décembre 2013 au Journal officiel.

Les fondements du SDRIF reposent sur des prévisions et sur des décisions d'urbanisme qui doivent permettre d'ici 2030 :

- Une production de 70 000 logements par an dont 30% de logements sociaux ;
- Le développement des transports en commun dont le Grand Paris Express ;
- La création de 28 000 emplois par an en visant un rapprochement habitant – emploi ;
- La densification de certains territoires, autour des gares, dans le but de créer une métropole régionale multipolaire ;
- L'intégration du principe des CDT (Contrats de Développement Territorial) pour construire du logement autour des gares et des nœuds de transports en commun.

Ainsi, il met en avant les projets de transports qui doivent avoir un effet structurant sur la requalification urbaine et la restructuration de friches industrielles ou de grands ensembles. Les espaces urbanisés sont cartographiés sous forme de « micropastilles » pour, à la fois laisser les marges de précision et nécessaires aux documents d'urbanisme locaux et signifier que ces espaces font l'objet d'évolutions par mutation ou densification, lesquelles peuvent être plus importantes en cas de proximité avec une desserte par les transports collectifs structurants. Par ailleurs, le SDRIF met l'accent sur les continuités vertes et la création de nouveaux espaces verts (parcs régionaux et de loisirs), ainsi que sur la délimitation du front bâti de l'Aire urbaine de Paris.

Gonesse est une commune urbaine, car elle fait partie des communes denses ou de densité intermédiaire, au sens de la grille communale de densité de l'Insee. Le SDRIF a identifié la ville de Gonesse et plus particulièrement le périmètre de la ZAC du Triangle de Gonesse comme un nouvel espace d'urbanisation à densifier. En effet, le secteur d'étude est considéré comme un secteur d'urbanisation préférentielle.

La zone d'étude est alors concernée par les orientations suivantes :

- **Préserver et valoriser les continuités écologiques** : la zone d'étude est traversée par une liaison verte. Ces continuités doivent être maintenues ou créées sur les secteurs dont le développement urbain pourrait grever l'intérêt régional de préservation/valorisation des espaces ouverts et leur fonctionnement ;
- **Préserver et valoriser les espaces agricoles** : la zone d'étude est localisée au droit d'une zone agricole. Tout aménagement ou construction non nécessaire à l'activité agricole y est interdit, sauf si des capacités d'urbanisation, cartographiées ou non, sont offertes à la commune. Certaines exceptions sont précisément listées, et admises sous réserve de ne pas nuire à l'activité agricole ;
- **Maîtriser les capacités d'urbanisation nouvelle** : les secteurs d'urbanisation préférentielle peuvent être ouverts à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme, sous réserve de permettre un certain seuil de densité en matière d'habitat (35 logements/hectare) ;
- **Relier et structurer les réseaux de transports collectifs et les réseaux routiers et fluviaux** : les espaces nécessaires à la réalisation des projets d'infrastructure de transport dont les tracés sont représentés font l'objet de réserves ou de mesures de sauvegarde, y compris pour les gares et installations y afférent. Lorsque de tels projets ne sont prévus que sous la forme de principe de liaison, les dispositions d'urbanisme ne doivent pas en compromettre la réalisation, ni celle des gares et installations y afférent, ou

la rendre plus difficile et coûteuse, notamment en obérant la possibilité de nouveaux franchissements. Les dispositions d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation des projets d'aménagement fluvial ou la rendre plus difficile et coûteuse. L'insertion des infrastructures doit veiller à maîtriser les impacts induits en termes de bruit, de pollution et de fragmentation des espaces. Il convient d'éviter d'implanter les constructions accueillant les populations les plus sensibles (équipements de santé, établissements scolaires, installations sportives de plein air) à proximité des grandes infrastructures routières ou ferroviaires. La fragmentation des espaces agricoles, boisés et naturels par les infrastructures de transport doit être évitée lors de leur création. Si aucune autre solution n'est techniquement possible à un coût raisonnable, l'impact du passage de l'infrastructure de transport doit être limité, notamment par une adaptation de l'ouvrage à son environnement et par le rétablissement des continuités. Les aménagements de voiries du réseau principal et les nouveaux franchissements doivent intégrer la circulation des transports collectifs ainsi que l'insertion de modes actifs et la continuité de leurs itinéraires, en fonction des études de trafic.

Les itinéraires pour les modes actifs seront développés à l'occasion des opérations d'aménagement. Ils doivent notamment relier, pour la mobilité quotidienne, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires. En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts et équipements de loisirs.

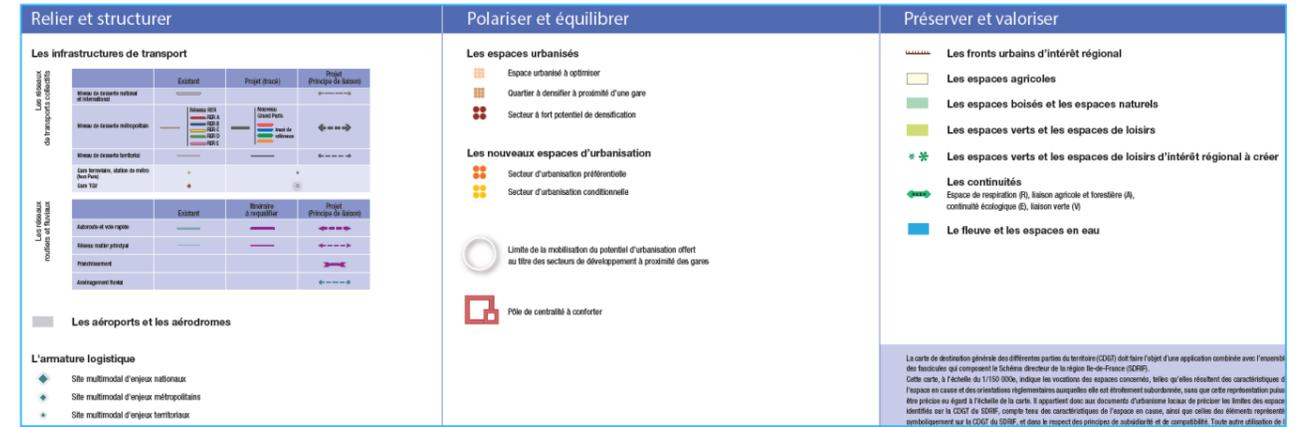


Figure 101 : Légende - Carte générale de destination des sols (Source : SDRIF)

L'extrait de la carte de destination générale des sols du SDRIF concernant la zone d'étude est présenté ci-après.

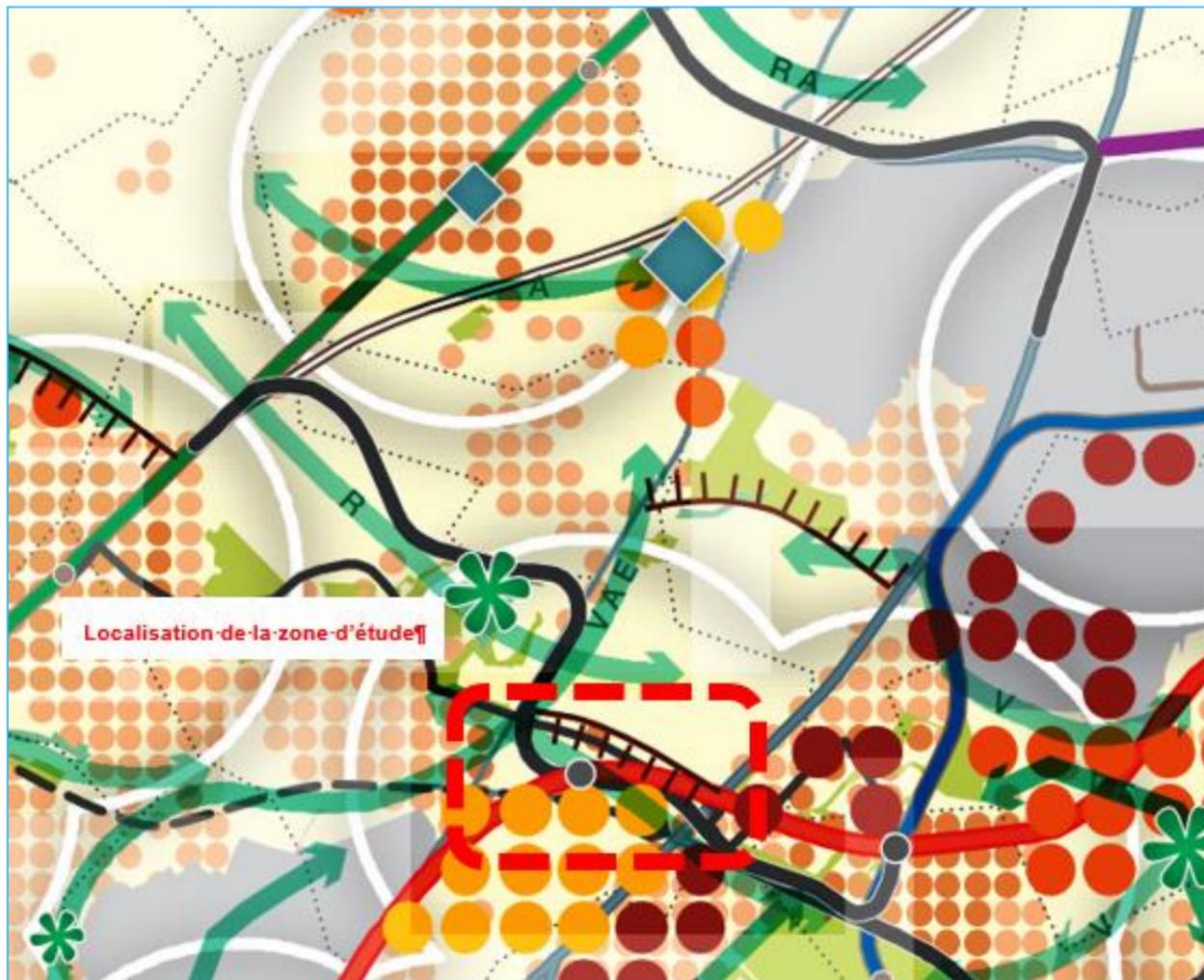


Figure 100 : Carte générale de destination des sols (Source : SDRIF)

Le projet de SDRIF-E (Schéma Directeur Environnemental Régional d'Île-de-France)

En mars 2022, La Région Île-de-France a lancé la révision de son Schéma directeur environnemental (SDRIF-E), qui détermine l'aménagement du territoire pour les 12 millions de Franciliens qui y vivent d'ici à 2040. Cette démarche se fait sur la base d'une large concertation et en mettant l'accent sur les problématiques environnementales. Le document n'est pas encore adopté.

Concrètement, le SDRIF-E adopté le 11 septembre 2024 a pour objectif :

- D'encadrer la croissance urbaine, l'utilisation de l'espace et la préservation des zones rurales et naturelles ;
- De déterminer la localisation des grandes infrastructures de transports et des grands équipements ;
- De favoriser le rayonnement international de la région.

Mis en œuvre il y a 10 ans, le précédent schéma de planification ne permettait plus d'accompagner les grandes mutations que nous imposent les bouleversements de notre siècle tels que le changement climatique, la désindustrialisation ou encore les fractures sociales et territoriales.

Partant de ce constat, le SDRIF-E constituera, une fois définitivement adopté, le document de référence pour l'aménagement de l'Île-de-France et la planification stratégique du territoire. Le but ? Garantir un cadre de vie de qualité aux Franciliens à l'horizon 2040.

Le champ d'application géographique des orientations figure, pour l'essentiel, dans les trois cartes réglementaires suivantes :

- Maîtriser le développement urbain ;
- Placer la nature au cœur du développement régional ;
- Développer l'indépendance productive régionale.

Les trois cartes réglementaires sont complémentaires et non pas exclusives les unes des autres.

Maitriser le developpement urbain



Figure 102 : Carte du SDRIF-E - Maitriser le développement urbain (Source : SDRIF-E)

ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- Polarité constituée d'une ou plusieurs communes
- Secteur d'urbanisation préférentielle | *pastille entière ; demi-pastille*
- Secteur de développement industriel d'intérêt régional | *pastille entière ; demi-pastille*
- Limiter la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre du secteur de développement à proximité de la gare dans un rayon de 2 km
- Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional
- Sanctuariser l'armature verte

PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE

- Préserver l'espace agricole
- Préserver le bois, la forêt et les autres espaces naturels
- Pérenniser l'espace vert et l'espace de loisirs
- Créer un espace vert et/ou un espace de loisirs d'intérêt régional

PRÉSERVER DES RISQUES NATURELS

- Zone pouvant présenter un risque d'inondation

COMPLÉTER LE RÉSEAU DE TRANSPORT EXISTANT

| | | | |
|---|--------------|----------------------------|-----------------------|
| - Transport collectif | | | |
| Projet de gare | | | |
| | <i>Tracé</i> | <i>Principe de liaison</i> | <i>Franchissement</i> |
| Réseau ferré | | | |
| Métro | | | |
| Transport en site propre, câble, navette fluviale | | | |
| - Transport routier | | | |
| Autoroute et voie rapide | | | |
| Grand axe régional | | | |
| - Projet Vélo Île-de-France | | | |
| | | | |
| - Aménagement fluvial | | | |
| | | | |

Figure 103 : Légende de la carte du SDRIF-E - Maitriser le développement urbain (Source : SDRIF-E)

Placer la nature au cœur du développement régional



Figure 104 : Carte du SDRIF-E – Placer la nature au cœur du développement régional (Source : SDRIF-E)

RENFORCER ET VALORISER LE RÉSEAU DES ESPACES OUVERTS

- Sanctuariser l'armature verte
- Conforter les unités paysagères
- Valoriser les forêts de protection
- Encadrer l'urbanisation dans la limite du front vert d'intérêt régional
- Renforcer la liaison
- Maintenir les connexions écologiques d'intérêt régional
- Rétablir un franchissement d'infrastructure linéaire
- Préserver le cours d'eau et reconquérir leurs berges

DÉVELOPPER LA NATURE EN VILLE

- Créer un espace vert et/ou un espace de loisir d'intérêt régional
- Favoriser la réouverture et/ou la renaturation des cours d'eau

PRÉSERVER DES RISQUES NATURELS

- Zone pouvant présenter un risque d'inondation

Figure 105 : Légende de la carte du SDRIF-E – Placer la nature au cœur du développement régional (Source : SDRIF-E)

- Développer l'indépendance productive régionale

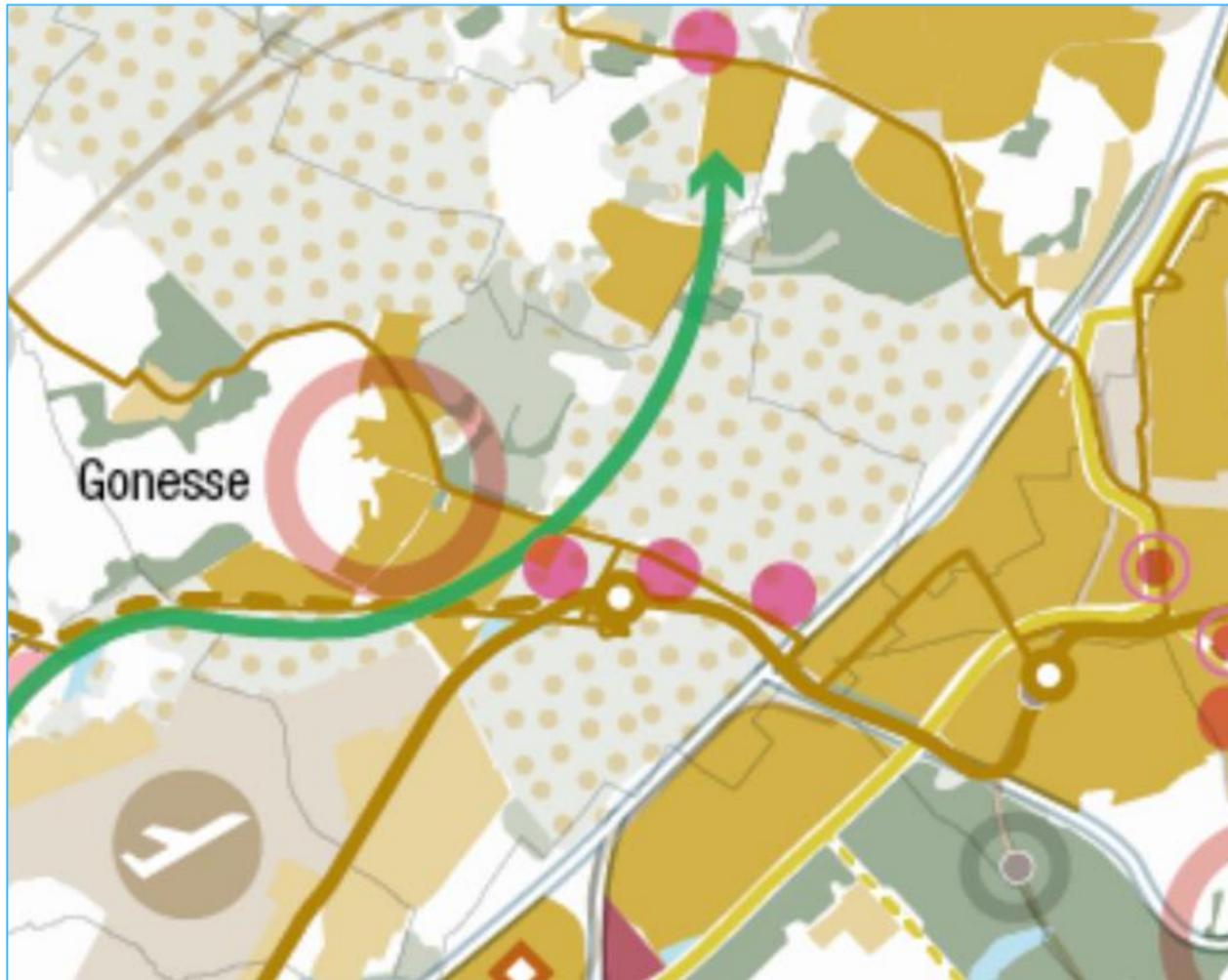
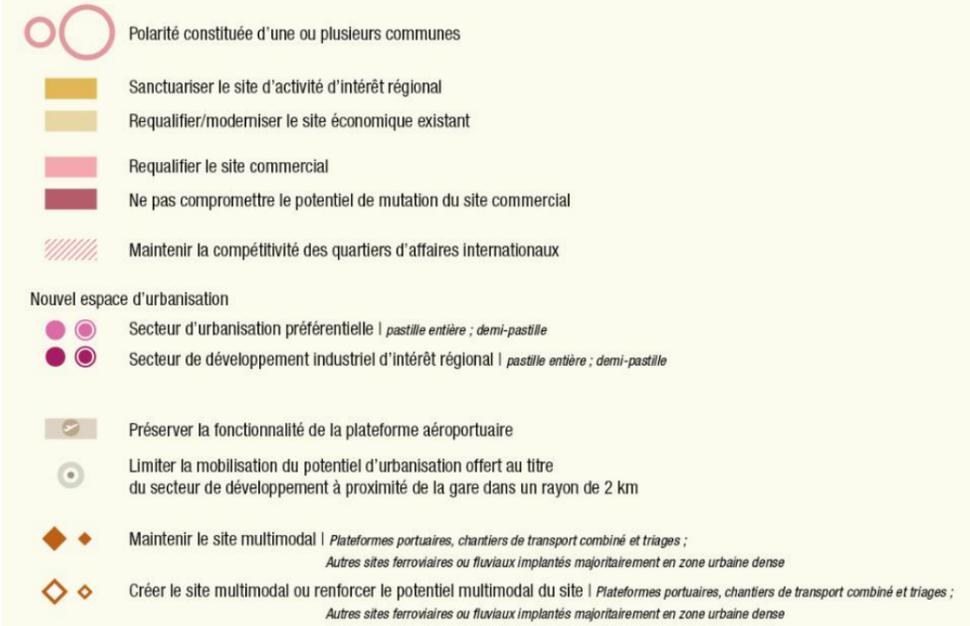
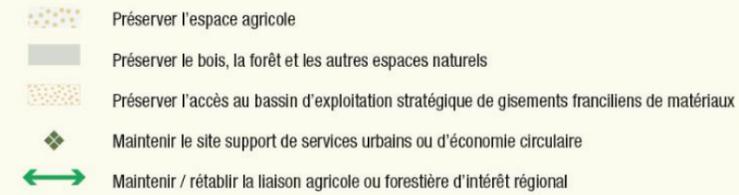


Figure 106 : Carte du SDRIF-E – Développer l'indépendance productive régionale (Source : SDRIF-E)

CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION



TRANSFORMER LE MÉTABOLISME FRANCILIEN :
SOBRIÉTÉ, CIRCULARITÉ ET PROXIMITÉ



COMPLÉTER LE RÉSEAU DE TRANSPORT EXISTANT

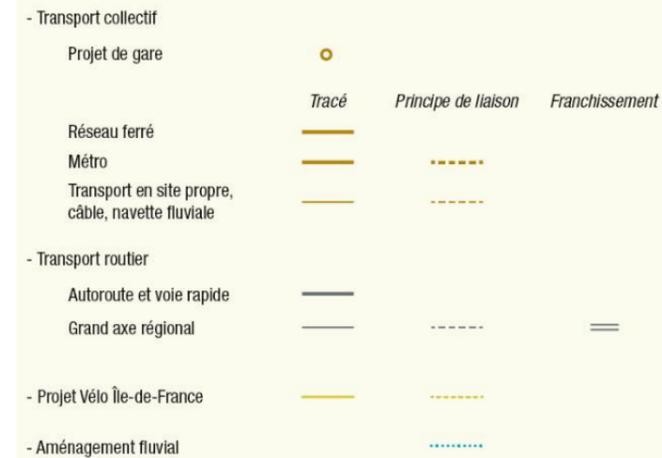


Figure 107 : Légende de la carte du SDRIF-E – Développer l'indépendance productive régionale (Source : SDRIF-E)

Le Triangle de Gonesse est concerné par les orientations du SDRIF-E horizon 2040 suivantes :

- **Secteur d'urbanisation préférentielle** (en son sein) : afin de prévoir les extensions nécessaires aux objectifs de construction de logement et de développement de l'emploi tout en limitant la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et l'artificialisation des sols, le SDRIF-E localise des secteurs d'urbanisation préférentielle. Ces secteurs offrent un potentiel pour la réalisation de projets urbains denses et de qualité, réfléchis à l'échelle de la commune ou du groupement de communes. La desserte par les transports collectifs doit être privilégiée. Chaque pastille « pleine » indique une capacité d'extension de l'ordre de 25 hectares que les communes et groupements de communes peuvent ouvrir à l'urbanisation en fonction des besoins à court et moyen terme et des projets ;
- **Sanctuariser l'armature verte** (au Nord et au Sud) : l'armature verte à sanctuariser consiste en des unités d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'espaces verts et espaces de loisirs, sous forte pression de l'urbanisation, entretenant des liens fonctionnels. Elle est représentée sur la carte « Placer la nature au cœur du développement régional » par l'aplat. Toute nouvelle urbanisation y est exclue. Les seules capacités d'urbanisation pouvant être mobilisées le sont dans le cadre des exceptions prévues dans les espaces agricoles et dans les espaces boisés et les espaces naturels.
Les installations, ouvrages et constructions admis au sein de l'armature verte doivent être économes en espace et ne doivent pas favoriser le mitage. Ils doivent présenter une bonne intégration environnementale et paysagère, prendre en compte les risques de nuisances générés, ainsi que la géomorphologie et l'hydrographie du terrain. Des espaces urbanisés peuvent être compris au sein de l'armature verte à sanctuariser. Ils ne sont pas concernés par la présente orientation réglementaire ;
- **Renforcer la liaison avec les espaces ouverts** (de part et d'autre) : les liaisons entre espaces contribuent au maintien et au rétablissement des continuités d'espaces ouverts. Elles peuvent être le support de circulations douces lorsqu'elles sont compatibles avec la fonction écologique ou paysagère de ces liaisons. L'emplacement, le tracé et l'emprise des liaisons représentées doivent être précisés et adaptés localement. Une largeur végétalisée suffisante est nécessaire pour assurer la fonctionnalité de la continuité écologique ou paysagère. Ces liaisons doivent être complétées et s'articuler avec les corridors écologiques identifiés localement ;
- **Zone pouvant présenter un risque d'inondation** (au Sud-Ouest) : dans les secteurs urbanisés, à l'intérieur des zones pouvant présenter un risque d'inondation, il convient d'anticiper les différents temps de la gestion du risque : la prévention (adaptation du bâti, protection des réseaux, etc.) et la gestion de crise (hébergement provisoire, accessibilité, maintien de la fonctionnalité des réseaux d'importance vitale, etc.), pour favoriser un retour à la normale dans les meilleurs délais. Les documents de planification : encadrent les aménagements et opérations de renouvellement urbain afin qu'ils participent à la réduction de la vulnérabilité des tissus existants, favorisent les modèles de construction résilients (ex : surélévation des bâtiments, constructions sur pilotis, zones hors d'eau, etc.) et limitent la construction dans les secteurs exposés à des crues fréquentes ; visent à réduire la vulnérabilité des équipements et réseaux structurants et du fonctionnement urbain (énergie, transport, télécom, assainissement, eau potable, déchets, etc.) et des services publics, et à favoriser leur adaptation en prévision de la survenance du risque.
- **Préserver l'espace agricole** : cette représentation vise à mettre en exergue la dimension économique et productive de ces espaces ouverts indispensables à la résilience régionale. Des emplacements nécessaires aux équipements structurants destinés au stockage et à la transformation des ressources agricoles et forestières et aux industries agroalimentaires (tels que silos de stockage des céréales, usines de production d'éco-matériaux à partir de fibres végétales, abattoirs, légumeries, scieries, usines de production de granulés bois, raffinerie sucrière, etc.) seront réservés, à proximité des activités concernées, afin d'assurer le bon fonctionnement de filières économiques dédiées. Ces équipements peuvent notamment être implantés dans les sites d'activités d'intérêt régional et les secteurs de développement industriel d'intérêt régional ;
- **Maintenir / Rétablir la liaison agricole ou forestière d'intérêt régional (en son sein)** : les liaisons agricoles et forestières d'intérêt régional sont représentées sur la carte. L'emplacement, le tracé et l'emprise de celles-ci doivent être précisés et adaptés localement en tenant compte de la fonctionnalité des exploitations forestières.

Le Plan Local d'Urbanisme de Gonesse actuellement en vigueur

Aucun élément quantitatif dans le but d'imposer des densités minimales ou maximale sur la zone d'étude n'est indiqué dans le PLU actuellement en vigueur.

En revanche, plusieurs éléments « qualitatifs » relatifs à la densité des constructions sont mentionnés dans l'OAP du Triangle de Gonesse. En effet « *Le choix d'un parti urbain concentré et dense, à l'instar d'une ville traditionnelle, au regard des enjeux climatiques et de rareté des ressources, permet de préserver une zone agricole d'un seul tenant de 400 ha au Nord qui reste dévolue aux activités agricoles. Une « lisière agricole » d'environ 23 ha intégrée à la ZAC du Triangle de Gonesse et faisant partie du « Carré Agricole » de 400 ha est pensée comme une articulation entre les deux secteurs pouvant accueillir des fonctionnalités de transition, d'ouverture sur l'activité agricole.* »

Le choix de la compacité du projet s'illustre par une organisation en grands îlots urbains, qui illustre toutefois un souci de prise en considération du grand paysage, avec l'organisation d'ouvertures et de transparences qui créent des cônes de vues vers l'horizon, dans le respect de la topographie (pente Nord-Sud).

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. Elle favorise le développement des modes actifs par l'aménagement d'itinéraires adaptés.

La centralité, et l'animation seront marquées par quelques lieux phares au premier rang desquels le pôle gare, le Boulevard Intercommunal du Parisis, mais aussi un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. L'implantation de services en pied d'immeubles sera encouragée.

Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Le projet prévoit notamment une continuité paysagère Nord-Sud intégrant une dimension agricole dans la continuité de la lisière agricole, ainsi qu'un programme récréatif et sportif pour les visiteurs et les futurs salariés qui bénéficieront d'un cadre de travail agréable.

Une continuité paysagère et de grandes ouvertures irriguent le site du nord au sud, avec des ramifications d'est en ouest par endroits. Ainsi le Triangle de Gonesse s'intègre 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.

Cette topographie est également mise à contribution pour la gestion des eaux pluviales, ce qu'on appelle la trame bleue. La gestion des eaux de ruissellement est globalisée sur le site, intégrant la zone agricole comme le quartier d'affaires. Les parcs du Triangle de Gonesse auront un rôle de régulateurs naturels 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 parti urbain s'inscrit dans le respect de la topographie naturelle du site, limitant les déplacements de terres. Un équilibre déblais-remblais sera recherché. La mise en dépôt d'une partie des terres pourra se faire au niveau de la butte située dans le parc à l'extrême Sud formant ainsi un lien topographique avec la butte des Tulipes.

Le parti d'aménagement mise sur une qualité urbaine et architecturale innovante, à travers notamment : la création de façades urbaines hautement qualitatives (rez-de-chaussée animés en lien avec les espaces publics, différenciation des séquences horizontales des constructions, intégration dans le paysage des pieds d'immeubles composés de parking, etc.) ; la valorisation des toitures terrasses des projets comme « 5^{ème} façade » (accessibles et offrant des vues vers Paris, répondant aux enjeux de développement durable tels que la gestion des eaux pluviales, la production d'énergie, le confort acoustique, prolongeant les espaces publics, etc.). La compacité de l'aménagement urbain et la densité des constructions, permettent la création d'espaces verts généreux. Le dimensionnement des macro-îlots permet de minimiser l'emprise au sol des bâtiments, d'optimiser la desserte par les différents réseaux et de réduire les déplacements.

|| NB : Une procédure de modification du PLU est actuellement en cours (cf. Chapitre 5)

4.3.2 PLUSIEURS FACTEURS ET ACTIONS POUR OPTIMISER LA DENSITE

4.3.2.1 FACTEURS A PRENDRE EN COMPTE

Les avantages d'une densité de constructions élevée comprennent une utilisation plus efficace de l'espace disponible afin de limiter autant que possible l'étalement urbain (objectif du ZAN).

D'autre part, elle permet de réduire la surface des infrastructures générées ainsi que la réduction des coûts de construction par unité de surface, et peut favoriser l'activité économique et la création d'emplois.

Toutefois, plusieurs facteurs doivent être pris en compte lors de l'optimisation de la densité de constructions pour un projet de ZAC.

« *Densifier en considérant les enjeux de préservation des espaces naturels et de renaturation des espaces artificialisés constitue ainsi un objectif à part entière.* »

● Premier facteur : La réglementation en vigueur

Les règles d'urbanisme, telles qu'inscrites dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) définissent des limites de densité de construction pour une zone donnée. En effet, ces règles doivent être respectées pour obtenir les autorisations nécessaires à la construction.

Aucune règle d'urbanisme relative à la densité des constructions n'est inscrite au sein du PLU de Gonesse. Seules les prescriptions (précédemment citées) définies au sein de l'OAP du Triangle de Gonesse devront être respectées par le projet.

Le projet de la ZAC s'inscrit dans une démarche d'optimisation de la densité, prenant en compte les objectifs de limitation de la consommation foncière portées à l'échelle nationale.

● Deuxième : La taille et la forme du terrain disponible

Le périmètre d'aménagement est de 121,8 ha en lien avec l'implantation de la Gare L17.

La zone agricole protégée localisée au Nord a été inscrite au sein du PLU de la commune de Gonesse avec la délimitation du projet afin de pérenniser sa protection. Cette zone agricole placée en ZAP ne peut pas être urbanisée sans l'accord de la Communauté d'Agglomération et de la Chambre d'Agriculture. Ces mesures garantissent l'usage agricole à long terme et permettent une visibilité de l'usage. Les 400 ha ont été également comprises au Périmètre régional d'intervention foncière (PRIF) de la Plaine de France, ce qui permet à l'AEV (Agence d'Espaces Verts de la Région IDF) de surveiller les notifications de vente sur l'ensemble de la ZAP.



Figure 108 : Localisation du périmètre ZAC sur le PLU (Source : HDZ)

En effet, une lisière agricole est apparue en 2015 dans le projet de GGAU comme élément permettant la transition entre le projet urbain et le carré agricole au Nord. Il s'agit d'un linéaire de ZAP d'environ 20,5 ha dans le périmètre de ZAC dont la vocation resterait agricole sur le long terme. Cette lisière joue un rôle d'espace tampon vis-à-vis des grandes cultures du carré agricole au Nord.



Figure 109 : Localisation de la lisière agricole (Source : Google Maps)

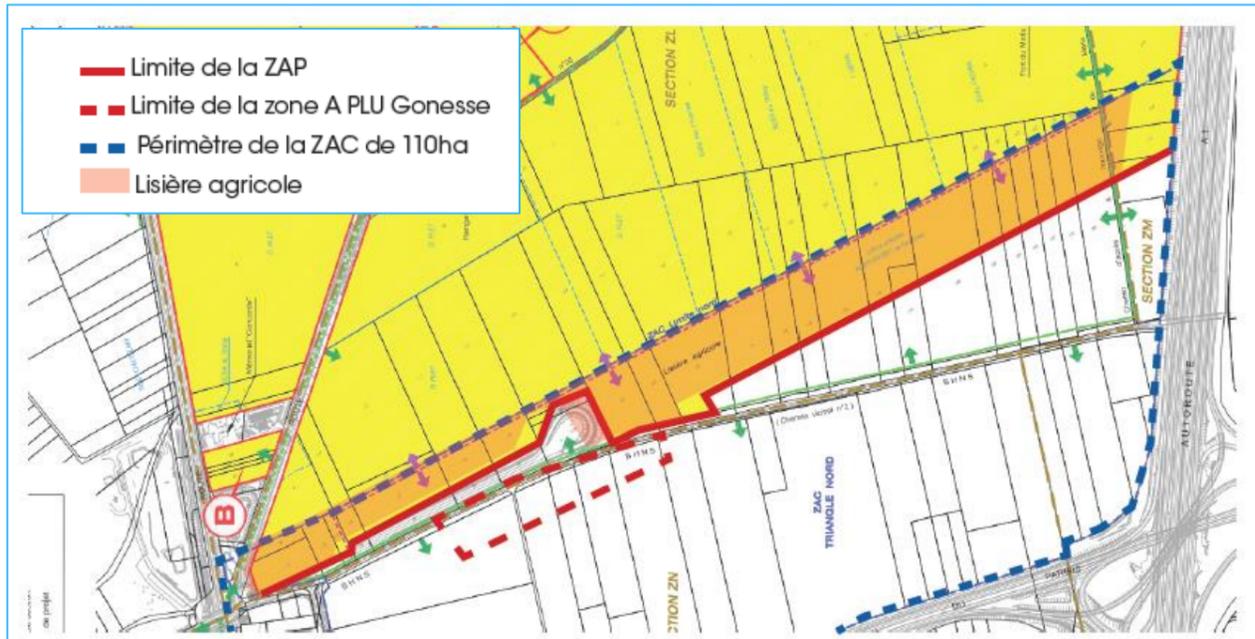


Figure 110 : Lisière agricole du PLU (Source : PLU de Gonesse)

Cette lisière agricole a pour objectif dans le cadre du projet de ZAC : productive et pédagogique. Elle sera le support d'activités productives en lien direct avec le cœur du projet urbain. Elle permet d'assurer la transition vers le carré agricole sanctuarisé et initie sa mutation vers une agriculture régénératrice et vertueuse (des sols, de l'eau, de l'air et de la biodiversité).



Figure 111 : Lisière agricole du projet (Source : HDZ)

● Troisième facteur : La demande du marché

La densité de constructions peut dépendre de la demande des entreprises pour les espaces de travail dans une zone d'activité, ou d'un manque de logements sur le territoire pour les habitants. De ce fait, la forte demande est un facteur favorisant une densité de constructions plus élevée, ceci dans le but de répondre aux besoins.

● Population

La population de la commune de Gonesse se caractérise par une dynamique démographique forte, prenant notamment appui sur un solde naturel positif, ainsi que par une proportion importante de population de jeunes. Les ménages composés d'une seule personne ou les familles monoparentales ont tendance à progresser. Cette évolution se constate également à l'échelle départementale. De fait, la stabilisation de la taille des ménages par foyer, combinée à une augmentation de la population et un vieillissement de celle-ci, amène à observer la nécessité de réaliser de nouvelles constructions. L'enjeu pour la commune est de maintenir l'équilibre actuel entre les générations, gage de dynamisme, en vue de stabiliser la population.

● Activités et emplois

Gonesse fait partie d'un territoire dont le rayonnement économique est d'ampleur nationale voire internationale. Le nombre d'emploi dans le département du Val d'Oise a diminué en 2009. A la différence du département, la commune a gagné 1 085 emplois en 10 ans.

En 2020, l'indicateur de concentration d'emploi est de 149,4 pour la commune de Gonesse. Cela signifie qu'il existe 149,4 emplois sur la commune pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone, renvoyant à une fonction de pôle d'emploi de la commune de Gonesse. Une large part des actifs travaille en dehors de la commune (75,4%).

A Gonesse, le taux de chômage est particulièrement élevé et atteint 15,3% en 2020. Il est supérieur à celui du département qui est de 12,4% et à la moyenne nationale est de 12,7% en 2020. Ce chiffre traduit la difficulté de la population active communale d'accéder aux emplois locaux pourtant en augmentation sur la zone du Grand Roissy.

La part des personnes ne disposant d'aucun diplôme est plus forte à Gonesse que dans le reste du Val d'Oise (30,1% contre 21,6% à l'échelle départementale). La part des personnes diplômées de niveau bac+5 s'élève 4,8% à Gonesse, soit 5,8 points d'écart avec la moyenne départementale qui s'élève à 10,6%. L'enjeu de la formation est primordial pour les actifs gonessiens.

L'amélioration des conditions de déplacement va faciliter considérablement l'accès physique aux pôles économiques voisins fortement pourvoyeurs d'emplois (Paris, plateforme aéroportuaire Paris CDG, Marne-la-Vallée...). Il conviendra également d'améliorer l'accès des habitants à la formation pour qu'ils puissent pleinement bénéficier du développement des territoires Nord franciliens.

Equipements, services et commerces

Les équipements présents dans la commune de Gonesse sont, pour la plupart, des équipements de proximité plutôt adaptés aux besoins des résidents : services administratifs communaux, écoles, centres socio-culturels, etc. Aucun équipement culturel ne possède de rayonnement large, malgré quelques évènements ponctuels qui s'y déroulent parfois. Le développement de l'offre d'équipements de formation (filières d'excellence dans l'hôtellerie...) et de plus grande envergure (par exemple culturel) pourrait se faire en lien avec l'aménagement du Triangle de Gonesse.

Densité d'activité humaine et d'emploi

Pour rappel, la densité d'activité humaine correspond à la somme des habitants, emplois et visiteurs par rapport à une surface donnée. Elle quantifie en partie la densité d'usage en prenant en compte le nombre potentiel de personnes fréquentant le site étudié. Ce ratio permet de repérer les effets de centralité et de comparer des tissus urbains différents. Il peut être utilisé pour déterminer l'impact de l'implantation de nouveaux équipements d'infrastructure ou de superstructure. La densité d'emploi permet d'identifier les espaces concentrant le plus d'emplois. Lorsque le calcul est rapporté au type d'activité présente, la densité d'emplois permet, à un niveau infracommunal, de mesurer l'intensité d'un secteur d'activité en particulier.

Dans le cadre du projet du Triangle de Gonesse, la densité d'activité humaine sera d'environ 103 personnes (emploi et étudiants) par hectare, et la densité d'emploi sera d'environ 82 emplois par hectare.

4.3.2.2 ACTIONS A METTRE EN ŒUVRE

Action 1 : Réaffecter, consolider et densifier les terres

La réaffectation des terres implique la conversion de terres non utilisées ou sous-utilisées. Cette approche permet d'utiliser plus efficacement les terres disponibles et de maximiser l'utilisation des ressources.

À l'échelle de la ZAC du Triangle de Gonesse, la densification de la zone implique l'augmentation de la densité de constructions, avec notamment l'aménagement d'une zone agricole de 110 hectares.

Différents types d'actions relatifs à l'évitement, la réduction et la compensation peuvent être mis en place en s'inspirant de la démarche ERC.

| | Évitement | Réduction | Compensation (avec gain écologique) |
|--|---|--|---|
| Dimensionnement du Projet en amont | Abandon projet construction / Solution alternative satisfaisante | Modification du projet de construction nouvelle pour en réduire la taille et/ou l'emprise | Maintien du projet de construction - mise en place d'un site de compensation |
| Localisation du Projet | Même localisation ou déplacement géographique sur un non-ENAF | Même localisation | Cohérence géographique - Implantation du site de compensation sur des terrains à proximité |
| Solutions techniques grises (rénovation, réhabilitation, construction, déconstruction, reconstruction) | Densification verticale Réutilisation du bâti existant - rénovation, réutilisation bâtiment vacant, surélévation, intensification des usages... Reconversion de friches⁶⁵ • Dépollution (éventuelle) • Déconstruction (éventuelle) • Reconstruction (ex. bâtiment) | Densification horizontale (division parcellaire, habitat dense individualisé...) Éviter de construire sur les sols et les milieux de bonne qualité au sein de la parcelle. | |
| Solutions techniques vertes et brunes (préservation ou reconquête de la qualité des sols et des milieux) | | Reconversion de friches⁶⁵ • Désimperméabilisation partielle et refunctionalisation des sols (ex. parking perméable, parcs et jardins) • Revégétalisation partielle (ex. parking perméable végétalisé, voie douce circulation, parcs et jardins urbains) Éventuellement précédées de: • Dépollution (éventuelle) • Déconstruction (éventuelle) | Reconversion de friches ou zones non ENAF⁶⁵ • Dépollution (éventuelle) • Désimperméabilisation totale et refunctionalisation des sols pour conversion en ENAF • Réhabilitation écologique/pédagogique (ex. bâtiment) |

Figure 112 : Tableau d'actions s'inspirant de la séquence ERC (Source : Faire la ville dense, durable et désirable ; ADEME ; 2021)

|| NB : ENAF= Espace Naturels Agricoles et Forestiers

Dans le cadre du projet, une mesure de réduction concernant le dimensionnement du projet en amont a été mise en œuvre dans le but de modifier le projet de construction pour en réduire la taille ou l'emprise. En effet, une zone agricole de 400 hectares située au Nord de la ZAC sera préservée et sanctuarisée.

● Action 2 : Rationnaliser l'emprise au sol

En tenant compte de l'emprise minimale de construction lors de la planification des projets, les acquéreurs peuvent mieux évaluer l'espace nécessaire pour leurs activités et leurs futures extensions. L'espace disponible est ainsi utilisé plus efficacement. Cela réduit la nécessité de conserver des réserves foncières en prévision de l'extension des bâtiments.

L'optimisation de la densité a évolué au fil du temps. Auparavant, les aménagements à l'échelle de la parcelle étaient souvent caractérisés par des constructions peu denses et des espaces verts importants. Le zonage fonctionnel séparait les différentes activités et les parcelles étaient généralement dédiées à un seul usage. Aujourd'hui, l'approche privilégie l'optimisation de la densité et la mixité des usages au sein de la même parcelle.

L'objectif du projet sera de garantir le meilleur usage du sol suivant les besoins fonctionnels :

- Limiter rigoureusement l'imperméabilisation des sols sur l'espace public et les lots privés
 - Rationnaliser le plan de circulation pour limiter les emprises viaires ;
 - Limiter les emprises au sol du bâti en assurant une densité verticale des programmes.
- Ménager des espaces libres sur les espaces publics et les lots privés support d'aménagements paysagers qualitatifs ;
- Organiser les usages anthropiques pour favoriser la biodiversité ;
- Favoriser la mutualisation des fonctions pour limiter les besoins en infrastructure.

Dans le cadre du projet, une mixité programmatique est recherchée de manière à répartir de façon équilibrée des différents usages.

● Action 3 : Favoriser l'évolutivité et la mutabilité des espaces

Il est possible de créer un quartier dense, fonctionnel et adaptable, qui répond aux besoins changeants des occupants. Ainsi, il est recommandé de concevoir des espaces qui peuvent être facilement reconfigurés ou transformés en fonction des besoins. Les bâtiments modulaires peuvent être facilement adaptés et reconfigurés pour répondre aux besoins changeants des occupants. Cette flexibilité permet d'optimiser l'utilisation de l'espace et de réduire la nécessité de construire de nouveaux bâtiments. Par exemple, la mise en place d'espaces partagés permet de réduire la surface individuelle nécessaire pour chaque occupant et d'optimiser l'utilisation des espaces disponibles.

Pour y parvenir, une note d'intention présentant les principes architecturaux et techniques a été intégrée au projet pour permettre l'évolutivité et la mutabilité des espaces.

Le projet a pour ambition de concevoir un quartier adaptable et régénérable grâce aux leviers d'action suivants :

- **Assurer une maîtrise foncière publique sur le long terme via le principe de bail à construction** : Ce principe vise à garantir que le foncier reste sous contrôle public sur une période prolongée. Le bail à construction permet de concilier l'exploitation du terrain par des acteurs privés tout en préservant la maîtrise publique à long terme. Cela favorise la planification urbaine à long terme et la pérennité des projets ;
- **Développer une trame structurante permettant la modularité des lots, pouvant être adaptée à différentes typologies de programmes bâtis** : La création d'une trame structurante offre une flexibilité dans l'aménagement des lots. Cela permet d'adapter l'utilisation des espaces en fonction des besoins changeants, favorisant ainsi la diversité des programmes bâtis tout en maintenant une cohérence urbanistique ;
- **Assurer le caractère évolutif des îlots en fonction du cycle de vie des entreprises** : Cette approche prend en compte la réalité économique en favorisant des aménagements qui peuvent évoluer au fil du temps. Les espaces peuvent être réaménagés pour s'adapter aux besoins changeants des entreprises, optimisant ainsi l'utilisation des ressources tout en favorisant la durabilité ;
- **Ménager des espaces publics suffisamment libres pour une vraie diversité d'usages suivant l'évolution des besoins et des temporalités** : En réservant des espaces publics suffisamment flexibles, on encourage une variété d'usages en fonction des évolutions sociales, économiques et culturelles. Cela contribue à créer des environnements urbains vivants et adaptés aux changements, tout en favorisant la participation communautaire ;
- **Encadrer les opérations pour assurer le caractère démontable des typologies architecturales développées** : L'accent est mis sur la réversibilité et la démontabilité des structures architecturales. Cela permet d'ajuster les bâtiments aux changements de besoins sans compromettre l'environnement. Les matériaux et les méthodes de construction doivent être choisis en conséquence pour faciliter la déconstruction et le recyclage.

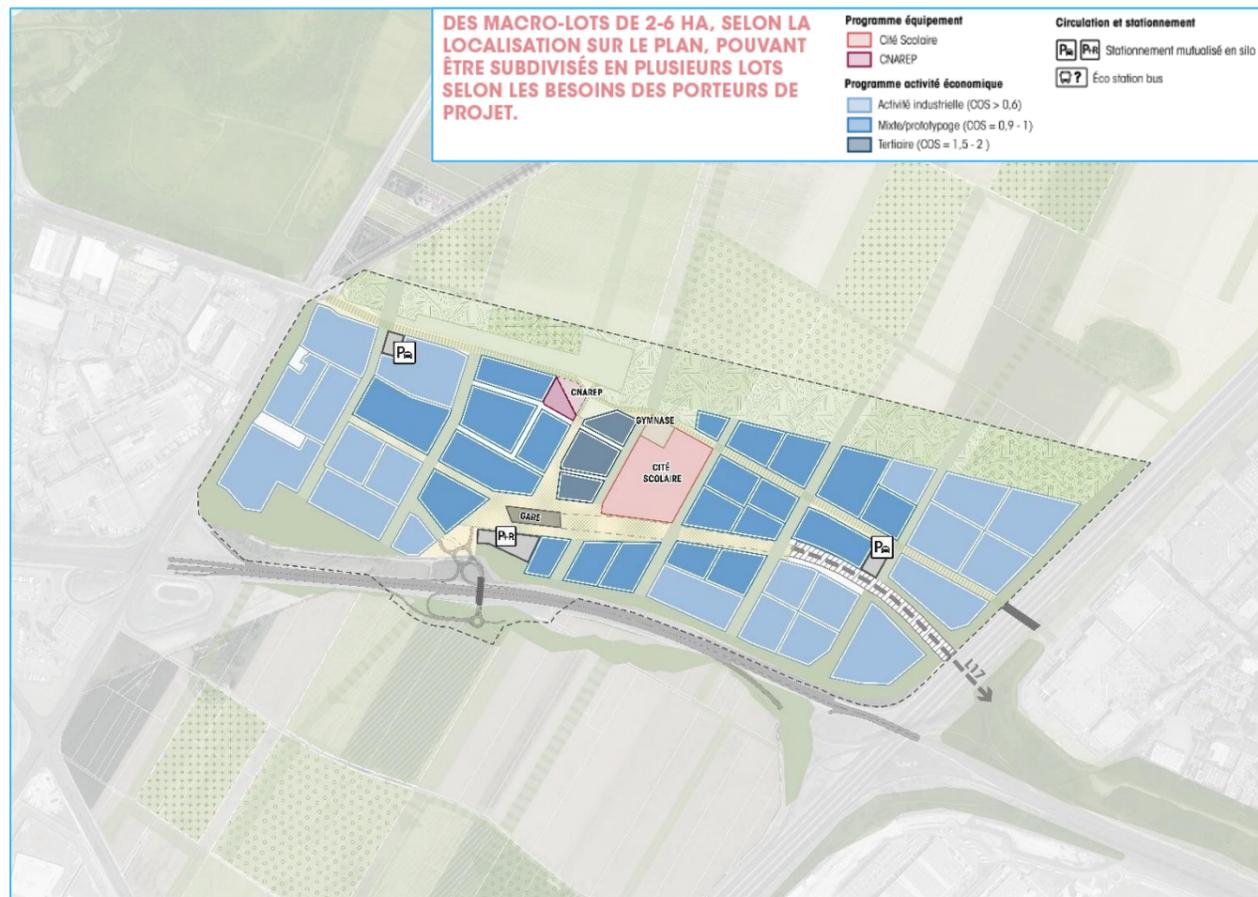


Figure 113 : Développement radioconcentrique des densités à l'échelle du site et programmation (Source : HDZ)

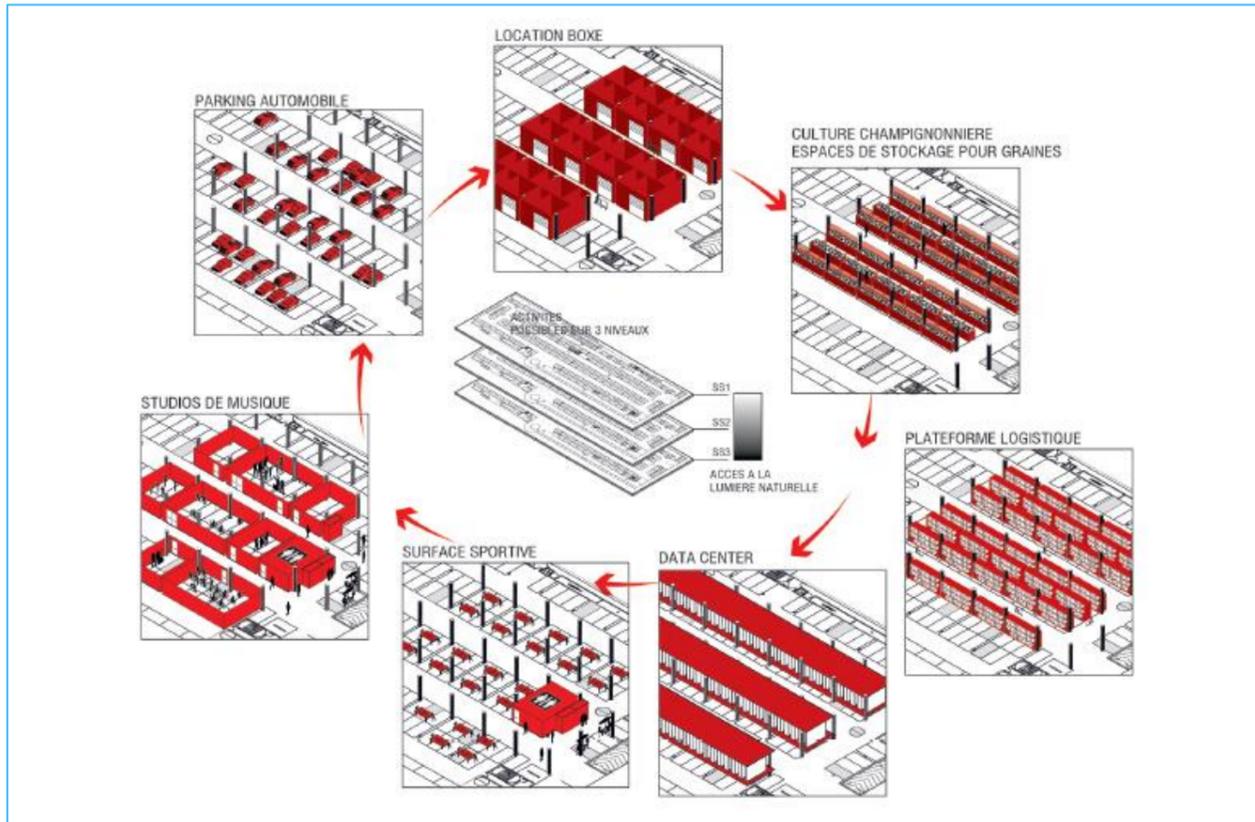


Figure 114 : Favoriser l'évolutivité et la mutabilité des espaces (Source : HDZ)

● Action 4 : Optimiser les espaces de stationnement

Les espaces de stationnement sont généralement considérés comme des espaces consommateurs de foncier. Ils peuvent avoir un impact significatif sur la densité de constructions et sur l'utilisation de l'espace disponible.

La mutualisation des espaces de stationnement est essentielle afin de préserver la trame brune et de maintenir la pleine terre. En regroupant les parkings, on évite de disperser les infrastructures et de détériorer les espaces verts. Cela permet également de libérer davantage de surface pour des usages plus bénéfiques et de préserver les qualités environnementales du projet.

Dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse, une stratégie de stationnement mutualisé a été définie à l'échelle du quartier. Afin d'optimiser la compacité de la forme urbaine, une recherche de mutualisation des stationnements sera réalisée afin de limiter les besoins en infrastructures. Les solutions pour limiter l'impact des espaces de stationnement sur la densité de constructions sont :

- **Mutualiser les besoins en stationnement en dehors du lot** : Suivant l'objectif de sobriété foncière poursuivi et afin de garantir une compacité des programmes bâtis la majorité de l'offre de stationnement est regroupée en dehors de la parcelle au sein d'un parking en superstructure. Cette gestion déportée des besoins permet d'encadrer l'évolutivité des besoins ainsi qu'une réversibilité de l'ouvrage silo dans le temps ;
- **Assurer l'accessibilité piétonnes** : Les isochrones d'accessibilité pour les parkings en ouvrages respectent une distance de 400 m maximum. Suivant ce principe, 3 silos permettent de couvrir l'ensemble des lots bâtis ;
- **Maîtriser le développement de l'offre** : Couvrir les besoins suivant le développement des programmes dans le temps, et réaliser les silos suivant le rythme d'urbanisation du site et d'une masse critique de besoins cohérente pour le dimensionnement d'un ouvrage.

En phase transitoire et dans l'attente d'une masse critique de besoin en stationnement suffisante pour justifier la réalisation d'un ouvrage, les opérateurs seront amenés à gérer leurs besoins stationnement de façon temporaire en aérien. Un travail itératif avec la maîtrise d'ouvrage de la ZAC et son groupement de maîtrise d'œuvre devra être réalisé pour intégrer au mieux ces besoins dans la trame urbaine.

Le pôle d'échange multimodal sera composé :

- De 180 et 250 places pour le P+R ;
- D'environ 350 places pour la cité scolaire + besoins en stationnement des « programmes cœur de site ».



Figure 115 : Les espaces de stationnement (Source : HDZ)

Dans le cadre de l'aménagement de la Cité scolaire à vocation internationale, l'offre de stationnement déporté sera mutualisée avec d'autres programmes :

- Les besoins en stationnement du personnel de la Cité Scolaire : un parking en ouvrage mutualisé à une distance de moins de 300 m de l'accès principal de la Cité scolaire ;
- Le nombre de places de stationnement situées dans l'enceinte de la Cité scolaire sera donc réduit au strict minimum : livraison, PMR, logements de fonction.

● Action 5 : Restaurer la biodiversité

Une des orientations stratégiques du projet consiste à définir une structure pérenne pour la gestion des ressources naturelles et les services écosystémiques. Les objectifs sont la réduction des îlots de chaleur, la création de support de biodiversité, la régularisation des eaux pluviales et le confort bioclimatique.

La trame diffuse est associée à des réservoirs de biodiversité qui seront support pour le développement d'une diversité de milieux avec :

- Une frange naturelle sur les pourtours du site, secteur paysager faiblement anthropisé ;
- Une trame forestière diffuse sur l'ensemble de la ZAC (largeur : 22 à 30 mètres de canopée / plus de 11 mètres de surface en pleine terre composée de toutes les strates végétales) ;
- Une gestion intégrée des eaux pluviales qui permet de développer des milieux différenciés ;
- Un travail autour des milieux et végétaux d'Ile-de-France, anticiper le réchauffement climatique en plantant des essences botaniques plus adaptées.

Beaucoup d'espaces naturels seront laissés sans entretien pour recréer autant d'espaces primaires vecteurs de biodiversité.

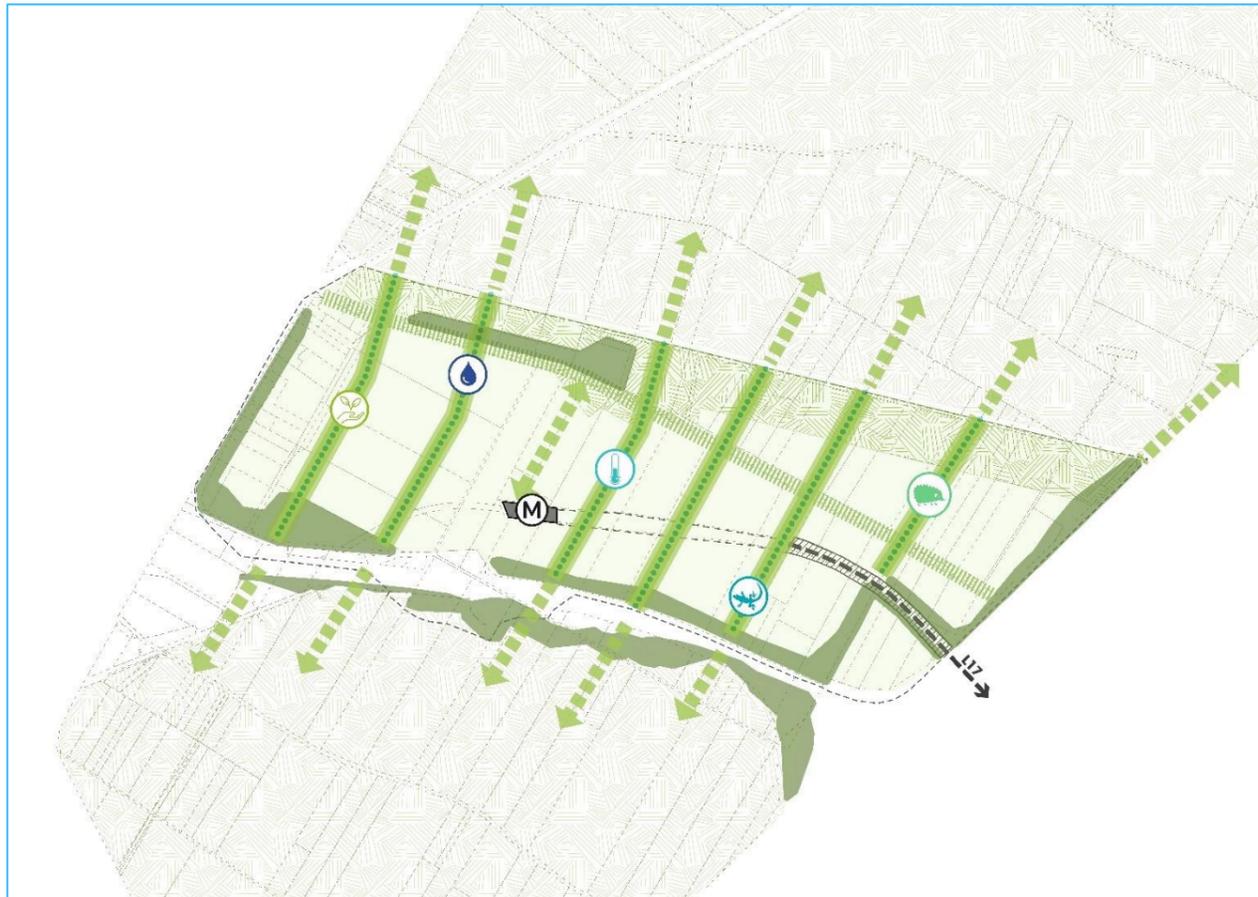


Figure 116 : La trame verte comme armature et outil de composition du projet (Source : HDZ)

Le projet visera à établir une approche dimensionnante pour assurer la performance de la trame :

- Dimensionner les éléments de la trame afin d'assurer leur capacité à accueillir différents biotopes ;
- Respecter les distances maximales entre les différents espaces d'accueil de la biodiversité afin d'assurer leur inter connexion.

La trame paysagère constitue une infrastructure du vivant robuste porteuse de toutes les fonctions écosystémiques :

- Elle est résiliente au changement climatique qui permet de limiter la pression anthropique et garantit l'épanouissement du vivant sous toutes ses formes ;
- Elle s'accompagne d'une gestion des eaux à ciel ouvert qui priorise l'infiltration sur l'ensemble du site et garantit le rafraîchissement du microclimat local ;
- Elle est le support d'usages plus ou moins intenses, aux services des usagers du Triangle de Gonesse mais plus largement de la ville de Gonesse, du territoire de la CARPF et même des Franciliens ;
- Elle tend à recréer le chaînon manquant de l'arc Est-Ouest parisien, en mettant en relation cours d'eau et continuités écologiques de grande ampleur.

À l'échelle la ZAC, les principales ambitions environnementales sont les suivantes :

- Garantir le meilleur usage du sol, optimiser la conception environnementale et garantir la sobriété d'usage :
 - Eviter l'étalement ;
 - Optimiser la compacité de la forme urbaine ;
 - Conception bioclimatique efficiente ;
- Générer de la résilience économique et environnementale :
 - Réduire la dépendance à la voiture individuelle ;
 - Mutualiser les espaces de stationnement ;
 - Mutualiser les espaces communes extérieurs ;
 - Mutualiser la gestion des déchets et la promotion du recyclage ;
 - Mutualisation des services ;
 - Etablir une liaison Est-Ouest avec les zones industrielles situées de part et d'autre ;
 - Développement paysager Nord-Sud ;
 - Créer des synergies avec les filières locales et développer les échanges entre activités et espaces naturels ;
 - Mise en place d'infrastructure verte entrelaçant les trames verte et bleu ;
 - Mise en place d'une infrastructure d'approvisionnement énergétique ;
- Concevoir un quartier adaptable et régénérable.

Ces éléments viendront renforcer les obligations en termes de consommation d'espace, gestion des eaux de pluie, mise en place des espaces verts.

4.3.3 DENSITE DES CONSTRUCTIONS DU PROJET

Dans le but de renforcer son attractivité et améliorer son cadre de vie, les choix opérés dans le cadre du projet ont été conçus autour d'une réflexion sur l'optimisation des densités des constructions, en tenant compte de la qualité urbaine ainsi que de la préservation et de la restauration de la biodiversité et de la nature en ville.

4.3.3.1 LES FORMES URBAINES

Composition actuelle du quartier

La figure ci-dessous représente le quartier de la ZAC du Triangle de Gonesse dans sa composition actuelle. La zone est composée essentiellement d'un espace agricole.

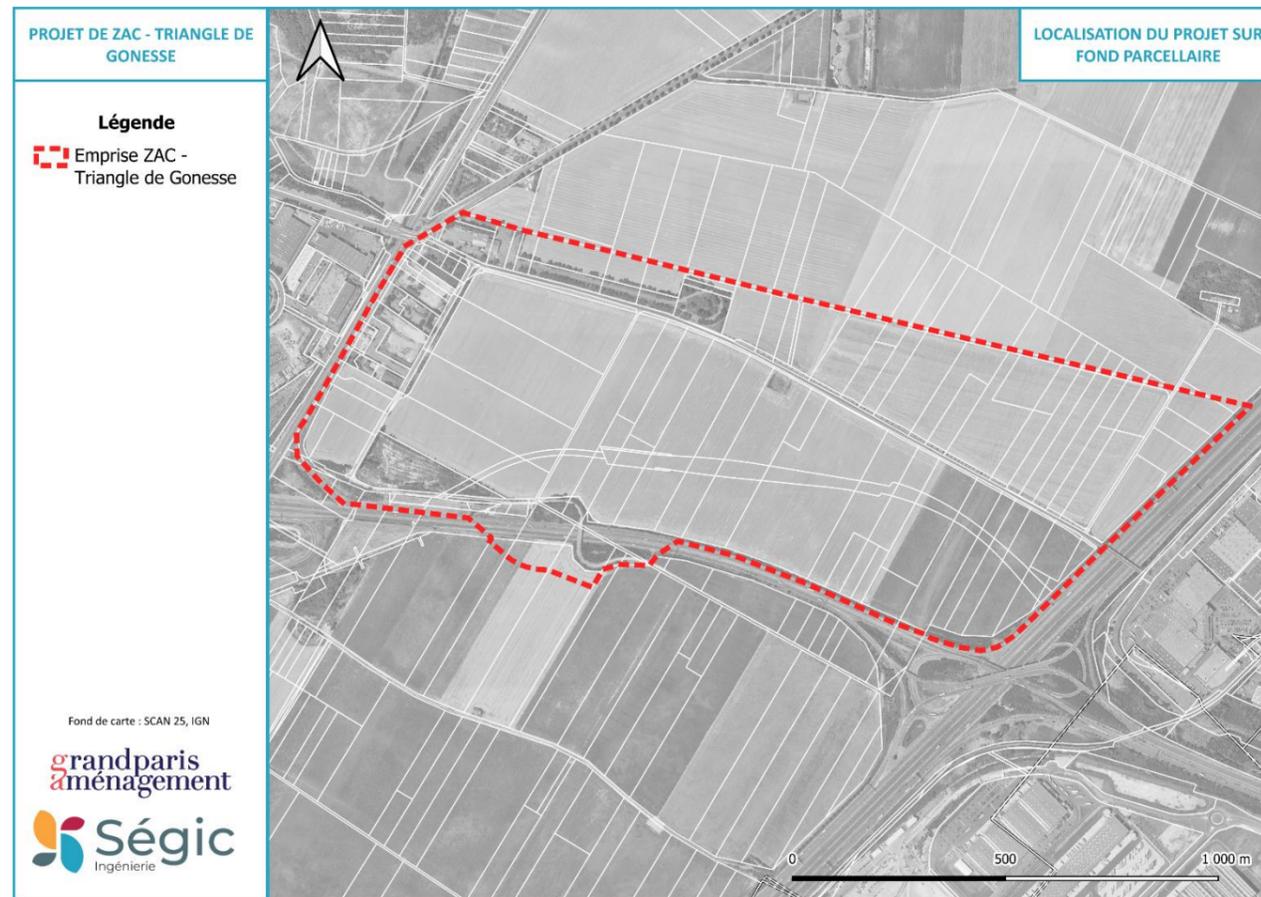


Figure 117 : Localisation de la zone d'étude (Source : Google earth)

Composition future du quartier

Le futur quartier de la ZAC du Triangle de Gonesse dans son état projeté aura pour objectif de concilier qualité de son environnement, et optimisation de la consommation de l'espace. La zone qui était initialement non construite, aura des densités de constructions et les hauteurs de bâti plus importantes, ce qui permettra l'accueil de nouvelles populations et de différents usages. De plus, différents espaces verts seront aménagés dans le but de créer un cadre de vie agréable.



Figure 118 : Configuration du projet (Source : HDZ)

Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse, la trame des espaces publics joue un rôle majeur. Les espaces ouverts extérieurs feront l'objet de traitement qualitatif important.

En effet, ces espaces donnent de la valeur aux bâtiments et permettent d'intégrer la nature en ville. De plus, ils contribuent souvent, en fonction de leur dimensionnement, de leur diversité de la qualité de leur aménagement à atténuer l'impression de densité des quartiers d'habitat.

C'est l'ensemble de ce processus qualitatif qu'on entend par qualité urbaine, où se conjuguent qualité d'usage, de paysage et confort des espaces, qu'il s'agisse de vie intime ou des commodités d'ordre privatif et public.

Composition et variation des hauteurs

Pour rappel, le quartier propose des hauteurs corrélées au règlement des servitudes aériennes avec :

- Des hauteurs maximales à 20 m sur l'Ouest du site, soit R+5-6 environ pour des hauteurs de niveaux classiques (3 m) ;
- Des hauteurs maximales à 30 m sur l'Est du site, soit R+8+9 environ mais relativement éloigné de la gare ;
- Développer une certaine densité vectrice d'urbanité aux abords de la Gare.

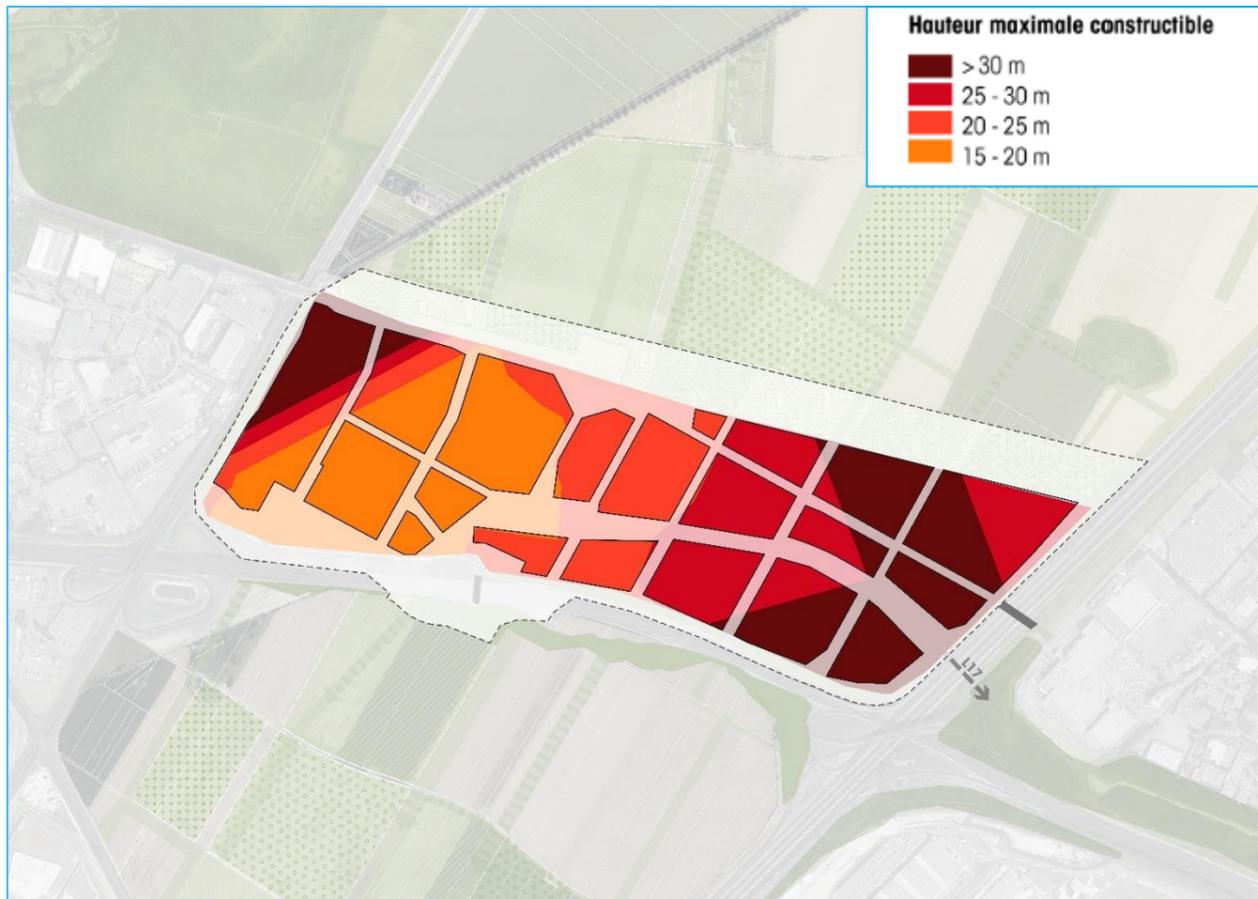


Figure 119 : Hauteurs corrélées au règlement des servitudes aériennes (Source : HDZ)

Dans le cadre du projet, les hauteurs ne dépasseront jamais les R+4.

Fiche d'identité des 3 typologies ciblées et 3 densités minimales associées

Une recherche de diversité dans les densités bâties proposées a été réalisée. En fonction des différentes typologies de programmation des Coefficient d'Occupation du Sol (COS) minimum ont été affectés dans un objectif de verticalisation des programmes à vocation à libérer des espaces au sol au profit des surfaces de pleine terre.

| <p>HANGARS - PRODUCTION INDUSTRIELLE ET STOCKAGE COS : 0,6</p> | <p>ATELIER PETITE PRODUCTION - PROTOTYPAGE + BUREAU D'ACCOMPAGNEMENT COS : 0,9 - 1</p> | <p>TERTIAIRE - SERVICES START UP COS : 1,5 - 2</p> |
|--|--|--|
| <p>HANGARS - PRODUCTION INDUSTRIELLE ET STOCKAGE COS : 0,6</p> <p>LE VILLAGE DES MÉTIERS Le Village des Métiers, Avignon (84)</p> <p>CENTRE DE RECHERCHE (PÔLE IAR) Centre Européen de Biotechnologie et Bioéconomie CU du Grand Reims (88)</p> | <p>ATELIER PETITE PRODUCTION - PROTOTYPAGE + BUREAU D'ACCOMPAGNEMENT COS : 0,9 - 1</p> <p>COEUR BERSOL HOBO, Pessac (33)</p> <p>RECYCLAGE DE MATÉRIEAUX DE CONSTRUCTION ET TERRES EXCAVÉES Fabrique Cycle Terre, Sevrans (93)</p> | <p>TERTIAIRE - SERVICES START UP COS : 1,5 - 2</p> <p>HÔTEL D'ACTIVITÉS SUPERNOVA Le Bourget du Lac (73)</p> <p>ATELIERS ET BUREAUX DÉDIÉS AUX MÉTIERS DU BÂTIMENT [PROJET] Pantin (93)</p> |

Le plan ci-dessous représente les hauteurs des bâtiments du projet.



Figure 120 : Hauteurs du projet (Source : HDZ)

|| NB : Le COS (Coefficient d'Occupation des sols) est le rapport entre la surface de plancher (la somme de tous les niveaux) et la surface au sol.

4.3.3.2 IMPACT DE LA REPARTITION DES CONSTRUCTIONS SUR LA DENSITE

Dans le cadre du projet de ZAC du Triangle de Gonesse et de par sa nature, l'indicateur de densité bâtie a été privilégié.

● Projet global

Pour rappel, la densité bâtie est un indicateur qui caractérise l'emprise au sol par rapport à la surface de la parcelle ou de l'îlot multipliée par le nombre moyen de niveaux du bâtiment. Selon le résultat, il sera possible d'évaluer si l'espace considéré à un faible, forte, ou moyenne densité. La densité bâtie ne donne cependant pas de renseignement sur le niveau de concentration de la population ni sur les activités qui se déroulent sur cet espace. Il peut en revanche servir à identifier des typologies de bâti en fonction des résultats trouvés et permet d'appréhender l'enveloppe bâtie dans ses trois dimensions.

La densité bâtie du projet de ZAC du Triangle de Gonesse est d'environ 1,02 correspondant à une densité moyenne-faible. Le projet de ZAC a été conçu dans le but de proposer une densité raisonnée, généreuse en espaces publics, en espaces à vivre, en services et en loisirs, en tenant compte du contexte et de son environnement agricole.

Le projet répond au besoin d'optimisation des densités associées au nouveau quartier et aux enjeux urbains du secteur.

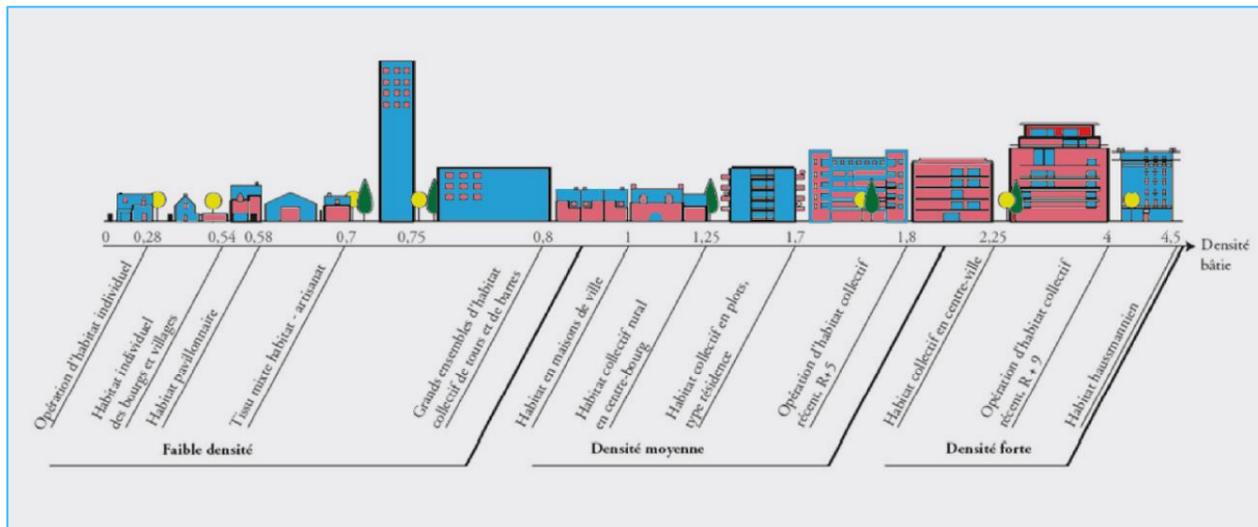


Figure 121 : Echelle de densité du bâti (Source : Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France)

● Découpage par lot

A l'état initial, la densité bâtie au droit du secteur était très faible (proche de 0). Quasiment aucun bâtiment n'était présent sur la zone exclusivement agricole, à l'exception de la future gare GPE.

A l'état projet, le découpage par lot aménagé permet de visualiser une densité bâtie largement augmentée. Cette densité est différente en fonction de la fonction des lots et des usages du site.

L'intensité urbaine de quartier se situe principalement aux abords du secteur pôle gare.

En effet, les lots destinés à des usages mixtes ont une densité moyenne. Les lots à destination d'activité industrielle à proximité du pôle gare sont denses. A contrario, les lots d'activités industrielles éloignées du pôle gare ont une densité plus faible.

D'après la cartographie ci-dessous, la densité bâtie nette est comprise entre 0,43 et 2,63. Le projet de ZAC du Triangle de Gonesse contribuera à l'augmentation des densités de construction de la zone.



Figure 122 : Densité bâtie par lot (Source : Ségic Ingénierie)

NB : Le Centre Scolaire à vocation International (CSI) n'a pas été intégré au calcul de densité car les hauteurs des bâtiments ne sont pas arrêtées à ce stade. Le bâtiment a donc été exclu de la cartographie ci-dessus.

4.3.3.3 IMPERMEABILISATION ET VEGETALISATION DU SITE

« Sont qualifiées comme non artificialisées les surfaces qui sont soit naturelles, nues ou couvertes d'eau, soit végétalisées, constituant un habitat naturel ou utilisées à usage de cultures, y compris les surfaces d'agriculture urbaine et les surfaces boisées ou arbustives dans l'espace urbain »

● Analyse des espaces publics du projet avec la nomenclature ZAN

Les surfaces du projet sont présentées ci-dessous :

| | | ha |
|-----------------|---|--------|
| Surfaces projet | total | 118,04 |
| | total lots privés | 64,13 |
| | total espaces publics | 24,67 |
| | lisière | 21,37 |
| | autre potentiellement artificialisé(....) : point noir, échangeur, abords gare | |
| | indefinis, tranché ouverte métro | 7,87 |

Les espaces publics du projet représentent 24,7 ha (dont 4,7 ha sur foncier non constructible) :

Le détail de ces espaces est présenté ci-dessous :

- Trame Nord-Sud : 6,4 ha ;
- Frange naturelle : 7,6 ha ;
- Parvis gare : 0,6 ha ;
- Lisière augmentée : 0,8 ha ;
- Axes Est-Ouest et voirie autre : 8,0ha (dont 3,5ha sur foncier non constructible) ;
- Butte : 1,2 ha (dont 1,2 ha sur foncier non constructible)

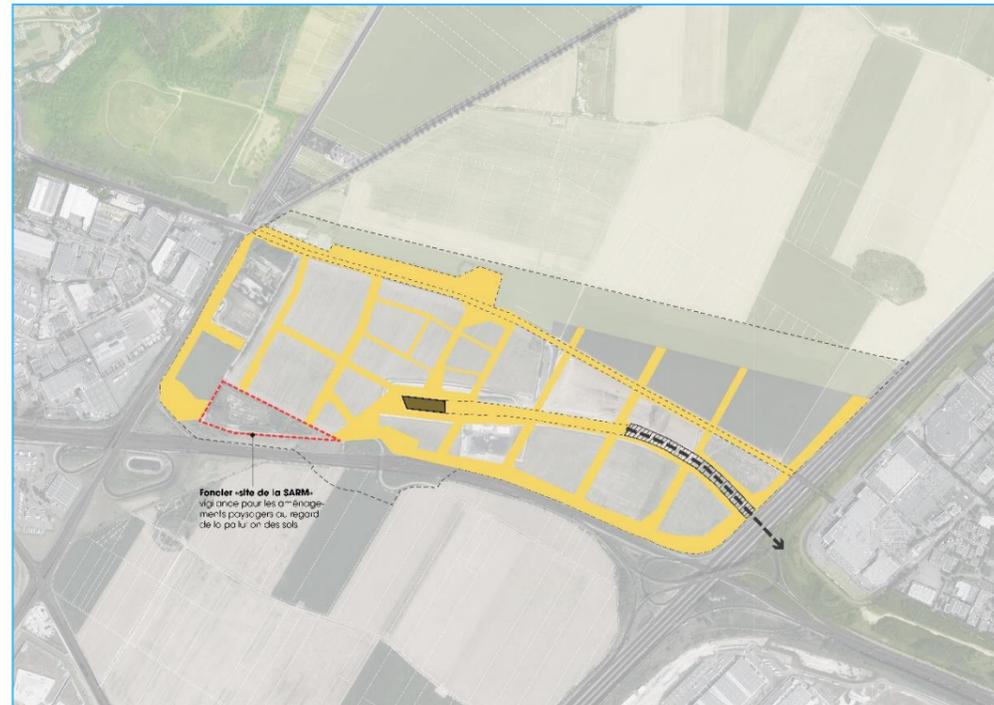


Figure 123 : Localisation des espaces publics (Source : HDZ)

D'après le décret ZAN n°2023-1096 relatif à l'évaluation et au suivi de l'artificialisation des sols, le projet du Triangle de Gonesse devra respecter les indices suivants :

| Catégories de surfaces | | Seuil de référence (*) |
|------------------------------|--|---|
| Surfaces artificialisées | 1° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison du bâti (constructions, aménagements, ouvrages ou installations). | Supérieur ou égal à 50 m2 d'emprise au sol |
| | 2° Surfaces dont les sols sont imperméabilisés en raison d'un revêtement (artificiel, asphalté, bétonné, couvert de pavés ou de dalles). | |
| | 3° Surfaces partiellement ou totalement perméables dont les sols sont stabilisés et compactés ou recouverts de matériaux minéraux, ou dont les sols sont constitués de matériaux composites (couverture hétérogène et artificielle avec un mélange de matériaux non minéraux). | |
| | 4° Surfaces à usage résidentiel, de production secondaire ou tertiaire, ou d'infrastructures notamment de transport ou de logistique, dont les sols sont couverts par une végétation herbacée (**). | |
| | 5° Surfaces entrant dans les catégories 1° à 4°, qui sont en chantier ou en état d'abandon. | |
| Surfaces non artificialisées | 6° Surfaces naturelles dont les sols sont soit nus (sable, galets, rochers, pierres ou tout autre matériau minéral, y compris les surfaces d'activités extractives de matériaux en exploitation) soit couverts en permanence d'eau, de neige ou de glace. | Supérieur ou égal à 2 500 m2 d'emprise au sol ou de terrain |
| | 7° Surfaces à usage de cultures dont les sols sont soit arables ou végétalisés (agriculture), y compris si ces surfaces sont en friche, soit recouverts d'eau (pêche, aquaculture, saliculture). | |
| | 8° Surfaces dont les sols sont végétalisés et à usage sylvicole. | |
| | 9° Surfaces dont les sols sont végétalisés et qui constituent un habitat naturel. | |
| | 10° Surfaces dont les sols sont végétalisés et qui n'entrent pas dans les catégories précédentes. | |

Pour qu'elles soient considérées comme non-artificialisées, les surfaces doivent respecter les dimensions suivantes :

- Une surface minimale de 2 500 m² ;
- Une largeur de 5 m pour les infrastructures linéaires ;
- Au moins 25% de boisement pour qu'elles ne soient pas seulement considérées comme herbacées.

Suivant les profils types proposés pour la trame Nord-Sud, la largeur de la bande considérée comme naturelle/boisée (et pour autant, non artificialisée) varie entre 11 et 25 m selon la localisation sur le plan du quartier. La frange naturelle (hors point noir) et la butte sont considérées comme entièrement non artificialisées.

Les indices appliqués au projet sont les suivants :

| | | | | ml | largeur | m2 | ha | % | % sur 118ha | % sur total espaces publics |
|-----------------|------------------------------|----------|------------------------------------|------|---------|-------|-------|-------|-------------|-----------------------------|
| Espaces publics | Surfaces Non artificialisées | Type 7 | Elargissement lisière agricole | | | 8160 | 0,82 | 0,69% | 0,69% | 4% |
| | | | Trame nord sud 22m-28m circulée | 1686 | 11 | 18546 | 1,85 | 1,57% | | |
| | | | Trame nord sud 30m piétonne | 800 | 25 | 20000 | 2,00 | 1,69% | | |
| | | Type 8/9 | Axe E-O (actuel bhns) | 1580 | 5 | 7900 | 0,79 | 0,67% | | |
| | | | Frange naturelle (hors point noir) | | | 76041 | 7,60 | 6,44% | | |
| | | Butte | | | 14041 | 1,40 | 1,19% | | | |

55 % de la surface totale des espaces publics est considérée comme non artificialisée, ce qui représente 11 % de la surface totale de la ZAC.

Afin de valider ces hypothèses, il sera nécessaire d'appliquer les conditions suivantes :

- Assurer au maximum la continuité de la trame Nord-Sud, limitant les interruptions de la trame par des rues perpendiculaires afin d'éviter le morcellement des surfaces qui n'atteignent pas les 2 500 m² ;
- Garantir la multiplicité de strates et à minima 25% de surface boisées.

● Analyse des lots privés avec la nomenclature ZAN

A l'échelle de la ZAC, 30% de la surface totale des ilots privés est considérée comme non artificialisée, cela représente 16 % de la surface totale de la ZAC.

| | | | | ml | largeur | m2 | ha | % | % sur 118ha | % sur total lots privés |
|----------------|------------------------------|-------------------|--------------------|----|---------|--------|-------|--------|-------------|-------------------------|
| Espaces privés | Surfaces Non artificialisées | Type 7 | Lisière agricole | | | 213744 | 21,37 | 18,11% | 18,11% | 30% |
| | | Type 8/9 | 30% du lot minimum | | | | 19,24 | 16,30% | | |
| | Surfaces Artificialisées | Type 3/4 à minima | 10% du lot | | | | 6,41 | 5,43% | | |

La lisière agricole est considérée entièrement comme non-artificialisée.

Au sein des lots privés, l'objectif sera de maintenir 25 à 30% de surface non artificialisé au sein des ilots.

4.4 CONCLUSION SUR L'ETUDE D'OPTIMISATION DE LA DENSITE DES CONSTRUCTION

Dans le cadre du projet d'aménagement de la ZAC Triangle de Gonesse plusieurs actions ont été mises en œuvre :

- Action 1 : Réaffecter, consolider et densifier les terres : Une mesure de réduction concernant le dimensionnement du projet en amont a été mis en œuvre dans le but de modifier le projet de construction pour en réduire la taille ou l'emprise. En effet, une zone agricole de 400 hectares située au Nord de la ZAC sera préservée et sanctuarisée ;
- Action 2 : Rationnaliser l'emprise au sol : une mixité programmatique est recherchée de manière à répartir de façon équilibrée des différents usages ;
- Action 3 : Favoriser l'évolutivité et la mutabilité des espaces : Le projet a pour ambition de concevoir un quartier adaptable et régénérable ;
- Action 4 : Optimiser les espaces de stationnement : une stratégie de stationnement mutualisé a été définie à l'échelle du quartier. Afin d'optimiser la compacité de la forme urbaine, une recherche de mutualisation des stationnements sera réalisée afin de limiter les besoins en infrastructures ;
- Action 5 : Restaurer la biodiversité : la trame paysagère constituera une infrastructure du vivant robuste porteuse de toutes les fonctions écosystémiques.

La densité bâtie du projet de ZAC du Triangle de Gonesse est d'environ 1,02 correspondant à une densité moyenne-faible (les lots destinés à des usages mixtes ont une densité moyenne, les lots à destination d'activité industrielle à proximité du pôle gare sont denses, à contrario les lots d'activités industrielles éloignées du pôle gare ont une densité plus faible). La densité d'activité humaine sera d'environ 103 personnes (emploi et étudiants) par hectare, et la densité d'emploi sera d'environ 82 emplois par hectare.

En effet, le projet de ZAC a été conçu dans le but de proposer une densité raisonnée, généreuse en espaces publics, en espaces à vivre, en services et en loisirs, en tenant compte du contexte et de son environnement agricole. Il répond au besoin d'optimisation des densités associées au nouveau quartier et aux enjeux urbains du secteur et contribuera à l'augmentation des densités de construction de la zone en tenant compte de la qualité urbaine et des enjeux de préservation et de la restauration de la biodiversité et de nature en ville en respectant les objectifs du ZAN (Zéro Artificialisation Nette) avec :

- 55% de la surface totale des espaces publics est considérée comme non artificialisée, ce qui représente 11% de la surface totale de la ZAC ;
- 30% de la surface totale des ilots privés est considérée comme non artificialisée, cela représente 16% de la surface totale de la ZAC.

Les avantages d'une densité de construction plus élevée comprennent une utilisation plus efficace de l'espace disponible afin de limiter autant que possible l'étalement urbain (objectif du ZAN). D'autre part, elle permet de réduire la surface des infrastructures générées ainsi que la réduction des coûts de construction par unité de surface, et peut favoriser l'activité économique et la création d'emplois.

5 PRESENTATION DE L'EVOLUTION DU PLU NECESSAIRE A L'OPERATION

La réalisation de la gare de Gonesse, la construction des infrastructures ferroviaires afférentes et l'aménagement des 121,8 ha du site nécessitera une modification de l'OAP du Triangle de Gonesse.

Deux procédures de modifications sont actuellement en cours. La modification n°4 est actuellement en cours d'approbation dans le but de permettre l'aménagement anticipé de la Cité scolaire à vocation internationale. La mise en compatibilité du PLU a pour objectif d'être approuvée ultérieurement dans le but de réaliser l'aménagement global du projet de ZAC.

5.1 MODIFICATION N°4 DU PLU DE GONESSE

L'ouverture d'une procédure de modification du PLU a été prescrite par arrêté par l'arrêté n°153/2023. Les études environnementales sont actuellement en cours d'élaboration.

L'objectif de la modification n° 4 du PLU est de préciser et d'encadrer l'aménagement de la partie nord du site concernée par l'Orient d'Aménagement et de Programmation (OAP) du Triangle de Gonesse, particulièrement aux abords de la gare, notamment pour la réalisation d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Les objectifs de la modification n°4 du PLU consistent à :

- Permettre l'implantation dans la partie Nord du périmètre de l'OAP de bureau et d'équipements d'intérêt collectif et de service public, dès la première phase d'aménagement ;
- Remplacer le principe d'implantation préférentielle de bureaux et d'activités technologiques décliné en deux secteurs distincts par un principe d'implantation préférentiel de bureaux, d'activités et d'équipements d'intérêt collectif ou services publics sur l'ensemble de ces secteurs ;
- Remplacer la structure de la trame viaire par un principe indicatif de la trame ;
- Supprimer la représentation du principe de maillage fin en partie Nord notamment celle des espaces à vocation piétonne ;
- Remplacer la représentation spatialisée de la continuité paysagère Nord-Sud par une représentation schématique ;
- Préciser que les constructions situées au sein de la continuité paysagère devront contribuer via l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures végétalisées, à la trame verte constitutive de cette continuité ;
- Supprimer le plan des hauteurs maximales, sans conséquence sur la prise en compte de la topographie naturelle du site et des servitudes aéronautiques annexées au PLU.

Au regard des dispositions de l'article L-153-31 du Code de l'urbanisme, les modifications envisagées n'entrent pas dans le champ d'application de la procédure de révision. En revanche, elles correspondent au champ d'application de la procédure de modification de droit commun du Plan Local d'Urbanisme réglé par l'article L.153-41 du même code.

Pour garantir la diffusion de l'information et l'expression des contributions du public la commune a fait le choix d'engager une démarche volontariste en soumettant la procédure de modification n°4 à une concertation préalable (délibération du 22/05/2023) au titre de l'article 103-2 du Code de l'urbanisme.

Le public a été concerté du 19 juin 2023 au 29 septembre 2023 selon les modalités prévues dans la délibération du Conseil municipal.

5.1.1 LA DENSIFICATION DES ABORDS DE LA GARE DU TRIANGLE DE GONESSE

Au regard des enjeux climatique et de préservations des terres agricoles le parti pris d'un aménagement urbain concentré et dense, à l'instar d'une ville traditionnelle avait été retenu pour élaborer la trame de l'OAP du Triangle de Gonesse. Ce principe avait été complété par le principe de centralité autour de plusieurs pôles et notamment du pôle gare quant à sa partie Nord. La présente procédure questionne les densités résultantes de l'OAP et de son schéma. En effet, pour traduire ces objectifs l'OAP prévoyait un maillage viaire très fin qui est certes très urbain mais qui correspond au maillage résidentiel peu compatible avec l'objectif poursuivi. En abordant la densification des abords de la gare, le PLU questionne aussi les mobilités aux abords de ce pôle.

La modification envisagée supprimerait la représentation dans le schéma d'aménagement et la prédétermination des caractéristiques de la trame viaire et du maille fin envisagé sur la partie Nord du site, afin de faciliter la réalisation de la constructions et densification des abords de la future gare du Grand Paris Express, ainsi que l'implantation d'équipements d'intérêt collectif et de service public.

Cette densification des abords de la gare supposerait de supprimer les précisions diffusant dans le corps de l'OAP initiale afférentes au principe d'une rue courbe et délimitant le pôle gare, tout en garantissant une certaine porosité visuelle et/ou physique.

5.1.2 LA PRECISION DES CARACTERISTIQUES ET CONSEQUENCES DE LA CONTINUITÉ PAYSAGÈRE

La continuité paysagère est un élément fort de l'OAP. Le parti urbain propose un système d'espaces publics et de parcs généreusement dimensionnés permettant de trouver un équilibre en réponse à la compacité et à la densité du développement urbain. La hauteur des bâtiments associée à une forte emprise au sol permet la création d'espaces publics qualitatifs. Bien que la qualité des constructions et la qualité architecturale doit un axe fort de l'OAP, celle-ci ne précise, ni les gabarits des constructions, ni la manière dont la continuité paysagère structurera les espaces publics et privés.

La présente procédure questionne ainsi les caractéristiques de la continuité paysagère et ses conséquences :

- L'intégration paysagère des constructions et leur végétalisation ;
- L'articulation entre espaces bâtis et non bâtis ;
- La qualité des constructions au regard des contraintes du Plan d'Exposition au Bruit (Zone C).

La modification envisagée du PLU permettrait de clarifier les incidences urbanistiques et les caractéristiques de la continuité paysagère programmée sur la partie Nord, peu définies jusque-là :

- En précisant que la continuité paysagère pourra être en partie accessible au public,
- En clarifiant les contraintes fixées pour les constructions autorisées au sein de la continuité paysagère, lesquelles devront contribuer par l'aménagement des espaces libres et/ou des toitures à la trame verte constituée ;
- En explicitant la possibilité de réaliser partiellement dans la partie Nord, la continuité paysagère en toitures, notamment par végétalisation et accessibilité, et/ou par l'aménagement des espaces libres ;
- En assurant la réalisation par cette continuité paysagère d'une trame structurante à l'échelle du site tant en termes de paysages que par sa contribution aux enjeux environnementaux (biodiversité et gestion des eaux pluviales notamment).

5.1.3 L'IMPLANTATION D'EQUIPEMENTS D'INTERET COLLECTIF ET DE SERVICE PUBLIC

A l'échelle métropolitaine, le Triangle de Gonesse est un 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 en rupture avec son environnement en assurant un ancrage territorial dans la région parisienne.

La programmation tertiaire prévisionnelle de la ZAC reposait sur plusieurs études réalisées par des experts de l'immobilier d'entreprises. Aujourd'hui il s'avère nécessaire d'interroger le champ des destinations possibles afin de permettre l'implantation de nouvelles forces motrices pour le développement de ce site stratégique.

La modification envisagée autoriserait l'implantation dans la partie Nord du périmètre de l'OAP des constructions relevant de la sous-destination « bureaux » et de la destination « équipements d'intérêt collectif et de service public » en supplément des constructions à usage d'activités dont l'implantation préférentielles était initialement prévue. Ces équipements d'intérêt collectif et de service public pourraient être réalisés dès la première phase d'aménagement du site, indépendamment de autres aménagements programmés, sous réserve des possibilités de desserte existantes ou constituées. Le phasage et les localisations préférentielles initialement.

5.2 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE GONESSE

Cette procédure de mise en compatibilité interviendra dans le cadre de l'élaboration du dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) concomitante au dossier de réalisation et de création de la ZAC du Triangle de Gonesse. L'objectif est de permettre la mise en œuvre de la totalité du projet de ZAC à travers une modification du PADD, de l'OAP et du règlement.

5.2.1 MODIFICATION DU PADD

La procédure de mise en compatibilité visera à supprimer les éléments suivants :

- Les références à Europacity ;
- Les références au quartier d'affaire et au barreau du RER D/B ;
- Les références au parc central paysager ;
- La référence au lycée (« lycée préparant aux métiers aéroportuaires et hôteliers ») ;

La légende du schéma de synthèse du PADD sera modifiée en ce sens pour ne plus faire référence au parc central paysager :

| | | |
|--------------|---|--|
| Avant |  | S'inscrire dans la trame verte nord-francilienne et développer la nature en ville : parc de la Patte d'Oie, parc central paysager et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains... |
| Après |  | S'inscrire dans la trame verte nord-francilienne et développer la nature en ville : parc de la Patte d'Oie et lisière agricole du Triangle de Gonesse, parcs urbains... |

Les éléments suivants ont été ajoutés :

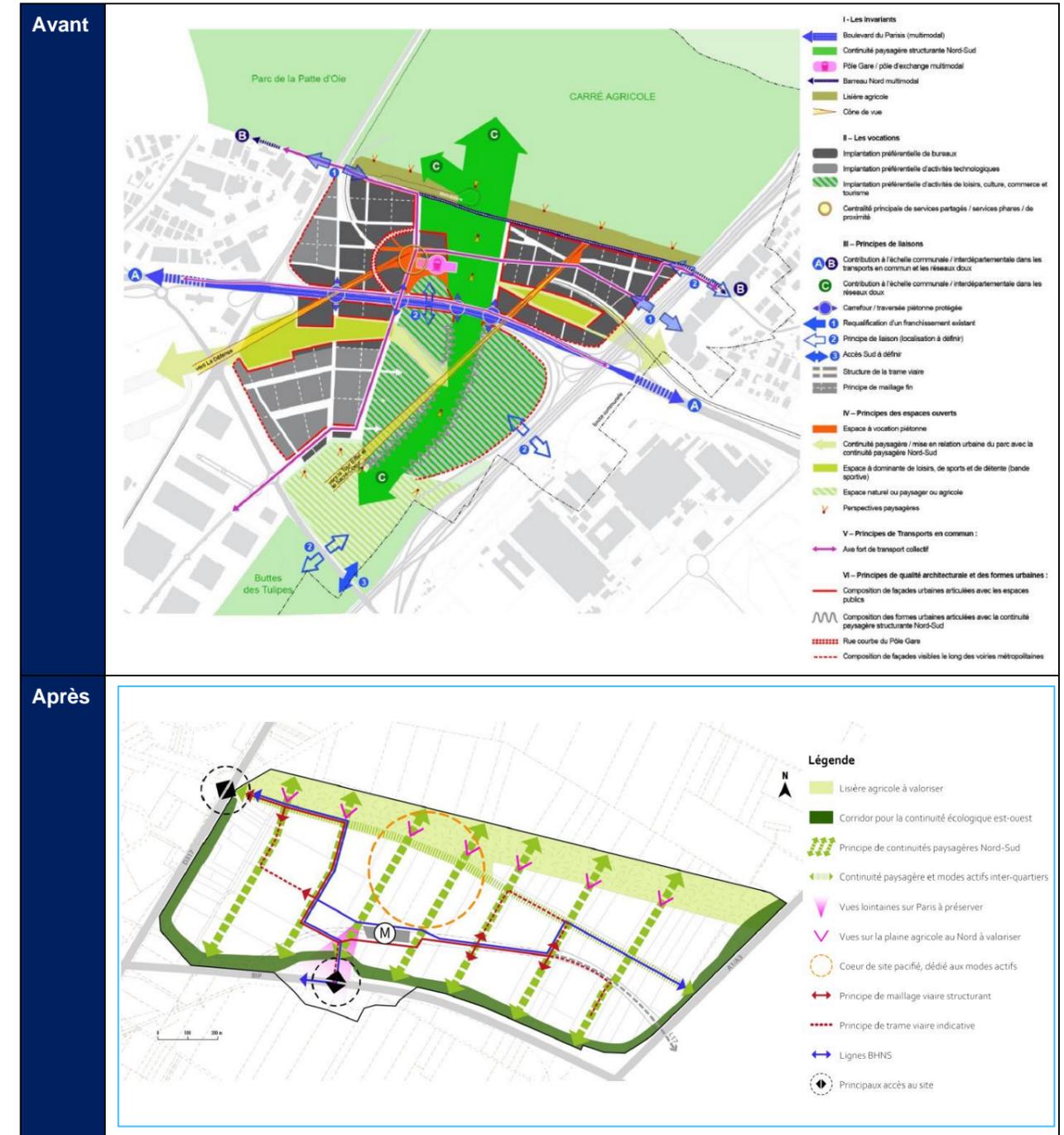
- Des références au SCOT (trame verte et bleue, développement du territoire, ...) ;
- La création de la ZAP sur le « carré agricole ».

5.2.2 MODIFICATION DE L'OAP

La procédure de mise en compatibilité visera à supprimer l'OAP Triangle de Gonesse.

Une nouvelle OAP « Quartier de la gare » portant sur un périmètre de 110 ha au Nord du BIP a été rédigé.

Le nouveau schéma des principes d'aménagement réalisé sur la base du plan guide est présenté ci-après.



5.2.3 MODIFICATION DU REGLEMENT

La procédure de mise en compatibilité concerne la zone 1AU au droit du futur emplacement de la ZAC.

Le zonage du secteur projet sera modifié avec les éléments suivants :

- Le périmètre de l'OAP « Quartier de la gare » sur 110 ha ;
- Une partie de la zone A est intégrée dans le nouveau secteur 1AUgp conformément au plan guide ;
- Le périmètre de la zone 1AUtdg2 est légèrement modifié pour sortir le nouvel échangeur sur le BIP de ce secteur ;
- Intégration de l'échangeur dans la zone 1AUtdg1.

Les plans présentés ci-dessous représentent les modifications de zonage réalisés.

