

CHAPITRE 2 : CHOIX DU PARTI D'AMENAGEMENT ET PRESENTATION DU PROJET

1. HISTORIQUE DU PROJET DU TRIANGLE DANS LE GRAND ROISSY

Le Triangle de Gonesse, emprise agricole du nord-est francilien, entre les aéroports du Bourget et de Roissy constitue un secteur digne d'intérêt pour le développement du territoire à l'échelle locale et métropolitaine. Au cœur du Grand Roissy et au carrefour de nombreux enjeux (urbains, paysagers, économiques et sociaux), il fait l'objet d'une réflexion relativement ancienne confortée au fil des années dans les différents documents de planification territoriale. 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. La réalisation d'un plan guide à partir de 2007 marque une nouvelle étape dans la réflexion et préfigure l'entrée du projet dans une phase plus opérationnelle.

Le Triangle de Gonesse : pièce maîtresse pour le développement du Grand Roissy

Le rôle stratégique des corridors aéroportuaires

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'attraction urbains et économiques. Généralement dotés d'une bonne accessibilité, ces espaces constituent le cadre idéal pour accueillir des entreprises à forte valeur ajoutée, fonctionnant souvent en réseau et donc fortement utilisatrices du transport aérien. 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**.

L'un des enjeux de compétitivité du Grand Paris est donc de doter la métropole francilienne d'une offre immobilière haut de gamme et de taille critique connectée à une infrastructure de communication internationale. L'aéroport Paris Charles-de-Gaulle. Cette offre aéroportuaire, en lien avec d'autres facteurs d'attractivité métropolitaine, peut constituer un véritable atout pour renforcer l'attractivité du Grand Roissy et de l'Île-de-France à l'égard d'entreprises internationales, et notamment celles qui sont en recherche d'une primo-implantation en Europe ou dans l'hexagone et qui souhaitent rester connectées à l'international et à leur maison-mère.

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

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

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

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

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

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

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

Le Triangle de Gonesse est en mesure de donner corps à un réel corridor aéroportuaire en transformant un espace dispersé entre plusieurs pôles quasi-isolés en un espace reconfiguré capable de jouer un rôle moteur face à la concurrence internationale. A l'interface de ces différents pôles structurants, le site du Triangle de Gonesse dispose d'une position stratégique pour créer les synergies entre les plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy, établir une bipolarité avec le pôle gare du PLEX et assurer une continuité urbaine entre les centres urbains du Val de France et de la Seine-Saint-Denis. En accueillant des fonctions tertiaires internationales et technologiques manquant sur le territoire, le Triangle de Gonesse a l'ambition de positionner le corridor aéroportuaire sur une offre plus diversifiée et compétitive.

Une réflexion ancienne : du SDRIF 1994 à la définition d'un Plan Guide en 2015

L'émergence du Grand Roissy dans les documents de planification territoriale

Le secteur de Roissy est identifié dès 1994 dans le **Schéma Directeur de la Région Île-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 présenté pour accueillir de « grandes entreprises françaises et internationales, constituer un pôle de recherche avancée et un lieu d'échanges internationaux dans le cadre d'un projet qui respecte et valorise la nature et les paysages et intègre la gestion de l'eau ». Le SDRIF de 1994 pose ainsi les bases des ambitions aujourd'hui portées par les projets d'aménagement du Grand Roissy dont le Triangle de Gonesse.

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

L'enjeu de valorisation du Triangle de Gonesse se formalise véritablement à partir des années 2000. L'EPA Plaine de France, 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'Île-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 complet-tenu de l'intérêt grandissant que portent les investisseurs à ce territoire** à vocation agricole de près de 1100 hectares. Il souligne 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'Île-de-France (Grand Projet 3). Le CPER de la région Île-de-France mentionne par ailleurs la liaison RER D – RER B. Cette infrastructure de transport ferrée permettra de renforcer l'offre existante et d'améliorer l'accessibilité dans le nord-est francilien (Grand Projet n°9).

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

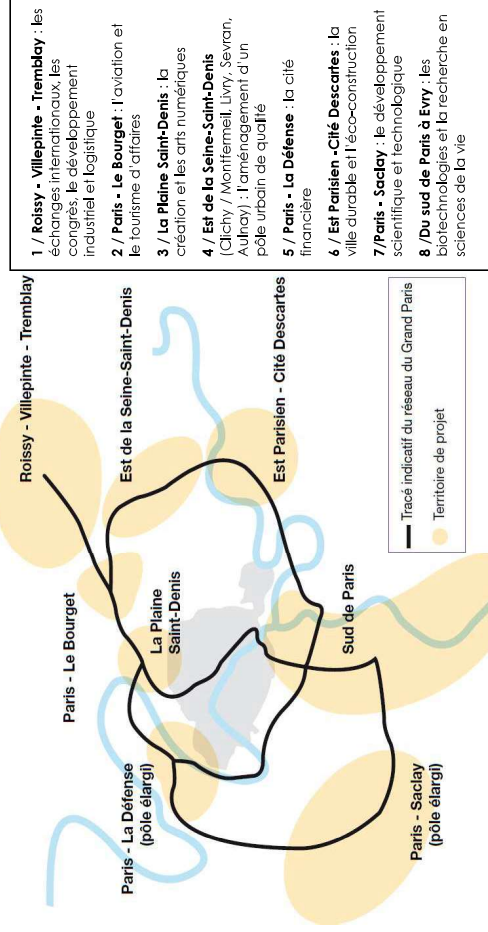
En amont de la loi sur le Grand Paris, l'intérêt de la plateforme aéroportuaire de Roissy dans le développement de la métropole parisienne trouve une nouvelle traduction dans le **rapport Dermagne**² commandé en 2008 par le Président de la République. Initié par un développement durable de Paris-Charles 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 traduits en quatre objectifs :

- objectif 1 : la mobilité durable : rompre avec le mode routier exclusif
- objectif 2 : organiser la cohérence spatiale et la sélectivité du développement économique
- objectif 3 : rééquilibrer la dynamique habitat-activités
- objectif 4 : rompre avec le modèle de développement spatial extensif, gérer les ressources foncières et naturelles

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.

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-Val-de-France. Le projet d'aménagement et de développement de l'Ile-de-France s'appuie sur la création du réseau de transport public, le Grand Paris Express. La future ligne 17 desservira le Triangle de Gonesse en direction de l'aéroport CDG.



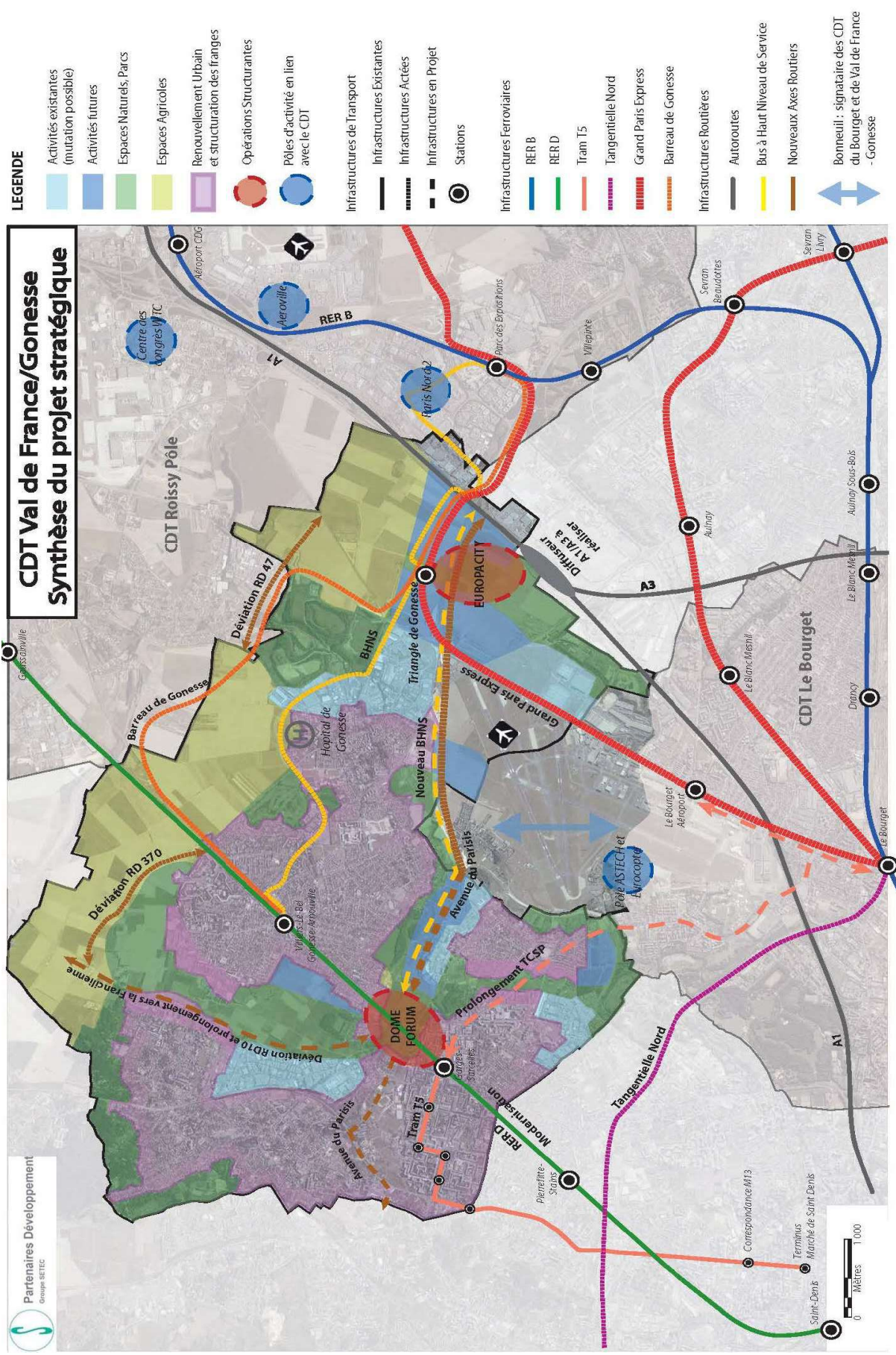
Les huit pôles d'excellence, ou « clusters », identifiés dans le projet du Grand Paris. Source : Société du Grand Paris.

² Jacques Dermagne en charge du rapport, Président du Conseil économique, social et environnemental de la République en 2008.

La mise en œuvre de la loi sur le Grand Paris s'articule à travers les **Contrats de Développement Territorial** 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 :

- 1 / **Le CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France** : comprenant les communes d'**Anouville, 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 EuropaCity et le Forum de Sarcelles avec le Dôme, reliés par un axe de transports, l'avenue du Parisis.
- 2 / **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.
- 3 / **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 mondialet sur la création d'un centre aérospatial encourageant les synergies entre enseignement, industries, recherches et développement. L'ancienne base militaire Bonneuil-Dugny accueillera l'entreprise Eurocopter et le centre de recherche et d'Innovation Works d'EADS dès 2015.
- 4 / **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. Pour définir les principes fondateurs du **CDT Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France** dans lequel le Triangle de Gonesse est l'un des deux grands pôles de développement, plusieurs études préalables ont été conduites, et notamment l'étude confiée à l'équipe Castro / Alphaville / Mandragore / Deems / Berim. Conduite entre août 2010 et avril 2011, elle a permis la définition d'un projet de territoire partagé, adopté par le Conseil d'agglomération de Val-de-France par délibération du 28 avril 2011.



Les grands objectifs du Triangle de Gonesse

Les objectifs de l'opération d'aménagement du Triangle de Gonesse sont multiples. Le projet du Triangle de Gonesse a l'ambition de concilier des enjeux à la fois locaux et métropolitains voire nationaux ainsi que des enjeux urbains et agricoles.

Compétitivité, attractivité du Grand Roissy

- permettre au Grand Roissy de se positionner comme pôle économique majeur capable de faire émerger une ville aéroportuaire dense et durable,
- renforcer l'attractivité du territoire en donnant plus de visibilité et de cohérence au corridor aéroportuaire,
- contribuer au renouvellement économique et écologique de l'axe Roissy-Le Bourget en complétant l'offre par des fonctions touristiques, technologiques et tertiaires,
- compléter l'offre du territoire en termes de tourisme d'affaires, notamment en lien avec les loisirs
- affirmer sa compétitivité internationale,
- attirer la demande internationale dans un contexte de forte concurrence entre les régions dotées de hubs aéroportuaires,
- conforter le rôle de Roissy comme pôle économique du Grand Paris tout en organisant son développement,
- contribuer à la montée en gamme du corridor aéroportuaire.

Cohérence et visibilité du territoire

- promouvoir une urbanisation maîtrisée permettant de concilier valorisation économique et agricole de ce territoire stratégique,
- stopper la multiplication anarchique de zones d'activités fortement consommatrices de foncier, déjà à l'œuvre sur le secteur,
- mettre un terme à l'enclavement des villes de l'Est du Val d'Oise, en les reliant au pôle du Grand Roissy,
- générer de la cohérence territoriale entre le Val d'Oise et la Seine-Saint-Denis.
- Contribuer à changer profondément l'image du territoire

Dynamisme économique et emploi local

- améliorer les retombées positives de l'activité aéroportuaire, en termes d'emploi et de richesse, sur des territoires alentours marqués par les difficultés urbaines et sociales,
- renforcer les liens vers les communes et communautés adjacentes et favoriser une large répartition des richesses créées dans le corridor,
- encourager l'emploi local par la mise en place d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences au bénéfice des actifs du territoire,
- développer l'emploi et notamment l'emploi local
- relier les bassins de vie de l'est du Val d'Oise avec le pôle d'emploi de la plateforme aéroportuaire
- proposer des emplois qui correspondent à la main d'œuvre présente localement : s'adapter au niveau de qualification relativement faible de la population,
- accompagner la qualification de la population :
 - Développer l'offre de formation,
 - Dans la mesure où les projets du Quartier d'Affaires et EuropaCity s'inscrivent dans le long terme, il convient de développer l'offre de formation et il peut également être pertinent d'agir dès la formation initiale auprès des jeunes peu adaptés au système éducatif traditionnel pour certains des emplois qui seront créés (développement de l'apprentissage par exemple),
- s'inscrire dans des partenariats :
 - La définition précise des actions à engager devra impliquer l'ensemble des acteurs du territoire responsables de l'emploi et de la formation des différents types de population : Maison de l'emploi et ses partenaires, établissements d'éducation, organismes de formation, entreprises, collectivités locales

Aménagement durable et cadre de vie

- préserver des espaces non urbanisés pour maintenir l'activité agricole et la pérenniser
- renouveler la manière dont un quartier d'affaires se construit et fonctionne : plus mixte, plus compact, plus soucieux de son environnement, mieux adapté aux conditions de travail de demain,
- permettre un cadre de travail idéal en créant un quartier à la fois dense et paysagé
- préserver les ressources naturelles en favorisant le recours aux énergies renouvelables et en gérant durablement le cycle de l'eau,
- Apporter une nouvelle offre pour tous les publics, franciliens et touristes

La réalisation d'un plan guide pour le Triangle de Gonesse : de 2006 à 2010

L'ensemble des documents de planification et d'orientations convergent pour reconnaître le caractère stratégique du Triangle de Gonesse et l'enjeu de sa mobilisation. Cette emprise remarquable par sa superficie et sa position est soumise à une pression foncière importante qu'il est apparu indispensable de maîtriser à travers la **réalisation d'un Plan guide**. Ce document n'a pas de portée réglementaire mais constitue un **cadre stratégique, évolutif et structurant pour la conduite du développement futur**. Il s'inscrit dans un périmètre de réflexion élargi, considérant le **Triangle de Gonesse comme porteur de cohérence** pour le développement de la place aéroportuaire de Paris-CDG - Paris Le Bourget et de son territoire d'influence, le Grand Roissy.

Doter le Triangle de Gonesse d'un projet d'envergure cohérent permet ainsi de prévenir un double risque :

- l'utilisation d'espaces pour des activités à faible valeur ajoutée alors que le site se prête à l'accueil d'activités à forte valeur ajoutée souhaitant bénéficier de la proximité de l'aéroport international Paris-CDG et d'affaires Paris-Le Bourget,
- la poursuite d'un développement au fil de l'eau à travers des opérations d'aménagement isolées et indépendantes d'une approche globale et durable du territoire.

La réalisation d'un Plan guide a été initiée par l'EPA Plaine de France fin 2006 avec le lancement d'une consultation de trois équipes de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaires (équipes Fortier, Seura et Güller) dans le cadre d'un marché de définition pour l'**Elaboration d'un Plan stratégique d'ensemble considérant l'axe Roissy-Le Bourget et un projet d'aménagement du Triangle de Gonesse** ».

A l'issue de 15 mois de travail, le groupement Güller Güller / DHV / EBP / Paulvanbeek a été retenu pour une mission de maîtrise d'œuvre urbaine. Le projet de l'équipe a été choisi pour sa capacité à produire une stratégie de développement du Triangle articulée aux enjeux que représente le développement des territoires avoisinants et du territoire aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. Contrairement aux autres projets, celui-ci concentre les espaces construits autour du pôle gare permettant de conserver une emprise agricole de 400 hectares dans la partie nord du Triangle. (Voir 2. Choix du parti d'aménagement retenu).

Le Plan guide s'appuie sur le Document Stratégique de Référence rédigé par l'EPA et pose les bases d'un projet opérationnel. Il a été élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs territoriaux (locaux, départementaux, régionaux, institutionnels, grandes entreprises, opérateurs économiques). **Le fruit du travail mené par l'équipe Güller Güller / DHV / EBP / Paulvanbeek a été présenté en juillet 2010**. Ce document synthétise un certain nombre d'études dans le cadre d'une approche pluridisciplinaire : développement durable, paysage-eau-agriculture, programmation, transport. Le plan guide est ainsi composé de plusieurs volets :

- o Rapport Final
- o Valet paysage
- o Valet programmation
- o Valet développement durable
- o Valet transports

La réalisation d'un plan guide et intégration du projet EuropaCity : de 2013 à 2015

En 2010, s'inscrivant dans la dynamique du Grand Paris, Alliances & Territoires, en accord avec les représentants de l'Etat et des collectivités locales a fait le choix du Triangle de Gonesse comme site privilégié pour l'implantation du projet EuropaCity. Ce choix repose notamment sur la compatibilité des deux initiatives, et notamment sur le plan :

- De l'identité : un grand équipement métropolitain qui s'inscrit dans un quartier d'affaires au rayonnement international ;
- Des connexions au territoire et de l'accessibilité : un nouveau quartier faisant le lien entre la Seine-Saint-Denis et le Val-d'Oise, parfaitement connecté aux aéroports et à la métropole par un système de transports vertueux ;
- De la durabilité : un projet urbain compact faisant cohabiter ville et agriculture, développant une mixité de fonctions, avec une exigence d'exemplarité en termes de développement durable.

EuropaCity, une destination dédiée au temps libre, populaire et touristique

Le maître d'ouvrage souhaite créer une nouvelle destination, dotée de programmes de loisirs, d'équipements culturels, de commerces et d'hôtels, inédite par sa forme et sa mixité de fonctions. L'ambition d'EuropaCity est d'accompagner l'évolution des modes de vie, tout en s'inscrivant dans le développement urbain, économique et social du nord-est francilien et en contribuant au rayonnement touristique de l'Île-de-France.

Les chiffres clés :

80 hectares : emprise du projet
760 000 m² de surface bâtie
2/3 des surfaces dédiées à la culture, aux loisirs, à l'hébergement et aux espaces publics
1/3 des surfaces dédiées au commerce
7 hectares dédiés à la ferme urbaine
10 hectares de parc
13 hectares de panneaux photovoltaïques
2 700 chambres d'hôtel
31 millions de visiteurs par an
50 % des visiteurs utilisant les transports collectifs
4 200 personnes mobilisées par an en moyenne en phase de construction
11 800 emplois directs en phase d'exploitation
3,1 milliards d'euros d'investissement privé

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

Le plan guide s'inscrit dans la continuité du plan guide validé en 2010. Il faut considérer ce document comme le cadre d'un projet urbain cohérent sur le long terme, tout en conservant une grande flexibilité programmatique.

Ainsi le plan guide élaboré par le Groupement Güller/RR&A/SETEC/PVB/DHV Royal Haskening comporte plusieurs types de documents :

- o Document stratégique
- o Manuels qualifiés des « Invariants »
- o Plans / Documents graphiques

En parallèle, un travail coopératif d'insertion urbaine du projet EuropaCity dans le projet Triangle de Gonesse s'est engagé à partir d'avril 2013, entre les maîtres d'ouvrage et les architectes-urbanistes respectifs.

Ces études en cours prévalent de préciser les principes d'insertion urbaine suivant :

- Définition du périmètre d'EuropaCity ;
- Précision du principe d'accroche à la gare ;
- Validation du principe de traversée du BIP par des bâtiments ponts ;
- Intégration de la continuité paysagère Nord/Sud au sein du périmètre d'EuropaCity par une vallée en partie en toiture accessible ;
- Gestions distinctes des eaux pluviales du Quartier d'Affaires et d'EuropaCity.

Les autres études préalables à la création de la ZAC

L'étude de développement et d'aménagement du Triangle de Gonesse menée par le groupement Güller/ DHV / EBP / PaulvanBeek s'accompagne d'un certain nombre d'études techniques préalables à la création de la Zone d'Aménagement Concerté. L'EPA Plaine de France a notamment lancé les études suivantes, permettant d'enrichir le travail de faisabilité engagé :

Les études transmises sont les études terminées et les phases d'études achevées. La liste ci-dessous indique également les phases d'études en cours.

Etudes sur le périmètre du Triangle de Gonesse

- Inventaire faunistique et floristique sur 4 saisons : ECOSYSTEMES (octobre 2012-septembre 2013)
 - o Rapport
- Bilan des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse : Energies Demain (septembre 2014)
- Etude pollution sur la zone dite « point noir de Gonesse » : ANTEA Group
 - o Synthèse des données existantes, étude historique et documentaire
 - o Réalisation des investigations (non réalisé)
 - o Elaboration du plan de gestion (non réalisé)
- Etude pour la définition des objectifs environnementaux du projet : groupement Les ENR/ANTEA /A&C Conseil
 - o Précision des besoins et objectifs du projet
 - o Déclinaison des solutions (non réalisé)
 - o Coordination avec les acteurs du projet (non réalisé)
- Documents de la concertation publique, préalable à la création de ZAC, menée en 2013 : conseil en communication Manifeste
 - o 2 réunions publiques (comptes-rendus, diaporamas de présentation)
 - o 3 ateliers thématiques (comptes-rendus, diaporamas de présentation, dossiers participants)
- Elaboration d'une stratégie de Responsabilité Sociétale et Environnementale (RSE) : UNE AUTRE VILLE (juin 2015)
 - o Document stratégique RSE
- Etude agro-pédologique : BIOTOPE (avril 2014)

Etudes sur un périmètre élargi, comprenant le site du Triangle :

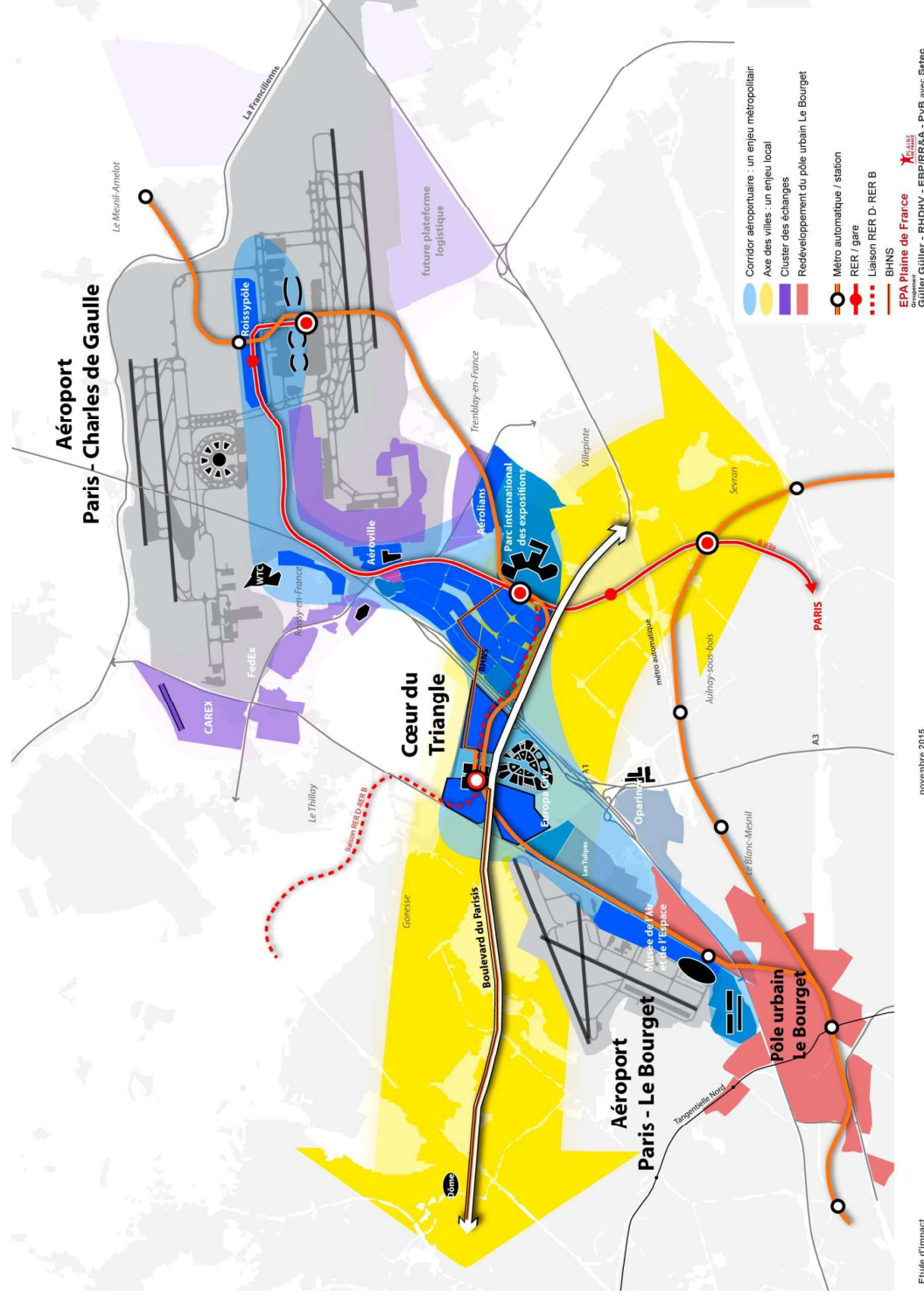
- Etude prospective pour le devenir de l'agriculture en Plaine de France : BLEZAT Consulting (2011)
- Etude relative à la mise en place d'un schéma agricole sur le territoire du Grand Roissy : SAFER Ile de France (2013)
- Etude des besoins de déplacements à destination du secteur de Roissy et de sa desserte en transports collectifs : STIF (2013)
- Analyse prospective du contexte commercial du Nord-est métropolitain : CVI-Convergence (2013)
- Estimation quantitative et qualitative des nouveaux emplois sur le territoire du Grand Roissy : Eco-Dév (2012)
- Mission schéma Voie Roissy-Le Bourget : SETEC International et GT :
 - o Rapport enquêtes
 - o Rapport final (non réalisé)
- Etude Corridor de l'A1 – Nord Francilien : TRANSITEC :
 - o Diagnostic
 - o Diagnostic prospectif
 - o Scénarios de transports (non réalisé)

Les trois axes stratégiques du projet du Triangle de Gonesse, pour le développement du Grand Roissy

Dès le Plan guide du Triangle de Gonesse, ont été identifiés trois axes stratégiques pour le développement du Grand Roissy :

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

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



Etude d'impact

novembre 2015

Le corridor aéroportuaire. Source : Güller Güller, novembre 2015

Le corridor aéroportuaire

Le corridor aéroportuaire correspond à l'axe nord-sud, entre les plateformes aéroportuaires de Roissy et du Bourget. Il comprend le Triangle de Gonesse, le parc d'activités Paris Nord 2 et Roissy Pôle, au cœur de la plateforme aéroportuaire. Ce secteur capitalise l'attractivité croissante des territoires situés entre ville et aéroport et constitue un levier de développement stratégique pour le Grand Paris.

Pour l'heure, le site francilien dispose d'une visibilité limitée parmi les autres places aéroportuaires européennes et internationales. Dans cet environnement très concurrentiel, la place aéroportuaire CDG présente des difficultés à attirer des activités cibles. Le manque de lien entre une juxtaposition de projets autonomes, le déficit de transports en commun et une offre immobilière appropriée trop faible ne permettent pas au corridor aéroportuaire Roissy - le Bourget de jouer à ce jour un rôle économique majeur dans le marché international.

La stratégie de développement de ce secteur, dont le Triangle de Gonesse occupe une position centrale, vise à **offrir plus de cohérence et de lisibilité au territoire en s'appuyant sur ses principaux atouts** : proximité de deux plateformes aéroportuaires, de grands équipements métropolitains (Parc International des Expositions, Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, etc.) et d'un tissu dense d'entreprises.

En tant que projet économique, le corridor aéroportuaire tend ainsi à devenir un axe de développement en mesure de proposer une offre adaptée à la demande des entreprises nationales et internationales. **L'orientation technico-territoire tournée vers l'international** est pressentie pour affirmer la compétitivité du corridor aéroportuaire Roissy-le Bourget d'une part et compléter l'offre économique francilienne d'autre part. Au cœur de cet axe, le Triangle de Gonesse devient un secteur clé pour participer à la reconfiguration économique et urbaine de ce territoire.

En tant que projet territorial, le développement économique du corridor aéroportuaire s'accompagne d'une **volonté de maîtriser l'aménagement des différents secteurs, pour promouvoir un cadre de développement cohérent et une nouvelle lisibilité du territoire**. L'offre de transports en commun sera renouvelée pour servir le territoire et le projet économique. La liaison RER D – RER B pour des liaisons de banlieue à banlieue, la desserte locale en TCSP et le Grand Paris Express constitueront une véritable colonne vertébrale palliant les liaisons manquantes nécessaires à son fonctionnement.

Le cluster des échanges

Le cluster des échanges relie Goussainville à Mithy-Mary ainsi que Le Mesnil-Amelot qui accueillera le terminus de la ligne 17 du Grand Paris Express. **Cet axe est-ouest en bordure sud de l'aéroport Charles-de-Gaulle associe les grands sites, existants et futurs, de l'économie des échanges (fret et passagers)**. Son développement s'oriente vers des activités logistiques innovantes, en lien avec le fret au sens large, profitant d'une desserte multimodale et de qualité (aérienne, routière, ferrée). Le Cluster des échanges est également voué à promouvoir les activités de commerce et de vitrines professionnelles, d'hôtellerie et loisirs. Il intégrera le parc d'activités international de Tremblay-en-France, Aéroflans.

L'axe des villes

L'axe des villes constitue le troisième axe reconfigurant le secteur du Grand Roissy. Il assure **l'ancrage du corridor aéroportuaire au sein de l'agglomération nord francilienne** et s'organise autour du Boulevard intercommunal du Parisis prochainement restructuré. La création d'un maillage d'infrastructures nouvelles et d'une continuité verte permettra de **mettre en relation les secteurs d'habitats de l'est du Val d'Oise et du nord de la Seine-Saint-Denis et les secteurs d'emploi du Triangle, de Paris Nord 2 et de la plateforme aéroportuaire de Roissy**.

Les projets économiques du Grand Roissy

Au-delà du Triangle de Gonesse, de nombreux projets d'équipements, de transports en commun, de développement économique en cours d'élaboration ou en construction concourent à faire du Grand Roissy un pôle de développement majeur du Grand Paris centré sur les échanges internationaux, les congrès, le développement industriel et la logistique. Portés par la dynamique économique des plateformes aéroportuaires de Roissy et du Bourget et une offre de transports renouvelée, l'arrivée de nouveaux projets sur ce territoire est synonyme de croissance et de potentiel d'implantation d'emplois.

Aéroflans Paris (ZAC sud Charles de Gaulle) est une opération de développement économique de 200 hectares inscrite au CDT Cœur économique Roissy Terres de France. Le projet se situe sur la commune de Tremblay-en-France, dans la continuité du parc d'activités Paris Nord 2 et du parc des expositions Paris Nord Villepinte. Cette future zone d'activités comprend la création d'un parc multifonctionnel d'activités internationales à haute valeur ajoutée de 150 hectares, l'extension du parc international des expositions de Paris-Nord Villepinte et la réalisation d'une cité de l'événementiel. Le projet d'extension du parc porte sur 70 hectares, soit à terme 130 000 à 150 000 m² de surfaces d'exposition supplémentaires portant ainsi la capacité du parc à 350 000 m² de surface d'exposition. Au cœur du quartier central d'Aéroflans Paris, sera aménagée le Colisée. Cette salle multifonctionnelle d'une capacité de 15 000 à 20 000 places est destinée à accueillir des événements culturels (spectacles, concerts, etc.) et sportifs d'envergure internationale.

Aéroville est un centre commercial (ouvert le 17 octobre 2013), s'adressant aussi bien aux voyageurs, au personnel de l'aéroport qu'aux habitants, aménagé aux portes de l'aéroport de Roissy, sur les communes de Tremblay-en-France et de Roissy-en-France. La programmation comprend :

- une offre commerciale composée de 200 enseignes
- une offre de services : du quotidien (pharmacie, banques, poste, presse...), services à la personne (points retraités, garderie, cabinet médical, conciergerie...), un hypermarché avec drive, une offre de soins/bien-être...;
- un pôle restaurant
- un cinéma Europacorp Live voulu par Luc Besson comprenant 12 salles et 2500 fauteuils.

Afin de favoriser l'accès à l'emploi des populations locales, la réalisation de ce projet a donné lieu à la signature d'une convention entre la Communauté d'Agglomération Terres-de-France et le promoteur du projet. Ce partenariat porte sur les emplois classiques comme sur les postes d'insertion et concerne les recrutements pour le chantier de construction et pour l'exploitation du centre commercial. Cette convention prévoit ainsi que 300 emplois en insertion durant la phase de construction, puis 2300 emplois pérennes pour l'exploitation d'Aéroville, seront attribués en priorité à des habitants de la Communauté d'agglomération Terres-de-France.

Asia Park (Zone d'Activités des Grands Champs) est un parc d'activités mixte dédié au développement des échanges économiques autour des énergies nouvelles entre l'Asie et l'Europe. Implanté sur la commune de Le Thillay, le site d'une trentaine d'hectares offrira près de 200 000 m² aménagés pour accueillir un complexe hôtelier, un centre d'exposition, des bureaux, des activités de recherche et développement, une zone logistique à haute valeur ajoutée. Les premières livraisons sont programmées au premier trimestre 2016.

International Trade Center vise à renforcer à l'international la position de Paris, notamment en tant que première destination de tourisme d'affaires dans le monde. 13 hectares seront aménagés de part et d'autre de l'avenue de la Rapée à Roissy-en-France pour accueillir le premier complexe intégré de congrès et d'affaires en Europe. Plus particulièrement, le projet repose sur la construction d'un centre des congrès, de halls d'exposition, d'hôtels et de bureaux. L'ouverture est prévue en 2016.

Densification de Paris Nord 2. Il est le premier parc d'affaires privé en Europe. Paris Nord 2, aménagé au début des années 1980, s'étend actuellement sur 300 hectares à l'est de l'autoroute A1 et compte environ 500 entreprises et 20 000 salariés. Le projet de densification prévoit le doublement de la superficie bâtie en bureaux et activités qui devrait atteindre 2 millions de m² permettant, à l'horizon 2030, l'implantation de nouvelles entreprises et la création de 50 000 emplois supplémentaires.

Parc Mall (ZAC de la Demi-Lune) est un parc tertiaire aux portes de Roissy-en-France. 19 000 m² ont déjà été commercialisés dont 10 000 m² accueillant le groupe Volkswagen France. Il s'agira de 65 000 m² d'immobilier tertiaire à terme sur un site de 16 ha. Ce parc s'accompagne de l'aménagement d'un cadre de travail agréable tant sur le plan paysager que sur la création de nombreux services aux salariés (crèche, infrastructure sportive, etc.).

Roissy Carex désigne le projet européen Carex de fret ferroviaire à grande vitesse, dont un des nœuds principaux est Roissy-CDG. L'aménagement d'un terminal et la création d'un raccordement à la LGV Nord seraient aménagés sur la commune de Goussainville.

Carrefour International de l'Innovation Technologique se situe à l'entrée de Roissy-en-France en bordure de la RD 902A. Le CIT souhaite promouvoir le savoir-faire français dans une optique d'exposition permanente de promotion et de commercialisation de produits nouveaux à forte valeur ajoutée. Plusieurs showrooms seront notamment construits. Au total le projet concerne une surface totale de 110 000 m².

La zone d'activités du **Trapèze** sera située au Sud du village de Roissy. Le site d'une trentaine d'hectares, en façade de l'autoroute A1, est bordé par le parc d'activités du Moulin et le village de Roissy-en-France au nord, la future zone de loisirs de la Vallée verte à l'ouest, et le futur carré agricole du Triangle de Gonesse au Sud. L'urbanisation potentielle du Trapèze s'inscrit dans la continuité des développements urbains déjà réalisés le long de la voie structurante du RD 902a (Parc du Moulin, Parc Mall) et en complémentarité avec les projets futurs d'A-Park, de la Vallée verte et du carrefour international de l'innovation.

Par ailleurs, **une aire de loisirs et de sports** sera aménagée au niveau de la Vallée Verte à Roissy-en-France. Avec la création d'un bel espace de promenade pour les piétons et les cyclistes de 6 km agrémenté de plans d'eau, cet espace de 90 ha a vocation à devenir un lieu de détente, de loisirs et de pratique sportive pour tous. Cet espace comprendra des parcours pédagogiques sur la faune et la flore, des aires de plaquenique et des belvédères. Un parcours de golf de 18 trous et un club house de 2500 m² sont également envisagés à l'horizon 2016.

La plateforme aéroportuaire du Bourget fait elle aussi l'objet de projets de développement économique s'inscrivant dans la définition du pôle d'excellence « aviation et tourisme d'affaires » du Grand Paris et participant à l'affirmation du corridor aéroportuaire Roissy-le Bourget.

Le **projet Aigle** traduit la volonté de faire du secteur du Bourget, un lieu fédérateur, une vitrine de l'aérospatial français. Ce projet s'appuie sur les atouts dont bénéficie déjà le territoire avec l'aéroport du Bourget, son parc des expositions et le musée de l'air et de l'espace. Le site de l'ancienne base aéronavale de Dugny/Bonneuil-en-France, d'une trentaine d'hectares, a été retenu pour accueillir le futur technocentre aérospatial. L'implantation d'Eurocopter souhaitant moderniser son outil de production de pales et Innovation Works, centre de recherche d'EADS sont déjà programmées. Des centres de formation et de recherches sont également pressentis pour favoriser les synergies entre enseignement - recherche & développement - industries.

2. CHOIX DU SITE ET DU PARTI D'AMENAGEMENT RETENU

Le dossier de création de ZAC présente les éléments du projet au stade actuel de sa conception ; ceux-ci seront susceptibles d'être précisés et d'évoluer selon les études à venir.

Le projet du Triangle de Gonesse s'organise autour de grands équilibres où cohabitent activités économiques et agricoles et permettant de concilier enjeux locaux, métropolitains et nationaux. Le parti pris de l'équipe Güller Güller privilégie la compacité des espaces bâtis permettant d'intensifier le développement urbain autour du pôle gare et de préserver l'activité agricole sur près de 400 hectares au nord du Triangle.

Le choix du site

Le Triangle de Gonesse est un lieu doté d'attraits exceptionnels et propices au développement économique.

Un potentiel élevé pour le développement économique

L'atout aéroportuaire

Jusqu'au début des années 90, les places aéroportuaires accueilleraient essentiellement des activités économiques nécessaires au fonctionnement de l'aéroport et du trafic aérien : ravitaillement des avions, sécurité du fret et des passagers, services (les transitaires...), maintenance des avions. Depuis 20 ans, se localisent des équipements et des activités phares de l'économie mondialisée et notamment des nouvelles formes d'échange : quartiers d'affaires pour les entreprises internationales, espaces de formation, centres d'affaire, salles de congrès et parcs des expositions, équipements de loisirs, équipements commerciaux, zones hôtelières, ainsi que tous les services afférents. **Ainsi les aéroports dotés du hub d'une compagnie ou basées » deviennent des éléments d'attractivité propres de cette économie mondialisée, comme l'étaient souvent au XIXème siècle les ports et au XXème siècle les gares.**

A titre d'illustration :

- A Amsterdam (Air France KLM) s'est développé un quartier d'affaire, relié à l'aéroport en 10 minutes par un transport, où s'est implanté notamment le siège d'ING ;
- A Francfort (Lufthansa) s'est développé un quartier d'affaire directement dans l'aéroport où s'est implanté le siège européen de KPMG ;
- A Londres (British Airways) s'est développé le grand quartier d'affaire de Chiswick Park, à 10 minutes de Heathrow ;
- A Paris, Roissy Parc International (100 000m² dont Parc Mall), aménagé depuis quelques années dans la commune de Roissy, connaît un succès rapide : siège commercial et show room de Volkswagen, Campus de Mori Selki...

Grâce aux hubs, l'offre de services aériens intra continentaux rend possible les allers-retours dans la journée de n'importe quel point du continent. Les services transcontinentaux permettent également des séjours professionnels brefs, à la condition que la destination finale soit très proche de l'aéroport. Les grands consommateurs de déplacements aériens, comme ferroviaires à grande vitesse d'ailleurs, dissocient voyages d'agrément et voyages professionnels, et ne cherchent donc plus à « profiter » de la ville dans laquelle ils se rendent. Ils veulent surtout des temps d'accès à l'aéroport sécurisés et les plus courts possibles pour optimiser leur temps de séjour et faciliter les retours ou les poursuites de voyages.

La demande spécifique de localisation près des aéroports, pour des activités à haute valeur ajoutée, est donc aujourd'hui bien identifiée : campus d'entreprise, fonctions internationales d'entreprises, sièges locaux d'entreprises mondiales, fonctions de formation, lieux d'échange et centres d'affaire, expositions de produits, échanges de connaissance... Ces nouveaux quartiers, relativement éloignés des pôles économiques traditionnels plus proches des coeurs d'agglomération, ne rencontrent leur succès que si leur desserte et leur qualité urbaine sont comparativement excellentes : espaces et parcs publics, haute qualité environnementale, offre de services diversifiées...

Pour attirer ces activités et fonctions, Paris dispose de plus d'atouts que ses concurrentes européennes et mondiales grâce à une combinaison unique de facteurs favorables : hub mondial d'Air France KLM et de FedEx, premier réseau de correspondances en Europe, gare TGV connectée à l'aéroport, attractivité de la ville centre, production très importante de connaissances, proximité entre la ville centre et l'aéroport, espaces de renouvellement urbain ou agglomérés proches de la plate-forme et pouvant accueillir activités, sièges mondiaux et européens de multinationales, organisations internationales, et toutes entreprises fortement utilisatrices de transport.

L'aéroport du Bourget, aéroport d'affaire pouvant accueillir les cadres dirigeants des sociétés internationales, mais aussi aéroport de maintenance (Dassault) et de services aériens, est un autre grand atout. Un cluster de l'aéronautique s'y crée autour de l'implantation d'une usine Eurocopter (projet Aigle), du Musée de l'Air et de l'Espace et du salon international de l'aéronautique et de l'espace.

Mais sa place aéroportuaire ne s'est pas développée comme celle de ses concurrentes. Pendant des décennies, les décideurs métropolitains ont confiné le pôle de La Défense. Les autres quartiers d'affaires sont soit récents (Parc Mall), soit en projet (Aérolians, Triangle de Gonesse). Depuis deux ans, faute d'une offre immobilière et foncière adéquate, deux implantations emblématiques ont échappé à Paris : le siège européen de KPMG (Francfort) et le Campus d'entreprise européen de General Electric (Münich).

Le développement de l'économie des échanges

« L'économie des échanges », se définit comme la part du processus économique qu'est le contact, la négociation, l'échange et le méissage des produits et des biens (logistique à valeur ajoutée) et des connaissances. Cette fonction « échange » vaut pour tous les secteurs économiques et elle se diversifie par une montée en gamme depuis quelques années : aux fonctions logistiques classiques et aux fonctions de services aéroportuaires s'ajoutent progressivement des fonctions de services à haute valeur ajoutée. Cette économie des échanges est fortement liée au tourisme et aux conventions d'affaires, et nécessite une offre hôtelière. Une récente étude estime qu'entre le tiers et la moitié des 30 000 chambres d'hôtel nécessaires pour accueillir les touristes supplémentaires attendus à Paris d'ici 20 ans pourraient s'implanter entre St Denis et Roissy.

L'offre de services commerciaux et de loisirs à proximité est un atout essentiel, en termes à la fois de notoriété, d'image et de complémentarité. Car si les visiteurs sont amenés à des séjours plus longs que la simple journée, ils recherchent des services associés et des distractions.

Le pôle de Roissy s'est d'ores et déjà positionné sur ce segment économique. De grands équipements répondent à chacun de ces trois volets :

- échange de connaissances : International Trade Center, zone hôtelière, campus d'entreprises, quartiers d'affaire,
- échange de marchandises : zones logistiques de l'aéroport, de Mitry Compans, de FedEx, des Tulipes, de Garonor,
- expositions de marchandises et de services liés : parcs des expositions (Villepinte et Le Bourget), show room (Vitaines chinoises du Thillay...).

C'est sur cette base qu'un pôle d'excellence pourrait émerger. Il regrouperait les principaux acteurs de ces activités.

Parmi les espaces disponibles pour accueillir ces activités entre l'aéroport et les pôles majeurs du Grand Paris (La Plaine St Denis, La Défense, Orly...), le Triangle de Gonesse apparaît comme un lieu privilégié.

Un secteur au croisement des enjeux locaux et métropolitains :

Le Triangle de Gonesse est localisé sur les communes de Gonesse et de Roissy en France, entre les autoroutes A1 et A3 et la RD 317 appelée autrefois la Route des Flandres. Son potentiel économique est identifié par l'Etat et la Région Ile de France depuis plus de 20 ans comme l'un des enjeux de développement du Grand Roissy qui participe de la stratégie et du positionnement économique de la France dans la compétitivité mondiale. Ses atouts sont multiples :

- Sa localisation : il est situé au cœur du corridor aéroportuaire Roissy-Le Bourget, le long de l'autoroute A1.
- Sa desserte à venir : une gare du Grand Paris Express y sera localisée en son cœur, en interconnexion avec une gare du RER D, le positionnant ainsi à moins de 20 minutes de Paris. Des transports en commun de proximité le relieront au Bourget, au parc des expositions de Villepinte, à Paris Nord2, au centre de congrès de Roissy, aux autres quartiers d'affaire du secteur ou au dôme Aréna de Sarcelles. L'A1, l'A3 et la Francilienne permettent d'y accéder, de même que l'avenue du Parisis et la RD317 (ex RN2).
- Sa force symbolique enfin : le Triangle de Gonesse est le seul espace où se combinent les trois échelles du Grand Paris : locale par la présence des champs de blé et la proximité avec le centre-ville de Gonesse en

cours de rénovation, métropolitaine par les vues uniques sur le Grand Paris de Montmartre à la Tour Eiffel, de la Défense à Pleyel et au Stade de France, du fort de Romainville à la butte de Montmagny, mondiale enfin avec la proximité de l'aéroport et le qui relie Roissy à 500 destinations sur la planète.

Cette grande valeur suscite des convoitises dont témoigne la transformation depuis une dizaine d'années de sa partie sud en zone logistique (Les Tulipes). Malgré les mesures d'urbanisme réglementaires prises par les collectivités, le Triangle de Gonesse fait face à une pression foncière qui, si elle n'était pas maîtrisée, impliquerait un double risque :

- L'utilisation d'espaces proches ou au contact direct des aéroports de Paris Charles de Gaulle et du Bourget pour des activités à assez faible valeur ajoutée qui sont de plus en plus consommatrices de terrains, alors que ce site se prête à des activités à forte valeur ajoutée.
- La poursuite d'un développement au fil de l'eau en contradiction avec l'ambition de renforcer le positionnement métropolitain et international du Grand Paris.

Face à ce constat, l'Etat et les collectivités locales ont décidé de concert de planifier le développement du Triangle de Gonesse, afin d'en maîtriser sa fonction métropolitaine dans les 20 prochaines années. En 2009 ils ont mandaté l'EPA pour élaborer un Plan guide du Triangle de Gonesse.

Un site très bien desservi qui articule paysage urbain et grandes continuités agricoles...

Après la consultation de trois équipes de maîtrise d'œuvre pluridisciplinaires dans le cadre d'un marché de définition, l'équipe Güller a été retenue pour sa capacité à produire une stratégie de développement du Triangle de Gonesse articulant les enjeux, tant locaux que métropolitains.

Le Plan guide a été élaboré en concertation étroite avec les collectivités et les acteurs économiques regroupant l'Etat représenté par la DREA, les DDT et la DATAR, la Région Ile de France et les collectivités locales du secteur. Il proposait une urbanisation dense, limitée au sud du périmètre de réflexion, et préservant au Nord les espaces dans leur vocation agricole.

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

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

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

Il jouxte :

- au sud la Zac des Tulipes conduite depuis plusieurs années par l'AFTRP et en cours de finalisation,
- à l'ouest la Zone d'Activité de la Grande Couture, et les pistes du Bourget,
- à l'est au site de P.S.A., secteur désormais en voie de redéveloppement, et en activité à l'origine du lancement du projet du Triangle de Gonesse.

L'urbanisation du Triangle de Gonesse se fait en continuité aussi bien fonctionnelle que programmatique avec son environnement. La présence des ZAE des Tulipes et de la grande Couture va permettre de poursuivre le développement de nouvelles activités, et créer du lien par la mutualisation de services et d'infrastructures. Cette continuité sera complémentaire s'agissant de la ZAC des Tulipes car le projet du Triangle de Gonesse ne prévoit pas de programmes immobiliers axés exclusivement sur de la logistique.

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

...tout en bénéficiant de la proximité immédiate de grands espaces dominés par le paysage :

- A l'ouest et à l'Est, un lien vers les trames vertes du val d'Oise et de Seine-Saint Denis

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.

L'aménagement d'un parc urbain de 140 Ha à l'ouest du Triangle, dit de la Patte d'oie en 2016 se connecte 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 parc urbain du Triangle se connectera à cette trame verte de Gonesse, mais également au parc Départemental du Sausset.

- Du Sud au Nord, une transition avec les grandes continuités agricoles

Le projet urbain qui se développe au sud du Triangle de Gonesse, jouxte un espace situé au nord du Triangle de Gonesse baptisé Carré Agricole.

Le Carré agricole est un vaste plateau, s'élevant progressivement vers le Nord et relié aux grandes continuités agricoles. La vue panoramique depuis ce carré Agricole s'ouvre sur l'horizon de Paris.

Le relief offre là le premier point de vue qui annonce un paysage rural quand on vient de Paris. A contrario, en venant du Nord, le site offre des vues remarquables vers Paris en passant par le Bourget, et dont le Triangle tire pleinement parti.

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

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

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

Le choix du site pour développer le projet EuropaCity

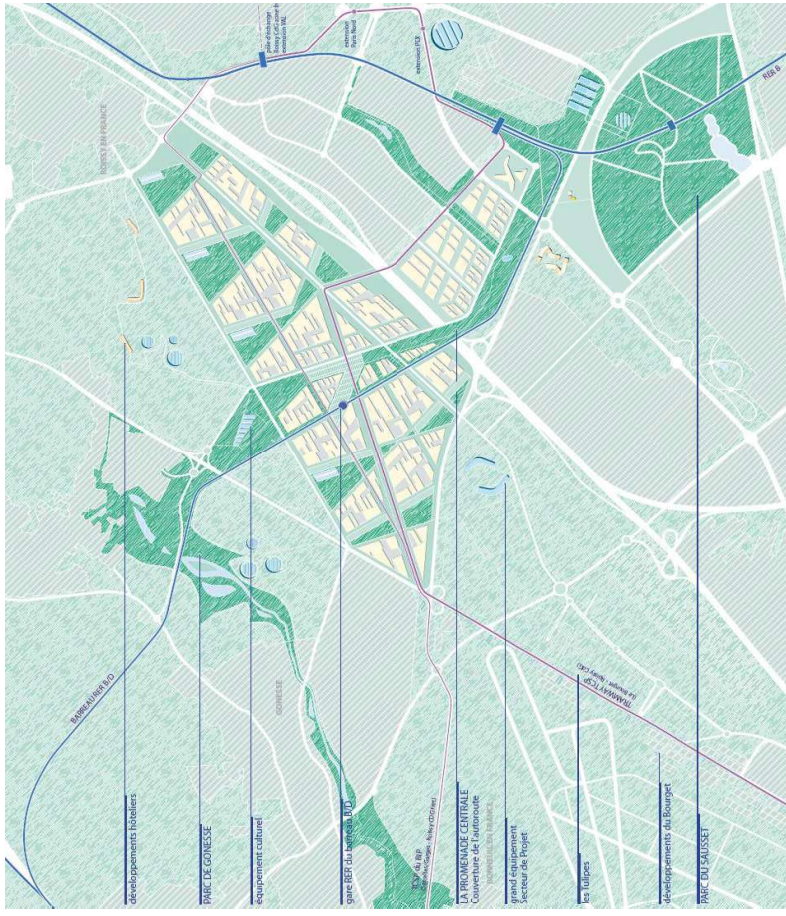
Le site recherché devait répondre aux critères suivants :

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

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

Les trois projets en compétition

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 lèra les deux parcs et que l'on pourrait prolonger jusqu'à celui de la Courneuve : affirmant 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 ».



Projet de l'équipe Fortier, 2008

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

Au regard des dynamiques du nord-est francilien et des potentialités socio-économiques, le maître d'ouvrage a, en partenariat étroit avec les décideurs publics, fait le choix de l'implantation du projet EuropaCity au sein de ce territoire. EuropaCity s'inscrit dans l'ambition du Grand Paris, principal pôle de développement économique d'Île-de-France. Le projet a pour ambition de conforter le développement de la ville aéroportuaire, tout en lui donnant un pôle de centralité majeur. L'EPA Plaine de France a défini avec le maître d'ouvrage les modalités d'insertion urbaine et environnementale du projet EuropaCity dans l'aménagement du Triangle de Gonesse, et celles de son insertion économique, sociale et sociétale dans le Grand Paris et le nord-est franciliens.

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

La conception des bâtiments et des espaces à usage public d'EuropaCity contribuera à renforcer le caractère urbain du quartier grâce au projet architectural développé par l'équipe de maîtrise d'œuvre menée par l'agence d'architecture BIG. Le programme d'EuropaCity apporte une mixité fonctionnelle au Triangle de Gonesse et contribue ainsi à l'animer la nuit et le week-end. Par-delà les infrastructures existantes, l'objectif est de favoriser l'ouverture d'EuropaCity vers son environnement proche, en le connectant au territoire par le réseau routier, les réseaux de transport collectif, le réseau cyclable, la trame verte, le bâti et les fonctionnalités.

Le projet Güller Güller : justification du projet retenu au regard de l'environnement

Trois projets en compétition, trois partis pris d'aménagement

Un marché de définition en deux phases

En janvier 2007, l'EPA Plaine de France lance un marché de définition pour le développement et l'aménagement du Triangle de Gonesse au terme duquel le groupement Güller Güller - DHV - EBP - PVB a été désigné lauréat parmi les trois équipes en compétition (Bruno Fortier, Güller Güller et SEURA). Le marché de définition conduisant au choix du projet retenu s'est déroulé en deux phases :

Phase 1 de diagnostic et d'analyse du secteur d'étude élargi, de janvier à juin 2007. Cette phase de travail collective a associé différents acteurs, organismes et collectivités concernés par les thématiques de développement économiques, de déplacements, d'environnement et d'urbanisme à l'occasion de séminaires d'échanges mis en place par l'EPA Plaine de France.

A l'issue de cette phase, les trois équipes ont été invitées à partager leur approche du territoire en termes de stratégie et d'orientations pour le développement économique et urbain du Triangle de Gonesse. Ces propositions ont été présentées et débattu devant le jury en juin 2007. Un ensemble d'orientations plus précises ont ensuite été transmises aux trois équipes sélectionnées pour la seconde phase du marché de définition.

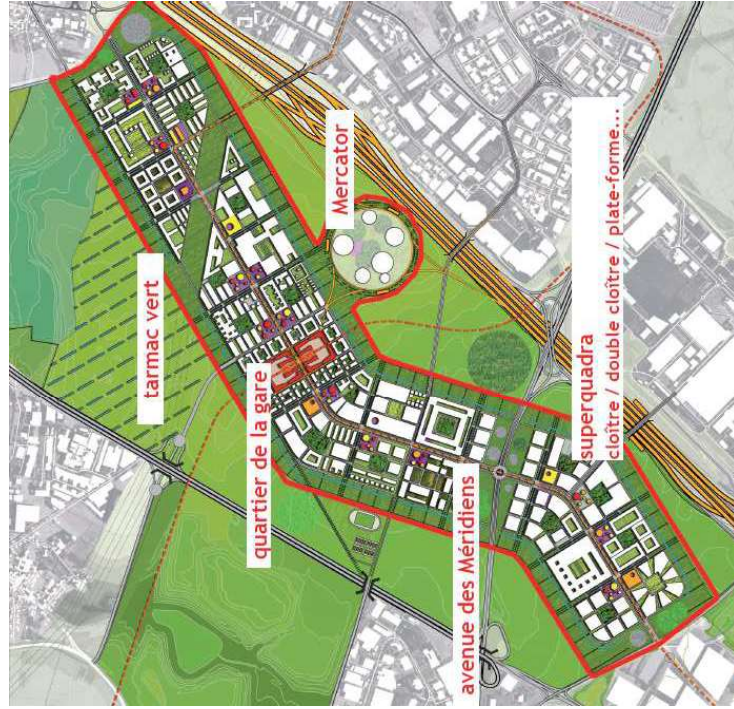
Phase 2 de projet. Cette phase de travail individuel a consisté en la définition d'un projet de territoire tenant compte des orientations définies dans le cahier des charges, enrichies à l'issue de la première phase du marché et déclinées selon les thématiques suivantes :

- la stratégie métropolitaine et territoriale
- la stratégie de développement
- le renforcement des infrastructures de déplacement
- les orientations urbaines et paysagères
- la programmation
- le phasage opérationnel

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

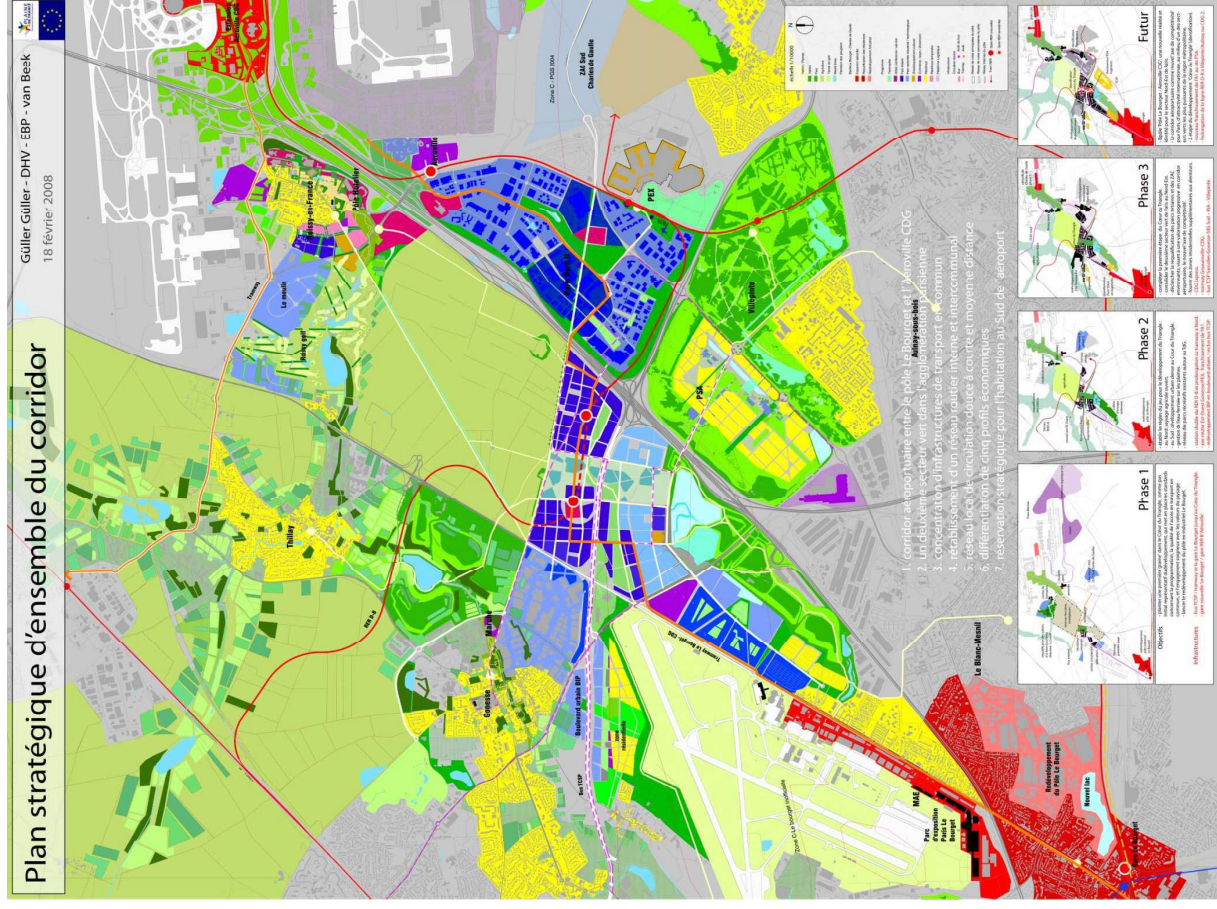
Le projet de l'équipe SEURA : Extrait : « La forme de ruban retenue (avenue des Méridiens) et son tracé permettent du Sud au Nord du site :

- 1/ d'enchaîner avec l'avenue du 21^{ème} siècle et les Tulipes Sud et de relier le site au Bourget;
- 2/ de franchir le Boulevard intercommunal du Paris perpendiculairement ;
- 3/ de tangenter au plus près l'A1 en face du site PSA (ce qui permet à terme des liaisons entre les deux sites voir l'accès à une ligne réservée bus/taxi sur l'A1) ;
- 4/ au niveau du quartier projeté Technopôle le ruban se rabattra vers l'Est, et ouvrira 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 giratoires 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. »



Projet de l'équipe SEURA, 2008

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'. »



Projet de l'équipe Güller & Güller, 2008

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

Le jury a délibéré à la majorité en faveur du projet de l'équipe Güller Güller pour les raisons suivantes (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 généraux 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 Poudrière, du Sausset, les Buttes des Tulipes, la Parthe d'Oise, 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 Paris réqualifié 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 SAFER³ 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 Paris réstructuré permet de **lier des territoires fonctionnant aujourd'hui de manière autonome**.

En complément du réseau ferré du Grand Paris Express et l'axe 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 entraînerait des surcoûts d'investissement et d'exploitation, et des gains de temps minimes pour les usagers. Quant au fuseau Sud, il présentait de fortes contraintes environnementales (traverse d'une zone verte inconstructible et de l'ancienne décharge sauvage désaffectée) et il ne permettrait pas de desservir la gare de Villers-le-Bel-Gonesse-Arnouville RER. Au sein de ce faisceau, deux variantes contournant la décharge de la Parthe d'Oise 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'Objets 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 **issu 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.

³ Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural.

La stratégie territoriale

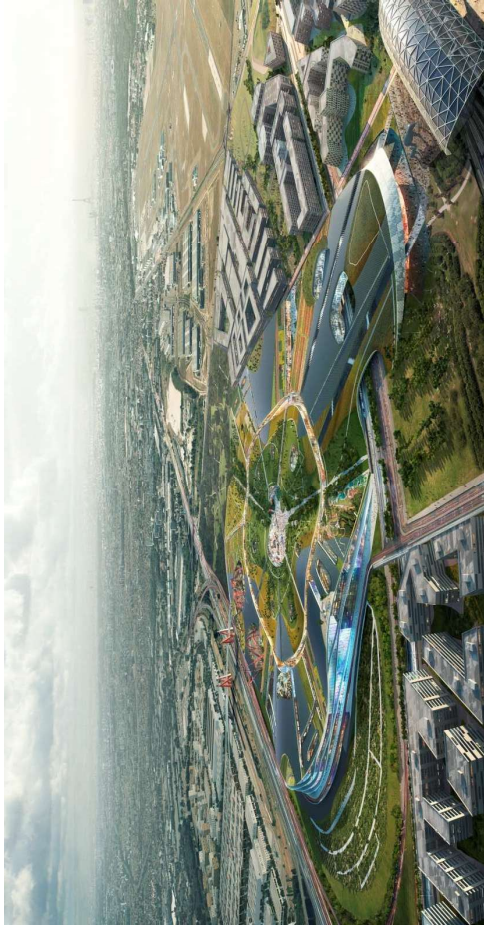
- Affirmer le positionnement du projet, en résonance avec les grands projets franciliens et comme un espace contribuant au développement du pôle international de Roissy - Charles-de Gaulle.
- Au-delà du triangle de Gonesse, proposer un développement à très grande échelle, dans une démarche de projets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

L'évolution du projet

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

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

En 2011, en concertation avec l'EPA Plaine de France, Alliances & Territoires a lancé une consultation auprès de quatre équipes internationales pluridisciplinaires d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes et d'ingénieurs spécialistes de la conception environnementale. L'architecture devait permettre d'exprimer à la fois la vocation métropolitaine du projet et la diversité des activités proposées. Quatre équipes d'architectes ont été consultées : Bjarke Ingelt Group (Danemark), Manuelle Gautrand (France), Snøhetta (Norvège), Valode & Pistre (France).



Vue aérienne du projet EuropaCity. © Alliances & Territoires - EuropaCity / Illustration non contractuelle

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 éligées 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, requadrés, 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.

Le groupement Güller Güller / Présentation succincte de l'équipe			
Güller Güller architecture urbanisme	Mathis Güller	Chief de projet	
DHV BV	Michael Güller	Architecte urbaniste	
EBP	Wim Pijpers	Consultant économie	
	Peter Schuster	Consultant transport	
	Rene Huber	Consultant transport	
Paul Van Beek landschappen BNT	Paul Van Beek	Paysagiste	
Consultants français			
Katalyse	Vincent Beaucourt	Consultant économie	
SETEC	Alain Bloch	Consultant transport	
Composante urbaine	Christian Piel	Consultant eau/agriculture	
SAFEGE	Catherine Chevauché	Développement Durable	

Précisions et évolution du projet

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

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

Le choix du projet BIG pour développer le projet EuropaCity

En 2012 et 2013, les travaux des équipes ont fait l'objet d'expositions à la Maison de l'architecture en Île-de-France, au couvent des Récollets à Paris puis au pôle culturel de Coullonges à Gonesse. Après consultation de l'EPA Plaine de France et des collectivités, le maître d'ouvrage a retenu l'agence danoise d'architecture Bjarke Ingels Group (BIG). BIG a constitué une équipe associant l'agence française d'architecture SCAU, le bureau d'études techniques Setec, le bureau d'études en stratégie environnementale spécialiste de l'ingénierie climatique Transolar, l'agence de paysagistes BASE, l'acousticien Jean-Paul Lamoureux et l'économiste de la construction Michel Fargue.

Le projet élaboré par BIG a été choisi pour les caractéristiques suivantes :

- la création d'un nouveau quartier doté d'une forte ambition architecturale ;
- la mise en œuvre d'une nouvelle typologie urbaine alliant ville dense et paysage ouvert ;
- la capacité d'insertion urbaine du projet au sein du plan guide du projet d'aménagement du Triangle de Gonesse : continuité des cheminements piétons, façades actives, mixité fonctionnelle ;
- l'intégration de la continuité paysagère nord-sud ;
- l'intégration dans la conception urbaine et architecturale de solutions environnementales qui participent à la création d'un écosystème vertueux à l'échelle du Triangle de Gonesse ;
- la qualité et la générosité des espaces publics dans le projet ;
- le caractère fonctionnel du projet organisé en zones thématiques, qui lui donne une large capacité d'évolution et d'adaptation dans le temps.

Le concept architectural proposé par Bjarke Ingels fait cohabiter ville et paysage : « L'idée-force de notre projet est de combiner deux expériences : une, urbaine, vivante, dense et intense, et l'alternative de grands paysages et la jouissance de vastes espaces verts. »

Zoom : l'agence Bjarke Ingels Group (BIG)



Bjarke Ingels est un architecte danois de renommée internationale qui a remporté de nombreux concours et dont l'agence est présente au Danemark et aux États-Unis. Parmi les réalisations à son actif figurent le pavillon du Danemark de l'Exposition universelle 2010 à Shanghai et le Danish Maritime Museum au Danemark en 2013. L'agence BIG a également été retenue en France pour la réalisation de plusieurs projets, par exemple la maison de l'économie créative et de la culture en Aquitaine à Bordeaux. L'agence va également réaliser une tour sur le site du World Trade Center à New York et le siège de Google en Californie.

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

Les principes du projet Güller et Güller

Le projet du Triangle de Gonesse fait référence à deux secteurs identifiables :

- le Cœur Triangle correspondant à l'urbanisation d'une emprise de 280 hectares,
- le Carré Agricole, préservant 400 hectares à vocation agricole.

La présentation des principes de projet du Triangle et de conception urbaine du Cœur de Triangle s'appuie sur le plan guide produit par le groupement Güller Güller - Haskoning DHV – EBP/RR&A – PaulvanBeek avec SETEC en 2015.

Les grands équilibres du projet

Le Carré Agricole : 400 ha au nord du Triangle de Gonesse

Le Carré Agricole désigne les 400 hectares à vocation agricole conservés dans la partie nord du Triangle, entre la RD 317 à l'ouest et l'autoroute du nord à l'est. Cet espace correspond à une zone tampon entre le corridor aéroportuaire Roissy-Le Bourget et le Boulevard des échanges. D'un seul tenant, le Carré agricole a vocation à préserver durablement l'activité productive agricole existante et permet de valoriser la qualité paysagère de ce site en tant que grand espace ouvert. Son maintien participe à la cohérence du projet urbain et met un terme à l'étalement urbain au fil de l'eau constaté ces dernières années. Plus largement, le carré agricole s'inscrit dans le paysage et la trame des espaces verts et agricoles de la Plaine de France.

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

Les orientations portent sur :

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

Le Cœur Triangle : environ 300 ha de part et d'autre du Boulevard intercommunal du Parisis

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

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

Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport Paris-CDG en vigueur et celui de Paris-Le Bourget en cours d'élaboration contraignent la réalisation de logements dans le cœur du Triangle car la plupart des terrains sont exposés à des niveaux de nuisances sonores de zone C dite de « bruit modéré ».

La programmation du Cœur de Triangle, en accord avec les ambitions portées à l'échelle du Grand Roissy, s'orientent donc vers la **construction d'un quartier d'affaires (140 ha) accueillant des activités tertiaires à forte valeur ajoutée, des activités de recherche et de développement, un pôle de formation et un pôle hôtelier. Des équipements publics et privés et une offre de services compléteront l'offre**. Le projet intègre également l'implantation du complexe EuropaCity

(environ 80 ha) mêlant activités touristiques, culturelles et commerciales qui participera à l'accroissement de l'attractivité du Cœur Triangle.

Le quartier d'affaires (140 ha)

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

EuropaCity (80 ha)

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

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

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

Une **lisière agricole**, dite le « barreau nord » : transition entre ville et agriculture (environ 11 ha, inclus dans le périmètre de la ZAC et dans le périmètre du Carré Agricole). L'objectif est de définir, en lisière du projet urbain, une limite infranchissable aux futurs développements urbains, et préserver l'activité agricole et constituer une lisière franche entre projet urbain et plaine agricole et répondre ainsi aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'un front urbain.



Plusieurs pistes de réflexion visant à réduire l'impact des nuisances sonores ont par ailleurs été envisagées, notamment :

- Au niveau de la continuité paysagère nord-sud, une **limitation de vitesse est envisagée (zone 30, voirie 20, et 50 sur le tronçon central du BIP requiellée)** pour limiter la circulation et les nuisances sonores générées par la création des deux nouveaux axes routiers. (Pour plus de détails, voir partie 9. Circulation et déplacements).
- Dans l'espace public, un **travail sur le paysage à travers le modelage de la topographie le long des axes routiers** permettra de limiter les nuisances sonores. Des talus et des écrans anti-bruits pourront y être installés
- Au-delà des mesures spécifiques à la lutte contre le bruit, certains aménagements pourraient également jouer un rôle de masquage sonore, comme par exemple des fontaines dans l'espace public.

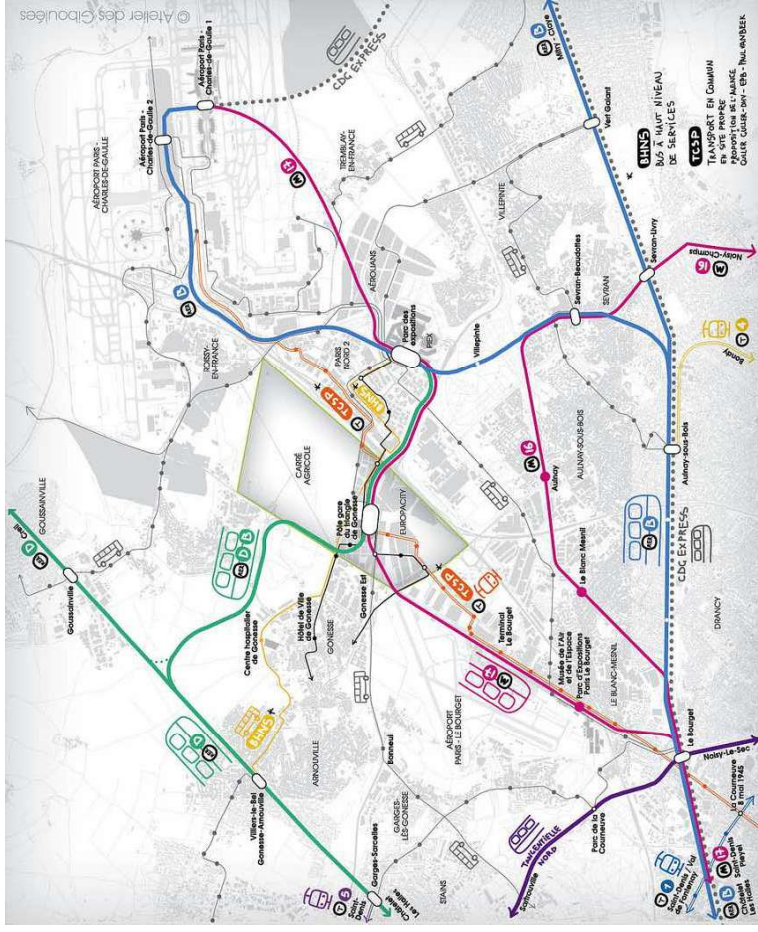
Développer une stratégie de mobilité encourageant les déplacements par les transports en commun et les modes doux pour répondre à un objectif de 45 % de déplacements en transports en commun et 5 % de déplacement à pied et/ou à vélo.

Un projet fondé sur une offre de transports de qualité

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

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

Le projet intègre également une réflexion sur l'offre de stationnement et développe un réseau piéton et cyclable dense et structuré. Le futur quartier sera ainsi en relation directe avec les pôles métropolitains du Grand Paris et s'inscrira également au cœur d'une desserte locale fine.



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

L'ensemble de ces projets est détaillé de façon plus complète dans le Chapitre 1 de l'étude d'impact.

[illegible]

décembre 2015

EPA Plaine de France
Groupeement
Güller Güller - RHDV - EBP/RR&A - PvB avec Setec

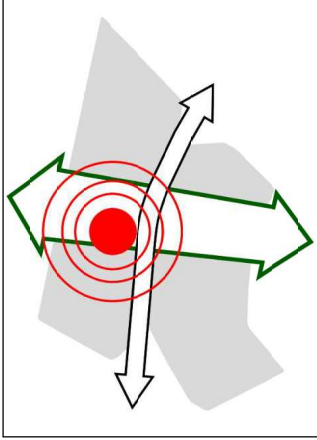
180

La conception urbaine du Cœur de Triangle : les invariants

Les trois éléments structurants du Cœur de Triangle

Le projet urbain du Triangle de Gonesse repose sur **trois éléments structurants** :

- le pôle gare
- le Boulevard intercommunal du Parisis requaillifié en avenue
- la continuité paysagère



Le pôle gare

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

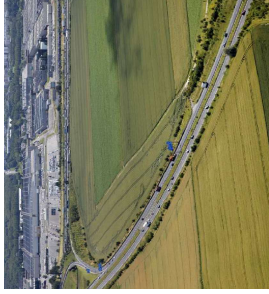
Les transports en communs sont rendus visibles et facilement accessibles pour **renforcer et garantir l'orientation de l'ensemble du projet sur les mobilités durables**. L'espace public est libéré du trafic automobile et accueille une offre importante de services et de commerces. Le Pôle gare est un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

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

Pour plus d'informations, voir les principes d'aménagement ciblés sur le pôle gare.

Le Boulevard Intercommunal du Parisis requaillifié en avenue

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



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

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

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

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

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

Pour plus d'informations, voir les principes d'aménagement ciblés sur le Boulevard intercommunal du Parisis requaillifié en avenue.

La continuité paysagère nord-sud

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

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

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

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

Pour plus d'informations, voir les principes d'aménagement ciblés sur la continuité paysagère nord-sud.

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

Les principes fondateurs du plan masse

A. Bande sportive

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

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

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

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

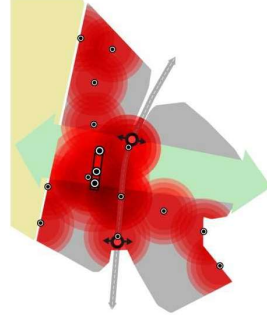
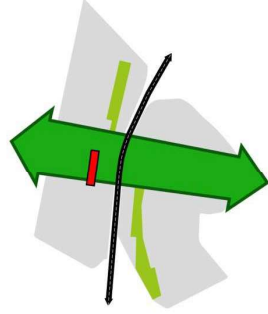
Elle ajoute de la qualité aux environnements de travail, avec une programmation d'équipements sportifs, récréatifs et d'activités sociales collectives.

B. Compacité des aménagements urbains

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

Elle permet de regrouper les espaces verts pour leur offrir de grandes dimensions. Pour cela il est nécessaire de définir une densité importante : Coefficient d'Occupation du Sol⁵ élevé ($\pm 1,3$), de même que le Coefficient d'Emprise au Sol du bâti ($\pm 50\%$, pouvant aller jusqu'à 70%).

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

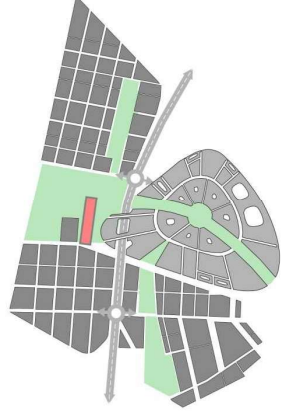


C. Efficacité de la trame urbaine

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

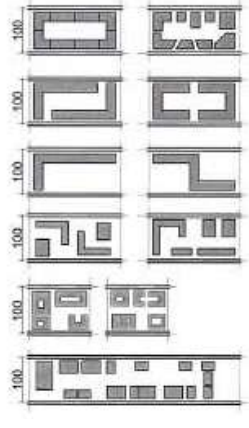
La grille orthogonale offre plusieurs intérêts, en :

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



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

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



exemples de typologie

D. Flexibilité opérationnelle

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

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

⁵ Le COS définit le « droit à construire » c'est-à-dire le nombre de m² de plancher que l'on peut construire sur un périmètre défini. Le CES désigne quant à lui la surface au sol autorisée à construire sur le périmètre défini.

E. Vues sur Paris et liens vers la plaine agricole

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

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

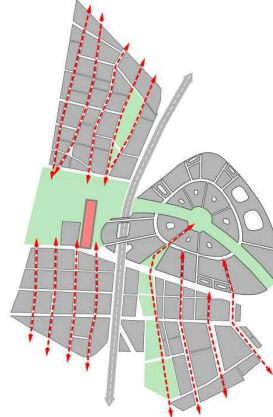


F. Rues Intérieures

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

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

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

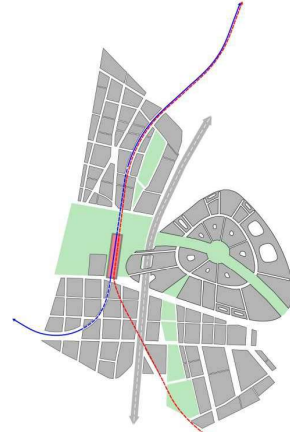


G. Intégration des tracés ferrés

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

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

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

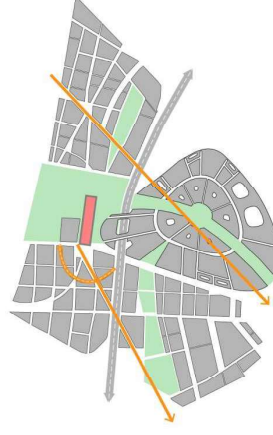


H. Espaces exceptionnels

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

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

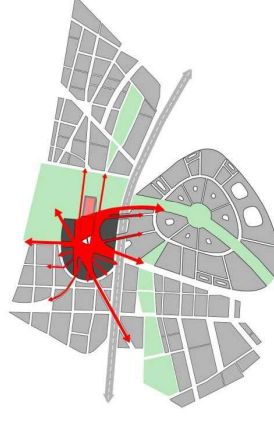
Les percées visuelles sur La Défense depuis le pôle gare et la diagonale sur le Sacré Cœur et la Tour Eiffel sont valorisées et inscrivent l'usager dans une plus grande échelle.



I. Perméabilité piétonne des îlots du pôle gare

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

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



J. Mixité typologique

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

Les principes d'organisation globale du Cœur de Triangle

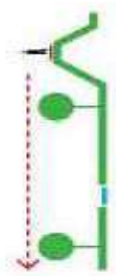
Huit principes d'aménagement guident l'organisation globale du projet Güller Güller. L'insertion de certains des programmes du Cœur Triangle conduisant à l'adaptation ponctuelle de ces huit principes, au cas-par-cas, comme par exemple la Gare du Grand Paris, EuropaCity, etc.

Le rapport à l'existant	1 La relation au paysage
La fabrique de la ville	2 La trame viaire ouverte et accessible aux piétons 3 Les profils et usages des voies 4 Les macro-îlots ouverts 5 La ville terrasse
Les services urbains	6 Les services tertiaires partagés et accessibles 7 Le stationnement mutualisé et évolutif 8 Maîtriser l'impact sur l'environnement : architecture et réseaux

1. La relation au paysage

Une des principales caractéristiques du plan consiste dans son ouverture et sa relation immédiate au grand paysage. En chaque point du parc d'affaires, la perception du grand paysage doit dominer dans le sentiment général. Le projet veille donc à :

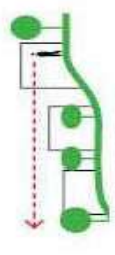
La préservation des éléments paysagers existants et l'intégration de la topographie pour assurer une continuité écologique et renforcer l'identité du lieu.



Eléments existants

Les éléments paysagers existants tels que l'alignement d'arbres et le belvédère au nord du site, les « Buttes des Tulipes » au sud, sont intégrés dans la conception du projet urbain et du plan de déplacement. La topographie est valorisée par le dispositif des parcs du projet urbain.

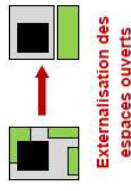
La valorisation des vues sur Paris



Valorisation des vues

Les vues sur Paris sont valorisées à travers trois perspectives qui soulignent le désir d'ouverture sur l'extérieur et assurent par ailleurs la perméabilité visuelle nord-sud.

La compacité et la limitation des espaces « semi-publics » des îlots privés



Externalisation des espaces ouverts

Chaque îlot est urbanisé selon un fort Coefficient d'Emprise au Sol (CES) se traduisant par une forte compacité du bâti. Les espaces « semi-publics » des îlots privés sont externalisés pour créer une continuité paysagère (nord-sud) et des parcs sportifs latéraux (bande sportive est-ouest). Au cœur d'EuropaCity, un espace paysager privé accessible au public sous certaines restrictions permet la continuité de ce principe.

Le renforcement des ouvertures et des transparences de la trame urbaine



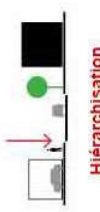
Transparences

Les zones urbanisables et les îlots individuels restent traversables et le projet urbain assure la « transparence » de la trame urbaine pour rendre les itinéraires facilement repérables.

2. La trame viaire ouverte et accessible aux piétons

Le projet vise à connecter toutes les zones entre elles et non pas les relier individuellement aux axes structurants, allant à l'encontre d'un esprit de quartier. D'autre part, un système en réseau permet une hiérarchisation, une amélioration de la qualité urbaine et une meilleure orientation à l'intérieur du quartier.

Hiérarchisation : bien distinguer les différents types de routes



Hiérarchisation

Une utilisation adéquate des matériaux, du vocabulaire d'aménagement (moblier urbain, végétal) et de la conception urbaine doit permettre d'indiquer clairement lorsque la priorité est donnée aux piétons, aux vélos voire aux transports en commun et non à la voiture.

Maintenir un maillage fin d'axes nord-sud



Vues et passages Nord-Sud

L'ouverture sur l'horizon de la plaine agricole et sur Paris doit être assurée notamment à travers les multiples axes nord-sud. Aussi, le projet préconise des continuités piétons/cycles à travers les îlots privés dont la largeur est supérieure à 100 m.

Priorisation de la circulation douce



Priorisation de la circulation douce

Le projet vise à offrir un réseau de circulations douces confortable grâce une trame de rues et de cheminements pour les piétons et cyclistes. Combiné avec une densité ambitieuse au niveau du bâti (COS) et des parcelles (CES), une taille et une forme des îlots adaptées, ce réseau de cheminements participera à faire du Cœur de Triangle un quartier d'affaires adapté à l'échelle du piéton. Le pôle gare constitue l'élément de repère principal, facilitant l'orientation des usagers.

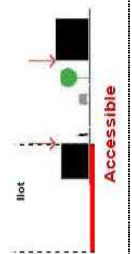
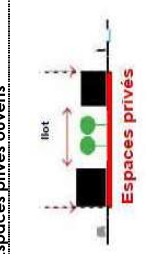
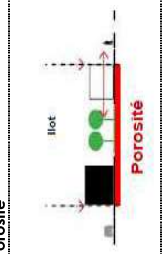
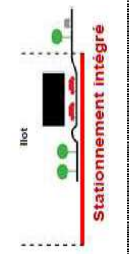
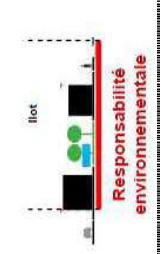
3. Les profils et usages des voies

Les enjeux portent sur la création d'une identité générale à travers le choix des matériaux. Aussi, il s'agit d'éviter les disparités de traitement entre des secteurs négligés et d'autres excessivement soignés. Une attention doit enfin être portée sur la répartition des usages dans l'espace public.

Évolutivité par rapport au transport en commun		Prévoir suffisamment d'emprise dans les profils de rues afin de pouvoir accompagner l'évolution du réseau TC (création de sites propres) sans compromettre les capacités et l'efficacité du réseau de voiries.
 Evolutivité par rapport au TC		
Réervations stratégiques pour des services de mobilité futurs		
 Réervations stratégiques	Faire les réservations nécessaires en phase initiale pour arrêts, courbes, gabarits des bus et pistes cyclables, etc.	
Espaces partagés		
 Espaces partagés	Dans les voies apaisées, privilégier le partage de l'espace entre les vélos, les voitures et les bus plutôt que la séparation des flux.	
Mise en relation des arrêts TC avec les centralités de services		
 Centralités des services	Positionner les arrêts TC à proximité des centralités de services.	
Stationnement sur voirie de courte durée		
 Stationnement courte durée	Le stationnement sur voirie est limité aux axes principaux. Le stationnement de courte durée (livraison et dépose minute, éventuellement visites de moins de 2 heures) sera permis pour contribuer à l'animation urbaine. Le stationnement longue durée sera quant à lui géré hors de l'emprise viaire.	
Gabarits minimisés : ne pas mettre les routes au centre du projet		
 Gabarits minimisés	Le projet cherche à favoriser les espaces publics praticables par les piétons. Le surdimensionnement des espaces dédiés à la voiture sera évité pour qu'ils ne deviennent pas des obstacles ou des éléments de coupure à l'intérieur du quartier.	

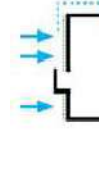
4. Les macro-îlots ouverts

Pour garantir un environnement urbain dynamique, la qualité de l'espace public est primordiale. Pour autant, les formes d'organisation des îlots privés sont tout aussi déterminantes pour l'attractivité du secteur. Les parcelles ne pourront être aménagées de façon introvertie et déconnectée au risque de n'engendrer aucune interaction sociale ni de qualification spatiale. Cette ambition nécessite une approche globale de l'organisation des parcelles pour obtenir la porosité nécessaire entre les espaces publics et les coeurs d'îlot qui devront apporter des niveaux de qualité identiques à ceux de l'espace public.

Îlot orienté sur la rue et directement accessible		Les îlots sont alignés en façade sur la rue de manière à ne pas avoir de rue intérieure dans les îlots ni d'espaces semi privés clôturés entre les rues et les entrées/rez-de-chaussée des bâtiments. Un accès direct aux bâtiments depuis les espaces publics extérieurs est envisagé.
 Accessible		
Espaces privés ouverts		L'alignement sur rue implique la constitution d'un espace central extérieur. A l'échelle du quartier, la concentration et le partage des espaces extérieurs privés doit être privilégiée pour éviter la constitution de poches vertes autour de bâtiments isolés.
 Espaces privés		
Porosité		La création d'espaces ouverts protégés internes aux macro-îlots permettra d'enrichir la qualité du cadre de travail. Parallèlement, de multiples cheminements traversants offriront une véritable porosité des macro-îlots.
 Porosité		
Stationnement privé intégré dans la topographie		Les solutions de stationnement privé semi-enterré ou souterrain (20% du bassin global) pourront tirer profit de la topographie (dénivellement fort entre la façade nord et la façade sud des îlots).
 Stationnement intégré		
Responsabilité environnementale à l'échelle de chaque îlot		Celle-ci comprend la participation aux systèmes collectifs de gestion des eaux pluviales, de production et de consommation énergétique, et production et traitement des déchets.
 Responsabilité environnementale		

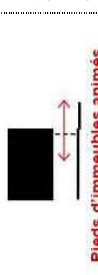
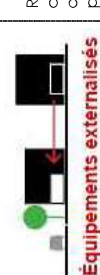
5. La ville terrasse

Le projet souhaite créer un terrassement remarquable du quartier, tenant compte des contraintes aéroporitaires de hauteur, avec des plateaux de bureaux et des terrasses offrant des vues sur Paris et accessibles aux employés/visiteurs. En tant que 5ème façade, les opportunités et enjeux de durabilité telles que la gestion des eaux pluviales avec les toitures réservoirs ou toitures végétalisées, la production d'énergie (panneaux solaires), le confort acoustique (isolation acoustique) pourront être intégrés à l'utilisation des toitures.

Terrasses accessibles et plantées, avec vues sur Paris	
 Terrasses accessibles et plantées	Accueil de services liés au fonctionnement du bâtiment sur les terrasses qui participeront de ce fait à l'identité du quartier et offriront des points de vue remarquables sur Paris et la plaine agricole.
 Gestion eaux pluviales	Les toitures seront intégrées dans le recyclage des eaux de ruissellement (toitures végétalisées et/ou réservoirs, etc.).
 Production d'énergie	Le concept des toitures-terrasses pourra être utilisé pour augmenter le rendement énergétique des bâtiments (énergie positive, etc.) en promouvant les technologies les plus appropriées pour atteindre une performance énergétique alignée sur les standards internationaux les plus exigeants.
 Compacité	Créer des variations de densités en fonction de la proximité des infrastructures de transports publics pour obtenir un développement équilibré et ajusté avec la mobilité. Plutôt que des espaces extérieurs privés autour des bâtiments, les toits comporteront des espaces ouverts dans un environnement compact.
 Services aux entreprises en terrasse	Installer les services partagés (des bâtiments multi-locataires et/ou de plusieurs bâtiments) dans les lieux les plus fréquentés, comme les rez-de-chaussée ou sur les toits terrasse.

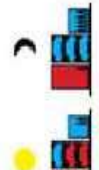
6. Les services tertiaires partagés et accessibles

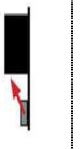
Les espaces de services et de commerces de proximité répartis sur des emplacements stratégiques, c'est-à-dire suivant la desserte en transports en commun, permettent de créer des espaces publics « vitaux » relevant de l'attractivité du quartier et de ses différents secteurs et d'assurer leur viabilité économique sur le long terme. Les services et équipements d'entreprises (restauration, café, sport...) externalisés en rez-de-chaussée de bâtiments publics plutôt que dans les immeubles d'entreprises participent également de l'animation du quartier.

 Lieux clés d'activités publiques	Concentrer les espaces d'activités et de services à caractère public en un nombre limité de « pôles de services » sur les emplacements centraux, tels que les nœuds TC, le pôle gare, BIP, Axe diagonal, etc. Stimuler des heures d'ouverture étendues pour souligner le caractère urbain.
 Pieds d'immeubles animés	Articuler méticuleusement les bâtiments qui font face à ces espaces centraux afin d'y faciliter les usages et de favoriser l'animation urbaine. Exiger des hauteurs minimum et des fonctions ouvertes aux publics en pieds d'immeuble sur les emplacements centraux du quartier.
 Équipements externalisés	Étendre au minimum les équipements d'entreprises (restaurant, cantine, café, crèche, fitness, soins médicaux, etc.) localisés dans leurs propres immeubles d'activités pour privilégier l'implantation de ces services en pieds d'immeubles publics ou sur des toits terrasse accessibles, essentiels pour la vitalité des espaces urbains et l'intensité de l'animation urbaine.
 Services aux entreprises partagés	Développer la notion de services partagés, comme centres d'affaires, salles de réunions, équipements technologiques, reprographie, mais aussi les services de mobilité (covoiturage, etc.) ou celles œuvrant dans le champ de l'économie de la connaissance. Il apparaît intéressant d'avoir des modalités de réalisation de services partagés qui permettent une modification de programmation ou une évolutivité en fonction de la demande, sur 20 ans et au-delà. Les partenariats innovants peuvent être intéressants, notamment avec l'université et les entreprises à haute valeur ajoutée du secteur.
 Gamme de services élargie	Développer une gamme de services élargie telle que des crèches d'entreprises, centre médical, résidences temporaires, services de mobilité, kiosque, agence de voyage, « traiteurs », conciergerie, espaces culturels et de loisirs, etc.

7. Le stationnement mutualisé et évolutif

La stratégie de stationnement se veut globale et évolutive dès le commencement du développement urbain. Elle intègre la prise en compte de l'évolution des mobilités à long terme et la mutualisation de l'offre pour plusieurs bâtiments proches, générateurs de besoin de stationnement. Cette stratégie a un important effet d'animation de l'espace public par génération de marche à pied dans l'espace public entre parking et destinations.

Maitrise de l'offre  Maitrise de l'offre	Limiter l'offre de stationnement privatif par projet immobilier, en cohérence avec les objectifs de réduction de la part modale de la voiture particulière fixés.
Mutualisation  Mutualisé	Développer la mutualisation programmée du stationnement privé, déléguée à plusieurs bâtiments. Plusieurs entreprises partagent ainsi un même parking, pour réduire le volume global de places de stationnement réalisées.
Solutions évolutives et provisoires  Evolutif	Dans les premières phases de développement, commencer par du stationnement temporaire en surface sur les sites constructibles à long terme. A terme, réaliser des solutions de parcs mutualisés, par exemple des parkings silos.
Multi-fonction  Multi-fonctions	Favoriser les nouvelles pratiques de l'automobile (covoiturage, auto-partage) et l'installation de bornes pour les véhicules électriques et des services complémentaires (point-vélo, point-courrier, services marchands). Associer des vélostations qui intègrent des services aux bicyclettes.
Double usage  Double usage	L'ambition est que les places de stationnement puissent, dans une certaine mesure, être mutualisées en tenant compte de la saisonnalité des différents éléments de programme du quartier.
Réversible  Réversible	Réversibilité des rez-de-chaussée ou de la totalité des parkings silos, afin de répondre au développement du quartier et à l'évolution des besoins en services de mobilité. La réversibilité des solutions de parking, et donc la réduction de leurs surfaces, est un levier important pour influencer le rapport modal avec l'arrivée des transports en commun.

Mise en relation avec les centralités de services  Centralités de services	Positionner les parkings silos à proximité des centralités de services.
8. Maitriser l'impact sur l'environnement : architecture et réseaux Le projet veille à minimiser les demandes de consommation des immeubles, par référence à la réglementation, aux derniers standards environnementaux, et aux objectifs propres de l'opération : eau potable, électricité, chaleur, froid, grâce à une conception bioclimatique adaptée. La mutualisation de ces demandes participerait par ailleurs à minimiser l'impact global sur l'environnement. Cette mise en réseau vise à réduire la pression globalement exercée sur les ressources consommées.	
Tout bâtiment est à la fois consommateur et producteur 	En accord avec les exigences de qualité environnementale et d'architecture bioclimatique, les consommations seront inférieures aux standards du moment et pourront être couvertes par de la production locale et par des réseaux collectifs.
Les réseaux collectifs permettent à la fois de distribuer et de recevoir 	Installés à l'échelle de l'ilot, du quadrant ou du pôle d'affaire plus largement, les réseaux collectifs sont donc souples dans leur conception et adaptables.
Innovations techniques 	Les innovations techniques dans la gestion de l'énergie des déchets (solides et liquides) et des eaux permettront d'atteindre un plus haut niveau de performance environnementale.
« Do more with less » : faire plus avec moins 	Adaptabilité aux innovations et à la taille d'urbanisation.

La stratégie de Responsabilité sociale et environnementale

Le projet du Triangle de Gonesse s'inscrit dans une stratégie de développement économique de l'ensemble du Grand Roissy, qui vise à conforter la compétitivité internationale de la plateforme dans le respect de la préservation des terres agricoles et le souci d'accès à l'emploi des habitants du territoire.

Compte tenu de ces enjeux, l'EPA Plaine de France s'est doté d'une stratégie de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) parallèlement à l'élaboration du plan guide. A travers l'élaboration de cette stratégie, l'EPA Plaine de France met en place un cadre d'intervention dont les objectifs devront être respectés par tous les acteurs qui interviendront sur le projet du Triangle de Gonesse : les partenaires institutionnels, les équipes de maîtrise d'œuvre et les entreprises, les opérateurs immobiliers et investisseurs ainsi que les futurs gestionnaires du quartier. Les ambitions de cette stratégie résultent de la rencontre entre un projet et les attentes de son territoire.

La stratégie RSE s'appuie sur des documents existants :

Les objectifs du CDT en matière de transition énergétique et écologique du territoire :

- / Intégrer les préoccupations environnementales et patrimoniales en amont dans les projets d'aménagement
- / Privilégier le renouvellement urbain et maîtriser l'impact des évolutions urbaines
- / Etendre le réseau de chaleur existant
- / Mettre en valeur des corridors écologiques

Les objectifs de la Charte d'Aménagement Durable de l'EPA Plaine de France en matière de transition écologique et énergétique du territoire :

- / Diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre et réduire la dépendance du territoire aux énergies fossiles
- / Mettre en cohérence l'urbanisation et la desserte par des moyens de transport peu consommateurs en énergie
- / Produire dès aujourd'hui des bâtiments neufs à basse consommation d'énergie voire à énergie positive
- / Développer la production d'énergies renouvelables sur le territoire et les réseaux de chaleur
- / Gérer durablement le cycle de l'eau en rationalisant sa consommation (eau potable) et en limitant le taux d'imperméabilisation du sol (eaux pluviales)
- / Préserver quantitativement et qualitativement la ressource en eau
- / Créer une « trame verte et bleue » à l'échelle de la Plaine de France
- / Avoir recours à des essences végétales indigènes, représentatives de la biodiversité locale et adopter une gestion plus respectueuse des espaces verts

L'EPA Plaine de France a ainsi bâti une méthode de travail autour de quatre principes :

- 1. Une démarche partenariale.** La construction de la stratégie RSE s'organise autour des acteurs qui garantiront la mise en œuvre du projet : les collectivités locales, les concessionnaires de réseaux et de services, les promoteurs, les investisseurs et les habitants du territoire. Partager en amont les ambitions et les objectifs de la stratégie permettra d'assurer sa déclinaison opérationnelle.
- 2. Une démarche articulée avec le projet urbain.** La stratégie RSE est indissociable du projet urbain, ils s'entrichissent de manière réciproque pour consolider le projet du Triangle de Gonesse dans son ensemble.
- 3. Une démarche évolutive.** L'enjeu pour l'EPA Plaine de France est de prévoir les capacités d'adaptation du projet aux aléas conjoncturels (réglementaires, économiques, technologiques, etc.). Le temps de l'aménagement est un temps long et pour que les ambitions du projet soient maintenues, la stratégie RSE devra s'accompagner d'un partage politique fort et d'un processus d'élaboration partenarial capable de prendre en compte les besoins de chaque acteur du projet (collectivités, habitants, etc.). Les indicateurs de suivi de la stratégie permettront de situer le projet quant à ses ambitions initiales.
- 4. Une démarche opérationnelle.** La stratégie RSE est également une démarche préparatoire à la déclinaison opérationnelle des objectifs de développement durable du projet. Afin de rendre cette dimension tangible, le présent document développe des actions à mettre en place, en distinguant notamment des actions à court terme et des actions « Ville numérique ».

Pourquoi RSE et pas développement durable ?

La responsabilité sociale et environnementale (ou responsabilité sociale des entreprises) est une démarche que l'on assigne habituellement au monde de l'entreprise. La Commission Européenne a défini la RSE comme un « concept dans lequel les entreprises intègrent les préoccupations sociales, environnementales et économiques dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes sur une base volontaire ».

L'EPA Plaine de France, en proposant la réalisation d'un quartier d'affaires, doit s'adresser au monde de l'entreprise. Proposer une stratégie RSE à l'échelle d'un projet d'aménagement permettra de créer un cadre pour les stratégies RSE des futurs opérateurs, investisseurs et occupants. Afin d'assurer la légitimité territoriale de cette approche, l'EPA Plaine de France a inscrit la stratégie RSE dans une démarche plus globale, celle de la planification du développement durable à l'échelle du territoire (CDI, Agenda 21, Charte d'aménagement durable, etc.). La stratégie de RSE est ainsi une déclinaison de la politique d'aménagement durable du territoire et un cadre de référence, avec des objectifs ambitieux, de la politique de RSE des futurs investisseurs et occupants du quartier.

La stratégie RSE s'articule autour de 4 axes stratégiques :

- / **Axe 1 :** Mettre en œuvre les enjeux de la transition écologique et énergétique
- / **Axe 2 :** Bâtir un moteur économique bénéfique pour la métropole
- / **Axe 3 :** Imaginer des services urbains innovants pour tous
- / **Axe 4 :** Créer un véritable quartier à vivre

Ces axes sont ensuite déclinés en différentes ambitions puis en actions phares, comme présenté dans la feuille de route RSE ci-après.

LA FEUILLE DE ROUTE DE LA RESPONSABILITÉ SOCIALE
ET ENVIRONNEMENTALE DU TRIANGLE DE GONNESSE

L METTRE EN
ŒUVRE LES
ENJEUX DE
TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET ÉNERGÉTIQUE

Elavon's financial excellence to make the region more resilient. Meet the challenges of eco-friendly development & the energy transition.

[illegible]

Etre exemplaire dans la production d'énergie et la préservation des ressources naturelles - « Set the standard for low carbon production »

Préserver la biodiversité
du projet - Protect the Triangle's
biodiversity

- Préservation d'un cercle agricole de 400 hectares autour de l'herminette
- Réduction de l'utilisation de produits dommageables à la biodiversité. Réduire l'usage de produits qui sont harmful to biodiversity
- Innovate pour mieux gérer l'eau et les bâtiments - *Innovate for better water and buildings*
- Des crédits alloués à l'investissement dans des systèmes nouveaux, *Designing of investments in new systems*
- Des financements dédiés
- Intégration de l'innovation dans

[illegible]

2 BÂTIR UN

**BÉNÉFICIAIRES
LA MÉTROPOLE ET
SON TERRITOIRE**

1. *Les nouvelles formes d'agriculture locale : cavielle, potager communautaire, jardins pour salades, lieux fermés de local-gathering, your own farm visit, employés gratuits et non rémunérés*
2. *Les nouvelles cultures pour produire de l'énergie*
3. *Des circuits courts avec des agriculteurs locaux*
4. *Table dinks with local farmers*

Le développement économique et social
opportunités à grande échelle
économique développement
opportunités à grande échelle
économique développement

CO-FLABORATION CIRCULAIRE

1. Possibilité de création d'un fonds d'investissement citoyen
2. Examen des créateurs d'entreprises innovantes
3. Prise en compte des initiatives locales
4. Incorporation locale innovatives

DES SERVICES URBAINS INNOVANTS POUR TOUS

70%
DE STATIONNEMENT
MUTUALISÉ

- Stationnement mutualisé entre usagers
- Salles d'exposition, espaces de coworking
- Liste de véhicules

LES FLUX INNOVANTS

CAPTEURS

LES ENTREPRISES

- 1 Des capteurs à l'échelle du quartier pour ajuster les investissements
- 2 Des capteurs à l'échelle du quartier pour ajuster les investissements
- 3 Exploration des données récoltées pour susciter l'innovation
- 4 Un parage des surfaces et équipements
- 5 Un parage des surfaces et équipements

Limit spending on amenities by sharing space and data

pour réguler des besoins des voyageurs
survey users and residents requi-
to identify travel needs

développement des services innovants
for créer une communauté de vie

à la gestion de services aux
pour baisser les coûts, réduire
niveau, meilleur management de user
municipales, collectivités

qualifier les services pour obtenir le meilleur rapport qualité/prix et les services à offrir pour atteindre le meilleur résultat possible.

Le diagramme illustre la mobilité et les déplacements à travers un cycle de cinq concepts : TAXIS MOINS TAXIS, COVOYURAGE, VTC, NOUVELLE AUTOPARTAGE, et AUTOPARTAGE. Ces concepts sont regroupés sous le thème principal de la **MOBILITÉ**. À droite, une illustration d'un smartphone affiche une application de **COVOYURAGE** avec un itinéraire et des points de départ/arrivée. En bas à droite, une illustration d'un **CONCEPTEUR** est associée à la **MOBILITÉ**. Le tout est encadré par le titre **MOBILITÉ** en haut à gauche.

1. Installation de « points infos » aux différents lieux de rencontre du quartier

4 CRÉER UN QUARTIER À VIVRE

- Une utilisation du numérique pour faciliter la vie des usagers dans la Ville *Use digital technology to make life more convenient for users*
- Des applications de réalité augmentée
- Du mobilier urbain « intelligent »

Concours des lieux et des espaces
Design Process and Space that create an urban feel

1. Les villes des courtes parcelles à pied et en transports en commun
2. Les villes agréables et insouciantes impliquant le grand paysage
3. Perspectives monumentales vers la Défense et le Sacré Cœur

streets opening into sweeping farmland

un nouveau genre centralisé capable de services

insouciantement impliquant le grand paysage

Le Québec à vivre pour tous
 • Le Québec a développé un district
 d'économie locale en 2007
 • Le Québec a développé un district
 d'économie locale en 2007
 • Le Québec a développé un district
 d'économie locale en 2007

néenager un quartier

[illegible][illegible]

MODE D'EMPLOI
DE LA DEMARCHE
I have it works

- ▲ Les citoyens
- ▲ Les acteurs institutionnels : Collège des investisseurs privés
- ▲ Les acteurs de l'emploi et de la formation de la ville durable : Adh'acteurs du R&D / Adh'acteurs de la ville durable / Agence de Recherche (projet SVRACUSSE)

Une démarche partagée avec
all stakeholders
preneurs du projet - A shared



► Des applications de réalité augmentée

- ▲ Une ouverture des rues sur la plaine agricole
- 3. Une utilisation du numérique pour faciliter la vie des usagers dans la Ville. Use digital technology to make life more convenient for users
- ▲ Du mobilier urbain « intelligent »

- Une démarche ouverte
- Une feuille de route claire
- Une visibilité donnée

Une démarche évolutive
adequate to changing context

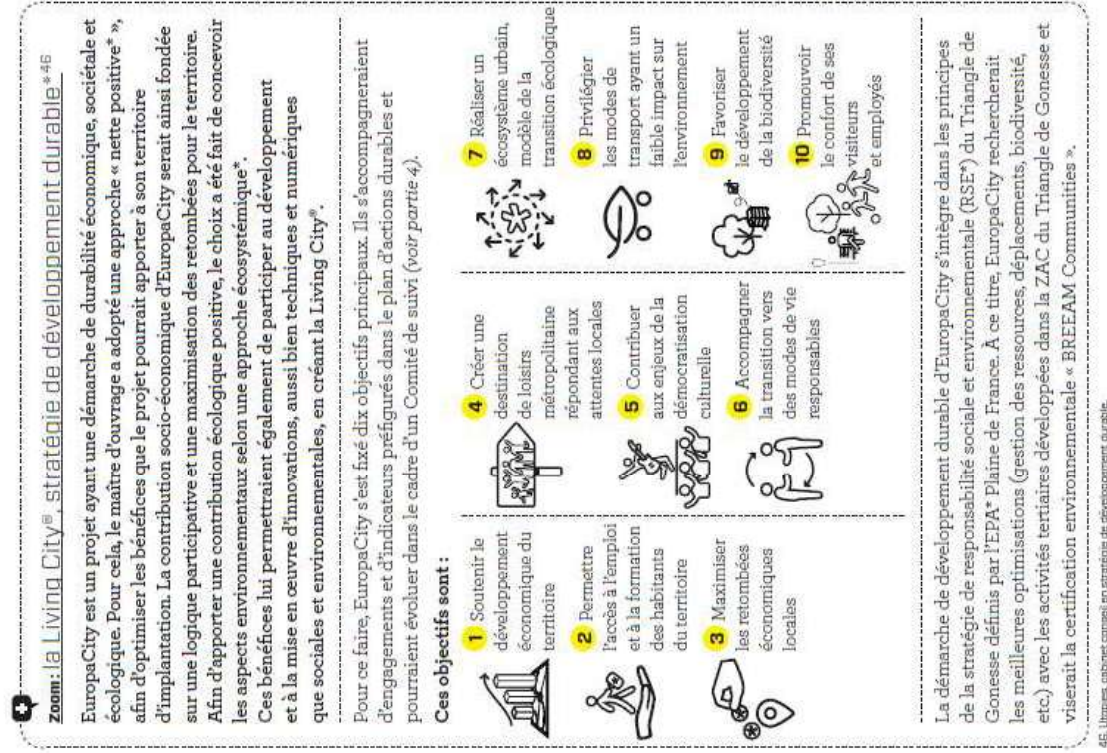
- Un projet ambitieux et évolutif
- Une participation des citoyens
- Mais aussi des évolutions

La charte sera par conséquent...

[illegible]

3. Un quartier qui prévient les incivilités dans sa conception incorpore des fonctionnalités qui encouragent la sécurité dès le stade de la conception

Le projet EuropaCity, est unique par sa taille et par la diversité de ses programmes. Il se veut à la fois ambitieux et exemplaire. La vision d'EuropaCity s'appuie sur deux fondements de la durabilité : d'une part, dans la façon dont le projet est conçu, dans une approche de cocréation avec l'ensemble de ses parties prenantes et d'autre part le modèle innovant qu'il va incarner pour le rendre contributif vis-à-vis de son territoire et de ses publics. Il fait ainsi l'objet d'une stratégie développement durable, compatible avec les ambitions fixées dans la stratégie RSE du Triangle de Gonesse déclinée en 10 grands objectifs et une trentaine d'engagements opérationnels.

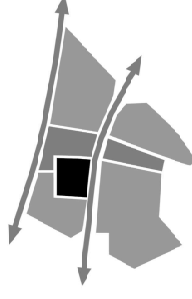


Source : Extraits du Dossier du Maître d'Ouvrage pour le Débat Public EuropaCity, 2015

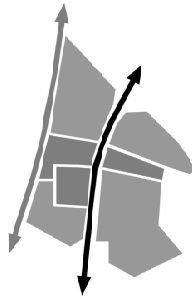
Principes d'aménagement ciblés telles que proposées par le projet

Le pôle gare, le Boulevard intercommunal du Parisis requadré en avenue, la continuité paysagère nord-sud, le barreau nord et EuropaCity sont les éléments structurants du quartier. Leur intégration dans le Cœur du Triangle repose sur un certain nombre de principes d'aménagement détaillés ci-après.

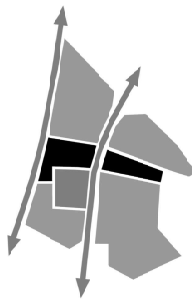
Le pôle gare



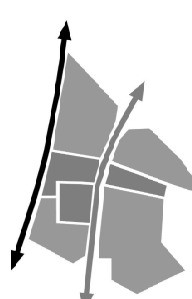
Le Boulevard intercommunal du Parisis



La continuité paysagère nord-sud



Le barreau nord



EuropaCity



1. Les qualités d'une "gare urbaine"
2. Intégration de la gare métro/RER dans la topographie naturelle
3. Ouverture sur l'espace public
4. Trois points d'accès : ouest, central et est
5. Intermodalité efficace autour de l'accès central, visible depuis l'espace public
6. Réservations de parcs à vélo aux endroits stratégiques du réseau de circulations douces
7. Intégration de parkings relais (éventuels) dans les sous-sols des îlots ouest du Pôle gare
8. Accès public au balcon de la couverture / belvédère
9. Perméabilité et orientation sur le quartier environnant
10. Réservation pour une superconstruction sur l'emprise de la gare
11. Pour la construction de la couverture elle-même et de ses niveaux supérieurs, des réservations stratégiques à prévoir pour les structures porteuses sur les quais de la gare métro / RER
12. Réservation pour d'éventuelles liaisons de types passerelles vers EuropaCity
13. Couverture de la tranchée de réseaux ferrés à l'ouest de la gare

1. Intégrer le boulevard dans l'espace urbain
2. Différencier la vitesse pour le transit et celui de la desserte urbaine. Créer un profil multimodal (apaisement).
3. Installer trois carrefours à niveau
4. Donner une continuité de l'aménagement paysager sur l'ensemble du boulevard

1. Donner une identité unique au parc
2. Articuler les terrassements sur la topographie naturelle
3. Rendre visible la gestion des eaux pluviales
4. Composer et choisir les éco-typologies
5. Mailler le parc avec la trame viaire et établir un réseau de circulation douce connecté au grand paysage
6. Ouvrir la programmation à tous les usagers
7. Faire interagir l'espace bâti avec le vert

1. Définir une limite franche et pérenne
2. Intégrer les éléments paysagers existants
3. Créer une nouvelle ferme du Triangle au bout de la "diagonale Sacré Cœur"
4. Créer une façade iconique du projet international du Cœur du Triangle
5. Créer une adresse principale et une façade caractéristique
6. Offrir une programmation accueillant du public
7. Donner un profil compact et l'accès aux îlots bâtis
8. Utiliser la piste cyclable comme élément structurant du front urbain
9. Garder des potentiels de modification du gabarit

1. Les partis pris d'aménagement du projet EuropaCity
2. Les grands équipements regroupés autour de 6 thématiques
3. Les principes structurants du projet directeur d'EuropaCity
4. Les principes d'insertion urbaine d'EuropaCity dans le cœur Triangle

Principes proposés pour le pôle gare

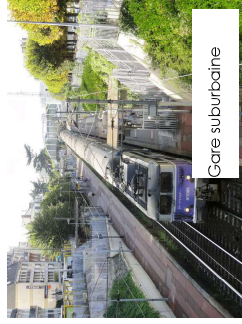


Viser les qualités d'une gare urbaine, confortable, attractive, efficace

La gare du Triangle de Gonesse sera la principale porte d'entrée du quartier puisque tous les usagers viendront de l'extérieur du quartier. Les futurs utilisateurs seront des usagers avisés et urbains qui sont sensibles au confort des transports ferrés. L'appréciation des voyageurs se fera sur un certain nombre de critères qui guideront la conception du pôle gare : sécurité, fiabilité, efficacité et confort des parcours, attractivité et confort de l'espace gare, ambiance, etc.

L'ambition de concentrer des fonctions techno-tertiaires haut de gamme sur ce site exige à ce que le métro automatique et le RER desservent ce nouveau quartier de manière efficace, confortable, moderne et durable à travers l'aménagement d'une gare proprement urbaine, correspondant aux ambitions du GPE et du Triangle de Gonesse, et non l'implantation d'une simple gare périphérique de nature à dissuader les usagers. Les qualités fondatrices de cette gare seront donc :

- une ambiance agréable, un confort voyageur haut,
- de multiples sorties, judicieusement positionnées sur les quais et sur le parvis du Triangle,
- un parvis public généreux desservant les halls d'accueil des entreprises phares et des services au public.



Gare suburbaine



Gare urbaine

Traitement des espaces publics du pôle gare, Güller&Güller

Intégration de la gare dans la topographie naturelle

Toute la longueur de la gare va se fonder dans le paysage et prendra opportunément appui sur l'inclinaison de la topographie. Cette topographie existante va être remodelée pour former le toit de la gare. Ceinturant l'ouest de la gare, une circulation piétonne continue sera créée, en pente douce, dont le virage épousera le contour de la couverture paysagée.

La gare s'insère délicatement dans la topographie et protège les usagers de la pluie, des coups de vent et notamment des vents froids du nord. Sur son bord, cette couverture constituera par ailleurs un belvédère qui offrira des vues sur Paris et La Défense. Si la partie ouverte du tunnel fournira une abondante lumière naturelle aux quais, elle donnera également un accès direct au parvis de la gare depuis le métro.

Ouverture sur l'espace public

La création d'une grande ouverture circulaire au niveau de la place aménagée en couverture à l'extrémité ouest des quais permet d'intégrer la gare dans le quartier urbain central du Triangle de Gonesse. A ce niveau, la dynamique créée par les arrivées et départs des trains et des métros participera à l'animation de la place publique,

renforcée dans son rôle de centralité urbaine. L'accès direct aux quais sera facilité. Le positionnement de l'ouverture sera proche et relié à l'axe principal de circulation douce nord-sud. L'ouverture peut être conçue avec une "bordure douce" en utilisant le talus ou des escaliers (circulaires) continus.

Trois points d'accès : ouest, central et est

Les quais du RER et du métro seront accessibles depuis :

- 1. l'accès central principal au niveau de la couverture avec tous les équipements d'accès au métro et RER.
- 2. l'accès ouest au niveau de l'ouverture de la place urbaine centrale avec accès au RER et métro.
- 3. l'accès est au niveau de la couverture dans le parc avec accès au RER.



Points d'accès au pôle gare, Güller&Güller 2015



Coupe transversale Est-Ouest. Les numéros renvoient au plan ci-dessus

La multiplication des points d'entrée/sortie à la gare facilite son accès et la rendent à la fois efficace et confortable. Ce dispositif participe à rendre attractif les transports en commun. La sécurité des passagers en cas d'urgence est augmentée de manière significative. Enfin, la multiplication des accès peut être combinée avec de plus grandes ouvertures dans la couverture pour fournir suffisamment de lumière extérieure, améliorant ainsi la lisibilité de la gare, la sécurité physique et le sentiment de sécurité.

Intermodalité efficace autour de l'accès central, visible depuis l'espace public

L'accès central est positionné au milieu des quais du RER. Afin de rester à une distance de marche raisonnable, la gare routière se positionnera entre l'accès central et l'accès ouest. Dans le même temps, elle restera particulièrement visible

dans les alentours ainsi que depuis les deux autres points d'accès. Le fait d'être très visible depuis la place urbaine centrale, augmente l'attractivité des transports en commun par rapport à la voiture et contribue au caractère vivant du quartier.



Principes de l'intermodalité du pôle gare, Güller&Güller 2015

■ Réservations de parcs à vélo aux endroits stratégiques du réseau de circulations douces

Une surface totale d'environ 1250 à 1500 m² sera réservée pour le stationnement des vélos (équivalent à environ 1000 places de stationnement vélo). Le stationnement vélo est à répartir sur tous les points d'accès de la gare même si la plus grande partie de sera située à proximité de l'accès central et de l'accès ouest puisqu'ils sont proches de l'axe cyclable principal nord-sud.



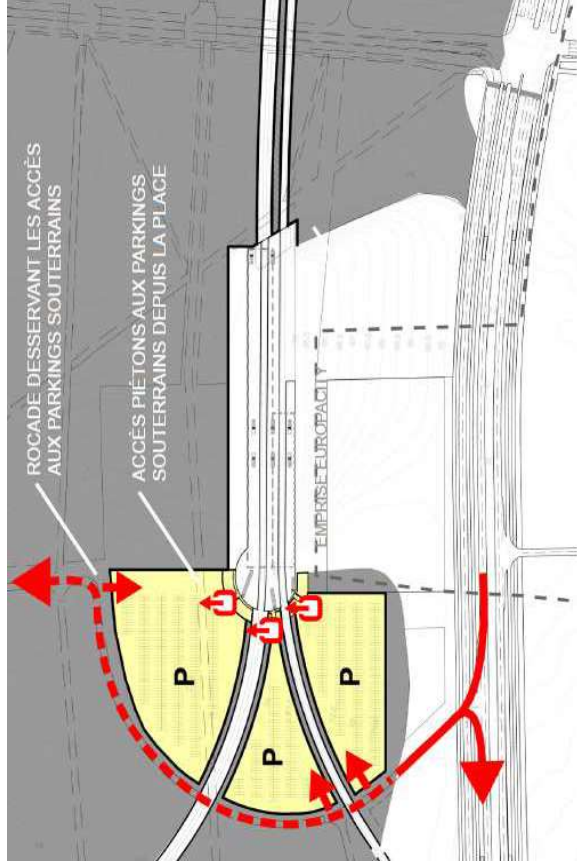
Distribution de parkings vélo sur les points d'accès.

- Légende**
-  parking vélo
 -  surface de parking vélo nécessaire indicative
 -  piste cyclable

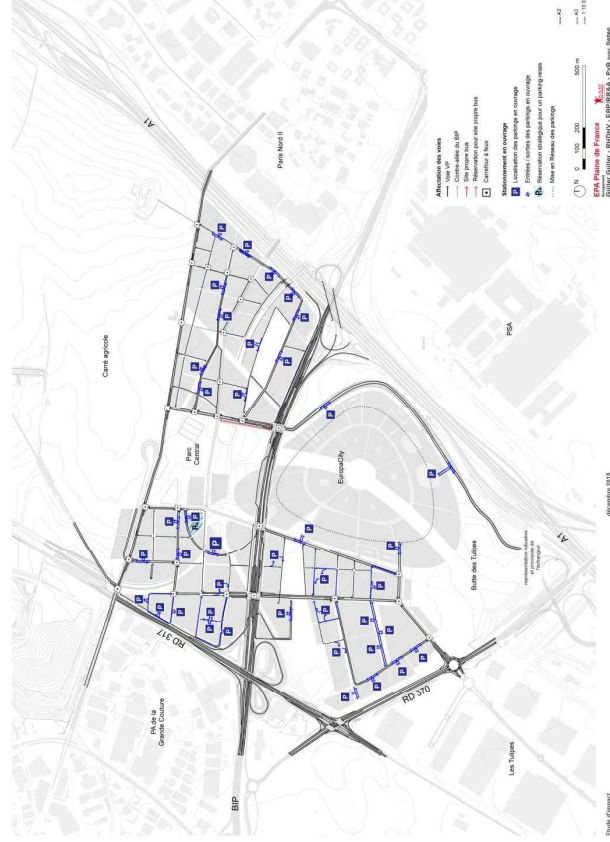
Principe de gestion des cycles dans le pôle gare, Güller&Güller 2015

■ Intégration de parkings relais (éventuels) dans les sous-sols des îlots ouest du Pôle gare

Ces installations seront accessibles en voiture par la rocade qui contourne la place centrale. Les parkings seront directement accessibles à pied depuis l'espace public. Le nombre de places nécessaires pour le parking relais n'est pas encore clairement défini.



Principe de fonctionnement des parkings relais du pôle gare, Güller & Güller 2015



Plan de stationnement. Source : Güller Güller, décembre 2015

Accès public au balcon de la couverture / belvédère

Afin de magnifier les vues sur le quartier et le grand territoire et assurer la circulation des flux des personnes, le belvédère doit permettre un cheminement public.

Perméabilité et orientation sur le quartier environnant

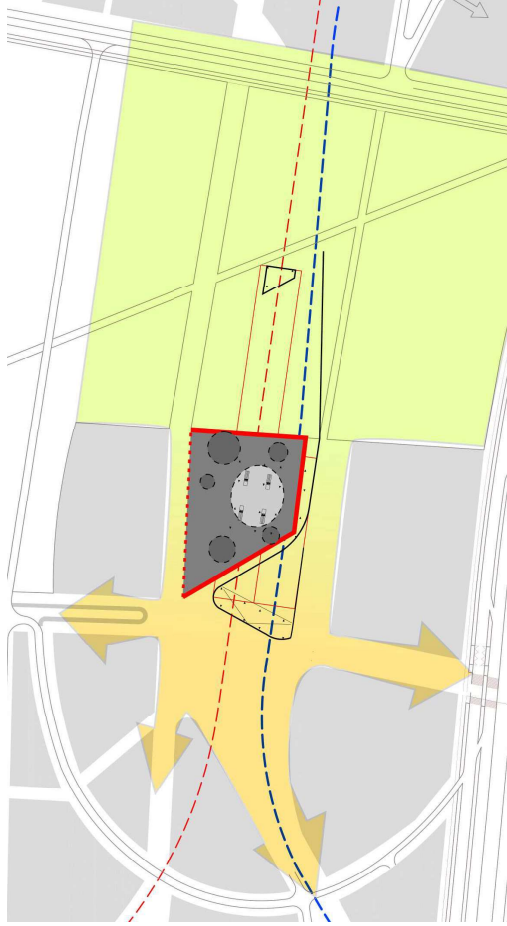
La présence dans l'espace Pôle gare de commerces de proximité, de services aux entreprises et de services ferroviaires permet d'assurer la perméabilité et l'ouverture sur le quartier gare et sur le parc.



Principe d'ouverture du pôle gare sur l'extérieur, Güller & Güller 2015

Réservation pour une « superconstruction » sur l'emprise de la gare

Cette configuration offre d'importantes potentialités notamment pour des accolches urbaines réussies et l'implantation d'un immeuble extraordinaire, une « superconstruction » au dessus de la gare qui pourrait être destiné à un équipement, un hôtel/conférence ou des fonctions tertiaires, et avec des services en rez-de-chaussée.

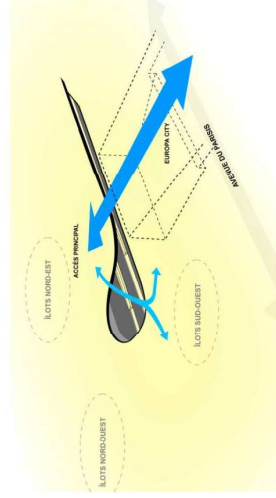


Principe de réservation pour une « superconstruction » sur le pôle gare, Güller & Güller 2015

Pour la construction de la couverture elle-même et de ses niveaux supérieurs, des réservations stratégiques sont à prévoir pour les structures porteuses sur les quais de la gare métro / RER

La couverture doit être dimensionnée de telle sorte qu'elle puisse supporter le poids de personnes et des structures légères (guichets de gare, commerces, etc.). Le poids des étages supérieurs est relativement réduit compte tenu de la limitation de la hauteur à deux étages maximum. Le fonctionnement de la gare sera peu perturbé lors de la construction de ces étages supérieurs. Les colonnes de la couverture pourront être prolongées et / ou des colonnes supplémentaires pourront être disposées sur les quais pour la structure porteuse des étages supérieurs. A cet effet des fondations adéquates seront construites sous les quais pour supporter cette charge lors de la construction de la gare.

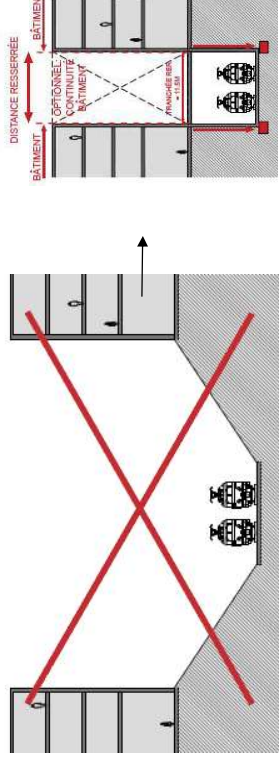
Réservation pour des liaisons de types passerelles vers EuropaCity



Principe de réservation pour des liaisons depuis le pôle gare, Güller & Güller 2015

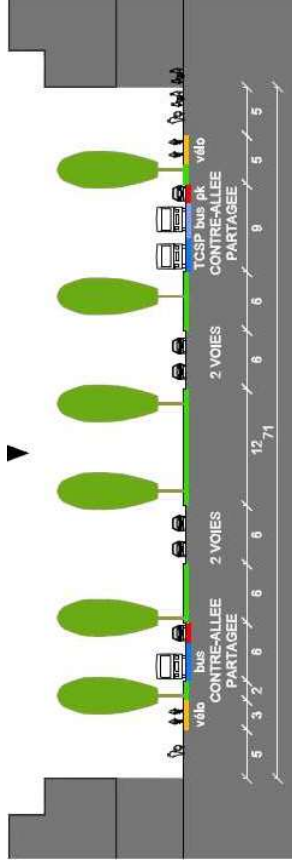
Couverture de la tranchée de réseaux ferrés à l'ouest de la gare

Afin d'assurer une densité suffisante du Pôle gare et garantir la continuité de l'espace public, il s'agit de prévoir la couverture des tranchées du RER et du métro à l'ouest de la gare.



Tranchée ouverte type talus.

Tranchée couverte, type murs de soutènement. Solution privilégiée.



Coupe de répartition des trafics sur le boulevard, Güller&Güller 2015

Intégrer le boulevard dans l'espace urbain

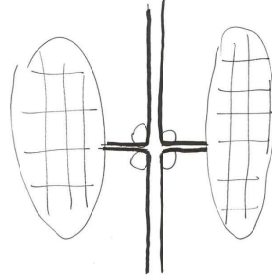
Faire de cette liaison existante est-ouest, la principale route régionale d'accès, une artère centrale au nouveau développement. Le boulevard deviendra l'axe structurant du développement urbain du Triangle.

Transformer l'axe existant autonome (max 110 km/h sans sortie) en boulevard urbain (max 70/50 km/h avec carrefours). Attribuer par conséquent au boulevard un caractère de lien urbain et non plus uniquement de frontière.

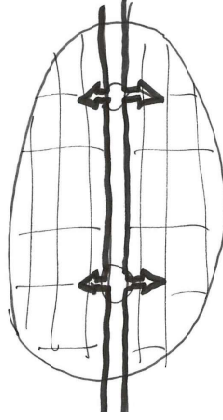
Intégrer le boulevard à son contexte urbain sans diminuer sa capacité de trafic (il maintient sa fonction de transit est-ouest).

Rendre possible la constitution d'un seul et unique grand quartier par la transformation de la voie autoroutière en boulevard urbain.

Surclasser la voie existante RD370 en un maillon du réseau structurant départemental.



Le BIP actuel, en tant qu'axe autoroutier constitue un espace de transit et un élément de séparation.



Demain, transformé en boulevard urbain, le Boulevard Intercommunal du Parisis constituera un élément d'intégration, un flux de transit est-ouest et de desserte locale.

Différencier la vitesse pour le transit et celui de la desserte urbaine

Accueillir de nouveaux modes de transports qui s'ajouteront à l'axe routier de transit dont on conserve le fonctionnement.

Apaiser les côtés latéraux du boulevard pour assurer la desserte (voiture, TC, bicyclette) du quartier d'affaires.

Positionner les arrêts de bus et le stationnement vélos et améliorer la traversée piétonne grâce aux terre-pleins plantés.

Installer trois carrefours à niveau

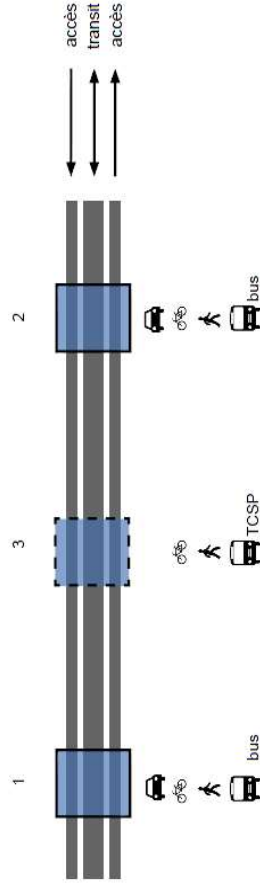
Installer de véritables carrefours à niveau sur les deux principaux axes nord-sud et au centre (transports publics)

Créer une porte d'entrée au quartier.

Aménager des carrefours franchissables par les véhicules privés, les transports en commun et les bicyclettes

Maintenir le dimensionnement des carrefours avec une capacité comparable à la situation initiale.

Des accès dénivelés à EuropaCity pourront être aménagés à l'Est du BIP.

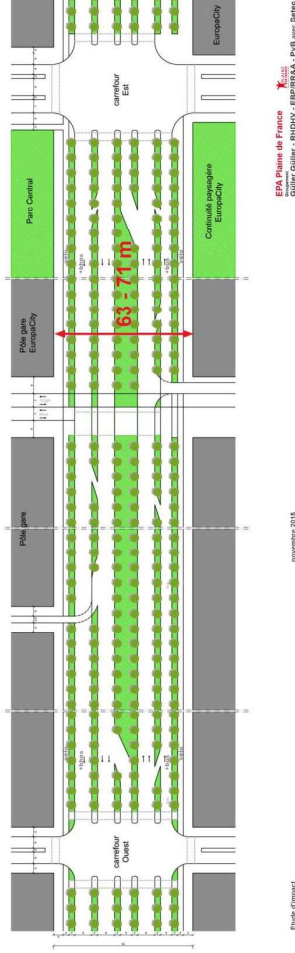


Donner une continuité de l'aménagement paysager sur l'ensemble du boulevard

Insérer l'ensemble des fonctions (transit, desserte, TC, stationnement vélos) et les carrefours dans un profil continu et organisé tout en en conservant sa fonction première.

Installer des plantations homogènes et rythmées participant à l'identité et à l'unité du boulevard, lui donner un caractère urbain (réduire l'image d'infrastructure routière en asphalté).

Assurer la traversabilité piétonne par des îlots plantés qui séparent les différents flux de déplacement.



Principe de continuité de l'aménagement paysager. Source : Güller Güller, décembre 2015

■ Orienter le front bâti : adresses représentatives (hall d'entrée) et accès aux bâtiments sur le boulevard

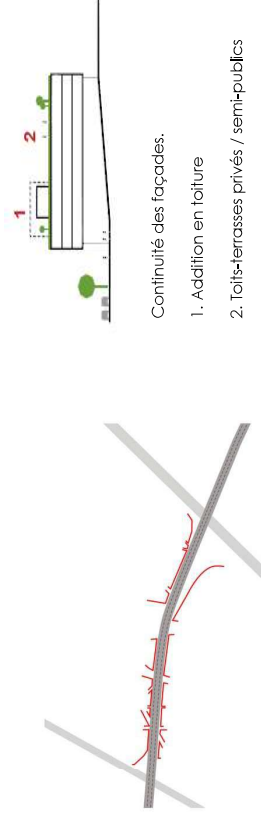
Ouvrir les rez-de-chaussée qui accueillent : entrées, restaurant, service, showroom, équipement, etc.
Travailler la topographie (parking semi-enterrés etc.) pour permettre la création de cours internes orientées sur le boulevard.
Créer une adresse privilégiée du quartier d'affaires (façades représentatives)
Orienter les entrées des bâtiments adjacents sur le boulevard.



Principe d'implantation des façades sur le boulevard. Source : Güller Güller, décembre 2015

■ Unifier le front bâti : façades continues et tripartites

Orienter les façades représentatives sur le boulevard.
Différencier séquences superposées : RdC / intermédiaire / supérieure
Façades continues alignées sur le boulevard.
Forte différenciation architecturale.



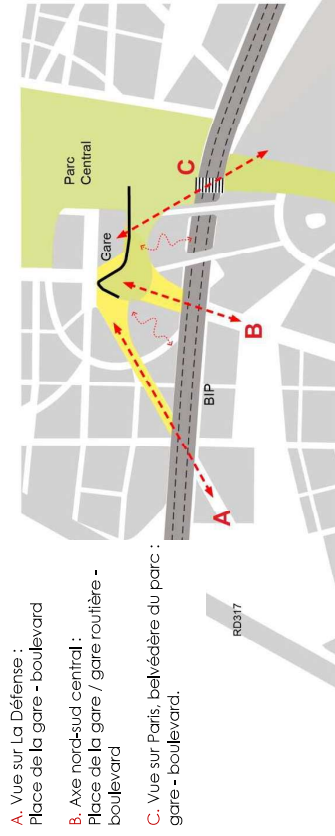
Continuité des façades.

1. Addition en toiture
2. Toits-terrasses privés / semi-publics

Principe de continuité du front bâti sur le boulevard. Source : Güller Güller, décembre 2015

■ Connecter le boulevard à la gare

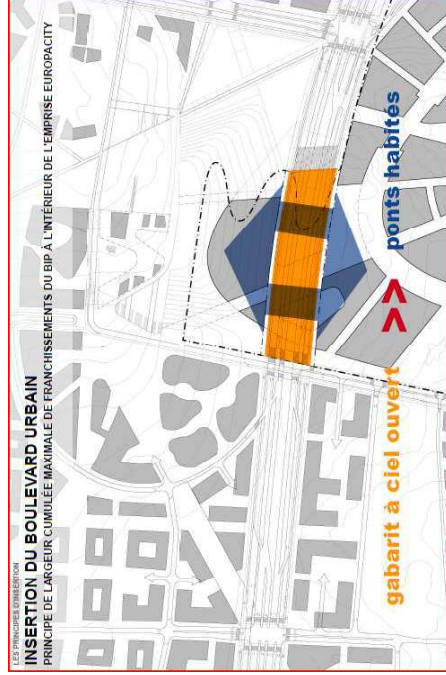
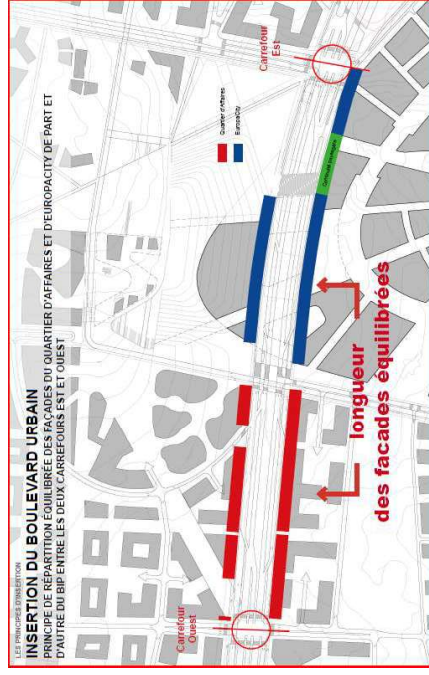
Créer des flots perméables.
Mettre en relation visuelle les deux infrastructures structurantes du projet : la gare métro/RER et le Boulevard intercommunal du Paris réqualifié en avenue.



Principe des connexions visuelles du boulevard à la gare. Source : Güller Güller, décembre 2015

EuropaCity : une traversée respectant des principes d'insertion nécessaires à la continuité du boulevard urbain

- Plusieurs options sont à l'étude et pourront être combinées afin d'obtenir la solution permettant la meilleure insertion. Il s'agit avant tout de prendre en compte les principes d'insertion exposés ci-dessous que sont :
- la répartition équilibrée des façades de part et d'autre du BIP entre les deux carrefours Est et Ouest,
 - la largeur cumulée maximale de franchissements du BIP à l'intérieur de l'emprise d'EuropaCity,
 - la condition dimensionnelle des franchissements (proportion équilibrée H/L de manière à éviter un « effet tunnel »), notamment pour les ponts habités.

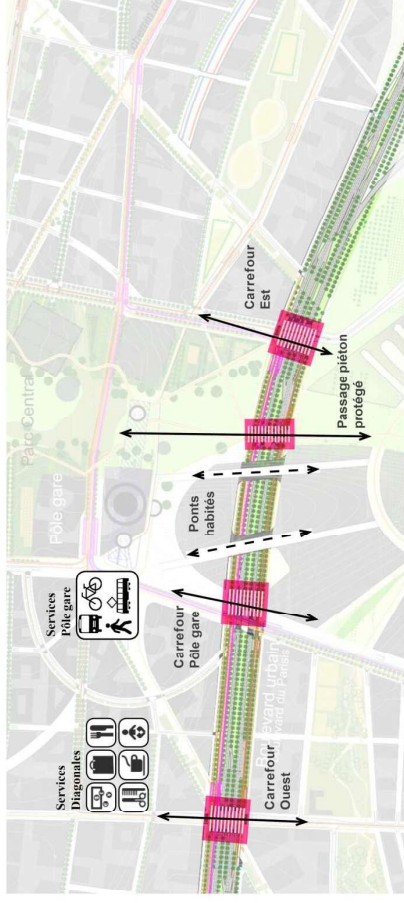


Schémas de principes. Güller Güller, 2012.

De plus, une partie de la desserte d'EuropaCity sera assurée depuis le BIP.

Mettre en scène des traversées

- Articuler les différentes zones et espaces ouverts du quartier avec le Boulevard :
- Carrefours : intégration du profil des voies au projet de l'espace public ;
 - Diagonales : concentration de services et usages publics en RdC. Création d'espaces ouverts animés ;
 - Pôle gare : espace partagé (piétons, TCSP, bus, vélos) et concentration de services / commerces en RdC ;
 - Continuité paysagère Nord-Sud : perméabilité visuelle et physique du profil de l'Avenue et de la continuité paysagère.
 - Bâtiments ponts : assurer une continuité fonctionnelle entre le pôle gare et la majeure partie de l'emprise dédiée à EuropaCity.



Etude d'impact

novembre 2016

EMA Bureau de France
Güler Güller - Paris - La Défense - PVB - rue de la

Principe de gestion des traversées du boulevard. Source : Güller Güller, décembre 2015



Donner une identité unique au parc

La continuité paysagère est un élément emblématique du Triangle, à la fois à l'échelle locale et à l'échelle régionale. L'objectif est de :

- donner une identité unique par rapport aux parcs alentours,
- créer un repère paysager à l'échelle du grand territoire et du projet urbain,
- faire émerger de l'addition des strates paysagères une identité singulière avec un programme riche.

Conçu en cohérence avec la trame verte paysagère, l'insertion urbaine d'EuropaCity se fait par l'intermédiaire de la **continuité paysagère** de l'opération d'aménagement, décomposée en :

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

La continuité paysagère vise, au sein de l'opération d'aménagement, à assurer le lien entre le quartier d'affaires et EuropaCity et à l'échelle plus large, un maillage des parcs du territoire.

Articuler les terrassements sur la topographie naturelle

La continuité paysagère est inclinée sur une pente nord-sud, du « belvédère » sur la 15^{ème} nord (80m ngf) au pied de la colline des Buttes des Tulipes (40-55 m ngf).

Les réflexions sur le terrassement doivent permettre d'organiser la gestion des eaux pluviales et d'allier la topographie naturelle du site avec celle du projet. Les terrassements envisagés pourront accueillir de nouveaux franchissements confortables pour les modes doux en relation avec la Butte des Tulipes dont la figure paysagère sera renforcée.

Rendre visible la gestion des eaux pluviales

La gestion des eaux de ruissellement du site est globalisée, intégrant la zone agricole comme le quartier d'affaires. La continuité paysagère du Triangle de Gonesse aura un **rôle de régulateur naturel des eaux de pluie** afin de minimiser l'intervention des promoteurs en sous-sol par la réalisation de bassins de rétention : optimisation de l'infiltration des eaux, réutilisation pour l'arrosage du quartier, arrosages des espaces publics et privés, ... Le projet se dessine dans le respect de la topographie naturelle du site, minimisant ainsi les transports de terres.

Composer et choisir les éco-typologies

Une plantation mixte est proposée : prairies, arbres, et arbustes groupés pour créer un maximum de variantes et d'illusions spatiales. La continuité paysagère pourra offrir des espaces ouverts pour créer des liaisons visuelles et des espaces verts structurants végétalisés pour créer la sensation de parc.

Une zone centrale ouverte engazonnée avec des bords végétalisés, constitués d'arbustes. La continuité paysagère fait le lien entre le carré agricole (usage agricole permanent) et le parc sud au pied des Buttes des Tulipes. L'ensemble de ces éléments va constituer la colonne vertébrale d'une trame verte, qui apporte cohésion entre les espaces verts fragmentés du territoire et qui garantit leur réhabilitation.

Mailler le parc avec la trame viaire et établir un réseau de circulation douce connecté au grand paysage

La continuité paysagère est structurée en plusieurs secteurs dans sa longueur. Elle est traversée par les voiries est-ouest et offre de multiples cheminements pour les circulations douces. Le parc au nord et au sud d'EuropaCity, bordé par des voiries structurantes nord-sud, offre de multiples cheminements pour les circulations douces. Ce réseau sera un élément d'identité de la continuité paysagère et de l'ensemble du Triangle. Il permettra - à l'échelle territoriale - la mise en système des espaces verts et des parcs périurbains voisins.

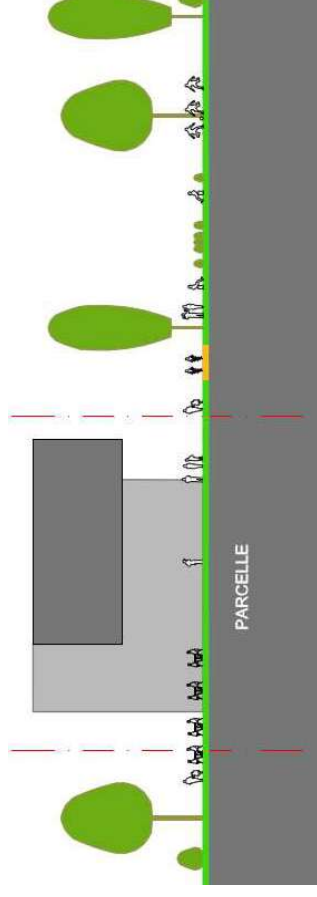
Ouvrir la programmation à tous les usagers

Le terrassement, la gestion visible des eaux pluviales, l'armature végétale structurante et le réseau de circulation douce et viaire, donnent un cadre varié et attractif pour un programme diversifié et mixte :

- espaces de détente pour les employés de bureaux
- espace vert ornemental en fonction de l'image de marque recherchée
- loisirs en plein air (ludiques, culturels, arts, podium)
- fonction agricole (qui peut être plurielle : maraîchage, polager, école agricole etc.)
- pépinière
- passage de pistes cyclables
- pistes de jogging, autres sports
- bâtiments (commerciaux, culturels, gare).

Faire interagir l'espace bâti avec l'espace paysager

Les parcelles bâties à l'intérieur de la continuité paysagère sont traversables. L'espace extérieur doit rester ouvert au public (aux heures d'ouverture d'EuropaCity pour la partie qu'il traverse).



Principe de gestion du lien entre espace bâti et paysager. Source : Güller Güller, décembre 2015



Définir une limite franche et pérenne

Créer une limite infranchissable aux futurs développements, et préserver l'activité agricole.
Constituer une lisière franche entre projet urbain et plaine agricole et répondre ainsi aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'un front urbain.
Possibilité d'intégrer une ferme agricole pédagogique.

Intégrer les éléments paysagers existants

Réutiliser la colline naturelle pour la création d'un belvédère avec vues sur Paris et la plaine agricole.
Préserver dans sa totalité l'alignement d'arbres et le belvédère existant.
Intégrer au parcours de la piste cyclable interdépartementale passant par la façade nord les voiries du circuit d'essai.



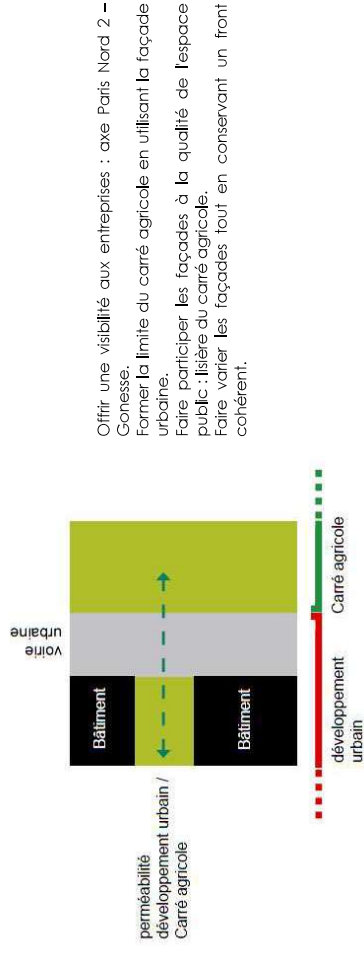
Créer une nouvelle ferme du Triangle au bout de la "diagonale Sacré Cœur"

Créer une nouvelle ferme sur le barreau nord dès la première phase de l'opération.
Assurer l'exploitation des terres agricoles proches par l'installation d'une ferme accessible aux populations avoisinantes et aux employés du nouveau quartier. La ferme du Triangle est un lieu de production agricole et de vente directe, de formation, d'événementiel, etc.
Garantir une bonne accessibilité de l'espace agricole.

Créer une vitrine du projet international du Cœur Triangle

Créer un front symbolique du projet, doté d'éléments illustrés tels que la « Maison du projet », etc.

Créer une adresse principale et une façade caractéristique

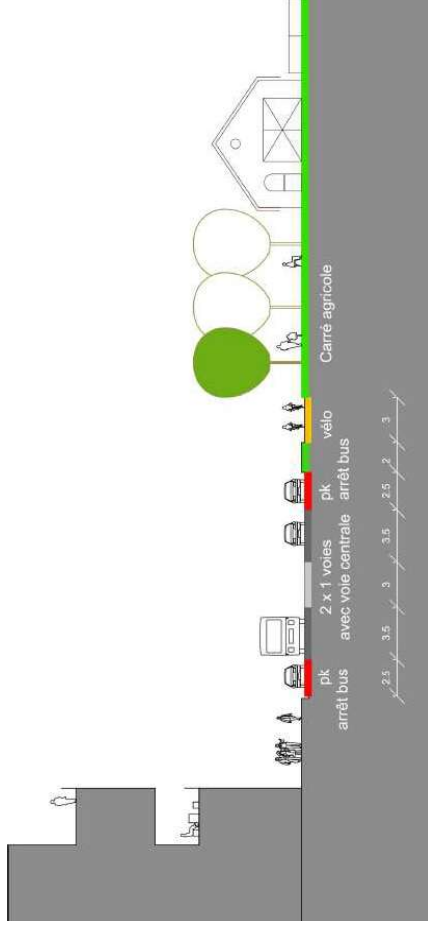


Offrir une programmation de lieux diversifiés accueillant du public

Au-delà des espaces publics du quartier d'affaires, le projet EuropaCity prévoit une diversité de lieux accueillant du public, entre commerces et services, loisirs et restauration, espaces liés à la culture, ainsi que la continuité paysagère, colonne vertébrale du projet.

Donner un profil compact et l'accès aux flots bâtis

Réduction du profil au minimum, 2x1 voies avec voie centrale pour :
 • tourner à gauche,
 • intégrer des flots centraux piétons
 • permettre le passage du trafic à proximité des arrêts bus
 Accès aux parkings mutualisés le long du barreau.
 Stationnement longitudinal sur la voirie sud à court terme.
 Piste cyclable interdépartementale intégrée dans l'aménagement de la lisière du carré agricole.



Principe d'interface du projet avec la lisière agricole, Source : Güller Güller, décembre 2015

Utiliser la piste cyclable comme élément structurant du front urbain

La piste cyclable prend la forme d'une voie compacte faisant partie des espaces minéralisés du projet urbain. La piste cyclable d'intérêt régional est intégrée dans l'aménagement paysager de la lisière et mutualisée avec les espaces piétons sur un seul plateau, pouvant également accueillir des zones de repos, etc...

Garder des potentiels de modification du gabarit



Le projet directeur d'EuropaCity, élaboré par l'agence BG, est le document de référence d'Alliages & Territoires qui présente les grandes orientations en termes d'insertion urbaine, d'architecture, de gestion des ressources et d'intégration au paysage. Il fixe les principes structurants nécessaires pour garantir une cohérence d'ensemble du projet tout en permettant à d'autres équipes d'architectes de concevoir certains bâtiments emblématiques.

Les paris pris d'aménagement du projet EuropaCity

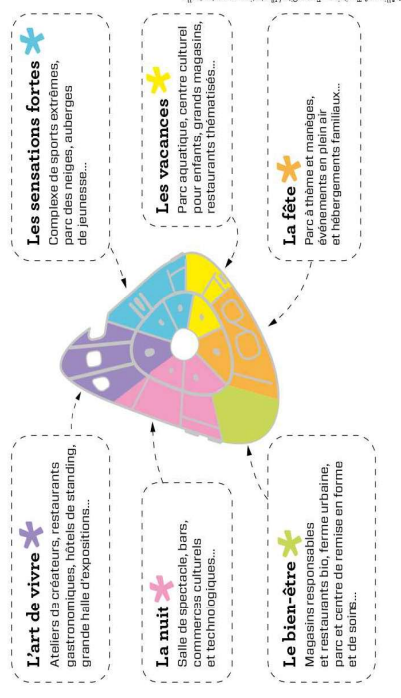
EuropaCity est conçu à partir d'un principe fondateur défini par l'agence BG : l'alliance d'un urbanisme dense et d'un paysage ouvert, tirant parti des qualités existantes du site et notamment sa vue exceptionnelle sur la capitale.

Cette vue unique, tout comme l'émergence d'EuropaCity dans un paysage naturel, a conduit les concepteurs à opter pour une vaste toiture végétalisée dont les parcours et les aménagements rappellent les vallonnements du paysage environnant. Elle propose des activités sportives, de détente ou récréatives, mais aussi des installations techniques liées à la production d'énergie (environ 11 ha de panneaux photovoltaïques). La vallée principale accueille un parc de 10 hectares, de même taille que celui des Baignoires et qui s'inscrit dans la trame verte environnante. On y trouvera aussi des milieux favorisant l'installation durable de la faune et de la flore locale : prairies, bocages, corridors arborés et une ferme urbaine de 7 ha. Depuis les points hauts, les visiteurs pourront contempler la silhouette de la capitale sur la ligne d'horizon sud.

Au pied de ce nouveau paysage, la ville s'organise selon une trame vaine à la fois riche et simplement compréhensible. En lien direct avec la gare multimodale, le cœur d'EuropaCity est constitué notamment d'une grande place centrale aux malés et paysagers dont un plan d'eau. À partir de cette place, le réseau radial des rues piétonnes est relié par un axe circulaire majeur qui dessert l'ensemble des programmes. Baptisée « le loop », cette boucle piétonne constitue la colonne vertébrale d'EuropaCity animée par autant de petites places supports d'activités. La mobilité du visiteur s'organise donc ainsi avec une série de formes urbaines : rues, passages, jardins, places...

Les grands équipements regroupés autour de 6 thématiques

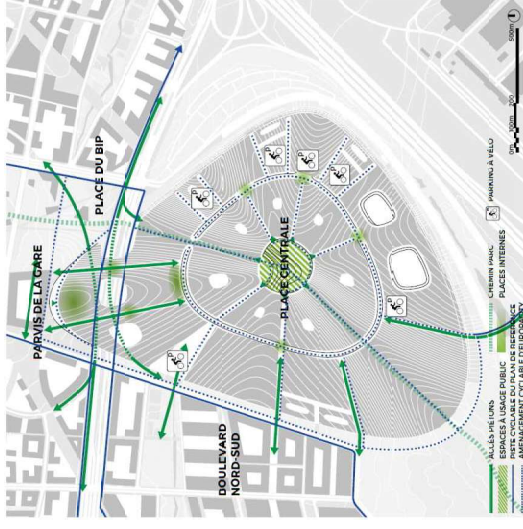
EuropaCity est structuré autour de six zones d'émotions, thématiques, immersives et spectaculaires qui reprennent des tendances marquantes de l'évolution des modes de vie.



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

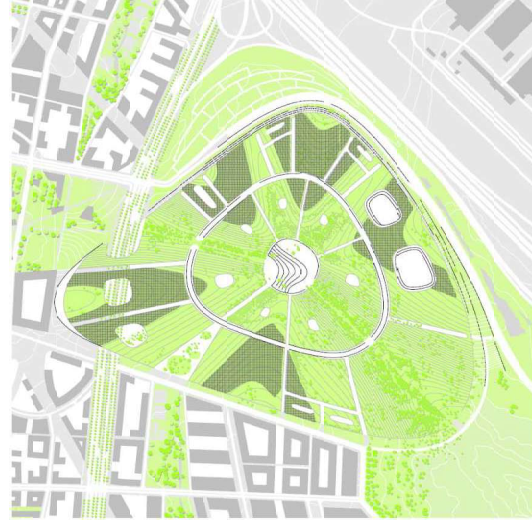
Les principes structurants du projet directeur d'EuropaCity

Un quartier sans voiture



La mobilité des visiteurs au sein d'EuropaCity est pensée et organisée autour d'une multiplicité d'espaces piétons : des rues, des passages, des places... Conçus pour favoriser les modes doux, ces espaces sont accessibles à tous : les pentes, les surfaces, les matériaux et la signalétique sont ainsi adaptés aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap. De nombreux mobiliers de repos et de confort sont disponibles tout au long des parcours.

Des toitures accessibles



Le toit d'EuropaCity est conçu comme un espace paysager offrant des activités, notamment sportives et récréatives, tout en ménageant des vues panoramiques vers Paris et le cœur de la métropole. Largement végétalisée, la toiture sert de support de biodiversité grâce à l'introduction de milieux naturels permettant le développement d'une faune et d'une flore locales. Certaines zones de la toiture sont dédiées à la production d'énergie. Onze hectares de panneaux photovoltaïques sont ainsi réalisés en toiture, pour répondre aux besoins énergétiques du projet.



Constituant une continuité verte au sein du projet, le parc paysager relie le parc créatif du quartier d'affaires, au nord, à la butte dite des Tulipes, au sud. D'une superficie de dix hectares, le parc d'EuropaCity est un élément structurant du programme, qui constitue un maillon de la trame verte de ce territoire. Protégé des nuisances sonores de l'autoroute par sa situation au cœur du projet et par les bâtiments construits en façade, le parc est un lieu de promenade, de divertissements, de sports ou encore de découverte, en lien avec la ferme urbaine.

La place centrale

Située au cœur d'EuropaCity, la place centrale constitue un point de repère dans le quartier, depuis laquelle les visiteurs peuvent accéder à l'ensemble des programmes. La place est pensée comme une vaste surface libre et polyvalente, conçue pour un usage à la fois quotidien et exceptionnel. Elle permet d'organiser de grands rassemblements tels que concerts ou retransmissions d'événements sportifs. Elle peut également accueillir tous types d'activités spontanées et d'événements saisonniers et festifs, pouvant regrouper jusqu'à 20 000 personnes.

L'objectif d'exemplarité environnementale



Elle est au cœur du projet EuropaCity. Sa taille et la diversité de ses programmes permettent de créer un écosystème urbain conçu pour gérer simultanément l'eau, l'énergie et les déchets, au sein d'un quartier à l'échelle du piéton. Il garantit le confort de ses visiteurs et participe au développement de la biodiversité locale. EuropaCity peut devenir une nouvelle vitrine d'innovations durables, aussi bien techniques et numériques que sociales et environnementales. Cette ambition est décrite en 4 objectifs :

- Préserver les ressources
- Gérer l'eau durablement
- Valoriser sur place le maximum de déchets
- Economiser, produire et gérer l'énergie

Les principes d'insertion urbaine d'EuropaCity dans le cœur Triangle

L'insertion urbaine du projet EuropaCity dans le Triangle de Gonesse fait l'objet d'un partenariat étroit, toujours en cours, entre l'EPA Plaine de France et la société Alliances & Territoires. L'objectif est de garantir que, au fil de son évolution, le projet EuropaCity respecte les principes fondateurs du plan masse du Triangle de Gonesse et ses principes d'aménagement.

Les principes que l'aménageur a pris en compte pour l'insertion urbaine d'EuropaCity dans le Triangle de Gonesse sont les suivants :

Les principes d'aménagement généraux

- o Concevoir le projet en co-production : l'insertion urbaine d'EuropaCity dans le Triangle de Gonesse nécessite un partenariat étroit entre l'aménageur et Alliances & Territoires.
- o Garantir l'insertion du projet EuropaCity au réseau de transport global : le projet doit notamment intégrer les orientations du Plan Guide quant à la conception de la gare et quant à l'apaisement en boulevard urbain du BIP.
- o Donner une large place au paysage, ce qui implique de
 - respecter l'implantation et l'interpénétration des espaces ouverts d'usage public du Cœur du Triangle et des volumes bâtis d'EuropaCity ;
 - maintenir la continuité paysagère Nord-Sud structurante, accessible au public dans des conditions d'ouvertures qui resteront à préciser au sein du périmètre du projet EuropaCity ;
 - assurer les liaisons physiques et visuelles avec le grand paysage de la plaine de France et la métropole ;
- o Valoriser l'identité urbaine du territoire, en tirant parti des atouts du plan guide du Triangle de Gonesse et de la vision urbaine et architecturale d'EuropaCity : un équipement de visibilité métropolitaine au sein d'un quartier d'affaires et de loisirs à l'identité urbaine forte.
- o Viser l'exemplarité écologique et environnementale : l'intégration dès les premières phases de conception des enjeux de développement durable.

Les critères d'insertion

- o Une accroche directe et efficace d'EuropaCity à la gare du Triangle de Gonesse et à son parvis, en respect de la conception de la centralité gare comme un espace public généreux favorisant les échanges visuels, fonctionnels et programmatiques entre les différentes composantes du projet d'ensemble du Triangle. La distance entre EuropaCity et le bâtiment gare est d'environ 30 mètres.
- o L'insertion du Boulevard urbain : l'objectif étant qu'EuropaCity participe à l'apaisement du BIP en avenue urbaine par l'animation des façades le joignant et par des traversées du futur Boulevard urbain. Ces traversées, en superstructure et à niveau, devront être conçues, du point de vue des dimensions, de la lumière naturelle, de l'architecture et de l'aménagement, de façon à préserver sa qualité urbaine (éviter l'« effet dalle » et l'« effet tunnel »), tout en assurant la continuité fonctionnelle et programmatique pour les visiteurs d'EuropaCity venant en transport en commun.
- o L'insertion de la voie structurante Nord/Sud à l'Ouest, en tenant compte du profil de la voie et de son rôle dans le projet urbain, notamment en termes d'insertion d'un transport en commun en site propre et des modes doux.
- o Une gestion des eaux pluviales d'EuropaCity qui devra être entièrement assurée au sein de son périmètre.
- o Des aménagements facilitant les vues sur le territoire, notamment sur la plaine agricole et sur Paris.
- o Un brachement équilibré aux infrastructures routières et une organisation du stationnement permettant d'atteindre une part modale de 50% en transports en commun pour EuropaCity.
- o Une multimodalité favorisée par l'incitation à l'usage des transports en commun et la praticité des circulations douces à l'intérieur d'EuropaCity.
- o Des synergies programmatiques avec le Quartier d'Affaires et le territoire.
- o Une exemplarité en matière de responsabilité sociale et environnementale des projets.
- o Un caractère ouvert et une porosité permettant des connexions d'EuropaCity avec son contexte urbain, notamment à l'ouest.
- o Des façades / fronts urbains préservant un environnement urbain qualitatif et de assurant la cohérence architecturale et programmatique entre EuropaCity et le Quartier d'Affaires.
- o Une capacité d'évolution des solutions d'aménagement retenues.
- o Une gestion des débris-remblais suivant un principe d'équilibre global et de réutilisation des remblais sur site.

Schéma de synthèse des orientations du projet

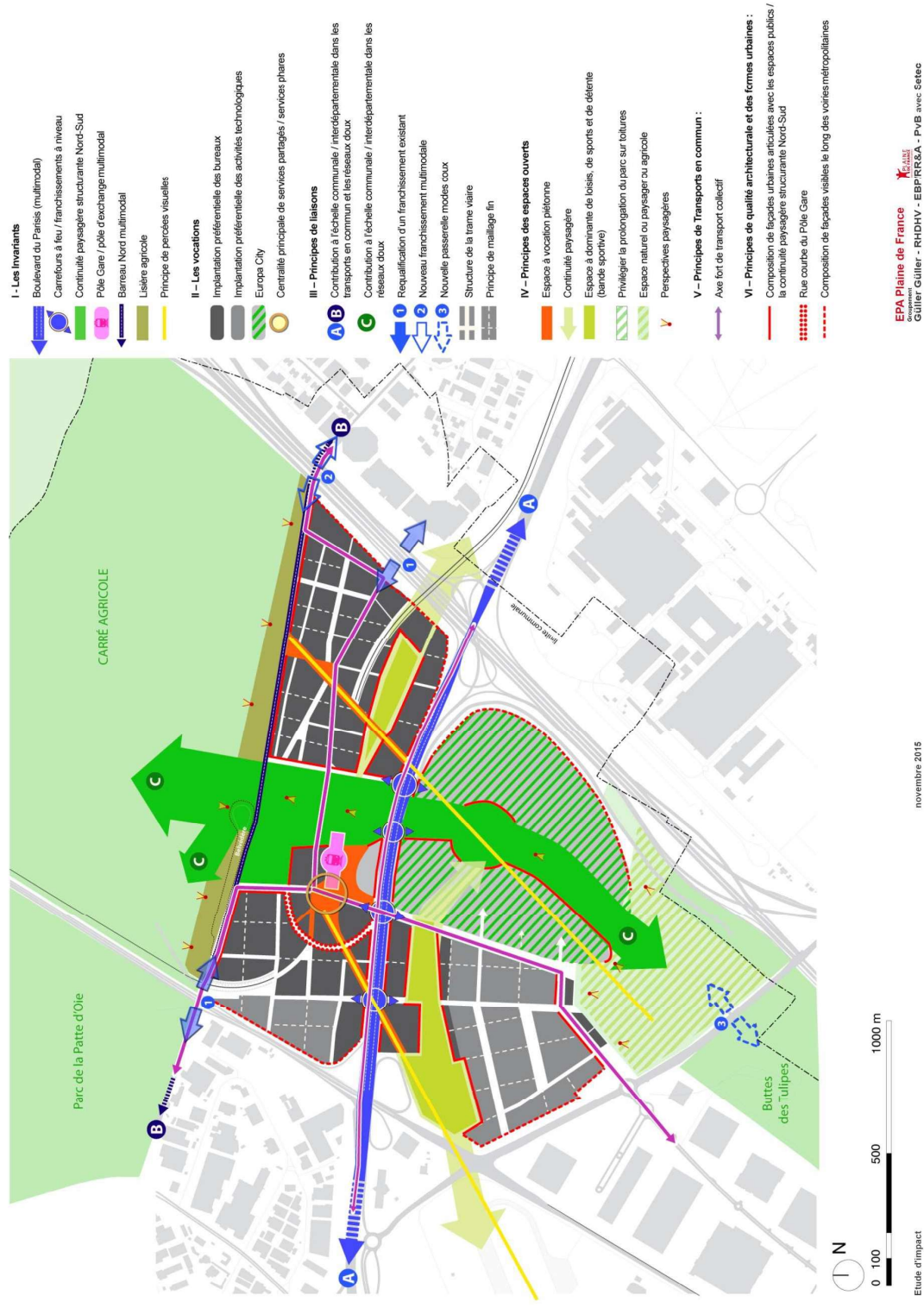


Schéma de synthèse des orientations du projet, Source : Güller Güller, novembre 2015

3. LE PROGRAMME PREVISIONNEL DE LA ZAC

Le projet proposé par l'équipe Güller & Güller pour le Triangle de Gonesse doit recevoir un projet d'importance : EuropaCity. Celui-ci est pleinement intégré dans le périmètre de la ZAC. Compte tenu de ses caractéristiques, ce projet doit faire l'objet d'un débat public.

La ZAC du Triangle de Gonesse

Justification du choix du périmètre

Le Cœur Triangle, qui correspond dans les grandes lignes au périmètre de la ZAC, occupera environ 280 ha, respectant ainsi les conditions du SDRIF, qui prévoit « une urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle ». Il sera centré **autour du pôle gare** - constitué par les stations du Grand Paris Express, de la Liason RER D – RER B - et du Boulevard intercommunal du Parisien transformé en boulevard urbain multimodal.

Le périmètre opérationnel n'intègre pas le Carré Agricole, sa préservation étant assurée par ailleurs en marge de la réalisation effective du projet. En revanche, une bande est intégrée au sud du Carré Agricole afin d'assurer les aménagements de la lisière paysagère et de pouvoir les intégrer au bilan global de l'opération. Cette bande représente une superficie de 16 hectares environ. Toutefois, la vocation agricole de cette lisière est réaffirmée comme faisant partie de l'ensemble du Carré Agricole et de son fonctionnement.

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

Un projet en cohérence avec les documents de planification

Le SDRIF

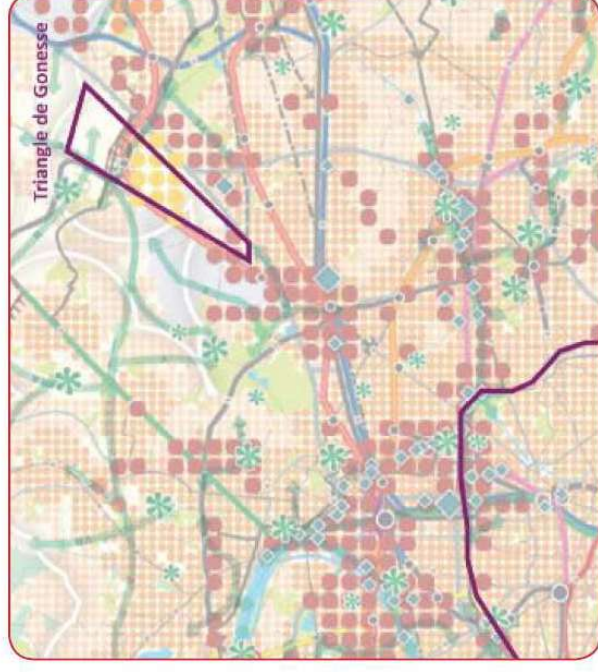
Au sein du SDRIF, le projet du « Triangle de Gonesse » est cité à plusieurs reprises, notamment :

Dans la partie 2 du SDRIF, « Défis. Projet spatial. Objectifs », il est stipulé que « le Triangle de Gonesse revêt un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole, de sa situation à mi-chemin de Paris et Roissy, et des besoins de développement économique et social du Val de France. Il pourra être valorisé avec la nouvelle branche du RER D dite « Liason RER D – RER B » et le métro automatique du Grand Paris Express.

Son aménagement doit être étudié au regard de l'évolution urbaine du territoire, en lien avec les projets d'aménagement prévus à l'est de l'autoroute. L'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle est prévue. Elle est conditionnée à la desserte en transports en commun. Elle est limitée par un front urbain d'intérêt régional permettant de délimiter une superficie de 400 hectares de terres agricoles à préserver au nord du Triangle avec l'objectif de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricoles pérennes. »

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

Carte de destination générale des différentes parties du territoire



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

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

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

- Défi 1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ;
- Défi 2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs ;
- Défis 3 et 4 : Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement, et donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ;
- Défi 5 : Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés ;
- Défi 6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacement ;
- Défis 7 et 8 : Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train ;
- Défi 9 : Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements.

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

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

Le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Gonesse

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

Le PADD fixe ainsi comme orientation la nécessité de maintenir l'équilibre entre un développement urbain maîtrisé et les espaces naturels et agricoles. **Le document identifie le Triangle de Gonesse comme un futur « pôle d'excellence »**, offrant un potentiel certain pour le développement du territoire. La partie sud, correspondant aux deux parties du parc d'activités des Tulipes, est confortée dans son rôle économique. Le Plan de Zonage classe cette zone en US et USA, correspondant aux « zones d'activités » du Plan Local d'Urbanisme. La vaste partie nord du Triangle de Gonesse, correspondant au futur pôle d'excellence, est maintenue en zone agricole, nommée « zone de protection des richesses économiques ».

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

Au vu des enjeux majeurs pour le territoire au sein du Grand Paris, des évolutions législatives récentes (Loi Grenelle II) et de la nécessaire adaptation des documents pour permettre la réalisation du projet, **le PLU a été mis en révision par délibération du Conseil municipal du 23 juin 2012**. Afin de garantir les conditions d'urbanisation du Triangle de Gonesse, fixées au SDRI, l'approbation de la révision du PLU interviendra dans le courant de l'année 2017, après obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur la ligne 17 du Grand Paris Express, pilotée par la Société du Grand Paris (SGP).

Les grands objectifs de la révision sont :

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

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

Le programme prévisionnel de la ZAC

Programme prévisionnel du quartier d'affaires

Le Triangle de Gonesse s'inscrit dans une logique de développement, en développant une offre immobilière diversifiée, au sein d'un Quartier d'Affaires et de Loisirs d'une taille critique entre ville et aéroport, et en complémentarité avec les autres projets du Grand Roissy.

- Il participe à la diversification et à la montée en gamme des activités économiques du Grand Roissy avec la constitution d'un « Quartier d'Affaires ».
- Il s'inscrit dans la logique de concentration des fonctions internationales métropolitaines (fonctions stratégiques d'entreprises internationales, R&D, tertiaires et techno-industrielles, équipements métropolitains) au sein du corridor aéroportuaire.
- Il développe des locaux d'activités, pour lesquels il y a une forte demande à l'échelle du Grand Roissy et cible le développement d'activités liées à l'économie présentielle (biens et services produits pour les personnes résidant ou présents sur le territoire).
- Il prévoit un phasage permettant sa bonne commercialisation au regard des capacités d'absorption du marché et des programmes prévus dans le cadre des autres projets du Grand Roissy.
- Au travers du projet EuropaCity, il permet le développement d'un pôle majeur loisirs – culture – commerce qui va permettre de renforcer la visibilité et l'attractivité internationale du Grand Roissy tout en offrant des services urbains à une population très jeune.

Les différentes fonctions ciblées sont :

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

Les nouvelles fonctions implantées sur le site peu en concurrence avec le tissu économique préexistant, mais visent plutôt à le compléter avec des services qui n'existent que peu ou pas actuellement. Le Triangle produira un effet d'entraînement à l'échelle du Grand Roissy par le développement d'une nouvelle centralité économique adossée à une gare du Grand Paris Express et connectée aux autres polarités franciliennes, dont l'aéroport Paris CDG.

EuropaCity également aurait des impacts économiques positifs, injectant selon ses études 2,5 Mds d'€ par an dans l'économie française.

Le projet du Triangle de Gonesse permettra enfin de rallier les différentes polarités économiques du Grand Roissy, entre elles et avec les bassins de population.

Le programme prévisionnel du Quartier d'Affaires (hors EuropaCity) représente environ 1 125 000 m² de surface de plancher répartis de la manière suivante :

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

Programme prévisionnel d'EuropaCity

EuropaCity est le nom donné au projet phare du Triangle de Gonesse. Initié et porté par le groupe Auchan, le concept EuropaCity repose sur la création d'une nouvelle destination nouvelle destination, dotée de programmes de loisirs, d'équipements culturels, de commerces et d'hôtels, inédite par sa forme et sa mixité de fonctions. L'ambition d'EuropaCity est d'accompagner l'évolution des modes de vie, tout en s'inscrivant dans le développement urbain, économique et social du nord-est francilien et en contribuant au rayonnement touristique de l'Île-de-France.

Le degré important de souplesse, de flexibilité et d'adaptabilité du Plan guide a permis d'intégrer pleinement le projet EuropaCity, dans la définition du projet urbain de l'équipe Güller Güller.

EuropaCity est, parmi les projets privés porteurs de création d'activités et d'emplois, « emblématique pour le Grand Paris ». Il est identifié comme grand projet d'aménagement et de développement économique du nord-est francilien. EuropaCity a d'ailleurs obtenu le label Grand Paris.

EuropaCity : des expériences multiples pour tous

Le concept d'EuropaCity repose sur :

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

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

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

Loisirs et Sports :

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

Culture et Événementiel :

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

Commerce et Restauration :

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

Hôtels et Séminaires :

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

Parc et Espaces verts :

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

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

Espaces de services mutualisés :

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

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

Quelques mots sur la concertation publique

Plusieurs moments de concertation se sont déroulés en 2013 pour la première phase de concertation :

- Une réunion publique le 14 juin 2013, présentant les grandes lignes du projet
 - Un atelier « Agriculture » le 21 septembre 2013
 - Un atelier « Déplacement et aménagement urbain » le 26 septembre 2013
 - Un atelier « Développement économique » le 3 octobre 2013
 - Une réunion publique le 11 octobre 2013, revenant sur les échanges des différents ateliers
- Une seconde phase de concertation s'est poursuivie en 2015 :
- Un atelier « Stratégie de Responsabilité Sociale et Environnementale (RSE) » le 9 mars 2015
 - Une réunion publique de clôture de la concertation, le 18 juin 2015

L'ensemble des compléments est disponible sur le site www.litandeleconesse.fr

Quelques mots sur le débat public d'EuropaCity :

En septembre 2013, Alliances & Territoires a saisi, très en amont dans l'élaboration du projet, la Commission nationale du débat public (CNDP) sur l'opportunité d'organiser un débat public associant l'ensemble des parties prenantes locales.

Le 2 octobre 2013, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur le projet : considérant que ce projet, par son ampleur, [...] par sa vaste zone d'attractivité dépassant les limites de l'Île-de-France, [...] par son inscription dans le projet du Grand Paris, revêt un caractère d'intérêt national ; considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants ; considérant que les impacts sur l'environnement, les zones agricoles et l'aménagement du territoire sont significatifs¹.

Le débat public est un moment essentiel de la vie du projet EuropaCity. Grâce aux expressions de toutes les parties prenantes ainsi qu'aux questions soulevées, il « a pour objectif d'enrichir le projet, de le faire évoluer et de l'adapter au mieux au contexte social et environnemental dans lequel il s'inscrit, s'il se réalise² ».

¹ CNDP, extraits de la décision du 2 octobre 2013.

² www.cndp.fr

Les dates et les modalités du débat public d'EuropaCity

- Le débat public sur le projet d'EuropaCity s'est déroulé du **15 mars 2016** au **13 juillet 2016**.
- Le complément du débat public a été publié par la présidente de la CPDP Madame Claude BREVAN le **12 septembre 2016**.
- Le bilan du débat public a été publié par le président de la CNDP Monsieur Christian LEYRIT le **12 septembre 2016**.
- l'annonce de la poursuite du projet EuropaCity a été faite par le maître d'ouvrage le **12 septembre 2016** ; les conditions de la poursuite du projet seront précisées au plus tard le **12 décembre 2016**.

Résumé des modalités du débat public :

- 5 réunions générales
- 3 conférences-débats
- 9 ateliers thématiques
- 10 arrêts du DP-Bus
- 1 visite du site du projet et de son environnement
- 1 site internet dédié, 1 page Facebook et un compte Tweeter
- 1 débat en ligne « Culture et Loisirs »

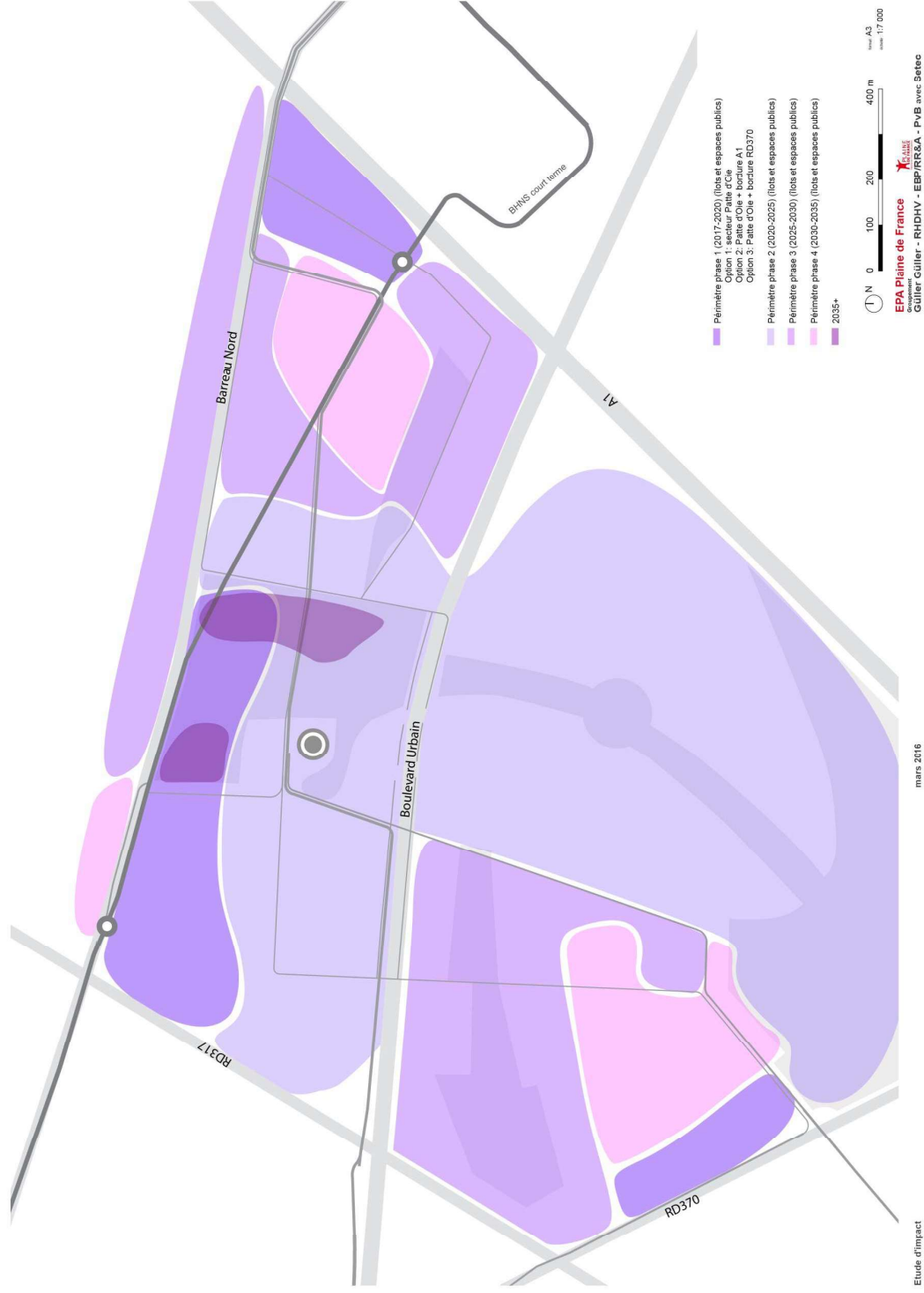
Principales thématiques abordées :

- L'opportunité du projet dans une politique d'aménagement et de développement du territoire national et régional.
- Les questions d'accessibilité : une question majeure pour les uns, largement résolue par le projet de la ligne 17 pour d'autres.
- Les impacts environnementaux du projet.
- Les impacts sur les terres agricoles.
- La dimension culturelle du projet : essentielle pour les uns, objet de scepticisme pour d'autres, méritant d'être précisée dans sa gouvernance pour d'autres encore.
- L'offre de loisirs : une offre dont le principe séduit mais des doutes sur les possibilités d'y accéder pour les habitants du territoire et une crainte de « cannibalisation » pour les opérateurs du secteur des loisirs.
- L'attractivité touristique du projet : une affirmation évidente pour les uns mais objet de doutes sur la capacité du territoire francilien à attirer de nouveaux touristes en grand nombre pour d'autres.
- La spécificité et l'importance de l'offre commerciale.
- Les impacts sociaux et économiques du projet.

- Complément du débat public : <https://europacity.debatpublic.fr/>
- Bilan du débat public : <https://europacity.debatpublic.fr/>

Calendrier et phasage prévisionnel de réalisation de la ZAC

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



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

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

2^{de} phase (2020-2025) : articulée autour de la gare multimodale et du parc, elle accueillera des fonctions davantage tournées vers les activités tertiaires, ainsi que le complexe de commerces et de loisirs d'EuropaCity, qui ouvrira ses portes concomitamment à la mise en service de la gare (2024). Cette phase prévoit l'implantation des cœurs de cible et projets déclencheurs décrits au paragraphe précédent (issu économique). Pour la période allant de 2017 à 2025 (phases 1 et 2), il est envisagé la réalisation de : 250 000 m² de tertiaire, et de locaux d'activités et 740 000 m² dédiés à EuropaCity.

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

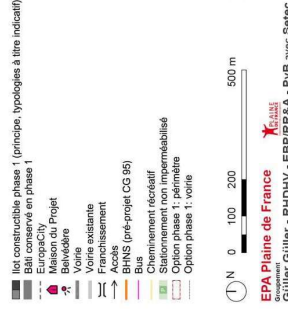
4^{me} phase (2030-2035) : développement du sud-ouest, du nord-ouest du site et des cœurs de quartier et montée en puissance du quartier d'affaires, suite à l'attractivité générée par les nouveaux arrivants.

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



Etude d'impact

novembre 2015



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

Le phasage géographique pourra évoluer au cours du projet. Le phasage de réalisation du Cœur du Triangle sera étroitement lié à celui de la réalisation des infrastructures de transport lourdes.

A ce stade des études, le programme EuropaCity serait développé en une seule opération. Toutefois, dans l'hypothèse où le projet serait phasé, l'équilibre des fonctions serait globalement respecté.

Rappel du calendrier prévisionnel de la ZAC du Triangle de Gonesse

- 2008 - 2011** : Elaboration du plan guide et choix de l'équipe de maîtrise d'œuvre urbaine, l'équipe « Güller Güller - DHV - EBP - PaulvanBeek »
- 2011 - 2013** : Lancement des études opérationnelles et des procédures d'urbanisme
- 2015-2019** : Maîtrise foncière
- 2016** : Création de la ZAC et mise en service du BHNS*
- 2018** : Démarrage des travaux de construction du quartier d'affaires
- 2024** : Mise en service du métro automatique Grand Paris Express
- 2024** : Ouverture d'EuropaCity

Principales étapes de la procédure

(Liste non exhaustive)

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

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

Autres procédures à mettre en œuvre :

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