# Révision du Plan Local d'Urbanisme

## Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

## -Triangle de Gonesse-

Vu pour être annexé à la délibération du Conseil Municipal
du 25 septembre 2017 approuvant la révision du PLU

ville ouverte

GERAU CONSEIL
AGENCE D'ÉTUDES URBAINES

## *Rôle et contenu des Orientations d'Aménagement et de Programmation*

Conformément à l'article L.151-6 du code de l'urbanisme en vigueur au 1er janvier 2016, le PLU comporte des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) établies en cohérence avec le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD).

Conformément à l'article L.151-7, ces orientations peuvent notamment :

- Définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune ;

- Favoriser la mixité fonctionnelle en prévoyant qu'en cas de réalisation d'opérations d'aménagement, de construction ou de réhabilitation un pourcentage de ces opérations est destiné à la réalisation de commerces ;

- Comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants ;

- Porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager ;

- Prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics ;

- Adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports.

En complément, l'article R.151-6 précise que les orientations d'aménagement et de programmation par quartier ou secteur définissent les conditions d'aménagement garantissant la prise en compte des qualités architecturales, urbaines et paysagères des espaces dans la continuité desquels s'inscrit la zone, notamment en entrée de ville. Le périmètre des quartiers ou secteurs auxquels ces orientations sont applicables est délimité dans le ou les documents graphiques du règlement.

Les demandes d'autorisation d'urbanisme s'inscrivent dans un rapport de compatibilité avec les OAP.

## *Préambule*

La ZAC du Triangle de Gonesse porte sur un périmètre de 299 ha situé de part et d'autre du Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP), entre l'autoroute A1 – A3 à l'Est, la RD 317 à l'ouest, la ZAC des Tulipes au sud et le Carré Agricole au nord. Il traduit l'aboutissement de réflexions remontant à plus de 20 ans sur l'opportunité d'un pôle de développement entre les deux aéroports de Roissy-CDG et du Bourget. Les évolutions récentes liées au Grand Paris ont permis de **réaffirmer la position stratégique de ce territoire et sa vocation économique.**

**Ce site bénéficie d'une position stratégique dans le « corridor aéroportuaire »,** situé entre les aéroports de Paris-CDG et Le Bourget. Il participe de la dynamique économique plus large du Grand Roissy, dans lequel il a vocation à ressouder des éléments épars et à jouer un rôle attractif majeur. En effet, le corridor aéroportuaire souffre d'un manque de lisibilité du fait d'entités dispersées : 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. Le Triangle de Gonesse a vocation à incarner ce corridor en reliant ces pôles quasi-isolés en un espace reconfiguré, avec une réelle lisibilité au plan international. Doté de fonction tertiaires internationales et technologiques, il a l'ambition de positionner ce corridor aéroportuaire sur une offre diversifiée et compétitive.

**Pourvoyeur d'emplois et fortement desservi par les transports**, situé à l'interface entre le Val-d'Oise et la Seine-Saint-Denis, ce projet d'urbanisation concilie des enjeux locaux, métropolitains et nationaux. Il représente un moteur pour le développement économique du territoire avec un potentiel à terme d'environ 50 000 emplois, dont environ 11 500 emplois directs en phase d'exploitation d'un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce.

**Sa position géographique est assortie de servitudes aéronautiques** qui limitent la construction de logements et la hauteur de l'ensemble des constructions. Ces contraintes sont prises en compte. Le nouveau quartier se développera selon un modèle de quartier à taille humaine (3-4 niveaux en moyenne), intégré dans la ville.

Le projet d'urbanisation occupe une zone actuellement dévolue à l'agriculture, enclavée entre l'A1 et la RD317et bénéficiant d'une très bonne desserte routière. Son ouverture à l'urbanisation est conditionnée par **l'arrivée d'une infrastructure de transports lourds** : la réalisation de la ligne 17 Nord du Grand Paris Express.

Outre le développement de réseaux de transports en commun, les liens est-ouest, seront également renforcés par 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-sous-Bois et Villepinte. Le Triangle de Gonesse facilitera ainsi l'accès des populations de l'est du Val d'Oise à l'emploi. Il contribuera à stimuler la création de valeur dans les villes voisines et à encourager la requalification des zones existantes.

**La vocation du site, nouveau « quartier d'affaires » est tournée vers l'activité économique tertiaire haut de gamme**, l'accueil de fonctions stratégiques internationales, les activités commerciales et de loisirs notamment avec un programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce. 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, de commerces, d'hôtels et de résidences temporaires sont ainsi intégrés à la réflexion. Le site disposera d'une centralité urbaine forte et d'espaces dont la qualité et la diversité des usages (ludiques, récréatifs, culturels) favoriseront la vie urbaine.

**Le programme prévisionnel** des constructions de la ZAC représente un total de 1 885 000 m². Il se décompose en :

- 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 ;
- 760 000 m² d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme.

**Il s'agit dans l'ensemble d'un projet ambitieux non seulement par ses dimensions et ses objectifs, mais aussi par le parti urbain et paysager retenu.**

**Le choix d'un parti urbain concentré et dense**, à l'instar d'une ville traditionnelle, au regard des enjeux climatiques et de rareté des ressources, **permet de préserver une zone agricole d'un seul tenant de 400 ha** au nord qui reste dévolue aux activités agricoles. Une « lisière agricole » d'environ 23 ha intégrée à la ZAC du Triangle de Gonesse et faisant partie du « Carré Agricole » de 400 ha est pensée comme une articulation entre les deux secteurs pouvant accueillir des fonctionnalités de transition, d'ouverture sur l'activité agricole. La lisière est aussi surtout pensée comme un « parc agricole » qui amorce la diversification de la fonction agricole à terme, et contribue à la préservation de cette fonction économique sur le territoire.

**La pérennisation de l'agriculture** est l'un des fondements du projet et participe de l'équilibre de l'aménagement du Triangle de Gonesse. 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. Des aménagements spécifiques destinés à améliorer le fonctionnement et l'accessibilité des exploitations agricoles sont également prévus.

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

La compacité du quartier permet également **d'optimiser la desserte par les transports en commun** qui convergeront vers la principale centralité du quartier, son pôle multimodal. Elle favorise le développement des **modes actifs** par l'aménagement d'itinéraires adaptés. Les

usagers du site seront fortement incités à prendre les transports en commun de manière à décharger les infrastructures routières, et le projet prévoit en cela une trame de voies et de cheminements piétons très incitative, rapprochée des points de transports et permettant des trajets courts et directs.

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

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

Une continuité paysagère et de grandes ouvertures irriguent le site du nord au sud, avec des ramifications d'est en ouest par endroits. **Ainsi le Triangle de Gonesse s'intègre dans une trame verte renforcée** mettant en relation les Parcs de la Poudrerie, du Sausset, les Buttes des Tulipes, la Patte d'Oie, le Parc de La Courneuve et les espaces agricoles du nord francilien.

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

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

Ainsi, le projet urbain compact repose sur **des principes de développement durable**, clairement affirmés dans la stratégie de développement durable de la ZAC. A la croisée des deux mondes, agricole et urbain, le projet du Triangle de Gonesse, cherchant à concilier un programme mixte de bureaux et de loisirs et son contexte agricole, porte l'ambition d'exemplarité environnementale.

A travers cette stratégie, 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.

Cette stratégie se décline en quatre axes :

1. **Axe 1 : L'excellence environnementale comme atout pour la résilience du territoire**, par un haut niveau d'exigence en matière de sobriété énergétique, de recyclage des déchets produits et de préservation de la ressource en eau et de la biodiversité, avec des objectifs chiffrés (par exemple, 70 % des besoins en énergies du quartier couverts par des énergies renouvelables ou de récupération, diminution de déchets de chantier de 40 %, valorisés à hauteur de 70 % minimum, diminution des consommations d'eau potable de 40 %). L'objectif est de répondre aux défis de l'après Kyoto, de converger vers une plus grande autonomie de fonctionnement, à l'instar de l'économie circulaire.
2. **Axe 2 : Un quartier d'affaires d'envergure internationale en prise avec le territoire et ses espaces agricoles,** en développant de nouvelles relations ville-campagne par la valorisation du caractère agricole du site, en participant au développement économique et social du territoire, notamment à travers la formation et l'emploi des jeunes ;
3. **Axe 3 : De nouvelles manières de travailler, de se déplacer**, en aménageant un quartier agréable à vivre pour tous et à toutes heures, grâce à une offre de services variés et innovants et une offre de mobilités, complémentaire des transports collectifs (GPE et BHNS) ;
4. **Axe 4 : La garantie d'un environnement de vie, de travail et de loisirs agréable**, en concevant des lieux et des espaces vecteurs d'une ambiance urbaine et en garantissant une gestion optimisée des nuisances et des risques, au travers d'une définition étendue du confort (ambiances lumineuses, sonores, olfactives et climatiques).

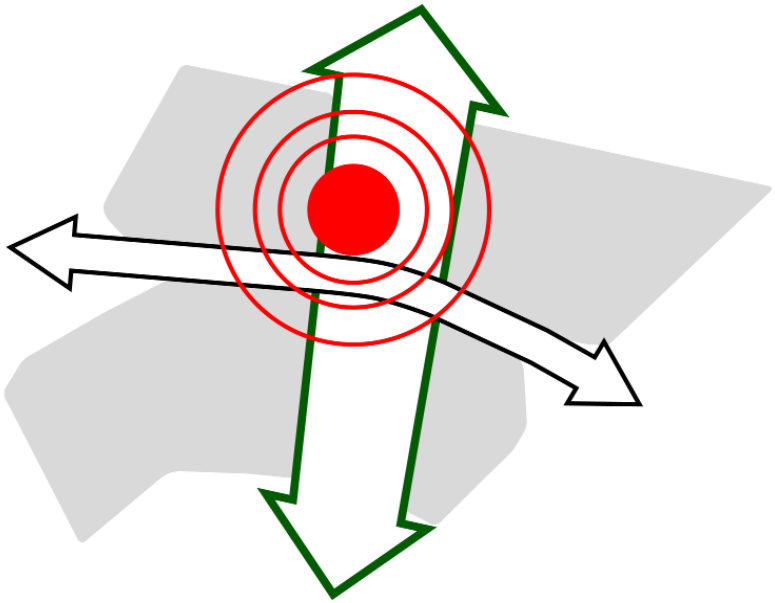
## *Partie 1 : les grands principes d'aménagement du secteur*

### *Un principe général de compacité*

Le projet de ZAC se concentre sur un périmètre d'environ 300 hectares développant une compacité propre à préserver les espaces agricoles situés au nord. Le Carré Agricole désigne donc les 400 hectares à vocation agricole conservés dans la partie nord du Triangle de Gonesse, 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 pose le principe d'une limite pérenne à l'urbanisation.

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

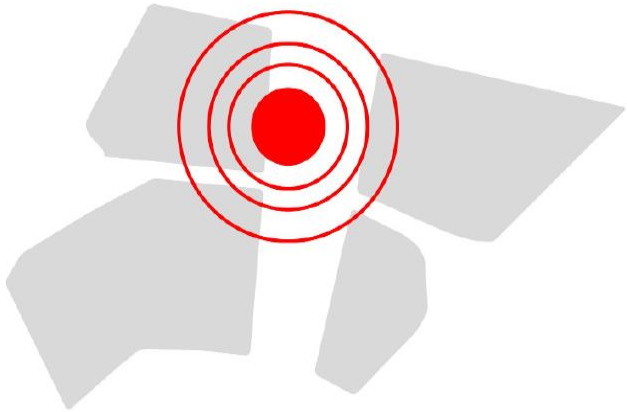
- le pôle gare ;
- le Boulevard Intercommunal du Parisis requalifié en « boulevard urbain » ;
- la continuité paysagère nord-sud



### *Le pôle gare*

La gare est le pivot de l'aménagement urbain de la ZAC du Triangle de Gonesse et le pôle multimodal de transport du quartier. La ligne 17 du Grand Paris Express (GPE), les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), les bus locaux et régionaux et le lien ferré RER D-RER B pourront s'y connecter.

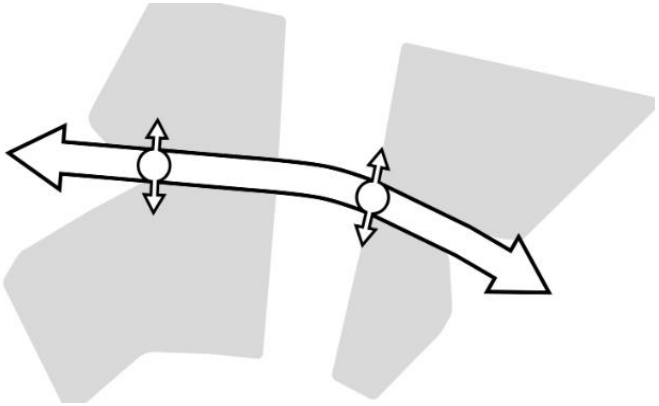
Les transports en communs sont rendus visibles et facilement accessibles. L'espace public est libéré du trafic automobile et accueille une offre importante de services et de commerces. Le pôle gare est un lieu vivant et animé.



### *Le Boulevard Intercommunal du Parisis requalifié en boulevard urbain*

Le Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) requalifié en « boulevard urbain » est un axe structurant majeur de la ZAC du Triangle de Gonesse et correspond à l'actuel axe routier.

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.



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

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

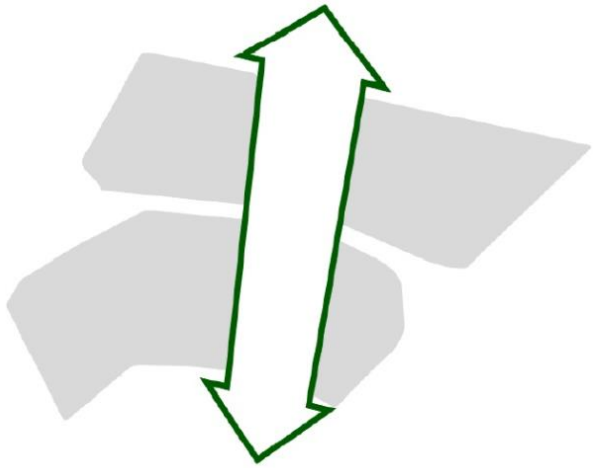
### *La continuité paysagère nord-sud*

La continuité paysagère nord-sud est l'espace emblématique du projet d'aménagement de la ZAC du Triangle de Gonesse. Elle constitue une véritable centralité accessible au public, en garantissant la perméabilité et l'ouverture du quartier sur le paysage et en établissant les liaisons avec les parcs périurbains environnants.

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. Elle est envisagée à la fois comme un lieu calme au sein de l'environnement aéroportuaire de transit, et comme un lieu de rencontres et de sociabilités.

La continuité paysagère nord-sud, de par son emplacement, constitue par ailleurs le vallon principal du Triangle de Gonesse et assure de ce fait pour partie la fonction de gestion des eaux de pluies.

La continuité paysagère nord-sud, dans sa partie sud, pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité).



## *Principes génériques :*

**Des terrasses offrant des vues / valoriser la 5ème façade**

Le projet souhaite créer une « 5ème façade », au travers d'un aménagement spécifique des toits-terrasses, tenant compte des contraintes aéroportuaires de hauteur, avec des plateaux de bureaux et des terrasses offrant des vues vers Paris, la lisière agricole ou le Carré Agricole 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, etc.), le confort acoustique (isolation acoustique, etc.) pourront être intégrés à l'utilisation des toitures.

**Macro-îlots ouverts / rendre poreux et ouverts les îlots privés**

**Orienté sur la rue et directement accessible**

Pour le secteur 1AUtdg1, l'implantation des nouveaux bâtiments devra présenter un alignement de façade sur rue, sans rue intérieure dans les îlots ni espaces semi privés clôturés. L'accès direct aux bâtiments se fera depuis les espaces publics extérieurs.
L'alignement sur rue implique la constitution d'un espace central extérieur. Ces espaces devront être concentrés et partagés à l'échelle du quartier urbain, offrant une véritable porosité grâce à de multiples cheminements traversants en évitant des bâtiments démesurés.

Pour le secteur 1AUtdg2, le long de la continuité paysagère nord-sud, les formes urbaines devront faire l'objet d'un traitement qualitatif sur les espaces verts et ouverts. Elles participeront au renforcement des qualités paysagères du site. Les espaces de stationnement, les zones de service ou encore les espaces engazonnés inutiles ne pourront être implantés sur ces façades urbaines. Les façades les plus représentatives seront orientées sur la continuité paysagère structurante nord-sud privilégiant une forte différenciation architecturale.

**Mutualisation des services et gestion des pieds d'immeubles / animer le quartier**

Le projet doit privilégier le développement de la notion de services partagés aux entreprises, comme les centres d'affaires, les salles de réunions, les équipements technologiques, de reprographie, mais aussi les services de mobilité (covoiturage, etc.) permettant, outre la création de pôles de services à des emplacements stratégiques du projet, d'animer les pieds d'immeubles et les espaces publics urbains adjacents. Une attention particulière sera portée afin d'assurer la complémentarité des pôles de proximité du quartier d'affaires avec le programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce.

**Mutualisation du stationnement et solutions évolutives / gérer le stationnement**

Le projet ambitionne la mise en place d'une stratégie de stationnement globale et évolutive dès le commencement du développement (quantité et qualité de l'offre).
Les objectifs visent une diminution de la place de la voiture dans l'environnement urbain (réduction de l'offre) et la priorisation des modes durables de déplacement à l'intérieur du plan d'aménagement ainsi que dans le secteur (réduction du besoin).
Cette diminution de la place de la voiture passe par un regroupement des places de stationnement sous forme de parkings mutualisés pour plusieurs bâtiments proches, générateurs de besoins en stationnement.

Pour le secteur 1AUtdg1, les dispositions pour le stationnement des véhicules motorisés et des vélos figurent dans le règlement.

Pour le secteur 1AUtdg2, toutes activités confondues, 13 000 places pour véhicules particuliers pourront être réalisées (véhicules légers des visiteurs et employés) ainsi que 300 places bus et 2 000 places pour modes actifs.

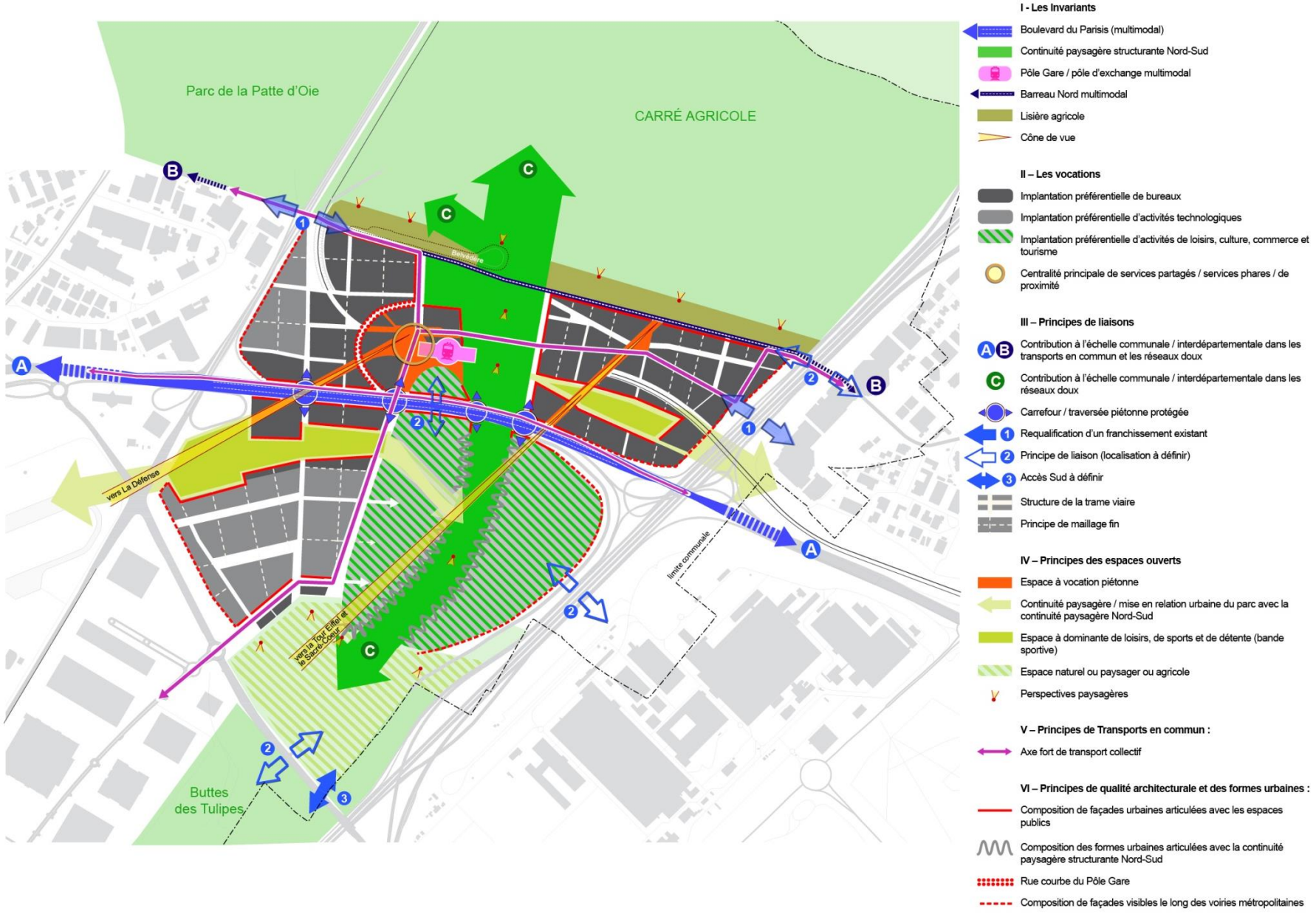
**Une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert / rendre visible la gestion des eaux pluviales**

La gestion des eaux pluviales détermine le terrassement intérieur de l'opération. Il prévoit, pour faciliter la gestion des eaux pluviales, un système asséché : les aménagements urbains et paysagers seront dimensionnés pour gérer les pluies à occurrence exceptionnelle jusqu'à une période de retour de 50 ans. Dès lors, les bassins réalisés seront des éléments conçus pour les eaux cinquantennales et verts (pelouses). Les parcs permettront d'assurer pour partie la gestion des eaux pluviales.

La gestion des eaux pluviales du quartier d'affaires sera assurée en dehors de l'emprise foncière du programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce.

Les aménagements paysagers devront respecter les prescriptions et contraintes liées à la proximité des aéroports.

## *Partie 2 : le schéma d'aménagement*



# I. Les invariants

## Boulevard du Parisis (multimodal)

L'actuel Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) sera transformé en une vaste avenue urbaine traversant d'est en ouest le quartier du Triangle de Gonesse. Le futur Boulevard Intercommunal du Parisis sera partagé en plusieurs voies de circulation dédiées à chaque mode de déplacement : voiture, bus, vélo, piéton et autres modes actifs.
La vitesse sera réduite (50 km/h) sur le tronçon central. L'avenue requalifiée assurera une fonction de desserte du quartier tout en continuant à accueillir une partie du trafic de transit est-ouest.
L'ambition du projet vise à créer, au cœur de la vie du quartier, un axe principal aux larges trottoirs bordés d'arbres, qui desserve le pôle gare et propose de nombreux commerces et restaurants en terrasse. Le BIP requalifié constituera une adresse principale dans le quartier.
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.

## Continuité paysagère structurante nord-sud

Il s'agit de la colonne vertébrale végétale du projet, assurant une continuité entre le nord et le sud, reliant le Carré Agricole au nord au parc sud et aux buttes des Tulipes.
La continuité paysagère est structurée en plusieurs secteurs dans sa longueur. Elle intègre une dimension agricole dans la continuité de la lisière et permet très ponctuellement la réalisation de constructions. Dans la partie située au sud du BIP, il pourra s'agir de constructions éphémères et/ou de type kiosques et/ou de structure de loisirs (rollercoaster, etc.) et/ou culturels (type « Folie » du Parc de la Villette, constructions ludiques, etc.).

Le parc créatif, situé au nord du BIP, bordé par des voiries structurantes nord-sud, offre de multiples cheminements pour les circulations douces. Dans sa partie sud, la continuité paysagère pourra être réalisée pour partie en toitures (végétalisation, accessibilité). Un parc au sud assurera notamment la gestion des eaux pluviales et des déblais-remblais.
Ce réseau sera un élément d'identité de la continuité paysagère et de l'ensemble du Triangle de Gonesse. Il permettra - à l'échelle territoriale - la mise en système des espaces verts et des parcs périurbains voisins ainsi que la réalisation d'un réseau cyclable intercommunal et régional.
La continuité paysagère nord-sud sera d'une largeur suffisante et majoritairement en pleine terre pour assurer une continuité structurante à son échelle (physique, topographique et visuelle). Les différents secteurs de la continuité paysagère permettront d'assurer une partie de la gestion des eaux pluviales.

## Pôle gare / pôle d'échange multimodal

La gare du Triangle de Gonesse sera la principale porte d'entrée du quartier.
L'ambition de concentrer des fonctions techno-tertiaires haut de gamme sur ce site est notamment conditionnée à la desserte par un réseau structurant de transports collectifs (métro automatique du Grand Paris Express), desservant ce nouveau quartier de manière efficace, confortable, moderne et durable à travers l'aménagement d'une gare urbaine, correspondant aux ambitions de la Société du Grand Paris 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 :

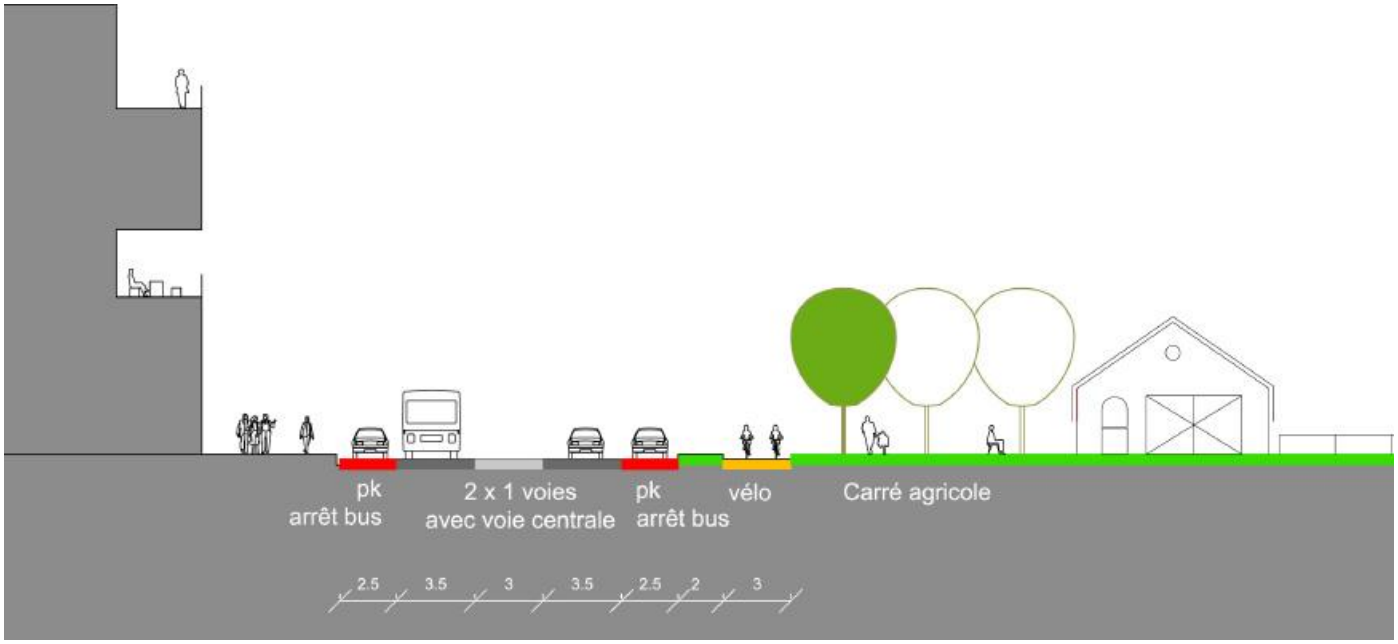
- une ambiance agréable, un haut niveau de confort pour les voyageurs ;
- de multiples sorties, judicieusement positionnées sur les quais et sur les parvis du Triangle ;
- un parvis public généreux desservant les opérations majeures, les halls d'accueil des entreprises phares et des services au public.

L'objectif est d'intégrer le pôle gare au cœur de la vie du projet urbain lui donnant les qualités d'une « gare urbaine ». L'intermodalité doit se gérer autour de l'accès central, visible depuis l'espace public. Elle mêlera transports en commun (ferrés et routiers), véhicules personnels avec la mise en place d'un éventuel parking relais souterrain et modes doux avec l'installation de parkings vélos aux endroits stratégiques.

La gare est intégrée dans la topographie et permet une scénographie des trains.

## Barreau nord multimodal

Le barreau nord doit constituer une limite à l'urbanisation, en vue de préserver l'activité agricole au nord de l'opération.
Il s'agit de constituer une lisière franche entre le projet urbain et la plaine agricole et de répondre ainsi aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'un front urbain. Les façades de ce front urbain participeront à la qualité des espaces publics.
Les alignements d'arbres existants ainsi que le belvédère seront préservés et viendront compléter l'aménagement de l'espace public mutualisé des piétons et des cycles.




## Lisière agricole

L'objectif de la lisière est d'assurer la diversification de la fonction agricole : elle doit assurer un rôle productif par l'exploitation des terres agricoles proches. L'installation d'une ferme, accessible aux populations avoisinantes et aux employés du nouveau quartier, est prévue. La ferme du Triangle est un lieu de production agricole et de vente directe, de formation, d'événementiel, etc.

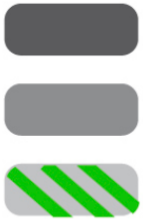
La lisière agricole doit ainsi assurer la transition entre des espaces agricoles pérennisés et le projet urbain matérialisé par un front bâti. Cette lisière est un espace aménagé à la fois pour des raisons de qualité d'espace public et de cadre de vie mais également afin de recréer une

bande paysagère et végétale à même de supporter l'installation d'une biodiversité locale. L'aménagement de zones favorables au Cochevis huppé, à la Mante religieuse et au Lézard des murailles, en compensation aux atteintes du projet vis-à-vis de ces espèces animales pourrait notamment guider la réalisation des aménagements.
Cette lisière agricole permet également de garantir une bonne accessibilité de l'espace agricole.
La lisière agricole permet de répondre aux prescriptions du SDRIF sur le maintien d'une continuité écologique est-ouest.

Cône de vue

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.
Les cônes de vue vers La Défense et vers le Sacré Cœur et la Tour Eiffel sont valorisés depuis le pôle gare et les diagonales et inscrivent l'usager dans une plus grande échelle.
Les hauteurs des constructions situées dans les perspectives paysagères et les cônes de vue ne peuvent être telles qu'elles entravent les vues.

## II. Les vocations



Implantation préférentielle de bureaux

Implantation préférentielle d'activités technologiques

Implantation préférentielle d'activités de loisirs, de culture, de commerce et tourisme

L'implantation des fonctions urbaines au sein du projet obéira notamment à un principe de positionnement face à l'accessibilité du site en transports en commun. Le pôle tertiaire se regroupe principalement autour de la nouvelle gare alors que les fonctions d'activités sont préférentiellement placées à l'ouest, dans le prolongement de la zone d'activités de Gonesse. Le programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme s'articule autour de la continuité paysagère au sud du BIP et est directement connecté au pôle gare du Triangle de Gonesse.

Centralité principale de services partagés / services phares / de proximité

L'objectif est de 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 des transports en commun, le pôle gare, le BIP, les axes diagonaux, etc. Il s'agit d'encourager des horaires d'ouverture étendus pour souligner le caractère urbain. Ces lieux associent les fonctions de mobilité, de services, accueillent les rez-de-chaussée animés, et sont des lieux de rencontre, et de sociabilité.

La centralité principale se trouve autour du pôle gare.

Le projet doit privilégier le développement de la notion de services partagés aux entreprises, comme des centres d'affaires, salles de réunions, équipements technologiques, reprographie, mais aussi les services de mobilité (covoiturage, etc.).

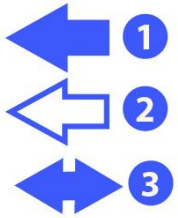
## III. Principes de liaisons

Contribution à l'échelle communale / interdépartementale dans les transports en commun et les réseaux doux

La mise en place de circulations douces en accompagnement des principaux axes de circulation dépassant l'échelle du projet permet de contribuer à la mise en place d'un maillage communal, intercommunal et départemental. Les liaisons est-ouest passent sur le BIP et le barreau nord, tandis que la continuité paysagère permet d'assurer une liaison nord-sud. Le projet accompagne ces aménagements des nouveaux franchissements décrits ci-dessous.

Carrefour / traversée piétonne protégée

L'objectif est d'installer de véritables carrefours à niveau sur les deux principaux axes nord-sud et au centre (transports publics), afin de créer une porte d'entrée au quartier desservant les parties nord et sud de l'opération et permettant la traversée facile de cet axe structurant.
Ces carrefours devront être franchissables par les véhicules particuliers, les transports en commun, les piétons et les bicyclettes.




Requalification d'un franchissement existant

Principe de liaison (localisation à définir)

Accès Sud à définir

Pour le programme majeur à vocation de loisirs, culture, tourisme et commerce, les constructions en surplomb des voies et emprises publiques sont envisageables à condition qu'elles n'entravent pas le bon fonctionnement des espaces publics. Leurs dimensions et traitements doivent

être de nature à préserver la qualité des espaces publics (éclairage naturels suffisants aux niveaux inférieurs, etc.) et éviter l'effet tunnel créé par d'éventuels franchissements.

## Structure de la trame viaire

Pour le secteur 1AUtdg1, le plan d'aménagement du quartier d'affaires s'appuie sur une grille orthogonale. Elle est le point de départ du plan masse. Le boulevard du Parisis donne l'axe 1er de la trame urbaine. Les trois axes majeurs nord-sud sont accessibles par les carrefours à niveau du boulevard urbain.

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 est-ouest (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.
Pour donner au quartier une intimité et une urbanité (contrairement aux parcs d'affaires classiques), les axes est-ouest sont déformés pour fermer les vues et redonner une échelle humaine à l'îlot. Les façades forment l'espace urbain de ces rues.
Afin de renforcer les liens est-ouest, les rues sont fortement plantées en opposition aux rues nord-sud.

La distorsion des axes est-ouest contraste avec l'effet d'ouverture des axes (voies, traversées piétonnes, servitudes) nord-sud. Ces derniers garantissent des lignes de vue vers le Carré Agricole et Paris, et assurent une excellente desserte aux îlots.

Pour le secteur 1AUtdg2, la façade ouest du projet devra assurer la porosité urbaine par des continuités de la maille viaire. Les formes urbaines et architecturales ouvertes seront privilégiées.

## Principe de maillage fin

Pour le secteur 1AUtdg1, 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.
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. Ils sont complétés par une maille piétonne d'environ 100 x100 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 distingueront suivant les modes de mobilité (individuel, transport en commun, circulation douce

Pour le secteur 1AUtdg2, la façade ouest du projet devra assurer la porosité urbaine par des continuités de la maille viaire. Les formes urbaines et architecturales ouvertes seront privilégiées.

## IV. Principes des espaces ouverts

### Espace à vocation piétonne

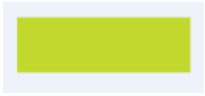
Le projet vise à offrir un réseau de circulations douces confortables grâce à une trame de rues et de cheminements pour les piétons et cyclistes.
La place de la gare est au cœur du projet et forme la porte d'entrée du quartier. Elle est l'espace public principal apaisé (espace piéton), dense en ce qui concerne sa vitalité urbaine et hautement qualitatif. 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.

Les Diagonales, lieux de rencontre et de sociabilité, complètent la trame urbaine. Supports importants de la gestion des eaux, elles offrent un espace public de qualité.



### Continuité paysagère / mise en relation urbaine du parc avec la continuité paysagère nord-sud

La continuité paysagère participe au principe de continuité est-ouest, croisant la continuité paysagère structurante nord-sud.



### Espace à dominante de loisirs, de sports et de détente (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 projet urbain 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 le parc au nord du BIP, qui participe à la qualité urbaine du projet, la Bande sportive fournit une zone attractive et dynamique au quartier d'affaires. Elle ajoute de la qualité aux environnements de travail, avec une programmation d'équipements sportifs, récréatifs et d'activités sociales collectives.

### Espace naturel, paysager ou agricole

Le Parc Sud, faisant partie de la continuité paysagère structurante nord-sud, fait le lien entre le projet urbain et les Buttes des Tulipes. Il sera ouvert à une utilisation agricole éventuelle, privilégiant des modes d'exploitation de type maraîchage ou développant des techniques répondant aux contraintes de l'agriculture urbaine. Cette utilisation offrira une mixité des usages et des paysages au sein de cet espace vert. Il joue un rôle clef en tant qu'espace de rétention dans la gestion des eaux pluviales. Il pourrait être affecté au principe de compensation en réponse à la présence d'une zone humide dans le projet.

### Perspectives paysagères

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 vues sur Paris sont valorisées à travers des perspectives qui soulignent le désir d'ouverture sur l'extérieur et assurent par ailleurs la perméabilité visuelle nord-sud.
La continuité paysagère nord-sud, les différents belvédères topographiques ainsi que les axes nord-sud de la trame urbaine sont essentiels pour maintenir cet atout unique.

## V. Principes de transports en commun

### Axe fort de transport collectif

Les axes forts d'accueil du transport collectif sont positionnés pour favoriser l'intermodalité et une excellente desserte des quartiers. La quasi-totalité du développement urbain se situe dans une zone où l'accès aux transports en commun est facilité : à moins de 500 m de la gare du Triangle, ou à moins de 300 m d'un arrêt de BHNS.

## VI. Principes de qualité architecturales et des formes urbaines

## Composition des façades urbaines articulées avec les espaces publics

Les façades urbaines devront participer au renforcement des qualités paysagères du site. La création d'un front urbain en alignement des espaces publics est à privilégier. L'implantation du bâti en retrait pourra être tolérée sous réserve de la création d'un espace qualitatif (exemple : espace d'agrément permettant l'animation de l'espace public, espace dédié aux usagers, etc.). Les espaces de stationnement, les zones de service ou encore les espaces engazonnés inutiles ne pourront être implantés sur ces façades urbaines.
Les façades les plus représentatives seront orientées sur le boulevard urbain du BIP, la continuité paysagère nord-sud, le parc sud, les parcs sportifs ainsi que le Carré Agricole, privilégiant une forte différenciation architecturale.

## Composition des formes urbaines articulées avec la continuité paysagère structurante Nord-Sud

Le long de la continuité paysagère nord-sud, les formes urbaines devront faire l'objet d'un traitement qualitatif sur les espaces verts et ouverts. Elles participeront au renforcement des qualités paysagères du site. Les espaces de stationnement, les zones de service ou encore les espaces engazonnés inutiles ne pourront être implantés sur ces façades urbaines. Les façades les plus représentatives seront orientées sur la continuité paysagère structurante nord-sud privilégiant une forte différenciation architecturale.

## Rue courbe du pôle gare

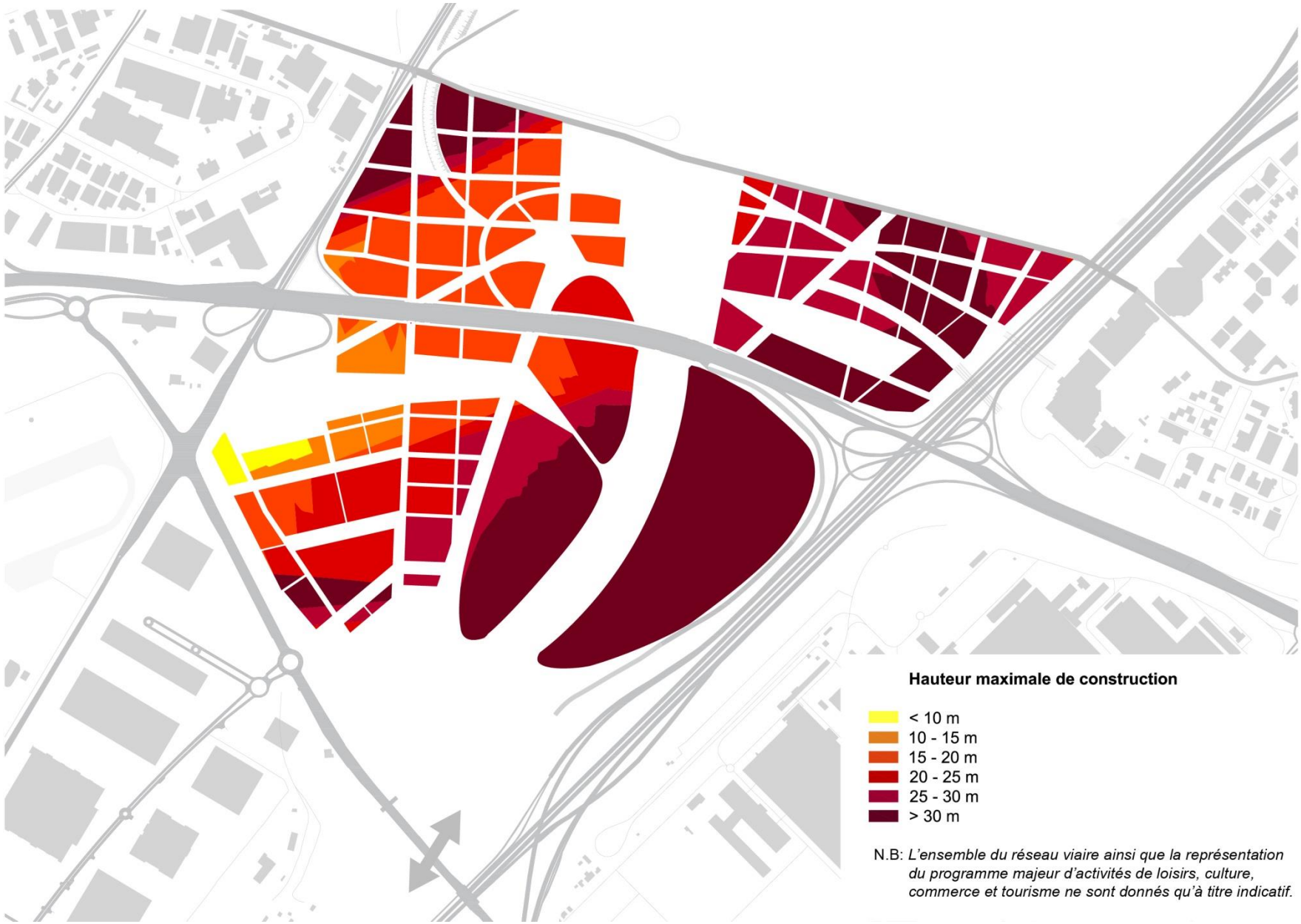
Une rue courbe, délimitant le pôle gare, permet d'identifier celui-ci et de le mettre en scène : le quartier de la gare est un espace dynamique, apaisé du trafic motorisé et dédié prioritairement aux piétons, aux transports en commun et aux modes doux. Cet élément de transition courbe crée aussi un effet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

## Composition des façades visibles le long des voiries métropolitaines

Le parti d'aménagement prévoit une grande qualité urbaine et architecturale répondant aux enjeux métropolitains et internationaux du Triangle de Gonesse, notamment à proximité des voiries métropolitaines, en front de rue et dans l'épaisseur urbaine des axes.
Le long du BIP réaménagé, l'architecture se veut variée, innovante et compacte et la qualité urbaine se veut dense et structurante. Le bâti s'organise à l'alignement et propose des rez-de-chaussée animés (services, commerces, hôtels, services aux entreprises, etc.). La diminution des nuisances sonores notamment dans les cœurs d'îlots et les espaces publics pourra être assurée par une disposition du bâti en quinconce.

Le long de l'autoroute A1/A3 et sur le secteur situé au nord du BIP, le bâti s'organise le long de l'axe autoroutier et permet une porosité sur l'épaisseur urbaine du quartier. La diminution des nuisances sonores notamment dans les quartiers internes et les espaces publics pourra être assurée par la création de « socles » pour les îlots (parkings talus végétalisés, etc.). Sur le secteur 1AUtdg2 situé au sud du BIP, la création d'un front bâti pourra permettre la diminution des nuisances sonores.
Le long de la RD317, les constructions créent un front bâti bordé, sur la partie nord du BIP, d'un maillage végétal. Ces aménagement et formes urbaines pourront permettre la diminution des nuisances sonores notamment dans les quartiers internes et les espaces publics.
Le long de la RD370, les constructions créent un front bâti qui pourra permettre la diminution des nuisances sonores notamment dans les quartiers internes et les espaces publics.

## *Partie 3 : le plan des hauteurs maximales*



*Rappel : le plan des hauteurs présenté précédemment est applicable sous réserve de l'approbation du nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget qui encadrent les hauteurs maximales des constructions.*

*L'ensemble du réseau viaire ainsi que la représentation du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme ne sont donnés qu'à titre indicatif.*

**La hauteur maximale des constructions est fixée graphiquement (cf. plan ci-dessus).**

## Principes généraux

La ZAC du Triangle de Gonesse, par sa situation géographique et la topographie du site, bénéficie de vues vers la métropole parisienne et la plaine agricole qui l'inscrivent dans le territoire et lui confèrent une identité propre. Le projet d'aménagement tient compte de la topographie naturelle du site qui montre un dénivellement important entre les limites nord et sud de la ZAC. Cette disposition naturelle permet la création de vues remarquables vers Paris, la lisière agricole ou le Carré Agricole par un principe de « ville terrasse » proposant l'aménagement d'espaces de détente, de rencontre et de loisirs sur les toitures et par l'épannelage des bâtiments.

Le plan des hauteurs maximales des constructions du projet est la résultante du plan topographique (le socle) et du plan de dégagement aéroportuaire du nouveau Plan de Servitudes Aéonautiques du Bourget (le plafond).

## Hauteurs maximales des constructions pour les secteurs renseignés graphiquement

**< 10 m** Hauteur des constructions inférieure à 10 mètres

La hauteur maximale des constructions est inférieure à 10 mètres.

**10 - 15 m** Hauteur des constructions comprise entre 10 et 15 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 10 et 15 mètres.

**15 - 20 m** Hauteur des constructions comprise entre 15 et 20 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 15 et 20 mètres.

**20 - 25 m** Hauteur des constructions comprise entre 20 et 25 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 20 et 25 mètres.

**25 - 30 m** Hauteur des constructions comprise entre 25 et 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est comprise entre 25 et 30 mètres.

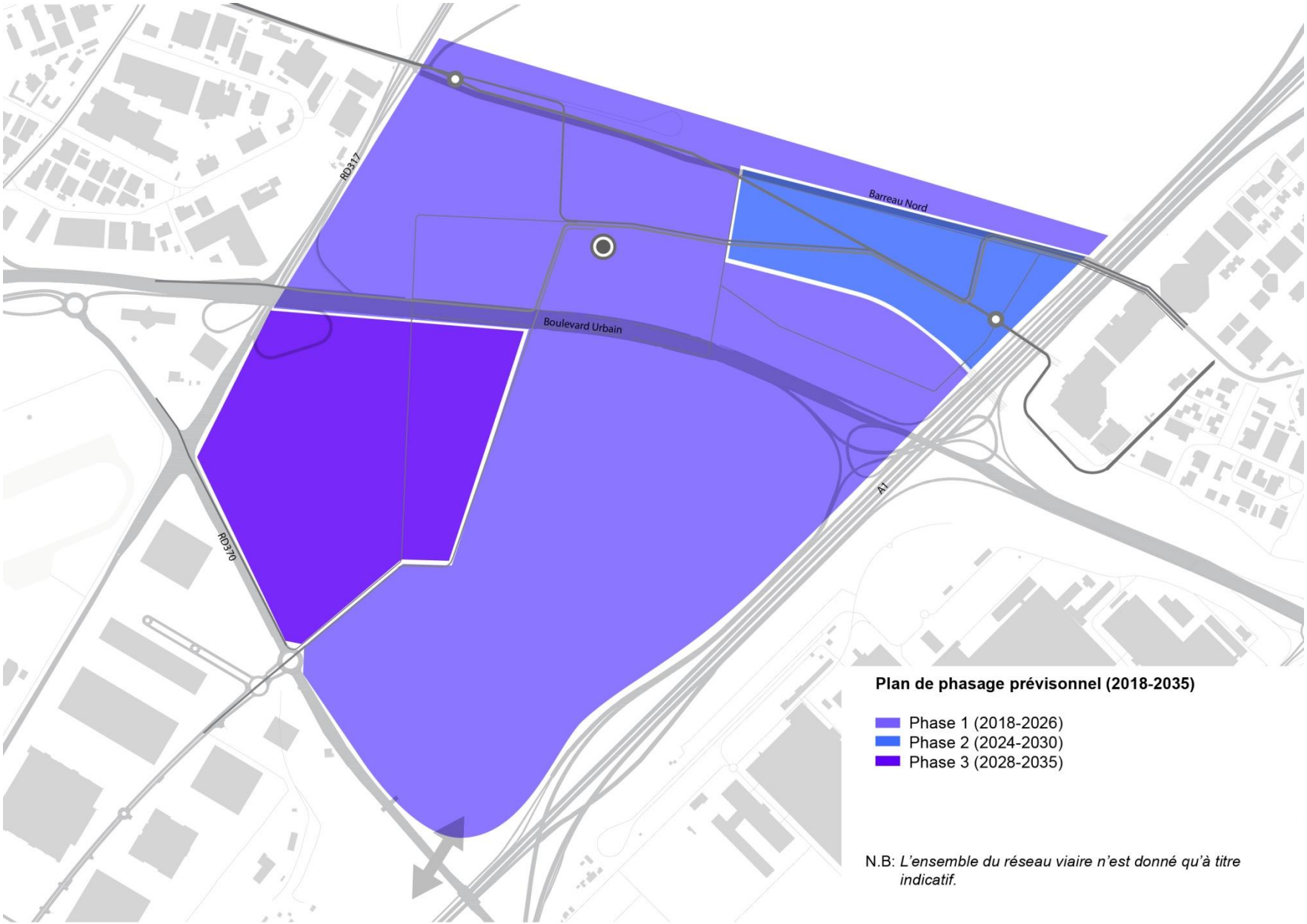
**> 30 m** Hauteur des constructions supérieure à 30 mètres

La hauteur maximale des constructions est supérieure à 30 mètres, dans la limite des hauteurs maximales des constructions encadrées par le nouveau Plan de Servitudes Aéronautiques du Bourget et sous réserve de son approbation.

## Hauteurs maximales des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère nord-sud

La hauteur des constructions pouvant être réalisées très ponctuellement dans la continuité paysagère structurante nord-sud devra tenir compte des perspectives paysagères. Hors constructions avoisinant la gare, la hauteur maximale est fixée à 25 mètres.

## *Partie 4 : le phasage prévisionnel*



*Rappel : l'ensemble du réseau viaire est donné à titre indicatif.*

### Phase 1 (2018-2026)

Adossée aux infrastructures de transport existantes (BIP, RD317, BHNS), la première phase d'aménagement se déploie autour de la gare multimodale et assoit son développement sur la mise en service de la ligne 17 du Grand Paris Express. Elle comprend une programmation diversifiée dans le quartier d'affaires (bureaux, activités, services et équipements) et le développement du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme au sud du Boulevard Interurbain du Parisis (BIP). Elle intègre également l'aménagement d'espaces publics à vocation paysagère, écologique et hydraulique majeurs (parc central, parc sportif, parc des tulipes au sud), ainsi que l'intégralité de la lisière agricole (environ 23 ha), interface agricole entre le quartier d'affaires et le Carré agricole de 400 ha. Le BIP sera également requalifié en boulevard urbain.

### Phase 2 (2024-2030)

L'aménagement se poursuit au nord-est, à proximité de la gare et dans la continuité du développement de la phase 1. L'attractivité nouvelle générée par l'arrivée du métro et le développement du quartier, permettra l'implantation de programmes tertiaires dans cette seconde phase (bureaux, services et équipements), qui pourront tirer profit de la vitrine le long de l'autoroute A1 et de la qualité de vie et d'usage de la lisière agricole au nord.

### Phase 3 (2028-2035)

La dernière phase d'aménagement se développe dans le prolongement ouest du programme majeur d'activités de loisirs, culture, commerce et tourisme et en vitrine du BIP requalifié. La programmation mixte (activités et bureaux) se développera en lien avec les zones d'activités existantes au sud, le long de la RD 370, et permettra de traiter l'entrée de ville sud de Gonesse.