



Révision du Plan Local d'Urbanisme

**Chapitre particulier du rapport de présentation concernant
l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme (entrée de ville)**

- Secteur du projet urbain du Triangle de Gonesse -

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

Préambule	5
Objet de l'étude.....	5
Exposé des contraintes de constructibilité relatives aux entrées de ville	5
<i>Les articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'urbanisme</i>	5
<i>Quelles infrastructures concernées ?</i>	6
<i>Conséquences pour le Triangle de Gonesse</i>	7
<i>Le PLU de 2006 serait obsolète sur certaines dispositions</i>	7
Analyse des tronçons routiers concernées par l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme	10
Route Départementale 317.....	10
<i>Nuisances sonores</i>	10
<i>Sécurité des déplacements</i>	11
<i>Qualité architecturale</i>	12
<i>Qualité de l'urbanisme et des paysages</i>	12
Route départementale 170	14
<i>Nuisances sonores</i>	14
<i>Sécurité des déplacements</i>	14
<i>Qualité architecturale</i>	15
<i>Qualité de l'urbanisme et des paysages</i>	15
Autoroute A1/A3	17
<i>Nuisances sonores</i>	17
<i>Sécurité des déplacements</i>	17

<i>Qualité architecturale</i>	18
<i>Qualité de l'urbanisme et des paysages</i>	18
Route départementale 370	20
<i>Nuisances sonores</i>	20
<i>Sécurité des déplacements</i>	21
<i>Qualité architecturale</i>	22
<i>Qualité de l'urbanisme et des paysages</i>	22
Le parti d'aménagement du projet et la thématique des entrées de ville	24
Impacts et besoins du projet du Triangle de Gonesse	24
<i>Quelle reconfiguration des voies existantes ?</i>	24
<i>Quels besoins en termes de levée ou de réduction de contraintes au titre des articles L.111-6 et L.111-8</i>	24
Le projet au regard des critères de l'article L. 111-8.....	25
<i>Les nuisances sonores</i>	25
<i>La sécurité des déplacements</i>	29
<i>Qualité de l'architecture</i>	34
<i>Qualité de l'urbanisme et des paysages</i>	37
Conclusions	41
BIP – RD 170	41
Autoroutes A1/A3.....	41
RD 317	41
Traductions réglementaires : zonage-règlement / OAP	42

Nuisances sonores.....	42
Qualité de l'architecture	44
Qualité des paysages et de l'urbanisme :.....	45
Sécurité des déplacements	46

Préambule

Objet de l'étude

La présente étude a pour objectif, sur le secteur dit du Triangle de Gonesse destiné à être urbanisé, de permettre la levée ponctuelle ou la réduction des périmètres *non aedificandi* issus de l'application des articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'urbanisme relatif à la qualité des entrées de ville (loi Barnier).

Les différents éléments devront être intégrés à la révision du plan local d'urbanisme de la Ville de Gonesse (en cours) dans :

- les dispositions réglementaires (règlement écrit et graphique / orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ;
- le chapitre particulier du rapport de présentation décrivant les motivations et justifications.

Le chapitre particulier devra justifier d'une démarche de projet urbain prenant en compte les différents critères évoqués dans l'article L.111-8 du Code de l'urbanisme, à savoir :

- **Les nuisances sonores ;**
- **La sécurité des déplacements ;**
- **La qualité architecturale ;**
- **La qualité de l'urbanisme et des paysages.**

Exposé des contraintes de constructibilité relatives aux entrées de ville

Les articles L.111-6 à L.111-10 du Code de l'urbanisme

L'amendement Dupont introduit à l'article 52 de la loi Barnier du 2 février 1995 a donné naissance à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme désormais classifié L.111-6 à L.111-10 depuis l'ordonnance n°2015-174 du 23 septembre 2015.

Partant d'un constat criant et partagé relatif à la pauvreté architecturale et paysagère des projets réalisés en bordure de voies routières et autoroutières, et de problèmes générés par des implantations commerciales en termes de sécurité, des dispositions législatives et réglementaire ont été prises avec pour objectif :

- d'inciter les communes à promouvoir un urbanisme de qualité le long des voies routières les plus importantes ;
- de lancer une réflexion préalable et globale sur l'aménagement futur des abords des principaux axes routiers ;
- de finaliser un projet urbain qui trouvera sa traduction réglementaire dans les documents d'urbanisme locaux.

Article L.111-6

En dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction s'applique également dans une bande de soixante-quinze mètres de part et d'autre des routes visées à l'article L. 141-19.

Article L111-7

L'interdiction mentionnée à l'article L. 111-6 ne s'applique pas :

1° Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;

2° Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;

3° Aux bâtiments d'exploitation agricole ;

4° Aux réseaux d'intérêt public.

Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

Article L111-8

Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L111-9

Dans les communes dotées d'une carte communale, la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale compétent peut, avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat et après avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 au vu d'une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Article L111-10

Il peut être dérogé aux dispositions de l'article L. 111-6 avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue à l'article L. 111-6, pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée

Cette étude constituera le chapitre particulier de la révision du PLU de Gonesse répondant à l'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme.

Quelles infrastructures concernées ?

La notion d'autoroute ne pose pas de problème d'interprétation. L'autoroute A1 située en limite de Gonesse et du Triangle de Gonesse est ainsi concernée par les dispositions.

Par contre, pour les autres infrastructures de rang départemental (RD 317, RD 370 et RD 170), il semble important, compte tenu de leur configuration, d'identifier la catégorie à laquelle elles appartiennent : route express ? route à grande circulation ?

La circulaire n°96-32 du 13 mai 1996 relative à l'application de l'ex article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme renvoie, pour les définitions des catégories d'infrastructures, au code de la voirie routière et à l'article R1 de l'ancien code de la route abrogé en 2001.

Le nouveau code de la route (Article L.110-3) définit les routes dites à grande circulation :

« Les routes à grande circulation, quelle que soit leur appartenance domaniale, sont des routes qui assurent la continuité d'un itinéraire à fort trafic, justifiant des règles particulières en matière de police de la circulation. La liste des routes à grande circulation est fixée par décret. »

Le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixe la liste des routes à grande circulation :

Article 1

Les routes à grande circulation définies à l'article L.110-3 du code de la route sont :

- a) Les routes nationales définies à l'article L.123-1 du code de la voirie routière et mentionnées par le décret du 5 décembre 2005 susvisé ;*
- b) Les routes dont la liste est annexée au présent décret ;*
- c) Les bretelles reliant entre elles soit deux sections de routes à grande circulation, soit une section de route à grande circulation et une autoroute. On entend par « bretelle » une voie assurant la liaison entre deux routes qui se croisent à des niveaux différents.*

L'annexe du décret a été modifiée le 31 mai 2010 (décret 2010-578) et fixe la liste suivante pour Gonesse :

DÉPARTEMENT	ROUTE	ROUTE de début de section	COMMUNE de début de section	ROUTE de fin de section	COMMUNE de fin de section
95	D 170	D 370	GONESSE	A1/A104	GONESSE
95	D 370	D 84	GONESSE	Limite département 95/93	GONESSE
95	D 317	Limite département 95/93	BONNEUIL-EN-FRANCE	Limite département 95/60	SURVILLIERS

Les trois infrastructures précitées sont ainsi concernées par ce classement en route à grande circulation.

Conséquences pour le Triangle de Gonesse

- Le site est concerné par sa proximité avec l'autoroute A1, par une marge de recul *non aedificandi* de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de l'A1 ;
- Le site est concerné par une marge de recul *non aedificandi* de 75 mètres de part et d'autre des RD 317 (ex RN 17), RD 170 (BIP) et RD 370.

Le PLU de 2006 serait obsolète sur certaines dispositions

Le PLU de 2006 reporte des marges de recul de part et d'autre des infrastructures suivantes :

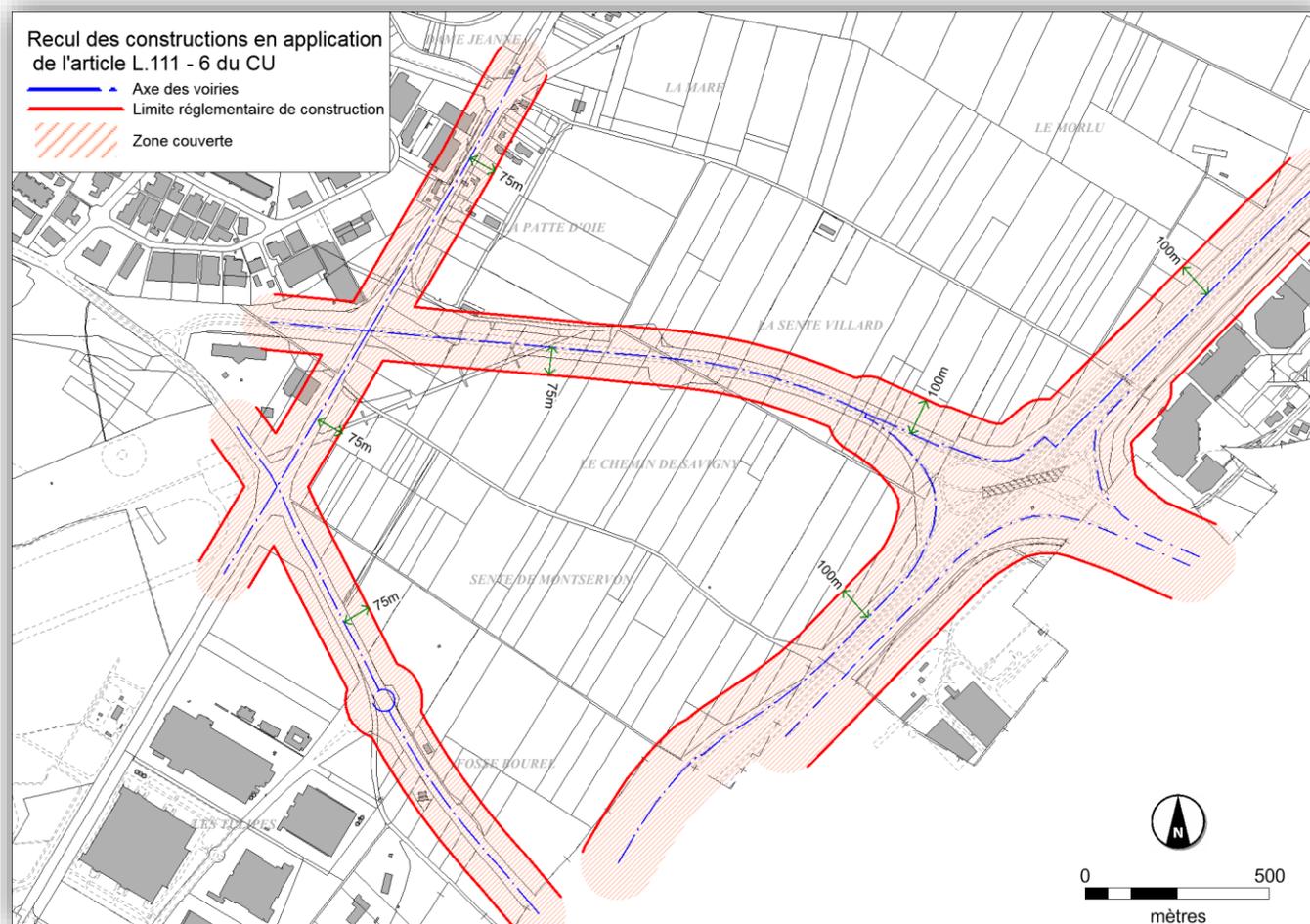
- A1 : bande 100 mètres ;
- RD 370 (BIP) : bande de 75 mètres ;
- RD 317 (ex RN 17) : bande de 25 mètres ;
- RD 370 : bande de 25 mètres.

Pour les deux dernières infrastructures, au regard de **leur classement actuel comme voie à grande circulation** (postérieur au PLU de 2006 a priori), et compte tenu de l'absence de chapitre justificatif dans le PLU de 2006, il apparaît que **la bande *non aedificandi* est désormais étendue de 50 mètres (soit 75 mètres au total)**.

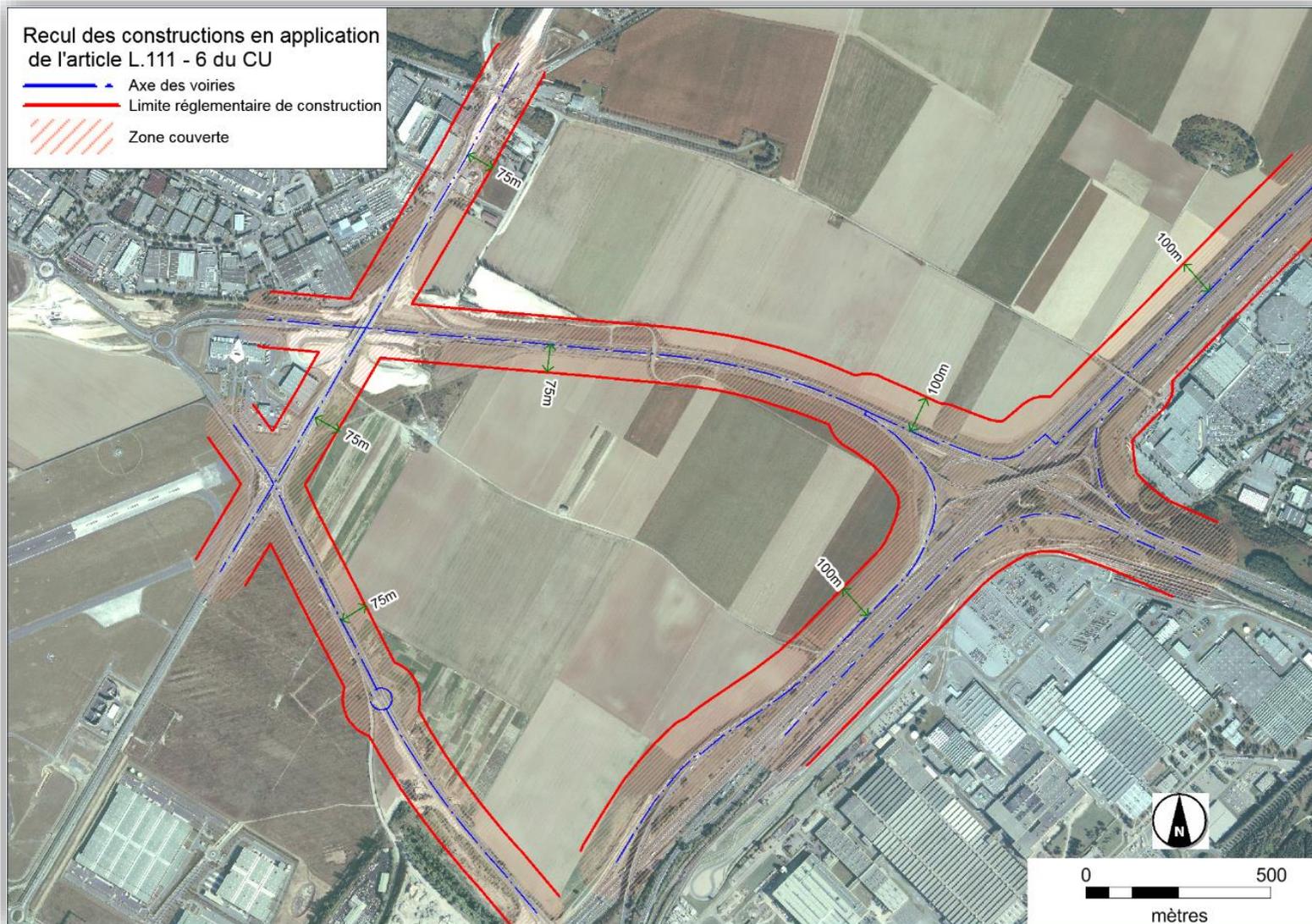
Comme le précise la circulaire n°96-32 du 13 mai 1996 relative à l'application de l'ex article L.111-1-4 du Code de l'urbanisme, ainsi qu'une analyse du GRIDAUH datant de 2008, un PLU n'est pas illégal du fait de son incompatibilité avec l'ex article L.111-1-4. Cependant, l'inconstructibilité s'applique pour tout projet de construction en dehors des espaces urbanisés, nonobstant toute disposition contraire du PLU.

Le Triangle de Gonesse est actuellement frappé d'inconstructibilité en bord de ces différentes voiries, ce qui pourrait porter atteinte à la réalisation du projet urbain envisagé. Les cartes pages suivantes résument les contraintes générées par l'ex article L.111-1-4 devenu L.111-6 et suivants.

Recul des constructions au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme (cadastre)



Recul des constructions au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme (photo aérienne)



Analyse des tronçons routiers concernés par l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme

Route Départementale 317

La RD 317 est une infrastructure routière importante classée comme voie à grande circulation. Le trafic moyen journalier annuel est compris entre 25 000 et 50 000 véhicules, avec une densité assez régnante de poids lourds¹.

Le tronçon de la RD 317 étudié s'étend depuis le carrefour de la Patte d'Oie au nord (RD 84 et RD 902) jusqu'à l'échangeur avec le Boulevard Intercommunal du Parisis au sud (RD 170). Il s'agit d'un tracé nord-sud, en 2 x 2 voies avec un terre-plein central.



Nuisances sonores

La RD 317 est classée en infrastructure de catégorie 2 par l'arrêté préfectoral n°03.047 du 15 avril 2003 portant classement des infrastructures de transports terrestres. La largeur maximale du secteur affecté par le bruit est de 250 mètres de part et d'autre du tronçon. Le niveau sonore de référence à prendre en compte pour les constructions est de 79 dB(A) en journée et 74 dB(A) la nuit.

Selon une étude réalisée par Acoustique Conseil en 2012, Ce tronçon de la RD 317 expose la partie nord-ouest du Triangle de Gonesse à des niveaux sonores de l'ordre de :

Période diurne :

- 80-130 dB(A) : des perturbations intermittentes très fortes et assez hétérogènes jusqu'à 150 mètres environ ;
- 70-75 dB(A) jusqu'à 30 mètres environ, niveau constant ;
- 65-70 dB(A) de 30 à 75 mètres environ, niveau constant ;
- 60-65 dB (A) de 75 à 150 mètres environ, niveau constant ;
- 55-60 dB(A) sans limite, niveau constant.

Période nocturne :

- 80-130 dB(A) : des perturbations intermittentes très fortes et assez hétérogènes jusqu'à 150 mètres environ ;
- 70-75 dB(A) en bordure d'axe, niveau constant ;
- 65-70 dB(A) jusqu'à 30 mètres environ, niveau constant ;
- 60-65 dB (A) de 30 à 75 mètres environ, niveau constant ;
- 55-60 dB(A) de 75 à 125 mètres environ, niveau constant.

Ces évaluations confirment celles des cartes de bruit établies dans le département du Val d'Oise (PPBE).

Ce secteur du Triangle de Gonesse subit des nuisances sonores très importantes en lien avec les infrastructures routières. A titre de référence, un espace agricole est considéré comme calme avec les niveaux sonores suivants :

¹ Données circulation, Département du Val d'Oise, 2014

- en journée : 40 dB(A) ;

Sécurité des déplacements

La sécurité des déplacements motorisés est assurée par les deux échangeurs situés aux extrémités du tronçon qui organisent les échanges avec les infrastructures connectées :

- il n'existe pas de connexion entre le carrefour de la Patte d'Oie et la RD317, à l'exception d'une unique sortie depuis la RD 317 en venant du nord ;
- au sud, l'échangeur avec le BIP est complet et parfaitement sécurisé par une dissociation des sens de circulation.

Les activités et habitations existantes en bordure nord-est du tronçon sont accessibles depuis le carrefour de la Patte d'Oie par un rond-point et une contre-allée parallèle à la RD 317.

Concernant les modes actifs, ce tronçon apparaît assez mal sécurisé jusqu'à l'échangeur du BIP puisque seules des barrières routières basses sont présentes. Depuis l'espace agricole ou urbanisé adjoignant, les piétons peuvent aisément accéder à la voie. Il en est de même pour les animaux.



Absence de sécurité / accès aisé à la voie

Il n'y a pas d'aménagement dédiés aux cycles ni sur la voie, ni en connexion avec celle-ci.

- la nuit : 30 dB(A).

Au niveau de l'échangeur du BIP, la configuration des talus (au moins 4 mètres) permet d'obtenir une meilleure sécurisation.

Au niveau du carrefour de la Patte d'Oie, la configuration de la voie en décaissé permet aussi d'obtenir une bonne sécurisation.



Présence de talus au niveau de l'échangeur du BIP



Vue nord-sud de la RD317 au niveau du carrefour de la Patte d'Oie

Qualité architecturale

Il existe, sur cette portion du Triangle de Gonesse, différentes constructions en approche du carrefour de la Patte d'Oie : station essence, restaurant, hôtel-restaurant, hangar agricole, une habitation. La qualité architecturale est globalement médiocre et ne présente aucune particularité.



Vue sur la contre-allée depuis le rond-point de la Patte d'Oie

Qualité de l'urbanisme et des paysages

Le tronçon longe, à l'ouest, la zone d'activités de la Grande Couture. A l'est, côté Triangle de Gonesse, les séquences se succèdent de la façon suivante :

- les plantations basses du pont de la Patte d'Oie accompagnent la sortie du pont (1) ;
- lui succède une urbanisation peu consistante (peu d'épaisseur, dents creuses) et sans qualité architecturale (2) ;
- quelques panneaux publicitaires posés sur un léger talus d'1,00 m à 1,50 (3) laissent ensuite place à un paysage agricole (carré agricole) globalement dégagé (4) ;

- les quelques arbres épars plantés sur le talus et les candélabres présents tout au long du tronçon n'apportent que peu de plus-value aux abords de la RD 317 (5) ;
- le carrefour de la RD 170 (BIP) présente un aménagement routier uniquement fonctionnel avec des talus enherbés, non plantés et sans qualité paysagère (6).



(1)



(2)



(3)

D'une façon générale, les aménagements sont uniquement de type routier, sans recherche d'esthétique particulière.



(4)



(5)



(6)

Route départementale 170

La RD 170 ou Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP) est une infrastructure routière importante classée comme voie à grande circulation. Le trafic moyen journalier annuel est supérieur à 50 000 véhicules, avec une densité assez prégnante de poids lourds².

Le tronçon de la RD 170 étudié s'étend depuis l'échangeur routier avec la RD 317 à l'est, jusqu'à l'échangeur de l'autoroute A1 à l'ouest. Il s'agit d'un tracé est-ouest, en 2 x 2 voies avec un terre-plein central.



Nuisances sonores

La RD 170 est classée en infrastructure de catégorie 2 par l'arrêté préfectoral n°03.047 du 15 avril 2003 portant classement des infrastructures de transports terrestres. La largeur maximale du secteur affecté par le bruit est de 250 mètres de part et d'autres du tronçon. Le niveau sonore de référence à prendre en compte pour l'isolation acoustique des constructions est de 79 dB(A) en journée et 74 dB(A) la nuit.

Selon une étude réalisée par Acoustique Conseil en 2012, ce tronçon de la RD 170 expose la partie centrale du Triangle de Gonesse à des niveaux sonores de l'ordre de :

Période diurne :

- 80-130 dB(A) : des perturbations intermittentes très fortes et assez hétérogènes jusqu'à 200 mètres environ ;
- 70-75 dB(A) jusqu'à 40 mètres environ, niveau constant ;
- 65-70 dB(A) de 40 à 80 mètres environ, niveau constant ;
- 60-65 dB (A) de 80 à (120-250) mètres environ, niveau constant ;
- 55-60 dB(A) sans limite (ou presque), niveau constant.

Période nocturne :

- 80-130 dB(A) : des perturbations intermittentes très fortes et assez hétérogènes jusqu'à 200 mètres environ, niveau constant ;
- 70-75 dB(A) en bordure d'axe, niveau constant ;
- 65-70 dB(A) jusqu'à 40 mètres environ, niveau constant ;
- 60-65 dB (A) de 40 à 80 mètres environ, niveau constant ;
- 55-60 dB(A) de 80 à 225 mètres environ, niveau constant.

Ces évaluations confirment celles des cartes de bruit établies dans le département du Val d'Oise (PPBE). Le niveau sonore propagé est plus bas au niveau des merlons et plus élevé à proximité de l'autoroute A1 (échangeur).

Ce secteur du Triangle de Gonesse subit des nuisances sonores très importantes en lien avec les infrastructures routières. A titre de référence, un espace agricole est considéré comme calme avec les niveaux sonores suivants :

- en journée : 40 dB(A) ;
- la nuit : 30 dB(A).

Sécurité des déplacements

La sécurité des déplacements motorisés est assurée par les deux échangeurs situés aux extrémités du tronçon qui organisent les échanges avec les infrastructures connectées :

² Données circulation, Département du Val d'Oise, 2014

- à l'est, l'échangeur de l'A1 est complet et parfaitement sécurisé par une dissociation des sens de circulation ;
- à l'ouest, l'échangeur avec la RD 317 est complet et parfaitement sécurisé par une dissociation des sens de circulation.

L'agriculture est la seule activité présente de part et d'autre de l'axe et susceptible de générer des déplacements. Un pont a été aménagé au-dessus du BIP et permet le passage, en toute sécurité, des engins agricoles.



Pont et accès sécurisés pour les engins agricoles au-dessus du BIP

Concernant les modes actifs, ce tronçon apparaît plutôt bien sécurisé puisque l'ensemble du tronçon est équipé de clôtures bilatérales qui succèdent aux merlons.

Il n'y a pas d'aménagement dédiés aux cycles ni sur la voie, ni en connexion avec celle-ci.



Clôtures, merlons et barrières de sécurité

Qualité architecturale

Il n'existe sur cette portion du Triangle de Gonesse que quelques constructions abandonnées :

- un bâtiment du type industriel/artisanal sans qualité architecturale et désaffecté au nord à proximité de l'échangeur avec la RD 317. Il n'est pas visible depuis le BIP ;
- un hangar agricole assez lointain et de modeste dimension en partie centrale sud.

Qualité de l'urbanisme et des paysages

Le secteur traversé présente un paysage agricole, non urbanisé et très ouvert.



Vues depuis le pont (liaison agricole) en direction de Gonesse (1) et de l'échangeur A1 (2)

Les talus présents en confortement des merlons masquent le paysage d'espace agricole puis s'estompent en approche de l'échangeur avec l'A1. Une vue lointaine se dégage alors au nord en direction du Carré Agricole, au sud en direction de la Butte des Tulipes.



Vue aérienne du BIP en direction du sud

D'une façon générale, les aménagements sont uniquement de type routier, sans recherche d'esthétique particulière.



Vue depuis le BIP en direction du sud

Au nord-est du BIP, une butte cultivée masque la vue sur l'autoroute A1.

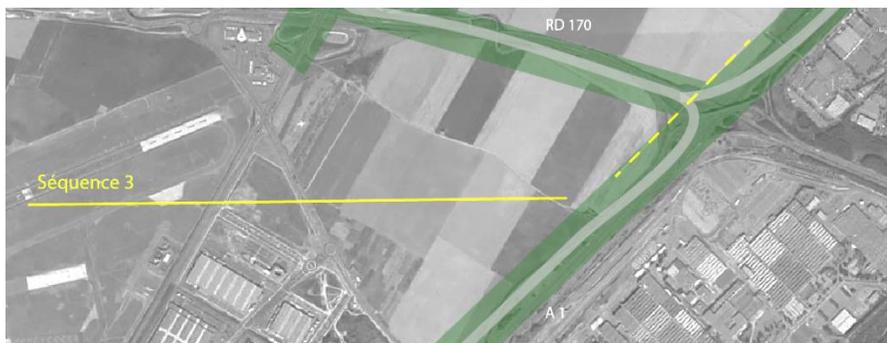


Vue depuis les bords du BIP en direction de l'autoroute A1

Autoroute A1/A3

L'autoroute A1 est une infrastructure routière structurante. Le trafic moyen journalier annuel est estimé à environ 325 300 véhicules, avec une densité prégnante de poids lourds³.

Le tronçon décrit un tracé nord-sud, en 4 x 3 voies avec trois terre-pleins centraux. Cette portion se caractérise par la présence d'un échangeur autoroutier imposant avec le BIP et qui s'élève sur trois niveaux.



Nuisances sonores

La RD 317 est classée en infrastructure de catégorie 1 par l'arrêté préfectoral n°03.047 du 15 avril 2003 portant classement des infrastructures de transports terrestres. La largeur maximale du secteur affecté par le bruit est de 300 mètres de part et d'autres du tronçon. Le niveau sonore de référence à prendre en compte pour les constructions est de 83 dB(A) en journée et 78 dB(A) la nuit.

Selon une étude réalisée par Acoustique Conseil en 2012, ce tronçon de l'autoroute A1/A3 expose la partie est du Triangle de Gonesse à un niveau sonore de l'ordre de :

Période diurne :

- 80-130 dB(A) : des perturbations intermittentes très fortes et très hétérogènes jusqu'à 300 mètres environ ;
- 75 à 80 dB(A) jusqu'à 40 mètres environ, niveau constant ;
- 70-75 dB(A) de 40 à 80 mètres environ, niveau constant ;
- 65-70 dB(A) de 80 à 150 mètres environ ;
- 60-65 dB (A) de 150 à 250-350 mètres environ, niveau constant ;
- 55-60 dB(A) sans limite ou presque, niveau constant.

Période nocturne :

- 80-130 dB(A) : des perturbations intermittentes très fortes et très hétérogènes jusqu'à 300 mètres environ ;
- 70-75 dB(A) jusqu'à 40 mètres environ, niveau constant ;
- 65-70 dB(A) de 40 à 80 mètres environ, niveau constant ;
- 60-65 dB (A) de 80 à 150 mètres environ, niveau constant ;
- 55-60 dB(A) de 150 à 250-350 mètres environ, niveau constant.

La propagation du bruit est la plus importante au niveau de l'échangeur. Ces évaluations confirment celles des cartes de bruit établies dans le département du Val d'Oise (PPBE).

Ce secteur du Triangle de Gonesse subit des nuisances sonores très importantes en lien avec les infrastructures routières. A titre de référence, un espace agricole est considéré comme calme avec les niveaux sonores suivants :

- en journée : 40 dB(A) ;
- la nuit : 30 dB(A).

Sécurité des déplacements

La sécurité des déplacements motorisés est parfaitement assurée par l'échangeur avec le BIP (sur trois niveaux) qui organise les échanges avec la ville de Gonesse.

³ Données circulation, Département du Val d'Oise, 2014



L'échangeur BIP / A1



L'échangeur BIP / A1 sur trois niveaux

Concernant les modes actifs, ce tronçon apparaît bien sécurisé avec des clôtures sur l'ensemble du linéaire et une passerelle piétonne et pour cycles connectant Gonesse à la zone d'activité Paris Nord 2 (passerelle du chemin de Villepinte à Gonesse).

Il n'y a pas d'aménagement dédiés aux cycles ni sur la voie, ni en connexion avec celle-ci.

Qualité architecturale

Il n'existe sur cette portion du Triangle de Gonesse aucune construction. Les constructions des zones d'activités Paris Nord 1 et 2 présentes à l'est, en limite avec la commune d'Aulnay-sous-Bois, sont de grandes surfaces commerciales spécialisées ne présentant aucune qualité architecturale.



(1)



(2)

Vue sur les zone d'activités de Paris Nord 1 (1) et Paris Nord 2 (2)

Qualité de l'urbanisme et des paysages

Le tronçon longe à l'ouest le triangle de Gonesse, vaste espace agricole ouvert. Au sud du BIP, l'autoroute A1, en lien avec l'échangeur, est en situation de surplomb des terrains agricoles. Les talus sont enherbés, rarement plantés à l'exception des abords de l'échangeur, et ne présentent aucune qualité paysagère.



(1)



(2)

L'autoroute A1 (1) et l'échangeur en situation de surplomb au sud du BIP (2)



Vue depuis l'A1/A3 en direction du Triangle de Gonesse (au sud de l'échangeur)

Depuis l'A1/A3 en venant du nord, un talus sommairement planté assure l'interface avec l'espace agricole, non visible.



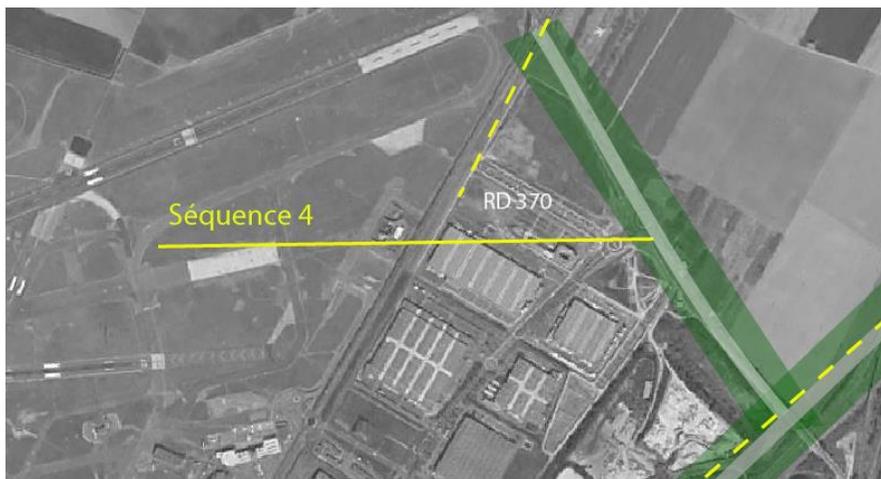
Vue des abords de l'A3 en direction de Gonesse à hauteur de la passerelle du chemin de Villepinte à Gonesse

D'une façon générale, les aménagements sont uniquement de type routier, sans recherche d'esthétique particulière.

Route départementale 370

La RD 370 est une infrastructure routière importante classée comme voie à grande circulation. Le trafic moyen journalier annuel est compris entre 15 000 et 25 000 véhicules, avec une relative densité de poids lourds⁴.

Le tronçon de la RD 370 étudié s'étend depuis l'échangeur nord avec la RD 317 jusqu'au passage au-dessous de l'autoroute A3/A1. Il s'agit d'un tracé nord-nord-ouest/sud-sud-est, en 2 x 2 voies avec un terre-plein central. Il est situé entre la Zone d'Activités des Tulipes au sud et la future ZAC du Triangle de Gonesse au nord. Plus largement, cette route relie la RD 301 au niveau de Domont à l'ex-RN 370, qui la prolonge en Seine-Saint-Denis et en Seine et Marne jusqu'à Marne-la-Vallée. Le tronçon étudié franchit l'autoroute A1 au sud-est du futur quartier d'affaires du projet du Triangle de Gonesse. Un accès principal permet d'entrer dans la ZA des Tulipes par l'avenue du XXème siècle.



Nuisances sonores

La RD 370 est classée en infrastructure de catégorie 3 par l'arrêté préfectoral n°03.047 du 15 avril 2003 portant classement des infrastructures de transports terrestres. La largeur maximale du secteur affecté par le bruit est de 100 mètres de part et d'autres du tronçon. Le niveau sonore de référence à prendre en compte pour l'isolation acoustique des constructions est de 71dB(A) en journée et 66 dB(A) la nuit.

Selon une étude réalisée par Acoustique Conseil en 2012, ce tronçon de la RD 370 expose la partie sud du Triangle de Gonesse à des niveaux sonores de l'ordre de :

Période diurne :

- 80-130 dB(A) : des perturbations intermittentes très fortes peu homogènes jusqu'à 50 mètres environ en bordure ouest d'axe ;
- 70-75 dB(A) jusqu'à 20 mètres environ ;
- 65-70 dB(A) de 20 à 35 mètres environ ;
- 60-65 dB (A) de 35 à 75 mètres environ ;
- 55-60 dB(A) à partir de 75 mètres environ.

Période nocturne :

- 80-130 dB(A) : des perturbations intermittentes très fortes peu homogènes jusqu'à 50 mètres environ en bordure ouest d'axe ;
- 70-75 dB(A) jusqu'à 5 mètres environ ;
- 60-65 dB (A) de 5 à 30 mètres environ ;
- 55-60 dB(A) de 30 à 60 mètres environ.

Ces évaluations confirment celles des cartes de bruit établies dans le département du Val d'Oise (PPBE).

⁴ Données circulation, Département du Val d'Oise, 2014

Ce secteur du Triangle de Gonesse subit des nuisances sonores très importantes en lien avec les infrastructures routières. A titre de référence, un espace agricole est considéré comme calme avec les niveaux sonores suivants :

- en journée : 40 dB(A) ;
- la nuit : 30 dB(A).

Sécurité des déplacements

La sécurité des déplacements motorisés est assurée par l'échangeur situé à l'extrémité nord du tronçon qui organise les échanges et la connexion avec la RD 317. L'échangeur est complet et parfaitement sécurisé par une dissociation des sens de circulation. Des bandes rugueuses sont posées sur la RD370 en approche de l'échangeur.

Le parc d'activités industrielles et logistiques (Parc d'activités des Tulipes) est présent au sud de l'axe et génère des déplacements. Un rond-point a été aménagé et permet l'entrée et la sortie des poids-lourds en toute sécurité. Des ralentisseurs obligent les véhicules à modérer leur vitesse à l'approche rond-point.



Des ralentisseurs au sol incitent au ralentissement à l'approche du rond-point



Rond-point au niveau du parc d'activités

Concernant les modes actifs, ce tronçon apparaît assez mal sécurisé puisque seules des barrières routières basses sont présentes. Depuis l'espace agricole ou depuis la zone d'activités sud, les piétons peuvent aisément accéder à la voie. Il en est de même pour les animaux.



Absence de sécurité / accès aisé à la voie

Il n'y a pas d'aménagement dédié aux cycles ni sur la voie, ni en connexion avec celle-ci. Par ailleurs, un chemin piéton informel longe l'axe côté ouest du tronçon.



Chemin piéton informel à l'ouest du tronçon

Qualité architecturale

Sur cette portion du Triangle de Gonesse, il existe trois secteurs « urbanisés » situés à l'est du rond-point, de part et d'autre de l'axe. Il s'agit d'une station essence, d'un centre de dépannage et de l'aire d'accueil des gens du voyage en proche de l'A1/A3. La qualité architecturale est globalement médiocre et ne présente aucune particularité.

Le parc d'activités des Tulipes présent au sud de l'axe, en limite avec l'aéroport de Paris - Le Bourget, dispose de grandes surfaces de logistiques spécialisées avec une architecture d'entrepôts contemporains : grandes masses grises au volumes simples avec peu d'ouverture ainsi que des bâtiments de bureaux sur 4 à 5 niveaux d'architecture contemporaine s'intégrant correctement dans le paysage.

Qualité de l'urbanisme et des paysages

Le tronçon longe, au sud, la zone d'activités des Tulipes et au nord les espaces agricoles du Triangle de Gonesse.

De manière linéaire, les séquences se succèdent de la façon suivante :

Tronçon nord (1) :

- quelques panneaux publicitaires laissent ensuite place à un paysage agricole globalement dégagé (1) ;
- les quelques candélabres présents n'apportent que peu de plus-value aux abords de la RD 370 ;
- la présence de la ligne électrique de moyenne tension aux abords immédiats de l'axe dévalue l'ouverture sur le paysage agricole à l'ouest.

Au niveau du rond-point (2) :

- l'infrastructure présente un aménagement routier fonctionnel qui présente une qualité paysagère correcte : le rond-point est enherbé et planté. L'entrée dans le parc d'activité et ses abords sont soignés. L'espace public s'élargit de part et d'autre du carrefour et accueille pelouses et plantations.

Tronçon sud (3) :

- un talus planté « Les Buttes des Tulipes » (1.50 m à 2 m de haut) borde la voie depuis la station essence jusqu' à la A1/A3 et ferme le paysage au sud de l'axe (3). Derrière cette butte se situe actuellement une casse automobile. De l'autre côté, le paysage est complètement ouvert sur le Triangle Agricole de Gonesse (4).



(1)



(3)



(2)

Le parti d'aménagement du projet et la thématique des entrées de ville

Impacts et besoins du projet du Triangle de Gonesse

Quelle reconfiguration des voies existantes ?

Parmi les différentes infrastructures bordant ou traversant le Triangle de Gonesse, seul le Boulevard Intercommunal du Parisis fera l'objet de travaux. En effet, il est prévu une reconfiguration totale de cet axe qui deviendra une avenue de grande largeur et de grande qualité avec dissociation des sens et des modes de déplacements, des aménagements paysagers, des carrefours à niveau (...).



Image urbaine indicative du BIP requalifié en avenue. Source : Güller Güller

Quels besoins en termes de levée ou de réduction de contraintes au titre des articles L.111-6 et L.1111-8

Concernant les marges de reculement, le projet urbain du Triangle de Gonesse ambitionne les implantations suivantes :

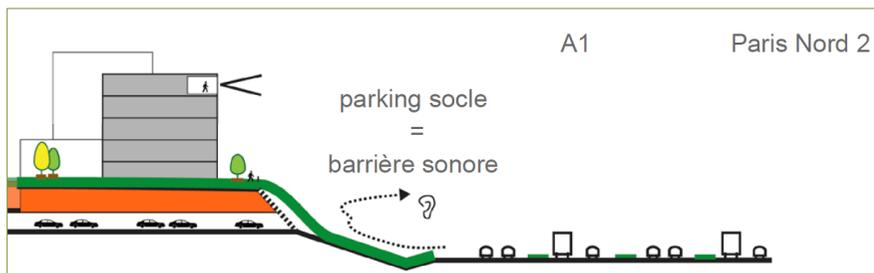
- à l'alignement pour la future Avenue/Bd du Parisis (ex BIP), pour une contrainte de 75 mètres aujourd'hui. Compte tenu de la reconfiguration de cet axe, il s'agit d'une levée totale de la contrainte ;
- en recul de 75 mètres par rapport à l'axe de l'A1 au nord du BIP, pour une contrainte de 100 mètres aujourd'hui. Il s'agit d'une réduction de la contrainte de 25 mètres ;
- Au sud du BIP, en recul de 75 mètres environ par rapport à l'axe de l'A1 et des bretelles de l'échangeur, pour une contrainte de 100 mètres aujourd'hui. Il s'agit d'une réduction de la contrainte de 25 mètres ;
- En recul de 25 mètres par rapport à l'axe de la RD 317, pour une contrainte de 75 mètres aujourd'hui. Il s'agit d'une réduction de la contrainte de 50 mètres.
- En recul de 75 mètres par rapport à l'axe de la RD 370 pour une contrainte de 75 mètres aujourd'hui. Absence de besoin d'évolution.

Le projet au regard des critères de l'article L. 111-8

Les nuisances sonores

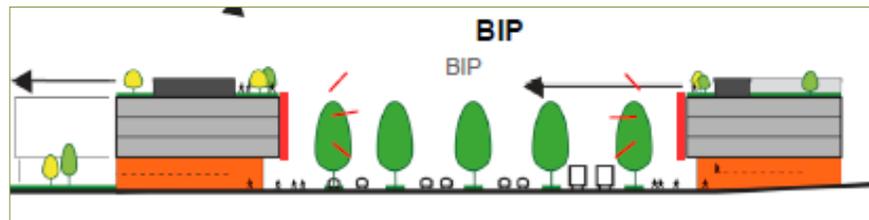
L'autoroute A1, le BIP, la RD 317, les futurs tracés ferrés et les aéroports représentent les principales sources de nuisances sonores pour le projet. Dans un tel contexte, le parti d'aménagement du projet du Triangle de Gonesse propose plusieurs dispositifs urbains et paysagers pour réduire les nuisances sonores :

- **Le long de l'A1 (nord) :** des parkings talus, en socle des îlots, sont positionnés le long de l'infrastructure, pour protéger les espaces publics et les quartiers internes ;

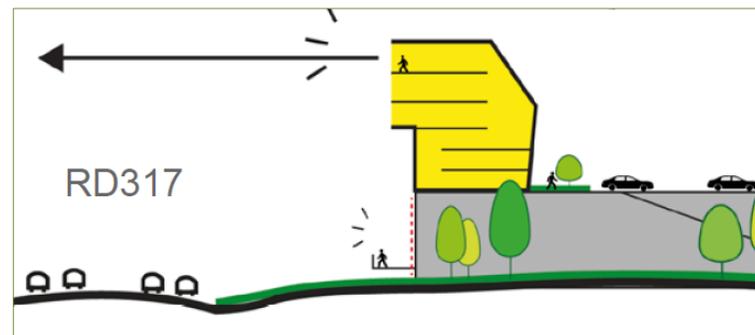


- **Le long de l'A1 (sud) :** la continuité et la disposition du bâti permettent d'organiser un cœur d'îlot protégé ;

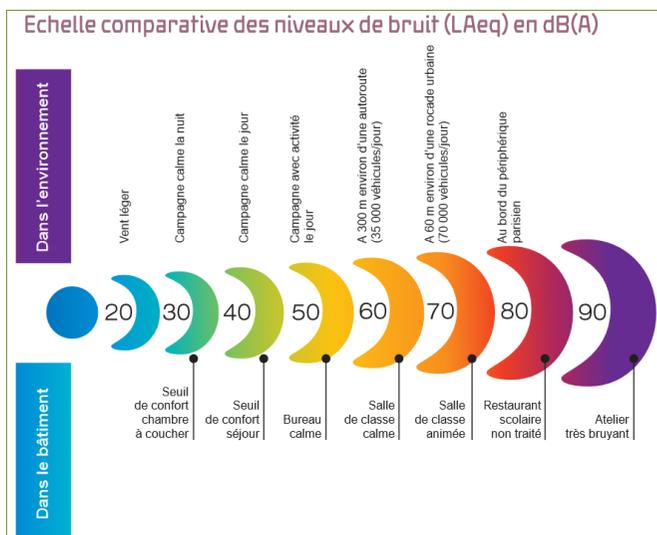
- **Le long du BIP réaménagé en Avenue avec une limitation de la vitesse à 50 km/h,** une disposition du bâti adaptée (en quinconce, bâtiment écran, etc.) permettant d'organiser des cœurs d'îlots protégés ;



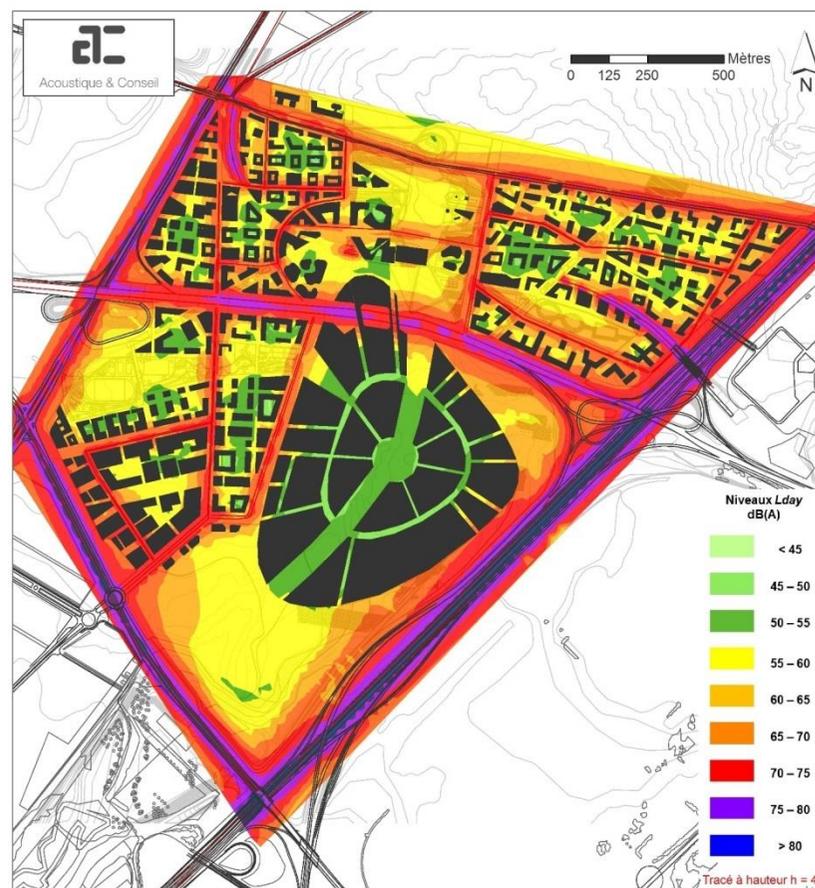
- **Le long de la RD 317 :** un front bâti préserve le secteur nord-ouest des nuisances sonores et visuelles.



Concernant **les mesures d'isolation des bâtiments** les plus exposés notamment le long du BIP, les objectifs de confort acoustique à l'intérieur des bâtiments sont inférieurs à 45 dB ce qui est largement inférieur au seuil de confort d'un bureau correspondant à 50 dB(A).



Echelle de bruit

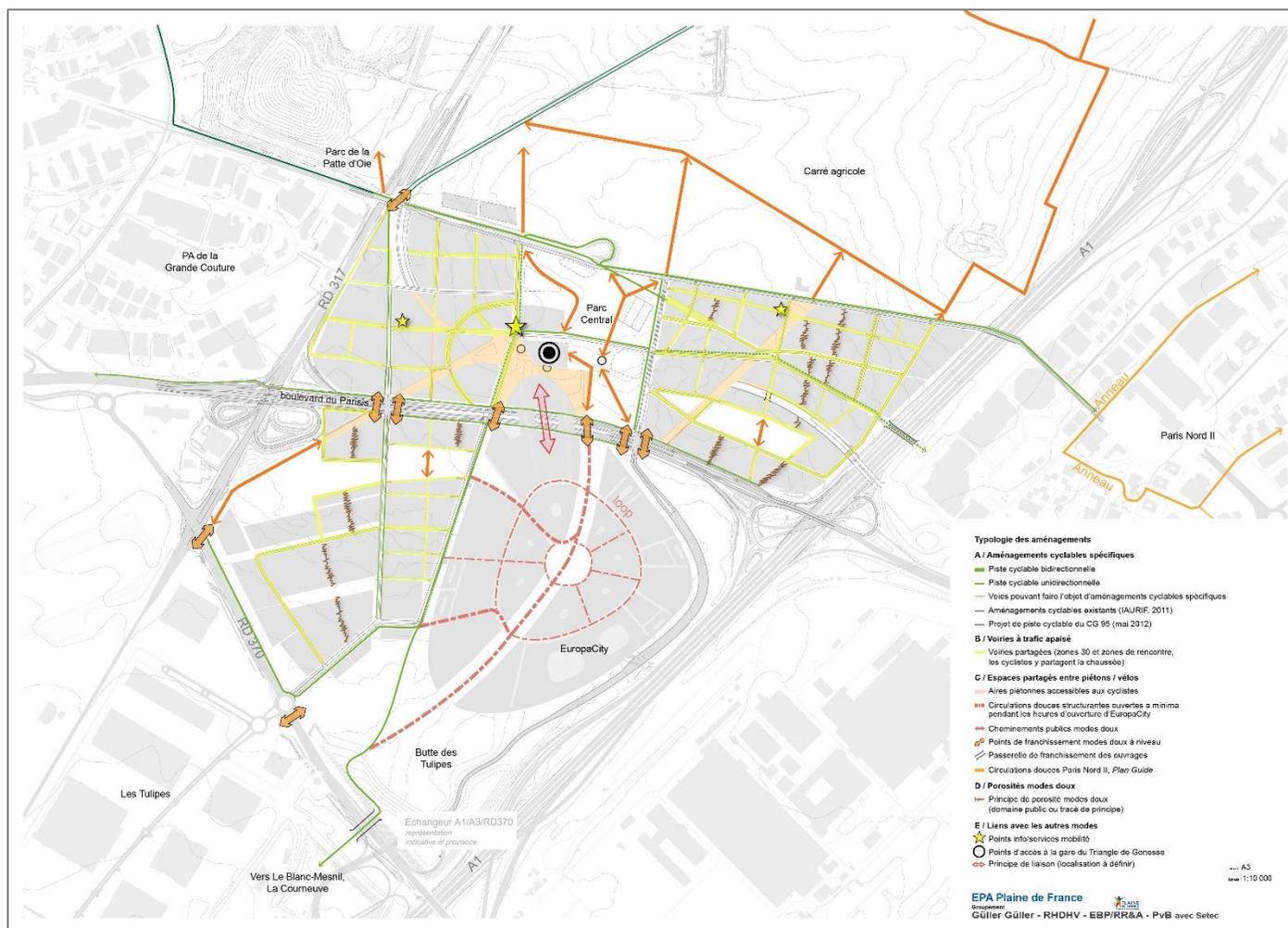


Modélisation acoustique de l'état futur – ZAC TdG

Remarque : le modèle tient compte des constructions mais ne tient pas compte des aménagements (buttes, belvédères, collines)

Les mesures de réduction de l'exposition des populations aux nuisances concernent aussi l'instauration d'une **zone de circulation** apaisée, identifiée en bleu sur la carte ci-dessous, de part et d'autre du tronçon central du BIP. Une vitesse de circulation faible est imposée (zone 50) pour limiter la circulation et les nuisances générées par le trafic routier sur cet axe. Le projet propose aussi une stratégie de mobilité encourageant les déplacements par les transports en commun et les modes actifs.

Carte des mobilités douces



Typologie des aménagements

A / Aménagements cyclables spécifiques

- Piste cyclable bidirectionnelle
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Voies pouvant faire l'objet d'aménagements cyclables spécifiques
- Aménagements cyclables existants (IAURIF, 2011)
- Projet de piste cyclable du CG 95 (mai 2012)

B / Voiries à trafic apaisé

- Voiries partagées (zones 30 et zones de rencontre, les cyclistes y partagent la chaussée)

C / Espaces partagés entre piétons / vélos

- Aires piétonnes accessibles aux cyclistes
- Circulations douces structurantes ouvertes a minima pendant les heures d'ouverture d'EuropaCity
- ↔ Cheminements publics modes doux
- 👉 Points de franchissement modes doux à niveau
- ⚡ Passerelle de franchissement des ouvrages
- Circulations douces Paris Nord II, *Plan Guide*

D / Porosités modes doux

- Principe de porosité modes doux (domaine public ou tracé de principe)

E / Liens avec les autres modes

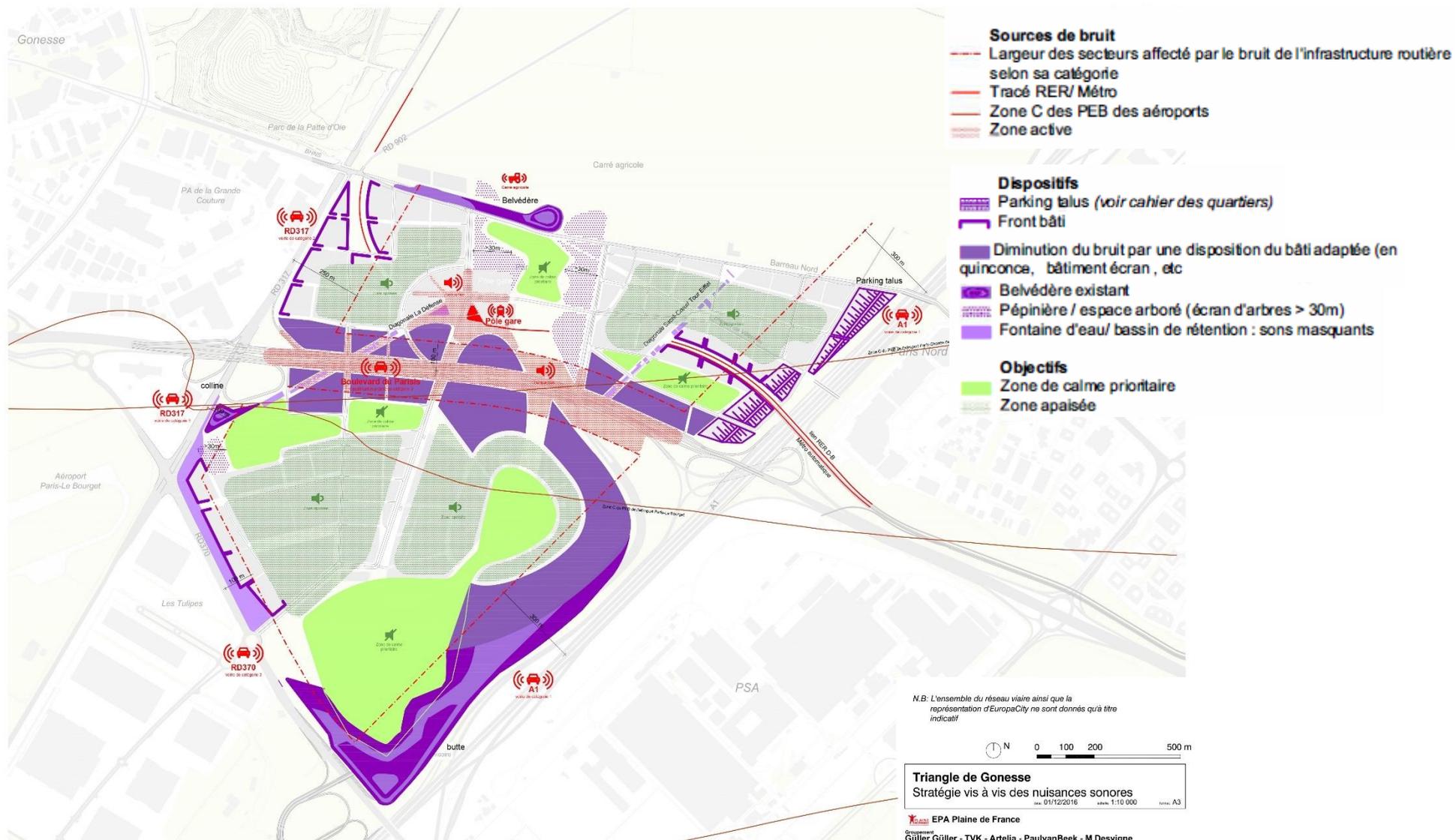
- ★ Points info/services mobilité
- Points d'accès à la gare du Triangle de Gonesse
- ↔ Principe de liaison (localisation à définir)

Typologie des aménagements

- A / Aménagements cyclables spécifiques**
- Piste cyclable bidirectionnelle
 - Piste cyclable unidirectionnelle
 - Voies pouvant faire l'objet d'aménagements cyclables spécifiques
 - Aménagements cyclables existants (IAURIF, 2011)
 - Projet de piste cyclable du CG 95 (mai 2012)
- B / Voiries à trafic apaisé**
- Voiries partagées (zones 30 et zones de rencontre, les cyclistes y partagent la chaussée)
- C / Espaces partagés entre piétons / vélos**
- Aires piétonnes accessibles aux cyclistes
 - Circulations douces structurantes ouvertes a minima pendant les heures d'ouverture d'EuropaCity
 - ↔ Cheminements publics modes doux
 - 👉 Points de franchissement modes doux à niveau
 - ⚡ Passerelle de franchissement des ouvrages
 - Circulations douces Paris Nord II, *Plan Guide*
- D / Porosités modes doux**
- Principe de porosité modes doux (domaine public ou tracé de principe)
- E / Liens avec les autres modes**
- ★ Points info/services mobilité
 - Points d'accès à la gare du Triangle de Gonesse
 - ↔ Principe de liaison (localisation à définir)

... A3
ma 1:10 000

Synthèse des dispositifs visant à lutter contre le bruit des infrastructures routières



La sécurité des déplacements

Les voies d'accès

Le parti d'aménagement du projet apporte une attention particulière à la sécurité du site et des voies d'accès aux abords des trois infrastructures routières.

Le plan guide propose de hiérarchiser les voies et développe un concept de circulation différenciée par typologie de voirie.

Le boulevard Intercommunal du Parisis

Le BIP est requalifié en boulevard urbain avec la création de 3 carrefours bénéficiant d'une limitation de vitesse entre 50 km/h sur l'ensemble du tronçon.

Les principes suivants sont appliqués :

Intégrer le boulevard dans l'espace urbain :

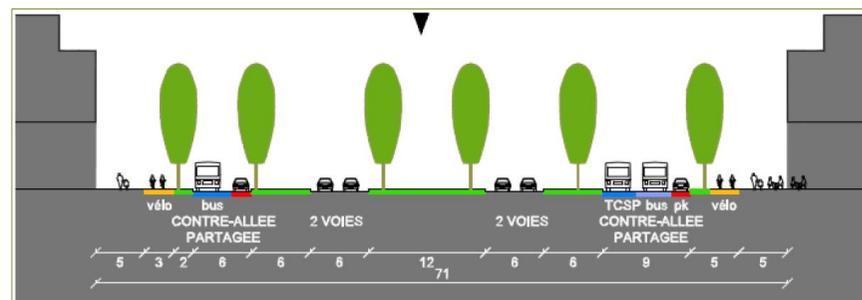
- faire de cette liaison existante est-ouest, la principale route régionale d'accès au quartier ;
- le boulevard réaménagé deviendra l'axe structurant du développement urbain du Triangle de Gonesse. Cet axe existant autonome (max 110 km/h sans sortie) sera transformé en boulevard urbain (50 km/h avec carrefours à niveau) ;
- 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.

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 des portes d'entrée est et ouest au quartier ;
- aménager des carrefours franchissables par les véhicules particuliers, les transports en commun et les bicyclettes.



Principe de profil en travers du BIP réaménagé



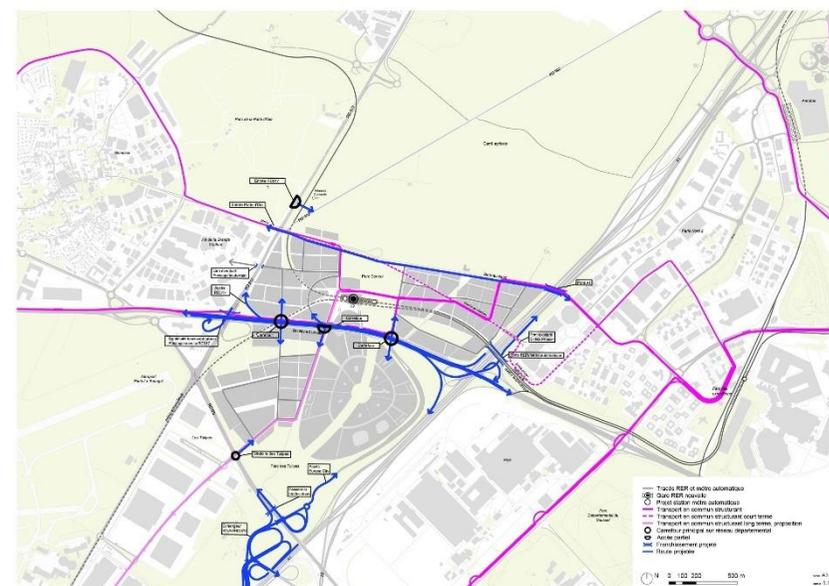
Principe de profil du BIP réaménagé

Le réaménagement de l'échangeur entre A1/A3/RD370

Le projet propose par ailleurs de surclasser la voie existante RD370 en un maillon structurant du réseau départemental. **Le transit qui ne sera plus assuré par le BIP requalifié sera réorienté principalement sur cette voie.**

Le parti d'aménagement propose de reconfigurer l'échangeur A1/A3/RD370 en un échangeur complet afin de permettre d'assurer l'accessibilité aux développements urbains sans perturber le fonctionnement du réseau magistral, en particulier l'accès à l'aéroport Charles de Gaulle.

La reconfiguration de l'échangeur permettra de dissocier les flux liés à l'A1 Nord, qui passent par le BIP, et ceux concernant l'A1 et l'A3 Sud grâce au nouvel échangeur et ainsi d'agir sur la congestion du tronçon situé entre les deux échangeurs de l'autoroute.



Road d'impact

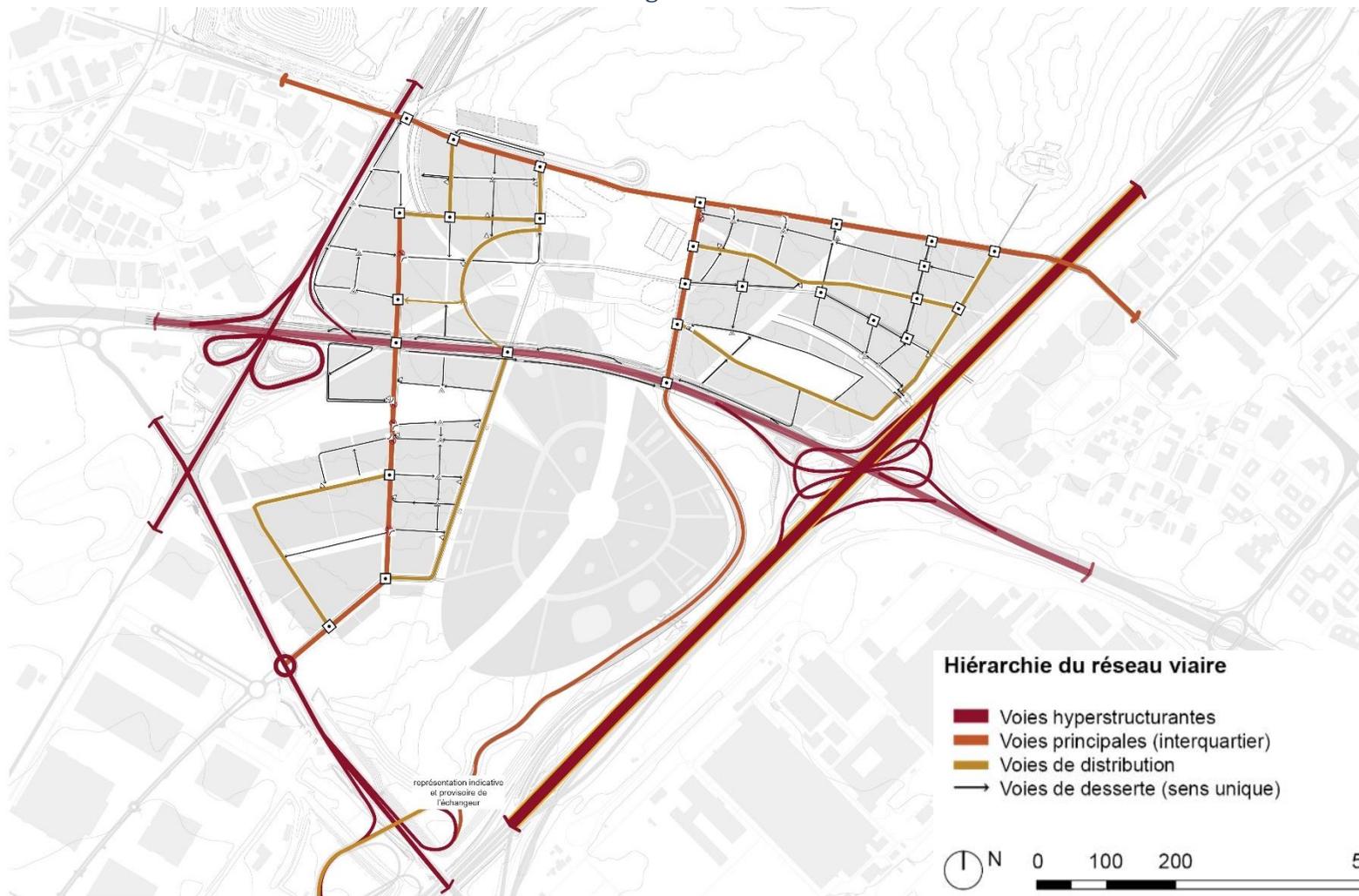
novembre 2015

EPA Plaine de France
Güller Guéret - INRAUR - UPR 1016A - PVI 4000 Soter

- Tracés RER et métro automatique
- ⊗ Gare RER nouvelle
- Projet station métro automatique
- Transport en commun structurant
- - - Transport en commun structurant court terme
- - - Transport en commun structurant long terme, proposition
- ⊙ Carrefour principal sur réseau départemental
- ⊙ Accès partiel
- Franchissement projeté
- Route projetée

Fonctionnement du réseau routier sur le territoire du Triangle de Gonesse. Güller
Güller 2015

Hierarchisation et organisation du réseau viare



Hierarchie du réseau viare

- Voies hyperstructurantes
- Voies principales (interquartier)
- Voies de distribution
- Voies de desserte (sens unique)



Etude d'impact

décembre 2015

EPA Plaine de France
Groupement
Güller Güller - RHDHV - EBP/RR&A - PvB avec Setec



Image indicative d'un carrefour du futur BIP réaménagé

Les modes actifs

Des pistes cyclables bidirectionnelles confortables et sécurisées sont présentes de part et d'autre du BIP.

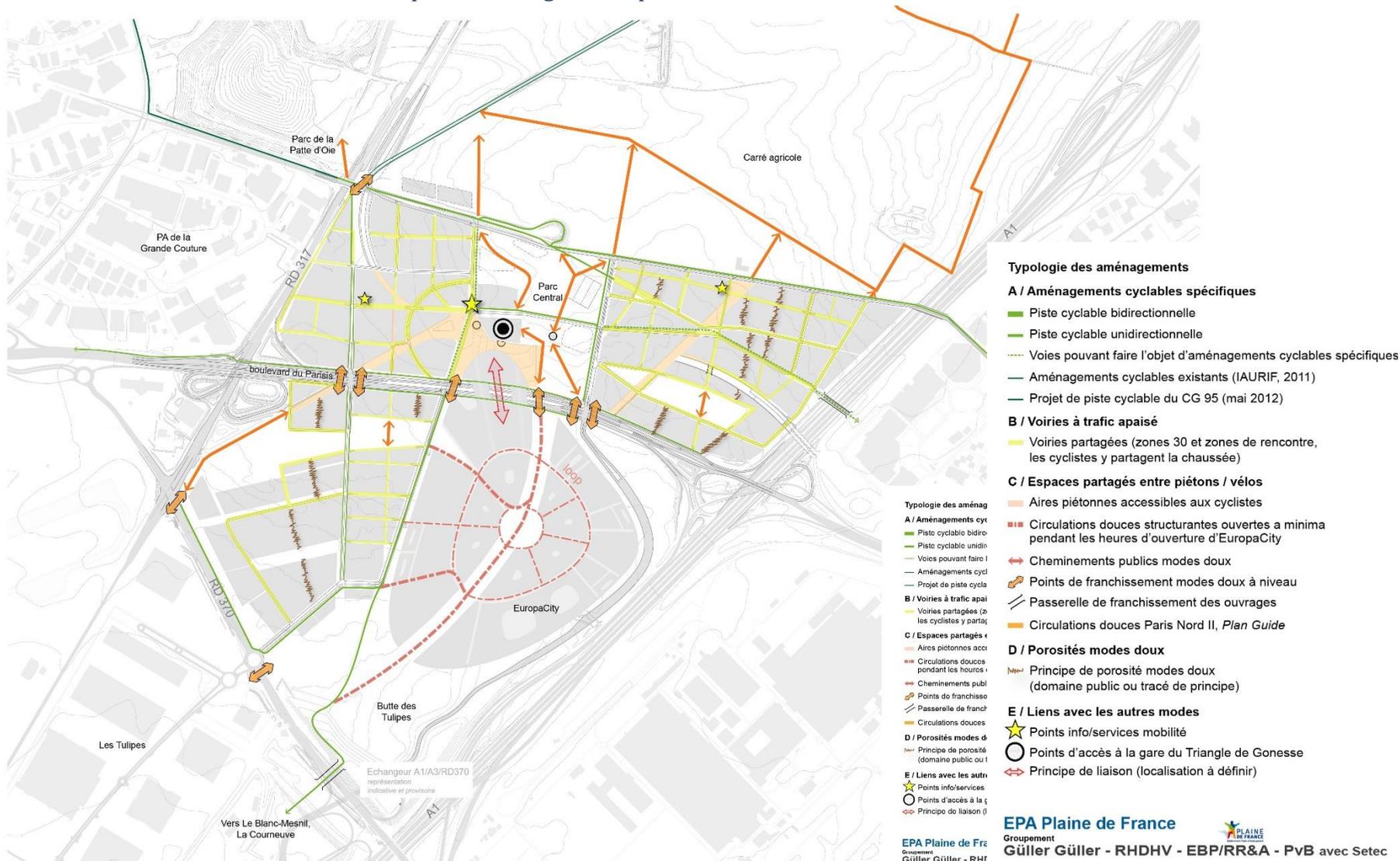
Une attention particulière est aussi apportée aux modes doux dans les franchissements des axes routiers :

- **La RD 317** : une piste cyclable bidirectionnelle franchie l'infrastructure en direction de Gonesse et de la Patte d'Oie, sur le pont actuel ;
- **Le BIP** : plusieurs points de franchissement modes doux à niveau sont projetés, et relient les îlots de part et d'autre du boulevard réaménagé ;
- **L'A1** : une passerelle de franchissement et des voies pouvant faire l'objet d'aménagements cyclables spécifiques sont envisagées au

niveau du pont du chemin de Gonesse à Villepinte. Une piste cyclable reliant le Carré Agricole et Paris Nord II est projetée plus haut à la limite nord du projet du Triangle de Gonesse (réaménagement du pont existant au niveau du chemin de Villepinte, réalisation d'un nouveau franchissement).

- **Un principe de liaison** (localisation à définir) de part et d'autre du BIP est également prévu pour le projet EuropaCity.

Principes d'aménagements pour les modes actifs

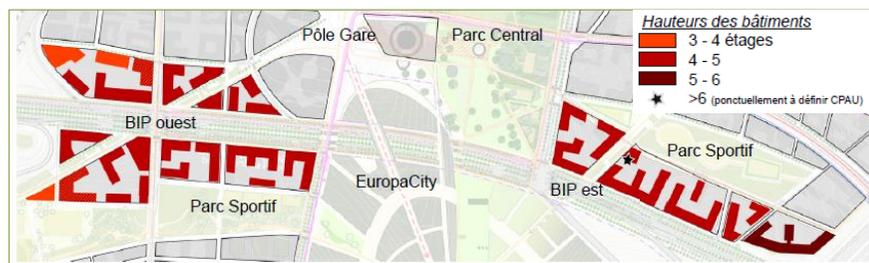


Qualité de l'architecture

Le parti d'aménagement prévoit une grande qualité architecturale sur l'ensemble du projet et notamment à proximité des trois infrastructures routières en front de rue et dans l'épaisseur urbaine des axes.

Le Long du BIP réaménagé – Quartier du Boulevard Intercommunal du Parisis

Des façades urbaines prestigieuses s'organisent de part et d'autre du Boulevard Intercommunal du Parisis. C'est autour de cet axe que l'on retrouve les bâtiments les plus hauts (entre 3 et 6 étages) avec un très haut degré de qualité architecturale. L'architecture se veut variée, innovante et compacte. La qualité urbaine est dense et structurante. Les façades sont à l'alignement sur le boulevard avec des rez-de-chaussée dédiés aux services, commerces, hôtels et autres services aux entreprises. Les toits sont exploités en espaces privés ou semi-privés.



Une différenciation des différentes séquences horizontales des constructions est recherchée : rez-de-chaussée / étages intermédiaires / étages supérieurs.



Source : Plan guide du Triangle de Gonesse, Cahier des quartiers, EPA Plaine de France, Groupement Güller Güller – RHDHV – EBP/RR&A – PvB avec Setec, juin 2014

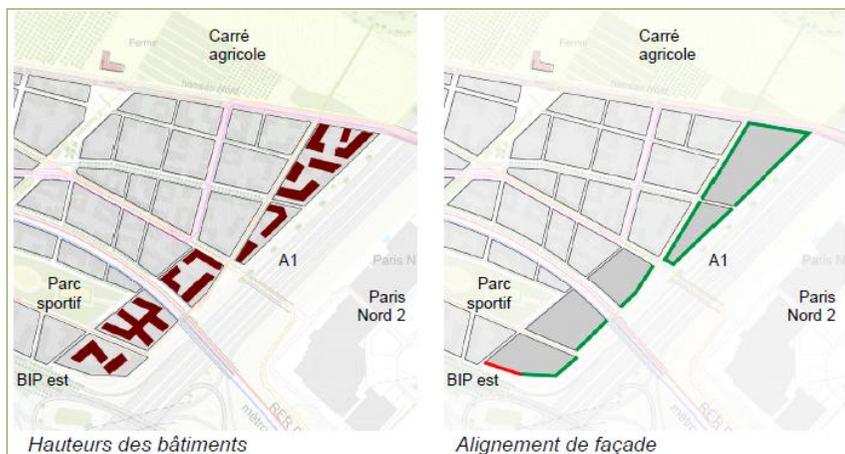
Le long de l'Autoroute A1 –A3 – Quartier Front A1

Les façades urbaines s'organisent le long de l'axe autoroutier sans pour autant former un front urbain afin de permettre une porosité sur l'épaisseur du quartier depuis l'autoroute. Les constructions sont hautes (entre 5 et 6 étages) et apportent des solutions au bruit et aux nuisances de la circulation.

Le quartier proche de l'A1 présente une grande qualité architecturale :

- les bâtiments sont de grande taille avec des façades étirées ;
- les grands volumes bâtis respectent les perméabilités physiques et visuelles est-ouest et nord-sud à travers des cœurs d'îlots ouverts ;
- l'ensemble présente un caractère tertiaire haut de gamme et vise des grandes sociétés et des multinationales liées à la mondialisation.

Les pieds d'immeuble sont composés de parking intégrés dans le paysage et formant une barrière anti-bruit et de circulation face à l'A1. Les îlots sont perméables et les pieds d'immeuble verts structurent des continuités vertes.



Source : Plan guide du Triangle de Gonesse, Cahier des quartiers, EPA Plaine de France, Groupement Güller Güller – RHDHV – EBP/RR&A – PvB avec Setec, juin 2014

Le long du BIP et de l'A1 au sud

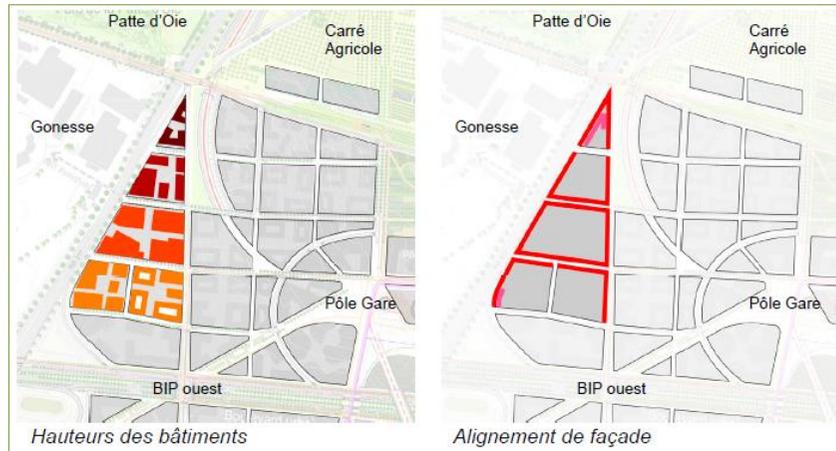
le projet prévoit une disposition du bâti adaptée (en quinconce, bâtiment écran, etc.) afin de diminuer les nuisances sonores de l'A1. La création d'une butte au sud de l'ensemble du projet urbain permettra la réduction des nuisances sonores de l'A1 à l'intérieur des espaces publics structurants du projet d'ensemble (espace paysager au sein d'EuropaCity notamment).



Source : image Güller Güller

Le long de la RD 317 – Quartier Flandres

Les façades sont très fortement alignées et continues le long de la RD 317, de sorte qu'ils ont une réelle visibilité depuis l'infrastructure routière, tout en jouant le rôle de barrière anti-bruit. Les bâtiments sont situés en angle de parcelles et les hauteurs varient entre 3 et 6 étages.



La frondaison des vitrines de part et d'autre de la RD 317 crée des repères le long de l'axe et la hauteur du bâti permet des points de vue en direction de Paris.



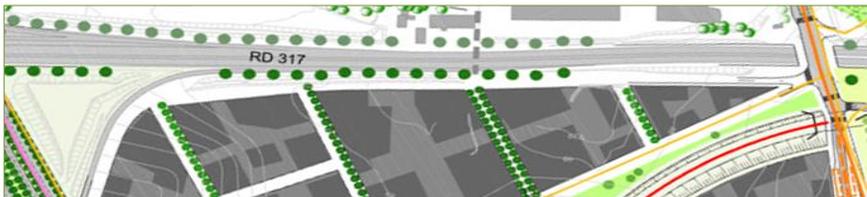
Source : Plan guide du Triangle de Gonesse, Cahier des quartiers, EPA Plaine de France, Groupement Güller Güller – RHDHV – EBP/RR&A – PvB avec Setec, juin 2014

Qualité de l'urbanisme et des paysages

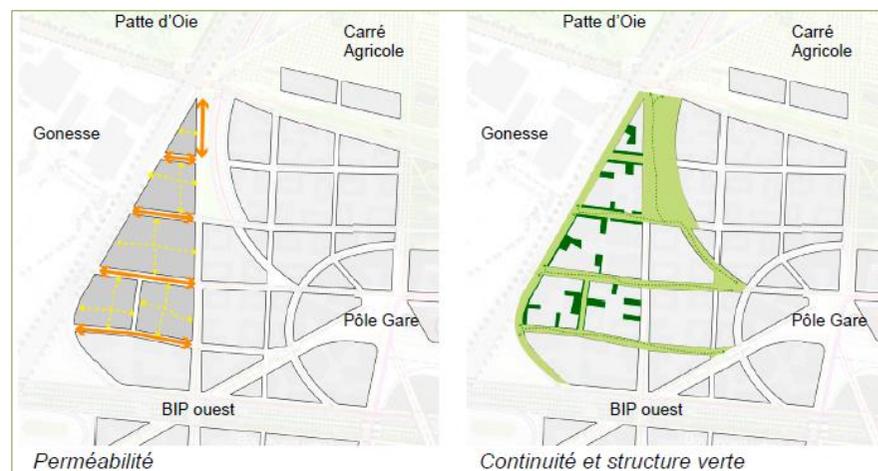
Le paysage aux abords des axes

Le parti d'aménagement retenu se caractérise par une logique paysagère d'ensemble dont l'objectif est de créer un maillage végétal et d'optimiser le paysage existant le long des infrastructures routières structurantes. Celles-ci sont envisagées comme les supports de franges vertes s'ouvrant sur des espaces paysagers à forte visibilité.

- **La RD 317** est bordée par un alignement d'arbres qui se prolonge jusqu'au carrefour de la patte d'Oie, créant un contact paysager avec la carré agricole. Les arbres plantés apportent prestige et repères sur l'axe qui borde l'ouest du projet du Triangle de Gonesse.

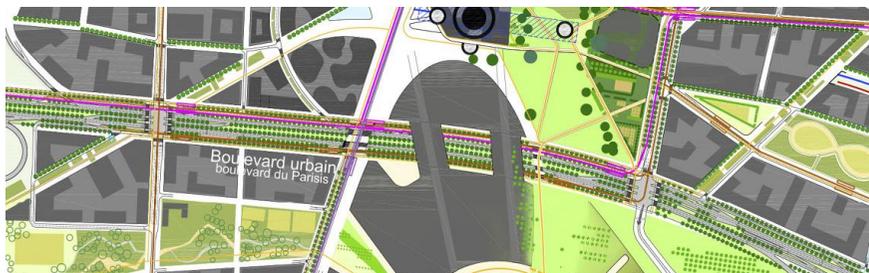


On note une transversalité piétonne fine et des porosités visuelles importantes. Le bâti présente de grandes emprises au sol, limitant les espaces verts en cœur d'îlot mais favorisant les armatures d'espace public vertes tournées vers l'extérieur et en relation avec le paysage immédiat.



Principes volumétriques le long de la RD317. Source : Güller Güller

- **Le BIP** est un corridor est-ouest constitué de cheminements modes doux et reliant les différents programmes au parc central. Les arbres plantés le long de l'axe forment une épaisseur verte linéaire et apportent une unité au boulevard. Les plantations sont homogènes et rythmées participant à l'identité du quartier.



Principes d'aménagement du BIP et alentours. Source : Güller Güller

La présence de continuités vertes et de cœurs d'îlot participent à la qualité urbaine du projet autour du boulevard.

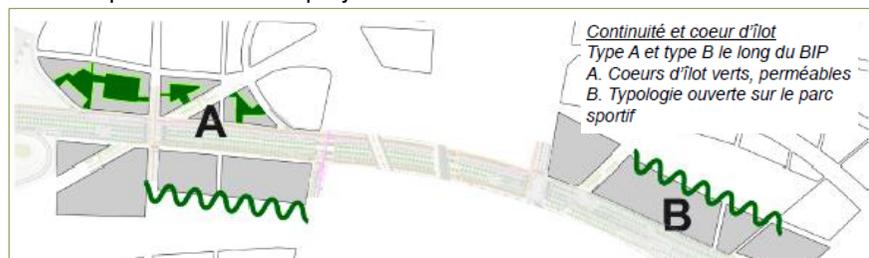


Image urbaine indicative du BIP requalifié en avenue. Source : Güller Güller

- **Les abords immédiats de l'A1** se caractérisent par une structure verte de parkings intégrés à la butte. L'infrastructure verte joue le rôle de socle paysager. Il s'agit aussi d'un geste paysager qui marque la transition entre la zone d'activités existante Paris Nord II et le Triangle de Gonesse.

Les façades urbaines s'organisent le long de l'axe autoroutier, sans pour autant former un front urbain, afin de permettre une porosité sur l'épaisseur du quartier depuis l'autoroute. Les constructions sont hautes (entre 5 et 6 étages) et apportent des solutions au bruit et aux nuisances de la circulation.

Les îlots sont perméables et les pieds d'immeuble verts structurent des continuités vertes.

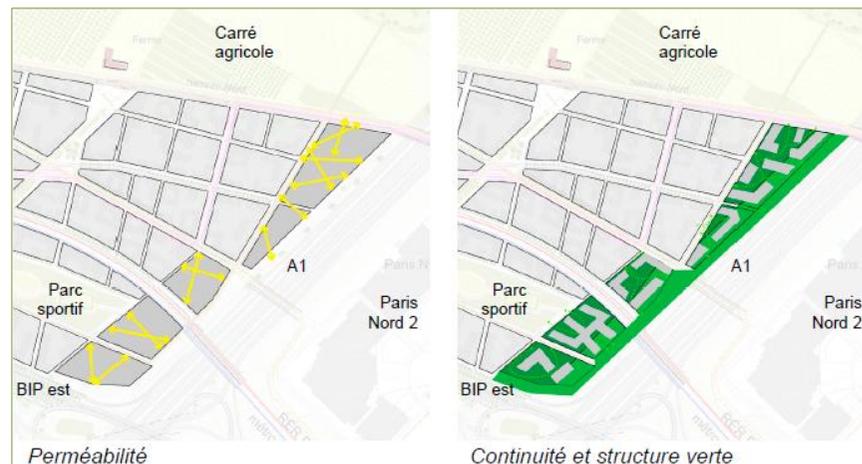


Image urbaine indicative des abords de la A1 (nord). Source : Güller Güller

Les différents bâtiments sont posés sur les franges paysagères et forment un ensemble cohérent le long de l'A1.

Les quatre axes et leur relation au Grand Territoire

Par ailleurs, le parti d'aménagement propose d'utiliser les quatre axes structurants pour offrir une connexion visuelle avec le paysage identitaire du Triangle de Gonesse, la métropole de Paris et le grand territoire :

- **La RD 317** : elle ouvre des vues sur le Carré agricole, le Parc de la Patte d'Oie, le Parc des Tulipes et l'Eglise de Gonesse ;
- **Le BIP** : il encadre des axes visuels sur Paris (la Défense, le Sacré-Cœur et la Tour Eiffel) et participe à ancrer le projet du Triangle de Gonesse dans la métropole parisienne. Il valorise aussi la relation avec des repères visuels locaux (la tour de Romainville, Parc des Tulipes) et le grand paysage agricole du Carré Agricole ;
- **L'A1** : elle marque le paysage du corridor aéroportuaire et donne une nouvelle lisibilité aux anciens chemins et ouvrages agricoles.

Insertion globale du projet dans son environnement urbain et naturel



Conclusions

BIP – RD 170

Les éléments de projet sont très éloquents sur la question des entrées de ville et correspondent aux attendus d'une levée totale de la zone *non aedificandi* au titre de l'article L.111-6 du code de l'urbanisme.

Autoroutes A1/A3

Les éléments de projet sont ajustés à la thématique d'entrée de ville sur l'ensemble du linéaire et correspondent aux attendus d'une réduction de la contrainte de 25 mètres.

RD 317

Les éléments de projet s'agissant de la qualité d'insertion urbaine du quartier des Flandres et la gestion des nuisances sonores par la disposition du bâti correspondent aux attendus d'une réduction de la contrainte de 50 mètres.

Traductions réglementaires : zonage-règlement / OAP

Le dispositif réglementaire du projet de PLU prend en compte la qualité paysagère, architecturale et urbaine des entrées de ville ainsi que les nuisances sonores et la sécurité des déplacements sur le secteur dit du Triangle de Gonesse.

Nuisances sonores

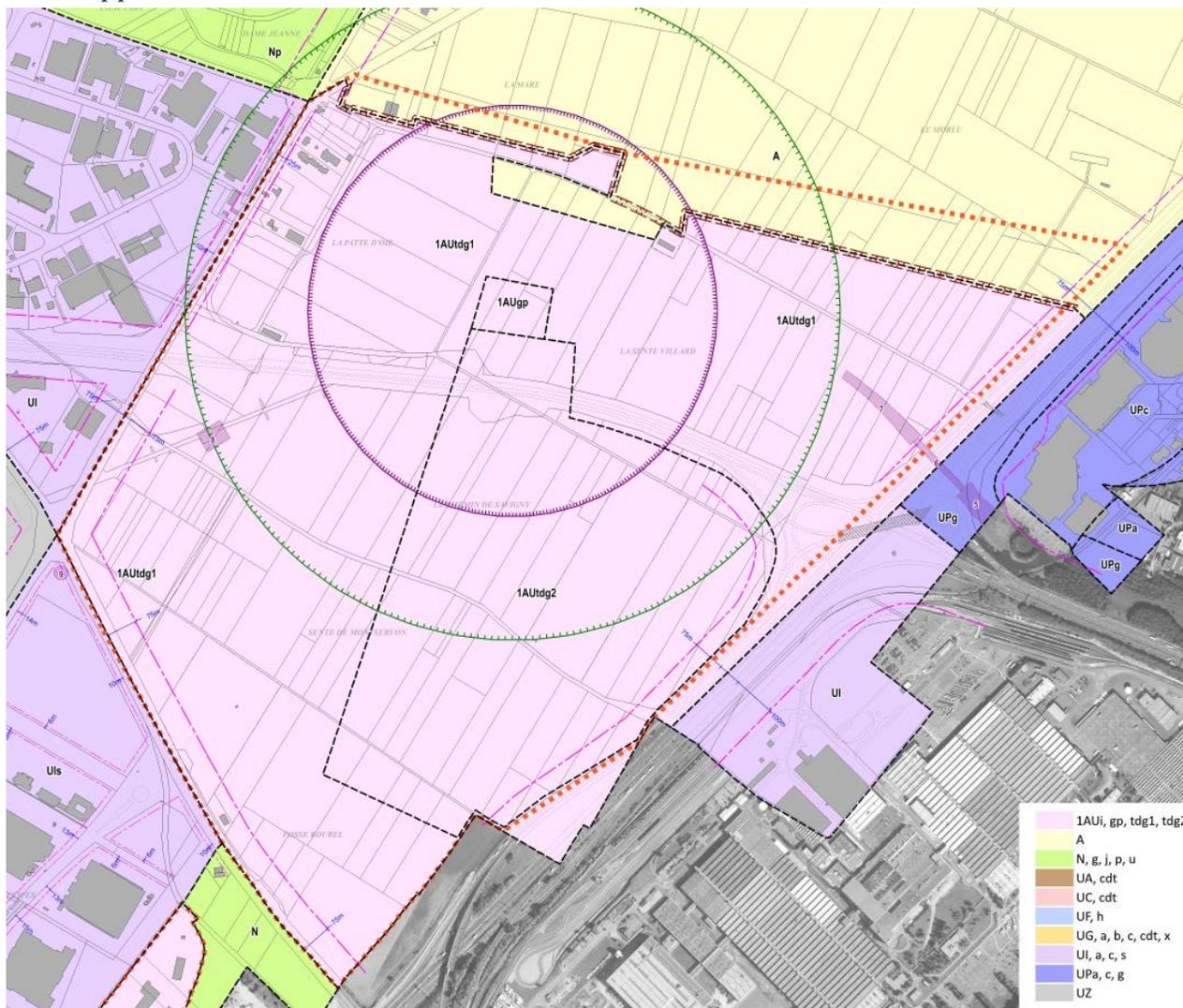
Le règlement prescrit dans son article 1AU-4 : Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

« Les constructions ou installations sont interdites dans la bande d'inconstructibilité indiquée sur le document graphique réglementaire au titre des articles L.111-6 et suivant du code de l'urbanisme. »

Cette disposition ne s'applique pas :

- *aux aménagements visant à garantir la qualité des paysages ;*
- *aux aménagement et dispositifs visant à lutter contre les nuisances sonores et à assurer la sécurité des déplacements ;*
- *aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;*
- *aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;*
- *aux réseaux d'intérêt public ;*
- *aux voies d'accès et de desserte des projets. »*

Le plan de zonage identifie les bandes d'inconstructibilité en lien avec l'application de l'article 1AU-4



Extrait du plan de zonage

Recul d'implantation

Ce dispositif permet de garantir un éloignement minimal des constructions vis-à-vis de :

- l'A1 : 75 mètres sur tout le linéaire
- La RD317 : 25 mètres dans sa partie nord et 75 mètres dans sa partie sud ;
- La RD370 : 75 mètres sur tout le linéaire.

Les OAP prévoient des dispositions sur l'organisation du bâti et des aménagements :

« Le long du BIP réaménagé, l'architecture se veut variée, innovante et compacte et la qualité urbaine se veut dense et structurante. (...) 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 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.

Ce dispositif permet de garantir une bonne gestion des nuisances sonores par la qualité et la nature des aménagements extérieurs et la disposition des bâtiments, en complément de l'isolation acoustique des bâtiments à proximité de ces infrastructures.

Qualité de l'architecture

Le règlement prescrit dans son article 1AU-9 - Aspect extérieur des constructions et des clôtures :

« 9.1. Les constructions doivent répondre à une exigence architecturale forte en renforçant la qualité globale du projet ainsi que sa visibilité à l'internationale. Les constructions doivent s'insérer dans le paysage naturel et bâti. Cette intégration doit respecter la végétation existante, le site bâti ou non et le relief naturel du

terrain. La construction, les aménagements et les clôtures tiendront compte de la pente du terrain.

9.2. Les matériaux bruts (parpaings, carreaux de plâtre, briques creuses...) destinés à être recouverts d'un parement ou d'enduit ne peuvent être laissés apparents sur les parements extérieurs des constructions et des clôtures.

9.3. Les matériaux apparents doivent être choisis de telle sorte que leur mise en œuvre leur permette de conserver, de façon permanente, un aspect satisfaisant et respectueux du caractère des lieux.

9.4. Les couleurs et les matériaux des constructions devront s'harmoniser entre eux et ne pas porter atteinte au caractère des sites ou paysages naturels et urbains.

9.5. Toutes les façades des constructions doivent être traitées avec le même soin et en harmonie entre elles.

9.6. Les toitures devront présenter une simplicité de volume et une unité de conception. Elles devront être valorisées au travers d'aménagement(s) spécifique(s) et répondre à l'objectif de création d'une « 5ème façade ». Seront à privilégier (...)

9.7. Les annexes sont soumises aux mêmes dispositions que les constructions principales.

9.8. Les éléments techniques (exemple : rampes, descentes d'eaux pluviales, édicules et gaines techniques, panneaux solaires, etc.) doivent être intégrés dans la composition architecturale d'ensemble de la construction. »

Ce dispositif permet de garantir une qualité de l'architecture pour les constructions à proximité de l'A1, la RD317 et le BIP.

Les OAP prescrivent une qualité dans la composition des façades visibles depuis l'A1, la RD317 et du BIP :

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.)

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.

Le long de la RD317, les constructions créent un front bâti bordé, sur la partie nord du BIP, d'un maillage végétal.

S'agissant plus particulièrement du BIP, les OAP précisent :

« Il s'agit de renforcer les qualités paysagères du site par une opposition tranchée entre les espaces ouverts et les espaces bâtis, en évitant les espaces intermédiaires qui s'interposeraient dans le contact direct entre nature et bâti. Les prescriptions urbaines portent donc sur le maintien d'un front urbain, sans espace interstitiel comme des espaces de stationnement, des zones de service ou encore des espaces engazonnés inutiles.

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.

Ce dispositif permet de garantir une grande qualité de l'architecture et l'animation des façades urbaines en complément du règlement pour les constructions à proximité de l'A1, de la RD317 et du BIP.

Qualité des paysages et de l'urbanisme :

Les OAP précisent des principes d'organisation des trames viaires et paysagères de nature à favoriser une grande qualité de l'urbanisme :

- *Un principe général de compacité*
- *Des terrasses offrant des vues / valoriser la 5^{ème} façade*
- *Macro-îlots ouverts / rendre poreux et ouverts les îlots privés*
- *Le Boulevard Intercommunal du Parisis requalifié en boulevard urbain*
- *Des continuités écologiques et paysagères*
- *Mutualisation des services et gestion des pieds d'immeubles / animer le quartier*
- *Mutualisation du stationnement et solutions évolutives / gérer le stationnement*
- *Une gestion des eaux pluviales à ciel ouvert / rendre visible la gestion des eaux pluviales*

Le règlement prescrit dans son article 1AU-12 - Obligations imposées en matière de réalisation de surface éco-aménageables, d'espaces libres, de plantation, d'aire de jeux et de loisirs :

12.1.1. Les espaces libres doivent être aménagés selon une composition paysagère soignée, adaptée à l'échelle du terrain et aux lieux environnants. Cette composition privilégiera la continuité avec les espaces libres des terrains voisins et devra participer à l'amélioration du cadre de vie et à la gestion de l'eau pluviale.

12.2.3. Dans le cas de constructions implantées en retrait de l'alignement, l'espace entre la construction et l'alignement doit faire l'objet d'un traitement paysager de qualité.

Ce dispositif permet de garantir une qualité des aménagements paysagers pour les espaces libres à proximité de l'A1, la RD317 et du BIP.

Sécurité des déplacements

Les OAP prescrivent une organisation des circulations favorables aux déplacements des modes actifs en toute sécurité :

Principes de liaisons :

« 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.

- Carrefours /traversée piétonne protégée (sur le BIP) : 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 privés 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

Continuité paysagère structurante nord-sud :

« La continuité paysagère est structurée en plusieurs secteurs dans sa longueur et permet très ponctuellement la réalisation de constructions. Le parc créatif, situé au nord du BIP, 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 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 »

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 OAP précisent pour le BIP

« 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.*

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. »*

Ce dispositif permet de garantir une sécurité optimale des déplacements tous modes sur le BIP réaménagé ainsi qu'une bonne sécurité pour le franchissement des autres axes à grande circulation.