



**Contrat de Développement Territorial**  
**Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France**

27 février 2014



## PREAMBULE

La loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris encourage un développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois dans la région capitale. Elle conforte la place de la capitale parisienne érigée au rang de ville-monde et permet la mise en place d'un projet urbain, social et économique d'intérêt national unissant les grands territoires de la région parisienne. Ce dernier se traduit notamment par :

- la mise en place d'un nouveau métro automatique en rocade autour de l'agglomération parisienne (Décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris),

- l'élaboration de contrats de développement territoriaux (CDT) autour des gares (Décret n° 2011-724 du 24 juin 2011 relatif aux contrats de développement territorial prévus par l'article 21 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris) pour structurer les mutations induites par le déploiement du nouveau réseau de transport et ainsi participer au rééquilibrage du développement métropolitain. Le Contrat de Développement Territorial est un document instaurant un partenariat entre les collectivités territoriales, les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale concernés et l'Etat sur un territoire défini pour les quinze prochaines années en matière d'urbanisme, de logement, de transport, d'équipement commercial, de développement économique, sportif et culturel et de protection des paysages et des ressources naturelles.

Le présent CDT « Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France » concerne les six communes de Sarcelles, Villiers-le-Bel, Garges-lès-Gonesse, Arnouville, Gonesse et Bonneuil-en-France. Il définit les principes stratégiques de développement de leur territoire au regard de la création de la gare « Triangle de Gonesse » sur le tronçon Saint-Denis Pleyel / Le Mesnil-Amelot de la ligne 17 du réseau Grand Paris Express. Il est élaboré pour une durée de 20 ans.

Plusieurs études préalables ont mis à jour les principes fondateurs du CDT « Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France » et notamment l'étude confiée à l'équipe Castro-Alphaville-Mandragore-Deerns-Berim. Cette dernière conduite entre août 2010 et avril 2011 a permis la définition d'un projet de territoire partagé, adopté par le Conseil d'agglomération de Val de France par délibération du 28 avril 2011. Le 26 janvier 2012 une étape déterminante a été franchie avec la signature d'une convention cadre synthétisant les grandes orientations de ce projet de territoire et préfigurant le présent CDT validé en comité de pilotage le 25 avril 2013. Le CDT a ensuite été amendé pour tenir compte des avis formulés :

- par l'autorité environnementale (rapport 2013-63 du 24 juillet 2013),

- par les personnes publiques associées (Région IDF, Département du Val d'Oise, Association des Maires d'Ile-de-France, Paris Métropole, Atelier International du Grand Paris),

- ainsi que par le public dans le cadre de l'enquête qui s'est déroulée du 30 septembre 2013 au 30 octobre 2013 (synthèse traduite dans le rapport d'enquête n°E13/83 du 16 décembre 2013).

Le document ainsi modifié a été adopté en comité de pilotage le 23 décembre 2013.

Les élus et le président ont été autorisés par leur conseil municipal et par le conseil communautaire de la Communauté d'agglomération à signer le CDT.

Le CDT définitif a ainsi été signé le 27 février 2014.

Conscients de la nécessité de s'inscrire dans une démarche métropolitaine, les partenaires ont élaboré ce contrat en tenant compte des réflexions plus globales sur le développement du « Grand Roissy » identifié comme territoire d'intérêt national (contrat de Projets Etat Région 2007-2013) et sur les projets de territoires développés dans les différents CDT voisins : celui du « Cœur économique de Roissy-Terres de France » bien évidemment, mais aussi, le CDT « Est-Seine-Saint-Denis », le CDT « Territoire de la Création » ou encore le CDT « Pôle métropolitain du Bourget ». La prise en compte des mutations à venir sur ces territoires à cette échelle élargie participe d'une nouvelle gouvernance locale.

Carte des communes et EPCI concernés

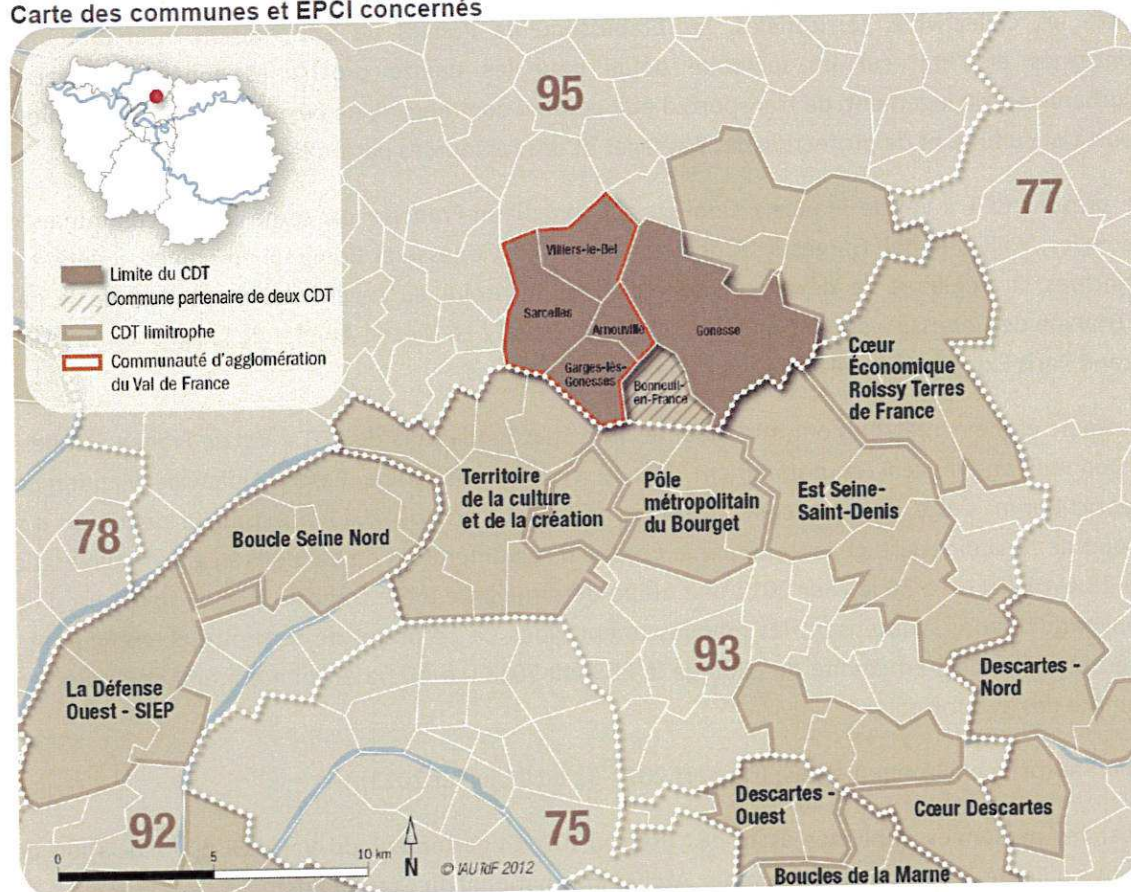


Figure 1 - Carte de présentation du territoire du CDT et des quatre CDT voisins (source: IAU)



**Contrat de développement territorial**  
**« Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France »**  
Signé à Villiers-le-Bel, le 27 février 2014

**Jean DAUBIGNY**

Préfet de la Région d'Ile-de-France, Préfet de Paris



**Arnaud BAZIN**

Président du Conseil général du Val d'Oise



**François PUPPONI**

Député, Maire de Sarcelles



**Jean-Pierre BLAZY**

Député, Maire de Gonesse



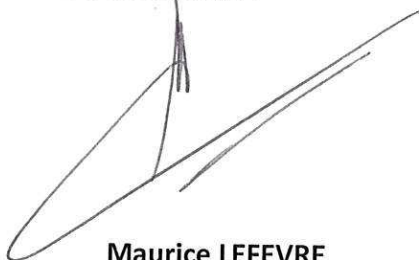
**Didier VAILLANT**

Président de la Communauté  
d'Agglomération Val de France



**Michel AUMAS**

Maire d'Arnouville



**Jean-Luc HERKAT**

Maire de Bonneuil-en-France



**Maurice LEFEVRE**

Maire de Garges-lès-Gonesse



**Jean-Louis MARSAC**

Maire de Villiers-le-Bel



## **LE GRAND ROISSY, UN CADRE DE COHERENCE POUR L'AMENAGEMENT DURABLE DU GRAND TERRITOIRE**

Le Grand Roissy est apparu dans le débat métropolitain comme l'un des territoires stratégiques du développement économique du Grand Paris devant être abordé à l'échelle du vaste territoire sous l'influence de l'aéroport. Cette démarche initiée en 2008 avec les principaux acteurs de l'aménagement et du développement territorial vise à améliorer la relation entre le développement aéroportuaire avec les territoires « sous influence », le bassin de vie.

La démarche vise à créer un cadre partagé incitant l'ensemble des acteurs à travailler en commun tout en conduisant leurs propres projets. Un processus de gouvernance, dont le cadre se construit entre l'Etat, les collectivités, les entreprises et les associations est à l'œuvre : les collectivités du Grand Roissy se sont regroupées pour former une association créée en 2011. Une conférence territoriale annuelle mise en place en 2011, permet de débattre des principaux enjeux du grand territoire : en janvier 2011, le débat a porté sur l'impact du bruit aérien, l'accessibilité en transports au pôle d'emploi de Roissy et sur la qualification des actifs. En février 2012, il portait sur les orientations et leviers aménagement durable à l'échelle du grand territoire et des différents CDT qui s'inscrivent dans le Grand Roissy. En 2013 il a été consacré aux questions d'emplois et de formation.

Enfin, un conseil de pôle, instance de pilotage constituée d'un collège Etat, d'un collège élus, d'un collège entreprises et d'un collège association, mis en place en février 2012 va permettre de piloter les objectifs prioritaires du Grand Roissy. Une charte d'orientations d'aménagement durable (projet en cours) marquera les principaux engagements pour agir ensemble à l'échelle du Grand Roissy.

Le diagnostic stratégique du Grand Roissy a révélé cinq axes prioritaires préfigurant la Charte du Grand Roissy pour évoluer vers un scénario de ville durable :

### **1. Changer le modèle de développement vers une mobilité durable**

La très forte dynamique de création d'emploi du pôle de Roissy ne pourra se poursuivre qu'à la condition d'une évolution majeure des modes de déplacements terrestres au profit des transports en commun et des nouvelles pratiques de mobilité (co-voiturage, modes actifs, parkings-relais...). Un objectif d'évolution des parts modales, aujourd'hui de 20% en moyenne pour les transports en commun et modes actifs à 40% demain (voire plus pour certains secteurs) pourrait être atteint à condition :

- de poursuivre et intensifier le développement, en l'orientant sur les axes et les nœuds de transports en commun structurants

- de réaliser les projets de transports et d'aménagement de voirie qui vont améliorer l'accessibilité à Roissy (les tronçons Nord et Est de la ligne 17 du Grand Paris Express, la nouvelle branche du RER D, les lignes de BHNS, les liaisons cyclables...)
- de mettre en place à l'échelle du Grand Roissy une politique de mobilité adaptée à la situation particulière du pôle (fonctionnement en horaires décalés de la plate-forme, aires de recrutement large des actifs...).

**Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :**

La création à court terme d'une agence de mobilité du Grand Roissy doit permettre de fédérer les initiatives ; la mise en place d'une autorité organisatrice de transport de proximité à moyen terme sera étudiée avec le STIF et le Conseil Régional.

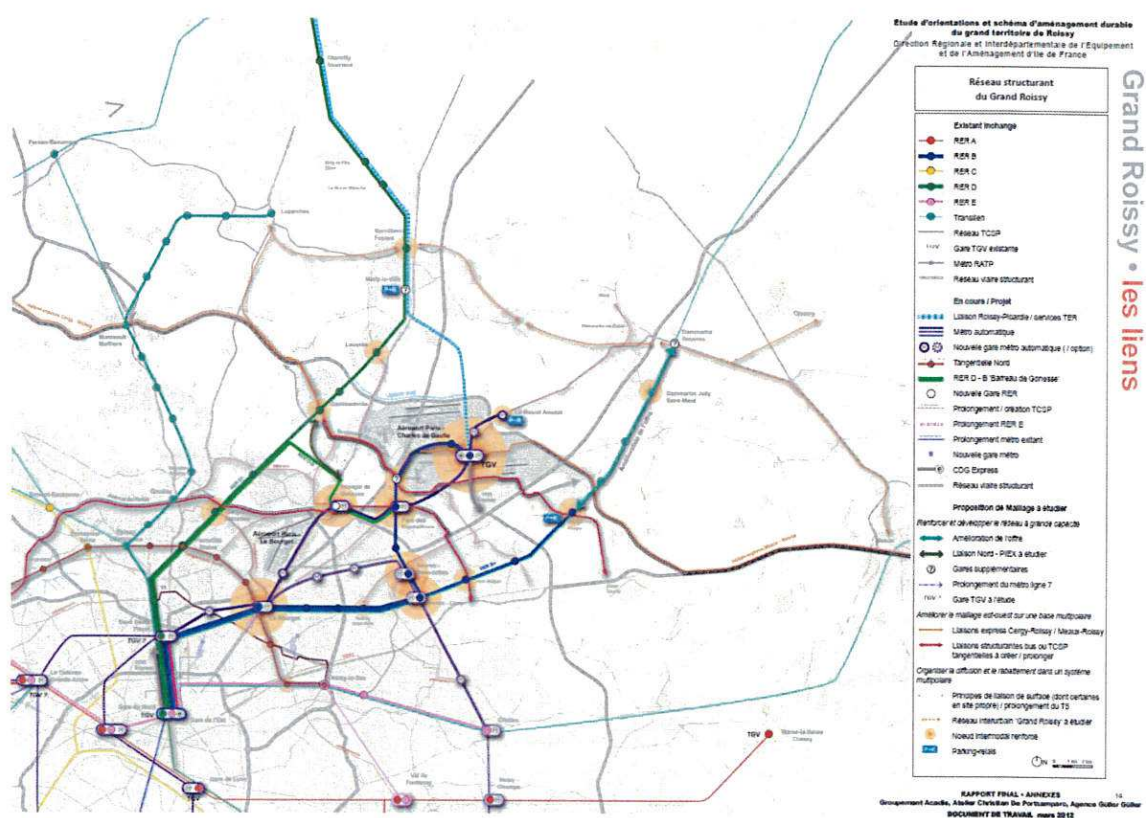


Figure 2 - Les liens du Grand Roissy

**2. Assurer une plus grande sélectivité et la cohérence du développement économique**  
L'aéroport international et les infrastructures ferrées et routières aux portes de la capitale font du territoire du Grand Roissy un secteur particulièrement attractif pour l'implantation de tous types d'activités.



Le Grand Roissy sera l'acteur d'une logique de coopération : penser l'offre immobilière en cohérence avec le développement local et ceux de la métropole en fonction de la qualité des différents sites, des besoins de développement économique et du marché de l'immobilier.

**Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :**

La création d'un observatoire de l'offre et de la demande d'immobilier ainsi qu'un schéma global identifiant les différents espaces pourraient être les outils d'un pilotage coordonné du développement économique et partagé avec le territoire.

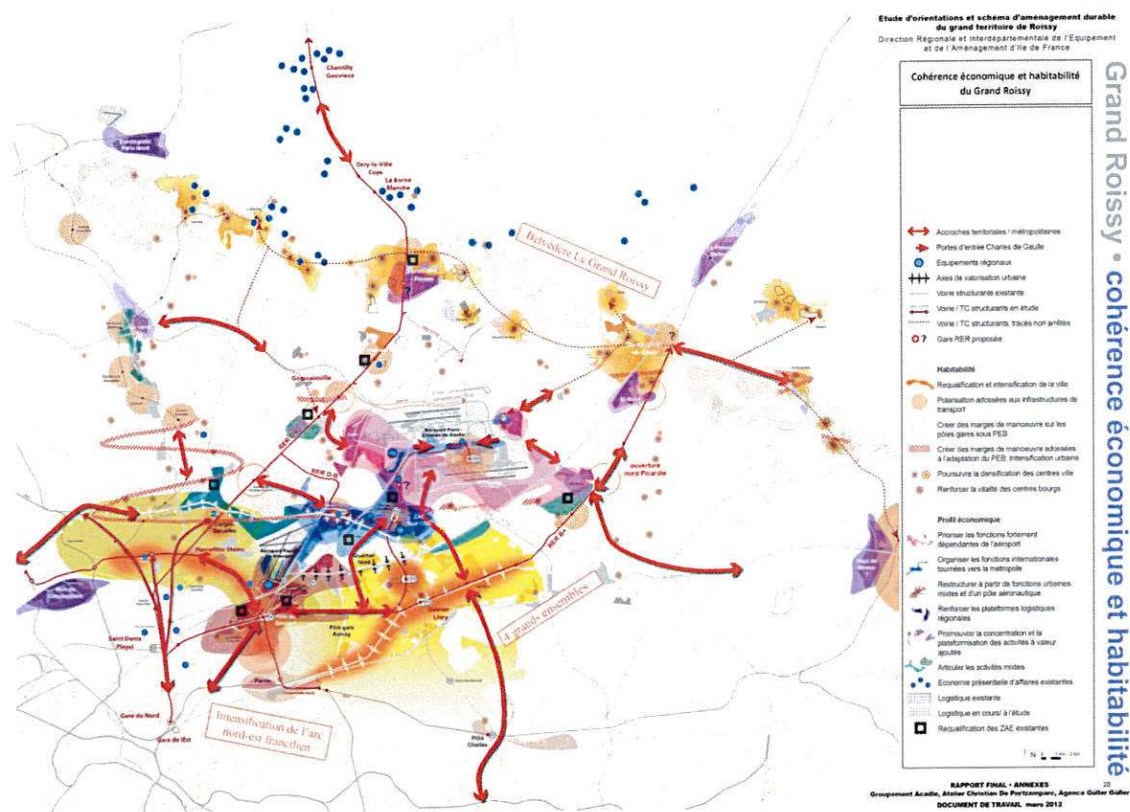


Figure 3 – Cohérence économique et habitabilité du Grand Roissy

**3. Rééquilibrer le rapport entre développement de l'habitat et des activités**

Le territoire du Grand Roissy est caractérisé, compte tenu de la présence de l'aéroport international ainsi que d'infrastructures ferroviaires et routières très développées, par une croissance accélérée des emplois (taux de croissance annuelle de l'emploi de 2%) et une faible croissance de la population et des logements (la croissance de la population est de 0,8%) .

Il est donc nécessaire à l'échelle de ce territoire d'affirmer une politique de construction de logements en adéquation avec le développement économique.

Les territoires à l'ouest et à l'est de la plate-forme sont contraints par le plan d'exposition au bruit de l'aéroport Roissy- CDG. L'agglomération à l'ouest, la plus peuplée (160 000 habitants résident en zone C du PEB) est de surcroît contrainte par le bruit de l'aéroport du Bourget.

Les potentiels de développement résidentiel à proximité de la plate-forme se situent dans l'arc sud de l'aéroport et les pôles urbains de l'arc agricole nord. Les territoires contraints par le PEB doivent quant à eux pouvoir assurer leur renouvellement urbain.

**Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :**

Coordination entre les acteurs à l'échelle du Grand Roissy

**4. Gérer durablement les ressources foncières et naturelles**

Les ressources agricoles et les grands espaces ouverts de la Plaine de France sont des richesses pour l'économie francilienne, le cadre de vie des habitants et le paysage francilien. Ces espaces doivent être considérés comme un patrimoine, une richesse à conserver et non comme des réserves foncières. La densification et la requalification des zones d'activités existantes doivent être privilégiées sur l'urbanisation extensive nécessitant de faire évoluer le modèle de développement. Les opérations projetées sur des espaces aujourd'hui agricoles seront réalisées selon certaines conditions : des projets urbains compacts, réversibles (une trame d'espace public permettant la réversibilité des programmes) desservis par le réseau de transports en commun et des parcs d'activités logistiques ciblés sur des sites ferroviaires. Ces opérations sont identifiées dans les différents CDT.

En dehors de ces opérations, les projets doivent être examinés au cas par cas pour privilégier la requalification et la densification des zones d'activités existantes. La profession agricole a par ailleurs besoin de visibilité à long terme (30 ans) sur la destination des sols. La planification : le SDRIF à l'échelle régionale et les SCOT sont les outils privilégiés pour garantir cette visibilité.

**Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :**

Le dispositif mis en place pour le pilotage coordonné du développement économique (observatoire de l'offre et de la demande d'immobilier d'entreprise...) sera l'outil dynamique pour évaluer la part de valorisation de l'existant et celle de l'urbanisation extensive ainsi que le SDRIF et le (les) SCOT. Par ailleurs la réalisation d'un schéma fonctionnel des espaces agricoles doit également permettre de connaître finement les contraintes d'exploitation agricoles générées par les projets d'aménagement et les infrastructures et les solutions à apporter. Un partenariat avec les établissements publics fonciers (EPFIF, SAFER...) sera recherché.



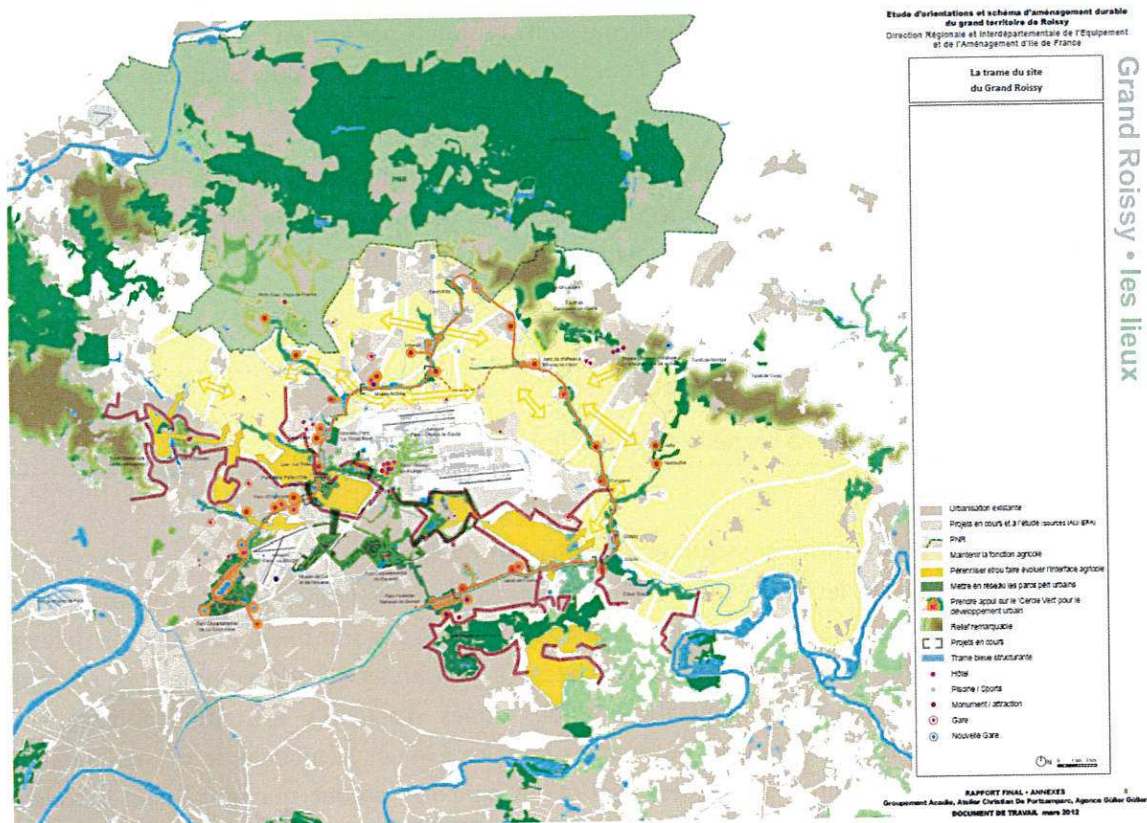


Figure 4 – Les lieux du Grand Roissy

### 5. Renforcer l'accès à l'emploi des populations riveraines aux emplois locaux

Le territoire du Grand Roissy concentre 230 000 emplois salariés fin 2010, soit 5,6% de l'emploi salarié francilien. Cet emploi est caractérisé par une forte spécialisation puisque sept secteurs représentent 60% de l'emploi, et deux près de 30% : transports aériens et entreposage / services auxiliaires des transports.

Faire en sorte que le dynamisme économique lié aux activités aéroportuaires bénéficie aux populations locales constitue un des enjeux majeurs du Grand Roissy, ce d'autant que la population active du Grand Roissy est plus jeune et moins qualifiée que celle de l'ensemble de l'Île de France.

#### Dispositif pour agir à l'échelle du Grand Roissy :

Renforcer les coopérations entre les nombreux acteurs présents sur le territoire pour:

- Promouvoir les recrutements et les formations en alternance
- Développer et coordonner les formations facilitant l'accès aux emplois aéroportuaires
- Sécuriser les parcours professionnels, en particulier des salariés les plus précaires
- Observer pour anticiper les évolutions de l'emploi et des compétences sur le territoire

## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE</b> .....	<b>3</b>
<b>LE GRAND ROISSY, UN CADRE DE COHERENCE POUR L'AMENAGEMENT DURABLE DU GRAND TERRITOIRE</b> .....	<b>6</b>
<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>11</b>
<b>TITRE I : Définition du territoire et projet stratégique de développement durable</b> .....	<b>17</b>
Chapitre Premier: Présentation du territoire.....	17
I. Carte d'identité .....	17
II. Une forme urbaine morcelée.....	17
III. Des contraintes liées à la présence d'infrastructures qui traversent plus qu'elles ne desservent .....	19
IV. Une population fragile dans un parc de logement insuffisamment diversifié .....	19
V. Un dynamisme économique lié à une situation géographique favorable.....	21
VI. Des structures de formation insuffisantes au regard du taux de chômage et de la jeunesse de la population.....	22
VII. Des ressources agricoles menacées et un patrimoine paysager remarquable mais peu valorisé .....	23
Chapitre Deuxième : Projet stratégique de développement durable du territoire .....	26
I. Le territoire du contrat de développement territorial et sa stratégie de développement .	26
a. Le territoire du contrat de développement territorial.....	26
b. La stratégie de développement du territoire .....	26
II. Un développement autour de pôles, organisés chacun autour d'un projet structurant et connectés entre eux par un réseau de transport.....	27
a. Des pôles de développement complémentaires aux projets des territoires limitrophes.	27
• Le Triangle de Gonesse et EuropaCity.....	27
• Rénovation urbaine Lochères Nord / Dôme-Aréna .....	29
• Le quartier à dominante économique le long de l'avenue du Parisis .....	31
• L'articulation des grands projets du CDT .....	31
• La cohérence avec les projets de territoire limitrophes .....	32
b. Connectés par un réseau de transport renouvelé qui renforce l'accessibilité du territoire en privilégiant les transports collectifs et les modes doux de déplacement .....	33
• L'amélioration de la connexion du territoire à l'ensemble de l'Île de France .....	33
• La constitution d'un réseau Est-Ouest performant.....	34

• L'articulation de ces projets avec le réseau viaire existant par un complément de maillage et l'anticipation des phénomènes de saturation.....	35
III. Un développement fondé sur des filières économiques contribuant à l'attractivité du pôle d'échange international du Grand Roissy .....	36
• La filière des loisirs à vocation internationale, autour du sport, du tourisme et du commerce, notamment avec les projets de dimension métropolitaine que sont EuropaCity et l'Arena : .....	36
• La filière culturelle : .....	36
• La filière aéroportuaire : .....	36
• La filière de la santé et du diagnostic médical rapide : .....	37
• Par ailleurs, le territoire a vocation à accueillir, de par sa proximité, les filières liées à l'aéronautique en cohérence et partenariat avec le pôle du Bourget (notamment dans le cadre du développement du pôle de compétitivité ASTECH) : .....	37
IV. Un développement porté par une offre de formation structurée et renforcée sur les filières porteuses .....	37
• Développer et renforcer l'offre de pré-qualification orientée vers les filières d'avenir du territoire : .....	38
• Structurer et renforcer l'offre de formation sur les filières porteuses pour tous les niveaux pertinents de formation et dans le cadre de la formation initiale comme dans celui de la formation continue : .....	38
• Développer l'enseignement supérieur : .....	38
V. Un développement conditionné par l'amélioration du cadre de vie des habitants du territoire .....	39
a. Dans le domaine du logement et du renouvellement urbain .....	39
• S'inscrire dans un scénario de croissance d'environ 5000 habitants à l'horizon 2030 (hors zone C du PEB) et réaliser 14 200 logements sur 20 ans (sur l'ensemble du territoire).....	39
• Privilégier la densification du tissu urbain existant à l'étalement urbain.....	39
• Poursuivre le renouvellement urbain, selon quatre axes : .....	39
• Etendre le réseau de chaleur existant.....	39
Une étude sur les réseaux de chaleur en Ile-de-France est actuellement dans le cadre du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).....	39
b. Dans le domaine des équipements au service de la population.....	41
c. Dans le domaine de la préservation et de la valorisation des espaces ouverts.....	41
• Mettre en réseau et en valeur une trame verte et bleue et un mode de gestion qui favorise la biodiversité : .....	41
• Maintenir et développer une agriculture performante et innovante adaptée aux défis de demain sur le territoire par : .....	41

- Assurer une gestion efficiente des espaces non urbanisés ainsi que des espaces interstitiels ou en frange des espaces agricoles..... 42
- d. Par la prise en compte des enjeux d’environnement sur l’ensemble du projet de territoire ..... 42
  - Intégrer les préoccupations environnementales et patrimoniales en amont dans les projets d’aménagement (gestion des eaux de pluie et usées, traitement des déchets, normes environnementales des bâtiments, protection acoustique, isolation thermique, utilisation d’énergies propres, respect des caractéristiques historiques du bâti, insertion dans le tissu existant, protection d’éléments remarquables...). ..... 42
  - Réaliser l’ensemble des opérations prévues dans un souci d’exemplarité grâce à la mise en place d’un cahier de mesures environnementales qui s’imposera à tous opérateurs appelés à intervenir sur le territoire. .... 42
  - Poursuivre la démarche de limitation des nuisances sonores liées au trafic aérien auxquelles sont soumis les habitants de ce territoire en mutualisant les dispositifs d’isolation pour améliorer également la performance thermique ..... 43
  - Développer les mobilités douces de manière à favoriser les déplacements vélos et créer peu à peu un maillage de pistes dédiées qui permettrait d’augmenter les déplacements locaux (15 à 30 minutes) non motorisés. .... 43

## **TITRE II : Objectifs et priorités du Contrat de Développement Territorial .....44**

### Chapitre Premier : Le transport..... 44

#### I. Objectifs quantitatifs en matière de transport..... 44

- Rendre le territoire accessible en moins de 45 minutes à 60% des franciliens et en moins d’une heure à 100% des parisiens ..... 45
- Rendre accessible aux habitants du territoire la moitié des emplois et des pôles de formation d’Ile-de-France en moins d’une heure ..... 45
- Atteindre une part modale TC/mode doux de 50% sur les trajets principaux entre domicile et lieu de travail et pour les visiteurs d’EuropaCity..... 46

#### II. Objectifs qualitatifs en matière de transport ..... 47

- Améliorer la desserte du territoire à l’échelle métropolitaine et le rendre plus visible et attractif..... 47
- Mettre en relation les pôles au sein du territoire grâce à de nouvelles infrastructures est-ouest..... 48
- Renforcer les liens vers les territoires voisins ..... 48
- Améliorer la qualité de service grâce à une nouvelle hiérarchisation des infrastructures de transports en commun et du réseau viaire local..... 49
- Assurer une intégration environnementale des infrastructures ..... 49

### Chapitre Deuxième : Le développement économique..... 50

#### I. Objectifs quantitatifs en matière de développement économique ..... 50



• Créer 30 000 emplois à l’horizon 2025 sur le territoire .....	50
• Développer progressivement une nouvelle offre immobilière en cohérence avec le Grand Roissy et dans un souci de gestion économe de l’espace .....	50
○ <i>Les nouveaux espaces d’accueil des entreprises</i> .....	50
○ <i>La transformation des espaces économiques existants</i> .....	51
II. Objectifs qualitatifs en matière de développement économique .....	52
• Structurer le développement autour de cinq filières différenciantes .....	52
• Prévenir les risques d’ingérence par l’intelligence économique .....	57
• Développer les fonctions supérieures d’entreprises pour assurer une offre de services complète : .....	58
• Garantir le fonctionnement des exploitations agricoles et limiter l’étalement urbain .	59
• Développer un équipement numérique innovant .....	60
• Encourager l’emploi local par la mise en place d’une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences au bénéfice des actifs du territoire .....	63
• Structurer et renforcer l’offre de formation .....	63
• Favoriser un développement économique respectueux de l’environnement .....	66
Chapitre Troisième : Le logement .....	68
I. Objectifs quantitatifs en matière de logement.....	68
• Construire 710 logements/an pendant 20 ans soit 14 200 logements à terme .....	68
II. Objectifs qualitatifs en matière de logements.....	69
a. Poursuivre l’effort de renouvellement urbain .....	69
• Achever et pérenniser les projets de renouvellement urbain engagés.....	69
• Définir les nouveaux périmètres ANRU.....	70
• Diversifier l’offre de logements et lutter contre l’habitat insalubre et indigne.....	71
b. Améliorer la qualité des logements .....	71
Chapitre Quatrième : Paysage et Environnement.....	73
I. Une approche intégrée dans la stratégie globale de développement durable du projet de territoire .....	73
a. Maîtriser l’impact des évolutions urbaines .....	73
b. Valoriser les espaces non urbanisés.....	75
II. Le Triangle, EuropaCity, l’Aréna, l’avenue du Parisis : quatre projets phares exemplaires	77
a. Triangle de Gonesse .....	77
b. EuropaCity .....	50
c. Dôme/Aréna .....	84
d. Avenue du Parisis .....	84



III. Un cahier de mesures environnementales pour encadrer toutes les opérations du CDT ..	85
IV. Des études environnementales spécifiques .....	88
Chapitre Cinquième : La contribution du territoire au développement de la région capitale .....	89
<b>TITRE III : Programme des actions, des opérations d'aménagement, des projets d'infrastructure .....</b>	<b>92</b>
Synthèses des projets selon leur niveau d'avancement .....	93
I. Projets engagés .....	93
II. Projets en phase d'études pré-opérationnelles.....	94
III. Projets à moyen et long terme .....	96
Chapitre Premier : le transport .....	98
Chapitre Deuxième : Le développement économique.....	119
I. Evolution de l'offre immobilière .....	119
II. L'intelligence économique .....	131
III. Les exploitations agricoles .....	133
Chapitre Troisième : Le développement du numérique .....	138
Chapitre Quatrième : Les équipements structurants.....	150
Chapitre Cinquième : La culture .....	155
Chapitre Sixième : La formation .....	163
Chapitre Septième : Mise en œuvre d'un PSL intercommunal .....	170
I. Achever la rénovation des quartiers sous convention ANRU .....	170
II. Etudes de faisabilité pour définir de nouveaux périmètres de renouvellement urbain ...	176
Chapitre Huitième: Environnement .....	178
<b>TITRE IV : Conditions de mise en œuvre du CDT .....</b>	<b>187</b>
Chapitre Premier: Programmation indicative du CDT (projets engagés et études pré-opérationnelles lancées) .....	188
Chapitre Deuxième : Suivi des objectifs stratégiques et tableaux de bord de l'avancement des projets .....	191
I. Suivi des objectifs stratégiques.....	191
II. Suivi de l'avancement opérationnel des projets .....	194
III. Suivi environnemental .....	195
Chapitre Troisième : Instances de suivi et pilotage.....	197
<b>Liste des études territoriales .....</b>	<b>199</b>
<b>Annexes .....</b>	<b>200</b>

## LISTE DES FIGURES

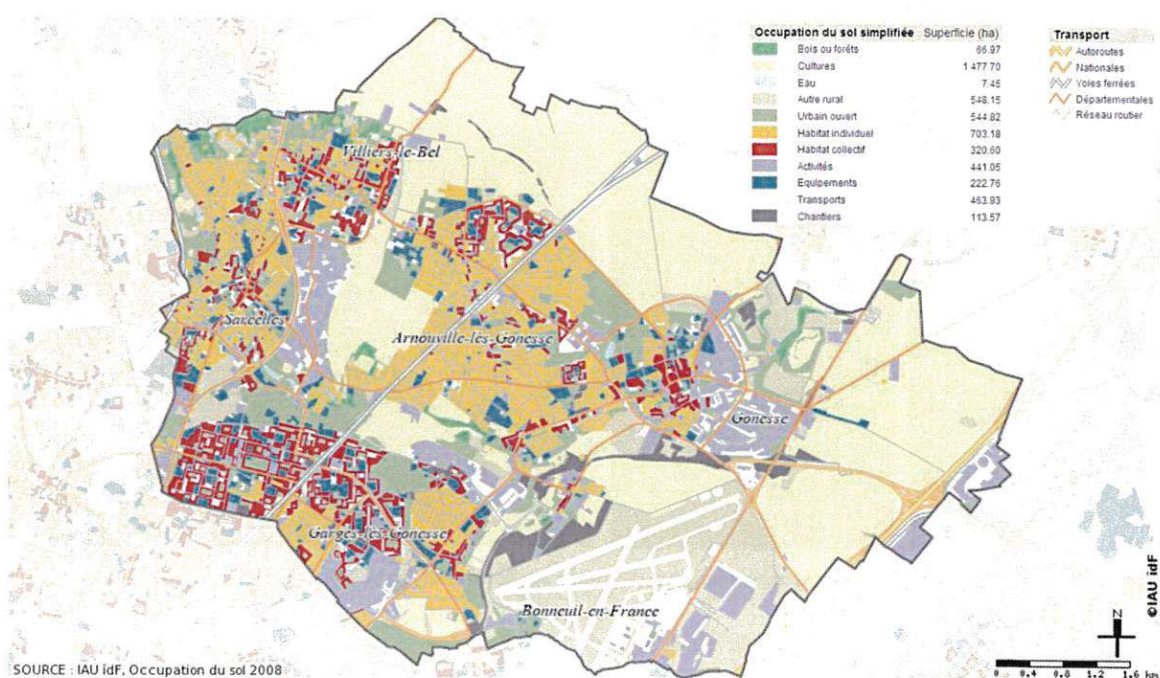
Figure 1 - Carte de présentation du territoire du CDT et des quatre CDT voisins (source: IAU)	4
Figure 2 - Les liens du Grand Roissy	6
Figure 3 – Cohérence économique et habitabilité du Grand Roissy	7
Figure 4 – Les lieux du Grand Roissy	9
Figure 5 - Occupation du sol simplifié en 2008 - Source : IAU IdF	17
Figure 6 - Vues aériennes d'un territoire aux formes diverses et morcelées	18
Figure 7 - Principe d'aménagement du Triangle de Gonesse – Groupement Güller-Güller (document non contractuel)	27
Figure 8 - Les quatres projets d'EuropaCity en compétition	29
Figure 9 - Plan masse et maquette du projet du Dôme Aréna de Sarcelles - Source : Icade / Ateliers 234 / Populous	30
Figure 10 - Tracé du Grand Paris Express avec un zoom sur la gare du Triangle de Gonesse	34
Figure 11 - Tracé de l'Avenue du Parisis soumis à concertation - Source : Conseil Général Val d'Oise	35
Figure 12 - extrait carte PEB Roissy (mars 2007)	40
Figure 13 - Proposition de l'atelier Castro d'organisation de la trame paysagère, avril 2011 (document non contractuel)	42
Figure 14 - Carte de synthèse du projet de territoire	43
Figure 15 - Infrastructures de transport existantes et projetées du territoire	44
Figure 16 - Extraits rapport XELIS du 6 décembre 2010	46
Figure 17 - Carte des secteurs d'activités économiques existants et projetés	52
Figure 18 - Château d'Ecouen	53
Figure 19- Site de l'entreprise Akebono Europe, centre de recherche sur le freinage implanté à Gonesse	55
Figure 20 - Projet et réalisation de l'hôpital de Gonesse	56
Figure 21 - Les grands espaces agricoles du territoire le Carré Agricole, la Ferme Lemoine, l'emprise de l'A 16	59
Figure 22 - Projets de renouvellement urbain sous convention ANRU	70

# TITRE I : Définition du territoire et projet stratégique de développement durable

## Chapitre Premier: Présentation du territoire

### I. Carte d'identité

Avec une population de près de 165 700 habitants sur une superficie de 5 000 hectares, le territoire constitué par la Communauté d'Agglomération de Val de France (Sarcelles, Villiers-le-Bel, Arnouville et Garges-lès-Gonesse), la Ville de Gonesse et la ville de Bonneuil-en-France, représente une entité urbaine majeure au sein de la métropole francilienne.



### II. Une forme urbaine morcelée

Initialement tourné vers l'agriculture céréalière et maraichère-fruitière au XIXème siècle, le territoire s'est développé dans les années 1960, en réponse aux besoins massifs de logements. Cette urbanisation concentrée dans le temps conduit aujourd'hui à quatre phénomènes :

- un vieillissement simultané d'une très grande partie du parc de logements,



- une mosaïque de formes bâties contrastées qui constituent un patrimoine atypique,
- une offre typologique assez peu diversifiée qui ne favorise pas les parcours résidentiels *in situ* des ménages. Le taux de rotation dans le parc social, de 5% en moyenne, est plus faible que la moyenne
- l'existence de zones d'habitat enclavées non reliées au centre-ville des communes

Ces phénomènes ont favorisé l'émergence de zones résidentielles non attachées à des zones d'emploi local.

A partir des années 70, le territoire a connu un rattrapage en termes de diversification urbaine. Sa vocation économique s'est étendue avec la création des premiers parcs d'activités industriels et commerciaux, mais l'activité économique s'est avant tout concentrée dans les grands pôles alentour structurés autour de l'A1 entre Le Bourget, Roissy CDG, le PIEX de Villepinte et Saint Denis Pleyel. La nature monofonctionnelle de ce tissu urbain a conduit à produire un environnement morcelé, composé d'une juxtaposition d'enclaves ceinturées d'infrastructures plus ou moins lourdes.

Cependant ce rééquilibrage de la vocation économique du territoire n'a pas résolu le déséquilibre entre le taux de logements et le taux d'emploi. En effet d'après l'INSEE, le taux d'emploi local est estimé à 27,19% en 2007.



Figure 6 - Vues aériennes d'un territoire aux formes diverses et morcelées

#### ENJEUX

**Structurer des espaces urbanisés compacts et délimités :**

- par la poursuite des efforts de renouvellement urbain
- par l'amélioration de la qualité des franges urbaines

### III. Des contraintes liées à la présence d'infrastructures qui traversent plus qu'elles ne desservent

Mal relié localement à ces pôles d'activités majeurs, le territoire de Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France fait office d'« entre-deux » : il cumule les contraintes liées à la proximité de ces sites stratégiques (nuisances sonores, limitation des constructions sur une majorité du territoire classé en zone C du PEB, lignes Très Haute Tension, coupures par les infrastructures primaires nécessaires au fonctionnement de la métropole, pollutions atmosphériques...), sans bénéficier des dynamiques induites.

Sur le plan des infrastructures de déplacement, la situation territoriale est liée aux évolutions successives de la métropole parisienne. La plupart des liaisons se font donc par des axes nord/sud (A1, RER B, RER D) qui engendrent des ruptures du tissu urbain sans le desservir efficacement. L'engorgement et le vieillissement de ces infrastructures sont aujourd'hui constatés. Si la concrétisation des actions inscrites au contrat de plan Etat/Région (2000-2006) et au contrat de projet Etat/Région (2007-2013) incluant la modernisation du RER D et la création de la nouvelle branche de RER D en connexion avec le RER B doit permettre d'améliorer la situation, la question de la desserte locale reste un enjeu essentiel pour le développement du territoire. Les projets suivants ont été conçus dans ce but :

- la réalisation de l'avenue du Parisis, première étape d'un désenclavement est-ouest du territoire,
- le raccordement au réseau magistral par la création d'interconnexions,
- la consolidation du réseau viaire secondaire avec la densification du réseau de transports en commun et du réseau de liaisons douces.

#### ENJEUX

Améliorer la desserte du territoire :

- ➔ à l'échelle métropolitaine en développant des connexions fortes est-ouest (route et TC) et en améliorant l'intégration urbaine et le fonctionnement des liaisons nord/sud existantes ;
- ➔ à l'échelle locale en travaillant sur le maillage viaire secondaire, les transports en communs locaux, les liaisons douces.

### IV. Une population fragile dans un parc de logement insuffisamment diversifié

La fragilité de la population est une autre caractéristique du territoire. Avec un taux de chômage de près de 20 %, soit plus du double de la moyenne départementale, et un niveau de revenus moyen de 18 642€ selon les chiffres INSEE de 2008 (revenu net déclaré moyen en euros par foyer fiscal en 2008), soit un peu plus que la moitié de la moyenne régionale de 30 198 €, la population du territoire est particulièrement fragile. Presque 4 % des habitants perçoivent le RSA, alors qu'ils représentent 2,62 % à l'échelle du département. Le territoire est également marqué par une forte



proportion de familles monoparentales, dont le taux est en augmentation (période 1999-2008), avec 15,2 % sur le territoire et 11,2% dans le département en 2008 contre 13,4 % sur le territoire en 1999, d'après l'INSEE.

Peu qualifiée (plus du tiers de la population n'a aucun diplôme ; deux fois moins de bac+ 2 que dans le Val d'Oise) et peu motorisée (taux de motorisation de 70 %), la population du territoire peine à accéder aux offres d'emplois des pôles économiques environnants faute de liaisons routières est-ouest et de réseaux de transports en commun adaptés et efficaces.

Le territoire se caractérise également par un important métissage culturel avec 100 nationalités représentées constituant sa « force vive » multiculturelle et polyglotte. Par ailleurs, la population est aujourd'hui très jeune (30 % de la population a moins de 18 ans, et la moitié moins de 30 ans). Le territoire est donc au défi de valoriser dans les années à venir la jeunesse et le multiculturalisme de sa population, ce qui implique d'améliorer le niveau de formation pour enrayer la paupérisation.

En outre, la forte concentration de l'habitat social (42,5% sur le territoire du CDT contre 26,3% dans le Val d'Oise) et les difficultés relatives aux parcours résidentiels conduisent à maintenir la population la plus captive dans un parc de logements de plus en plus vieillissant et à voir les ménages en ascension sociale quitter le territoire. La taille moyenne des ménages est très élevée par rapport au reste du Val d'Oise (2,99 pour tout le territoire en 2008 contre 2,63 pour le Val d'Oise) bien que l'on assiste à une légère décroissance (-0.002% entre 1999 et 2009 pour Val de France et Gonesse). Une part importante de ménages comporte au moins 6 personnes : 13,6 % contre 5 % à l'échelle du Val d'Oise (source de la DDT 95). Cependant le desserrement progresse, notamment grâce aux projets ANRU du territoire: la DDT95 estime cette évolution à 0,02 point par an pour le territoire. Les résidences principales des quartiers en rénovation urbaine de ce territoire représentent 55% des résidences principales de l'ensemble des communes concernées et 67% du parc social de ce secteur. En outre le poids du parc privé en dégradation indique la présence d'un parc social de fait concentrant les ménages les plus pauvres qui n'ont pu accéder au logement social et encore moins au parc privé attractif de ce territoire.

La forte contrainte portée par le Plan d'exposition au bruit (PEB) de Roissy a fortement limité les opportunités de créer une offre adaptée aux besoins actuels et futurs. Malgré la possibilité offerte à l'article L 147.5 du Code de l'Urbanisme de reconstituer les logements démolis dans d'autres quartiers rendus constructibles dans le cadre des projets de renouvellement urbain, la diversification de l'offre de logements reste largement insuffisante, ne serait-ce que pour répondre aux besoins de la population intrinsèque.

#### **Enjeux**

**→ Permettre aux habitants du territoire de poursuivre leur parcours résidentiel sur le territoire en diversifiant la typologie des logements plus diversifiées**

## V. Un dynamisme économique lié à une situation géographique favorable

En ce qui concerne le développement économique, il est à noter que le territoire dispose d'un positionnement géographique avantageux par rapport à l'axe stratégique Aéroport de Roissy - Aéroport du Bourget, pôle d'échange, d'affaires et de recherche d'envergure internationale.

Offrant en 2009, 46350 emplois, le territoire se caractérise en outre par une économie locale très diversifiée : 80% des codes NAF y sont représentés. C'est à la fois un atout, car il n'implique pas de dépendance à un secteur ou un acteur dominant, et une contrainte, en l'absence de filières remarquables et d'équipement rayonnant à l'échelle métropolitaine qui pourrait contribuer à la construction de l'identité du territoire.

Il convient toutefois de noter le dynamisme important en termes de création d'entreprises et d'emplois salariés de certains secteurs, notamment :

- Le secteur de la construction a connu le plus fort développement du département du Val d'Oise avec une augmentation de 25,05% du nombre d'entreprises et une hausse de 13,23% du nombre d'emplois salariés entre 2004 et 2009.
- Les activités de transport et d'entreposage sont en forte hausse dans tout le département car le nombre d'entreprises a augmenté de 16,84 % entre 2004 et 2009 et le nombre d'emplois salariés entre ces mêmes années a augmenté de 169,92%.

Inversement, certains secteurs ont vu leur nombre d'entreprises décliner entre 2004 et 2009 :

- Le nombre d'établissements du secteur des activités immobilières a baissé de 39,33 % et son taux d'emploi salarié de 37,05%.
- Enfin, les secteurs de la fabrication de matériels de transport et de produits électriques, électroniques et machines ont également connu une baisse sensible du nombre d'établissements, déclinant de 25,63% avec une baisse du nombre d'emplois salariés de 22,55 %, néanmoins contradictoire avec la croissance du secteur des transports et une baisse de 19,66% du nombre d'établissements et une baisse du nombre d'emplois salariés de 1,66% pour l'autre.

En étudiant les chiffres de la création d'emplois entre 1998 et 2010 dans des entreprises comptant au moins un salarié sur le territoire, on peut établir une classification des secteurs d'activité actuellement les plus dynamiques : Construction (gain de 1138 emplois, +51%), Services (gain de 1842 emplois, +22 %), Transport et entreposage (gain de 1050 emplois, + 42%), Commerce (gain de 530 emplois,+7%). *A contrario*, le secteur de l'industrie se distingue par une forte perte d'emplois sur la même période (perte de 1429 emplois soit -27 %). Quant au secteur de la production, il semble se maintenir (1600 emplois environ).

Ces dernières années, Val de France a enregistré quelques investissements privés conséquents : l'implantation à Sarcelles du siège national de l'Association Nationale des Chèques Vacances, et l'aménagement d'un centre commercial par la Compagnie de Phalsbourg. A Gonesse, la dynamique récente a permis d'attirer de grands groupes (General Motors, La Poste et son centre de tri européen, Movianto - DGX Pharma aux Tulipes, Leroy-Merlin sur l'Entrée Sud), et des activités à fort contenu technologique (EADS SECA, CAPRA). De plus, l'évolution du nombre de créations d'entreprises sur le territoire de Val de France est très positive : +126 % entre 2000 et 2010 (source : INSEE). Ce dynamisme se confirme par un taux de renouvellement du tissu économique positif puisque pour 10 entreprises qui disparaissent, 17 se créent en moyenne sur le territoire. Il est à noter cependant que 50% des créations concernent des entreprises individuelles. Ce type d'entreprises est caractérisé par une relative fragilité car peu parviennent à se maintenir dans la durée.

L'attractivité du territoire commence donc à se mesurer au regard de ces investissements privés et des créations d'entreprises qui font suite à des investissements publics majeurs. Dans un contexte où les prix pratiqués sur le territoire restent sensiblement moins élevés sur le territoire que sur les pôles de Roissy, Paris Nord II et La Plaine Saint-Denis, le desserrement progressif des activités de la première couronne peut constituer une opportunité pour le territoire du CDT.

La fermeture annoncée de l'usine de production de PSA à Aulnay en 2014 impacte pour partie la commune de Gonesse concernée par 17 Ha sur l'emprise de 180 Ha appelée à se transformer. La stratégie de reconversion du site à laquelle travaillent actuellement Aulnay-sous-Bois, l'Etat, la Région, le Département et PSA impactera nécessairement les développements économiques du territoire de Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France. S'il s'agit de répondre à l'urgence du plan social (3600 emplois à recréer), il sera tout aussi important de définir des orientations favorables aux développements à moyen et long terme, en élargissant l'échelle de réflexion au Grand Roissy pour optimiser les synergies et complémentarités.

#### **ENJEUX LIES**

- ➔ **Doter le territoire d'équipements structurants et rayonnants pour le révéler et restaurer son attractivité et sa lisibilité ;**
- ➔ **Optimiser les développements économiques en s'appuyant sur le dynamisme local et le positionnement géographique avantageux**

## **VI. Des structures de formation insuffisantes au regard du taux de chômage et de la jeunesse de la population**

La population de Val-de-France/Gonesse/Bonneuil-en-France se caractérise par un niveau de sous-qualification important et un nombre d'équipements de formation insuffisant par rapport aux besoins d'un territoire ayant une population si jeune.

En matière de formation initiale, le territoire n'abrite en effet que deux établissements publics proposant des formations supérieures, ce qui apparaît insuffisant au vu du nombre d'habitants et de la jeunesse de sa population. L'IUT de Sarcelles constitue néanmoins un premier atout sur lequel le



territoire peut s'appuyer pour développer son offre. A ce jour, cet établissement propose les formations suivantes : DUT Génie électrique et informatique industrielle en formation initiale et en alternance, DUT Services et réseaux de communication, Licence professionnelle Communication de proximité et nouveaux médias en alternance, Licence professionnelle Commercialisation des produits et services financiers. En matière de formation continue, le territoire accueille une offre diversifiée de centres de formation continue et en alternance, publics, privés ou associatifs, généraux ou spécialisés. Celles-ci sont majoritairement des formations courtes et professionnalisantes. Par ailleurs, trois établissements proposent des formations post-Bac (IUT, IFA et AFPA). Si l'offre existante est relativement diversifiée, le développement de structures de formations supérieures générales permettrait d'augmenter fortement l'offre de formation continue et en alternance, l'enjeu étant bien d'adapter toute la gamme de l'enseignement général et professionnel à une population jeune, socialement défavorisée et culturellement diversifiée, au regard de la dynamique engendrée par le CDT et des prévisions de création de 30 000 emplois en 2025 qui en découlent.

#### ENJEUX

**Améliorer l'offre de formation pour qu'elle coïncide à la fois aux besoins des entreprises (en place et à venir) et des habitants**

## VII. Des ressources agricoles menacées et un patrimoine paysager remarquable mais peu valorisé

Le territoire possède des ressources agricoles à préserver. Il fait apparaître une certaine diversité qui rappelle que ces secteurs ont été le support d'économies agricoles variées (horticulture, maraîchage, arboriculture, élevage, cultures céréalières ...). Les terres cultivées du territoire accrochent la Plaine de France céréalière au front urbain de la métropole : le paysage est ainsi en contact direct avec de grandes exploitations qui représentent une surface significative du territoire et sont aujourd'hui économiquement stables. Si une certaine diversité subsiste pour les plus petites exploitations, elles souffrent toutefois d'une image peu valorisée et d'un avenir incertain. Morcelées progressivement par l'étalement pavillonnaire qui touche les zones périurbaines des villes moyennes, ces terres agricoles deviennent plus difficilement accessibles et compromettent leur maintien ou développement. Associées aux réserves de l'A16 ainsi qu'aux fermes en activité, elles pourraient cependant représenter une belle opportunité de repenser globalement l'activité économique agricole du territoire.

Le territoire comporte des espaces naturels diversifiés : des zones boisées (le Parc de Mont Griffard, le vallon du Petit Rosne, le bois des Condos et du fort de Stains), des cours d'eau (le Petit Rosne et le Croult) aux abords desquels existent des zones humides. Ces espaces sont autant de réserves biologiques permettant de maintenir une biodiversité vitale au développement durable du territoire. Ils sont complétés par des surfaces plus ou moins artificialisées qui constituent des lieux de passage voire de vie pour les espèces vivantes : les terres agricoles, les étangs aménagés, les espaces plantés

et les plaines de jeux et de loisirs. Cet ensemble, essentiel au développement de la biodiversité, est toutefois fragilisé à proximité des espaces urbanisés, à la frange entre le milieu urbain et le milieu naturel. La préservation de ces espaces et le maintien des continuités doit permettre de restaurer la fonction écologique.

Ces espaces agricoles et naturels constituent au-delà de leurs vocations économiques et écologiques, un patrimoine paysager remarquable mais insuffisamment valorisé, notamment au niveau des berges du Petit Rosne et du Croult qui pourraient recouvrir une vocation sociale et symbolique au cœur de la ville. Le plateau de la plaine de France est également un élément paysager à mettre en lumière car il s'incline nettement vers la Seine sur la frange sud du territoire et ouvre de longues vues vers Paris. Aujourd'hui il s'agit de retrouver une cohérence paysagère, en rétablissant des connexions (liaisons douces, vues,...) et en retravaillant sur les frontières avec les zones urbanisées. Cette structuration de ces espaces doit permettre d'éviter la démultiplication de zones résiduelles délaissées qui créent de multiples ruptures et nuisent aujourd'hui à l'image du territoire (décharges sauvages,...).

#### **ENJEUX**

**→ Préserver l'activité agricole et valoriser les atouts paysagers et environnementaux du site : continuité des trames vertes et bleues, gestion efficiente des franges urbaines, meilleure utilisation des ressources,...**



**Les 7 principaux enjeux de développement territorial issus du diagnostic sont :**

- ➔ Structurer des espaces urbanisés compacts et délimités :
  - par la poursuite des efforts de renouvellement urbain
  - par l'amélioration de la qualité des franges urbaines
  
- ➔ Améliorer la desserte du territoire :
  - à l'échelle métropolitaine en développant des connexions fortes est-ouest (route et TC) et en améliorant l'intégration urbaine et le fonctionnement des liaisons nord/sud existantes ;
  - A l'échelle locale en travaillant sur le maillage viaire secondaire, les transports en communs locaux, les liaisons douces.
  
- ➔ Permettre aux habitants du territoire de poursuivre leur parcours résidentiel sur le territoire en diversifiant la typologie des logements;
  
- ➔ Doter le territoire d'équipements structurants et rayonnants pour le révéler et restaurer son attractivité et sa lisibilité ;
  
- ➔ Optimiser les développements économiques en s'appuyant sur le dynamisme local et le positionnement géographique avantageux ;
  
- ➔ Améliorer l'offre de formation pour qu'elle coïncide à la fois aux besoins des entreprises (en place et à venir) et des habitants ;
  
- ➔ Préserver l'activité agricole et valoriser les atouts paysagers et environnementaux du site : continuité des trames vertes et bleues, gestion efficace des franges urbaines, meilleure utilisation des ressources,...

## **Chapitre Deuxième : Projet stratégique de développement durable du territoire**

### **I. Le territoire du contrat de développement territorial et sa stratégie de développement**

#### **a. Le territoire du contrat de développement territorial**

Le territoire sur lequel porte le présent Contrat de Développement Territorial comprend les communes d'Arnouville, Garges-lès-Gonesse, Sarcelles et Villiers-le-Bel, regroupées au sein de la communauté d'agglomération de Val de France, ainsi que la commune de Gonesse. La commune de Bonneuil-en-France sera également signataire du contrat, comme commune associée.

Ce territoire de projet voisine avec quatre autres territoires concernés par un contrat de développement territorial, celui du « Cœur économique de Roissy-Terres de France », le CDT « Est-Seine-Saint-Denis », le CDT « Territoire de la Création » et le CDT « Pôle métropolitain du Bourget ».

#### **b. La stratégie de développement du territoire**

Ce territoire bénéficie d'un positionnement unique, à proximité immédiate de l'aéroport international Roissy-Charles De Gaulle et de l'aéroport d'affaire du Bourget, dont l'attractivité, le rayonnement et le dynamisme économique constituent une opportunité de développement.

Il s'inscrit dans l'espace économique d'ensemble Roissy - Le Bourget, dont la cohérence du développement est déterminante pour la réussite du projet Grand Paris. La réalisation d'une gare du métro automatique dans le Triangle de Gonesse, associée à la nouvelle branche de RER D, de l'avenue du Paris, colonne vertébrale est-ouest du territoire et plus généralement de moyens de transport de rabattement amélioreront de manière considérable la desserte et renforceront sa connexion avec le reste du bassin d'emploi francilien et notamment du Grand Roissy.

Le territoire est dès lors un espace stratégique pour la réalisation de grands équipements, en particulier EuropaCity et le Dôme-Aréna de Sarcelles, qui sont déterminants pour répondre aux enjeux socio-économiques et urbains du territoire.

La stratégie de développement s'appuiera à la fois sur une action économique et de formation visant la création de 30.000 emplois d'ici 2025, en particulier autour des activités de loisirs (culture, sports), des services de l'aéroportuaire, de la santé (diagnostic médical rapide,..), et sur une attractivité renforcée du territoire, tant pour les entreprises que pour les habitants, grâce à une amélioration du cadre de vie, de l'offre de logements et des conditions environnementales. Cela nécessite

notamment la poursuite des actions de rénovation urbaine de grande ampleur déjà engagées. La stratégie de développement du territoire s'inscrit dans la continuité des objectifs identifiés dans le Grenelle de l'environnement et de la priorité donnée au renouvellement urbain.

## II. Un développement autour de pôles, organisés chacun autour d'un projet structurant et connectés entre eux par un réseau de transport

### a. Des pôles de développement complémentaires aux projets des territoires limitrophes

- **Le Triangle de Gonesse et EuropaCity**

Le Triangle de Gonesse est un ensemble urbain à vocation principalement économique situé entre les aéroports du Bourget et de Roissy. Conditionné par l'arrivée des modes de transports lourds (nouvelle branche du RER D en 2020 et GPE en 2025), il doit accueillir à terme des entreprises dont la logique d'implantation repose sur une localisation exceptionnelle à proximité des plateformes aéroportuaires. L'attractivité de ce site est confortée par l'insertion dans le projet de l'équipement EuropaCity.

Le projet est doté de trois secteurs identifiables :

- Le Cœur Triangle correspondant à l'urbanisation d'une emprise de 210 hectares,
- Le Carré Agricole, emprise préservant 400 hectares d'activités agricoles délimité par deux fronts urbains.
- Le Parc Central paysagé.

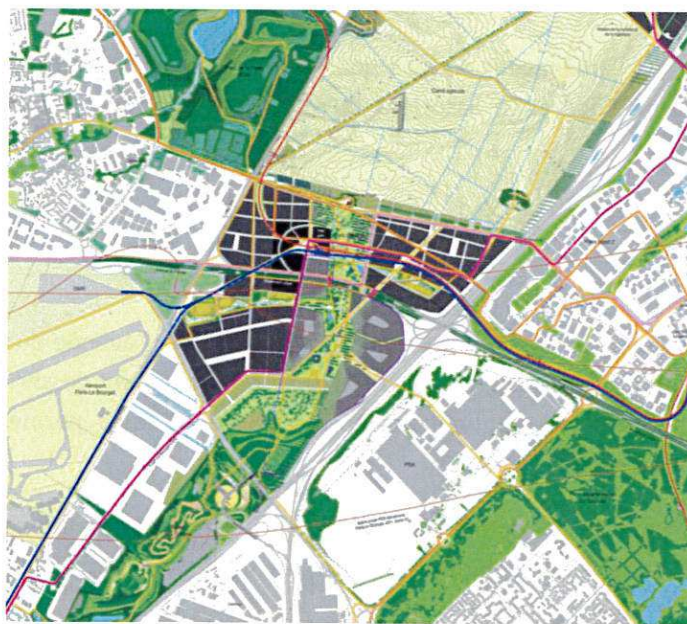


Figure 7 - Principe d'aménagement du Triangle de Gonesse – Groupement Güller-Güller (document non contractuel)



### L'ambition du projet

Le projet fait le pari de la réconciliation entre agriculture et urbanisation en considérant le carré agricole sanctuarisé de 400 hectares comme partie intégrante de la réflexion avec une recherche de front urbain délimitant les zones urbanisées de la zone préservée.

La compacité du projet est au cœur de sa conception initiale et pose les fondements d'un projet durable qui se veut exemplaire en matière de consommation d'énergies renouvelables, de gestion optimisée de l'eau, de réutilisation des déchets produits et de bilan carbone.

Cette opération concilie les enjeux locaux et métropolitains. Elle facilitera ainsi l'accès aux populations de l'est du Val d'Oise à l'emploi et prévoit la création de 40 000 emplois à l'horizon 2035.

Au plan économique, cette opération cible prioritairement :

- des entreprises dites « techno-tertiaires » (entreprises qui se consacrent à l'intelligence au service de la technologie),
- des fonctions haut de gamme (sièges déconcentrés d'entreprises, showrooms internationaux,...),
- des activités contribuant au développement du cluster des échanges du territoire Grand Roissy (la filière des loisirs, du tourisme, du commerce et de la culture),
- la recherche et le développement,
- la formation.

Elle ambitionne enfin de devenir une plateforme de services au cœur du corridor aéroportuaire, destinée aux entreprises en place ou en développement futur. A ce titre le haut niveau de connectivité du Triangle de Gonesse est une condition à la réussite du projet.

L'EPA Plaine de France est l'aménageur désigné pour mener à bien les études en vue de la création de la ZAC. Le pilotage de l'opération associera tous les grands acteurs locaux et métropolitains concernés.

### Le Cœur Triangle

Il sera très ouvert sur son environnement urbain. Il sera traversé par l'avenue du Parisis reconfigurée en boulevard urbain multimodal, et longé par la RD 370. Il sera également desservi par des transports en commun en sites propres. La continuité avec la ville de Gonesse permettra d'inciter à la requalification des zones d'activités voisines.

Ce nouveau quartier urbain sera directement desservi par le futur métro automatique GPE et par la nouvelle branche du RER D qui convergeront vers une gare multimodale commune localisée au cœur du nouveau quartier, véritable catalyseur du projet.

La mixité fonctionnelle y sera recherchée, le quartier sera doté d'équipements de formation, et d'un grand équipement de commerces, de culture et de loisirs.



L'accueil d'un lycée à sections hôtelières avec un internat auquel seront adossées des formations liées aux métiers de l'aéroportuaire y est envisagé. Ce projet est inscrit au Plan Pluriannuel d'Investissement 2012-2022 de la Région.

Il accueillera en son sein le projet-phare, EuropaCity, porté par le groupe Auchan. Cet ensemble, situé sur un terrain de 80 hectares, regroupera dans une architecture innovante, des activités commerciales, récréatives et culturelles qui seront une vitrine de l'Europe. Appelé à accueillir 30 millions de visiteurs par an à terme, des projets hôteliers lui seront associés. Ce projet, labellisé «Grand Paris», devrait créer 12 600 emplois directs durant les 4 ans de la phase de construction et 11 500 emplois directs en phase d'exploitation selon le BET Sémaphores.



Figure 8 - Les quatre projets d'EuropaCity en compétition

### Le Carré agricole et le Parc central

Le carré agricole résultera d'un projet agricole de territoire. L'objectif est de pérenniser l'exploitation agricole de ces terres qui constituent un atout économique du territoire mais aussi de tirer parti de l'exceptionnelle qualité environnementale de ce paysage pour le quartier d'affaires.

La pérennisation de cet espace pourra résulter d'une protection juridique mais aussi d'aménagements en lisière.

Le Parc Central s'inscrit avec le Carré agricole dans le système de parcs et la trame verte à l'échelle du grand territoire. Equipement majeur du Triangle de Gonesse, il a pour vocation d'accueillir des espaces de détente et de loisirs pour les futurs usagers. Organisé suivant un axe nord-sud, il constitue avec l'avenue du Parisis la colonne vertébrale du projet. Le parc sera directement accessible depuis la gare du Triangle de Gonesse.

- **Rénovation urbaine Lochères Nord / Dôme-Aréna**

Le Dôme-Aréna de Sarcelles est un projet majeur du territoire. Cet équipement structurant appelé à révéler la centralité du pôle multimodal de Garges-Sarcelles est constitué notamment d'une salle multifonctionnelle (sport indoor, spectacles) de 10 000 places extensible à 17 000 places. Il participera au renforcement de l'attractivité de la métropole, en complémentarité avec les

équipements existants et en développement (POPB, Stade de France, Aréna de Nanterre). Le projet, déclaré d'intérêt général en 2011 et labellisé «Grand Paris» est positionné tout à fait stratégiquement sur le territoire. En effet, il sera desservi par la gare multimodale de Sarcelles (RER D, le tramway T5 et des bus de rabattement), par l'avenue du Parisis, et au nord via la RD 208. Le Dôme-Aréna étant implanté à proximité des quartiers d'habitation, notamment ceux de Lochères nord, et en vis-à-vis des continuités écologiques à préserver, l'insertion urbaine et l'exemplarité en matière de respect environnemental sont les enjeux cruciaux pour saisir l'opportunité de développement urbain que constitue le projet.

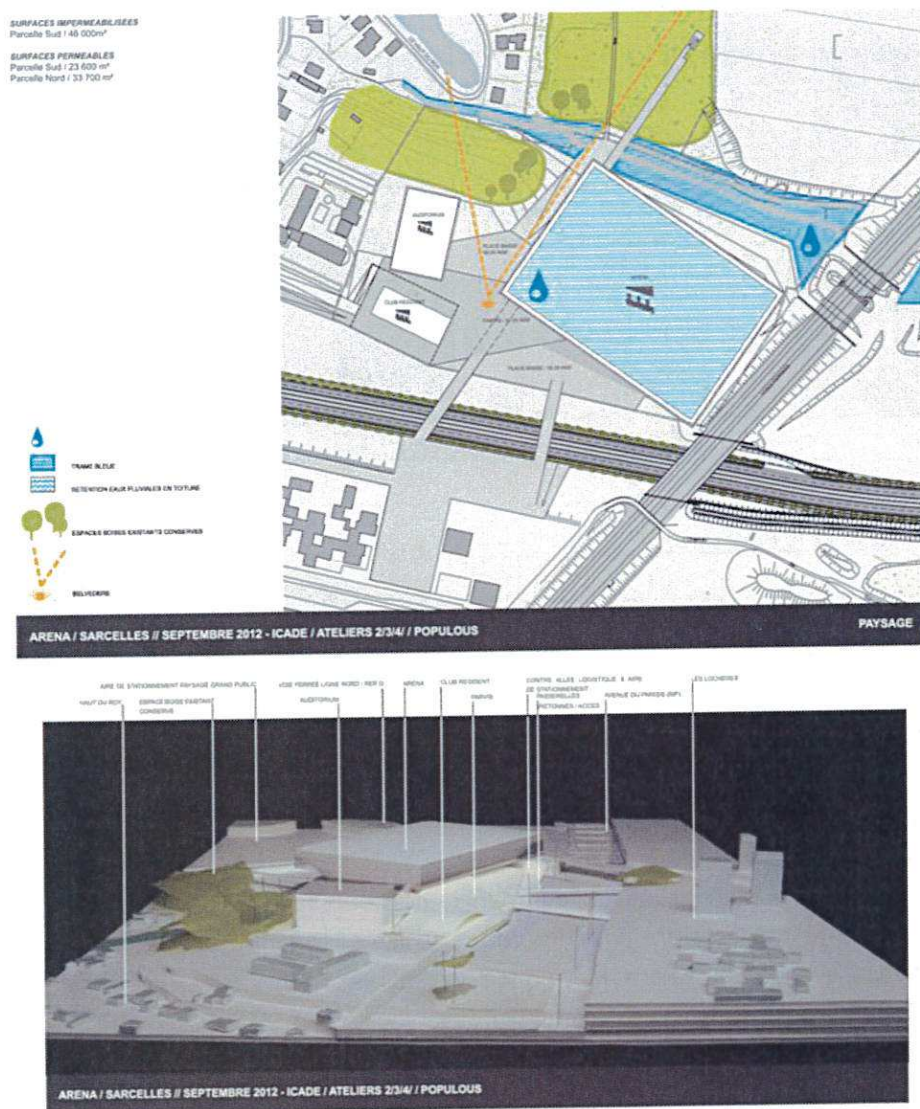


Figure 9 - Plan masse et maquette du projet du Dôme Aréna de Sarcelles - Source : Icade / Ateliers 234 / Populous



- **Le quartier à dominante économique le long de l'avenue du Parisis**

L'avenue du Parisis qui permet la mise en relation des deux pôles de développement décrits ci-dessus, le quartier du Triangle et le Dôme-Aréna, constitue un axe de diffusion des développements du territoire. Au-delà de son rôle de connexion est-ouest entre l'A15 et l'A1, elle permet de fédérer sur toute sa longueur les composantes structurantes du territoire (les ZA existantes et notamment la ZA de La Muette à Garges-lès-Gonesse, les éléments remarquables du paysage et notamment la vallée du Petit Rosne, etc...) et de recomposer les tissus urbains en aménageant ses abords au niveau des tronçons identifiés comme étant les plus stratégiques.

Il est à ce titre prévu le développement d'un nouveau quartier urbain sur la portion de l'avenue située à l'est de la voie ferrée du RER D, entre le Dôme-Aréna et le futur carrefour de la Croix du Christ (échange Parisis/RD84). Situé à proximité du pôle multimodal de Garges-Sarcelles, ce nouveau quartier a vocation à accueillir principalement des activités de service dans des parcs d'activités nouvelle génération.

Les études pré-opérationnelles engagées par Val de France et l'EPA Plaine de France doivent permettre de préciser, en partenariat avec les différents acteurs concernés, le périmètre pertinent de ce nouveau secteur d'aménagement et les constructibilités associées en fonction de la programmation pertinente et la prise en compte de l'ensemble des exigences et contraintes (interfaces avec le projet de Dôme-Aréna, avec l'opérations de renouvellement urbain du quartier de la Dame Blanche à Garges-lès-Gonesse et la mutation à l'étude de la ZA de la Muette, préservation de la vallée du Petit Rosne et mise en relation de cette dernière avec le corridor d'espaces ouverts nord sud...).

- **L'articulation des grands projets du CDT**

L'armature urbaine dessinée conjointement par les trois grands projets décrit ci-dessus (Triangle/Europacity, Lochères/Dôme et avenue du Parisis) permet d'optimiser les synergies et externalités positives pour le territoire, ses habitants et ses activités.

Isolément chacun de ces projets a toutefois sa propre cohérence et pertinence mais ensemble ils permettent d'amplifier les développements.

En limitant la dépendance de ses grands projets, le territoire peut voir émerger sans attendre les premières opérations en ne faisant pas peser sur la programmation d'ensemble les aléas qui incombent à toute mise en œuvre opérationnelle.

Cette stratégie permet cependant de s'inscrire dans une vision long terme qui anticipe sur les interactions recherchées entre les différentes composantes de projet.

C'est le cas par exemple du projet d'Avenue du Parisis qui trouve son fondement dans le désenclavement du territoire, permettant de répondre au besoin de liaison transversale Est-Ouest. Quel que soit le devenir des autres projets structurants du CDT, elle améliorera significativement l'accessibilité pour les habitants du territoire aux emplois liés aux pôles aéroportuaires de Paris-Charles de Gaulle et du Bourget, répondant en cela à l'un des enjeux majeurs du territoire, mis en



évidence dans le CDT. Le CDT a toutefois permis d'élargir les objectifs du projet : mise en valeur paysagère en lien avec la trame verte et bleue du territoire (au niveau du vallon du petit Rosne notamment), opportunité de restructuration de la zone d'activités de la Muette à Garges-lès-Gonesse, développement à ses abords d'une nouvelle offre immobilière, traitement en boulevard de l'avenue avec des vitesses urbaines (50 et 70 km/h).

Il en est de même pour le projet de Dôme-Aréna de Sarcelles dont le besoin est avéré à l'échelle francilienne et dont l'effet d'image est essentiel pour passer d'un lieu de relégation à un lieu de destination à même de susciter la fierté des résidents. Il est certes prévu la desserte de cet équipement remarquable par le RER D, mais l'articulation avec l'Avenue du Parisis portée par le CDT est une opportunité pour faciliter l'accessibilité banlieue à banlieue (Est-Ouest) et par conséquent augmenter l'aire d'influence de l'équipement.

Pour le projet Europacity, d'envergure régionale, nationale, internationale, il s'agit également de travailler les synergies avec les autres projets pour démultiplier ses objectifs. Par exemple, la desserte de l'équipement par l'avenue du Parisis permet d'accroître l'accroche territoriale du projet et les interactions avec le quartier d'affaire du Triangle de Gonesse constituent une opportunité d'intégration urbaine du projet parfaitement favorable à la qualité d'usage recherchée pour un tel équipement.

- **La cohérence avec les projets de territoire limitrophes**

Le développement raisonné et phasé dans le temps de ces pôles s'inscrira en partenariat, synergie et cohérence avec les contrats de développement territorial limitrophes et plus généralement avec les projets des territoires du nord francilien (y compris vallée de Montmorency, Goussainville...).

Quatre CDT sont en cours d'élaboration autour de Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France :

- « Pôle Métropolitain du Bourget », cluster aéronautique avec, notamment, l'installation immédiatement contiguë de l'usine Eurocopter et le projet Aigle porté par le pôle de compétitivité ASTECH.
- « Cœur économique Roissy-Terres de France » cluster des échanges internationaux avec le développement de projets majeurs (hôtellerie, tourisme d'affaire, logistique) sur la périphérie immédiate de la plate-forme.
- « Territoire de la Création » (Plaine Commune), hub d'excellence en matière de création et d'arts numériques au sens large.
- « Est-Seine-Saint-Denis », contrat entre les communes d'Aulnay-sous-bois, Sevran, Livry-Gargan, Clichy-sous-bois et Montfermeil, dont certains projets de développement génèreront des répercussions sur le territoire de Val de France/Gonesse/Bonneuil.

Le processus parallèle d'élaboration des CDT a permis d'identifier progressivement, sur certains sujets, des besoins d'élargissement des réflexions, et d'articulation des propositions contenues dans chaque CDT, comme par exemple sur :

- la programmation économique,
- l'offre de formation,

- les liaisons vertes et bleues entre les territoires,
- les effets cumulés des CDT d'un même bassin de vie sur les réseaux existants et l'environnement,
- la programmation d'événements (culturels, de loisirs, sportifs...).

C'est pourquoi l'EPA Plaine de France, à la demande de ses collectivités membres concernées par un CDT, a engagé fin 2012 une démarche inter-CDT, visant à améliorer la cohérence entre les cinq CDT de son territoire par l'organisation d'ateliers thématiques avec les collectivités.

D'autres formes de coopérations entre collectivités ayant émergé récemment, constituent des cadres intéressants de négociation et de coordination, qui permettront d'améliorer la cohérence et la complémentarité du CDT de Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France avec les territoires voisins :

- le Grand Roissy qui constitue pour trois des cinq CDT de la Plaine de France le cadre de cohérence pour l'aménagement durable du Grand territoire (cf. préambule du présent CDT),
- l'Entente du Nord Métropolitain qui émane de la volonté commune de quatre agglomérations (Val de France, Plaine Commune, Argenteuil-Bezons et Vallée de Montmorency) de travailler à la définition de l'avenir de la Tangentielle Nord. Dans une conception multipolaire de la métropole parisienne, l'objectif est de penser plus largement l'avenir et le développement de ces territoires à une échelle où peuvent objectivement se construire des complémentarités et des solidarités.
- l'Entente Gonesse – Aulnay-sous-Bois qui a notamment pour but la mise en cohérence du projet du Triangle avec la reconversion du site PSA et la mise en place d'un co-pilotage des transformations urbaines.

## **b. Connectés par un réseau de transport renouvelé qui renforce l'accessibilité du territoire en privilégiant les transports collectifs et les modes doux de déplacement**

Les perspectives de développement de Val de France – Gonesse - Bonneuil-en-France vont générer des besoins de déplacement importants. Il s'agit d'améliorer la connexion du territoire à l'ensemble de l'Île de-France, de renforcer le maillage interne du territoire en matière de transport en commun et de liaisons pour les modes actifs (piétons, deux roues), de constituer un réseau Est – Ouest performant, d'articuler ces projets avec le réseau viaire existant et d'anticiper le phénomène de saturation du réseau routier local, départemental et national, et en particulier de l'A1, déjà très sensible aujourd'hui.

### **• L'amélioration de la connexion du territoire à l'ensemble de l'Île de France**

Le réseau Grand Paris Express (décret du 24 août 2011) prévoit l'implantation d'une gare sur le triangle de Gonesse qui assurera une desserte du secteur et offrira une correspondance la nouvelle branche de RER D en connexion avec le RER B et le réseau de transport de surface.

L'achèvement du T5 jusqu'à Garges-Sarcelles et son prolongement souhaité vers le Bourget contribuent à la connexion du pôle de Garges - Sarcelles avec la première couronne et le pôle de Saint Denis (93) d'une part, et celui du Bourget d'autre part.

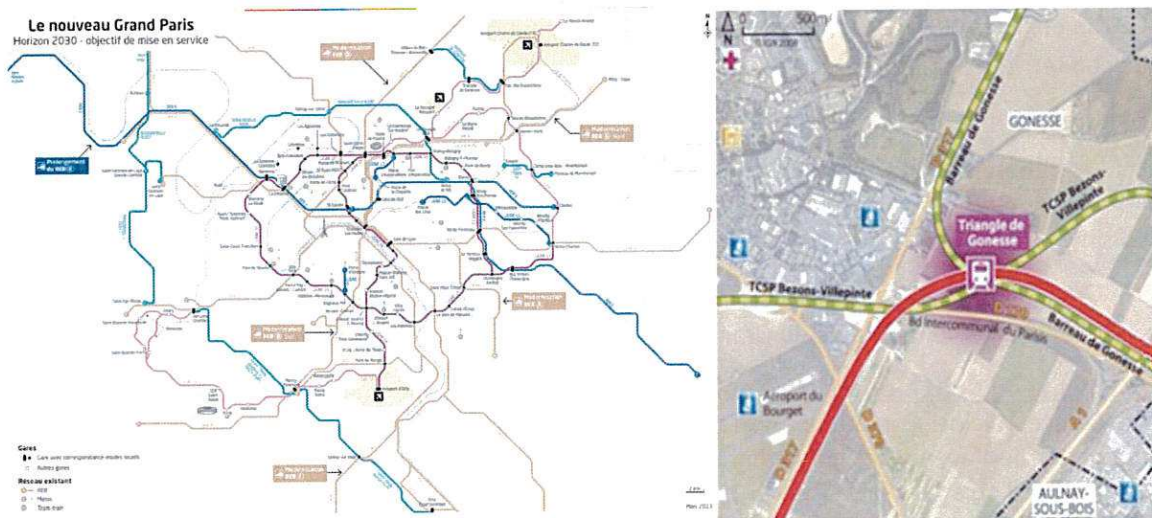


Figure 10 - Tracé du Grand Paris Express avec un zoom sur la gare du Triangle de Gonesse

- **La constitution d'un réseau Est-Ouest performant**

Insuffisantes depuis de nombreuses années avec toutes les conséquences négatives en termes de desserte, d'accès à l'emploi et d'attractivité, les liaisons Est-Ouest seront entièrement redéfinies autour de deux grands programmes :

L'avenue du Paris :

Cette avenue urbaine structure le territoire et a trois vocations principales:

- Relier le pôle du Dôme/Aréna de Sarcelles à celui du triangle de Gonesse, limitrophe du Bourget et desservir la future usine Eurocopter, via le raccordement de l'avenue du Paris/RD170 à la RD84.
- Réorganiser le développement urbain du territoire autour d'un axe de haute qualité en termes d'architecture et d'intégration paysagère ayant vocation à accueillir un TCSP et des circulations douces.
- Fédérer sur toute sa longueur des lieux d'implantation pour l'activité économique.

La nouvelle branche de RER D en connexion avec le RER B :

- Préfiguré par un BHNS à l'horizon 2015, ce projet doit permettre de connecter la gare de Villiers-le-Bel/Gonesse/ Arnouville à celle du Parc des expositions de Villepinte.
- Il contribuera au désenclavement du territoire de Val de France - Gonesse - Bonneuil-en-France vis à vis notamment du pôle d'emploi de Roissy.



- **L'articulation de ces projets avec le réseau viaire existant par un complément de maillage et l'anticipation des phénomènes de saturation**

Le réseau routier principal, autoroutier ou en voie rapide (A1, A3, A104, RD317), et structurant (boulevard du Parisis, routes départementales..) sera fortement sollicité par la demande croissante de déplacements (cumul des projets sur le secteur Roissy-Le Bourget), ce qui risque de renforcer sa saturation. Les études devront confirmer le schéma de fonctionnement global, les besoins de hiérarchisation et de renforcement du maillage routier. En tout état de cause, un report modal massif en faveur des transports en commun et les solutions maîtrisant l'augmentation des déplacements routiers devront être recherchées (co-voiturage, politiques de stationnement, facilitation des modes actifs piétons et deux-roues...).

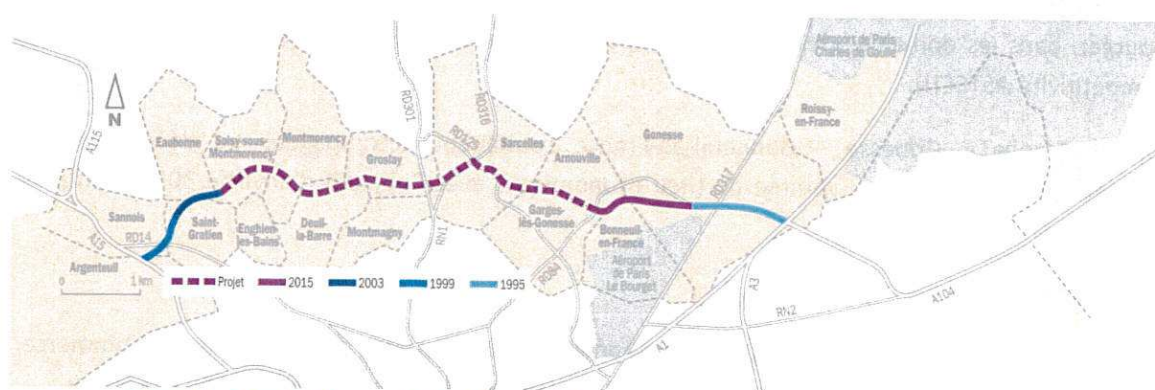


Figure 11 - Tracé de l'Avenue du Parisis soumis à concertation - Source : Conseil Général Val d'Oise

Les circulations de rabattement de et vers les grands axes, notamment l'A1, seront refondues. Il est à noter à ce titre qu'une étude est conduite par la DRIEA pour déterminer les conditions de maintien des capacités de l'A1 et, le cas échéant, les aménagements ou dispositifs d'échanges complémentaires, les modalités de gestion à mettre en œuvre, afin de maintenir la qualité du service rendu, au vu des projets d'aménagement identifiés dans le cadre du « Grand Roissy ». Une autre étude est menée par l'EPA pour identifier des solutions locales afin d'éviter la saturation de l'A1 et de l'ensemble du secteur. L'EPA réalise, en outre, les études routières (renforcement du maillage...) nécessaires à l'accessibilité du Triangle de Gonesse, tenant compte du projet EuropaCity et des différents projets de l'ensemble Roissy - Le Bourget (augmentation de la demande de déplacements).

Le bouclage de la francilienne dont l'aménagement de l'échangeur A1/ RN 104, au nord de Roissy, est l'amorce (projet hors du périmètre du CDT), sera en outre conduit.

Le Conseil Général s'engage quant à lui à assurer les conditions d'une réalisation dans les meilleurs délais du prolongement de l'avenue du Parisis, et en particulier du bouclage de la section Arena-Triangle de Gonesse, selon une conception en voie urbaine pour la section Aréna-RD84, de manière à permettre la réalisation des équipements structurants prévus au CDT.

### III. Un développement fondé sur des filières économiques contribuant à l'attractivité du pôle d'échange international du Grand Roissy

Le développement économique de Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France est étroitement lié à la proximité des plate-formes aéroportuaires de Roissy et du Bourget et à leur vocation internationale.

Porté par les projets structurants d'EuropaCity et de l'Arena, en relation directe avec le pôle d'Enghien - Soisy (via l'avenue du Parisis) et le site contigu d'Ecouen (Château d'Ecouen - musée national de la renaissance), il affiche sa vocation à devenir, dans le cadre du Grand Roissy, un pôle de service à rayonnement international autour des loisirs, du commerce et de la culture. Il développera également une stratégie liée à sa contiguïté avec les territoires périphériques de Roissy et du Bourget, dans les domaines des services aéroportuaires et aéronautiques (projet Aigle du pôle de compétitivité ASTECH).

Val de France – Gonesse – Bonneuil-en-France souhaitent accompagner un développement permettant une montée en gamme du tissu économique, avec l'objectif d'environ 30 000 emplois créés à l'horizon 2025.

- **La filière des loisirs à vocation internationale**, autour du sport, du tourisme et du commerce, notamment avec les projets de dimension métropolitaine que sont EuropaCity et l'Arena :
  - Programmation commerciale renouvelée,
  - Equipements récréatifs,
  - Hôtellerie – restauration avec notamment le projet de création d'un lycée à sections hôtelières et de formation aux services aéroportuaires.
- **La filière culturelle :**
  - EuropaCity, un pôle culturel métropolitain,
  - Une volonté de valoriser le patrimoine archéologique, historique et architectural,
  - Des lieux identifiables dédiés à la culture,
  - Proximité du Château d'Ecouen.
- **La filière aéroportuaire :**
  - Sécurité, sûreté et gestion des risques,
  - La logistique : des activités de logistique pourraient être amenées à se développer grâce au hub de Roissy: fret express, commerce de gros, logistique de pointe,
  - Les fonctions d'entreprises internationales fortement utilisatrices de transport aérien (activités techno tertiaires, campus d'entreprise, services à haute valeur ajoutée).



- **La filière de la santé et du diagnostic médical rapide :**
  - Le potentiel important et de qualité des structures médicales (notamment à l'hôpital privé du Nord Parisien qui dispose d'un niveau d'équipement parmi les meilleurs d'Europe) présentes sur un territoire limitrophe d'un pôle majeur d'échange international offre des perspectives de développement d'activités telles que le diagnostic médical et le traitement clinique rapide, le diagnostic sur échantillon, la biologie, etc., ...
- **Par ailleurs, le territoire a vocation à accueillir, de par sa proximité, les filières liées à l'aéronautique en cohérence et partenariat avec le pôle du Bourget (notamment dans le cadre du développement du pôle de compétitivité ASTECH) :**
  - R&D (notamment autour du projet AIGLE),
  - Maintenance, équipement aéronautique,
  - Systèmes embarqués et informatique des systèmes complexes.

L'offre immobilière, adaptée aux entreprises à la recherche d'une proximité immédiate du pôle aéroportuaire, s'appuiera notamment sur :

- L'aménagement d'environ 270 ha dont une partie importante concerne le Triangle de Gonesse, les secteurs d'urbanisation autour de l'avenue du Parisien ou de nouvelles zones d'activités telles que la Sapinière à Garges-lès-Gonesse ;
- La mutation et la restructuration des zones d'activités existantes qui doivent évoluer pour mieux s'adapter aux besoins des entreprises.

En outre le territoire sera desservi par un réseau très haut débit dont le déploiement est en cours, sous la maîtrise d'ouvrage de l'établissement public de coopération interdépartementale (EPCID), DEBITEX.

#### **IV. Un développement porté par une offre de formation structurée et renforcée sur les filières porteuses**

L'orientation et les capacités de l'offre de formation du territoire doivent se fonder sur trois facteurs:

- Le profil des habitants du territoire et notamment des jeunes qu'il convient de conduire vers les niveaux requis pour accéder à l'emploi,
- La déclinaison, en termes de profils d'emploi, des importants projets économiques du territoire,
- Les perspectives de développement du Grand Roissy.

Il se décline en trois orientations:



- **Développer et renforcer l'offre de pré-qualification orientée vers les filières d'avenir du territoire :**
  - Des structures: Ecole de la 2ème chance, projet d'EPIDE à Sarcelles
  - Un dispositif de formation pré-qualifiante assuré au plus près des populations (acquisition de pré-requis pour suivre une formation ultérieure).
  - Un développement de l'offre de formation linguistique professionnalisante s'appuyant sur le projet de maison des langues à Garges-lès-Gonesse.
  - Une attention particulière portée sur les formations de base et de remise à niveau des populations les plus en difficulté
  
- **Structurer et renforcer l'offre de formation sur les filières porteuses pour tous les niveaux pertinents de formation et dans le cadre de la formation initiale comme dans celui de la formation continue :**
  - Métiers relatifs aux filières aéronautiques et aéroportuaires,
  - Métiers de service (dont commerce, loisirs, hôtellerie et restauration, avec notamment le projet de création d'un lycée à sections hôtelières et de formations aux services de l'aéroportuaire à Gonesse),
  - Métiers de la santé (recherche, milieu hospitalier et services à la personne).
  
- **Développer l'enseignement supérieur :**
  - Rechercher des synergies et des complémentarités avec les pôles universitaires limitrophes (Cergy, Paris VIII, Paris XIII),
  - Renforcer l'offre de formation du site de Sarcelles de l'IUT de Cergy-Pontoise (licences professionnelles, DUT...) en lien avec les perspectives du développement des filières économiques du territoire :
    - Renforcement des départements Commerce et Electronique/Informatique industrielle (GEII),
    - Ouverture de nouvelles formations : dans le domaine de l'aéronautique et des services (marketing ou tourisme international)
  - Développer des filières en apprentissage dans les domaines du tertiaire sur les sites de GESCIA (Gestion – Commerce - Informatique – Administration), école de la CCI basée à Gonesse et Enghien-les-Bains.

## V. Un développement conditionné par l'amélioration du cadre de vie des habitants du territoire

Il s'agit de favoriser un urbanisme et un environnement de qualité, permettant à l'agglomération de renforcer son attractivité et de répondre aux besoins en logements de la population. Cette orientation se traduit par les actions suivantes:

### a. Dans le domaine du logement et du renouvellement urbain

- S'inscrire dans un scénario de croissance d'environ 5000 habitants à l'horizon 2030 (hors zone C du PEB) et réaliser 14 200 logements sur 20 ans (sur l'ensemble du territoire).
- Privilégier la densification du tissu urbain existant à l'étalement urbain.
- Poursuivre le renouvellement urbain, selon quatre axes :
  - Achever la rénovation des grands ensembles inscrits dans le Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU) 2005-2013,
  - Engager la requalification de nouveaux quartiers de grands ensembles,
  - Réhabiliter les centres anciens et lutter contre l'habitat insalubre et indigne,
  - Intervenir sur les copropriétés et les secteurs pavillonnaires dégradés.
- Etendre le réseau de chaleur existant.

Une étude sur les réseaux de chaleur en Ile-de-France est actuellement dans le cadre du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).

Pour accompagner cet objectif de renouvellement urbain, il est prévu :

- La redéfinition du cadre réglementaire, cela faisant actuellement l'objet de discussions dans le cadre du projet de loi ALUR (Accès au Logement et Urbanisme Rénové) qui précisera en son article 78 bis les dispositions propres aux CDT soumis à PEB;
- La mise en place d'un secteur de renouvellement urbain intercommunal compte tenu de la situation du territoire par rapport aux Plans d'Exposition aux Bruits (cf. figure ci-dessous) des aéroports de Roissy-CDG et du Bourget ;
- La mise en œuvre d'un Plan Stratégique Local Intercommunal qui aura pour objet de définir les moyens à mettre en œuvre pour assurer la pérennisation des investissements réalisés au titre des programmes de rénovation urbaine en cours de finalisation sur le territoire du CDT, les actions de rénovation urbaine majeures à mener dans le futur (quelle que soit la nature du quartier : grands ensembles, centres anciens, habitats pavillonnaires dégradés, copropriété), ainsi que les actions permettant de renforcer l'articulation entre la rénovation urbaine et les autres dimensions de la politique de la ville.

- o La révision du Programme Local de l'Habitat Intercommunal (PLHI) pour accompagner la production et ainsi permettre une diversification typologique de l'offre de logement et fluidifier les parcours résidentiels.

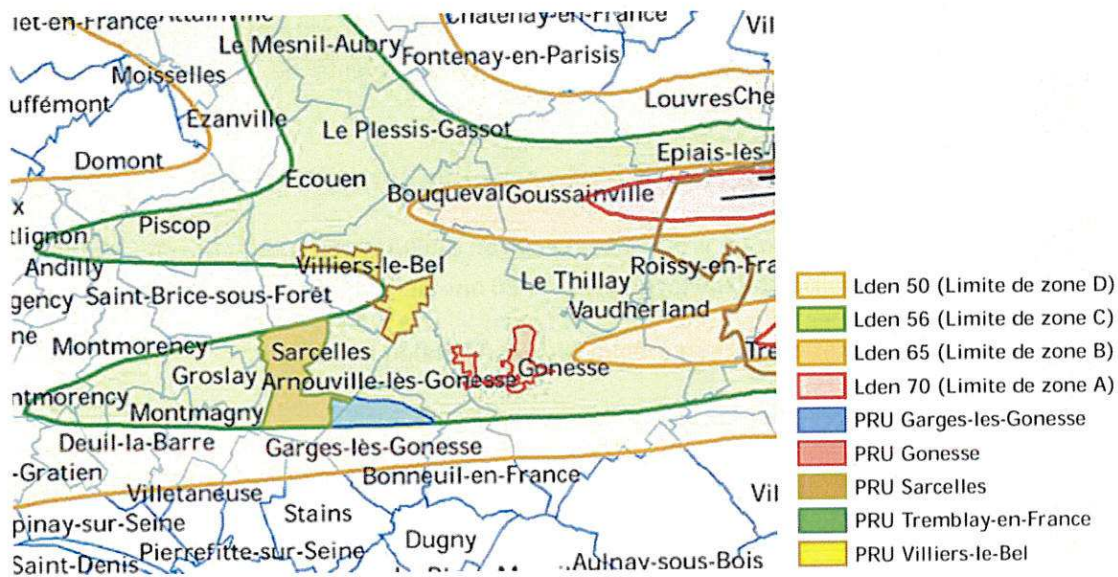


Figure 12 – extrait carte PEB Roissy (mars 2007)

\* Article L147-5 Modifié par LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 240

Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :

-de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;

-dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;

-en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur.

2° La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ;

3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;

4° Les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter une zone D à l'intérieur de laquelle les constructions sont autorisées mais doivent faire l'objet des mesures d'isolation acoustique prévues à l'article L. 147-6. La délimitation d'une zone D est obligatoire pour les aéroports mentionnés au I de l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts ;



*5° A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores. Postérieurement à la publication des plans d'exposition au bruit, à la demande de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de plan local d'urbanisme, de tels secteurs peuvent également être délimités par arrêté préfectoral pris après enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.*

*Pour les aérodromes dont le nombre de créneaux attribuables fait l'objet d'une limitation réglementaire sur l'ensemble des plages horaires d'ouverture, une augmentation de la capacité de logements et de la population à l'intérieur de ces secteurs est autorisée dans une limite définie dans l'acte de création de ces secteurs ou dans une décision modificative prise dans les mêmes formes.*

*Le contrat de location d'immeuble à usage d'habitation ayant pour objet un bien immobilier situé dans l'une des zones de bruit définies par un plan d'exposition au bruit comporte une clause claire et lisible précisant la zone de bruit où se trouve localisé ledit bien.*

*NOTA:*

*Ces dispositions s'appliquent aux projets, plans, programmes ou autres documents de planification pour lesquels l'arrêté d'ouverture et d'organisation de l'enquête publique est publié à compter du premier jour du sixième mois après la publication du décret en Conseil d'Etat prévu à l'article L. 123-19 du code de l'environnement.*

## **b. Dans le domaine des équipements au service de la population**

Le projet de territoire s'attachera à combler un déficit important en matière culturelle et sportive. EuropaCity et l'Arena seront les vecteurs d'un développement d'actions et d'équipements de proximité dans ces secteurs, qui bénéficieront à l'ensemble de la population.

## **c. Dans le domaine de la préservation et de la valorisation des espaces ouverts**

Trois axes sont prioritaires :

- **Mettre en réseau et en valeur une trame verte et bleue et un mode de gestion qui favorise la biodiversité :**
  - Projet de liaison entre la butte boisée du château d'Ecouen (musée national de la Renaissance) et le parc de La Courneuve, en passant par le parc urbain du Mont Griffard à Villiers-le-Bel.
  - Aménagement des berges du petit Rosne et du Croult, en lien avec le projet de schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) en cours d'élaboration par la commission locale de l'eau installée le 29 septembre 2011.
  - Aménagement des 120 ha du parc urbain de la Patte d'Oie de Gonesse (en veillant à prendre en compte la problématique des sols présumés pollués présents dans la zone) et création d'une continuité verte avec le parc urbain du Triangle de Gonesse.
  - Définition d'une limite claire entre espaces urbains et la trame verte.
- **Maintenir et développer une agriculture performante et innovante adaptée aux défis de demain sur le territoire par :**
  - La garantie d'un bon fonctionnement des activités agricoles (compacité des exploitations et accessibilité).

- La préservation et la mise en valeur d'un espace agricole de 400 hectares dans le projet d'aménagement du triangle de Gonesse.
- Définition d'une limite claire entre espaces urbains et agricoles en qualifiant notamment la frange nord.
- Assurer une gestion efficiente des espaces non urbanisés ainsi que des espaces interstitiels ou en frange des espaces agricoles.

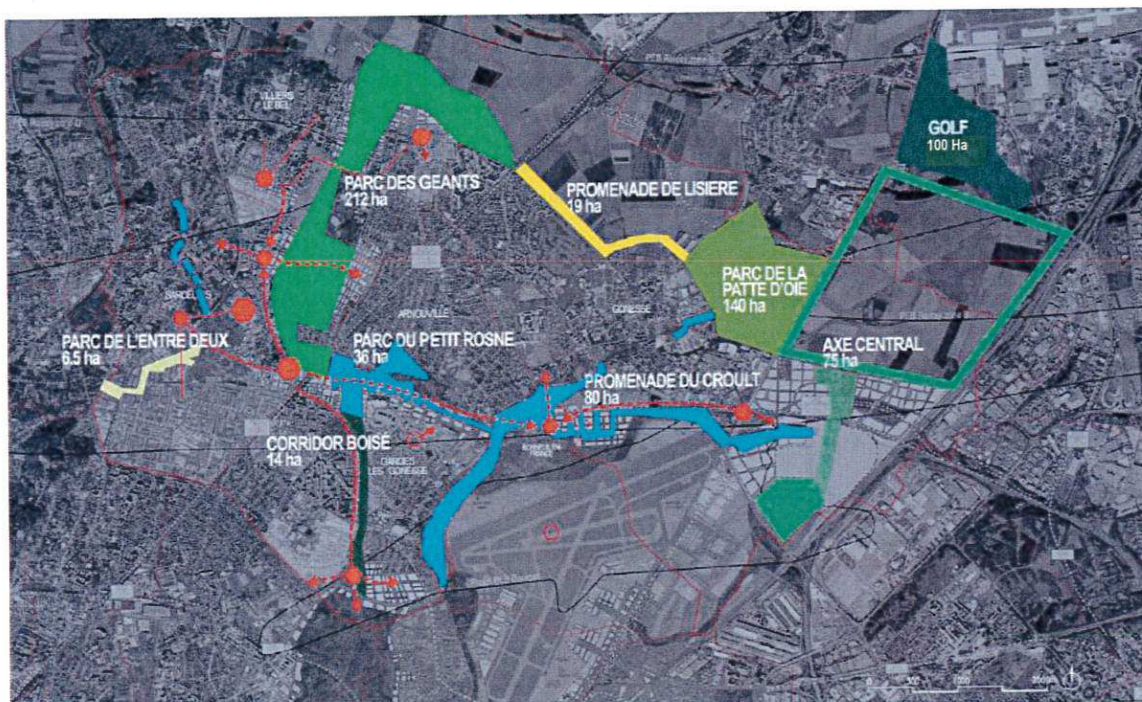


Figure 13 - Proposition de l'atelier Castro d'organisation de la trame paysagère, avril 2011 (document non contractuel)

#### d. Par la prise en compte des enjeux d'environnement sur l'ensemble du projet de territoire

- Intégrer les préoccupations environnementales et patrimoniales en amont dans les projets d'aménagement (gestion des eaux de pluie et usées, traitement des déchets, normes environnementales des bâtiments, protection acoustique, isolation thermique, utilisation d'énergies propres, respect des caractéristiques historiques du bâti, insertion dans le tissu existant, protection d'éléments remarquables...).
- Réaliser l'ensemble des opérations prévues dans un souci d'exemplarité grâce à la mise en place d'un cahier de mesures environnementales qui s'imposera à tous opérateurs appelés à intervenir sur le territoire.



- **Poursuivre la démarche de limitation des nuisances sonores liées au trafic aérien** auxquelles sont soumis les habitants de ce territoire en mutualisant les dispositifs d'isolation pour **améliorer également la performance thermique**
- **Développer les mobilités douces** de manière à favoriser les déplacements vélos et créer peu à peu un maillage de pistes dédiées qui permettrait d'augmenter les déplacements locaux (15 à 30 minutes) non motorisés.

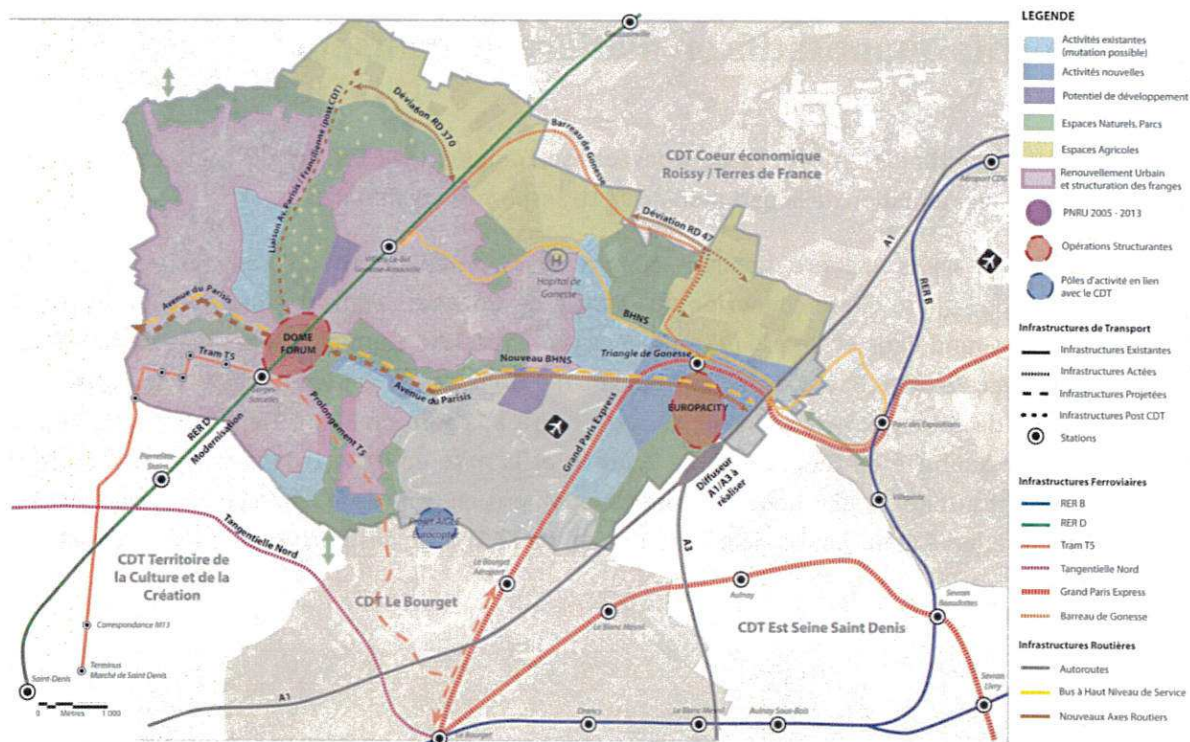


Figure 14 - Carte de synthèse du projet de territoire



# TITRE II: Objectifs et priorités du Contrat de Développement Territorial

## Chapitre Premier : Le transport

### I. Objectifs quantitatifs en matière de transport

Les objectifs quantitatifs en termes de transport se traduisent en termes de gains de temps de parcours et d'augmentation de la part modale des transports en communs.

Les estimations en la matière tiennent compte de l'arrivée du Grand Paris Express avec la construction de la gare d'interconnexion du triangle de Gonesse, élément nouveau apporté par la démarche du Grand Paris et de projets déjà engagés ou décidés : la nouvelle branche de RER D en connexion avec le RER B à travers le Triangle de Gonesse, la mise en place d'un BHNS de préfiguration de cette nouvelle branche, l'arrivée du T5 à la gare de RER D Garges-Sarcelles et son prolongement souhaité de Garges vers Le Bourget, et la mise en service de la tangentielle nord à proximité du territoire. Et plus généralement est aussi pris en compte le déploiement d'un maillage viaire optimisé (en évitant notamment la saturation de l'A1) avec des principes de rabattement des bus repensés.

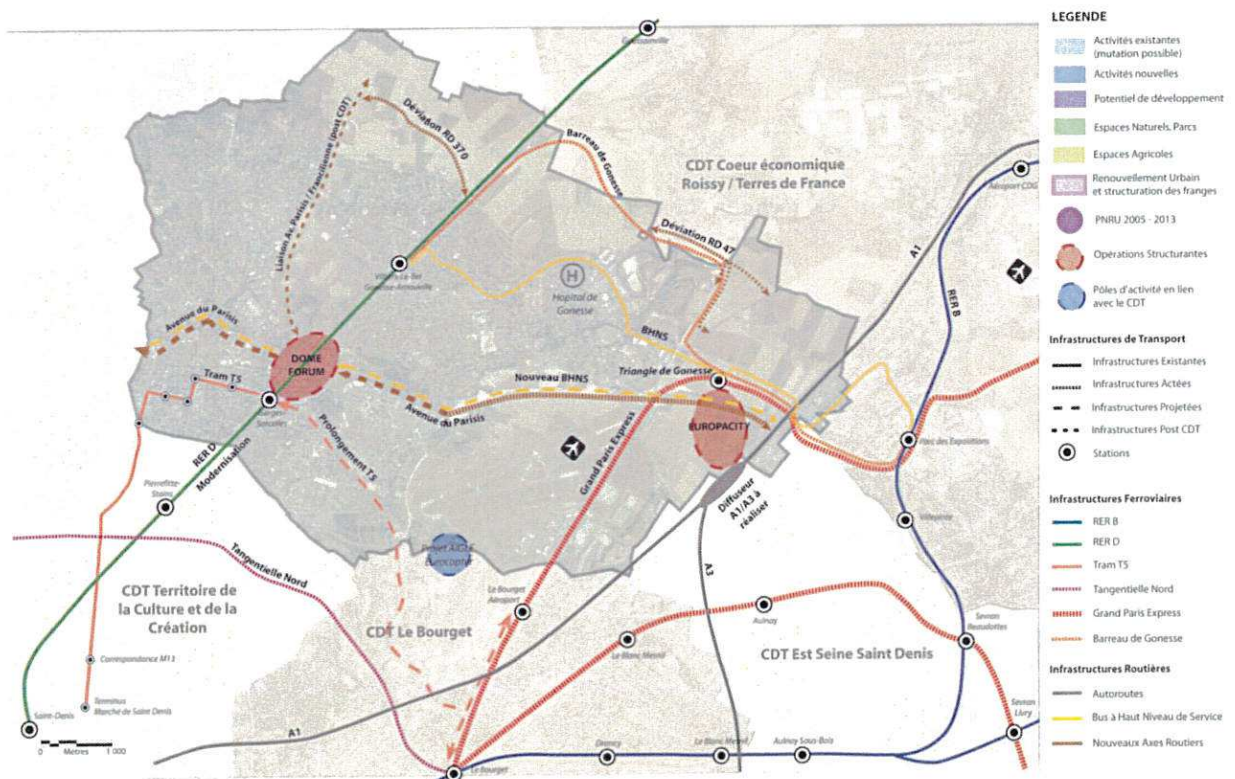


Figure 15 - Infrastructures de transport existantes et projetées du territoire

- **Rendre le territoire accessible en moins de 45 minutes à 60% des franciliens et en moins d'une heure à 100% des parisiens**

La création de la gare d'interconnexion du Triangle de Gonesse multipliera par deux le nombre d'habitants d'Ile de France ayant accès en transports en commun au territoire Val de France/ Gonesse/ Bonneuil-en-France en moins de 45 minutes. Le territoire représentera une destination professionnelle ou touristique potentiellement attractive pour plus de la moitié des habitants de la région Ile-de-France. En effet, il deviendra accessible en transports en commun en moins de 45 minutes à 81 % des habitants de Seine-Saint-Denis et à 74 % des parisiens intra-muros. Par ailleurs, 60 % du nombre total de Franciliens pourra accéder au territoire en moins de 60 minutes et 100 % des parisiens mettront également moins d'une heure pour se rendre à Val de France /Gonesse / Bonneuil-en-France. Cette amélioration sensible du temps d'accès au territoire devrait contribuer à valoriser son image et ce d'autant que le pôle gare sera de grande qualité, intégré dans un quartier urbain remarquable (Triangle et EuropaCity).

- **Rendre accessible aux habitants du territoire la moitié des emplois et des pôles de formation d'Ile-de-France en moins d'une heure**

Le territoire souffre d'un taux de chômage des 15 à 64 ans en 2007 de 17,80 %. Ce taux élevé par rapport à la moyenne départementale de 11,2 % sera sensiblement diminué par l'augmentation de l'accessibilité à l'emploi francilien. Les études techniques menées en termes de mobilité démontrent que la moitié des emplois disponibles en Ile-de-France deviendront accessibles en moins d'une heure aux habitants du territoire Val de France/ Gonesse/ Bonneuil-en-France dès la mise en service du réseau Grand Paris Express en interconnexion avec la nouvelle branche de RER D, soit 3 290 000 emplois. Cela nécessite que la durée de rabattement jusqu'à la gare du Grand Paris soit de quinze minutes maximum.

Un gain de temps de 15 à 30 minutes vers certaines destinations fortement pourvoyeuses d'emploi du grand territoire de Roissy (notamment la plate-forme aéroportuaire Charles de Gaulle, Paris Nord 2, PIEX) est également escompté grâce à l'amélioration de l'ensemble du réseau de transport en commun interne et externe à Val de France/ Gonesse/ Bonneuil-en-France. Cela passe par exemple par la mise en place d'un BHNS sur l'avenue du Parisis, ou encore par le prolongement souhaité du tramway T5 afin de relier la gare RER D de Garges-Sarcelles au pôle du Bourget.

Pour la plupart des destinations, le gain de temps est d'un quart d'heure à une demi-heure sachant qu'actuellement le temps de parcours domicile-travail sur le territoire est en moyenne de 40 minutes en transports en commun pour les habitants de Gonesse.

Les cartes ci-dessous extraites de l'étude conduite par XELIS en 2010 représentent les temps de parcours calculés pour se rendre sur le site du Triangle dans trois cas de figure : en haut, dans la situation actuelle, en bas à gauche, avec la mise en place de la nouvelle branche de RER D en interconnexion avec le RER B et en bas à droite, avec l'arrivée en plus de la nouvelle branche du



métro du Grand Paris Express. La zone verte (accessibilité en moins d'une heure) est spectaculairement agrandie grâce aux nouvelles infrastructures combinées.

**Accès au Triangle de Gonesse actuellement (1), avec mise en service du débranchement RER D (2), avec en mise service du métro automatique (3)**

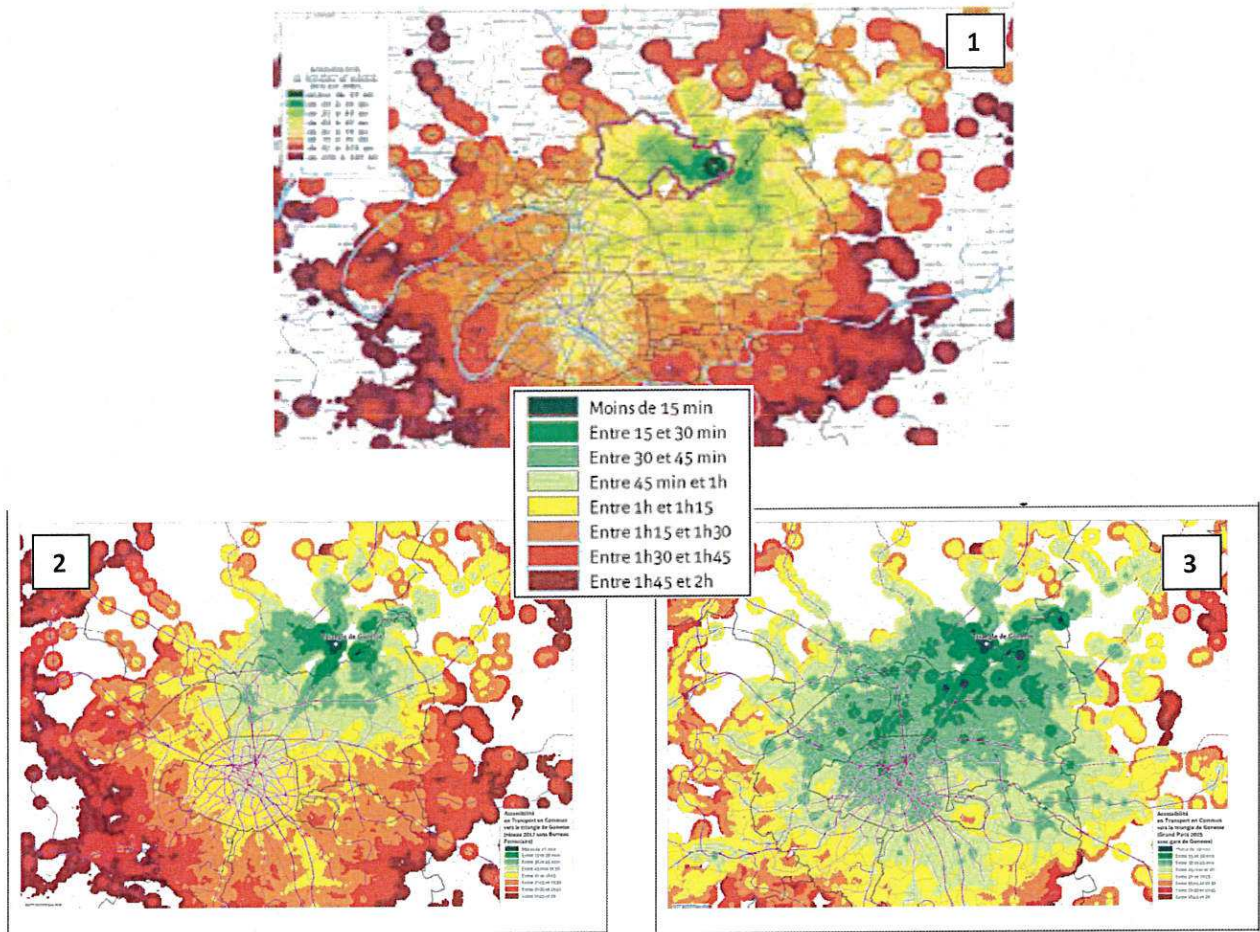


Figure 16 - Extraits rapport XELIS du 6 décembre 2010

- **Atteindre une part modale TC/mode doux de 50% sur les trajets principaux entre domicile et lieu de travail et pour les visiteurs d'EuropaCity**

Si la couverture spatiale du territoire par les transports en commun de proximité (réseau de bus), est assez bonne (90%), les temps de transport et les fréquences, notamment en heures creuses, restent trop souvent rédhibitoires. En temps de parcours effectif la voiture reste donc avantageuse mais cela reporte sur le réseau viaire un trafic d'une densité très importante aux heures de pointe.

La part des déplacements effectués en véhicule particulier reste prédominante sur les communes du secteur mais avec des variations fortes selon les itinéraires empruntés. Par exemple 78% des déplacements pour accéder à la plateforme aéroportuaire de Roissy sont effectués en véhicule particulier.



Malgré un faible taux de motorisation de la population (70%), l'usage de la voiture reste donc très significatif d'un territoire manquant de liaisons efficaces en transport en commun pour accéder à certaines destinations géographiquement proches : Saint Denis, Aulnay-sous-Bois,...

Grâce à l'optimisation du fonctionnement du réseau de bus (accroissement des fréquences, plages horaires, mise en place de nouveaux rabattements vers les gares) et la mise en place de nouvelles liaisons en transports en commun rapides d'échelle métropolitaine (métro automatique, nouvelle branche de RER D, BHNS de préfiguration et sur l'avenue du Parisis, T5, tangentielle nord), un objectif ambitieux de report de la part modale des transports en commun peut être envisagé.

Pour les trajets principaux entre le domicile et le lieu de travail ou de formation, le territoire se fixe d'atteindre une part modale cumulée de transports en commun et modes doux minimum de 50%, en accord avec les objectifs fixés par le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France. En décembre 2012, une étude réalisée conjointement par EGIS et SYSTRA estime la part modale des transports collectifs pour les visiteurs franciliens et excursionnistes à 50% et celle des touristes à 66%.

## II. Objectifs qualitatifs en matière de transport

Les objectifs qualitatifs en termes de transport traduisent les grands principes d'intervention des projets de renforcement du réseau de transport routier et ferroviaire du territoire. Ils répondent à des enjeux tant d'attractivité du territoire par rapport au reste de la région capitale que d'organisation du maillage interne au territoire Val de France/ Gonesse/ Bonneuil-en-France.

- **Améliorer la desserte du territoire à l'échelle métropolitaine et le rendre plus visible et attractif**

Les gares RER D de Garges-Sarcelles et Villiers-le-Bel jouent aujourd'hui un rôle d'interface entre le territoire et la région capitale. L'arrivée de la gare du Triangle de Gonesse en interconnexion avec le métro automatique reliant Roissy à La Défense en trente minutes, va augmenter l'accroche métropolitaine du territoire.

La gare du Triangle de Gonesse jouera spécifiquement un rôle stratégique pour le développement et l'aménagement du territoire Val-de-France/Gonesse/Bonneuil-en-France car elle constitue l'équipement fondateur du projet de territoire. Elle permettra, de développer la fréquentation touristique et économique du territoire grâce à l'arrivée de personnes extérieures à Val de France/ Gonesse/ Bonneuil-en-France, qu'elles soient d'origine régionale, nationale ou internationale.

Véritable pôle d'échange, la gare permettra enfin de rayonner à l'échelle du territoire lui-même. Elle donnera accès à un ensemble de réseaux de distribution des pôles de développement du CDT, garantie d'une diffusion sur le territoire de la dynamique engendrée.

- **Mettre en relation les pôles au sein du territoire grâce à de nouvelles infrastructures est-ouest**

La réalisation de la nouvelle branche du RER D permettra des gains d'accessibilité considérables, en reliant la gare RER D de Villiers-le-Bel-Arnouville-Gonesse à la gare RER B du Parc des Expositions. Cette liaison transversale de banlieue à banlieue évitera aux habitants du territoire, et plus généralement de l'est du Val d'Oise se déplaçant vers le pôle d'emploi de Roissy, des déplacements en transports vers Paris.

Grâce au BHNS de préfiguration de cette nouvelle branche du RER D et à l'avenue du Parisis et son TCSP, les mobilités du territoire seront rééquilibrées. Cela contribue fortement à la formation d'un bassin de vie plus cohérent et lisible puisque des liaisons intercommunales fortes deviennent possibles là où aujourd'hui on circule très difficilement entre des communes pourtant immédiatement voisines.

Par ailleurs ces liaisons est-ouest permettent de rééquilibrer le maillage très fortement marqué par des axes nord-sud, stratégie de structuration qui vise à capter les dynamiques pour développer le territoire. En outre il est à noter que les nouvelles liaisons est-ouest du projet de territoire connecteront des polarités entre elles : du Dôme-Aréna au Triangle de Gonesse en passant par le nouveau quartier du Parisis, de la gare de Villiers-le-Bel au parc des expositions en passant par l'Hôpital de Gonesse et le Triangle.

- **Renforcer les liens vers les territoires voisins**

Les autres pôles métropolitains de la région capitale sont des vecteurs d'emploi essentiels pour les habitants du territoire. La redéfinition des liaisons vers ces pôles est primordiale pour le développement du territoire c'est pourquoi le projet intègre, outre les liaisons est-ouest citées précédemment :

- la réalisation du tramway T5 qui permet d'accéder à Saint Denis à partir de la gare de Garges-Sarcelles,
- le prolongement souhaité du tramway T5 jusqu'au Bourget depuis la même gare,
- et plus globalement la mise en place d'un ensemble de liaisons bus intercommunales avec un principe de rabattement sur les TC lourds (RER B, RER D et sa nouvelle branche, métro automatique du Grand Paris, Tangentielle Nord).

Sur le plan routier, la possibilité de relier l'avenue du Parisis à la Francilienne (tracé des anciennes réserves de l'A16) est préservée même si sa réalisation ne peut être envisagée qu'à long terme étant donné les autres priorités du CDT. La conception/réalisation post-CDT de cette voirie devra notamment préserver le corridor écologique nord-sud dont la valorisation est un axe essentiel de la stratégie de développement du présent CDT.

- **Améliorer la qualité de service grâce à une nouvelle hiérarchisation des infrastructures de transports en commun et du réseau viaire local**

La modernisation des infrastructures du RER D, s'inscrivant dans le schéma directeur du RER D de 2006, améliorera considérablement la desserte du territoire.

Au-delà de cette intervention essentielle, le projet vise une remise à niveau des infrastructures de transport existantes, et notamment par la mise en place de nouvelles infrastructures qui va de manière générale désengorger le réseau et ainsi améliorer son fonctionnement. Ceci est valable aussi bien pour le réseau routier que TC.

Parties prenantes des réflexions engagées par l'EPA Plaine de France et le STIF sur le schéma de déplacement du Grand Roissy, les collectivités pourront durablement structurer leurs interventions sur les réseaux.

En effet, sur le plan routier, la création de nouveaux axes pour remailler le territoire va permettre d'améliorer le fonctionnement de l'ensemble des routes qui seront dès lors mieux hiérarchisées et d'éviter notamment la saturation de l'A1 en la libérant des circulations de cabotage local. Des réflexions pourront également être menées sur les modes d'exploitation (gestion des carrefours, pose de feux tricolores...) pour contribuer à cette réorganisation générale du réseau routier. En outre, les communes souhaitent poursuivre leurs efforts pour la requalification des routes en complétant les linéaires de circulations douces notamment.

Ce maillage routier désengorgé et plus lisible sera le support d'un réseau de bus intercommunaux dont les fréquences seront augmentées, les itinéraires complétés, etc. Couplé à l'offre de TC métropolitains nouvelle (GPE, nouvelle branche de RER D, tangentielle Nord) et rénovée (modernisation RER D), à un réseau de liaisons douces densifié et à de nouveaux services à la mobilité (auto-partage/covoiturage, dispositifs innovants d'informations et de communication, vélos en libre-service...) cela contribuera fortement à la qualité des déplacements dans un territoire où l'ambition est bien de privilégier le recours aux transports en commun.

- **Assurer une intégration environnementale des infrastructures**

La réalisation des nouvelles infrastructures se fera dans le plus grand respect des principes de développement durable du projet de territoire. Une attention toute particulière sera portée à leur insertion paysagère pour minimiser leur impact sur le cadre de vie. Leur positionnement sera compatible avec l'armature de trames vertes et bleues portées par le présent CDT. Leur réalisation et mise en circulation seront assorties de dispositifs techniques efficaces pour annuler ou minimiser les impacts (bruits, pollutions,...).



## Chapitre Deuxième : Le développement économique

### I. Objectifs quantitatifs en matière de développement économique

- **Créer 30 000 emplois à l'horizon 2025 sur le territoire**

Le projet de territoire prévoit la création d'environ 30 000 emplois à l'horizon 2025 (dont 24 500 dans le Triangle de Gonesse, y compris EuropaCity), portant ainsi le nombre d'emplois total sur le territoire Val de France/ Gonesse / Bonneuil-en-France à 72 000. Le taux d'emploi local passera ainsi de 62,3% (chiffre INSEE de 2008 parmi les personnes entre 15 et 59 ans) à 84 % par rapport au nombre d'actifs résidant sur le territoire, sachant que le nombre de personnes en âge de travailler augmentera sur le territoire à l'horizon 2025.

- **Développer progressivement une nouvelle offre immobilière en cohérence avec le Grand Roissy et dans un souci de gestion économe de l'espace**

Grâce à la mise en place de nouvelles liaisons de transport, à l'optimisation du fonctionnement des liaisons existantes, et à la mise en valeur d'une nouvelle image territoriale vectrice d'attractivité, le territoire va être en mesure de révéler sa situation exceptionnelle. Les développements économiques s'appuieront sur le développement de nouveaux espaces d'accueil des entreprises et la transformation des espaces économiques existants.

- *Les nouveaux espaces d'accueil des entreprises*

Au-delà de l'évolution des 400 Ha de zones d'activités économiques existantes - entretien des espaces publics, encadrement dans les PLU des effets de densification et tertiarisation, suivi fin des mutations - le projet vise en effet la création progressive dans les vingt prochaines années de près de 280 Ha (hors parc urbain du Triangle) de nouveaux espaces d'accueil des entreprises et services.

Les nouveaux quartiers à dominante économique sont constitués de :

- ➔ L'aménagement de 280 Ha pour développer de manière compacte autour de la future gare d'interconnexion GPE-RER D, le site dit du Triangle de Gonesse qui sera constitué du quartier d'affaire et d'EuropaCity, organisés autour d'un parc urbain et de l'avenue du Paris, en préservant au nord un carré agricole de 400 Ha. L'opération Triangle de Gonesse comprend :
  - Le programme du quartier d'affaire représente 1,135 millions de m<sup>2</sup> SDP (surface de plancher) de locaux tertiaires et d'activités diversifiés permettant d'atteindre à l'horizon 2025, 13 000 emplois (26 000 emplois à l'horizon 2035) soit une densité de 175 emplois/Ha et 43 m<sup>2</sup>/emploi en moyenne. Ces emplois seront surtout des emplois de cadres de fonctions commerce, études, conseils, nécessitant de nombreux contacts inter-entreprises, et des emplois de techniciens pour les BET.

- Le projet EuropaCity représente 750 000 m<sup>2</sup> SP permettant à l'horizon 2025 d'atteindre 11 500 emplois directs (environ 65 m<sup>2</sup> SP par emploi) et 5000 indirects.

La mise en œuvre de ces projets (phases de réalisation) va en outre générer de nombreux emplois dans le secteur du BTP. A titre d'exemple, le cabinet Sémaphores estime la création de 12 600 emplois directs durant la phase de construction d'Europacity sur une période de 4 ans.

- ➔ L'aménagement d'environ 42,5 Ha pour lesquels des études pré-opérationnelles ont été engagés et qui en préciseront les périmètres précis:
  - Les Abords de l'avenue du Parisis et de l'Arena de Sarcelles. Cela permettra de viser l'aménagement d'environ 100 000 m<sup>2</sup> SP sur 17,5 Ha soit une offre de 1750 emplois (entre 50 et 75 m<sup>2</sup> SP par emploi selon les typologies d'activités) dont une centaine de salariés fixes pour l'Aréna, les besoins en ressources humaines fluctuant en fonction de la programmation d'événements.
  - Le secteur de « la Sapinière » à Garges-lès-Gonesse, qui représente 125 000 m<sup>2</sup> SP sur 25 Ha (soit 1750 emplois en 2025), à proximité immédiate du Pôle métropolitain du Bourget (qui verra le jour entre 2015 et 2020) en parallèle au développement du projet AIGLE (pôle de compétitivité ASTECH). Ses principes d'aménagement devront participer à la mise en valeur de la continuité paysagère et écologique formée par le corridor Nord-Sud reliant le parc départemental de la Courneuve (G. Valbon) au territoire et tenir compte des éventuelles incidences Natura 2000 à étudier. Ainsi, dans le cadre de sa programmation qui reste encore à affiner, le développement d'un espace de loisirs d'intérêt régional de 5 ha sera prévu, conformément aux objectifs affichés par le SDRIF.

Par ailleurs un potentiel de développement d'environ 40 Ha a été identifié au niveau des Franges du Parc des Géants à Arnouville et du secteur de la gare de Villiers-le-Bel-Arnouville-Gonesse (vocation mixte), ou encore au nord de Bonneuil. Des aménagements pourraient y être réalisés à l'horizon 2025-2040 (post CDT).

- ***La transformation des espaces économiques existants***

Cette nouvelle offre couplée aux transformations urbaines (transport, qualité d'usage, image du territoire, valorisation des paysages...) portées par le CDT vont avoir un effet sur les zones d'activités existantes dont on peut d'ores et déjà anticiper la mutation. Près de 400 hectares de zones existent et vont devoir gérer la problématique du vieillissement qui s'accompagne souvent de l'apparition de parcelles inoccupées. Pour s'inscrire dans la logique de préservation foncière dictée par la stratégie générale de développement territorial les collectivités doivent se doter d'outils méthodologiques pour accompagner ces reconversions particulièrement complexes (déménagement des entreprises encore présentes, pertes de loyers pendant les travaux nécessitant une trésorerie importante, restructurations lourdes et compliquées du fait de l'application sur des bâtiments existants des nouvelles normes ou rattrapage de niveau de prestation immobilière, ...) et qui nécessitent dès lors la mobilisation de plusieurs acteurs et compétences : législatives, opérationnelles, foncières,

financières, commerciales, de développement économique,... Les collectivités locales pourront s'appuyer pour ce faire sur les réflexions menées sur le sujet par l'Etat (groupes de travail DRIEE) et sur l'expertise des Etablissements Publics Fonciers. Elles partageront également leurs analyses dans le cadre des dispositifs d'inter-CDT animés par l'EPA Plaine de France pour faire en sorte que les dispositions prises localement répondent aux logiques économiques qui sont à l'œuvre à l'échelle du nord francilien. Il s'agira bien de proposer un modèle différent de celui de la construction de nouvelles zones d'activité sur des terrains libres, beaucoup plus rentable et moins compliqué que la reconversion de zones anciennes.

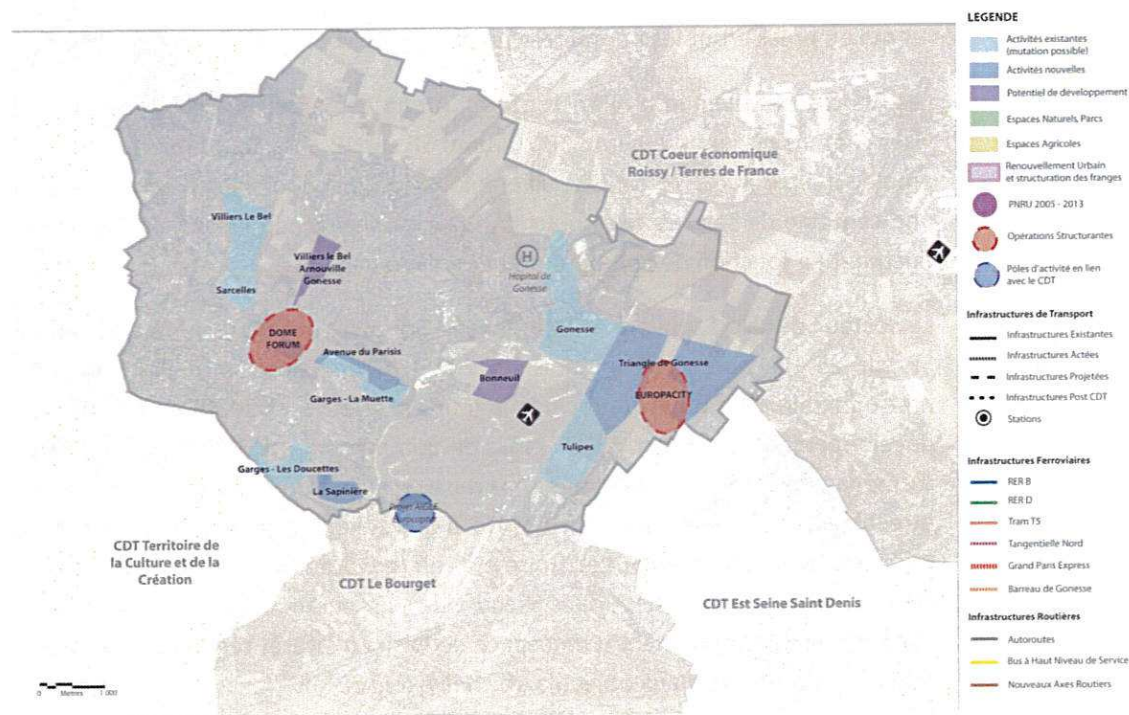


Figure 17 - Carte des secteurs d'activités économiques existants et projetés

## II. Objectifs qualitatifs en matière de développement économique

- Structurer le développement autour de cinq filières différenciantes

Pour le territoire de Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France l'enjeu majeur est de valoriser ses potentialités identifiées au regard de ses caractéristiques et de ses atouts, et notamment:

- ➔ sa situation privilégiée par rapport aux zones aéroportuaires de Roissy et du Bourget qui en fait une remarquable « place d'échanges » d'envergure internationale,
- ➔ ses forces locomotives permettant de structurer le développement économique (grandes entreprises implantées),



Cinq filières et des fonctions différenciantes ont été identifiées comme vectrices stratégiques potentielles du développement économique :

→ *La filière des loisirs à vocation internationale*

La filière des loisirs à vocation internationale sera renforcée sur ce territoire, par l'implantation d'EuropaCity à Gonesse et de l'Aréna à Sarcelles. Elle mettra l'accent sur le sport, le tourisme, le commerce et contribuera au développement du cluster des échanges du territoire du grand Roissy. Des secteurs connexes liés à la détente et aux sports de plein-air peuvent compléter l'offre en matière de loisirs.

→ *La filière de la culture*

La filière de la culture est un élément à valoriser pour conforter l'attractivité du territoire. Plusieurs initiatives sont prometteuses pour le développement de cette filière.

La filière culturelle s'appuiera en premier lieu sur le patrimoine architectural et historique existant du territoire (patrimoine remarquable du château d'Ecouen, histoire urbaine de Sarcelles, château d'Arnouville, Fort de Stains, etc...). Le château d'Ecouen est l'élément patrimonial le plus remarquable du territoire. Il abrite le musée national de la Renaissance, qui a accueilli 73 218 visiteurs en 2009, ce qui reste modeste par rapport à la moyenne des musées nationaux d'Ile de France et également au vu du potentiel de rayonnement de ce site exceptionnel. En effet, accessible uniquement par la RD 316 ou la ligne H arrêt Ecouen-Ezanville puis la ligne de bus 269 arrêt Mairie-Eglise, il souffre d'un certain enclavement. Une attention particulière au renforcement des accès en transport en commun et en transports routiers à ce château sera portée, aussi bien depuis le territoire du CDT que depuis Enghien-Soisy. Par ailleurs, des partenariats seront étudiés de manière à élargir l'offre culturelle à l'échelle territoriale. A titre d'exemple, des navettes pourraient être mises en place depuis EuropaCity pour desservir les sites patrimoniaux (Château d'Arnouville et le Château d'Ecouen).



Figure 18 - Château d'Ecouen

EuropaCity et le Dôme-Aréna de Sarcelles, ainsi que le reste du territoire, pourront s'appuyer sur les réseaux culturels déjà institués sur le territoire (Cirqu'Evolution, Escales danse en Val d'Oise et le festival théâtral du Val d'Oise), soutenus par le Département du Val d'Oise, l'Etat et les communes membres et aussi sur le contrat local d'éducation artistique de l'Est du Val d'Oise, signé pour trois ans entre l'Etat, le Conseil général et 8 communes de l'Est du Val d'Oise, dont les communes de la Communauté d'agglomération de Val de France et de Gonesse. Son objectif est de faciliter l'accès des populations aux œuvres et aux ressources artistiques et culturelles de leur territoire.

En outre, la création d'un centre de conservation et d'étude archéologique, historique et artistique est projetée à Gonesse. Ce centre serait implanté au cœur du centre hospitalier de Gonesse, au sein de l'ancien hôpital-hospice Pierre De Theilley, et contribuerait à la mise en réseau de tous les sites patrimoniaux du territoire.

Par ailleurs, EuropaCity ambitionne de devenir un pôle culturel métropolitain incontournable avec une programmation culturelle de 50 000 m<sup>2</sup> accueillant une grande institution culturelle de rayonnement international, une salle d'expositions et spectacles, une médiathèque, un cirque, et un espace muséographique dédié à l'histoire du territoire et en particulier à sa tradition céréalière et de fabrication du pain...

Le Dôme-Aréna de Sarcelles permettra au territoire d'accueillir des spectacles de rayonnement international. Il disposera d'équipements scéniques dont les performances permettront d'être précurseur et ainsi d'offrir un niveau de qualité et de prestations exceptionnel : ainsi, la présentation de spectacles majeurs tels que Walking with Dinosaurs ou encore Le cirque du Soleil sera possible, dans des conditions bien plus favorable qu'aujourd'hui (durée et conditions d'accueil).

Enfin, la commune de Sarcelles ambitionne de développer un Forum des Savoirs, permettant à tous âges et tous niveaux de qualification d'assister à des conférences thématiques sur la littérature, l'histoire, la philosophie... Une étude de la programmation de cet équipement est engagée.

Les initiatives propres au territoire seront en outre complétées par des partenariats avec les projets développés par le Territoire de la culture et de la création (CDT de Plaine Commune) et plus généralement une articulation avec le volet culturel des CDT voisins. Les ateliers thématiques animés par l'EPA Plaine de France dans le cadre de la démarche inter-CDT permettront de spécifier progressivement le type d'interaction qui peut être recherché en veillant également à une complémentarité des programmations événementielles à large échelle et à long terme. De plus les études de marché conduites par les partenaires privés impliqués sur les projets culturels permettent d'affiner progressivement les programmations en faveur d'une diversification de l'offre.

#### → *La filière aéroportuaire*

La proximité du pôle aéroportuaire de Roissy-Charles de Gaulle destiné aux voyageurs et au fret permet le renforcement de la filière aéroportuaire sur le territoire en développant notamment deux secteurs d'activités :



Un secteur particulièrement bien positionné dans le Val d’Oise couvrant la conception et la réalisation des systèmes de mesure et d’instrumentation pour les applications de sécurité informatique, freinage, biométrie. Cette filière est en pleine croissance en raison de l’augmentation de la vulnérabilité de biens, de personnes, de marchandises ou de données informatiques liée à l’augmentation constante de leurs flux. Les secteurs de la sécurité et la sûreté implantés dans le Val d’Oise offrent des perspectives intéressantes pour un développement sur le territoire. La sécurité informatique connaît une croissance de ses logiciels de 30 % par an. Elle est déjà représentée dans le territoire par l’intermédiaire de l’entreprise Akebono Europe, centre de recherche sur le freinage implanté à Gonesse. L’orientation vers des applications aéroportuaires est à développer préférentiellement sur le territoire du fait de la proximité des pôles de Roissy et du Bourget. Ce secteur concernera plus spécifiquement le développement sur le territoire d’entreprises liées par exemple à la détection des traces d’explosifs et au contrôle biométrique des personnes.

La logistique est un secteur significativement représenté sur le territoire. Son développement est envisageable, notamment autour de 3 axes, en lien avec les facilités de transport aérien offertes par la proximité de l’aéroport CDG : le commerce de gros, le fret express et la logistique de proximité. En effet, grâce à la proximité de Roissy, 1er aéroport de fret en Europe, le territoire dispose d’une remarquable opportunité de localiser des entreprises qui utilisent le fret aérien. Le hub européen de Fedex à Roissy, la présence d’opérateurs de transport rapide (UPS, La Poste, DHL), la proximité de la plate-forme Carex de fret express ferroviaire, sont des avantages comparatifs à valoriser pour attirer de nouvelles entreprises.



Figure 19 - Site de l’entreprise Akebono Europe, centre de recherche sur le freinage implanté à Gonesse



→ *La filière de la santé et du diagnostic médical rapide*

Des entreprises de santé et biotechnologie sont déjà implantées sur le territoire. Pour n'en citer que quelques-unes : à Villiers-le-Bel, Gilson, entreprise de fabrication et réparation d'instruments destinés aux laboratoires de recherche médicale, GEM Universal, industrie de commercialisation de matériel médical, ou encore à Sarcelles, Cisbio International, producteur et distributeur de molécules radio-marquées pour la thérapie, l'imagerie, le diagnostic in vitro et le criblage de molécules,...

En outre la présence de trois hôpitaux (Gonesse, Sarcelles, Villiers-le-Bel), d'une offre de formation spécialisée (Cursus du Centre Hospitalier de Gonesse, école d'infirmiers de Sarcelles) et le projet d'un centre hospitalier porté par le pôle Santé de Sarcelles font de Val de France/Gonesse/Bonneuil-en-France un territoire bien équipé susceptible de porter une ambition dans ce domaine.

L'objectif est de renforcer l'implantation de cette filière par le développement notamment de l'offre de santé aux visiteurs étrangers en profitant de la proximité de deux aéroports internationaux et par l'intermédiaire du centre hospitalier de Gonesse qui, grâce à son projet d'extension (horizon 2014) deviendra en termes de capacité (600 lits) un des deux principaux centres du nord-est parisien avec l'hôpital Ballanger à Villepinte. Cette offre de soins pourra s'appuyer, entre autres, sur le rapprochement sur un même site de la recherche fondamentale et de la recherche clinique pour simplifier les interactions entre personnels médicaux et chercheurs (médecine translationnelle). Ce fonctionnement hospitalier est propice à l'émergence du « diagnostic rapide » comme technologie à fort potentiel de croissance, repérée comme l'une des "technologies clés" à 5 ans par l'Etat (étude prospective publiée DGCIIS en mars 2011). Un tel pôle d'excellence serait idéalement positionné pour assurer le traitement d'échantillons urgents affrétés par avion depuis l'étranger et la France, et/ou de patients (ex : filière du fret à haute valeur ajoutée développée sur l'aéroport d'Atlanta). Pourrait également être développé le concept de « One Day Clinic », qui a l'avantage de réduire les charges induites par des frais médicaux lourds pendant plusieurs jours. Un tel dispositif a déjà été mis en place dans le CHU Brugmann de Bruxelles. Aéroports de Paris qui réfléchit au développement d'une offre de santé en zone dédouanée de l'aéroport de Roissy pourrait par exemple être intéressé par un partenariat de moyens et de personnels. Le développement de cette activité suppose une réflexion quant aux solutions d'hébergement hôtelier à prévoir, de préférence en périphérie des hôpitaux. Les projets d'hôtellerie situés à EuropaCity répondraient en partie à ces besoins.

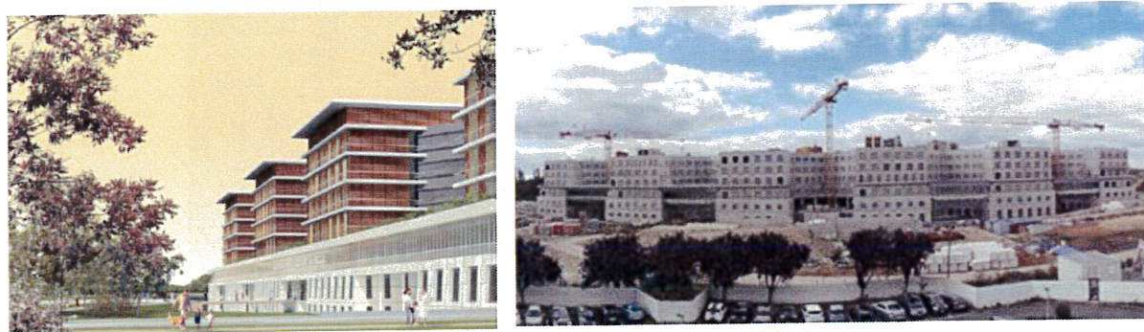


Figure 20 - Projet et réalisation de l'hôpital de Gonesse

→ *La filière aéronautique*

La proximité du second pôle aéroportuaire, celui du Bourget, destiné à l'aviation d'affaire, est un atout pour l'attractivité du territoire car elle ouvre la possibilité de développement des filières liées à l'aéronautique. Plusieurs grandes entreprises de cette filière sont déjà présentes sur le territoire, EADS-Seca à Gonesse, AGI (sous-traitant d'Eurocopter) à Sarcelles, ainsi que des PME comme SECM-T, entreprise de fabrication de machines spécialisées à Sarcelles.

Le développement du pôle de compétitivité ASTECH grâce au projet AIGLE, réalisé en partenariat avec le CDT du « Pôle Métropolitain du Bourget » et proposant des possibilités d'accueil pour le secteur aéronautique, contribuera au renforcement de cette filière. Des activités liées comme la maintenance et l'équipement aéronautique, ou encore les systèmes informatiques embarqués peuvent trouver sur le territoire des opportunités d'implantation intéressantes.

Les entreprises de ces filières peuvent jouer un effet d'entraînement. C'est le cas du projet Eurocopter qui s'apprête à déménager une partie de ses activités de Suresnes (R&D) et de la Courneuve (fabrication) vers le site de Dugny/Bonneuil, à proximité immédiate de Garges-lès-Gonesse. Son implantation promet d'attirer la venue de nouvelles entreprises liées à cette filière, notamment au niveau du secteur de la Sapinière appelé à se développer, et d'aider à la consolidation de la formation locale en rapport avec ce secteur d'activité.

- **Prévenir les risques d'ingérence par l'intelligence économique**

A travers ses outils de management de l'information, l'intelligence économique permet aux entités économiques de comprendre l'environnement dans lequel elles évoluent, d'anticiper les événements susceptibles d'impacter leur activité - tant en termes de contraintes que d'opportunités - de décrypter les stratégies concurrentes, et d'identifier les bons relais d'influence. Dans une même logique, l'intelligence économique leur offre les réflexes, bonnes pratiques et procédures nécessaires à la protection de leurs savoir-faire et innovations contre les tentatives de récupération d'informations sensibles, de déstabilisation et d'atteinte à leur réputation.

L'Île de France concentre actuellement 20 % des ingérences économiques constatées sur le territoire national. Les ingérences sont définies par le DCRI comme toutes situations dans lesquelles une entité économique est frappée ou menacée par des agissements légaux ou non, internes ou externes, susceptibles de ou destinés à lui nuire au profit d'intérêts extérieurs ou étrangers. Les projets économiques du Grand Paris doivent impérativement se prémunir des risques d'ingérences pour garantir l'existence de retombées locales suite aux investissements réalisés sur les territoires.

Parmi les secteurs représentant une opportunité pour le territoire Val de France/Gonesse/Bonneuil-en-France, certains sont particulièrement sensibles aux risques d'ingérence économique. C'est le cas de l'aéronautique, de la médecine/recherche médicale et de l'informatique qui se situent respectivement aux 1<sup>er</sup>, 4<sup>ème</sup> et 6<sup>ème</sup> rangs des secteurs les plus touchés en France.

En outre, la politique de visibilité du développement local expose les projets innovants et les établissements qui les portent à des démonstrations d'intérêt de la part de la concurrence étrangère, ce qui peut se traduire par un accroissement du nombre de tentatives de récupération d'informations, de déstabilisation ou de pillage de technologie.

Pour contrer ce risque, deux actions seront conduites dans le cadre de la *Stratégie Régionale d'Intelligence Économique 2012-2015*, pilotée par le Préfet de la région d'Île de France, Préfet de Paris :

- la préparation des visites de délégations étrangères, programmées au cours des opérations de promotion de France/Gonesse/Bonneuil-en-France, avec la Direction Centrale du Renseignement Intérieur ;
- l'organisation de conférences de sensibilisation par les services en charge de la contre-ingérence dans les principaux établissements des secteurs-cibles implantés sur le territoire.

Pour finir, une attention sera plus spécifiquement portée à la sécurité économique du Pôle de compétitivité ASTECH qui constitue l'un des moteurs du développement de l'aéronautique sur le territoire, notamment au travers de sa participation au projet AIGLE, ainsi qu'au projet EuropaCity pour la sécurisation des concepts novateurs qu'il développe.

- **Développer les fonctions supérieures d'entreprises pour assurer une offre de services complète :**

Le Triangle de Gonesse accueillera un quartier d'affaires (QA) d'environ 1,135 million de m<sup>2</sup> SP. Paris, contrairement aux autres capitales européennes dotées du hub d'une compagnie mondiale, ne dispose pas d'un tel QA entre son cœur et son aéroport. Or ces quartiers d'affaires, de tourisme d'affaires et de loisirs, sont, partout dans le monde, les espaces métropolitains les plus attractifs pour les fonctions d'entreprises créatrices de fortes valeurs ajoutées et nécessitant des déplacements continentaux et inter continentaux. Le QA du Triangle de Gonesse est la réponse de Paris à cette demande des entreprises, grâce à son lien remarquable avec les autres pôles métropolitains (Pleyel, La Défense), le cœur historique, les grands équipements de l'économie des échanges (PIEX, ITC, Roissy Pôle, zone hôtelière), et les zones d'habitat, et CdG, par le Grand Paris express et le RER D. Les activités ciblées sont les fonctions internationales d'entreprises (commerce, B to B), les centres d'affaires, les sièges locaux d'entreprises internationales, les campus d'entreprises, les activités de R&D, les activités techno tertiaires (BET)... Le succès de ce QA est conditionné par un haut niveau de qualité urbaine et environnementale ; le QA de Gonesse aura la particularité, malgré le PEB, de ne pas être une zone d'activité mais un quartier de ville. Il sera d'abord, à l'encontre d'une zone d'activité, très ouvert sur son environnement urbain, au sens où les voiries de distribution seront gérées par la ou les Collectivité(s) et donc accessibles à tous ; il sera traversé par l'avenue du Parisis reconfigurée en boulevard urbain, et longé par la RD 370. Il sera également desservi par des transports en sites propres. La continuité avec la ville de Gonesse incitera la requalification des zones d'activités voisines. La mixité fonctionnelle y sera recherchée ; il sera doté d'équipements de formation et de loisirs. Un lycée hôtelier y est envisagé. Le QA offrira des espaces publics généreux - gérés publiquement - qui produiront une ambiance urbaine et une communauté de quartier ; il sera



conçu dans cet esprit (amphithéâtres, places, parcs...). L'animation culturelle et événementielle y sera importante. Il se dotera aussi dans ce but d'un cahier de prescriptions architecturales qui en assurera l'unité. Enfin le caractère urbain sera délivré par les services qui y seront développés : services aux entreprises bien sûr avec des rez de chaussée spécifiques (imprimeries de proximité, agences d'intérim...), et aux personnes destinés aux 50 000 salariés (services publics, services à la personne...). Par ailleurs la proximité d'EuropaCity, d'échelle métropolitaine, avec le QA, contribuera notablement à son attractivité, sa qualité urbaine et à la valeur ajoutée de sa localisation.

- **Garantir le fonctionnement des exploitations agricoles et limiter l'étalement urbain**

La place économique de l'agriculture est parfaitement intégrée au projet de développement (franges agricoles nord, exploitation du carré agricole dans le Triangle de Gonesse, développement d'une ferme pédagogique autour du site Lemoine à Arnouville, préservation des parcelles cultivées dans le corridor nord-sud et préservation de l'activité meunière sur le site des Moulins d'Arnouville).

Caractéristique forte du territoire, il s'agit de garantir les conditions de fonctionnement optimal des exploitations : réglementation protégeant les terres du mitage, accessibilité optimisée, taille des parcelles adaptée aux types de cultures, sécurisation des récoltes, traitement de la limite entre zones urbanisées et terres cultivées, expérimentation de nouvelles formes d'agriculture urbaine...

A noter en outre que la proximité d'EuropaCity au niveau du Triangle constitue également une opportunité intéressante de débouchés pour les productions locales.

L'élaboration du Schéma Agricole de Territoire, outil de préservation des terres agricoles, a été lancée par l'EPA dans le cadre du Grand Roissy. Initiée en septembre 2012, cette démarche doit permettre d'alimenter le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Syndicat Intercommunal de l'Est du Val d'Oise (SIEVO) en identifiant notamment les parcelles agricoles à préserver ; cela donnera lieu à une retranscription dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).

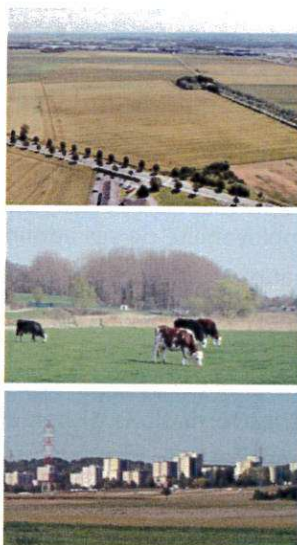


Figure 21 - Les grands espaces agricoles du territoire  
le Carré Agricole, la Ferme Lemoine, l'emprise de l'A 16

- **Développer un équipement numérique innovant**

L'ambition de construire un territoire attractif, accessible et durable offrant une meilleure qualité de vie, des perspectives d'emploi et de formation tout au long de la vie passe par une réflexion sur l'équipement numérique.

Pour mettre en œuvre sa stratégie, le territoire s'appuiera en premier lieu sur une nouvelle infrastructure numérique THD (Très Haut Débit). En effet, le déploiement de la fibre optique est piloté actuellement par Debitex Telecom. Destiné à couvrir l'ensemble des besoins des habitants et entreprises en matière de haut-débit, le projet Debitex concerne aussi bien le raccordement en fibre optique des bâtiments publics et la desserte des zones d'activités, que la fourniture de liaisons très-haut débit dans plusieurs dizaines de milliers de logements de 27 communes, dont l'ensemble du territoire de Val de France Gonesse. En 2009, la réalisation de ce vaste projet, piloté par l'Etablissement Public de Coopération Interdépartementale Debitex, a été confiée à son délégataire de service public, la société Debitex Telecom, filiale du groupe SFR Collectivités. Ses partenaires sont l'établissement public Debitex, les CG 93 et 95, et la région Ile de France., En 2013, est prévue la livraison de la totalité des sites publics et zones d'activités prévus au périmètre de la convention, ainsi que la poursuite et l'achèvement du raccordement des logements.

En complément, afin de fournir un meilleur service à ses habitants et dans l'optique d'augmenter l'attractivité touristique et culturelle, Val de France Gonesse souhaite s'assurer de la meilleure disponibilité d'internet en mobilité. Pour répondre à cela, la couverture mobile 3G/4G/Wifi apparaît comme essentielle. Le territoire peut notamment prendre comme action de :

- Favoriser le déploiement des technologies mobiles 3G / 4G et ultérieures, par la mise à disposition de points hauts pour les antennes des opérateurs privés
- Déployer un réseau Wifi gratuit ou payant dans certains lieux des communes administrées (gares, bibliothèques...)

Par ailleurs, six objectifs-clefs déclinables en actions concrètes ont été identifiés pour que le projet numérique soit un véritable amplificateur la stratégie de développement territorial :

- Renforcer l'offre de formation du territoire et sa lisibilité

Dans une perspective de favoriser l'employabilité de ses administrés, le territoire souhaite s'assurer de la présence d'une offre de formation suffisante et accessible au plus grand nombre. Trois initiatives ont notamment été identifiées :

- La construction par la CA Val de France d'un atlas des formations pourrait permettre de recenser et faire connaître au plus grand nombre les formations disponibles sur le territoire. Cet atlas pourra également servir de plateforme d'accès vers des contenus disponibles en e-learning (à recenser : cours, exercices...).

- Le développement du e-learning, permettra de marquer le positionnement du territoire en direction de la formation. Les cibles sont les professionnels nécessitant un complément de formation et les universitaires. Une étude visant à qualifier précisément le besoin devra être engagée. A ce

stade de la réflexion, les pistes proposées sont : un partenariat à nouer entre la collectivité et un acteur de la formation pour mettre à disposition les contenus, la création d'un pass-formation numérique permettant aux habitants du territoire d'accéder à des formations à des conditions attractives, en lien avec les thèmes des filières d'excellence locales, le développement d'une structure de type « learning center », à destination des étudiants du territoire, sur le modèle de Saclay (centre de ressources de connaissance, espace de travail et de rencontres).

- L'ouverture d'un Cybercap à Gonesse (rattaché au pôle de compétitivité Cap Digital) pourrait permettre aux personnes en difficulté d'accéder à une formation aux outils numériques et informatiques, cela facilitant leur insertion professionnelle.

- Animer localement les filières prioritaires et augmenter l'attractivité du territoire pour les entreprises-cibles

#### La santé

Compte tenu de son capital médical (hôpital de Gonesse, EHPAD...), et de la volonté des acteurs territoriaux de faire référence en matière de santé, le sujet de la e-santé est considéré comme prioritaire pour le CDT. Les projets suivants ont été identifiés :

- Le projet One Day Clinic capitalise sur la proximité avec l'aéroport de Roissy pour proposer des hospitalisations en une journée, à des personnes en situation d'urgence ou faisant le déplacement pour les compétences médicales des structures du territoire.

- Le développement numérique des EHPAD s'inscrit dans la volonté de favoriser le maintien à domicile des personnes âgées du territoire. Le numérique permet un suivi à distance, à partir du domicile. L'équipement des EHPAD en numérique permettra lui d'accéder aux technologies médicales à distance et aussi de garantir un lien social confortable entre les personnes âgées et leurs familles (vidéo conférence, partage de photographies...).

- Pour pouvoir entretenir une démarche d'innovation dans la e-santé, le territoire se dotera d'une structure chargée d'identifier, de coordonner et de faire connaître les projets e-santé du territoire (« living lab »). Cette structure à cadrer pourrait également financer des projets de e-santé locaux et animer un écosystème entrepreneurial dans ce domaine. L'objectif notamment sera d'impliquer les habitants dans cette démarche.

- La mise en réseau des médecins apparaît comme clef pour améliorer les diagnostics et l'émulation de la filière médicale. A ce titre, le territoire étudiera la possibilité de mettre en relation ses médecins au travers d'une plateforme d'échange numérique. Le projet pourra être mené avec le campus santé Villejuif, avec qui le sujet a été évoqué dans le cadre du volet numérique de son CDT.

#### Filière numérique

La filière numérique étant en elle-même porteuse de croissance et d'emplois, le territoire a jugé pertinent d'investir dans son développement propre. Dans ce contexte, une étude devra être lancée pour le Développement d'une maison du numérique. Les services pré-identifiés pour cette structure seraient :

- Fablab : lieu de mise à disposition de machines ou d'outils permettant l'expérimentation et la création de produits originaux (ex : imprimante 3D). Cela permet de stimuler la création puis la commercialisation des produits ;



- Incubateur-pépinière-hôtel d'entreprise : les structures du type incubateur / pépinières sont le cœur de l'économie numérique. Elles visent à encourager la création de start-ups, avec un encadrement et du conseil ;

Le territoire pourra notamment incorporer sa fédération locale des PME autour du numérique (initiative Mr Misko).

Par ailleurs, a été identifiée la création d'un forum des savoirs et de la connaissance (projet VDF, à développer)

#### Filière logistique

Le numérique est une excellente opportunité pour répondre aux enjeux d'évolution de la logistique vers une logistique urbaine, où la maîtrise de la circulation sur le dernier kilomètre dans des zones denses sera clef pour les logisticiens et la limitation de l'encombrement urbain.

Afin de permettre des expérimentations de nouvelles technologies logistiques et de favoriser leur développement sur le territoire, la communauté d'agglomération Val de France étudie la possibilité de lancer un programme expérimental de Centre Multimodal de Distribution Urbain (CMDU), sur le modèle du Grand Lille. La société Generix, porteuse du projet lillois pourrait être impliquée dans ce déploiement. Une étude de cadrage devra être menée préalablement à l'engagement du projet.

#### Filière intelligence économique

Le numérique constitue également un puissant outil de protection des secteurs d'activité économique à risque du territoire (aéronautique, médecine, numérique). Le recours à de tels services permettra de renforcer l'attractivité du territoire. La CA Val de France, la CCI et la Préfecture de Région s'accordent au travers du présent CDT sur la nécessité de creuser ce sujet ensemble.

- Faciliter les déplacements sur l'ensemble du territoire et vers l'extérieur

Des solutions numériques peuvent contribuer à faciliter les déplacements sur le territoire, en informant mieux l'ensemble des usagers (voyageurs en transports en commun ou en voiture, logisticiens...). Cela suppose le partage des données de mobilité locales ainsi que leur mise en commun et valorisation par un opérateur de confiance. Le territoire du CDT Cœur Economique Roissy Terre de France (CERTF) a d'ores et déjà réfléchi à la mise en place d'un tel outil. Il est particulièrement pertinent pour cette thématique d'élargir le périmètre en se rapprochant donc des collectivités voisines pour engager la production commune d'un outil-pilote.

- Améliorer la qualité de vie des habitants du territoire

Le numérique peut également s'inscrire dans la stratégie de développement durable du territoire. Par exemple le développement de télécentres sur le territoire (comme à Garges-Sarcelles) permet de réduire efficacement les émissions de CO<sub>2</sub> dues à la mobilité des salariés. Le déploiement de compteurs intelligents et de Smartgrid sont aussi des initiatives qui permettent une meilleure maîtrise des consommations d'énergie. Le territoire souhaite faire office de modèle dans ce domaine et devra pour cela identifier des acteurs privés partenaires et conduire une étude d'opportunité spécifique.

- **Encourager l'emploi local par la mise en place d'une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences au bénéfice des actifs du territoire**

Les habitants du territoire doivent absolument pouvoir tirer le bénéfice des créations d'emploi visées qui, au travers des cinq filières encouragées, touchent un prisme large de niveaux de qualification. Les implantations d'entreprises et l'ouverture de services et équipements majeurs seront assorties de la mise en place de chartes de placement d'actifs locaux. Ce principe sera notamment initié dans le cadre des projets phares que sont le Triangle de Gonesse, EuropaCity, l'Arena de Sarcelles, les nouvelles zones d'activité le long de l'avenue du Parisis.

Par ailleurs, toutes les opérations seront réalisées en mettant en œuvre le dispositif territorial d'insertion par l'emploi. Au moins 5% de la part de la main d'œuvre des chantiers devra être réalisée par des personnes en parcours d'insertion dans le secteur professionnel.

Plus globalement, dans le cadre de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris il est question du développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale.

Dans cette perspective, l'Etat soumettra à l'ensemble des maîtres d'œuvre une charte d'engagement « responsabilité sociale et environnementale » pour la réalisation des marchés du Grand Paris.

Cette charte porte sur trois domaines d'engagement responsable :

- le développement de l'emploi : en facilitant l'accès des TPE et PME aux marchés publics par l'allotissement, en intégrant des objectifs chiffrés en matière d'insertion sociale avec la possibilité de mutualiser les heures d'insertion sur un territoire afin de favoriser les parcours longs ;
- le respect de l'environnement : en intégrant dans les marchés une démarche proactive en faveur de l'environnement, en veillant à la gestion économe des ressources non renouvelables et la valorisation des déchets, en incitant à la diminution des émissions de polluants atmosphériques et la diminution des nuisances, en veillant à la protection de la faune et de la flore et en contrôlant les risques de pollution ;
- les conditions de travail : en s'assurant de l'effectivité des obligations légales en matière de santé et sécurité et en améliorant la qualité de l'emploi dans le respect de la loi sur la sous-traitance et en matière de lutte contre le travail illégal ;

Le Préfet de région, ou son représentant, réunira au moins une fois par an l'ensemble des signataires de la Charte pour réaliser avec eux un suivi de son application.

- **Structurer et renforcer l'offre de formation**

Si l'offre de formation se pense bien à l'échelle de la métropole francilienne, l'enjeu d'ajuster localement les formations à la population n'en est pas moindre. Pour des publics déscolarisés, éloignés de l'emploi, avec des besoins de remise à niveau, l'ancrage géographique est essentiel. Les acteurs du présent CDT souhaitent pouvoir poursuivre en matière de formation des actions territoriales, en les articulant avec les stratégies régionales pour s'inscrire dans différentes temporalités : le rattrapage et l'anticipation. A ce titre le GIP emploi de Roissy peut être un bon outil

pour travailler cette articulation entre stratégies régionales et locales, entre le court terme et le long terme.

Il s'agit premièrement de permettre aux habitants du territoire d'accéder aux emplois créés sur le territoire en mettant en place des formations adaptées aux besoins des entreprises et aux niveaux de qualifications actuels. Outre la remise à niveau du territoire en matière d'équipements de formation, il faut pouvoir déployer une nouvelle offre accessible et bien ciblée, adaptée aux besoins et au profil des entreprises susceptibles de s'implanter, en rapport avec les filières retenues.

Les spécificités du territoire et les dynamiques annoncées, ainsi que la prise en compte du niveau de qualification actuel de la population, plaident pour le développement de formations en suivant trois objectifs prioritaires :

- Agir en premier lieu sur la remise à niveau et développer la pré-qualification :

La Maison de l'emploi de l'Est du Val d'Oise (MEEVO 95) a recensé 3 450 places en formation de pré-qualification disponibles sur le territoire proche de Val de France-Gonesse-Bonneuil-en-France dont 1 600 places FLE (Français Langue Etrangère), 1 200 places pour les cours d'alphabétisation, 230 places pour la post-alphabétisation et 430 places pour la lutte contre l'illettrisme. Malgré cette offre, un nombre important d'habitants du territoire ne dispose pas encore des connaissances élémentaires, nécessaires au suivi d'une formation qualifiante, facilitant l'insertion sociale et l'accès à un emploi non précaire. Le développement de cycles de remise à niveau et de formations pré-qualifiantes sur le territoire est ainsi un enjeu prioritaire de la politique de formation.

- Renforcer l'offre de formation ciblée sur les filières de développement économique retenues dans le projet de territoire, en articulation avec l'offre présente en Plaine de France et appelée à se développer.

L'objectif de développement d'une offre de formation en corrélation avec l'emploi proposé sur le territoire (possibilités de synergies) pour développer le couplage formation/emploi local est défini comme second axe prioritaire lié au développement de la formation sur le territoire. Le développement des formations liées aux filières stratégiques du territoire devrait contribuer à l'augmentation du taux d'emploi local. Les filières économiques porteuses identifiées sont : les loisirs à vocation internationale, la culture, l'aéroportuaire, l'aéronautique, et la santé. Aussi est il important de développer par anticipation à la création d'emplois dans ces domaines des formations ciblées répondant aux besoins des entreprises : médecine et plus généralement métiers de la santé, hôtellerie, restauration, commerces et vente, commerce international, R&D appliquée, transports, logistique, aérien... En outre, une offre spécifique de formations linguistiques sera développée de manière transversale.

- Développer l'enseignement supérieur

Le présent CDT ambitionne par le développement du site de Sarcelles de l'IUT de Cergy-Pontoise de renforcer le pôle d'enseignement supérieur déjà existant pour faciliter l'accès à l'enseignement supérieur des jeunes résidents du territoire. Mais l'ambition est aussi d'accueillir des étudiants extérieurs au territoire grâce à des infrastructures de transports en commun fortement renforcées (modernisation RER D, métro automatique du Grand Paris, nouvelle branche de RER D en connexion



avec le RER B et son BHNS de préfiguration, T5 Saint Denis- Garges et son prolongement souhaité jusqu'au Bourget, BHNS le long de l'avenue du Parisis...).

Pour répondre à ces objectifs, les acteurs du territoire suggèrent de s'appuyer sur trois dispositifs techniques et financiers :

Premièrement, l'Etat et Val de France pourraient affecter le Fonds Social Européen « 2014-2020 » prioritairement aux actions de formation en pré-qualification.

Deuxièmement, le Conseil Régional d'Ile-de-France et Val de France travaillent dans le cadre du nouveau PACTE sur l'articulation avec la stratégie emploi/formation du CDT.

Troisièmement, le territoire se donnera les moyens d'établir un état des lieux exhaustif et actualisé de son offre de formation, aussi bien quantitativement que qualitativement, en identifiant le degré de bénéfice de son offre aux habitants du territoire et en évaluant sa capacité à répondre aux besoins de formation actuels et à venir. Pour ce faire il pourra notamment s'appuyer sur la Maison de l'Emploi de l'est du Val d'Oise et les dispositifs d'analyse des branches professionnelles et leurs besoins de compétences mis en place par les académies de Versailles et Créteil.

Un premier ensemble de projets allant dans le sens des objectifs exposés ci-dessus a d'ores et déjà été évoqué.

Pour consolider l'offre de remise à niveau et de pré-qualification, sont notamment identifiés :

- La création d'un Etablissement Public d'Insertion de la Défense (EPIDE) à Sarcelles : cette école de la 2ème chance a pour mission l'insertion sociale des jeunes les plus éloignés de l'emploi ;
- L'animation du réseau de structures proposant de résorber l'illettrisme afin de toucher des populations diverses : salariés, adultes en reconversion professionnelle, jeunes adultes ayant quitté le cursus scolaire sans acquis suffisants, etc... ;
- La mise en place de dispositifs de formations de préparation au DAEU (Diplôme national de niveau 4 équivalent au Bac) qui permettent notamment de poursuivre vers des études supérieures pour les publics déscolarisés avant le baccalauréat.

Afin d'anticiper les besoins de personnel des entreprises appelées à constituer les filières porteuses, sont programmés notamment :

- La mise en place d'une offre de formation linguistique professionnalisante ;
- La mise en place de formations spécifiques pour répondre aux besoins du projet EuropaCity (commerce, vente, transports ...) ;
- Le renforcement des formations existantes liées aux services péri-aéroportuaires, tels que les WWFS (worldwide flight services) ;
- L'implantation d'un organisme de formation dédié, en continuité de l'institut des métiers de l'artisanat de Villiers-le-Bel ;
- La structuration d'une offre de formation aux métiers médicaux pour constituer un centre hospitalier d'envergure sur le territoire;

- Le renforcement de formations liées aux métiers du tourisme avec en particulier l'ouverture d'un lycée d'enseignement général à vocation hôtelière à Gonesse auquel seront adossées des formations aux métiers des services aéroportuaires ;
- Le renforcement des formations liées aux métiers de l'aérien, passant notamment par la réouverture rapide du CFA de Bonneuil ;
- La création en lien avec le projet AIGLE, d'un pôle de formation rassemblant des centres de formation initiale (ingénieurs, mastères spécialisés, apprentissage) et de formation continue aux métiers de l'aéronautique.

En ce qui concerne l'enseignement supérieur plus généralement, sont en cours de réflexion :

- le renforcement du site de Sarcelles de l'IUT de Cergy-Pontoise par la consolidation de l'existant et le développement de nouvelles formations :
  - o en matière commerciale, avec le renforcement du département Techniques de commercialisation (TC), pour répondre aux emplois à venir en termes de commerce ;
  - o en électronique et informatique industrielle dans le cadre du département existant GEII (Génie électrique, informatique, industriel) avec notamment le développement de nouvelles formations de techniciens et techniciens supérieurs, autour de l'électronique dans le secteur de l'aéronautique dans le cadre du projet AIGLE. Ces formations pourraient être mise en place en lien avec l'AFMAE (CFA de branche de l'aéronautique), en privilégiant une approche par l'apprentissage pour mieux insérer les étudiants sur le marché du travail à l'issue de la formation.

L'ensemble de ces orientations pourraient figurer dans le plan quinquennal 2014 – 2019 du site de Sarcelles de l'IUT de Cergy-Pontoise.

- La mise en place de synergies et complémentarités avec les universités existantes : l'UCP, Paris VIII ou Paris XIII. L'université de Cergy Pontoise envisage par exemple de développer une offre de formation autour de l'hôtellerie – restauration sans qu'il y ait d'établissement d'accueil d'ores et déjà désigné.
- La création de formations supérieures dans le domaine de la santé (par exemple, une école d'infirmiers,...).

Pour toutes ces formations, l'ambition est de créer un équipement phare doté d'une identité forte. Le Forum des Savoirs constituerait la vitrine commune de l'ensemble des formations du territoire et offrirait aux différents établissements de formation une structure innovante de mise en réseau.

- **Favoriser un développement économique respectueux de l'environnement**

En premier lieu, tous les développements de nouveaux secteurs économiques seront réalisés avec une consommation économe du foncier. Il s'agit bien de venir redéfinir une limite claire entre l'urbanisation et les espaces naturels et agricoles, en particulier là où la frange est le résultat d'un étalement urbain à enrayer. Cette approche vise également à redonner un statut à ces surfaces, qui

aujourd'hui sont peu visibles et accessibles et pour partie transformés en décharges sauvages. Le développement des nouveaux quartiers économiques doit ainsi contribuer à valoriser les corridors naturels et révéler la présence de l'agriculture sur le territoire. Tous les projets pour lesquels des études sont d'ores et déjà engagées (Triangle, Abords du Parisis, Sapinière...) ont fait l'objet d'une grande vigilance quant au traitement du rapport au paysage : préservation des espaces agricoles et espaces verts, aménagements paysagers, traitement des lisières, ...

Autre préoccupation essentielle pour une approche respectueuse de l'environnement : les développements ne se feront que dans des secteurs bien desservis avec une offre de TC adaptée pour garantir une part modale des voitures n'excédant pas 50%.

Par ailleurs, l'ensemble des projets de développement économique respecteront les principes énoncés dans le cahier de mesures environnementales du CDT, document annexé au présent CDT et synthétiquement présenté dans le chapitre quatrième du présent titre II.



## Chapitre Troisième : Le logement

### I. Objectifs quantitatifs en matière de logement

- **Construire 710 logements/an pendant 20 ans soit 14 200 logements à terme**

Compte tenu des contraintes d'exposition au bruit du territoire, les objectifs quantitatifs du logement sont précisés au travers de la mise en place d'un périmètre de renouvellement urbain intercommunal qui définit un objectif de construction de **710 logements/an pendant 20 ans**. Cet objectif a été calibré pour répondre en priorité aux besoins de desserrement des ménages et à la nécessité de fluidifier les parcours résidentiels en proposant une offre de logement plus diversifiée.

En ce qui concerne le pourcentage de logements sociaux, l'objectif de **20% de logements sociaux** est maintenu tel qu'il figure actuellement dans les PLH de Val de France. Ce taux sera affiné dans le cadre de la révision à venir de ce dernier.

Cet objectif s'applique à l'ensemble du territoire en ventilant les interventions au sein du tissu urbain constitué sur plusieurs secteurs, sans générer d'étalement urbain :

- les secteurs sous convention ANRU qu'il s'agit de conduire à leur terme,
- de nouveaux quartiers de grands ensembles à renouveler,
- les centres anciens à réhabiliter,
- les copropriétés et secteurs pavillonnaires dégradés à faire évoluer.

Sur les 710 logements par an, 453 concerneront la zone C contre 257 hors zone C.

621 logements sur les 710/an visent à répondre aux besoins de desserrement des ménages et de renouvellement du tissu urbain tandis que 89 de ces logements répondent à la croissance urbaine (hors zone C).

**Tableau de synthèse :**

	Zone C du PEB	Hors zone C du PEB	Total
Desserrement	303	168	621
Renouvellement urbain (dont ANRU)	150		
Croissance démographique	0	89	89
Total	453	257	710

Au sein de cet objectif, un volume moyen de 407 logements par an est réalisable au regard des contraintes actuelles du PEB de l'aéroport Roissy Charles-de-Gaulle : 257 logements par an sont prévus hors zone C du PEB, et 150 logements dans les secteurs actuels de renouvellement urbain autorisés par l'article L.147-5 du code de l'urbanisme.

Le volume restant de construction de 303 logements/an est identifié pour répondre aux besoins de desserrement en zone C du PEB. Selon l'INSEE, la population en zone C du PEB en 2007 est de 119 100 habitants (calcul basé sur les découpages IRIS au plus près de la courbe de la zone C).

Un dispositif fiable de mesure de l'évolution de la population et de la construction est prévu dans le titre IV du CDT consacré aux conditions de mise en œuvre et de suivi des objectifs et actions du CDT.

Les moyens employés (cadre réglementaire) pour permettre la réalisation de cet objectif de construction des 303 logements par an au titre du desserrement en zone C restent à définir. Ils font actuellement l'objet de discussions dans le cadre du projet de loi ALUR (Accès au Logement et Urbanisme Renouvé) qui précisera en son article 78 bis les dispositions propres aux enjeux des CDT soumis à PEB. Dès promulgation de la loi les signataires du présent contrat pourront compléter et ajuster le volet logement et le CDT sera révisé pour en permettre la mise en œuvre.

En outre, la mise en place d'un secteur élargi et intercommunal de renouvellement urbain sera examinée dans le cadre des études relatives à l'élaboration d'un plan stratégique local intercommunal (PSLI).

## II. Objectifs qualitatifs en matière de logements

### a. Poursuivre l'effort de renouvellement urbain

- **Achever et pérenniser les projets de renouvellement urbain engagés**

Du fait de la situation particulière du territoire sous contrainte PEB, sa stratégie en matière de logement consiste en grande partie à refaire la ville sur elle-même. C'est pourquoi les ambitions sont particulièrement fortes en termes de renouvellement et rénovation urbaine et ne s'inscrivent pas dans une logique d'étalement urbain.

En premier lieu il s'agit évidemment de mener à bien le Programme National de Rénovation Urbaine en cours en achevant le programme de travaux. Cela concerne 7 quartiers : les Carreaux et la Cerisaie à Villiers-le-Bel, Lochères 1 à Sarcelles, la Dame Blanche Ouest, Doucette/Basse Bauve et La Muette à Garges-lès-Gonesse, et Saint Blin/La Madeleine à Gonesse. Les importants investissements réalisés dans ces secteurs doivent en outre pouvoir être pérennisés grâce à la mise en place d'une gestion efficace du fonctionnement urbain.



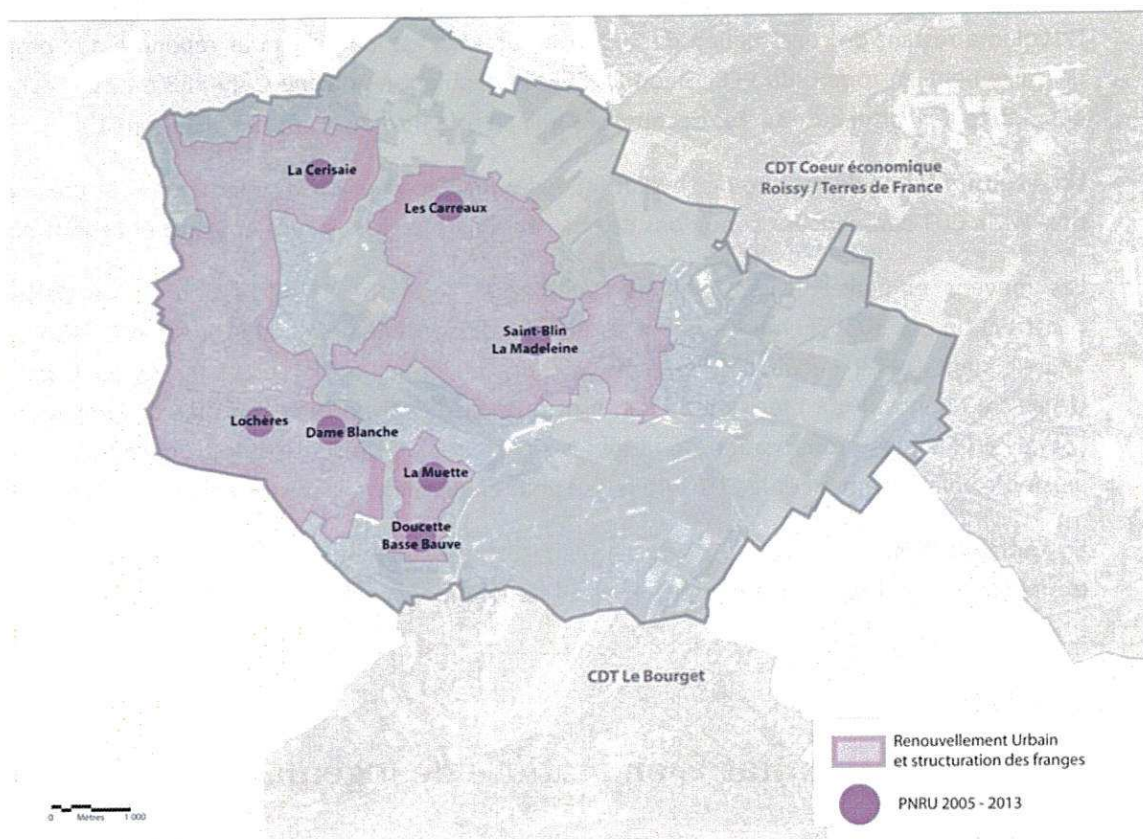


Figure 22 - Projets de renouvellement urbain sous convention ANRU

- **Définir les nouveaux périmètres ANRU**

Pour préciser les périmètres d'intervention au sein du secteur de rénovation urbaine, les collectivités ont opté pour la mise en place d'un Plan Stratégique Local Intercommunal (PSLI). L'élaboration de ce dernier est enclenchée au travers d'une étude dont le contenu et le calendrier est précisé au titre III du présent CDT. Seront en premier lieu concernés les secteurs inscrits dans le PNRU 2005-2013 dont le renouvellement doit être abouti, et au-delà, tous les tissus urbains constitués appelés à muter (autres grands ensembles, copropriétés et zones pavillonnaires dégradées, centres anciens, zones d'activités obsolètes...), à commencer par :

- les quartiers situés en Zone Urbaine Sensible (ZUS) sur la liste prioritaire de l'ANRU mais qui n'ont pas été pris en compte dans le PNRU (Dame Blanche Nord à Garges-lès-Gonesse, Lochères 2 et Chantepie les Rosiers à Sarcelles, le Puits La Marlière - Derrière les Murs de Monseigneur à Villiers-le-Bel, et les Marronniers à Gonesse),
- les secteurs à fort potentiel de développement identifiés par les villes, du fait de leur positionnement stratégique et des récentes évolutions socio-économiques auxquelles ils assistent (exemple : quartier de la gare d'Arnoville).



- **Diversifier l'offre de logements et lutter contre l'habitat insalubre et indigne**

Le Plan Local de l'Habitat Intercommunal (PLHI) sera révisé pour accompagner les objectifs qui seront définis dans le Plan Stratégique Local Intercommunal (PSLI). L'idée est de déterminer, sur la base de la cartographie d'intervention prioritaire du PSL, des prescriptions sur les typologies et formes de logements afin de rééquilibrer la production de logements et logements sociaux permettant des parcours résidentiels diversifiés.

Le présent contrat comprend une annexe relative au diagnostic du logement sur le territoire Val de France-Gonesse – Bonneuil. Celui-ci relève des difficultés pour les habitants de ce secteur à décohabiter, notamment au regard de l'importance de la population jeune mais aussi de la présence de familles monoparentales. Il met en évidence la présence d'un parc privé extrêmement dégradé au regard du nombre de copropriétés sous dispositif spécifique de l'ANAH (une quinzaine de plans de sauvegarde et OPAH) ainsi que des centres anciens où le taux du parc privé potentiellement indigne est élevé. Ce parc privé dégradé constitue le point d'entrée de ménages à revenus très modestes, captifs qui ne peuvent trouver de logements décents dans le parc privé ou n'ont pu obtenir un logement social dans des délais raisonnables.

Cette situation couplée à la présence d'un parc social important dont la situation des ménages qui l'occupent se précarise démontre la nécessité de proposer une offre de logements plus diversifiée.

La poursuite de la rénovation urbaine doit bien évidemment répondre à cet objectif et les fondamentaux du PNRU1 tel que la diversification de l'offre en ZUS, la reconstitution de logements sociaux hors site, la lutte contre l'habitat insalubre et indigne dans les centres anciens ou le traitement des copropriétés dégradées sont autant de points d'attention qui doivent conduire à l'amélioration du cadre de vie des habitants de ces quartiers.

## **b. Améliorer la qualité des logements**

La question de l'insonorisation des logements est essentielle pour ce territoire dont le cadre de vie des habitants est altéré par une gêne sonore continue due à la proximité des plateformes aéroportuaires du Bourget et de Roissy CDG. L'isolation phonique de la plupart des logements est un enjeu fondamental, non seulement pour la qualité de vie des habitants résidant actuellement sur le territoire mais aussi pour les habitants souhaitant s'installer sur le territoire. Ainsi, à l'horizon 2025, le CDT prévoit que 90 % du nombre total de logements éligibles (c'est-à-dire construits avant la mise en application du PEB), bénéficiera de travaux d'insonorisation grâce au financement d'une aide visant à diminuer sensiblement la pollution auditive générée par les flux aéroportuaires perpétuels, comme préconisé dans le Plan de Gêne Sonore. Il est à noter également que ces travaux constituent une opportunité d'agir également sur les performances thermiques des logements. Cela suppose que les matériaux et procédés de mise en œuvre soient bien choisis pour lier étroitement les travaux d'insonorisation et d'isolation. Des incitations à mutualiser les dispositifs sont à étudier en partenariat avec ADP et la DGAC.

En outre, tous les nouveaux programmes de logement mais aussi les opérations de rénovation/réhabilitation seront soumis à un cahier de mesures environnementales (cf. partie V du

chapitre quatrième du présent titre II et fiche projet correspondante au titre III) visant à garantir l'exemplarité des opérations dès le stade de leur élaboration et y compris pendant la phase chantier. Cet objectif est déterminant pour participer à l'amélioration du cadre de vie du territoire et donc à son attractivité, au même titre que la mise en valeur des espaces naturels et agricoles.

## Chapitre Quatrième : Paysage et Environnement

Comme évoqué précédemment, le projet global de développement émane d'une forte volonté de reconnecter les nappes urbanisées pour « faire territoire commun » tout en préservant les espaces ouverts remarquables du territoire. La stratégie consiste alors à maîtriser l'impact des évolutions urbaines pour révéler, valoriser et préserver les zones naturelles ou agricoles, porteuses d'un fort potentiel environnemental, social et économique.

Ci-après est exposée en premier lieu la philosophie générale de développement durable du projet territorial qui se décline ensuite par un ensemble d'engagements de la part des quatre projets-phares (Triangle, EuropaCity, Dôme-Aréna, Avenue du Paris), et enfin, plus globalement, par la mise en place d'un cahier de mesures environnementales applicable à toutes les autres opérations du CDT.

### I. Une approche intégrée dans la stratégie globale de développement durable du projet de territoire

#### a. Maîtriser l'impact des évolutions urbaines

##### - *Organiser une urbanisation compacte et clairement délimitée*

Le développement urbain est envisagé à deux niveaux :

Le premier est la pérennisation du bâti consistant à renouveler la ville sur elle-même. Cette pérennisation concerne non seulement la construction et la réhabilitation des logements dans les zones bâties, mais aussi la restructuration progressive des zones d'activités existantes et plus largement de l'offre de commerces et d'équipements publics pour s'insérer plus logiquement dans la trame urbaine déjà constituée. L'intervention sur l'habitat se veut globale ; il ne s'agit pas d'agir exclusivement sur les zones dites prioritaires, mais aussi d'intervenir sur les centres anciens, les copropriétés et secteurs pavillonnaires pour faire évoluer l'ensemble de ces quartiers de manière conjointe afin de restaurer un cadre de vie de qualité aux personnes pratiquant le territoire. Une des composantes fortes de cette stratégie de renouvellement urbain consistera à améliorer l'isolation thermique et phonique des bâtiments.

Le second niveau de développement urbain concerne l'implantation de nouveaux quartiers exemplaires sur des zones aujourd'hui non bâties mais stratégiquement positionnées. Ainsi, le Dôme-Aréna de Sarcelles sera construit en connexion avec le pôle multimodal de Garges-Sarcelles, sur des emprises délaissées devenues des lieux de non-droit. Sa réalisation permettra d'articuler le nord du quartier Lochères à la vallée du petit Rosne, secteurs qui aujourd'hui s'ignorent malgré leur proximité



géographique. Le Triangle de Gonesse et EuropaCity seront aménagés sur un périmètre resserré (200 Ha hors parc et BIP) au cœur d'un site de 700 Ha identifié pour son potentiel économique considérable du fait de la proximité des aéroports de Roissy et du Bourget et de la connexion à de nombreuses infrastructures de transport (métro automatique, nouvelle branche de RER D, Avenue du Parisis, A1, A3). La plus grande compacité a été recherchée pour permettre de dégager notamment un espace vert central de 70 Ha et un grand carré agricole fonctionnel de 400 Ha, dont l'affectation à un usage agricole est réaffirmé et garanti dans le projet de territoire. C'est aussi dans cette même logique que seront abordées les évolutions des franges le long du corridor vert nord-sud, à Villiers-le-Bel, surnommé le Parc des Géants du fait de la présence des grands pylônes électriques très haute tension (THT). En effet, elles pourront accueillir à plus long terme des développements immobiliers ciblés qui devront contribuer à une meilleure gestion des interfaces ville/nature et ville/agriculture. Tous ces développements urbains contribueront à la création de 30 000 emplois à l'horizon 2025, permettant de porter le taux d'emploi local à 84%.

**- Améliorer la performance des services urbains**

Les services urbains tels que la gestion de l'eau, l'énergie, la gestion des déchets et la mobilité seront améliorés de manière à limiter l'impact de l'urbanisation existante et future sur l'environnement. Afin d'établir une synthèse des actions déjà engagées sur son territoire et de les prolonger par une programmation d'actions prioritaires, la communauté d'agglomération Val de France a d'ailleurs constitué en 2013, un groupe de projet, en partenariat avec les villes et la Région Ile de France, afin d'élaborer de façon concertée les Agendas 21 spécifiques à chaque collectivité. Cette procédure s'appuiera sur les compétences et les projets de chaque collectivité et selon une démarche transversale entre les services.

- En termes d'eaux potables, eaux pluviales et eaux usées, les besoins et impacts sont anticipés afin de prévoir très en amont le dimensionnement des réseaux et des stations en mettant parallèlement en place des systèmes de gestion à l'exploitation pour limiter les captages et les rejets. Dans ce dessein, l'utilisation de l'eau potable sera par exemple limitée le plus possible à la consommation alimentaire. Par ailleurs le risque d'inondation induit par l'imperméabilisation des surfaces sera minimisé par la régulation du débit de fuite à l'aide d'une gestion à la parcelle et d'ouvrages de rétention.
- En termes d'énergie, le développement des réseaux de chaleur est à l'étude, en particulier les possibilités d'extension du réseau de chaleur du SIGIDURS à Villiers le Bel. La part des énergies renouvelables dans le bouquet énergétique des communes sera revue à la hausse avec le développement des filières de la géothermie et du solaire qui présentent des potentialités non négligeables sur le territoire. Cela s'accompagne d'un effort systématique sur la performance thermique associée à l'objectif d'isolation acoustique renforcée des bâtiments rénovés ou construits, couplé à un travail sur la maîtrise des consommations énergétiques (nouvelles modalités d'application du PGS, charte imposant la réalisation de bâtiments BBC/BEPOS, ...).
- En termes de gestion des déchets, les fortes mesures déployées d'ores et déjà par le territoire seront maintenues (ex: tri sélectif, développement des points d'apport

volontaire,...). En parallèle, les nouvelles opérations d'aménagement seront l'occasion de réfléchir à la mise en œuvre d'une stratégie de communication destinée aux nouveaux usagers (habitants, entreprises) afin de faire évoluer les comportements quant au tri sélectif. Au titre de ses compétences en matière de gestion des collectes et du traitement des déchets ménagers, la communauté d'agglomération Val de France s'engage à élaborer, en partenariat avec la Région Ile de France et le Conseil Général du Val d'Oise, un Plan de Réduction des Déchets pour l'horizon 2014.

- La mobilité sera améliorée à toutes les échelles comme exposé au chapitre premier du présent titre II. Dans l'optique d'atteindre notamment sur le territoire une part modale TC et modes doux de 50% minimum pour les déplacements domicile-travail, un effort particulier sera déployé pour gérer les derniers kilomètres des déplacements. Pour cela plusieurs axes d'amélioration sont envisagés afin d'assurer la desserte fine : le rabattement par des transports en commun légers réorganisés pour optimiser la couverture et les fréquences, la restructuration progressive de tout le schéma viaire à l'échelle du Grand Roissy pour fluidifier le plus possible les déplacements (étude pilotée par l'EPA Plaine de France en cours); l'adjonction de voies dédiées aux cycles dès que cela s'avère possible et cohérent (et en particulier pour révéler les qualités paysagères des espaces ouverts); une offre plus riche de services à la mobilité (voiture partagée, la voiture électrique, le covoiturage...).

Véritables partenaires des développements et aménagements à venir, les différents gestionnaires de services publics seront systématiquement informés des évolutions programmatiques des projets le plus en amont possible. Dans le cadre des ateliers de l'inter-CDT un groupe de réflexion sera constitué pour travailler sur la cohérence à grande échelle, les synergies envisageables, la planification des grandes interventions.

## **b. Valoriser les espaces non urbanisés**

La gestion efficiente des surfaces non urbanisées est au cœur de la stratégie de développement durable. En effet, le territoire a la particularité d'être constitué par de nombreux interstices. Ces derniers sont de différentes natures : des surfaces délaissées (friches, emprises réservées), des espaces naturels et des surfaces agricoles. Une partie des délaissés sera requalifiée par les nouveaux projets d'aménagement (cf. partie précédente), le but étant de maîtriser rigoureusement les lisières pour établir un dialogue intéressant entre les quartiers et les espaces ouverts. Pour les autres, il s'agit au travers du CDT de les identifier, les révéler, les reconnecter, les préserver et les valoriser.

### ***- Mettre en valeur des corridors écologiques et en révéler le potentiel paysager***

En prenant en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) et en s'appuyant sur les atlas départementaux des paysages, le CDT prévoit la mise en valeur d'une armature écologique et paysagère. Le SRCE prévoit une continuité des trames vertes et bleues reliées entre elles, de sorte à former un réseau écologique qui constitue un réservoir de biodiversité et contribue à préserver voire restaurer la qualité des milieux naturels et des cours d'eau. Deux grands axes sont visés :

Au niveau des vallées du Petit Rosne et du Croult, il s'agit de créer une continuité territoriale écologique entre les bassins du Chauffour à Sarcelles et le parc de la Patte d'Oie à Gonesse. Une étude environnementale du Petit Rosne est en cours afin de déterminer les actions concrètes à mettre en œuvre pour préserver et renaturer la vallée.

Parallèlement, le projet prévoit de relier le parc de la Courneuve à la butte du Château d'Ecouen par la valorisation d'un corridor paysager nord /sud. La continuité comprend le parc du Mont Griffard à Villiers-le-Bel, les espaces délaissés des réserves foncières de l'A16 abandonnée surnommées « Parc des Géants », la ferme Lemoine, le bois des Condos à Arnouville et le Fort de Stains. Pour conforter ce corridor, il est prévu de renforcer leur accessibilité par un réseau de liaisons douces.

Ces deux continuités se croisent et constituent une armature paysagère remarquable par sa diversité et sa lisibilité, mais aussi par la mise en valeur des éléments de patrimoine et des vues offertes depuis et vers ces espaces. Un travail tout particulier sera mené au niveau du Dôme-Aréna, point de rencontre des deux grands axes.

L'EPA Plaine de France a engagé une étude élargie pour permettre une vision unifiée de cette trame verte et bleue. Cette démarche se fondera sur une première étape de diagnostic qui permettra de disposer d'une analyse fonctionnelle plus fine de ces espaces ouverts afin d'adapter les actions aux enjeux spécifiques et divers. Cette étude élargie sera complétée par les études d'approfondissements qui seront réalisées plus localement dans le cadre des opérations d'aménagement.

**- *S'inscrire dans les orientations du SDAGE et participer à l'élaboration du SAGE***

Le projet est porteur des enjeux identifiés au SDAGE (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) qui indique les priorités suivantes pour la masse d'eau superficielle du Petit Rosne, du Croult et de la Morée :

- Reconquérir la qualité des eaux superficielles (pollution d'origine domestique, urbaine [ruissellement pluvial, infrastructures], agricole et industrielle),
- Restaurer la dynamique fluviale, l'hydromorphologie des rivières, la continuité écologique et la diversité des habitats ;
- Lutter contre les inondations et maîtriser le ruissellement des zones en développement,
- Protéger les aires d'alimentation de captage.

Le SAGE est la déclinaison locale des orientations fondamentales définies par le SDAGE pour atteindre le bon état chimique et écologique fixés par la Directive Cadre sur l'Eau. Le CDT s'engage à participer à l'élaboration du SAGE et à se mobiliser dans la future mise en œuvre du document afin d'en atteindre les objectifs.



- **Maintenir une activité agricole performante et innovante**

Deux orientations principales se dégagent pour maintenir l'activité agricole sur le territoire : préserver les grandes terres de lisière nord et proposer des espaces compacts et fonctionnels pour des exploitations plus expérimentales au cœur des secteurs urbanisés.

Plusieurs actions sont donc prévues pour l'exploitation agricole dans les secteurs urbanisés : le maintien de l'exploitation de 400 hectares au niveau du carré agricole du Triangle de Gonesse avec un travail spécifique sur l'accessibilité, les lisières et la protection des récoltes, la mise en place d'une ferme pédagogique en s'appuyant sur le site Lemoine à Arnouville ou le développement d'initiatives innovantes d'agriculture urbaine (circuits courts, ...).

Outre la préservation de la lisière agricole au nord, le CDT s'appuiera sur le schéma territorial agricole établie dans le SCOT du SIEVO afin de pérenniser l'activité agricole. Le dialogue est engagé avec l'Agence des Espaces Verts (AEV) pour la mise en place d'un périmètre régional d'intervention foncière (PRIF). Au sein des périmètres ainsi définis, l'AEV est en mesure d'acheter, pour le compte de la Région Ile-de-France, les terrains mis en vente qui ne trouveraient pas de repreneurs agricoles.

Toutes ces initiatives tendent à contribuer à l'image identitaire d'un territoire disposant d'espaces ouverts et actifs préservés et fonctionnels.

## **II. Le Triangle, EuropaCity, l'Aréna, l'avenue du Parisis : quatre projets phares exemplaires**

### **a. Triangle de Gonesse**

L'EPA a confié au groupement Les ENR/A&C Conseils/Antea, une mission d'expertise et d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage pour la prise en compte des objectifs de développement durable liés à l'aménagement du Triangle de Gonesse, en particulier en matière d'eau, d'énergie, de déchets et de bruit. Durant cette mission sont précisés et affinés les objectifs de développement durable suivants :

- Participer au développement local et métropolitain

Les emplois créés par le projet du Triangle hors EuropaCity sont estimés au nombre de 13 000 à l'horizon 2025, qui sont autant d'emplois pouvant bénéficier à la population du territoire. Des conventions ciblant l'emploi local et les personnes en réinsertion seront mises en œuvre, aussi bien en phase chantier qu'après mise en service. Le projet permettra de relier les bassins de vie de l'Est du Val d'Oise avec le pôle d'emploi de la plateforme de Roissy. Des liaisons physiques traduiront cette volonté et atténueront les coupures que constituent les grandes infrastructures, notamment l'A1 et l'Avenue du Parisis, avec la création de nouveaux franchissements (ex : liaison carrefour de la Patte d'Oie / RD40).

L'activité agricole sera confortée dans son rôle économique, avec l'assistance à la mise en place d'un projet agricole garantissant la fonctionnalité de l'agriculture périurbaine à l'échelle du carré agricole, mais également à celle du Grand Roissy. Les circulations et accès nécessaires à l'activité devront être

maintenus. Des mesures seront mises en place pour répondre aux contraintes exprimées par les agriculteurs, notamment sur la protection de leurs récoltes et la réorganisation des emprises cultivées.

- Favoriser les synergies à différentes échelles

Au sein de l'opération globale, programme dit « Cœur Triangle » propose une mixité fonctionnelle à même d'encourager les synergies entre les différents programmes et avec celui d'EuropaCity. Par exemple, la proximité d'activités de logistique pourrait devenir un atout pour l'approvisionnement des programmes de loisirs, commerciaux et culturels. De la même façon, les services aux entreprises, équipements et commerces devront bénéficier aux entreprises des territoires voisins. D'autres formes de synergies sont étudiées, comme par exemple l'approvisionnement de certains bâtiments en chaud ou climatisation générés par d'autres programmes.

- Favoriser le report modal pour limiter les émissions de gaz à effet de serre en s'appuyant sur une desserte en transports en commun structurante et efficace

Les différents projets d'infrastructures de transports établissent un maillage est-ouest et relie le corridor aéroportuaire aux territoires avoisinants avec un effet de désenclavement, de mise en relation et de diffusion des richesses. Le pôle gare RER/Métro, localisé au cœur du Triangle, constituera un espace urbain central et un véritable nœud d'échanges. Il permettra de fonder l'aménagement du Triangle prioritairement sur les modes de transport en commun. 90% des aménagements urbains se situera dans un rayon de 300 mètres de la gare multimodale. L'Avenue du Parisis reliant le territoire d'est en ouest et fédérant les pôles du territoire, favorisera le report modal grâce à son évolution en boulevard urbain : elle accueillera en effet sur son tronçon traversant le triangle un bus en site propre qui desservira le pôle gare et des pistes cyclables. Une politique de stationnement raisonnée sera mise en place en adéquation avec cet objectif, afin d'inciter les riverains à privilégier les transports en commun. A l'échelle du quartier et de son environnement proche des services de mobilité seront étudiées (voitures et vélos en libre-service, encouragement du covoiturage, mutualisation des services coursier/livraisons...).

- Proposer un projet urbain compact

Le projet choisi, en collaboration avec la Chambre d'Agriculture, est le plus compact : il ne consomme que 280 ha (dont 70 ha de parc urbain et 10 ha dédiés à l'aménagement du BIP) sur les 475 ha prévus au SDRIF 1994 et sanctuarisera 400 ha de terres agricoles (aménagement du « carré »). Cela est rendu possible grâce à un projet urbain compact qui prévoit un programme global d'environ 1 760 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, incluant EuropaCity sur le Cœur triangle, soit un coefficient d'occupation des sols de 1 en moyenne. A noter également que le choix d'implantation du projet urbain définira une occupation du sol compatible avec la présence pérenne du massif de déchets sous-jacent (présence d'une ancienne décharge et d'un site de recyclage).

- Concevoir la ville numérique

Une réflexion est en cours au sein de l'EPA Plaine de France sur le concept de ville numérique, l'objectif étant de :

- Profiter du caractère novateur et ambitieux du Triangle de Gonesse pour réfléchir aux solutions pertinentes que peuvent apporter les technologies numériques au projet urbain
- Imaginer de nouvelles formes de gestion et d'interactions en milieu urbain
- Favoriser l'émergence d'une ville plus mobile, plus ouverte, et plus durable

- Inscrire le projet du Triangle de Gonesse dans son grand paysage

Le projet du Triangle est porteur de réponses au défi d'équilibre territorial, entre développement urbain et valorisation de la richesse paysagère. Ces réponses passent d'abord par la mise en place d'une trame verte puissante support de préservation de la biodiversité. L'articulation du système de parcs avec le grand territoire est le support de la préservation des continuités écologiques. Une attention particulière sera portée dans le cadre des études préalables à la question des zones humides et corridors herbacés.

- Gérer durablement le cycle de l'eau

Sont recherchées des pistes de recyclage des eaux pluviales, à des fins d'arrosage des espaces verts ou de nettoyage des voiries par exemple. L'objectif in fine étant de réduire la consommation d'eau potable en privilégiant son usage à des fins alimentaires. Adossé à la trame verte du projet, la circulation des eaux pluviales se fera dans le respect de la topographie du site et des contraintes inhérentes à la sécurité des avions. Les eaux de ruissellement font partie intégrante du projet paysager, et sont traitées en amont du Cœur Triangle. Des pistes de gestion des eaux usées, alternatives aux réseaux seront étudiées, tout comme le recyclage et la valorisation des boues in situ à des fins d'épandage agricole ou de production de chaleur.

- Réduire l'empreinte carbone du projet

Une évaluation du carbone émis lors de l'aménagement et de la construction du Triangle de Gonesse est actuellement en cours. A partir de ces résultats, des leviers de réduction des émissions de CO<sup>2</sup> seront d'abord recherchés, notamment à travers les modes constructifs, la performance thermique des bâtiments et l'incitation à développer l'utilisation d'énergies renouvelables. Ensuite, des solutions de compensation des émissions réelles dues au projet seront mises en place.

- Tendre vers une autonomie énergétique

Les besoins énergétiques du projet ont été estimés à environ 260 GWh/an. Suite à un recensement du potentiel en énergies renouvelables du territoire, l'estimation du taux de couverture possible des besoins a fait l'objet de deux scénarios, selon le niveau de performance des futurs bâtiments par phase de construction.

Scénario 1 : Le projet du Triangle de Gonesse pourrait être couvert par les énergies renouvelables à hauteur de 57% par rapport aux besoins estimés à condition que la première phase de livraison des bâtiments s'inscrive dans la réglementation thermique en vigueur actuellement et que les bâtiments livrés dans les phases suivantes soient passifs.

Scénario 2 : Le projet du Triangle de Gonesse pourrait être couvert par les énergies renouvelables à hauteur de 68% par rapport aux besoins estimés à condition que l'ensemble des bâtiments soient conçus de manière à ce qu'ils soient passifs.

- Traiter les nuisances acoustiques du site et limiter la pollution au sein de la trame urbaine

Les modélisations acoustiques révèlent que le site du Triangle de Gonesse est globalement bruyant sur sa périphérie. Il est soumis à quatre sources principales (A1, RD 170-Avenue du Parisis, RD 317, Avions du Bourget et de Roissy). L'augmentation de trafic sur la RD 370 a également été prise en compte. Le projet urbain intégrera ces éléments et proposera des aménagements susceptibles de réduire l'impact des différents trafics sur le futur quartier d'affaire. Un souci particulier sera apporté au traitement du bruit dans les zones consacrées aux espaces publics ; à titre d'exemple : limitation



de la vitesse de circulation dans le réseau secondaire, encouragement des mobilités douces, recours à des revêtements anti-bruits, création de bruits de compensation (par exemple bruit de ruissellement d'eau,...), création d'îlots de calme, ... Une vigilance particulière sera portée sur la qualité de l'air intérieure des aménagements du Triangle compte tenu de sa proximité avec un axe autoroutier tel que l'A1.

- Réduire et valoriser les déchets produits

Tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, des leviers sont actuellement recherchés pour réduire la production de déchets. Une charte chantier vert sera mise en place et des actions de sensibilisation seront menées auprès des salariés d'entreprise et visiteurs sur les questions de tri. Plusieurs alternatives existent, permettant de valoriser les déchets (compostage, recyclage, méthanisation...). Une étude d'opportunité sera menée dans une seconde phase de la mission du groupement Les ENR, afin de connaître les alternatives possibles, leurs coûts et leur gouvernance.

## **b. EuropaCity**

EuropaCity est un projet durable :

- par son engagement en termes de respect de l'environnement et de sobriété de ses consommations énergétique,
- par l'activité économique et les emplois qu'il va créer dans un territoire en attente de développement en favorisant un recrutement local et en limitant les flux pendulaires,
- par son ambition à contribuer au développement et à l'attractivité de la région métropolitaine,
- par sa mixité de fonctions et son offre culturelle accessible à tous,
- par le lieu d'échanges et de destination majeur qu'il va créer à l'échelle du nord-est de l'Île-De-France,
- par l'innovation qu'il porte dans chacune de ses offres,
- par la démarche participative avec l'ensemble des partenaires publics déjà engagée au sein de son Comité de Pilotage parce qu'un tel projet appelle à repenser les méthodes d'élaboration.

Pour la définition et la mise en œuvre de ces engagements et pour en mesurer leur impact sur le territoire, EuropaCity élabore, dans un cadre participatif, un Agenda 21 abordant toutes les dimensions du développement durable. L'Agenda 21 d'EuropaCity, à la différence de ceux habituellement mis en place pour rendre l'existant plus durable, est un Agenda 21 a priori, permettant la définition puis la mise en œuvre d'engagements forts en phase avec l'ambition du projet.

Dès à présent, EuropaCity a pris 4 engagements au regard du développement durable :

- Construire le premier équipement français positif du point de vue environnemental ;

Afin de lutter contre l'effet de serre, EuropaCity ambitionne que l'ensemble du site fonctionne en ultra-basse consommation – voire à énergie zéro, comme un espace autonome, grâce à des normes architecturales extrêmement rigoureuses, et à une intégration très poussée des nouvelles énergies.

Cette politique environnementale repose sur trois principes :

- la sobriété énergétique pour limiter les besoins de fonctionnement,
- l'optimisation des équilibres de consommations énergétiques grâce à la réutilisation de l'énergie dégagée par certains programmes pour alimenter d'autres besoins,
- la compensation des consommations grâce aux énergies renouvelables.

#### *Une conception architecturale durable*

Europa City a organisé en 2011 une consultation architecturale internationale auprès de quatre équipes pluridisciplinaires, comptant chacune un bureau d'études en ingénierie environnementale. Les projets proposés intègrent des propositions fortes en termes d'énergie en respectant les exigences du cahier des charges fourni. Des solutions techniques adaptées pour répondre aux besoins en termes d'électricité, de chaud et de froid. Le bureau d'études Transsolar, spécialiste en énergie, a montré qu'il était techniquement possible de construire l'équipement avec les technologies actuelles et de répondre à l'intégralité de ses besoins énergétiques sans apport extérieur grâce à des solutions renouvelables.

#### *Une sobriété énergétique ajustée*

Les projets sont conçus pour maximiser les opportunités et caractéristiques du site, un atout pour réaliser l'objectif de sobriété énergétique. Une réflexion préalable sur les usages est menée. Les formes urbaines et architecturales s'inspirent des principes d'écoconception. Des solutions « passives » permettent de créer naturellement des espaces extérieurs ou intérieurs agréables tant en termes de confort thermique que de confort acoustique.

L'un des piliers majeurs d'EuropaCity, en matière énergétique, est la diversité et la complémentarité des programmes et de leurs besoins énergétiques. Ainsi, des équilibres thermiques entre les fonctions sont possibles permettant ainsi de réduire les besoins en termes de chaud et de froid. La gestion énergétique de l'ensemble de l'équipement sera aussi administrée par un système intelligent permettant d'optimiser la production, la distribution, la consommation.

#### *Des modes d'accès et d'approvisionnement alternatifs à la voiture*

Les transports collectifs sont une condition préalable à la construction d'EuropaCity pour privilégier notamment des modes de déplacements alternatifs à la voiture.

La conception du projet sera pensée de façon à ce que la majorité des visiteurs viennent par les transports en commun. L'ensemble des modes de déplacements doux seront encouragés.

En outre, des réflexions s'engagent sur les questions d'approvisionnement de l'équipement et de son fonctionnement logistique pour privilégier le fret ferré.

- Devenir le premier acteur de l'emploi et de l'insertion en Île-de-France ;

#### *Un acteur responsable*

Le projet EuropaCity est l'un des projets d'initiative privée les plus importants, à ce jour, porté en France. Immochan, filiale immobilière du groupe Auchan, en est le porteur : son histoire, sa philosophie, ses méthodes de management, sa capacité financière et sa pérennité sont les garants

d'une vision et d'une détermination fortes. Il s'agit d'un projet de long terme qui a vocation à repenser le commerce dans la ville et le rapport du consommateur à son environnement de consommation.

#### *Un engagement crédible*

EuropaCity a fait réaliser une étude sur l'emploi par un prestataire externe, indépendant, capable de chiffrer les créations d'emplois et les besoins ainsi que de formuler des recommandations pour atteindre ces objectifs. L'étude réalisée par le bureau d'études Sémaphores, partagée avec les pouvoirs publics, a permis de chiffrer le nombre d'emplois créés en phase d'exploitation à environ 11 500 emplois directs et environ 10 000 emplois pour les 4 années de la phase de construction. Une étude complémentaire de l'économiste Patrice Geoffron, directeur du Laboratoire d'Economie de Dauphine, a développé une série de recommandations pour la réussite de la dimension emploi.

#### *Un projet pour le territoire*

Dans un territoire marqué par les difficultés sociales que connaissent l'est du Val d'Oise et le nord de la Seine-Saint-Denis, un projet comme EuropaCity représente une opportunité forte en termes d'identité, de développement économique et de développement social.

EuropaCity a pris l'engagement que les emplois créés soient à destination majoritaire des habitants du territoire. L'échéance du projet de 8 à 10 ans est à ce titre un élément favorable pour engager une mobilisation concertée très en amont et une dynamique de travail coopérative de tous les acteurs concernés de la formation.

- Être le premier équipement européen de la consommation responsable ;

EuropaCity sera un lieu phare d'une nouvelle consommation, ludique et responsable ; humaine et engagée.

#### *Favoriser les circuits courts et solidaires*

EuropaCity favorisera les entreprises et les produits locaux en identifiant au plus tôt des filières d'approvisionnement solidaire pour agir sur le transport et dynamiser le tissu local. Une même réflexion sera menée en ce qui concerne les filières de commerce équitable dans les pays en voie de développement.

EuropaCity souhaite garantir des espaces de vente directe aux productions locales pour les particuliers. Les produits issus des espaces horticoles et maraichers locaux seront privilégiés.

Enfin, le projet permettra l'implantation d'une production sur site. Des espaces seront consacrés à l'agriculture urbaine, des jardins partagés ou une agriculture technologique.

#### *Soutenir les pratiques responsables*

Les enseignes porteuses de valeurs durables seront privilégiées. Les innovations et la création au sein d'EuropaCity seront mises en valeur pour faire du site un exemple en termes de développement durable. Les commerces signeront et respecteront une charte du développement durable.

EuropaCity s'engage aussi pour une économie sociale et solidaire. De nouveaux types de commerce de cette nature seront soutenus par EuropaCity. Une recyclerie sera le lieu d'échange, de restauration et de revente d'objets déjà utilisés qui trouveront ici une nouvelle vie.



### *Former et informer*

De manière à favoriser les déplacements respectueux de l'environnement, des politiques tarifaires et services seront mis en place pour encourager les visiteurs à utiliser les transports en commun.

EuropaCity informera chaque visiteur-acteur par l'intermédiaire d'affichage concernant la traçabilité des produits, des informations concernant leur impact environnemental.

Dès sa conception, une totale transparence est assurée et le projet s'élabore en co-construction avec l'ensemble des acteurs du territoire.

- Réaliser le premier pôle culturel structurant du nord-est francilien.

EuropaCity est également un pôle créatif européen, une plateforme où les différents acteurs et les citoyens de la société européenne - enseignes commerciales, créateurs et visiteurs - se rencontrent et tissent un réseau d'échanges d'idées, de personnalités, de projets, et de moyens pour créer toujours plus d'innovation.

EuropaCity est un lieu ouvert et rayonnant qui accueille les Franciliens, les touristes français et les touristes internationaux. Le site est un ensemble cohérent et intégré, organisé autour d'équipements à vocation structurante, reliés par un réseau d'espaces publics. Il affiche une ambition importante en termes d'ouverture et d'accessibilité de ses espaces et de sa programmation à tous les publics.

Sa programmation propose de transcender les frontières entre les disciplines, les cultures et les pays, pour faire émerger de nouveaux modes de sociabilité, de consommation et de délectation. Elle dessine les contours de l'Europe de demain : hybride, dynamique et innovante. Ainsi EuropaCity promeut et participe au développement d'un art de vie à l'européenne alternatif, participatif et respectueux des générations actuelles et futures.

La programmation culturelle d'EuropaCity s'adresse aux publics touristiques comme aux publics franciliens, avec un juste équilibre entre offre payante et offre gratuite, espaces ouverts et espace à l'accès contrôlé. Grâce à une amplitude horaire très large et à son excellente desserte par les transports en commun, notamment par le métro automatique, EuropaCity, proposera une offre et des activités extrêmement variées en semaine comme le week-end, en journée et en soirée.

La programmation culturelle d'EuropaCity s'articule autour de 7 fonctions principales :

- deux salles de spectacles,
- une grande halle qui présente des expositions artistiques d'envergure internationale,
- un espace cirque, qui accueille une programmation autour du cirque contemporain,
- un centre culturel dédié aux enfants de 2 à 11 ans,
- un espace de résidence pour les jeunes créateurs européens,
- un point central de ressources et d'animations,
- des espaces publics, terrains de partage et d'expériences, mettant en scène des moments forts, des rendez-vous festifs, des animations pluriculturelles ou intergénérationnelles, librement accessibles, gratuites et participatives.

Des réflexions sont en cours pour rechercher l'implantation d'une grande institution culturelle de rayonnement métropolitain au sein du projet EuropaCity qui permettront de répondre à l'ambition du territoire.

### c. Dôme/Aréna

Au-delà des bénéfices sociaux et économiques du projet, la dimension environnementale sera une priorité et ce d'autant que le site retenu pour l'Aréna se situe en lisière des futurs corridors écologiques et paysagers du territoire identifié comme supports majeur de biodiversité. La combinaison des volumes et des plans du complexe projeté permettront de mettre en exergue le relief naturel de la vallée du Petit Rosne pour renforcer son caractère exceptionnel.

Les masses végétales existantes seront préservées et permettront ainsi de faire écran et de réduire l'inévitable rupture d'échelle avec le quartier avoisinant.

La gestion de l'eau du site sera un élément majeur du développement du projet pour la parfaite intégration du cours d'eau (*Le petit Rosne*) et sa mise en valeur.

Le projet sera en outre novateur en termes d'énergies renouvelables. En particulier, une salle de 20.000 places est une formidable source de chaleur dont la récupération sera une préoccupation en vue soit de sa transformation en moyen de rafraîchissement (pompes à chaleurs), soit de son « stockage » pour une utilisation ultérieure.

Plus globalement, Icade ambitionne de s'associer avec des partenaires industriels impliqués dans le développement de solutions novatrices en matière de développement durable pour que le programme soit parfaitement performant.

Par ailleurs, il convient de souligner que le projet sera relié grâce à de nouveaux cheminements piétons au pôle multimodal de Garges-Sarcelles (RER D, T5, réseau de bus repensé, nouveaux services de mobilité...) et articulé avec l'Avenue du Parisis. En couplant cela à une offre de stationnement optimisée, une bonne répartition des parts modales peut être envisagée.

### d. Avenue du Parisis

Le projet d'aménagement de l'Avenue du Parisis consiste à créer un véritable boulevard urbain, assurant un équilibre entre les différentes formes de déplacements (voiture, TCSP, cycles, piétons).

Il donnera naissance à la première liaison transversale Est-Ouest structurante du Sud du Val d'Oise pour les transports routiers et collectifs.

Le projet facilitera les déplacements en transports en commun et renforcera l'intermodalité, grâce à la création d'une nouvelle ligne de TCSP qui sera en correspondance avec le réseau existant et en projet.

L'Avenue du Parisis contribuera au dynamisme du territoire en reliant les différents pôles de population et d'emploi, c'est-à-dire les bassins de la vallée de Montmorency (Sannois, Ermont, Eaubonne, Saint-Gratien, Enghien-les-Bains, Soisy-sous-Montmorency, Groslay, Deuil-la-Barre et Montmagny), des rives de Seine (Argenteuil), de la plaine de France (Sarcelles, Arnouville, Garges-lès-Gonesse, Bonneuil-en-France) et le pôle de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Par ailleurs, le projet participera à la mixité sociale, en rendant accessibles par différents modes de transports des quartiers jusqu'ici enclavés. En effet, certaines zones d'activités existantes telles que la Zone d'Activités de la Muette à Garges-lès-Gonesse bénéficieront d'une redynamisation économique grâce à la création de ce nouvel accès et d'une façade urbaine renouvelée.

En outre, pour l'aménagement de l'avenue du Paris, le Conseil Général du Val d'Oise a fixé les prescriptions environnementales suivantes :

- Concernant le milieu physique (hydrogéologie) :
  - Maintien de l'hydrologie actuelle,
  - Aménagement de bassins étanches de recueil des eaux de la plateforme routière,
  - Mise en place d'un réseau d'assainissement séparatif,
  - Rétablissement des écoulements naturels.
  
- Concernant le milieu naturel :
  - Mesures compensatoires adaptées à chaque espèce floristique et faunistique,
  - Rétablissement de traversées en ponts ou tunnels,
  - Création de milieux de transition,
  - Localisation des emplacements de stockage de matériaux et des zones d'accès sur des zones à enjeu écologique faible en phase travaux.
  - Préservation et rétablissement de la continuité des zones humides
  
- Concernant le milieu agricole
  - Maintien de la vocation agricole
  
- Concernant le milieu humain (Patrimoine culturel, Ambiance sonore) :
  - Mise en place de mesures qualitatives dans les périmètres de protection des monuments historiques en lien avec l'Architecte des Monuments de France,
  - Aménagements paysagers des bassins de rétention,
  - Respecter les seuils de bruits grâce à l'étude des solutions les plus adaptées et innovantes au niveau des zones traversées les plus sensibles, notamment les zones d'habitat et les corridors verts.

### **III. Un cahier de mesures environnementales pour encadrer toutes les opérations du CDT**

En complément de l'application de la charte de développement durable de la Plaine de France annexée au présent CDT qui servira de cadre de référence pour tout projet quelque soit sa nature (activités, habitat, équipements publics), et dans le respect des objectifs nationaux fixés par la loi Grenelle, du schéma d'aménagement et de gestion des eaux en cours d'élaboration par le SIAH (Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique des vallées du Croult et du Petit Rosne), et des autres documents de planification des thématiques environnementales (SRCAE – Schéma Régional Climat Air Energie , PREDMA – Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés, PREDEC - Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers), il est prévu



de soumettre tous les autres aménagements et opérations du territoire à un cahier de mesures environnementales qui devront être étudiées et le cas échéant mises en œuvre pour chaque projet.

Ce cahier constituera une base de réflexions et d'orientations environnementales des projets. Il sera adapté en fonction des localisations des projets pour renforcer les mesures en fonction des ressources et nuisances spécifiques aux emplacements.

S'appliquant de la phase de conception à la phase d'exploitation en passant par la mise en œuvre des chantiers, il décline des recommandations à deux niveaux : celui du « dessin urbain » qui recouvre ce qui a trait au paysage urbain, à la forme urbaine et aux bâtiments, et celui des « services urbains » qui regroupe les questions relatives aux mobilités, à l'énergie, à la gestion des eaux et des déchets, aux technologies de l'information et de la communication.



A titre indicatif, voici une liste non exhaustive des thématiques abordées dans ce cahier de mesures :

### Chantiers verts

- Actions de communication envers les riverains : (enquêtes préalables auprès des riverains pour définir leurs horaires d'occupation, diffusion d'état d'avancement et de flyer d'informations, créations de « fenêtres sur les chantiers » ...)
- Limitation de la vitesse des engins et concentration des travaux bruyants sur des plages horaires appropriées ;
- Equipement des engins de chantier mobiles non routiers avec des filtres à particules ;
- Gestion des fluides polluants (bac de rétention, mode d'utilisation adapté, procédures d'urgence en cas de fuite...)
- Voie d'accès et plan d'installation de chantier respectueux du site ;
- Limitation des poussières (arrosage, planning des travaux, limiter certaines découpes sur le site, )

- Organiser un nettoyage hebdomadaire voire journalier du site (aire de nettoyage, nettoyage des roues de camion, ...)
- Evaluation et suivi des différentes consommations de chantier pour une gestion plus économe: eau, déchets, énergie
- Mettre en place des dispositifs de limitation des poussières

#### **Eau**

- Limiter l'imperméabilisation des sols et intégrer sur site des systèmes de rétention des eaux pluviales (toitures végétalisées, jardins/parcs de rétention des eaux pluviales, stockage),
- Limitation des pollutions des eaux (à partir du trafic routier, des zones de stationnement, de l'assainissement) ;
- Contrôler les pertes dans les réseaux de distribution (alertes automatiques et actions immédiates),
- Réduire les consommations d'eau pour l'arrosage public par l'utilisation d'une flore adaptée et en utilisant les eaux pluviales stockées,
- Récupérer les eaux utilisées pour nettoyer les marchés et la voirie publique (utilisation d'eau de pluie, méthodes et moyens de nettoyage, sensibilisation des acteurs...),
- Limiter les consommations par l'obligation d'installation de systèmes hydro-économiques et de récupération des eaux pluviales,
- Mettre en place des dispositifs d'assainissement alternatif (noues, etc...),
- Favoriser une gestion alternative des eaux usées et encourager leur recyclage et leur valorisation pour l'épandage agricole ou la production d'énergie
- Mettre en place dans les bâtiments un système permettant de séparer les différents types d'eaux usées

#### **Déchets**

- Accompagner systématiquement la mise en place du tri sélectif de mesures de sensibilisation et communication spécifiques et ciblées,
- Optimiser la gestion sur site des déchets en attente de ramassage,
- Encourager des systèmes de collecte innovants (ex : modes de propulsion des engins de ramassage...),

#### **Energie**

- Etudier les possibilités de se raccorder aux réseaux de chaleur existants ou l'opportunité d'une extension du réseau (réflexion déjà engagée à Villiers-le-Bel par le SIDIGURS),
- Développer les énergies renouvelables et spécifiquement en utilisant les gisements à fort potentiel sur le territoire, notamment la géothermie, le photovoltaïque et le solaire thermique,
- Mettre en place un système de suivi et de réduction des consommations d'énergies,
- Optimiser le système d'éclairage public.
- Optimiser la production de chaleur par incinération des déchets, notamment en améliorant la performance énergétique du parc de logement raccordé et ainsi augmenter le potentiel de chaleur à distribuer.

### **Intelligence constructive**

- Anticiper la RT-2020 (bâtiments à énergie positive),
- Recherche de solutions structurelles moins génératrices de GES ou d'énergies grises (bois, métalliques, plutôt que béton),
- Utiliser pour les voiries des enrobés moins rugueux et absorbants pour limiter les nuisances sonores induites par la circulation routière,
- Insonoriser les bâtiments existant pour les protéger des nuisances sonores.

### **Mobilité**

- Mettre en place un réseau modes doux connecté aux autres quartiers du territoire,
- Inciter à une répartition modale favorable à l'utilisation des transports en commun en mettant en place des mesures telles que la réduction dans les PLU des places de stationnement pour les bâtiments situés dans un rayon de 500 à 800 mètres autour des principaux nœuds de TC ...,
- Mettre en place des services à la mobilité (ex : véhicules utilitaires partagés ; voitures et vélos en libre circulation...),
- Généraliser la mise en place de plans de déplacement d'entreprise,

Tous ces sujets seront développés dans le cahier de mesures environnementales dont l'élaboration constitue une action décrite au titre III.

Ce cahier de mesures « type » devra être adapté en fonction des particularités des projets : situation géographique, nature de l'opération (logements, activités...), de sa taille, etc...

## **IV. Des études environnementales spécifiques**

Dans le cadre des réflexions menées pour l'évaluation environnementale du présent CDT, un certain nombre d'études à mener ont été identifiées pour approfondir les sujets à forts enjeux environnementaux dans les projets :

- étude zone humide sur le Triangle,
- étude programmation environnementale du Petit Rosne,
- étude faune flore sur la ZA de la Sapinière à Garges-lès-Gonesse,
- étude de gestion des déchets du chantier de l'avenue du Parisis,
- étude de circulation autour du Dôme.

Les acteurs s'engagent à rapporter les conclusions de ces études dans le cadre des dispositifs de suivi qui sont décrits au titre IV.



## Chapitre Cinquième : La contribution du territoire au développement de la région capitale

Sans revenir sur les apports majeurs du projet de territoire en termes de développement durable de la métropole francilienne développés dans le précédent chapitre, sont listées ci-après les contributions du projet de territoire au développement et l'attractivité de la région capitale dans la géographie internationale des métropoles d'envergure.

- **Participer à l'effort régional de production de logements par la construction de 710 logements/an pendant 20 ans**

Les objectifs de logement fixés par le Grand Paris dans le territoire Plaine de France sont de l'ordre de 710 logements par an, sachant que le Grand Paris prévoit de construire 70 000 logements par an en Ile de France. Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France contribue à la réalisation des objectifs de construction de logements définis par le projet de Grand Paris en tenant compte des fortes contraintes du PEB et de la nécessité de ne pas exposer des populations supplémentaires au bruit.

- **Participer à la dynamisation économique de la région Ile-de-France (attractivité métropolitaine, offre d'emplois, de locaux, de formations, de services...)**

Le Grand Paris ambitionne de créer 800 000 emplois. Le projet de territoire de Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France vise la création d'environ 30 000 emplois, accessibles via la gare du Triangle de Gonesse, à l'horizon 2025 soit une contribution à hauteur de 3,75%. Au-delà de cet aspect purement quantitatif, le projet de territoire cherche à travailler sur l'offre de formation pour permettre l'accessibilité de ces emplois aux jeunes du territoire qui représentent un vivier de main d'œuvre à valoriser. En outre, par la production de près de 2 millions de m<sup>2</sup> SP à terme le territoire se positionne comme un pôle d'emploi majeur à l'échelle métropolitaine dans une situation géographique particulièrement privilégiée vis-à-vis des facilités de transport du fait de la proximité notamment des aéroports de Roissy et du Bourget et d'excellentes liaisons primaires régionales et nationales (TC et route). L'opportunité pour la capitale de bénéficier d'un pôle nouvelle génération offrant une diversité de locaux neufs adaptés aux besoins des entreprises est un atout essentiel pour l'attractivité métropolitaine.

- **Participer au développement du pôle du Grand Roissy (clusters des échanges et aéronautiques)**

Grâce à sa situation exceptionnelle entre deux aéroports, à ses remarquables opportunités d'accueil, à la présence de liaisons rapides vers le cœur de Paris, de connexions locales totalement repensées, et d'un cadre de vie plus attractif, le territoire offre à la Région Capitale les moyens d'être plus compétitive sur la scène internationale pour l'accueil des grandes entreprises mondiales.

- **Conforter la place de la région parisienne comme première destination touristique mondiale en s'appuyant sur le rayonnement international du territoire et de ses habitants**

EuropaCity dans le Triangle de Gonesse est un complexe de loisirs multiforme, très innovant par sa programmation comme par sa conception architecturale et urbaine ; outre de grands équipements culturels (cirque contemporain, salles d'exposition et de spectacle, médiathèque, ...), de loisirs (parc à thème...), sportifs (parc des neiges, complexe de sports extrêmes...), de détente (centre aquatique, bien-être...) et commerciaux (grands magasins, enseignes internationales, enseignes de l'art de vivre européen, ...), et hôteliers (hôtels, séminaires,...), il vise l'hybridation entre toutes ces fonctions pour créer un lieu de rassemblement doté d'une offre exceptionnelle en phase avec les évolutions des modes de vie et de consommation. Il exposera la création produite dans toute la métropole et notamment dans le Nord de l'Île de France dont il valorisera ainsi la dimension multi culturelle et la richesse humaine. Il renouvellera l'offre touristique francilienne pour accueillir une partie des 10 millions de visiteurs supplémentaires attendus d'ici 2030. Ses 2 700 chambres d'hôtels contribueront à répondre au besoin d'hébergement qu'exprime la région. En développant une programmation culturelle axée sur la diversité européenne, avec l'accueil d'artistes en résidence et des expositions internationales itinérantes, il contribuera au rayonnement culturel de la métropole francilienne. Enfin, il sera une locomotive pour l'installation, à côté de l'offre touristique actuelle orientée selon un axe Vincennes-Paris-Versailles, patrimoniale et muséographique, d'une seconde offre créative et contemporaine, orientée selon un axe Quartier Latin La Villette EuropaCity Roissy, axée sur la connaissance et l'innovation, et modernisera l'image du Grand Paris.

Il contribuera ainsi à l'émergence d'un Grand Paris multipolaire avec la création d'une centralité urbaine majeure dans le Nord-est francilien.

- **Contribuer à l'organisation d'évènements et manifestations sportives et culturelles à l'échelle francilienne**

La promotion du multiculturalisme est une idée forte du projet de territoire. Elle est exemplaire pour le projet de Grand Paris car elle part du principe que l'attractivité d'un territoire n'est pas uniquement fondée sur son potentiel économique. L'attractivité d'un territoire peut également émaner de la diversité culturelle de ses habitants. La richesse de ce multiculturalisme est le terreau de projets culturels ambitieux permettant, par exemple, de rétablir une forme d'équilibre social. La création d'une gare dans le Triangle de Gonesse permettra de rendre accessible au reste de la Région Capitale la richesse de ce territoire où se croisent les cultures, savoirs et langues d'une cinquantaine de pays.

- **Rééquilibrer l'offre de déplacements de banlieue à banlieue**

Le projet du territoire participe de la volonté de développer le maillage des transports avec les territoires voisins afin de trouver une alternative aux déplacements radioconcentrés vers Paris pour des trajets entre des points proches en distance à vol d'oiseau mais non reliés directement par des axes de transport. Les projets d'infrastructure est-ouest (nouvelle branche du RER D interconnecté avec le métro automatique, avenue du Parisis connectée à l'A1, ...) permettent de pallier ces carences de réseaux en créant de nouveaux maillages de banlieue à banlieue, enjeu essentiel pour le développement de la métropole. La création d'une gare permettant de relier Val de France/Gonesse/Bonneuil-en-France aux territoires voisins bénéficiera aussi bien aux entreprises locales en renforçant leurs réseaux et leur attractivité qu'aux habitants du territoire, par le raffermissement des liens qu'ils entretiennent avec les lieux au sortir du territoire.



## TITRE III : Programme des actions, des opérations d'aménagement, des projets d'infrastructure

Ce titre rassemble les fiches synthétiques correspondant aux projets et actions qui seront réalisés dans le cadre du CDT à horizon 2025. Des amendements sur ces fiches seront permis suite à la signature du CDT.

Pour chaque projet, la fiche correspondante comporte les **rubriques** suivantes :

- Le titre du projet
- Des éléments de description du projet
- Les objectifs du CDT du titre II auxquels contribue à répondre le projet
- Le ou les maître(s) d'ouvrage, porteurs ou partenaires
- L'emplacement ou le périmètre envisagé
- Le calendrier optimal des étapes d'élaboration et de réalisation
- Une évaluation du coût global quand cela est possible
- Les conditions générales de financement

Les fiches sont classées par **grandes thématiques** pour faire écho à l'annonce des projets faite dans l'énoncé des objectifs du titre II :

- Transports
- Développement économique
- Equipements structurants
- Développement du numérique
- Formation
- Habitat et renouvellement urbain
- Environnement

Par ailleurs un code couleurs indique le **niveau d'avancement** des projets et différencie ainsi : les projets engagés (bleu), les projets en phase d'études pré-opérationnelles (orangé) et les projets à moyen et long terme (vert). Ce classement est récapitulé dans les tableaux ci-dessous.

## Synthèses des projets selon leur niveau d'avancement

### I. Projets engagés

Domaine d'intervention	Projets	N° fiche	N° Page
<b>Transport</b>	BHNS de préfiguration de la nouvelle branche de RER D	1	98
	Nouvelle branche du RER D en connexion avec le RER B	2	99
	Modernisation du RER D	3	101
	Pôle multimodal Garges-Sarcelles	4	102
	Tramway T5 - St Denis – Garges / Sarcelles	5	103
	BIP / Est section RD 370 – RD 84a (déviation de la RD 84)	6	105
<b>Développement économique</b>	Secteur Entre-Deux-Pointe Trois Quarts à Sarcelles	18	119
	ZAC des Tissonvilliers III à Villiers-le-Bel	19	122
	ZAC du quartier de la gare de Garges/Sarcelles	20	121
	ZAC des Portes de la Ville à Gargezs-lès-Gonesse	21	122
	Programme de sensibilisation et d'accompagnement des créateurs et entreprises en matière de Propriété Intellectuelle (PI) et d'Intelligence Economique (IE)	26	131
<b>Développement du numérique</b>	DEBITEX : le déploiement du très haut débit en Plaine de France	31	138
<b>Culture</b>	Contrat Local d'Education Artistique de l'Est du Val d'Oise	38	155
<b>Habitat et Renouvellement Urbain</b>	Villiers-le-Bel – Les Carreaux, Puits la Marlière , Derrière Les et Cerisaie	49	170
	Sarcelles – Lochères I	50	171
	Garges-lès-Gonesse – Doucettes, Basses Bauves, Dame Blanche Ouest	51	172
	Garges-lès-Gonesse – La Muette	52	174
	Gonesse – Saint Blin, La Madeleine	53	175
<b>Environnement</b>	Création du parc de la patte d'oie	56	178

## II. Projets en phase d'études pré-opérationnelles

Domaine d'intervention	Projets	N° fiche	N° Page
Transport	Prolongement du tramway T5 jusqu'au Bourget	7	107
	Gare Grand Paris Express du Triangle de Gonesse	8	108
	Réseau Grand Paris Express (infrastructures et SMR de Gonesse faisant l'objet d'études techniques de faisabilité)	9	1097
	Avenue du Parisis (Section RD 125 - RD 84)	10	108
	Avenue du Parisis (Section RD 301 - RD 125)	11	111
	TCSP de l'avenue du Parisis	12	112
	La desserte du pôle Aigle/Astech/Eurocopter	13	113
	Déviation RD47 (contournement sud de Le Thillay)	14	114
	Liaison Carrefour de la Patte d'Oie / RD 40 incluant un nouveau franchissement de l'A1	15	114
	Etude de l'échangeur A1/A3/ex-RN 370/RD 370	16	117
Développement économique	Aménagement du Triangle de Gonesse	22	125
	Aménagement d'un quartier à dominante économique aux abords de l'avenue du Parisis	23	128
	Aménagement du secteur de la Sapinière	24	129
	Le « Carré agricole » du Triangle de Gonesse	28	134
Equipements structurants	EuropaCity	36	150
	Rénovation urbaine Lochères Nord / Dôme-Aréna	37	152
Culture	Installation d'une institution culturelle de rayonnement métropolitain au sein du projet	39	157
	Création de deux structures culturelles dans le cadre du projet Dôme-Aréna : une enceinte de 10 000 à 17 000 places et une salle annexe de 1 000 places de rayonnement régional	40	156
	Centre de conservation et d'étude archéologique, historique et artistique	41	159



<b>Formation</b>	Structurer l'adéquation entre les besoins des entreprises, de la population et les dispositifs de formation	44	163
<b>Habitat et Renouvellement Urbain</b>	Mise à l'étude du Plan Stratégique Local intercommunal (PSLI)	54	176
<b>Environnement</b>	Etude sur les possibilités d'extension du réseau de chaleur du SIGIDURS et autres études énergétiques	58	180
	Elaboration d'un cahier de mesures environnementales à l'échelle du CDT	57	179


### III. Projets à moyen et long terme

Domaine d'intervention	Projets	N° fiche	N° Page
<b>Transport</b>	Etudes sur le développement du schéma viaire secondaire sur le territoire Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France	17	116
<b>Développement économique</b>	Rénovation/requalification de la ZA de la Muette	25	130
	Les Moulins d'Arnouville	27	133
	La préservation des terres agricoles	29	136
	Ferme Lemoine	30	137
<b>Développement du numérique</b>	Prévenir le décrochage scolaire et répondre aux enjeux de réintégration socio-professionnelle des jeunes au travers de la mise en place d'un dispositif prenant appui sur l'outil pédagogique des NTIC et sur l'usage du numérique	32	140
	Living Lab E-santé : pilotage , coordination des projets e-santé du territoire	33	142
	Maison du Numérique / développement de la filière numérique	34	143
	Déploiement de Télécentres	35	147
<b>Culture</b>	Création d'un Forum de tous les savoirs	42	160
	Développement touristique et culturel du château d'Ecouen - musée national de la Renaissance depuis le territoire de Val de France / Gonesse / Bonneuil-en-France	43	161
<b>Formation</b>	Lycée à section hôtelière et de formation aux métiers des services aéroportuaires avec internat	45	165
	Renforcement de l'offre de formation de l'annexe sarcelloise de l'IUT de Cergy-Pontoise	46	166
	Renforcement de l'offre de formation en alternance de la CCI dans les métiers du tertiaire	47	165
	Mise en place d'une gestion prévisionnelle des emplois et compétences au bénéfice des actifs du territoire	48	169
<b>Habitat et Renouveau</b>	Révision du Programme Local d'Habitat Intercommunal de Val de France-Gonesse – Bonneuil	55	177

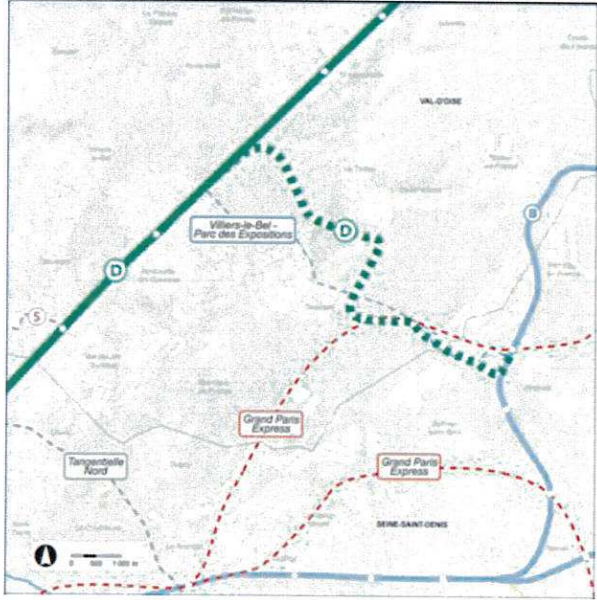
	<b>Urbain</b>			
	<b>Environnement</b>	Trame Verte et Bleue intercommunale	58	179
		Préservation et renaturation de la vallée du Petit Rosne	59	181
		Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Croult Enghien Vieille Mer (CEVM)	61	184



## Chapitre Premier : le transport

Titre du projet/ de l'action	1 <b>BHNS de préfiguration de la nouvelle branche de RER D</b>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Rappel objectifs du CDT (titre II)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atteindre une part modale TC/mode doux de 50% sur les trajets principaux entre domicile et lieu de travail avec des objectifs plus ambitieux sur certains sites</li> <li>- Améliorer la desserte du territoire à l'échelle métropolitaine et le rendre plus visible et attractif</li> <li>- Renforcer les liens vers les territoires voisins</li> </ul>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Maître d'ouvrage	Désignation d'un maître d'ouvrage unique, le Conseil Général du Val d'Oise.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Emplacement ou périmètre envisagés.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Calendrier optimal des étapes d'élaboration et de réalisation	<table border="1" data-bbox="491 1184 1406 1556"> <thead> <tr> <th></th> <th colspan="4">2011</th> <th colspan="4">2012</th> <th colspan="4">2013</th> <th colspan="4">2014</th> <th colspan="2">2015</th> </tr> <tr> <th></th> <th>T1</th><th>T2</th><th>T3</th><th>T4</th> <th>T1</th><th>T2</th><th>T3</th><th>T4</th> <th>T1</th><th>T2</th><th>T3</th><th>T4</th> <th>T1</th><th>T2</th><th>T3</th><th>T4</th> <th>T1</th><th>T2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>ETUDES</b></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Etudes préliminaires</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Etude d'impact</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>AVP</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>PRO</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td><b>PROCEDURES ADMINISTRATIVES</b></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Approbation DOCP</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Concertation</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Approbation bilan concertation</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Schéma de Principe</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Enquête d'Utilité Publique</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Procédure Parcelaire</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Procédure Loi sur l'Eau</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Diagnostic Archéologie Préventive</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Procédure d'Appel d'offre</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td><b>TRAVAUX</b></td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table> <p>L'objectif de démarrage des travaux début 2014 devrait permettre d'accompagner l'ouverture de l'hôpital de Gonesse prévue fin 2014.</p>		2011				2012				2013				2014				2015			T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	<b>ETUDES</b>																			Etudes préliminaires																			Etude d'impact																			AVP																			PRO																			<b>PROCEDURES ADMINISTRATIVES</b>																			Approbation DOCP																			Concertation																			Approbation bilan concertation																			Schéma de Principe																			Enquête d'Utilité Publique																			Procédure Parcelaire																			Procédure Loi sur l'Eau																			Diagnostic Archéologie Préventive																			Procédure d'Appel d'offre																			<b>TRAVAUX</b>																		
	2011				2012				2013				2014				2015																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
<b>ETUDES</b>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Etudes préliminaires																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Etude d'impact																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
AVP																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
PRO																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
<b>PROCEDURES ADMINISTRATIVES</b>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Approbation DOCP																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Concertation																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Approbation bilan concertation																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Schéma de Principe																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Enquête d'Utilité Publique																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Procédure Parcelaire																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Procédure Loi sur l'Eau																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Diagnostic Archéologie Préventive																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Procédure d'Appel d'offre																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
<b>TRAVAUX</b>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																							
Evaluation du coût	<p>Coût des différentes études lancées, évaluation des études à venir : 1,75 M€ HT (de la concertation à l'enquête publique).</p> <p>Coût évalué de l'ensemble du projet/ de l'action : 34 M€ HT (hors matériel roulant et coût d'exploitation - DOCP approuvé par le STIF le 09 février 2011).</p>																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						
Conditions générales de financement	Financé dans le cadre du Plan Espoir-Banlieue : 50% Etat, 50% Région.																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																						



Titre du projet/ de l'action	2 <b>Nouvelle branche du RER D en connexion avec le RER B</b>	
Rappel objectifs du CDT (titre II)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rendre le territoire accessible en moins de 45 minutes à 60% des franciliens et en moins d'une heure à 100% des parisiens</li> <li>- Rendre accessible aux habitants du territoire la moitié des emplois et des pôles de formation d'Ile-de-France en moins d'une heure</li> <li>- Atteindre une part modale TC/mode doux de 50% sur les trajets principaux entre domicile et lieu de travail avec des objectifs plus ambitieux sur certains sites</li> <li>- Améliorer la desserte du territoire à l'échelle métropolitaine et le rendre plus visible et attractif</li> <li>- Renforcer les liens vers les territoires voisins</li> </ul>	
Maître d'ouvrage	<p>SNCF/RFF</p> <p>La SNCF assure le pilotage et la coordination de l'ensemble du projet. RFF assure la maîtrise d'ouvrage des études.</p>	
Emplacement ou périmètre envisagés.	 <p>The map shows a green line representing the proposed RER D branch connecting Villiers-le-Bel (RER D) to Parc des Expositions. It also shows the Grand Paris Express routes (red dashed lines) and existing infrastructure like the RER B (blue line) and RER D (black line). Key locations include Villiers-le-Bel, Parc des Expositions, Gonesse, and Bonneuil-en-France.</p>	<p>11 km de tracé entre les gares de Villiers-le-Bel et Parc des Expositions</p> <p>4 400 voyageurs attendus aux heures de pointe</p> <p>3 gares desservies : Villiers-le-Bel (RER D), Gonesse (gare créée), Parc des Expositions (RER B)</p> <p>fréquence envisagée : 4 trains par heure</p>
Calendrier optimal des étapes d'élaboration et de réalisation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approbation DOCP : 9 février 2011</li> <li>- Concertation préalable : 20 octobre au 9 décembre 2011</li> <li>- Approbation du bilan de concertation : 11 avril 2012</li> </ul> <p>Prochaines étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Approbation du schéma de principe : 1<sup>er</sup> semestre 2013</li> <li>- Enquête publique : 2014</li> <li>- Approbation de l'avant-projet et convention de financement : 2014</li> <li>- Début des travaux : 2017</li> <li>- Mise en service : 2020*</li> </ul> <p><i>*Le STIF a sollicité le maître d'ouvrage du projet, afin d'optimiser ce calendrier de réalisation.</i></p>	
Evaluation du coût	Autour de 320 M€ (hors matériel roulant)	
Conditions	SNCF/RFF	

	générales de financement	<p>Le Contrat de Projets État-Région 2007-2013 prévoit un financement d'environ 10 M€ en études sur une enveloppe commune avec 4 autres opérations de 50 M€ (valeur janvier 2006).</p> <p>Le plan de financement des travaux sera arrêté entre les partenaires (Région Île-de-France, État, SNCF, RFF et SNCF) à l'issue des études d'avant-projet.</p>
--	--------------------------	---