

EPA Plaine de France Concertation du Triangle de Gonesse

Compte rendu synthétique : Déplacements et aménagement urbain

Jeudi 26 septembre 2013 de 17h30 à 19h30 - Salle du conseil municipal à Gonesse

Le projet urbain

Après avoir été accueillis par Jean-Jacques Monot, maire adjoint de la ville de Gonesse délégué à la Voirie, au Déplacement et à la Gestion urbaine de proximité, et Monique Dudinsky, directrice du développement et de l'aménagement de l'EPA Plaine de France, les participants à l'atelier ont écouté la présentation des responsables de l'EPA sur les aménagements prévus dans le cadre du projet du Triangle de Gonesse.

Alexandre Maïkovsky, directeur du projet d'aménagement, a commencé par rappeler que le Triangle de Gonesse était un site exceptionnel à fort potentiel, situé entre deux aéroports de premier plan : Roissy-Charles-de-Gaulle, cinquième aéroport mondial en termes de flux de passagers, et Le Bourget, premier aéroport d'affaires en Europe. Il se situe au cœur d'un espace de développement économique en devenir. Il est également proche d'équipements majeurs tels que le musée de l'air et de l'espace du Bourget, le parc international des expositions ou le futur Dôme de Sarcelles. Ceci explique que le potentiel de ce projet soit, à terme, de 50 000 emplois. Alexandre Maïkovsky a souligné que ce projet avait aussi vocation à apporter une réponse à la fracture urbaine constituée par l'A1, qui offre certes une formidable capacité de desserte mais qui sépare l'Est du Val-d'Oise et l'Ouest de la Seine-Saint-Denis, éloignant les populations de l'Est du Val d'Oise des bassins d'emplois.

Un projet compact

Le projet du Triangle de Gonesse conçu par l'équipe de Mathis Güller est non seulement un projet de développement et d'urbanisme mais aussi de sécurisation d'un carré agricole de 400 hectares. Il s'agit d'un projet compact, organisé autour de la gare, qui permettra de développer cet espace agricole et de l'intégrer pleinement dans le projet.

Un quartier d'affaires nouvelle génération

L'une des grandes composantes du projet d'urbanisme est le quartier d'affaires, qui jouxtera EuropaCity, un équipement exceptionnel porté et financé par le groupe Immochan.

Par ailleurs, le Triangle de Gonesse est concerné par trois projets de transports en commun : le barreau de Gonesse, qui assurera une liaison entre les lignes B et D du RER, la ligne 17 du Grand Paris Express et le bus à haut niveau de service (BHNS) qui préfigure le barreau de Gonesse. Ces trois projets s'accompagnent d'un projet d'intervention sur les voiries les plus importantes du secteur.

En termes de programmation, il s'agit d'un projet mixte qui développe un programme de bureau, un pôle d'innovation, un programme d'hôtellerie et le projet EuropaCity – qui alliera culture, commerce

et loisirs. En revanche, le plan d'exposition au bruit (PEB) ne permet pas de créer un quartier de logements très important sur ce secteur.

Mathis Güller, architecte-urbaniste en charge de l'aménagement du Triangle de Gonesse, a ensuite rappelé que le projet avait pour but de valoriser au maximum l'infrastructure aéroportuaire proche du Triangle de Gonesse, ce qui obligera à y créer un cadre qualitatif afin d'attirer les entreprises intéressées par cette proximité aéroportuaire. Il s'agira d'un projet compact, qui cherchera à rompre avec la logique de consommation foncière extensive et qui trouvera sa qualité dans l'ouverture au paysage qui l'entoure. Le futur site restera en outre ouvert au public en dehors des heures de bureau et accueillera des événements ou des activités de service, en particulier le long du boulevard du Parisis, qui constituera l'axe stratégique de ce territoire.

Le plan d'aménagement envisagé repose sur quatre éléments structurants :

- la création d'un pôle gare multimodal au centre du projet ;
- la transformation du BIP en adresse principale du projet ;
- la création d'un parc central qui reliera l'espace agricole du nord aux espaces paysagers du Vallon du Sausset au sud ;
- la valorisation des interfaces avec l'agriculture afin de créer une synergie entre quartier d'affaires, équipements, loisirs et commerces d'EuropaCity, et activités agricoles.

Des espaces ouverts à tous : le parvis de la gare

Le pôle gare sera un lieu de rencontre et d'échange. Ce sera le point d'accès pour l'ensemble de la population de l'Est du Val-d'Oise au réseau du Grand Paris Express. L'enjeu majeur sera de permettre une visibilité des transports au cœur du projet. De la gare, on aura aussi une vue d'ensemble sur les éléments qui valoriseront l'aménagement urbain (parc urbain, BIP).

Des espaces ouverts à tous : le Boulevard Intercommunal du Parisis (BIP), transformation d'une voie au profil autoroutier en boulevard urbain

Le BIP sera modifié pour accueillir de nouveaux usages, en y abaissant la vitesse et en transformant sa capacité routière en capacité multimodale. Aux 2x2 voies actuelles seront ajoutées des voies de bus et des pistes cyclables.

Des espaces ouverts à tous : EuropaCity

EuropaCity, équipement d'envergure métropolitaine, sera ouvert vers Paris, grâce au parc central qui offrira des vues sur la Capitale, vers le quartier d'affaires, vers le carré agricole et vers le pôle gare. Ses plans ne sont pas encore définitifs mais l'enjeu sera de réussir le pari de son insertion urbaine afin d'en faire un élément structurant ouvert sur le futur quartier.

Des espaces ouverts à tous : le parc créatif

Le parc créatif, qui traversera le territoire selon un axe Nord/Sud, représentera l'un des principaux atouts de ce territoire et contribuera à son identité. Outre sa qualité paysagère, il deviendra le lieu d'événements culturels et artistiques pas seulement réservés aux employés du quartier mais ouverts aux habitants du territoire.

Des espaces ouverts à tous : la lisière agricole au nord du projet

L'interface entre le nouveau quartier et le carré agricole sera un atout majeur du projet. L'idée est d'instaurer une synergie entre les deux espaces en installant, à leur frontière, une pépinière ou ferme pédagogique et en y développant une agriculture péri-urbaine.

Le calendrier du projet à 2025

Le calendrier prévu pour le projet est le suivant

- 2014 : mise en place progressive du bus à haut niveau de service et premiers développements le long de son tracé, sur des secteurs qui restent à déterminer ;
- 2020 : création du bureau de Gonesse en 2020 et lancement du projet EuropaCity ;
- 2025 : arrivée du Grand Paris Express.

Pour les acquisitions foncières, l'EPA Plaine de France est accompagné par l'Etablissement public foncier du Val d'Oise. Les acquisitions démarreront progressivement à partir de 2014 et se poursuivront au fur et à mesure que les objets fonctionnels seront mis en place.

Il s'agit donc pour l'EPA Plaine de France de porter sur le Triangle de Gonesse un projet de développement économique qui sortira du modèle classique des zones d'activité, afin de proposer un quartier qui s'adressera à tous : habitants du Val-d'Oise, du reste de l'Île-de-France et visiteurs d'EuropaCity.

Echanges avec le public

Jacqueline Lorthiois, urbaniste socio-économiste et membre du collectif pour le Triangle de Gonesse, a regretté l'absence d'une fonction d'habitat dans le futur projet. Une bonne part de la population active du territoire habite en effet loin de son lieu de travail et l'on peut craindre que la création de nombreux emplois sur le Triangle de Gonesse ne se traduise par une augmentation importante des besoins de transport. Pour elle, il serait donc préférable d'y créer des emplois qui correspondront aux qualifications et aux spécificités de la main d'œuvre locale.

Alexandre Maïkovsky a rappelé que le projet se situait dans une zone couverte par un plan d'exposition au bruit, ce qui y limite la création de logements. Il faudra donc composer avec cette contrainte et ne pas s'interdire le bénéfice d'un potentiel d'emplois.

Mathis Güller a ajouté que cette question se posait dans toutes les régions aéroportuaires européennes mais a souligné que ces secteurs étaient aussi des lieux de création de valeur, pour peu que l'on sache les aménager intelligemment, c'est-à-dire avec un maillage qui permette d'estomper les fractures entre zones d'habitation et zones d'activité. Une autre idée importante consistera à ne pas seulement inciter des grandes entreprises nationales ou internationales à venir s'implanter sur ce territoire mais également des TPE/TPI ou PME/PMI locales.

Jacqueline Hocqueloup, membre de l'association Bien-vivre au Thillay, doute que les emplois qui seront créés sur ce territoire bénéficient à la population locale qui, selon elle, est peu qualifiée et ne maîtrise pas les langues étrangères.

Ilham Moustachir, maire adjointe déléguée au développement économique, à l'emploi, à la formation professionnelle et au commerce, a rappelé que grâce au barreau de Gonesse et au Grand Paris Express, la population locale aurait plus facilement accès aux emplois proposés non seulement dans le nouveau quartier d'affaires et à EuropaCity mais également à Roissy. Elle a également souligné que les habitants du territoire n'étaient pas tous sous-qualifiés et que les collectivités locales auraient le temps de former les jeunes aux futurs emplois qui seront proposés sur le Triangle de Gonesse.

Francis Redon, de l'association Environnement 93, craint pour sa part qu'EuropaCity ne fasse qu'ajouter une « fracture » à celles existantes. Il regrette également que l'on n'ait que des golfs ou des pistes de ski à offrir à une population qui préférerait sans doute que l'on réponde à ses problèmes sociaux.

Bernard Loup, président de Val-d'Oise Environnement, coordonateur du collectif pour le Triangle de Gonesse, a pour sa part rappelé que l'urbanisation du Triangle de Gonesse n'était pas une évidence. Le projet de SDRIF ébauché en 2005 par le Conseil régional prévoyait en effet que ce territoire ne serait pas urbanisé et conserverait sa vocation agricole. Malheureusement, cette urbanisation a été décidée en 2008 sans en débattre avec la population locale, ce qu'il faudra bien, selon lui, faire un jour ou l'autre.

Il s'inquiète également que les futurs emplois créés sur le Triangle de Gonesse ne s'adressent à des cadres résidant à Paris ou dans les Yvelines mais pas à la population locale, comme le montre l'exemple de la Plaine-Saint-Denis.

Bernard Loup a par ailleurs émis des doutes sur la coexistence annoncée entre quartier d'affaires et secteur agricole, comme en témoigne le projet de golf prévu par les élus de la communauté d'agglomération de Roissy au nord du Triangle de Gonesse, dans un espace agricole où l'on trouve pourtant la meilleure cohabitation entre habitants et activité agricoles. Il a également émis des doutes sur la transformation du BIP en boulevard urbain, celui-ci assurant aujourd'hui une importante fonction de transit.

Claude Tibi, conseiller municipal de Gonesse, s'est dit inquiet quant à l'augmentation du trafic aérien lié à l'ouverture d'EuropaCity. Par ailleurs, il doute que les emplois proposés sur le site bénéficient aux habitants de Gonesse, Goussainville ou du Thillay, sachant qu'il est déjà difficile aujourd'hui d'y trouver de la main d'œuvre qualifiée.

Didier Vaillant, président de la communauté d'agglomération Val-de-France, a rappelé que le SDRIF de 1994 prévoyait déjà l'urbanisation du Triangle de Gonesse et souligné que le futur SDRIF, qui sera adopté dans les prochaines semaines, réduirait la surface urbanisable définie à l'époque. Le débat public sur l'urbanisation de ce territoire a donc bien eu lieu.

Didier Vaillant a également indiqué que les collectivités locales s'étaient fixées des objectifs ambitieux en matière de formation. Elles tenteront de reproduire ce qu'elle ont fait avec le nouveau centre commercial de Sarcelles, qui a fait connaître ses besoins un an avant son ouverture, ce qui lui a ensuite permis de trouver sur place une bonne partie du personnel dont il avait besoin. Dans le cas du Triangle de Gonesse, il s'agira pour les collectivités locales de mener les politiques qui permettront aux habitants de ce territoire d'avoir accès aux emplois qui y seront proposés. Il leur

reste sept ans pour monter des filières de formation qui répondront aux attentes des futurs occupants du site.

Christophe Dalstein, responsable de ce projet, a tenu à souligner qu'Immochan avait bien pour but de s'installer durablement sur ce territoire en tant qu'investisseur et gestionnaire patrimonial, et non d'y réaliser un « coup ». Il a également rappelé qu'il s'agissait bien, de par son ampleur (30 millions de visiteurs attendus chaque année), d'un projet d'intérêt métropolitain. Il a enfin ajouté que si Immochan avait choisi d'investir sur ce territoire plutôt que sur un autre, c'est précisément en raison de ses caractéristiques sociales et démographiques, en l'occurrence sa jeunesse et son dynamisme, sachant que 75 % des emplois prévus dans le projet EuropaCity seront de niveau bac. Il faudra donc, avec l'ensemble des décideurs publics et des acteurs compétents en matière de formation, se donner les moyens de former la population de ce territoire pour qu'elle ait accès à ces emplois. C'est en tout cas l'engagement qu'a pris Immochan vis-à-vis des élus et des services de l'Etat.

Michel Jaurrey a pour sa part souligné l'opportunité unique que représentait la volonté affichée par un investisseur privé et un investisseur public d'investir sur ce territoire qui constitue, avec le plateau de Saclay, le principal pôle de développement de l'Ile-de-France. Il estime donc qu'il faut saisir cette chance historique pour un secteur où le taux de chômage est aujourd'hui très élevé.

Accessibilité du Triangle de Gonesse

Roland Anemian, chef de projet transport EPA Plaine de France, et Samuel Maillot, ingénieur-conseil en mobilité et urbanisme (société Roland Ribl & Associés), ont ensuite présenté la stratégie de mobilité envisagée dans le cadre du projet. Cette stratégie reposera sur cinq principes :

Valoriser les transports en commun

Trois projets arriveront bientôt sur ce territoire : le BHNS à partir de 2014, la nouvelle branche du RER D en 2020 et la ligne 17 du Grand Paris en 2025. Parallèlement à ces trois projets, des lignes de bus desserviront le quartier d'affaires et le Triangle de Gonesse. N'importe quel point du Triangle sera donc situé à proximité immédiate d'une gare ou d'un arrêt de bus.

Optimiser les infrastructures routières existantes

Plutôt que de réaliser de nouvelles infrastructures (seul un nouveau franchissement de l'A1 au nord du futur quartier est dessiné dans le projet urbain), la priorité est donnée à l'aménagement des infrastructures existantes tels la reconfiguration de l'échangeur A1/A3/RD 370 ou le réaménagement du BIP. L'aménagement du BIP lui permettrait de mieux combiner ses fonctions circulatoires (transit, desserte..) en maintenant sa capacité actuelle mais en la rendant multimodale.

Etre économe en stationnement

En matière de stationnement, l'objectif sera de regrouper les places de parking de manière à limiter les places en pied d'immeuble et à assurer une répartition homogène des parcs de stationnement à l'échelle de l'îlot et non pas à l'échelle de chaque bâtiment, rendant de ce fait les transports en commun compétitifs. La mutualisation des places, qui seront partagées par plusieurs sociétés, limite le nombre total. Le volume de places évoluera au fur et à mesure de l'avancement du quartier et de l'arrivée des transports en commun.

Développer le réseau cyclable

Le principal obstacle à l'utilisation de la bicyclette sur le Triangle de Gonesse est le franchissement des coupures routières et autoroutières. Le projet du Triangle de Gonesse offre l'occasion de résorber ces coupures et donc d'améliorer les cheminements cyclables de ce territoire.

Favoriser les cheminements piétonniers

Là encore, il s'agira d'encourager la marche à pied sur le territoire grâce à un maillage plus fin que dans les zones d'activités « classiques ».

A terme, l'objectif sera de faire en sorte que 50 % de flux d'échanges entre le quartier et l'extérieur se fassent en voiture, 45 % en transports en commun et 5 % en modes doux.

Echanges avec le public

Hervé Leroy, président de l'association interentreprises de Gonesse et du pays de France, a formulé trois remarques à l'issue de cette présentation. La première, c'est que le nombre de visiteurs attendus à EuropaCity (30 millions par an) contribuera à engorger encore plus une autoroute A1 déjà très chargée en soirée et en matinée. La deuxième, c'est que le BHNS, qui semble aujourd'hui être remis en cause par certains, prévoira sur son tracé moins d'arrêts que les lignes de bus actuelles, ce qui risque de s'avérer préjudiciable aux autres zones d'activités desservies. La troisième, c'est que la création de parkings en périphérie du futur quartier ait pour effet de déplacer le centre-ville de Gonesse en ne contribuant pas à faire vivre le centre-ville actuel.

Jean-Jacques Monot a rappelé qu'il n'y aurait pas, à l'avenir, moins de lignes de bus qu'aujourd'hui. Si le BHNS empruntera une voie en site propre, les autres bus continueront en effet à passer dans les zones industrielles avoisinantes.

Roland Anémian a ajouté que les 30 millions de visiteurs d'EuropaCity étaient surtout attendus le week-end et que leurs déplacements ne se superposeraient donc pas au trafic domicile/travail sur l'A1. Quant aux parcs de stationnement, ils ne seront pas nécessairement localisés en périphérie du site mais disséminés un peu partout dans le quartier.

Olivier Boissy, conseiller municipal délégué au développement durable, a pour sa part jugé que la ville de Gonesse se voyait offrir avec ce projet une chance de développement historique ; si elle ne la saisit pas, ses habitants – en particulier les plus jeunes – pourraient le lui reprocher dans trente ans. Il a par ailleurs rappelé le projet de la Municipalité concernant la création d'une coulée verte et bleue, qui reliera tous les quartiers de la ville entre eux et dont le futur quartier du Triangle de Gonesse fera partie.

Jacqueline Lorthiois doute de l'utilité du barreau de Gonesse, une étude récemment réalisée par RFF ayant montré qu'il ne devrait accueillir que 4 500 trajets et qu'il ne serait pas économiquement viable. Bernard Loup partage cet avis et estime qu'il faudra d'abord voir comment fonctionnera le BHNS, sous peine d'en arriver à un « suréquipement » en matière de transports en commun.

Un autre participant s'est dit inquiet face à la multiplicité des projets de zones d'activité autour de Roissy. Il craint que cela ne conduise, à terme, à l'apparition de friches commerciales un peu partout.

Didier Vaillant estime pour sa part que tous les projets de transports envisagés aujourd'hui répondent aux besoins de mobilité des habitants du territoire et amélioreront l'accessibilité de ce dernier. Il a ajouté que de manière générale en Ile-de-France, les prévisions de trafic sont toujours très inférieures au trafic effectivement constaté, comme le montre le récent succès de la ligne de tramway T5, déjà proche de la saturation un mois seulement après sa mise en service. Il n'y a donc pas lieu de craindre un éventuel « suréquipement ».

Didier Vaillant a ensuite conclu la réunion en remerciant tous les participants et en les invitant à participer au prochain atelier consacré au développement économique du 3 octobre, puis à la réunion de clôture du 11 octobre.