



Contribution du CeseR

Le Triangle de Gonesse : un laboratoire de la « Métropole Nature »?

Preamble

Cette contribution s'inscrit dans la continuité des travaux du CeseR en matière d'aménagement du territoire. En effet, les propositions formulées s'appuient sur les avis qu'il a émis, notamment au sujet de la mise en œuvre du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) et de l'avenir des territoires péri-métropolitains.

Le Triangle de Gonesse faisant l'objet d'une attention particulière à la suite de l'abandon du projet EuropaCity, le CeseR a souhaité faire état de ses réflexions dans ce contexte. Néanmoins, la présente contribution dépasse ce cadre et s'intéresse à la question globale du développement et de l'aménagement du Triangle de Gonesse, et plus largement, du Grand Roissy et de l'est du Val d'Oise. Ainsi, le CeseR vise à identifier les enjeux propres à ce territoire, afin d'en envisager les différentes possibilités d'aménagement et d'urbanisation partielle.

PARTIE I. ETAT DES LIEUX

Le Triangle de Gonesse : caractéristiques du territoire

- Situation géographique

Le Triangle de Gonesse se situe dans le bassin d'emploi du Grand Roissy - Le Bourget et en occupe une surface globale d'environ 750 ha. Localisé dans le Val d'Oise (1 228 618 habitants sur 1246 km²), dans une zone limitrophe à la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne, il est bordé à l'ouest par la route de l'Europe tandis que les autoroutes A1 et A3 constituent sa limite est.

Les franges du Triangle de Gonesse sont majoritairement occupées par des zones artisanales, industrielles et commerciales. Le long de l'autoroute A1 se succèdent trois centres commerciaux entre lesquels sont installés l'ancienne usine de Peugeot PSA Aulnay et le parc d'activités Paris Nord 2. Au sud, une partie du Triangle a été urbanisée par la zone artisanale des Tulipes, tandis que le golf de la Vallée Verte, au nord, sépare les champs agricoles des zones de fret de l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Un Plan d'exposition au bruit interdit la construction d'habitation dans le Triangle en raison des deux aéroports à proximité, ce qui a conduit à repousser les pressions foncières sur les terres limitrophes.

- Situation démographique

Le taux de croissance annuel moyen de la zone (0,68%) est plus élevé que la moyenne de l'Île-de-France (0,5%).

Le territoire est relativement jeune, comptant un habitant sur trois de moins de vingt ans. De fortes disparités sociales existent entre les communes du sud, partie la plus pauvre du Val d'Oise, et les territoires au nord et à l'est, qui conservent un caractère rural et davantage attractif pour les catégories sociales moyennes et supérieures.

EuropaCity : l'ancien projet d'aménagement du Triangle de Gonesse

Né en 2007 et lancé en 2010 par des investisseurs français et chinois, le projet EuropaCity devait voir le jour en 2027. Trois milliards d'euros d'investissement étaient prévus pour la création de ce méga complexe touristique et commercial de 80 ha, réunissant loisirs, équipements culturels, commerces, hôtels et restaurants.

Devant s'établir dans le Triangle de Gonesse, le projet a soulevé de nombreuses oppositions de la part d'élus locaux, d'agriculteurs et d'associations, principalement regroupés au sein du Collectif pour le triangle de Gonesse (CPTG).

Les objections formulées étaient avant tout environnementales. La construction d'EuropaCity impliquait en effet l'artificialisation de terres fertiles et cultivables, proches de la capitale. Des arguments culturels et économiques ont également été mis en avant, puisque le projet était de nature à fragiliser l'offre de loisirs et de culture existante et risquait de détruire les activités commerciales des communes adjacentes. En outre, les créations d'emplois et les perspectives de fréquentation annoncées paraissaient exagérées.

Le 7 novembre 2019, le Président de la République a annoncé abandonner le projet EuropaCity, le jugeant « daté et dépassé » et souhaitant « réfléchir à un projet alternatif plus vaste que le Triangle de Gonesse ». Francis Rol-Tangy, haut fonctionnaire et ancien directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme, a été missionné pour proposer un scénario alternatif.

EuropaCity s'intégrait dans un projet d'aménagement d'environ 300 ha dont les composantes étaient très liées au mégacomplexe. A la suite de son abandon, tout le projet d'aménagement des 300 ha s'en trouve donc réinterrogé et la question de leur urbanisation se pose. Le scénario qui sera retenu pour le Triangle méritera donc d'être replacé dans un cadre plus large et de s'inscrire dans une logique d'interterritorialité.

Réponse régionale : un plan d'urgence pour le Val d'Oise

A la suite de l'abandon d'Europacity, la présidente de Région a annoncé un plan d'urgence pour le Val d'Oise.

Prévoyant un milliard d'euros d'investissement sur cinq à dix ans, ce plan ne constitue pas un projet alternatif pour le Triangle de Gonesse mais comprend une série de mesures thématiques pour le département, dont certaines sont déjà lancées. Les secteurs du transport, de l'aménagement du territoire, de l'environnement, de la culture, de la formation et de l'emploi se trouvent ainsi concernés par ce plan d'urgence.

PARTIE II. LES ENJEUX TERRITORIAUX

L'aménagement à définir pour le Triangle de Gonesse doit permettre de valoriser les atouts du territoire, dans une dynamique interterritoriale à l'échelle régionale.

Il convient dès lors d'identifier les enjeux territoriaux en matière de développement économique et d'emploi, d'agriculture et de transport. Ces enjeux méritent d'être appréhendés en lien avec les exigences environnementales régionales, qui apparaissent très marquées dans le cadre de la stratégie régionale pour la biodiversité 2020-2030 et de la mise en œuvre du SDRIF, qui encadre réglementairement les potentialités d'urbanisation des communes.

L'importance des disparités sociales au sein de ce territoire, comme en témoignent les émeutes de Villiers-le-Bel en 2007¹ et de Sarcelles en 2012 et 2014², doit également conduire à placer les enjeux de cohésion sociale au cœur du sujet.

Deux axes prioritaires doivent ainsi guider les réflexions relatives aux possibilités d'aménagement du Triangle : les enjeux environnementaux d'une part et les enjeux de cohésion sociale d'autre part. Les politiques publiques de développement économique et d'emploi, de logement et des infrastructures qui les accompagnent se doivent donc d'intégrer en amont ces exigences.

Enjeux de développement économique et d'emploi

Le transport et la logistique, en lien avec les plateformes aéroportuaires, constituent une activité clé et un réel atout économique du territoire. Le bassin d'emploi du Grand Roissy-Le Bourget compte en effet 332 380 actifs³. La présence des deux aéroports et d'axes routiers majeurs explique que ce secteur d'activité représente un tiers du volume d'emploi salarié privé en 2017, un taux supérieur à la moyenne de l'Île-de-France (+25 points).

Par ailleurs, la filière Congrès et Salons, en proximité immédiate des deux parcs d'expositions de Villepinte et du Bourget, assure une visibilité profitable aux entreprises présentes. L'hôtellerie et le tourisme s'y adossent naturellement et revêtent une importance particulière dans la perspective des Jeux olympiques à venir.

Enfin, avec plus de 43 000 emplois salariés privés (soit 17 % du volume total d'emploi salarié privé), le secteur du commerce est également très bien représenté. L'ensemble constitue un puissant gisement d'emploi.

Dès lors, il semble possible pour ce territoire de valoriser l'opportunité d'accueillir des activités à rayonnement et ambition internationales. La présence, bien que discrète, de nombreux centres de recherche et de développement sur le secteur atteste de son attractivité.

¹ Les émeutes de 2007 à Villiers-le-Bel, Sarcelles et Garges-Lès-Gonesse désignent les violences urbaines survenues entre le 25 et le 28 novembre 2007, consécutivement à la mort de deux adolescents à moto, entrés en collision avec un véhicule de la Police nationale

² Lors des émeutes de septembre 2012 puis de juillet 2014, Sarcelles a été frappée par des violences urbaines, visant notamment la synagogue principale de la ville

³ INSEE, RP 2015

Des difficultés demeurent cependant : le niveau de qualification est inférieur à la moyenne régionale tandis que le taux de chômage des jeunes est plus élevé, accentuant le risque d'exclusion et de désocialisation. La faible proportion de cadres (10 % contre 28 % au niveau régional) constitue également une préoccupation pour les acteurs du territoire.

Néanmoins, bien que le niveau de qualification soit faible, les métiers peu qualifiés dans les secteurs de l'entretien, de la sûreté ainsi que de la logistique et du transport sont en tension. La création d'emploi n'est donc pas la seule condition permettant de résorber le chômage existant. Ainsi, l'amélioration de l'attractivité résidentielle du Grand Roissy-Le Bourget pour les plus diplômés, ainsi que l'accès aux formations porteuses d'emploi pour les actifs et les jeunes représentent d'importants leviers pour le développement économique territorial.

Dans les prochaines années, la filière de la logistique et du transport sera certainement confrontée à une généralisation de la robotisation des entrepôts. À ce moment-là, deux phénomènes pourront se développer : une diminution du nombre de postes de manutentionnaires et une augmentation du nombre de postes d'agents de maintenance plus qualifiés.

Enjeux agricoles

Ouverte et étendue, la zone du Triangle de Gonesse bénéficie d'une certaine continuité de territoire, propice à la culture des terres. La continuité des parcelles est en effet favorable à l'agriculture extensive. Dotées d'un fort potentiel productif agricole qui s'appuie sur des sols parmi les plus riches d'Europe, les terres sont exploitées par dix-sept agriculteurs, très majoritairement locataires. Au sein de la superficie totale de 750 ha du Triangle, 400 ha ont ainsi été sanctuarisés au SDRIF comme terres agricoles.

Par ailleurs, certaines zones limitrophes au Triangle, notamment en Seine-Saint-Denis, hébergent des friches industrielles, comme par exemple PSA Aulnay-sous-Bois. D'autres projets de zones d'activités commerciales (ZAC) se développent dans les secteurs de Tremblay-en-France et de Villepinte. Ces sites, dans lesquels les parcelles sont moins accessibles pour l'agriculture, pourraient être plus adaptés à une artificialisation, ou converties en maraîchage.

Compte tenu de ces éléments et quel que soit le projet d'aménagement qui sera retenu, rien ne s'oppose à ce que le Triangle puisse perdurer dans sa vocation agricole. En effet, le maintien des terres dans leur vocation agricole pourrait permettre de créer des emplois et participer au développement de filières viables et en capacité de répondre aux demandes d'approvisionnement des collectivités et des franciliens.

Ainsi, des projets d'aménagement intégrant l'agriculture dans le développement du territoire semblent envisageables. C'est par exemple le cas du projet de transition écologique CARMA⁴, fondé sur les principes de l'économie sociale et solidaire, qui propose la mise en place d'un cycle alimentaire sain et durable au bénéfice du territoire, en s'appuyant sur les perspectives de l'agriculture péri-urbaine et urbaine à l'échelle régionale.

⁴ Coopération pour une Ambition agricole, Rurale et Métropolitaine d'Avenir

Enjeux de transport de personnes

A la suite de l'abandon d'EuropaCity, les travaux du réseau de transport du Grand Paris Express (GPE) autour du Triangle de Gonesse ont été suspendus pour un an par le tribunal administratif de Montreuil, jugeant l'étude d'impact insuffisante.

Dès lors, selon les choix d'aménagement qui seront effectués, la question de l'opportunité de la construction de la gare de Gonesse et de la pertinence du tracé de la ligne 17 Nord (Le Bourget-Le Mesnil Amelot) se pose.

En cas de non-urbanisation, la potentielle gare desservirait un espace agricole sans habitant. Coûteux et nécessitant de lourds travaux, le projet de mise en place d'une ligne de métro à cet emplacement mérite dès lors d'être réinterrogé. Il s'agit notamment de déterminer quelle fonction doit lui être attribué, au regard des besoins des populations riveraines et de l'organisation du territoire.

L'urbaniste et socioéconomiste Jacqueline Lorthiois souligne à ce sujet la nécessaire distinction entre les fonctions de « desserte » et de « transit »⁵. Ainsi, un transport en commun assurant une fonction de desserte effectue le maillage d'un territoire local, tandis qu'un transport assurant une fonction de transit a pour vocation de traverser un territoire qui englobe plusieurs bassins de proximité, en effectuant le moins d'arrêts possibles. Au sein de cette fonction de transit, les liaisons « radiales » relient le centre et la périphérie (ou deux périphéries en passant par le centre) tandis que les liaisons en « rocade » relient les banlieues entre elles.

Compte-tenu de ces définitions, la ligne 17 constitue une ligne de transit en radiale et son parcours doit donc être le plus direct possible et ne relier que des pôles d'importance majeure, ce qui ne n'est pas le cas du Triangle de Gonesse dans sa configuration actuelle.

En outre, les actifs de l'est du Val d'Oise travaillent majoritairement dans leur commune de résidence et à Paris⁶. Les premiers affichent plutôt un besoin de transports en commun légers, assurant une fonction de desserte (tramway, bus, etc.), et les seconds d'un rabattement vers les gares situées dans le sud du bassin du grand Roissy.

Le choix de transport mérite donc d'être étroitement lié au projet d'aménagement qui sera retenu pour l'ensemble du territoire, ainsi qu'aux besoins des populations résidentes, notamment des actifs. Une partie importante de la population active ayant recours à l'automobile pour les déplacements professionnels, la probable saturation des axes routiers renforce la nécessité d'une réflexion approfondie de la question du transport de personnes.

⁵ *Bétisier/Triangle de Gonesse, Chapitre 1 – Gare : les vers de terre ne prennent pas le métro*, Jacqueline Lorthiois, Mediapart, janvier 2020

⁶ *Idem*

PARTIE III. POUR UN MODELE URBAIN PLUS DURABLE

Les principes d'aménagement du territoire

Le Ceser fonde sa réflexion sur les principes d'aménagement en lien avec l'ambition stratégique du SDRIF qu'il partage : « construire une Île-de-France attractive, plus solidaire et plus robuste », dans l'objectif de répondre aux défis d'une grande métropole et de réduire les inégalités sociales et territoriales.

Il appuie ses propositions sur les travaux qu'il a effectués, notamment sur l'avis « L'avenir des territoires péri-métropolitains en Île-de-France », adopté le 11 juillet 2017. Cet avis fait valoir que les « territoires péri-métropolitains »⁷, avec leurs importants espaces naturels agricoles et forestiers, poumon « vert » de la région capitale, représentent un atout clé pour un développement métropolitain durable et plus résilient.

Le Ceser rappelle ainsi l'environnement rural exceptionnel de la métropole parisienne, originalité dans le concert des grandes villes mondiales et chance pour un développement métropolitain équilibré.

« Construire la ville sur la ville » c'est-à-dire densifier et optimiser les espaces déjà urbanisés, « végétaliser » les espaces urbains, préserver et valoriser les espaces ouverts dont les espaces agricoles, sont des priorités du SDRIF. Ces impératifs sont renforcés par l'objectif de zéro artificialisation nette, fixé par la loi biodiversité.

Quel avenir pour le Triangle de Gonesse ?

Plusieurs stratégies peuvent être envisagées pour l'aménagement des 300 ha considérés comme secteur d'urbanisation conditionnelle par le SDRIF. A la lumière des enjeux territoriaux identifiés, le Ceser souhaite que soient examinées toutes les pistes possibles sans *a priori*, en intégrant les dynamiques du Grand Roissy, les problèmes à résoudre pour les territoires concernés et les objectifs assignés en matière de transition écologique et environnementale.

- **Le cas d'une non-urbanisation**

Dans le cas d'une non-urbanisation, le Triangle de Gonesse pourrait conserver sa vocation agricole, compte tenu de la richesse des sols et de la nécessité pour la grande culture de disposer d'espaces d'un seul tenant, de vaste dimension. La non-urbanisation permettrait ainsi de répondre aux fortes préoccupations environnementales, en protégeant cette zone non artificialisée située à quinze kilomètres de la capitale.

Cela amène plusieurs questions : Quelle place peut-on faire aux productions alimentant des circuits courts pour les besoins de la population francilienne ? Quelles sont les possibilités de création d'espaces récréatifs ou de réserves de biodiversité dans le cadre d'un projet d'aménagement fondé prioritairement sur l'agriculture ? Comment assurer la formation des actifs résidents aux métiers agricoles, et en particulier à la maintenance des matériels agricoles modernes ?

⁷ « Les territoires péri-métropolitains » sont les espaces franciliens hors métropole du grand Paris (MGP). Ce travail du Ceser complétait les travaux de 2015 sur la MGP et la réforme territoriale en Île-de-France.

Il semble en effet indispensable de réaliser un effort concernant l'offre de formation, afin de résoudre le manque de qualifications et de répondre à l'évolution des filières.

Il s'agit également de se demander dans quelle mesure les zones d'activités déjà aménagées peuvent-elles se renforcer ? Quelles sont les possibilités de densification dans les espaces déjà artificialisés ? Beaucoup de zones existantes pourraient être mieux utilisées, et certaines, importantes en superficie (comme l'ancien site PSA), sont à requalifier et à intégrer dans un développement économique cohérent sur l'ensemble du territoire.

Quel que soit le modèle agricole choisi, il devra intégrer les exigences environnementales régionales définies précédemment.

Par ailleurs, dans le cas d'une non-urbanisation, il conviendrait alors de réinterroger l'existence de la gare du GPE et le tracé de la ligne 17 Nord.

Dans le même temps, il serait nécessaire de penser des solutions alternatives pour répondre aux besoins d'emploi des populations actives résidentes de l'est du Val d'Oise. En effet, le déficit d'emplois est patent et les emplois peu qualifiés ne sont pas occupés par les actifs locaux, ce qui suscite des flux de main d'œuvre venant d'autres territoires.

- **Le cas d'une urbanisation de tout ou partie des 300 hectares**

En cas d'une urbanisation partielle liée à la gare du GPE, plusieurs exigences seraient à intégrer :

- Ne pas tout miser sur l'économie aéroportuaire (logistique, hôtellerie-tourisme) et les dynamiques métropolitaines liées à l'ouverture à l'international. En effet, le Ceser rappelle que la réalisation du T4 doit être conditionnée à « la maîtrise de la consommation d'espaces naturels et agricoles que pourrait engendrer, ultérieurement, la dynamique de développement indiquée » et à « la recherche d'un aménagement équilibré mettant en valeur les autres atouts du territoire au-delà de la seule économie aéroportuaire : agriculture, patrimoine, archéologie, architecture, tourisme »⁸ ;
- Réaliser une opération d'aménagement intégrant les normes les plus exigeantes du point de vue de la transition énergétique et écologique (bâtiment à énergie positive, places des espaces verts, circulation de l'eau, préservation des continuités écologiques) ;
- « Compenser », à l'échelle du Grand Roissy, l'artificialisation des sols résultant de l'urbanisation, compte tenu de l'objectif zéro artificialisation nette. Cela amènerait plusieurs questions : Quels espaces agricoles peuvent être le mieux sauvegardés ? Quels espaces pourraient retrouver leur vocation agricole, même s'ils ne sont plus aptes à accueillir la grande culture ? Quelles seraient les possibilités de renaturation ?

⁸ Ceser Île-de-France, *Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle*, mai 2019

- **Un aménagement à construire dans une logique d'interterritorialité**

Quel que soit le choix effectué, l'avenir du Triangle de Gonesse doit être pensé en lien avec le projet de territoire de Roissy-Pays de France. L'ensemble des projets d'aménagement de l'est du Val d'Oise et de la partie concernée de la Seine-Saint-Denis doivent être articulés entre eux et s'inscrire dans une même dynamique pour un développement régional plus équilibré.

Le Ceser souhaite que les zones d'activité économique (ZAE) soient multifonctionnelles (principe du SDRIF) et davantage complémentaires. Dans ce cadre, le principe de diversification des activités est essentiel. Il s'agit d'associer tous les territoires aux dynamiques métropolitaines, tout en incitant à un développement endogène appuyé sur la valorisation des ressources de chaque territoire, en utilisant les opportunités qu'offrent le numérique, l'économie circulaire, les circuits courts et les énergies renouvelables. Il est nécessaire de concevoir des zones d'activité moins dépendantes du transport routier, d'autant qu'un objectif de « zéro émission nette » a été fixé au niveau régional.

Les projets d'aménagement devraient par ailleurs contribuer à la réduction des inégalités sociales et territoriales à l'échelle du Grand Roissy comme à celle de l'est du Val d'Oise, pour une meilleure intégration de l'ensemble de la zone au développement francilien.

Enfin, l'aménagement du Triangle de Gonesse pensé dans une logique d'interterritorialité doit permettre de mieux répondre aux besoins de transport de l'ensemble des habitants de la zone, notamment par la prolongation du T11⁹ et par un maillage local plus serré, y compris en direction du pôle de Roissy.

Répondre aux besoins de transport constitue d'ailleurs l'un des moyens de favoriser l'attractivité résidentielle de la zone. C'est aussi l'occasion de mieux intégrer la réalisation d'équipements sportifs et culturels de niveau métropolitain à destination des populations du Val d'Oise et de Seine-Saint-Denis, tout en valorisant les nombreuses initiatives locales.

⁹La prolongation du T11 permettrait de relier les principaux centres urbains de l'est du Val d'Oise aux radiales existantes en direction de Paris qui, avec le cœur de métropole, est la principale zone d'emploi des populations résidentes actuelles.

Éléments de conclusion

En conclusion, le Ceser préconise de profiter du réexamen du projet d'aménagement du territoire pour faire du Triangle de Gonesse et de l'est du Val d'Oise un laboratoire de la « métropole nature » qui :

- Préserve et valorise la ceinture verte et agricole ainsi que les circuits courts ;
- S'attache à promouvoir un cadre de vie de qualité, pour améliorer la vie des habitants du territoire et assurer son attractivité résidentielle ;
- Privilégie l'optimisation des espaces déjà urbanisés, en les adaptant aux exigences de la transition énergétique et écologique ;
- Développe des activités économiques « vertueuses », économes en termes d'espace et d'énergie articulant mieux ouverture à l'international et satisfaction des besoins des habitants du territoire et de la métropole.

Liés à la plate-forme aéroportuaire de rang mondial qu'est Roissy et à la lisière de l'agglomération parisienne, le Triangle de Gonesse et les territoires voisins pourraient servir de « locomotive » à la transformation des grandes métropoles, pour une meilleure adaptation à l'urgence climatique et aux besoins de leurs habitants.

Quelle démarche méthodologique pour (re)construire le projet d'aménagement ?

Pour finir, quelques recommandations méthodologiques relatives à l'organisation du processus de réflexion et de concertation peuvent être formulées :

- Effectuer un recensement de l'ensemble des projets d'aménagement, y compris alternatifs, et identifier leurs potentialités ;
- Intégrer les apports de l'enquête publique concernant l'ancien projet d'aménagement ;
- Associer l'ensemble des habitants et des acteurs locaux aux réflexions, dans une dimension participative ;
- Assurer un pilotage commun Etat-Région, compte tenu de leurs compétences en matière de développement économique, d'emploi, de formation et de transports, en associant les départements directement concernés (Val d'Oise et Seine-Saint Denis notamment), les communes et les intercommunalités ;
- Mobiliser l'expertise de l'Institut Paris Région pour aider à l'émergence d'un projet partagé¹⁰.

¹⁰ Compte tenu des priorités retenues par le Conseil régional, l'Institut Paris Région développe actuellement son expertise pour remplir l'objectif zéro artificialisation nette et pour un modèle francilien de « métropole nature ».

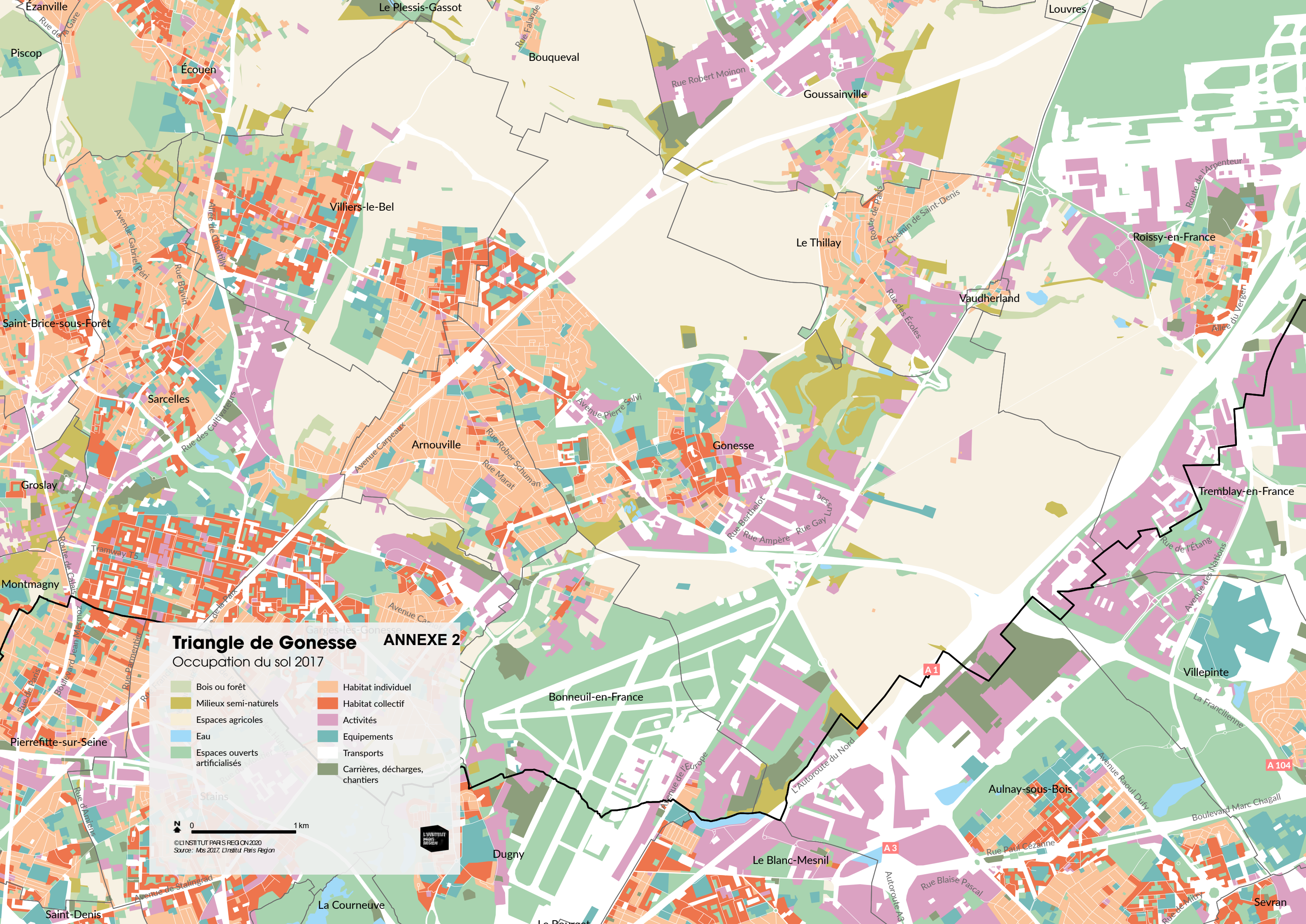


ANNEXE 1
Triangle de Gonesse
Orthophotographie 2018

N 0 1 km

© L'INSTITUT PARIS REGION 2020
Source : L'Institut Paris Region





Triangle de Gonesse

ANNEXE 2

Occupation du sol 2017

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------|
| Bois ou forêt | Habitat individuel |
| Milieux semi-naturels | Habitat collectif |
| Espaces agricoles | Activités |
| Eau | Equipements |
| Espaces ouverts artificialisés | Transports |
| | Carrières, décharges, chantiers |

0 1 km

© L'INSTITUT PARIS REGION 2020
Source: Mbs 2017, L'Institut Paris Region



ANNEXE 3

GRAND ROISSY-LE BOURGET

PÔLE MAJEUR DE DÉVELOPPEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE

Porte d'entrée de l'Île-de-France

- territoire Grand Roissy-Le Bourget (GRLB) au nord de la région
- limite régionale
- site emblématique

Une forte densité de sites économiques

- emprise des principaux sites d'activité économique
- vocation logistique, industrielle, commerciale, tertiaire

zones logistiques multimodales

- zone portuaire
- site logistique avec connexion ferrée

équipements touristiques

- centre de congrès ou d'exposition
- zone hôtelière
- site touristique (musée, château, parc d'attraction, base de loisirs)
- office du tourisme, point d'information

zones commerciales

- centre commercial et de loisirs

NB : seuls les principaux sites et équipements du territoire figurent sur cette carte. En dehors de ce périmètre, seul le niveau suprarégional ou à forte attractivité touristique est représenté.

Un territoire bien connecté à l'international

- emprise des 2 aéroports internationaux
- ligne TGV, gare TGV

à l'échelle régionale

- réseau ferré, RER, gare
- autoroutes, réseau routier principal et secondaire

Projets majeurs du Grand Roissy-Le Bourget

un développement économique exceptionnel

- quartier d'affaires
- activités, industrie, logistique, fret
- hôtellerie, loisirs, commerce

des projets de transport en commun ambitieux

- CDG Express
- Grand Paris Express et gare

Occupation du sol

- espace urbanisé
- espace boisé
- espace agricole
- parc naturel régional
- hydrographie principale

